

LA SCOMPARSA DEL SOMMERGIBILE HMS *URGE*: UN MISTERO RISOLTO?

All'alba del 27 aprile 1942 il sommergibile britannico HMS *Urge* lasciò gli ormeggi nella base di Malta per trasferirsi ad Alessandria d'Egitto. Ma non raggiunse mai la sua destinazione: scomparve con tutto l'equipaggio, composto da 29 persone, più dieci militari "di passaggio" che il battello aveva a bordo. La vicenda, per molti aspetti misteriosa, oggi ha forse trovato una spiegazione attendibile.

I protagonisti

- Il sommergibile HMS *Urge*

Appartenente alla classe "U", questo battello venne costruito dalla Vickers-Armstrong di Barrow-in-Furness nella contea di Cumbria; fu varato il 30 ottobre 1939 ed immesso in servizio il 12 dicembre dell'anno successivo. La sua realizzazione era stata in parte finanziata da una raccolta fondi svoltasi nella città gallese di Bridgend e, successivamente, il sommergibile svolse la propria attività prevalentemente nel Mediterraneo dove, tra gli altri successi conseguiti, il 14 dicembre 1941 - a sud dello Stretto di Messina - colpì con un siluro la corazzata *Vittorio Veneto* (capitano di vascello Giuseppe Sparzani) danneggiandola gravemente. Il 1° aprile 1942 affondò nel Tirreno l'incrociatore leggero *Giovanni dalle Bande Nere* (capitano di vascello Ludovico Sitta); inoltre, danneggiò i piroscafi italiani *Aquitania* e *Marigola*.

Infine, atteso ad Alessandria per il 6 maggio 1942, l'*Urge* non vi giunse mai. Sinora, la causa più accreditata per la sua perdita è stata quella dell'urto contro una mina dello sbarramento "MT 13" posato al largo di Malta nella notte tra il 19 e 20 aprile 1942 dalle motosiluranti tedesche della 3. Schnellbootflottille (Kapitänleutnant [tenente di vascello] Friedrich Kemnade). Peraltro, non sono mai state trovate conferme materiali o documentali a suffragio di questa ipotesi. Tranne due brevi interruzioni, durante tutta la sua attività il comando dell'*Urge* fu sempre affidato al Lieutenant Commander (capitano di corvetta) Edward P. Tomkinson.

