**IL “PESCESPADA DI CEFALU”**

**E L’AFFONDAMENTO DELLA BISMARCK**

**di Luca Lazzara e Gianfranco Purpura**

1. ATTACCO ALLA BISMARCK!

Il 24 maggio 2021 ricorre l’ottantesimo anniversario dell’attacco in Atlantico della corazzata tedesca *Bismarck* da parte di aerosiluranti inglesi *Fairey Swordfish* (pescespada) della portaerei *Victorious*, dotati di un unico micidiale siluro (Fig. 1). Colpita una prima volta, subendo una vittima, alcuni feriti e danni di non grave entità, dopo essere stata fortunosamente intercettata nel buio della notte in Atlantico, in un mare in burrasca, la corazzata nazista venne immobilizzata due giorni dopo da altri *Swordfish*, lanciati dalla portaerei *HMS Ark Royal*,e poi affondata. Si trattò della più grande battaglia di superficie combattuta nell’Atlantico durante l’ultimo conflitto, che determinò il tramonto delle grandi navi da guerra, ormai incapaci di opporsi validamente all’assalto dell’arma aerea. L’affondamento della *Bismarck*, oltre a rappresentare una confortante rivincita britannica dopo il devastante smacco subito per la rapida eliminazione della più grande corazzata britannica, la *HMS Hood*, costituì una fondamentale svolta nella battaglia in Atlantico dei convogli di rifornimento, che avrebbero potuto essere bloccati dall’azione combinata degli *U-Boot* e della *Bismarck*. E’ stato scritto che quello “fu il momento che marcò il punto di svolta della Seconda Guerra Mondiale, e la fine del regno del terrore instaurato da una grande nave da battaglia germanica” (“*this was the moment that marked the turning point of World War Two, and the end of a great German battleship's reign of terror*”. N. Enoch, *Mail on line*,12 dic. 2012).

Nel 1989 la corazzata fu ritrovata in buone condizioni a 4791 m. di profondità (Fig. 2), “*somewhere not far from Greenland*”, come riportato sul retro di una rara cartolina postale, e dichiarata dal governo tedesco sacrario militare.

Sul finire degli anni ’60 mi toccò la ventura di rintracciare sott’acqua a Cefalù un aereo caduto in mare, facente parte di una squadriglia britannica precipitata l’11 novembre 1941, e solo adesso ho acquisito la certezza che si trattava proprio del medesimo *Swordfish*, che per primo assestò “*a smack*” (“una sberla”) alla *Bismarck* sabato 24 maggio 1941 alle 10 di notte (Fig. 3).

Mi accingo a narrare questa storia, scritta a quattro mani con il comandante Luca Lazzara, il quale mi ha coinvolto in una appassionante ricerca, sfociata in una manifestazione in ricordo dell’accaduto a Cefalù nell’ottobre 2019 con i familiari dei piloti, e ha contribuito in maniera determinante ad acquisire tale certezza.

1. ABBATTUTI DALLO SCIROCCO.

Sei mesi dopo l’affondamento della *Bismarck* e a un anno esatto dalla terribile notte di Taranto, nella quale l’11 novembre del ’40 nel mare Mediterraneo fu inflitto dagli *Swordfish* britannici un grave colpo alla flotta italiana, sette “Pescispada” dell’830 *Squadron* di stanza a Malta ebbero l’ordine di intercettare e attaccare un convoglio italiano partito da Trapani per rifornire Tripoli (Fig. 4).

Poco dopo il decollo tre aerei dovettero rientrare per problemi tecnici e quattro di essi invece proseguirono in una vana ricerca, ostacolata dal forte scirocco. Le proibitive condizioni meteo presenti in quel momento sopra il Canale di Sicilia e l’improvviso malfunzionamento del sistema radio di bordo colsero gli equipaggi impreparati che, non riuscendo a localizzare gli obiettivi, finirono per perdere l’orientamento. Dopo diverse ore di volo, ormai in riserva di carburante, furono costretti a liberarsi dei siluri nei dintorni di Palermo e a tentare, proseguendo lungo la costa, un ammaraggio nei pressi di Cefalù.

