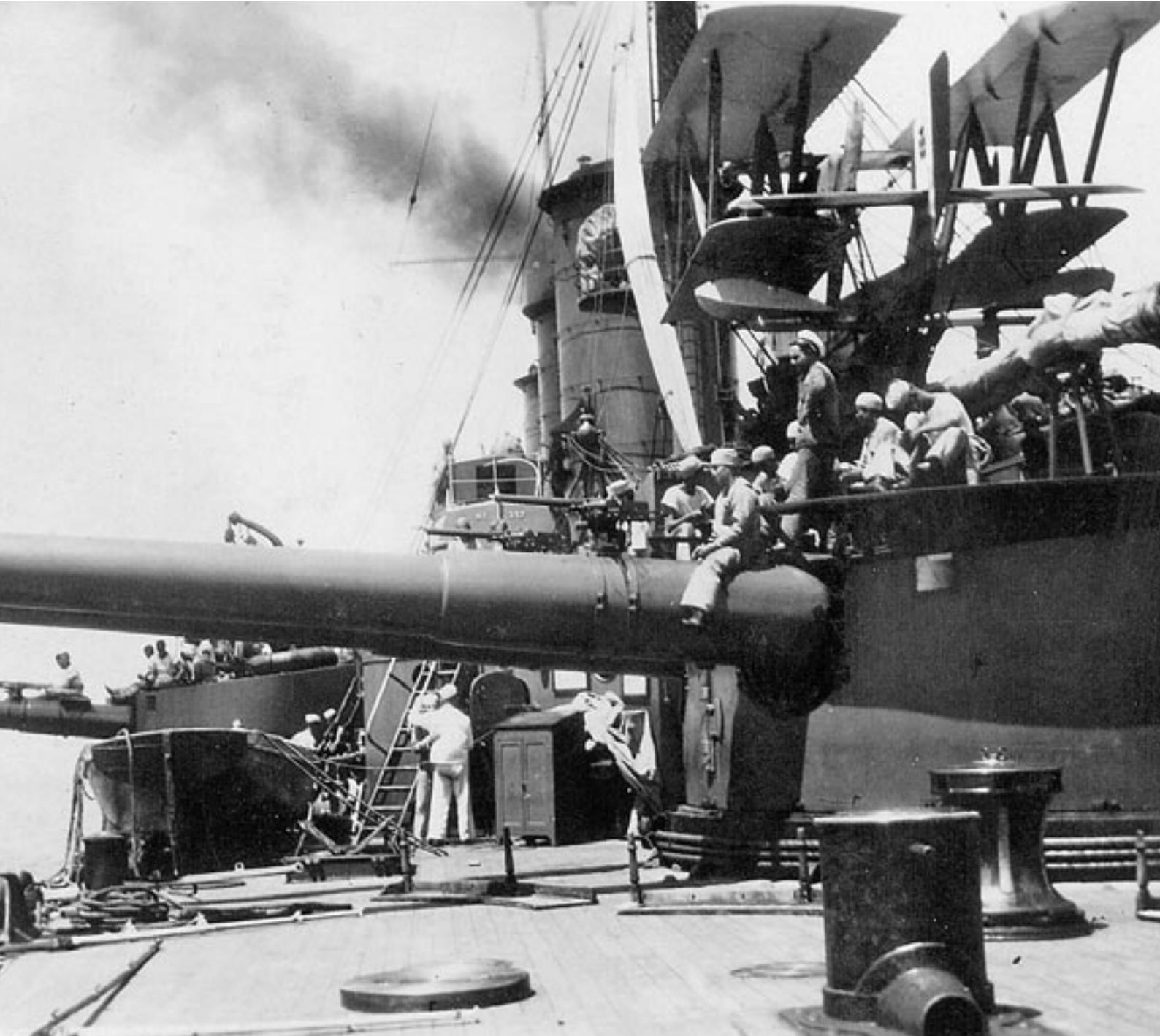


Bollettino d'Archivio

dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Anno XXXIX • 1/2025

RIVISTA DI STORIA NAVALE



Saggi

«Una superpotenza di seconda classe». La presenza navale sovietica nel Mediterraneo (1945-1985).