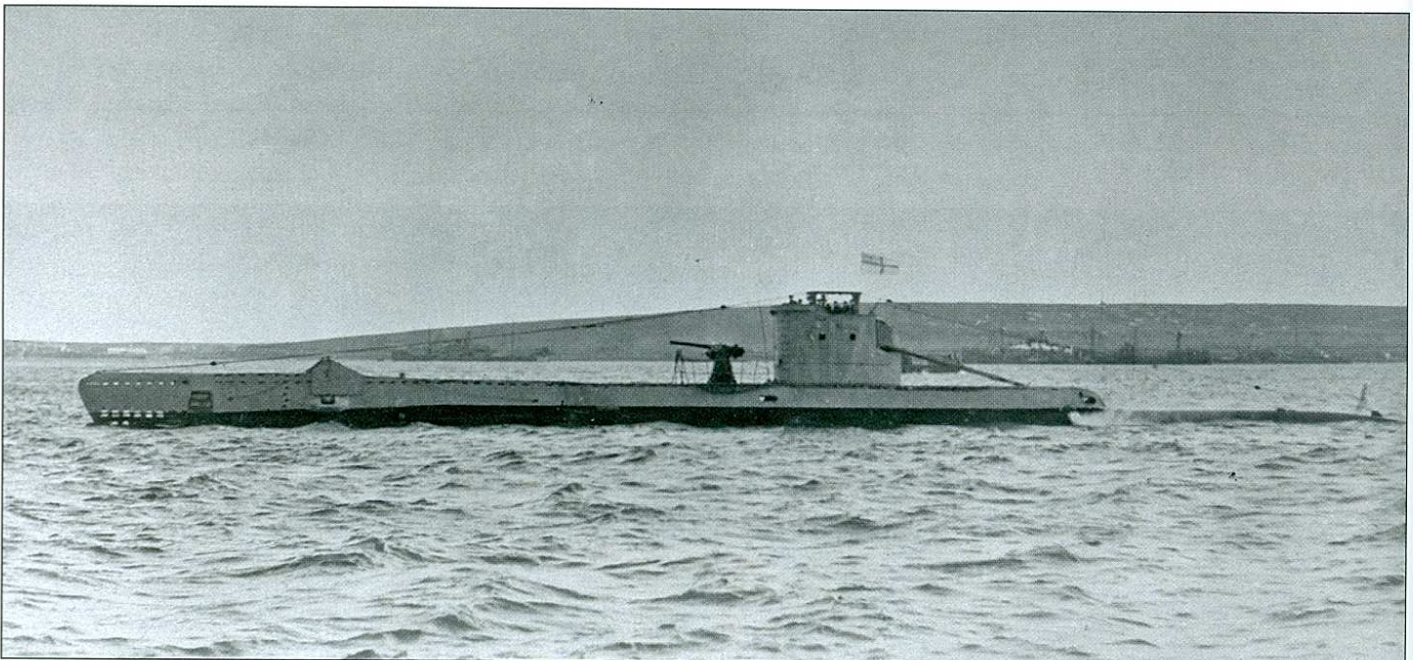
- Il convoglio *San Giusto*

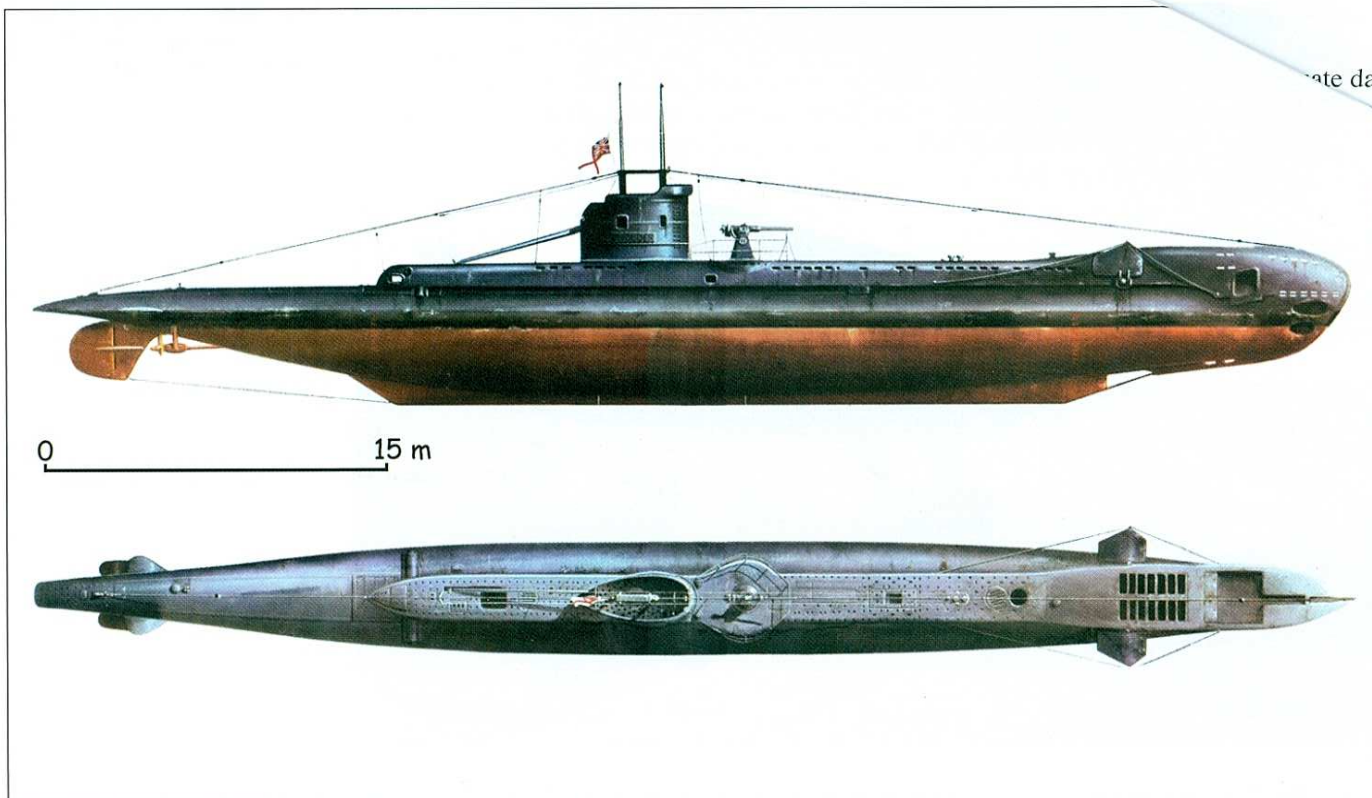
Il piccolo motoveliero (goletta da carico) *San Giusto*, di 243 tonnellate di stazza lorda (requisito nel 1940 con la "caratteristica" V. 32), era partito alle 08.15 del 27 aprile da

Nuovi elementi sulla perdita di un sommergibile britannico affondato da velivoli della Regia Aeronautica nelle vicinanze della costa della Cirenaica il 29 aprile 1942

DANIELE GATTI
GIOVANNI MASSIMELLO

Il sommergibile HMS *Urge* nei primi mesi del 1940, poco dopo l'entrata in servizio).





I sommergibili britannici della classe "U"

L'*Urge* apparteneva al tipo "U", una classe di battelli costieri a scafo singolo derivati dagli "H" della prima guerra mondiale, inizialmente progettati come unità addestrative. A partire dal 1936 iniziò la costruzione dei primi tre esemplari (*Undine*, *Unity* e *Ursula*) poi replicati, sino al 1943, in due diversi gruppi costituiti - rispettivamente - da 15 e 34 unità ciascuno; da questi battelli derivarono i successivi, numerosi sommergibili della classe "V".

