

Ed è a questo punto che conviene citare, nella sua elegante semplicità, il rapporto di missione della Regia Torpediniera *Lupo* redatto dal suo comandante, l'allora capitano di fregata Francesco Mimbelli, e custodito oggi a Roma dall'Ufficio Storico della Marina Militare.

PARTE SECONDA: LE AZIONI

“1°) ESPOSIZIONE CRONOLOGICA

Alle ore 17.00 circa del 20 maggio ricevo da Marisudest l'ordine telefonico di approntarmi per recarmi a sostituire nella scorta del convoglio motovelieri di Maleme il SIRIO che era partito dal Pireo la sera precedente e che si trovava nelle prossimità di Milo. (Il CURTATONE – inizialmente destinato alla sostituzione del SIRIO – era saltato poco prima sulle mine in prossimità dell'isolotto di Phleva).

Alle 18.06 lascio l'ormeggio ed alle 18.25 esco dalle ostruzioni. In franchia dirigo a 20 nodi per Milo seguendo fino a Gaidaro le rotte di sicurezza. Mare mosso da mezzogiorno.

In seguito ad accordi con il SIRIO presi per RDS alle 22.35 entro nella rada di Milo per effettuare a ridosso le operazioni di trasbordo dal SIRIO al LUPO del Comando Germanico della spedizione. Alle 22.58 do fondo nella rada interna di Milo.

Alle ore 24.00 circa il SIRIO entra nella rada suddetta e si inizia subito per mezzo di imbarcazioni il trasbordo del personale e dei materiali del Comando Germanico. Alle 01.00, ultimate le operazioni in parola, do libertà di manovra al SIRIO per raggiungere Lero e con il LUPO esco dalla rada dirigendo verso l'isolotto di Paximadia, in prossimità del quale il SIRIO aveva abbandonato la scorta del convoglio.

Verso le 02.45 oltrepasso il convoglio senza avvistarlo. Alle 04.00, dopo essermi spostato di 4 miglia a ponente (verso cui l'orizzonte era più oscuro), inverto la rotta ed alle prime luci avvisto il convoglio esattamente di prora. La sua velocità durante la notte era stata bassissima (poco più di 2 nodi) a causa del mare in prora (mare forza 3).

Procedo a riordinare la formazione portandomi in prossimità dei vari motovelieri e trasmettendo loro con segnalazioni a bandiere e con il megafono, le disposizioni del caso. Rotta diretta per Maleme. Il convoglio risulta costituito da 18 fra motovelieri e piroscafetti: 7 delle 25 unità partite la sera del 19 dal Pireo hanno avuto delle avarie e sono dovute rientrare alla base o fermarsi a Milo.

Alle 07.15, quando la testa del convoglio si trovava a miglia 50 da Maleme, ho ricevuto da Marisudest l'ordine di fermarmi sul posto: un'ora dopo – alle 08.15 – l'ordine rientrare a Milo.

Faccio invertire la rotta e dirigere isolatamente verso Nord (nella tabella delle segnalazioni convenzionali ad una bandiera era prevista la possibilità

di dover trasmettere tale ordine). Con il mare in poppa la velocità dei motovelieri, molti dei quali alzano le vele, aumenta sensibilmente.

Alle 11.00, quando mi trovavo a circa mg. 8 da Milo, ricevo l'ordine di riprendere la rotta per Creta alla massima velocità consentita dai motovelieri veloci, regolando la navigazione in modo da passare sotto la costa di ponente della Baia di Canea, perché la città omonima risultava ancora in mano al nemico. La trasmissione dell'ordine a tutti i motovelieri sparpagliati in una zona di mare piuttosto ampia richiede un certo tempo: è soltanto alle 11.45 circa che tutti i motovelieri riprendono la rotta verso Capo Spada e che si ricostituisce il convoglio.

Dato che il Comandante tedesco imbarcato sul LUPO mi comunica che lo sbarco non può assolutamente essere effettuato nelle ore notturne (fra l'altro egli aveva previsto il dragaggio da parte dei motovelieri italiani in vicinanza della riva) e che non è possibile giungere al punto d'approdo prima di notte, alle ore 13 radiotelegrafo a Marisudest che la mia distanza da Maleme è ancora di 52 miglia e che pertanto l'operazione non può aver luogo prima dell'alba del giorno successivo.

Verso le ore 12.00 avevo intanto intercettato il telegramma di scoperta di un sommergibile avvistato da un aereo alle 9^h proprio nella zona per la quale stavo transitando. A scopo intimidatorio faccio lanciare alcune bombe da getto.

Nelle prime ore del pomeriggio il mare si abbonaccia e la velocità del convoglio sale per qualche ora a nodi 4,5-5.

Alle 17.00 ricevo l'ordine di proseguire la navigazione e di rientrare al Pireo dopo sbarcato il Comando tedesco; poco dopo Marisudest mi prescrive di abbandonare la scorta appena giunto a Capo Spada.

