

giare le banchine interne. Mi si ordinava anche di seguire una rotta larga dalle coste nemiche durante il giorno in modo di avere la certezza di non essere avvistato dalle stazioni di vedetta. Ho regolato quindi la rotta in modo che solo a notte fatta mi sarei avvicinato dentro le 15 miglia dalla costa nemica, facendo conto su di una velocità di 9,2. Dalla boa di Punta Maestra dopo aver camminato per un miglio per  $180^\circ$  ho seguito la rotta  $122^\circ$  fino alle ore 21, essendomi fermato su questa rotta il tempo necessario a provare in forte fondale l'ancorotto di agguato che aveva subito una lieve modifica, portata a termine nella notte precedente alla partenza. Ho poi navigato sulla rotta  $75^\circ$  per 15 miglia, accostando in seguito per  $20^\circ$  per passare a mezzo canale tra l'isola Unie e lo scoglio della Galiola e avrei dovuto trovarmi al traverso di detto scoglio alle ore 24,30.

« Questa rotta a levante di Galiola era ritenuta la più sicura dai piloti locali a servizio della Regia Marina, compreso il signor Nazario Sauro, che era a bordo del *Pullino*, sia a causa degli sbarramenti esistenti sulla costa istriana e sia perchè la corrente locale tendeva a dare degli spostamenti rilevanti verso ponente. Nella precedente missione avevo seguito la stessa rotta ed avevo notato questo spostamento sui dati della stima, tanto che seguendo la rotta di cui sopra ( $20^\circ$ ) ero passato a ponente di Galiola, ed avevo potuto accorgermene perchè ero stato aiutato nella determinazione del punto da un fanaletto bianco acceso sullo scoglio Porer. Anche in tale missione avevo a bordo il compianto pilota signor Sauro. Ero quindi prevenuto sulla possibilità di uno spostamento verso ovest dalla posizione stimata, ma date le speciali condizioni nelle quali dovevo eseguire la missione e dovendomi tenere il più possibile lontano dalla costa per non far rilevare la mia presenza con il rumore del motore termico, non potevo altro che affidarmi alla pratica personale dei luoghi, acquistata nella precedente missione, ed alla possibilità di vedere di prua ad una distanza sufficiente per scansare l'unico pericolo evitabile della navigazione rappresentato dallo scoglio Galiola. Potevo poi fare non piccolo affidamento sulla lunga pratica del pilota, che gli avrebbe potuto permettere, dall'avvistamento nella notte della costa di Unie o Lussin, di giudicare sulla sicurezza della rotta da me seguita. Basta dare un'occhiata alla carta per convincersi che lo scandaglio non avrebbe potuto dare utili indicazioni. La costa sulla dritta è stata infatti intravista sia da me che dal mio ufficiale in  $2^\circ$  tenente di vascello Coraggio, sia dal pilota, e questi, da me richiesto, non ha espresso alcun dubbio sulla bontà della nostra posizione. Così, oltre che dalle mie personali osservazioni, sono stato confortato a proseguire