Sin da subito, gli "U" dimostrarono eccellenti doti di manovrabilità e, nel complesso, il loro progetto consentì alla Royal Navy di disporre di un battello poco costoso, semplice e dalla valida operatività. Terminata nel 1941 la costruzione delle 15 unità del primo gruppo (di cui faceva parte anche l'*Urge*), furono ben presto ordinati ulteriori 41 "U", di cui 34 entrarono in servizio sino al 1943. Solamente i primi tre "U" - oltre a *Unique*, *Upholder*, *Upright* e *Utmost* - ebbero in dotazione due tubi lanciasiluri esterni da 533 mm, in aggiunta ai quattro interni del medesimo calibro, ed erano quindi facilmente distinguibili per la presenza di un caratteristico "nasone" nella zona prodiera dello scafo.

Nel corso del secondo conflitto mondiale, gli "U" si dimostrarono ben riusciti e ottennero eccellenti risultati in particolare nel Mediterraneo, dove trovarono il loro ideale ambiente operativo. Tra il 1942 e il 1945 diversi battelli furono ceduti a marine alleate e 19 di essi andarono perduti; nel dopoguerra ulteriori unità furono cedute ad altri paesi e le radiazioni degli "U" ancora in forza alla Royal Navy si conclusero entro il 1950.

Caratteristiche tecniche

(dati riferiti alla prima serie; tra parentesi, ove necessario, i dati relativi alla seconda serie)

Dislocamento tonn): 630 in superficie e 730 in immersione (648/735)

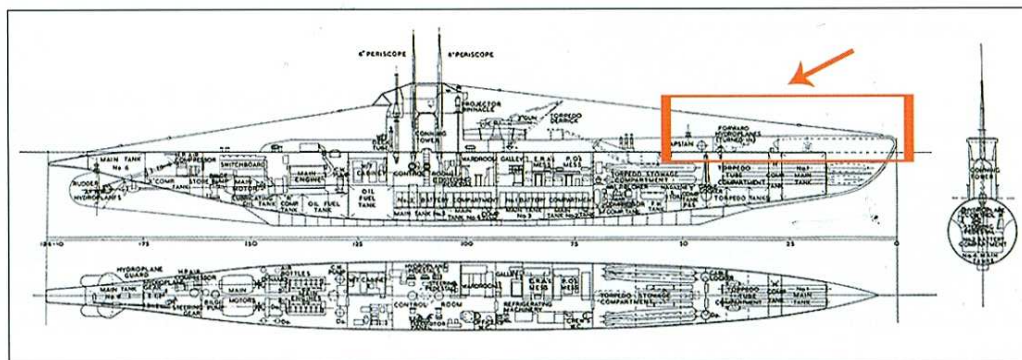
Dimensioni (m): 58,1 x 4,8 x 4,8 (59,6 x 4,8 x 4,9)

Apparato motore: 2 motori diesel e due motori elettrici - 615/825 cv; velocità (nd) 11,5 in superficie e 9 in immersione

Autonomia: 4.050 miglia a 10 nodi; equipaggio: 33 uomini

Armamento (v. testo): 4/6 tls da 533 mm; 1 cannone da 76/50; 3 mg. da 8 mm

Dall'alto.
Vista laterale e dall'alto di uno dei sette battelli della classe "U" (*Undine*, *Unity*, *Ursula*, *Unique*, *Upholder*, *Upright* e *Utmost*) armati con due tubi lanciasiluri esterni, in aggiunta ai quattro interni; sezione dell'*Urge* con evidenziate - le diverse linee che contraddistinguono la prora di tutti gli altri battelli della classe.





Una coppia di Fiat CR.42 della 153^a Squadriglia in volo sul deserto (g.c. Fam. Monesi).

Navarino, in Grecia, diretto a Derna, in Libia. Nella nottata dal 28 al 29 aprile 1942 si era riunito, al largo di Ras el Hilal (il più settentrionale della Cirenaica), con cinque motozattere tedesche del tipo "MFP-A" (1) partite da Bengasi il giorno 28, in due distinte formazioni, formando un piccolo convoglio che raggiunse Derna alle 16.30 del 30 aprile.

- La 153^a Squadriglia CT e il sergente Iginò Marzoli

Inquadrata nel 3° Gruppo CT del tenente colonnello Innocenzo Monti, la 153^a Squadriglia arrivò in Africa Settentrionale a luglio del 1941. Inizialmente posta agli ordini dal capitano Giorgio Tugnoli, passò quasi subito al comando interinale del tenente Alfonso Mattei che, però, dovette abbandonare l'incarico per problemi di salute. Mattei venne sostituito a febbraio del 1942 dal tenente Massimino Mancini, valente ufficiale romagnolo. In terra africana, al 3° Gruppo furono assegnati compiti di "seconda linea" quali scorte a convogli, pattugliamento di postazioni dell'Asse e attacchi a colonne meccanizzate nemiche. La 153^a Squadriglia, equipaggiata all'epoca con biplani Fiat CR.42, venne trasferita il 4 aprile 1942 dal campo di Bengasi (K.2) a quello di Martuba, nei pressi di Derna, avvicinando la 154^a Squadriglia del capitano Giuseppe Tovazzi che compì il percorso inverso.