Alle 18.45 comunico a Marisudest che prevedo di arrivare in prossimità di Capo Spada verso le ore 21.00.

Sono stato indotto a fare questo marconigramma e quello precedente perché, essendo variato il programma prestabilito, ritenevo indispensabile che le Autorità terrestri fossero esattamente informate delle previsioni che potevo fare sul proseguimento dell'operazione. Non mi sono d'altra parte preoccupato troppo che le mie trasmissioni RT potevano essere radiogoniometrate, dato che eravamo stati quasi tutto il giorno in vista delle coste del nemico che aveva quindi avuto già modo di identificarci.

Poco prima del tramonto il vento da mezzogiorno libeccio rinfresca: il mare diventa in breve tempo abbastanza agitato e la velocità dei motovelieri diminuisce sensibilmente tanto che dalle 20 in poi non si fanno

più di due nodi.

Prima che annotti tento di trasbordare il Comando tedesco sul motoveliero di testa per non dover effettuare l'operazione (che avrebbe richiesto un certo tempo data la quantità dei materiali) con l'oscurità e nelle immediate prossimità della costa nemica. Ordino al motoveliero di affiancarsi al LUPO ma a causa del mare agitato la manovra per due volte non gli riesce e decido di farlo desistere dal tentativo nel timore di provocare avarie.

Alle 20.30 circa – quando l'oscurità era già calata – si scorgono delle luci verso terra: si individua in direzione di Maleme-Platanias un faro a luce azzurra ed a periodo molto irregolare – presumibilmente un aerofaro germanico.

Più tardi si scorge anche – ma solo per pochi istanti – il fanale rosso fisso del frangionde della Canea.

L'accensione di un fanale del nemico mi fa prevedere la possibilità di un prossimo transito nella zona di unità navali britanniche: chiamo tutta la gente a posto di combattimento e faccio intensificare i servizi di vedetta.

Alle 22.33 circa quando ero ancora a cinque miglia a N NE di Capo Spada e mi trovavo sul lato dritto del convoglio, in prossimità delle unità di testa, una vedetta mi segnala l'avvistamento di una unità sul lato dritto a circa 20° dalla prora. Rilevo subito trattarsi di un grosso C.T. con rotta opposta alla nostra: beta 20° circa; distanza 1000-1200 metri; velocità elevata – certamente superiore ai 22-24 nodi.

Accosto immediatamente sulla dritta per fare il lancio di controbordo ed aumento di velocità, ma quasi subito mi accorgo che la mia accostata non è sufficientemente rapida e che il brandeggio del nemico invece di diminuire tende ad aumentare. Decido di fare il lancio poppiero ed ordino di conseguenza ai tubi di lancio di dritta di cambiare l'angolazione dei siluri. Prima ancora che il mio ordine abbia potuto essere eseguito, constato che il nemico, il quale ormai è giunto ad una distanza di 600-700 metri dal LUPO, accosta in fuori ed inverte la rotta con una rapidità realmente sorprendente.

Considerata la superiorità di armamento dell'avversario (che avevo intanto chiaramente identificato per un C.T. ad un solo fumaiolo del tipo "Jervis") e per non rilevare la mia presenza alle altre unità nemiche che verosimilmente si trovavano nelle vicinanze, decido di non assumere l'iniziativa di aprire il fuoco. L'unità nemica d'altra parte si astiene da qualsiasi altra azione offensiva (può darsi che ci abbia lanciato contro dei siluri – ma non si è scorta nessuna scia).

Visto che il C.T. nemico aveva assunto una rotta che lo portava a tagliare quella del convoglio, di prora alle unità di testa, metto alla massima forza e inizio la distesa di una cortina protettiva per occultargli la vista dei motorvelieri. Nel contempo faccio regolare nuovamente i siluri di dritta per il lancio prodiero ovvero per la forma normale di lancio.

Dopo brevissimo tempo – alle 22.35 circa – avvisto al traverso a dritta una grossa unità nemica – presumibilmente un incrociatore che dirige con rotta convergente con la mia. Quasi contemporaneamente da diverse direzioni viene aperto il fuoco contro il LUPO. Senza più occuparmi del C.T. accosto immediatamente sulla dritta per effettuare il lancio laterale contro l'unità maggiore. Dopo circa 30 secondi lancio una coppia di siluri contro l'incrociatore ad una distanza intorno ai 700 metri – con angolo di traguardo 55° (corrispondente ad un beta di 40°-50° ed una velocità di 20 nodi). Appena effettuato il lancio accosto con tutta la barra a sinistra per allontanarmi dall'unità contro cui avevo lanciato, la quale a sua volta mi lancia addosso un proiettore.