Uno si capovolse sulla spiaggia del Lungomare, ma i due uomini dell’equipaggio, tra cui l’ufficiale di rotta Robinson, che aveva partecipato all’attacco della *Bismarck*, si salvarono (Fig. 5). Un altro esplose al contatto delle acque dinanzi la punta di Settefrati, provocando la morte dei due avieri inglesi. Un terzo si inabissò dinanzi al Lungomare, ma i due militari inglesi si salvarono a nuoto, raggiungendo la spiaggia. L’ultimo *Swordfish* del comandante del reparto, l’unico ad essere dotato di un ASV radar, cioè adatto al pattugliamento marino, che non doveva assolutamente cadere nelle mani del nemico, e con tre uomini a bordo, fu deliberatamente diretto verso il mare aperto della spiaggia della Caldura (Fig. 5).

Anche costoro si salvarono su di un canottino dopo essere sfuggiti ad un mitragliamento da un bunker di terra, essendo stati, ormai di notte, raccolti da un peschereccio di passaggio al largo. Per anni poi i pescatori che li salvarono indossarono camicie di seta confezionata con la stoffa dei tre paracadute dell’equipaggio.

1. A CACCIA DI “PESCI PORCO”

I “pesci porco” (pesci balestra) sono pesci tropicali che hanno colonizzato il Mediterraneo, detti così a Cefalù, poiché alla cattura emettono un caratteristico grugnito. Sugli affioramenti rocciosi della sabbia del fondo se ne catturavano un tempo un gran numero e un anziano pescatore che custodiva la mia barca, sul finire degli anni ’60, mi raccontò di averne catturati oltre 300 kg. nel sito di un aereo caduto in mare durante l’ultimo conflitto. Così ho rinvenuto il primo *Swordfish*,caduto al largo della Caldura nella tarda serata dell’11 novembre del ’41, e per alcuni anni il sito, isolato sul fondale di sabbia e coperto di reti impigliate a soli 14 m. di profondità, costituì la prima immersione giornaliera mia e di mio fratello Alessandro, prima di più impegnative ricerche al largo in direzione di levante (Fig. 6).

Un giorno, però passeggiando per Cefalù ebbi l’occasione di visitare una mostra fotografica ove una foto insieme a un foglio di un giornale calamitò la mia attenzione (Fig. 7). Mostrava un biplano capovolto sulla spiaggia del Lungomare, come quello oggetto delle mie frequentazioni nelle immersioni con mio fratello, e soprattutto presentava un’illustrazione causticamente commentata. Alla didascalia del “Mattino Illustrato” che orgogliosamente vantava l’abbattimento di quattro aerosiluranti inglesi da parte della contraerea di Cefalù era apposto a penna il devastante commento: “Bugie, sono stati abbattuti dal vento di scirocco!” Resomi allora conto che vi erano altri due aerei caduti in mare, mi posi alla loro ricerca, rintracciandoli tutti e due (Fig. 8). Uno in frantumi a Settefrati, esploso nell’ammaraggio, l’altro, capovolto e sepolto dalla sabbia, a circa 11 m. di profondità di fronte l’Hotel Tourist del Lungomare di Cefalù, con il solo ruotino di coda appena emergente dal fondale. Coinvolsi dunque Tullio Marcon, valente storico militare, che ricostruì con precisione la vicenda pubblicandola (Fig. 9) e rintracciando nell’89 il pilota dell’aereo della Caldura, il tenente di vascello Osborn, allora ancora in vita.

Avendo reso a tutti disponibile in internet tale ricostruzione, fui contattato dal Comandante Luca Lazzara, che appassionandosi alla vicenda, riuscì a contattare i piloti ancora superstiti o i loro parenti, dispersi fino in Australia e Nuova Zelanda, e a organizzare a Cefalù, il 13 ottobre 2019, una partecipata manifestazione in ricordo dell’episodio, facendo porre una targa nel Lungomare il cui testo si conclude con l’auspicio: “La memoria di questo episodio bellico alimenti la concreta speranza che, finalmente vinca la pace e la concordia tra i popoli” (Fig. 10).