Il 1° agosto 1941, proveniente dall'aeroporto di Rimini, fu assegnato alla 153^a Squadriglia il giovane sergente Iginò Marzoli. Nato il 24 febbraio 1918 a Pavullo nel Frignano, da Francesco e Brigida Baldini, coltivò sin da giovanissimo la passione per il volo. A Pavullo esisteva infatti, già a partire dal 1927, una "Scuola di Volo senza Motore" che stimolò certamente la curiosità e l'interesse dei giovani locali. Iginò ed il fratello Roberto (2) frequentarono la scuola di volo, ottenendo in seguito il brevetto di pilota civile. Nel 1939 si arruolarono entrambi nella Regia Aeronautica. Iginò trascorse i primi mesi in Africa Settentrionale compiendo missioni d'ambientamento nel nuovo teatro operativo ed alcune scorte a convogli navali, senza che si verificassero scontri con il nemico.

- Jean-Pierre Misson

Ingegnere belga nato nel 1939, specializzato in telecomunicazioni, è da oltre 50 anni un appassionato ricercatore di archeologia subacquea. Si è dedicato in particolare alle immersioni lungo le coste africane avendo collaborato, tra l'altro, con la Mission Archéologique Française en Libye e con il Department of Antiquities di Tripoli. Nel 2012 ha scoperto, a un miglio dalla costa di Ras el Hilal, un relitto inabissato a circa 47 metri di profondità, recentemente identificato come quello di un sommergibile della classe "U", probabilmente l'HMS *Urge*. Da quel momento, il principale desiderio di Misson è quello di immergersi nuovamente nelle acque libiche per reperire ulteriori elementi che possano confermare la sorte di quel battello.

Note

(1) Le motozattere "Marinefährrahm - Typ A" erano efficaci mezzi da sbarco a fondo piatto provvisti di un ampio portellone prodiero, concepiti inizialmente per il trasporto e la rapida messa a terra su spiaggia di truppe e di mezzi ruotati o cingolati. Largamente utilizzati anche come unità da trasporto per materiali vari, in particolar modo nella tratta tra l'Italia e la Libia, erano armati con un cannone di piccolo calibro e alcune mitragliere. A partire dal 1941, molte motozattere tedesche tipo "MFP" vennero costruite anche in cantieri italiani i quali, inoltre, ne realizzarono circa un centinaio per la Regia Marina ("MZ").

(2) Il serg. Roberto Marzoli, di un anno più giovane rispetto ad Iginò, prestò servizio - tra gli altri reparti - sia nel 150° che nel 13° Gruppo CT; è deceduto nel 1995.

(3) L'HMS *Urge* era armato con un cannone da 76 mm collocato a proravia sul ponte di coperta.

I fatti accertati

Dai documenti rintracciati in vari archivi, grazie anche alle accurate ricerche effettuate da Francesco Mattesini (al quale si devono molte preziose informazioni, riportate in particolare nel sito internet Aidmen, citato tra le fonti consultate), risultano le seguenti circostanze:

- All'alba del 27 aprile il sommergibile *Urge*, appartenente alla 10^a Flottiglia della Mediterranean Fleet, lasciò Malta con l'ordine di dirigere su Alessandria, seguendo una rotta pressoché diretta.

- Alle 08.15 dello stesso giorno il motoveliero *San Giusto* partì da Navarino, nel Peloponneso, diretto a Derna con un carico di mine tedesche.

- Alle ore 17.31, l'Ufficio Intercettazioni Estere della Regia Marina rilevò che a due sommergibili britannici era stato inviato via radio da Alessandria un ordine operativo.

- Il 28 aprile, cinque motozattere tedesche del tipo "MFP-A" (Marinefahrprahm - Typ A) lasciarono Bengasi (tre alle 10.00 e due alle 20.00) dirette a Derna. Negli *Avvisi di Supermarina*, diretti al Comando della Marina Germanica in Italia, si trovano infatti questi due riferimenti (5112 e 5137):

Si comunica che le semoventi [motozattere] *F 150*, *F 154* e *F 156* sono partite da Bengasi per Derna alle 10.00 di oggi 28 corrente, alla velocità di miglia 9, con previsto arrivo all'alba di domani 29.

Semoventi germaniche *F 152* et *F 158* sono partire da Bengasi per Derna alle 20.00.

- Il 29 aprile, dall'alba sino al primo pomeriggio, la 153^a Squadriglia della Regia Aeronautica, dotata di caccia biplani CR.42, effettuò la scorta a un convoglio costituito da un motoveliero e cinque motozattere.

- Alle 08.10 dello stesso giorno, il sergente Iginò Marzoli, che pilotava un CR.42 della 153^a Squadriglia, durante il suo turno di scorta avvistò un sommergibile emerso che cannoneggiava il convoglio (3) e vi sganciò in picchiata due bombe 50T da 58 kg del tipo "Torpedine": in pratica due piccole bombe di profondità. Il diario storico della 5^a Squadra Aerea, suprema organizzazione aeronautica italiana in Africa Settentrionale, tra le notazioni operative della giornata 29 aprile riporta infatti testualmente, a firma del comandante, generale di Squadra Aerea Vittorio Marchesi:

Sette CR.42 della 153^a Squadriglia hanno effettuato scorta a convoglio dalle 05.20 alle 15.10. Alle 08.10 è stato avvistato a circa 5 km nord est di Marsa Hilal un sommergibile emerso che cannoneggiava il convoglio; il sommergibile è stato attaccato con 2 bombe cadute a circa 30 metri dallo scafo con esito non accertato. Totale ore di volo 12.30.