Mentre proseguo l'accostata sulla sinistra, ordino di sparare con tutte le armi. L'aria è solcata da innumerevoli strisce di codette luminose; il mare ribolle intorno al LUPO e su di esso si rovesciano alte colonne d'acqua provocate dalla caduta di salve nelle immediate vicinanze dello scafo (vengono in particolare osservate delle colonne altissime – probabilmente di colpi da 203 m/m a pochi metri dalla prora).

La Torpediniera colpita da numerosi colpi sobbalza, ma non rallenta la sua rapidissima corsa.

La sagoma di un secondo incrociatore scaturisce sulla nostra sinistra a brevissima distanza: una collisione sembra imminente – ma il LUPO passa a pochi metri – dico pochi metri – dalla sua poppa dopo essere defilato lungo il suo fianco sinistro nel mentre le mitragliatrici delle due unità incrociano rabbiosamente i loro fuochi. Pochi istanti dopo un terzo incrociatore – proveniente dalla sinistra – passa ad un centinaio di metri sulla nostra poppa.

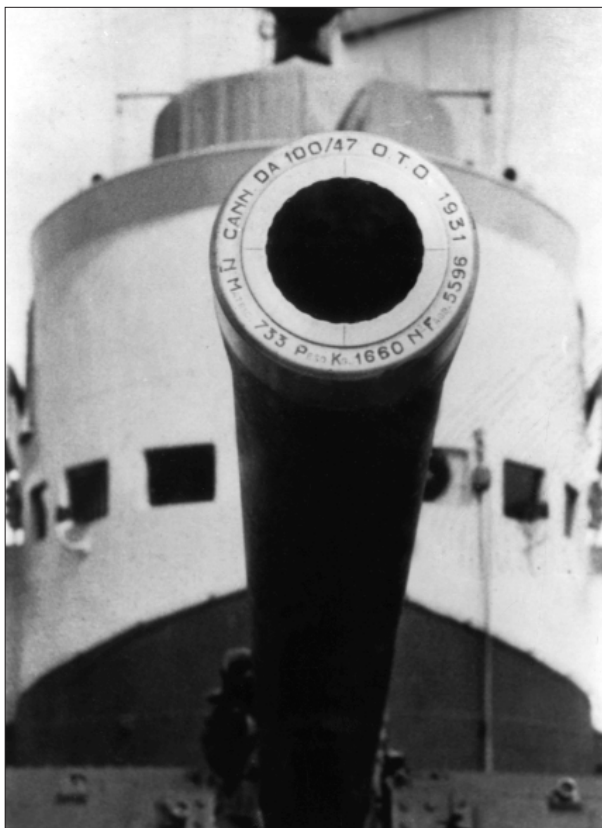
La murata dell'incrociatore contro il quale avevamo lanciato è illuminata ad un tratto da un vivissimo bagliore: i nostri siluri hanno raggiunto il segno, la nave si sbanda, spegne subito il proiettore ed interrompe il tiro.

Sulla dritta e sulla sinistra appaiono altre sagome di navi nemiche; complessivamente ne vengono contate sei. Gli avversari sono però molto disorientati e non sanno riconoscere l'amico dal nemico. Si scorgono distintamente alcune unità inglesi che invece di concentrare il loro fuoco sull'unica

silurante avversaria si scambiano a brevissima distanza cannonate fra di loro, mentre altre si accaniscono contro un motoveliero che viene preso sotto il fascio dei loro proiettori.

Ritenendo ormai di non poter più fare nulla per assistere efficacemente i motovelieri, approfitto di questa momentanea confusione per tentare di disimpegnarmi ed allontanarmi a tutta forza dal teatro dell'azione dirigendo verso ponente. La manovra ha pieno successo: il nemico mi perde di vista ed il fuoco contro il LUPO cessa quasi subito. In tutto esso è durato circa 8 o 9 minuti: dalle 22.35 alle 22.43-22.44.

Al traverso di Agria Crabusa accosto per Rv. 340 per prolungare la costa di Cerigotto e Cerigo ed andare a riconoscere Capo Malea. Unità nemiche mi seguono per qualche tempo, riferendosi probabilmente alla densa colonna di fumo nero che il LUPO lascia dietro di se e che non posso fare ridurre perché le casse a fumo sono state sforacchiate da colpi di cannone. Vedo per molto tempo – fino a mezzanotte circa – i loro proiettori che mi cercano, ma non si avvicinano mai tanto da potermi illuminare. Verso S SE si scorge per molto tempo – fin dopo le 1^h – il bagliore rossastro di un grosso incendio: sapremo più tardi – al rientro a Pireo dei motovelieri superstiti – che si trattava dell'incrociatore silurato dal LUPO che stava bruciando.