Una ricerca storica ed archeologica si conclude quindi, con una identificazione di aerei e la ricostruzione di vicende drammatiche di uomini e piloti, che hanno preso spunto da un rinvenimento ‘archeologico’ in fondo al mare, come il destino che dal 1941 unisce i protagonisti di questa storia, la *Bismarck* e il “Pescespada” di Cefalù, che per primo la ‘infilzò’.

 **Gianfranco Purpura**

1. ALLA RICERCA DI PILOTI E MATRICOLE

Dopo le mie prime ricerche sulla missione della 830a Squadriglia Aerea della Marina Militare Britannica, in seguito al contatto con Gianfranco Purpura, improvvisamente ebbi motivo di credere che uno dei quattro “Pescispada” ammarati nel novembre del ‘41 a Cefalù potesse essere proprio lo stesso aereo coinvolto qualche mese prima, nel famoso attacco contro la ‘inaffondabile’ corazzata tedesca *Bismarck*, il 24 maggio 1941 (Fig. 11).

Lasciate che vi spieghi.

Una settimana prima della cerimonia commemorativa organizzata a Cefalù con le famiglie britanniche dei tre equipaggi coinvolti, avevo tentato per l’ultima volta di contattare, senza riuscirci, anche i parenti del sottotenente Robinson, il mitragliere/telegrafista che quella notte volò con il sottotenente Taylor, finendo per capovolgersi sul Lungomare di Cefalù (Fig. 12).

Attraverso una ricerca in *internet* trovai un articolo dove si riportava che Robinson, insieme a Lawson, aveva volato come navigatore durante il primo attacco aereo contro la *Bismarck*, nella notte tra il 24 e 25 maggio 1941 (*The Telegraph,* 2010). Un altro articolo, contenente il necrologio di Lawson, citava inoltre che: “Bobby [Lawson], pilota della *Fleet Air Arm*, faceva parte delle forze aeree inviate quella notte per attaccare la corazzata tedesca. Con una formazione di nove *Swordfish* dell’825a Squadriglia Aerea, decollò a bordo del suo aereo V4295dalla portaerei *Victorious* per portare a termine la missione (...) Quando Bobby emerse [da uno strato di nuvole], il suo aereo era solo nel cielo e sotto di lui la *Bismarck* era perfettamente posizionata per il lancio di un siluro. La corazzata tedesca, che nel frattempo era stata fortemente impegnata a virare per evitare gli attacchi sulla fiancata sinistra degli altri *Swordfish*, consentì a Bobby di avvicinarsi da destra e lanciare il suo siluro con un atto di estrema determinazione. Il suo navigatore, il sottotenente Robinson, osservò una colonna d’acqua salire dal lato destro della *Bismarck* confermando che il siluro aveva centrato il bersaglio" (The Scotsman, 2010). Anche un monoplano *Fulmar* da osservazione, che seguiva l’attacco, rilevò “un’enorme colonna d’acqua sollevarsi a centro nave sul lato dritto della *Bismarck*, seguita da una esplosione di fumo nero dal fumaiolo” (L. Kennedy, 1977, p. 131). Quando dalla *Bismarck* scorsero nell’incerto chiarore della notte polare l’improvvisa materializzazione degli *Swordfish* attaccanti furono pervasi da stupore e ammirazione: “Era incredibile vedere degli aerei dall’aspetto così antiquato che avevano il coraggio di attaccare una montagna sputafuoco come la *Bismarck*” (dichiarazione del barone Von Müllenheim-Rechberg, Terzo direttore di tiro sulla corazzata).

V4295…quella matricola ricordavo di averla già vista da qualche parte. Infatti, durante le mie ricerche iniziali per contattare i vari familiari, avevo ricevuto nel 2016 dal responsabile dell’Archivio Ufficiale del *Fleet Air Arm Museum* una e-mail con le matricole degli aerei caduti a Cefalù (Fig. 13) e una di esse, quella dell’aereo sotto il comando del comandante del reparto, Hunt, caduto alla Caldura insieme al pilota Osborn e al mitragliere/telegrafista Parke, era esattamente coincidente con quella dello *Swordfish* di Lawson, che insieme a Robinson, per primo aveva silurato in Atlantico la *Bismarck* (Fig. 14).