Maggiori dettagli si possono ricavare dalla relazione operativa Modello AC.2 che riporta:

Da sinistra.

Un CR.42 del 3° Gruppo appena atterrato su una spianata africana (g. c. fam. Fissore via G. Garello).

Iginò Marzoli appoggiato ad un aliante (g.c. fam. Marzoli).





Cartina della Cirenaica con il punto di affondamento dell'*Urge*, a ponente di Derna, indicato dalla freccia rossa (M. Brescia).

Fonti e bibliografia

Diario storico 3° Gruppo Caccia Terrestre 1941, Archivio USSMAM, Roma

Diario storico 153ª Squadriglia Caccia Terrestre 1941, Archivio USSMAM, Roma

Diario storico 5° Squadra 1942, Archivio USSMAM, Roma

Relazioni operative ASI 1942, Archivio USSMAM, Roma

E. Bagnasco, *I sommergibili della seconda guerra mondiale*, Parma, Albertelli, 1973 e succ. ed. sino al 2013

D. Gatti, *Bruno Alessandrini. Il Moschettiere dei Diavoli Rossi*, Roma, IBN Editore, 2013

R. Rinaldi, *Ali Misteriose*, Club Aereo Pavullo, 1994

C. Shores, G. Massimello, R. Guest, F. Olynyk, W. Bock, *A History of the Mediterranean Air War, 1940-1945*, Vol. 2: *North African Desert, February 1942 - March 1943*, Londra, Grub Street, 2014

Risorse internet

www.uboot.net
www.aidmen.it

Alle ore 08.10 veniva avvistato a 5 chilometri N.E. di Marsa Hilal un sommergibile emerso che cannoneggiava le bettoline [*rectius*: motozattere]. Veniva attaccato dal sergente Marzoli con due bombe che cadevano a circa 30 metri dallo scafo già immerso con apparente esito negativo.

Bombe lanciate su obiettivo, sommergibile immerso, n. 12 tipo 50.T.

- Il mattino del 29 aprile il capitano di corvetta Sebastiano Dadone telefonò da Superaereo al tenente di vascello Vittorio Barich di Supermarina, comunicandogli che un biplano CR.42 aveva attaccato un sommergibile che stava cannoneggiando un convoglio dell'Asse presso Ras el Hilal.

- Il 30 aprile al capitano di fregata Umberto Del Grande di Supermarina fu consegnato a mano questo messaggio firmato dal Vizeradmiral (viceammiraglio della Kriegsmarine) Eberhard Weichold:

(...) Il Comando Marina Germanica informa che la sera [in realtà il mattino, N.d.A.] del 29 aprile 3 bettoline semoventi, alla fonda presso Ras el Hilal, sono state attaccate da un sommergibile nemico. Subito dopo l'emersione, il sommergibile è stato attaccato con bombe da un apparecchio da caccia italiano e costretto ad immergersi. Questo caso e l'attacco contro il motoveliero *San Giusto* provano ancora una volta la giustezza e le probabilità di successo dell'impiego di insidie per sommergibili sul tratto orientale fra Bengasi e Derna.

- Il 1° maggio il capo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiraglio di Squadra designato d'Armata Arturo Riccardi, annunciò con soddisfazione alla riunione del Comando Supremo che il *San Giusto* era arrivato a Derna con le mine che trasportava.

- Circa settant'anni dopo, nell'agosto 2012, il ricercatore Jean-Pierre Misson ha individuato al largo di Ras el Hilal un relitto che poteva essere quello dell'*HMS Urge*, ubicato a



Un biplano CR.42 del 3° Gruppo in Africa Settentrionale. In evidenza le bombe alari 50T "Torpedine" (g. c. fam. Fissore via G. Garello).

(4) L'*U-205* (Oberleutnant zur See [sottotenente di vascello] Friedrich Bürgel), sommergibile tedesco del tipo VIIC, venne affondato dalle bombe di profondità del cacciatorpediniere HMS *Paladin* (Commander [capitano di fregata] Anthony F. Pugsley) il 17 febbraio 1943.

(5) Il "sidescan sonar" è un particolare apparato sonar attivo studiato, prevalentemente, per la ricerca e la mappatura nei fondali marini per l'utilizzo nell'ambito dell'archeologia subacquea e di analoghe attività. A differenza del sonar "classico" consente una discriminazione angolare molto elevata per poter individuare echi provenienti da elementi del fondale molto vicini tra loro, allo scopo di individuare con precisione eventuali relitti sommersi.



Il sergente Marzoli morde scherzosamente l'elica di un Fiat CR.42 (g. c. fam. Marzoli).