Il pezzo prodiero da 100/47 della torpediniera *Lupo*. La foto è stata scattata da Aldo Fraccaroli nell'Egeo il 4 maggio 1942. (Fototeca USMM)

Alle 02.45 avendo constatato che la Torpediniera – per quanto duramente colpita – non ha nessuna via d’acqua nell’opera viva ed ha gli organi vitali integri, chiedo a Marisudest di poter sbarcare i miei feriti prima di giungere al Pireo per poter tornare, non appena l’esplorazione aerea abbia confermato l’assenza di unità nemiche nella zona dello scontro e recuperare i naufraghi del convoglio. Dato però che è previsto il passaggio dalla zona in parola di nostre siluranti che debbono trasportare truppe a Maleme, Marisudest decide di farmi rientrare senz’altro al Pireo. Alle 05.23 passo le ostruzioni ed alle 05.37 mi ormeggio al pontile della nafta.

2°) CONSIDERAZIONI

Il contegno dello Stato Maggiore e dell’equipaggio del LUPO è stato semplicemente superbo. Tutti hanno svolto il loro compito con precisione e freddezza ammirevoli: nessuno ha avuto una parola di orgoglio o di dubbio – non un grido è partito dai 26 feriti molti dei quali – per quanto dolorosamente colpiti – hanno voluto rimanere inchiodati ai loro posti di combattimento per ore ed ore.

Più che del successo dell’azione è di questo loro contegno che io provo fierezza.

La cooperazione con il Comando Germanico della spedizione ed in particolare con il Capitano di Fregata Devantier è stata perfetta. Tutte le decisioni riguardanti gli ordini da trasmettersi al convoglio sono stati raggiunti in perfetto accordo e mi sono valso moltissimo dell’opera dei segnalatori tedeschi.

Al presente rapporto è allegato (vedi allegato n° 1) l’elenco dei militari deceduti e dei militari feriti durante il combattimento.

In complesso si sono avuti:

Due morti: un sottocapo furiere – destinato in plancia al telegrafo di macchina di dritta – colpito da una scheggia alla tempia destra.

Un cannoniere P.M. – puntatore di una mitragliera da 20 m/m – colpito da pallottole e da schegge al torace.

Quattro feriti gravi – uno dei quali ha perduto un occhio;

Nove feriti meno gravi – ma che è stato necessario ricoverare all’ospedale – dove è prevista una loro degenza di qualche settimana;

Tredici feriti leggeri – alcuni dei quali sono stati medicati a bordo mentre altri – dopo una prima medicazione all’ospedale hanno potuto

subito far ritorno sulla nave.

Lo svolgimento tumultuoso dello scontro impedisce di ricostruire un grafico anche approssimativo delle rotte seguite dalle unità impegnate. Oggi stesso – lontano dall'ansia del combattimento – mi troverei imbarazzato se dovessi precisare quale era la formazione di marcia delle unità avversarie – quale era la loro direttrice di spostamento – ed anche se ci siamo imbattuti casualmente con esse oppure se ci ricercavano in base ad elementi loro forniti dai servizi di esplorazione e di vedetta.

Ho cercato nel comma precedente di indicare le fasi più salienti dell'azione; è probabile però che alcuni particolari non siano del tutto esatti e che altri – pur di notevole importanza – siano sfuggiti alla mia osservazione.

Le notizie fornite dal LUPO sull'esito dello scontro non hanno potuto essere al principio molto complete sia per la forma con la quale lo scontro stesso si è svolto e che non consentiva certo di soffermarsi con lo sguardo a fissarne i particolari, sia perché non ho voluto trasmettere altro che risultati sicuramente accertati.

È così che ho inizialmente trasmesso che un solo siluro aveva colpito l'incrociatore mentre più accurate indagini eseguite dopo il rientro in porto interrogando tutto il personale che si trovava in coperta, mi permettevano successivamente di asserire che entrambi i siluri avevano esploso quasi contemporaneamente al centro della nave nemica.

Per quanto concerne poi il tipo dell'unità silurata, ho comunicato in un primo tempo che si trattava di un incrociatore a due fumaioli della classe "Dido" perché tale mi era sembrato. Questa mia sensazione è stata forse influenzata dal fatto che il 2° incrociatore avvistato e che mi è passato a pochi metri dalla prora era quasi sicuramente una unità della classe suddetta.

Le affermazioni unanimi di nostri militari imbarcati sui motovelieri "T 3" e "V 4" che facevano parte del convoglio e che sono potute rientrare al Pireo (vedi allegato n° 2) fanno invece ritenere che si trattava di un incrociatore pesante della classe "Kent". Non è possibile dubitare delle loro asserzioni dato la brevissima distanza (poche centinaia di metri) alla quale i motovelieri in parola e particolarmente il "T 3" sono rimasti dall'incrociatore fino a che questi è colato a picco (erano sottoventati rispetto all'incrociatore e non riuscivano ad allontanarsi).