Le portaerei secondo Thaon di Revel

Fonti e documenti

Avventura nel deserto di Gobi.

La fine delle operazioni in Mar Rosso.
I viaggi di Nave *Eritrea* verso Kobe
e del *Perla* verso BETASOM.



MARINA
MILITARE

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico semestrale - Anno XXXIX – gennaio/giugno 2025

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE
Periodico semestrale - Anno XXXIX - gennaio/giugno 2025

PROPRIETARIO ED EDITORE



DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 – 00135 Roma
Tel.: 06 3680 7220 - Fax: 06 3680 7222
Email: ufficiostorico@marina.difesa.it

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di Vascello Daniele SAPIENZA

COORDINAMENTO SCIENTIFICO

Prof. Piero CIMBOLLI SPAGNESI

DIREZIONE EDITORIALE

Capitano di Vascello (G.N.) Marco SCIARRETTA

COORDINAMENTO EDITORIALE

1° *Luogotenente* Nicola HAZIDIMITRIOU

COMITATO SCIENTIFICO

Antonello BIAGINI, Piero CIMBOLLI SPAGNESI, Massimo DE LEONARDIS, Marco GEMIGNANI, Paolo CASARDI, Danilo CECCARELLI MOROLLI, Gabor HAMZA, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE

COMITATO EDITORIALE

Michele COSENTINO, Marco SANTARINI, Claudio RIZZA, Marco SCIARRETTA, Fabio d'ORSI

COMITATO DI REDAZIONE

Nicola HAZIDIMITRIOU, Giorgio CAROSELLA, Stefano CORSI, Paola NOLI, Giacomo INNOCENTI, Dalila DE GIORGI

PROGETTO GRAFICO

G.M. (CM) Giorgio CAROSELLA

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione cartacea) n. 181 del 1° aprile 1987

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione on line) n. 127 del 4 aprile 2011

La collaborazione al BdA è aperta a tutti.

Il pensiero e le idee riportate negli articoli sono di diretta responsabilità degli autori.

Alla Direzione non è attribuita che la responsabilità inherente alla morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle patrie istituzioni, della disciplina morale e del rispetto civile.

Le norme di collaborazione sono consultabili al link:

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/ufficiostorico/Pagine/Normeperlacollaborazione.aspx>

Il Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare è consultabile on line al sito:

http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx

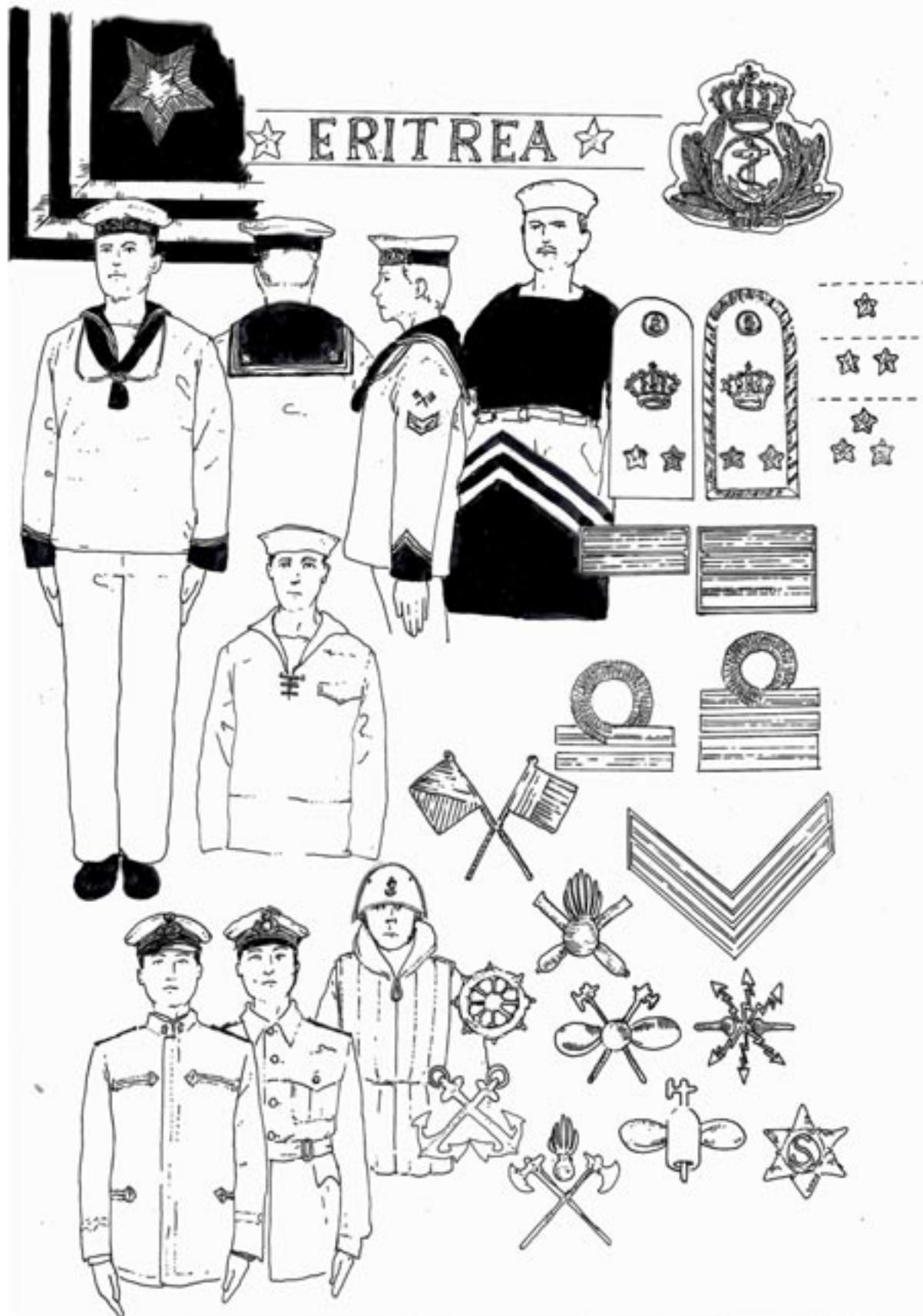
© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare

50004
9 770356 984002

Indice

Editoriale	Pag. 4
Saggi	
«Una superpotenza di seconda classe».	
La presenza navale sovietica nel Mediterraneo (1945-1985)	Pag. 9
<i>Lorenzo Bernardini</i>	
Le portaerei secondo Thaon di Revel.	
Idee strategiche agli inizi degli anni Venti del XX secolo	Pag. 21
<i>Marcello Musa</i>	
Fonti e documenti	
Avventura nel deserto di Gobi	Pag. 57
<i>Bruno Salvatori</i>	
La fine delle operazioni in Mar Rosso. I viaggi di Nave <i>Eritrea</i>	Pag. 81
verso Kobe e del <i>Perla</i> verso BETASOM.	
<i>Giacomo Innocenti</i>	

In Copertina: Incrociatore *Pisa*, sistemazione del velivolo imbarcato M.18AR, 1927.



Divisione Navale in Africa Orientale Italiana, tavola uniformologica. Da M. Trecalli, *L'avventura della Regia Nave ERITREA*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2025.

Editoriale

Il nuovo numero del Bollettino D'Archivio - Rivista di Storia Navale mantiene la ormai consolidata tradizione di presentare: studi sulla storia delle operazioni condotte dalla Marina, analisi della sua evoluzione tecnologica, della storia degli uomini che compongono la stessa Forza Armata e anche la ricerca, l'analisi e divulgazione dei documenti inediti depositati presso i fondi archivistici presenti nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

La sezione dedicata ai saggi si apre con il lavoro scritto da Lorenzo Bernardini che descrive la presenza navale sovietica nel Mediterraneo durante la Guerra Fredda. L'autore presenta e analizza il quadro politico e le dinamiche internazionali che hanno caratterizzato i vari tentativi sovietici di stabilire una loro influenza nel bacino del Mediterraneo, anche attraverso alleanze locali (es.: Egitto e Siria) e le reazioni dei paesi NATO (quali le nuove “leggi navali” italiane) e in definitiva il fallimento sovietico nel tentativo di divenire una forza in grado di mettere in discussione la leadership occidentale nella regione.