Si, ma come dall’Atlantico il “Pescespada” era finito sei mesi dopo alla Calura?

Non v’è dubbio che senza il ritrovamento iniziale dei diversi relitti da parte di Gianfranco Purpura (Fig. 15) e alla sua sollecitazione di Tullio Marcon per le successive ricerche, ora sappiamo con certezza dove si trova il glorioso V4295.

Senza menzionare la matricola, Marcon aveva stabilito che l’aereo inabissatosi in zona Calura a Cefalù era quello pilotato dal tenente Osborn, utilizzando una lettera, con data 22 maggio 1989, che aveva ricevuto dal pilota stesso in questione. Inoltre, in base alle testimonianze lasciate scritte da altri avieri, che ho raccolto personalmente attraverso le loro famiglie, posso confermare che, strategicamente, il tenente Osborn scelse di ammarare più lontano dalla costa rispetto agli altri “Pescispada”, per impedire alle forze nemiche di entrare in possesso del radar, segreto di cui solo il suo aereo era dotato (Campbell, 2012).

Un gruppo di cartoline postali, messe all’asta nel Regno Unito nel 2012, mostrano gli sviluppi della caccia in Atlantico e il momento esatto in cui la *Bismarck* fu colpita da quel primo siluro il 24 maggio 1941 (*Daily Mail*, 2012). Secondo fonti ufficiali, fu però il sottotenente pilota John Moffat che danneggiò il timone della corazzata immobilizzandola nel corso di un successivo attacco che avvenne dopo due giorni (Fig. 16). Anche questo fu un colpo estremamente audace e fortunato:

 “Dovevo essere a meno di 2000 iarde quando stavo per lanciare il siluro verso prua, ma mentre stavo per premere il pulsante ho sentito nell’orecchio 'non ora, non ora'. Mi voltai e vidi il navigatore sporgersi dall’aereo con il sedere in aria. Poi ho capito cosa stava facendo: stava guardando il mare perché se avessi lasciato andare il siluro e avesse colpito un’onda, esso sarebbe potuto andare ovunque. Ho dovuto metterlo in una depressione dell’onda. Poi l’ho sentito dire ‘lascia andare’ e ho premuto il pulsante. Quindi l’ho sentito dire: ‘Abbiamo un siluro che fila’ e mi sono disimpegnato. Il mio navigatore era un tizio di nome John ‘Dusty’ Miller e ho passato gli ultimi vent’anni cercando di scoprire cosa gli fosse successo o dove si trovasse”.

Questa è la testimonianza del pilota, il sottotenente Moffat (Fig. 17). La *Bismarck* venne infine affondata da un gruppo di navi militari della *Royal Navy* il 27 Maggio 1941.

Dalla mia ricerca si evince comunque che fu proprio lo *Swordfish* V4295, pilotato dal sottotenente Lawson, il primo ad attaccare il ‘Gigante del mare’, orgoglio della flotta nazista, e l’unico a colpirla il 24 maggio (Fig. 18). Esattamente lo stesso *Swordfish* che, qualche mese più tardi, pilotato questa volta dal tenente Osborn, finì per ammarare a Cefalù nel Giorno della Rimembranza, l’11 Novembre 1941 (Fig. 19), ricorrenza in ricordo della fine della I Guerra Mondiale, che i britannici celebrano ogni anno indossando un simbolico “*red poppy*”, ovvero un papavero rosso. Racconta Fallon, uno degli aviatori di Cefalù, che mentre era a passeggio in libera uscita con Ken Griffiths, per le strade di Malta e dopo avere acquistato alcuni papaveri, furono entrambi raggiunti dalla notizia della missione in Sicilia.