Da sinistra.

La deriva di un CR.42 del 3° Gruppo CT. Sui piani di coda sono stati disposti dei modelli in scala del biplano Fiat (g. c. fam. Visconti).

Africa Settentrionale. Il sergente maggiore Vittorio Visconti mostra i danni causati dall'artiglieria contraerei sul proprio CR.42 (g. c. fam. Visconti).



circa 700 metri di distanza da un altro relitto noto da tempo, quello del sommergibile tedesco U-205 (4), affondato nella zona il 17 febbraio 1943.

- Il 2 aprile 2015, studiando le registrazioni del "sidescan sonar" (5) effettuate da Misson, il relitto attribuibile all'*Urge* è stato riconosciuto da un ufficiale della Riserva della Royal Navy (Peter D. Hulme) per quello di un sommergibile britannico della classe "U".

La possibile ricostruzione

La rotta dell'*Urge*, in trasferimento da Malta ad Alessandria, passava a circa 50-70 miglia al largo di Ras el Hilal, la punta più settentrionale della Cirenaica.

Il 28 aprile, dirottato da un ordine via radio del suo Comando (originato probabilmente da una decrittazione ULTRA e quindi - come assolutamente imposto in questi casi - non riportato in alcun diario), l'*Urge* ha diretto nei pressi di Ras el Hilal per intercettare un motoveliero che trasportava a Derna un carico ritenuto molto importante. Questa missione, nonostante fosse stata affidata a una piccola unità (il *San Giusto*), aveva suscitato uno speciale interesse da parte dello stesso Capo di Stato Maggiore della Marina che, durante una delle quotidiane riunioni del Comando Supremo, aveva condiviso la sua preoccupazione con tutti i partecipanti. Questi costituivano i massimi vertici militari dell'Asse nel nostro teatro operativo: oltre al Capo di Stato Maggiore Generale Ugo Cavallero, vi partecipavano il Generalfeldmarschall Albert Kesselring, Comandante Supremo tedesco del fronte sud (Oberbefehlshabers Süd o OBS), i Capi e i Sottocapi delle tre Forze Armate italiane, il rappresentante dell'OBS presso il Comando Supremo, General der Flieger Rudolf Wenninger ed il già citato Comandante della Marina tedesca in Italia, Vizeradmiral Eberhard Weichold.

La situazione aveva evidentemente generato una serie di ordini operativi trasmessi via radio, che erano stati intercettati e passati ai decrittatori ULTRA della Government Code and Cypher School (GC&CS) di Bletchley Park, i quali avevano rapidamente trasmesso i messaggi decifrati ai responsabili militari della segreta organizzazione britannica.

In quelle ore, il sommergibile *Urge* era il più vicino al punto di probabile transito del *San Giusto* e - di conseguenza - l'ordine di intercettare il motoveliero italiano fu inviato al comandante Tomkinson. L'*Urge* diresse pertanto alla massima velocità consentita verso Ras el Hilal, navigando in immersione nelle ore diurne e in superficie di notte. All'alba del 29 aprile, al largo del capo, l'*Urge* avvistò il convoglio formato dal *San Giusto* e dalle cinque motozattere tedesche (*F 150, 152, 154, 156 e 158*) che, partite da Bengasi in tempi diversi, si erano evidentemente ricongiunte per fornire al motoveliero italiano, oltre alla scorta aerea prevista, anche un minimo di scorta navale. Il sommergibile britannico si portò velocemente a distanza di tiro, iniziando il cannoneggiamento del piccolo convoglio.

Nel frattempo, in base agli ordini ricevuti, la 153ª Squadriglia del 3° Gruppo Caccia Terrestre aveva iniziato regolarmente la scorta aerea con una "staffetta" di sette CR.42 che, decollando a turno da Martuba, si portavano sul convoglio in navigazione, compiendo ampi





giri alla quota di 500-1.000 metri senza mai perderlo d'occhio. Il sergente Igino Marzoli, che pilotava il secondo CR.42 (decollato alle 07.55), avvistò alle 08.10 le sei piccole unità navali mentre erano sotto il tiro del cannone di un sommergibile in superficie. Senza esitazione il nostro pilota attaccò in picchiata il battello nemico (mentre quest'ultimo iniziava immediatamente la manovra di immersione), sganciando le due bombe-torpedine 50T che portava appese alle ali inferiori. Secondo le dichiarazioni del pilota, le due bombe caddero ad una distanza di circa 30 metri dal bersaglio, in fase di immersione, apparentemente senza causare danni.

Poi, nelle ore successive, altri cinque CR.42 si sono succeduti nell'area sganciando altre dieci bombe-torpedine 50T.

