



Traduzione a cura di Marco Mazzotta

Questo brano, tradotto fedelmente da “*Mediterranean MTBs at War*” di Reynolds e Cooper, racconta, visto con occhi britannici, le ultime ore del UJ2207, ex peschereccio francese, prima chiamato *Islande*, poi *Cape Nord* e conosciuto attualmente dai subacquei con il nome improprio di *Cargo Armato*, il quale rappresenta una delle mete di immersione preferite.

“Il tempo peggiorò velocemente in novembre, riducendo il numero di missioni che potevano essere svolte, ma nella notte tra il 18 ed il 19 novembre [1944] fu messa in atto una lunga azione fuori Sestri Levante. Il comandante Moore condusse l'azione a bordo di una PT insieme alla 421 con Raper a ed alla 377 con Atchinson.

Un convoglio nemico fu avvistato molto più vicino a costa di quanto fosse abituale vedere¹ e viaggiava da nord ovest in direzione di Sestri. Pensando che esso potesse essere diretto nel porto, Moore accelerò per guadagnare una posizione idonea all'attacco. Ma quando fu pronto per ingaggiare il combattimento, fu avvistato un altro convoglio di navi che sopraggiungevano da SE, così si fermò in attesa di osservare gli sviluppi. I due convogli si incontrarono entro la baia fuori Sestri ed entrambi si fermarono. L'incontro sembrava casuale. L'attacco fu immediatamente posto in atto in quanto una così grande concentrazione di obiettivi vicini rappresentava una buona possibilità di fare un ricco bottino, ma prima che si entrasse in contatto visivo, l'intera area fu illuminata da bengala e l'artiglieria pesante iniziò a sparare sia dalla costa che dalle navi nella rada. Le tracce dei proiettili volavano in tutte le direzioni ed i bengala continuavano ad illuminare il cielo. Vi era una totale confusione. Le batterie costiere nemiche non sembravano in grado di distinguere le proprie navi dalle nostre MTB e sparavano quindi ad entrambe. Le navi di un convoglio sparavano sia contro le navi dell'altro che contro le MTB. Il comandante Moore decise di disimpegnarsi dalla zona della battaglia mettendosi a distanza di sicurezza.”²

Finalmente il cannone cessò di sparare, i bengala di illuminare e tornò la pace. I convogli lasciarono la baia e Moore iniziò a mettersi sulle tracce del gruppo che si mise a navigare in direzione SE, lungo la costa, ancora in maniera molto vicina a costa.. Due volte ancora, quando fu ristabilito il contatto, fu tentato di portare nuovamente un attacco, ma esso fu salutato ogni volta da bengala e da un sbarramento preventivo di spari. Dopo un ulteriore disimpegno le navi di scorta iniziarono a lanciare bengala in continua, mentre il convoglio procedeva. Moore iniziò a temere che la vigilanza del nemico avrebbe avuto successo. Provò ancora una volta ad attaccare, ma ancora una volta fu accolto da una pesante grandinata di colpi.

Moore, conduceva le operazioni dentro la PT, seguendole sul plot nel locale per il carteggio e non realizzò immediatamente che la sua PT aveva accostato a sinistra e che iniziava a ritirarsi a

¹ Questa era una tattica abituale dei convogli, quella di tenersi il più vicino possibile a terra per confondersi con le rocce retrostanti. Gli alleati studiarono le contromosse esercitandosi a sud di Livorno, a ridosso delle scogliere di Calafuria, le uniche che riproducessero in qualche maniera la morfologia delle coste liguri. La contromossa che risultò più efficace era quella di sparare i bengala tra la costa e l'eventuale convoglio. La tattica dei convogli di tenersi ridossati spiega perché i relitti delle bettoline siano affondate tutte sottocosta e, si trovino, quindi, a profondità modeste facilmente raggiungibili dalla subacquea amatoriale.

² Da questa parte del brano ci permette di capire quanto fosse lo stato di stress a cui erano sottoposti gli equipaggi e le truppe tedesche in genere e lo stato di relativa confusione che regnava. Bastava un imprevisto e tutti iniziavano a sparare contro tutto, amici e nemici. In questo caso per le motosiluranti bastava mantenersi a distanza di sicurezza e aspettare che il nemico facesse da solo.

grande velocità. Ma comunque sapeva che la 377 e la 421 stavano portando l'attacco frontalmente allo sbarramento e lanciarono 4 siluri. Aprì la porta della sala carteggio, salì sul ponte, ma non appena voltò lo sguardo in direzione del convoglio vide un'immensa esplosione ed identificò la vittima come una KT ship (una cannoniera od una nave armata)."

Si trattava invece proprio dell'UJ-2207. L'ultimo affondamento di nota delle motosiluranti anglo-americano. L'ultima missione compiuta da un UJ, l'ultima vero scontro a fuoco svoltosi nelle acque del levante ligure.

A bordo dell'UJ-2007 per la violenta esplosione dei siluri, seguita a breve dallo scoppio delle caldaie vi furono morti e feriti gravi. Il personale presente in plancia si inabissò insieme alla nave. Molti uomini morirono compreso il comandante ed il sottotenente di vascello. La restante trentina di uomini raccolti dai mezzi di soccorso furono spediti prima in casa di cura a Genova, poi rimpatriati. Terminava, di pari, anche la necessità di rifornire il fronte che di lì a breve sarebbe stato sfondato. Le restanti UJ non lasciarono più l'ormeggio furono tutte ritrovate a fine guerra affondate nel porto di Genova dai tedeschi in ritirata. Si trattava delle ex corvette italiane: Lago Zuai, Vespa, Marangone, Strolaga, Ardea, Artemide, Persefone ed Euterpa, oltre agli ex-avviso scorta francesi De La Touche e La Batailleuse. Quello che restava, in pratica della ventiduesima flottiglia della Kriegsmarine.

Ora sapete come finì il "Cargo Armato"