La Regia Torpediniera *Lupo* prima della guerra. Al comando del capitano di fregata Francesco Mimbelli, sarà nota in seguito, nel periodo 1941-1942, come “la nave più fortunata della flotta”. (Fototeca USMM)

L'elenco completo delle avarie riportate nel combattimento dal LUPO risulta dall'allegato n° 3.

Complessivamente esso è stato colpito da 18 colpi di cannone di medio e piccolo calibro 8 dei quali nell'opera morta ed i rimanenti 10 nelle sovrastrutture. Esso è stato inoltre colpito da innumerevoli colpi di mitragliera.

Come ho radiotelegrafato subito dopo l'azione non sono stati colpiti né l'opera viva né l'apparato motore, di modo che l'unità ha potuto mantenere la massima velocità.

Molti colpi sono passati in vicinanza di organi vitali: in particolare un colpo di medio calibro ha attraversato il locale agghiaccio timone da una parte all'altra passando a pochi centimetri dalle apparecchiature del timone e le schegge di un secondo colpo sono state arrestate dal coibente di tubolature nel locale caldaie di prora, dopo che avevano attraversato due paratie. Altri due colpi hanno sfondato l'opera morta al centro della nave a dritta, in corrispondenza della cassa di acqua di alimento provocandone il parziale svuotamento mentre un altro ha perforato il tagliamare.

Al rientro in porto delle unità tutti i visitatori, comprese le Autorità Navali Germaniche, si sono meravigliati come una unità sottile abbia



Il capitano di fregata Francesco Mimbelli riceve, a bordo del *Lupo*, la Croce di ferro di 1^a Classe dall'ammiraglio tedesco Erich Förste per l'ardito salvataggio delle truppe germaniche imbarcate sulla motonave *Città di Livorno*, compiuto venti giorni prima. Le avventure e le azioni del *Lupo* comandato da Mimbelli furono numerose. (Storia Militare)

potuto resistere a tanti colpi senza che la sua velocità ed il suo potere offensivo subissero menomazioni”.

Un allegato al rapporto confermava le impressioni del comandante Mimbelli:

“I militari italiani del Gruppo Spiaggia imbarcati sui motovelieri nazionali “T 3” e “V 4” che facevano parte del convoglio attaccato da forze inglesi nella notte sul 22 e che sono rientrati il mattino del 24 al Pireo asseriscono concordemente quanto segue sull'azione di siluramento effettuata dal LUPO.

Dopo che entrambi i siluri hanno colpito l'incrociatore nemico esso si è sbandato subito e si è incendiato; successivamente si è fermato ed ha lanciato dei razzi colorati per chiamare soccorso. Esso ha continuato a bruciare per circa tre ore con frequenti esplosioni. Alle 01.30 dopo un ultimo grande scoppio ed una gigantesca fiammata l'incrociatore che era di ton-

nell'aggio rilevante ed aveva tre fumaioli si è inabissato.

Questi dati sono pienamente confermati da numerosi militari germanici imbarcati sul convoglio”.

Asettica e negativa, per contro, fu la risposta inglese formulata nel 1949 dall'Ammiragliato.

“Il 21 maggio 1941 alle 23.30 a circa 10 miglia a Nord di Canea (Creta) il Contrammiraglio GLENNIE, con tre incrociatori da 6 cannoni da 152 (DIDO – ORION – AJAX) e 4 CC.TT. (JANUS – KIMBERLEY – HASTY – HEReward), incontrò un convoglio di truppe nemiche composto principalmente di caicchi, scortato da una o due torpediniere. Si ritenne di avere affondato tutti i caicchi, che erano carichi di soldati germanici, come pure due o tre piroscafetti ed uno yacht a vapore.

Una torpediniera, dopo aver lanciato siluri contro gli incrociatori, fu ingaggiata in combattimento dall'AJAX; presumibilmente questa torpediniera era il LUPO. Nessuna delle nostre navi fu colpita da siluro”.

Data l'evidente non conciliabilità delle due versioni italiana e inglese si impone, a questo punto, un esame dettagliato della vicenda.