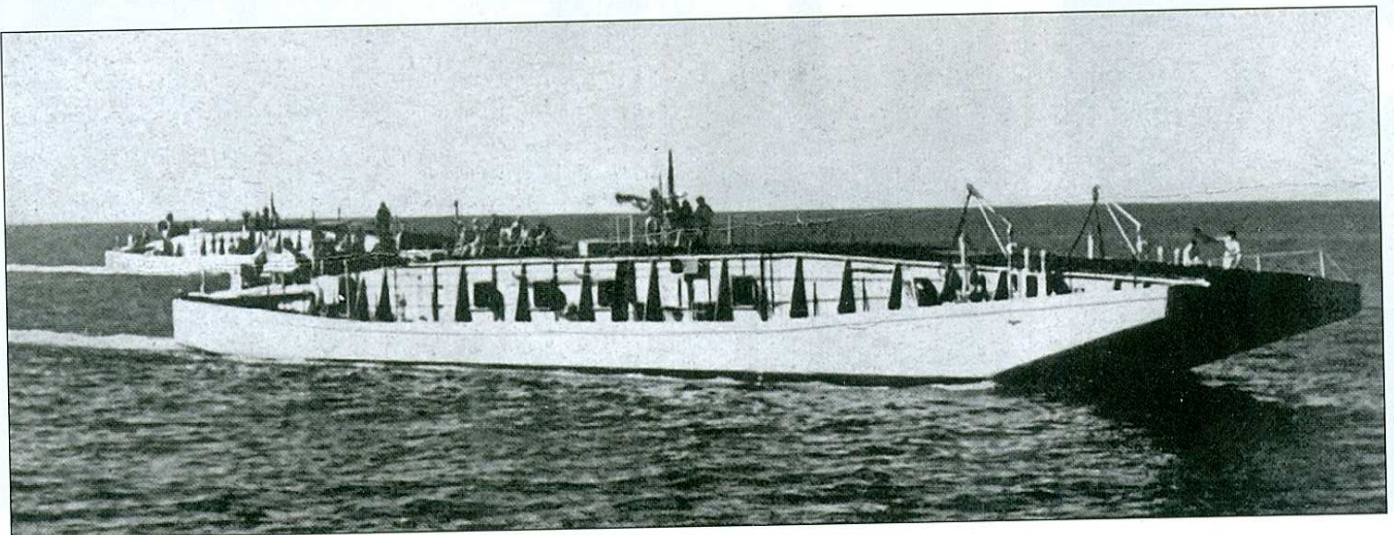
Ancora oggi non è dato sapere quale sia stata la causa precisa dalla perdita dell'*Urge*: se il sommergibile sia affondato per i danni subiti dalla concussione delle prime due bombe, esplose in prossimità di parti vitali o perché, ad esempio, durante la fase di immersione si sia verificata qualche avaria o errata manovra, oppure ancora perché il battello, navigante a bassa profondità per effettuare qualche riparazione, sia stato danneggiato dall'esplosione delle bombe lanciate successivamente in modo tale da non poter riemergere, adagiandosi infine sul fondale.

Rimangono pochi dubbi sull'identità del relitto che però, stante l'attuale situazione della Libia, non è visitabile dai sommozzatori. Perciò, in questo momento, la verifica dell'entità e della natura dei danni - che potrebbe sciogliere molti dubbi - non è purtroppo effettuabile. Suo malgrado, Jean-Pierre Misson è quindi costretto ad attendere che la sua scoperta sia confermata da qualche evidenza fotografica, in grado di convincere anche gli scettici più ostinati.