A conferma che l’aereo fotografato sott’acqua a Cefalù da Purpura fosse uno *Swordfish*, è pervenuto infine il controllo effettuato da Ray Polidano, Direttore del Museo dell’Aviazione di Malta, il quale ha potuto stabilire che l’immagine del relitto rappresenta proprio la parte inferiore della fusoliera di un *Fairey Swordfish*, attraverso il riscontro con uno altro *Swordfish* in fase di ristrutturazione presso il Museo, l’HS491 (Fig. 20). Inoltre, dopo essermi documentato che l’aereo pilotato dal sottotenente Lawson durante l’attacco era anche identificato con la matricola 5 (L) (Horan, 1998), ho avuto modo di ricevere conferma che il V4295 di Cefalù era anch’esso immatricolato con la lettera L (Sturtivant and Burrow., 1995) e che il 5 (L) (Fig. 21) venne effettivamente trasferito a Malta presso l’830 a Squadriglia il 25 Luglio del 1941, pilotato proprio dal sottotenente Taylor (Fig. 22), il pilota dell’aereo capovolto sulla spiaggia del Lungomare, oggetto iniziale della mia ricerca, intrapresa nel novembre 2016.

I piloti britannici, prigionieri a Palermo degli italiani furono trattati umanamente, al punto che nel racconto di uno di essi, J. Fallon, dopo essere stati alloggiati al Grand Hotel delle Palme, furono tutti invitati al quartier generale della Regia Aeronautica, a banchetto con le più alte cariche dell’Arma. “Ricordo che uno dei nostri ufficiali durante la cena disse: ‘Se avessimo saputo che saremmo stati trattati così, saremmo venuti qui prima! ’ E tutti scoppiarono a ridere”. La situazione però mutò in seguito al loro trasferimento da Roma in Germania, da dove uno di loro, Campbell riuscì a fuggire, raggiungendo, prima la Svezia e poi la Gran Bretagna.

 **Luca Lazzara e Gianfranco Purpura**

(Fig. 23)

**Ulteriori informazioni**

11, Novembre 1941:

La storia dei 4 “Pescispada” di Cefalù:

• Cerimonia Ottobre 2019 e video Servizio Rai: <https://www.fotostorichecefalu.it/cerimonia-commemorativa-cefalu-13-ottobre-2019/>

• Pagina web “Foto Storiche Cefalù”: <https://www.fotostorichecefalu.it/il-pilota-centenario/>

**Bibliografia**

BBC (2016) Veteran pilot John Moffat recalls sinking the Bismarck [online] Available at https://www.bbc.co.uk/news/av/uk-scotland-38303674 [Accessed on 18 Oct 2019]

Campbell, I (2012) 830 Squadron [online] Available at http://iancampbells.com/830squadron/LF2.html [accessed on 18 Oct 2019]

Horan, M (1998) With Gallantry and Determination [online] Available at https://www.kbismarck.com/article2.html [Accessed on 18 December 2019]

Kennedy, L (1974) The Sinking of the Bismark (p.142-145-146) [trad. it. Caccia alla Bismarck, Milano, 1977]

Klein, C (2016) Remembering the sinking of the Bismarck [online] Available at https://www.history.com/news/remembering-the-sinking-of-the-bismarck [Accessed on 18 Oct 2019]

Lettens (2009) Figure 1, The Bismarck underwater [online] Available at https://www.wrecksite.eu/docbrowser.aspx?87 [Accessed on Nov 2019]

Marcon, T (1998) Storia Militare: Abbattuti dallo Scirocco [online] Available at http://www1.unipa.it/dipstdir/portale/ARTICOLI%20PURPURA/links%20archeologici/Abbattuti%20dal%20vento%20di%20scirocco%20ridotto.pdf [Accessed on 18 Oct 2019]

Poolman, K (1980) Night Strike from Malta, Jane’s Publishing Company: London, p.74

 Sturtivant, R Burrow, M (1995) Fleet Air Arm aircrafts 1939 to 1945, Air Britain Historians Ltd; First Edition (1 Aug. 1995)

The Scotsman (2010) Appreciation: Robert Lawson [online] Available at https://www.scotsman.com/news/obituaries/appreciation-robert-lawson-2442474 (Accessed on 18 Oct 2019)

The Telegraph (2010) Lt-Cdr Lawson [online] Available at https://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/military-obituaries/naval-obituaries/7720761/Lt-Cdr-Bobby-Lawson.html (Accessed on 18 Oct 2019)

Wikipedia (2008) Ludovic Kennedy [online] Available at https://en.wikipedia.org/wiki/Ludovic\_Kennedy [Accessed 18 Oct 2019]