Controinterrogatorio

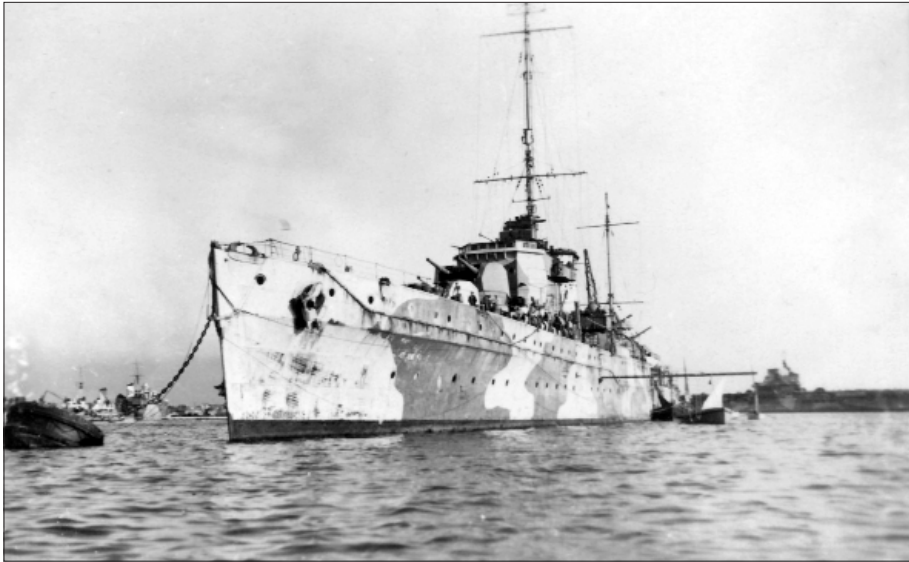
Dal confronto fra il rapporto di missione italiano da una parte e le relazioni inglesi del 4 giugno 1941 e del 24 maggio 1948, oltre che da altri documenti britannici postbellici (tutti fra loro contraddittori) emergono i seguenti fatti.

Alle 22.30 della notte senza luna, con nuvole basse e visibilità mediocre, del 21 maggio 1941, il caccia inglese *Janus* avrebbe avvistato un convoglio nemico scortato da uno o due cacciatorpediniere. Tre minuti dopo una delle vedette del *Lupo* segnalò a sua volta la presenza di un caccia avversario sul lato dritto, a circa 20° dalla prora. La silurante britannica non fece segnali, non reagì né informò le altre unità, limitandosi a invertire la rotta pochi minuti dopo. Il *Lupo*, viceversa, incominciò a stendere immediatamente una cortina fumogena a protezione delle lente (2 nodi!) navicelle affidategli e regolò i siluri per il lancio prodiero.

Alle 22.35 la torpediniera italiana avvistò e identificò, correttamente, un incrociatore inglese della classe “Dido”, manovrando per portarsi al lancio.

La relazione Glennie afferma, a questo punto, che le sue unità furono attaccate di sorpresa, fatto questo che legittima più di un dubbio circa il presunto, primo avvistamento da parte del *Janus* una volta che si parta dal presupposto che, secondo la tradizione della Royal Navy (sempre rispettata dall'ammiraglio Cunningham e dal Ministry of Information britannico nei propri rapporti) le navi britanniche devono sempre scoprire per prime il nemico, oltre che non riportare pressoché mai danni in occasione delle successive azioni di superficie.

Subito dopo i britannici aprirono il fuoco e il *Lupo* lanciò i suoi siluri, 30 secondi dopo, contro l'incrociatore avvistato in precedenza alla distanza stimata di 700 m accostando, immediatamente dopo, a sinistra e rispondendo al tiro avversario con tutte le armi. A questo punto un secondo incrociatore comparve, improvvisamente, sulla sinistra della nave del comandante Mimbelli a brevissima distanza. La collisione fra la torpediniera e l'incrociatore fu evitata per pochi metri. Il fuoco (cannoni e mitragliere) fra le due parti proseguì per circa 3 minuti. Superato il secondo incrociatore la nave italiana fu colpita a dritta da una raffica da 40 mm tirata dal *Dido*, unica unità britannica a sparare in quel momento. In seguito la torpediniera fu poi oggetto del tiro delle torri da 152 mm del sopraggiungente incrociatore *Ajax*, intravisto nell'oscurità al pari di tre ombre (ossia i caccia inglesi *Hereward*, *Hasty* e *Janus*, i quali stavano sopraggiungendo, assieme al *Kimberley*, fuori vista e mascherato dal *Dido* e dall'*Orion*, in quanto richiamati dal cannone) incassando a poppa due proietti (entrambi non esplosi) a sinistra. Mentre gli inglesi pensavano di aver affondato quella piccola silurante della Regia Marina, data per fatta a pezzi ("blown up"), allora e dopo la guerra, dal tiro del terzo incrociatore, fu avvistata dagli italiani, in prossimità della murata del primo incrociatore, un'esplosione, subito attribuita a uno dei due siluri lanciati mentre fu altresì notato il fatto che le unità avversarie si stanno sparando tra di loro. In effetti il *Dido* aveva colpito, in quel frangente, mentre cercava di continuare a battere il *Lupo* con le proprie mitragliere, l'*Orion*, uccidendone 2 marinai e ferendone altri 9. Quest'incidente, comune a tutte le Marine, specialmente di notte, fu messo a tacere allora e in seguito dopo l'iniziale ammissione contenuta nel rapporto del 4 giugno ricordato in precedenza in quanto contrario al collaudato copione delle relazioni britanniche destinate al consumo del proprio pubblico e all'estero. L'incendio causato da quei proietti da 40 mm e osservato a lungo, ancora dopo un'ora, dalla gente della torpediniera e dai marinai e dai passeggeri del convoglio, tuttavia, non si concilia con il "bagliore" ricordato da



L'incrociatore inglese *Orion* ad Alessandria nel maggio 1941 prima dell'invasione di Creta. Dietro di lui si vedono la portaerei *Formidable* e l'incrociatore *Gloucester*.
(Collezione Peter Cannon)

Mimbelli e tipico, casomai, di un'arma subacquea.