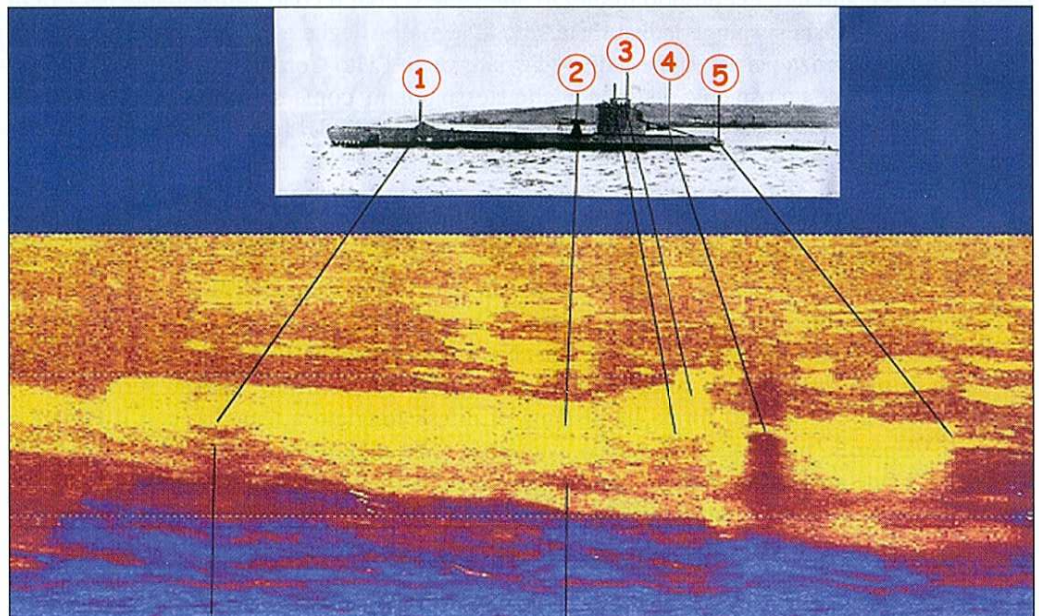
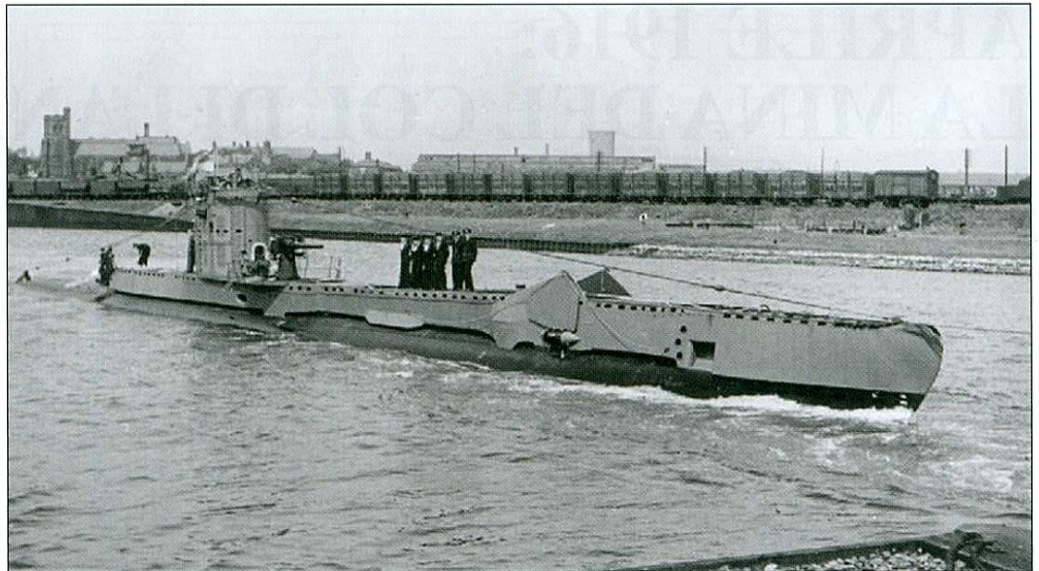
Due immagini del sergente Marzoli: in posa a bordo di un SIAI S.81 e pronto al decollo su di un Fiat CR.42 della 153^a Squadriglia (g. c. fam. Marzoli).

(6) Il motoveliero *San Giusto*, che era sfuggito all'attacco dell'*Urge* grazie all'intervento dei Fiat CR.42 del 3° Gruppo CT, venne affondato il 14 maggio 1942 dall'*HMS Turbulent* (Lieutenant Commander [capitano di corvetta] John W. Linton) a 10 miglia a levante di Apollonia, lungo la costa libica, con la perdita di un uomo dell'equipaggio assieme a circa 200 tonnellate di benzina in fusti.

Una coppia di motozattere tedesche MFP-A (Marinefahrprahm - Typ A) (Coll. E. Bagnasco).



Il sommergibile britannico HMS *Urge* in una base inglese prima del suo trasferimento nel Mediterraneo (IWM, coll. M. Brescia).



La rilevazione con il "sidescan sonar" del relitto dell'*Urge*, eseguita nel 2012 dal subacqueo belga Jean- Pierre Misson: 1) timone di profondità prodiero si sinistra; 2) cannone da 76 mm; 3) falsatorre; 4) antenna radio metallica abbattibile; 5) terminale della passerella (porzione della sovrastruttura a circolazione d'acqua).



Il Lieutenant Commander (capitano di corvetta) Edward P. Tomkinson, comandante dell'*Urge* dal 19 settembre 1940 sino alla perdita del battello, decorato con due DSO (Distinguished Service Order) (IWM).

Il crest del sommergibile HMS *Urge*.



Conclusioni

Secondo questa ricostruzione, la causa più probabile della perdita dell'*Urge* sarebbe rappresentata dalle bombe sganciate da un piccolo biplano italiano, pilotato da un giovane sergente il cui nome è stato fino ad oggi assente da tutte le cronache aeronautiche.

Nei diari storici ci si imbatte talvolta in casi nei quali l'attacco ad un sommergibile con bombe di profondità è stato considerato fatale grazie alla chiazza di nafta emersa in superficie. In realtà, secondo le registrazioni della controparte, molto spesso il bersaglio era riuscito a sfuggire senza gravi danni dopo avere liberato un po' di combustibile. Nel caso dell'*Urge*, viceversa, l'esito dell'attacco venne considerato "apparentemente negativo" da chi lo effettuò mentre, con ogni probabilità, il sergente Marzoli riuscì a mettere fuori combattimento uno dei più insidiosi sommergibili della Royal Navy presenti nel Mediterraneo e contemporaneamente a salvare il motoveliero *San Giusto* (6).

Ad Igino Marzoli, scomparso in Canada il 30 novembre 1980, non venne ufficialmente riconosciuto alcun merito nell'azione: non ricevette quindi alcuna decorazione al valor militare e neppure un semplice encomio da iscrivere nelle sue carte.

Questo breve articolo gli valga quale piccolo, tardivo tributo.

D. Gatti, G. Massimello