Una relazione tecnica del Royal Corps of Naval Constructors (il Genio Navale inglese) (120) riferisce, a questo punto, che l'incrociatore *Orion* fu danneggiato, nel corso di quell'azione notturna, dagli effetti di una "bomb" esplosa in prossimità ("near miss, ovvero, secondo gli stampati della Marina britannica, entro 15 yard dallo scafo) di quella nave. Furono registrati danni da schegge mentre l'albero di poppa fu indebolito dall'onda d'urto e altre avarie furono lamentate dalle antenne e dalle manovre. L'efficienza bellica dell'unità fu leggermente compromessa mentre la velocità cadde da 28 a 25 nodi.

Poiché nessun improbabile attacco aereo è riportato nel corso di quella notte dalla documentazione tedesca o italiana, né andò perduto alcun velivolo dell'Asse o britannico, la bomba in parola può essere soltanto uno dei due siluri del *Lupo*. L'arma deve essere esplosa, delfinando, nella scia del *Dido*, data anche la differenza fra la velocità stimata da Mimbelli (20

(120) TNA (ex PRO), ASM 234/444.



L'incrociatore *Orion* in riparazione in Sudafrica nel luglio 1941. Notare l'avvenuto sbarco della prima torre binata prodiera da 152. (Storia Militare)

nodi) e le 28 miglia orarie che stavano effettivamente facendo, in quel momento, gli incrociatori dell'ammiraglio Glennie, con l'*Orion* venutosi a trovare per caso, proprio nel cerchio di lancio dell'unità capofila. I 200 kg della testa carica devono essere sfogati in parte verso l'alto e in parte causando un effetto mina con conseguenze su un asse della nave o sui condensatori.

La differenza fra la velocità reale della formazione britannica e quella apprezzata a bordo della torpediniera fece inoltre sì che si apprezzasse, a bordo della silurante italiana, l'avvenuta esplosione come in corrispondenza della murata del primo incrociatore anziché del secondo, tanto più che in quel momento la sagoma del *Dido* era coperta, rispetto al *Lupo*, ormai passato dall'altro lato della formazione britannica, da quella dell'*Orion*, seguito dappresso dall'*Ajax*.

Il confronto tra la relazione postbellica inglese e quella del 4 giugno 1941 evidenzia, inoltre, il fatto che l'*Orion*, quella notte, non tirò un solo colpo, a differenza del *Dido*, dell'*Ajax* e dei caccia.

I danni all'incrociatore inglese in questione, pertanto, contribuirono anch'essi al bilancio finale di quella notte. Furono affondate, in tutto, quella

notte, 7 navicelle su 14 (4 delle quali dragamine ausiliari italiani) che erano in mare in quel momento; morirono, complessivamente, 297 tedeschi e 7 italiani sui 2331 soldati germanici e 60 marinai italiani trasportati da quel convoglio.(121)

Dopo due ore e mezza di caccia alle navicelle le unità britanniche si ritirarono. Il *Lupo*, per contro, tornò in zona incominciando a salvare i naufraghi. Complessivamente quella nave, assieme alla sopraggiunta gemella *Libra* e ad alcuni MAS, recuperò 64 uomini. Il mattino dopo altre 178 persone furono tratte in salvo dagli idrovolanti da soccorso della Luftwaffe.

Tirando le somme

Al di là della sagacia e del valore dimostrato da Mimbelli e dalla sua gente, è proprio la sorte del convoglio quella che permette di apprezzare compiutamente l'importanza strategica, prima ancora che tattica, di quell'azione notturna.

La sera del 20 maggio i pochi paracadutisti tedeschi superstiti asserragliati ai bordi dell'aeroporto di Maleme (subito rivelatosi decisivo per l'andamento della battaglia), aspettavano l'inevitabile contrattacco avversario destinato a spazzarli via. Il generale inglese John Hargest, comandante la 5ª Brigata neozelandese, non impegnata fino a quel momento, ancora fresca e in ri-

(121) Gli inglesi, per contro, esagerarono parecchio allora e in seguito. Glennie, discutendo in merito a un quadro dedicatogli in patria per quell'azione, si lamentò con il pittore affermando che: "Non avete dipinto abbastanza crauti. Non dimenticate che ce n'erano quattromila, annegati mentre gridavano Heil Hitler", Rowland Langmaid, *The Med. The Royal Navy in the Mediterranean*, Londra, ed. Batchworth Press, 1949. Nel quadro in parola, sia detto fra parentesi, non c'è traccia del *Lupo*. L'ammiraglio Cunningham elevò, a sua volta, il totale di cui sopra a 5000 mentre il generale Freyberg, comandante della guarnigione a Creta, salì a quota 6000. Un altro motoveliero del convoglio *Lupo* fu poi affondato, come vedremo in seguito, la mattina del 22 dagli incrociatori *Naïad* e dal *Pertb*. Quella stessa mattina un'altra imbarcazione, rintracciata in avaria e alla deriva dal rimorchiatore *Boeo*, inviato appositamente a salvarla, fu autoaffondata dopo che quell'unità ausiliaria italiana aveva recuperato l'equipaggio e i passeggeri. Un ultimo motopeschereccio, rimasto immobilizzato in mare, fu infine affondato dai caccia inglesi *Kelly* e *Kashmir* la notte fra il 22 e il 23 maggio. Dei quattro piccoli dragamine ausiliari italiani che accompagnavano la spedizione (*Rosa*, *Labor*, *Adriatico* e *Padre Eterno*) trasportando un distaccamento spiaggia della Regia Marina, quest'ultimo andò perduto la notte del 21 maggio mentre tirava, con la propria mitragliera da 13,2 mm, contro un cacciatorpediniere inglese.



Il rientro del *Lupo* a Taranto il 3 giugno 1941. (Fototeca USMM)

serva, avrebbe potuto lanciare quella che gli storici anglosassoni considerano oggi come la grande opportunità mancata di quella campagna. L'avvenuto avvistamento, da parte della ricognizione aerea, del convoglio *Lupo* in navigazione presso l'isolotto di Paximadia indusse, però, Hargest ad attenersi al piano originario che prevedeva di conservare le proprie truppe in attesa del temuto sbarco avversario. Il contrattacco notturno fu così affidato a soltanto due esauste compagnie già impegnate sin dalla mattina con esiti nulli. Dopo questo esempio da manuale di "troppo poco e troppo tardi" i tedeschi riuscirono, sia pure mediante grandi sacrifici, a prendere, nel giro di altri 2 giorni, l'aeroporto e ad alimentare dall'aria l'invasione. Il sacrificio consumato in occasione della notte fra il 21 e il 22 maggio 1941, pertanto, non fu inutile.

La diminuita velocità dell'*Orion* in seguito ai danni riportati, inoltre, spinse l'ammiraglio Glennie a ordinare, alle ore 04.30 del 22, alle proprie sparse unità di riunirsi, per le 7 del mattino, a 30 miglia a ovest di Creta. Alle 05.02 Cunningham aveva ordinato, a sua volta, dall'Egitto, la riunione delle divisioni King e Glennie allo scopo di far loro intercettare, presso l'isola di Milo, l'altro convoglio avversario avvistato dalla Royal Air Force



Taranto, 3 giugno 1941. Notare la nave da battaglia *Duilio* sullo sfondo; in pratica, in un'unica inquadratura, la Squadra in potenza che richiama le forze maggiori nemiche e le unità insidiose e spendibili che colpiscono. Gli inglesi definiscono questa combinazione "The Perfect Mix". (Fototeca USMM)

poche ore prima. Le disposizioni in questo senso, tuttavia, non raggiunsero Glennie che dopo oltre 2 ore di tempo, quando ormai era uscito dall'Egeo. Il comandante della Mediterranean Fleet avrebbe criticato amaramente in seguito, sia in sede di rapporto finale sia nelle proprie memorie, la scelta di Glennie perché costrinse, come vedremo meglio in seguito, l'ammiraglio King ad affrontare, la mattina dopo, con soltanto 4 incrociatori e 3 caccia, la torpediniera *Sagittario* e, in seguito, gli aerei tedeschi.

La perdurante differenza di velocità fra i 25 nodi di velocità massima dell'*Orion* e i 28 del *Dido* e dell'*Ajax* impedì, infine, il pomeriggio del 22 maggio, di dar corso a una ventilata nuova puntata offensiva nell'Egeo concepita in extremis ad Alessandria in quel momento. Questi ultimi due incrociatori ripresero il mare alle ore 08.00 del 24 maggio. L'*Orion* richiese, per contro, alcuni lavori di riparazione protrattisi fino al 28. Il successo, modesto, del *Lupo* si era fatto sentire. È pertanto logico che si preferisse, da allora in poi, coprire, da parte britannica, l'intera vicenda sotto un manto di silenzio e contraddizioni non diverso da altre, analoghe circostanze registrate in analoghe condizioni prima e dopo quella notte. Se, però, la stima dell'avversario è apprezzabile, il suo silenzio, qualche volta, vale di più.