Sempre tra i saggi è presentato il lavoro scritto da Marcello Musa, che tratta la storia dello sviluppo del concetto di una portaerei italiana teorizzato e proposto dall'ammiraglio Paolo Thaon di Revel. L'autore descriverà l'atteggiamento della Regia Marina nei confronti della possibilità di realizzare una nave di nuova concezione, ma anche la visione innovativa dell'ammiraglio e come egli avesse già chiari i suoi impieghi alla luce del probabile sviluppo dello scenario mediterraneo.

Alla parte dedicata ai saggi segue un'altra sezione che presenta una ormai consolidata tradizione di questa rivista. È infatti presentato un articolo fotografico di Bruno Salvatori, il quale mostra le fotografie che testimoniano un episodio poco noto della storia della Marina italiana: l'invio e la presenza di elementi della Fanteria di Marina presso la legazione italiana in Cina. L'autore presenta una serie di fotografie, tratte dal suo archivio privato, che hanno una importante caratteristica: oltre a mostrare la “classica” vita da caserma, le immagini permettono al lettore di seguire i marinai italiani anche nelle loro attività ludiche e durante altri momenti di libertà.

Sempre in continuità con i precedenti numeri della rivista, nell'ultima sezione del Bollettino è presentata una selezione di documenti inediti, presenti nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare. In questo saggio Giacomo Innocenti introduce alcune “Notizie su azioni navali”, documenti relativi alle operazioni condotte dalle unità navali presenti in Eritrea al momento della campagna britannica contro l'Africa Orientale Italiana. In particolare si potrà leggere l'epopea di nave Eritrea che riuscirà a raggiungere il Giappone partendo da Massaua, sfuggendo alla sorveglianza britannica; l'affondamento del cacciatorpediniere Manin durante lo sfortunato tentativo di attaccare Port Said e la crociera del sommergibile costiero Perla, che, nonostante le distanze da percorre e i molti problemi tecnici, dall'Eritrea raggiungerà Bordeaux, unendosi a BETASOM.

Questo numero permette quindi una visione completa, che passa dalla analisi strategica e della storia delle relazioni internazionali, per la narrazione di alcuni episodi poco noti al grande pubblico, per poi concludersi nella descrizione di alcune operazioni condotte dalle unità italiane durante il secondo conflitto mondiale. Una sintesi di storie di uomini, mezzi e di politiche navali.

La Direzione



Africa Orientale Italiana, tavola uniformologica. Da M. Trecalli, *L'avventura della Regia Nave ERITREA*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2025.

SAGGI



USS *Missouri* nelle acque di Istanbul (1946) [<https://www.ibiblio.org/hyperwar/OnlineLibrary/photos/images/g360000/g366179.jpg>].

«Una superpotenza di seconda classe» La presenza navale sovietica nel Mediterraneo (1945-1985)

Lorenzo Bernardini

Abstract

This article intends to briefly reconstruct the history of Soviet naval involvement in Mediterranean Sea during the Cold War. The principal main is to determine the real Soviet threat to the Western bloc countries in this area.

Il presente articolo intende ricostruire brevemente la storia della presenza navale sovietica nel Mediterraneo nel corso della Guerra Fredda. Avvalendosi principalmente di fonti secondarie, l'obiettivo è determinare l'entità della "minaccia" sovietica ai paesi del blocco occidentale nella regione. Partendo da una breve valutazione "quantitativa", l'analisi si soffermerà principalmente su due aspetti: l'accesso e il mantenimento di basi aeronavali e la profondità di relazioni politico-militari intessute con attori regionali. L'ipotesi di fondo è che l'Unione Sovietica abbia, sul lungo periodo, sostanzialmente fallito in questi due ambiti cruciali. Di conseguenza, nel periodo preso in esame, la *V Eskadra* – nome ufficioso della flotta sovietica nel Mediterraneo (o SOVMEDRON, nell'accezione NATO) – ha soltanto occasionalmente costituito una minaccia "esistenziale" alle marine militari occidentali nella regione.

Ovviamente, tale conclusione è possibile soltanto *a posteriori*. I contemporanei non potevano avvalersi di un tale vantaggio prospettico. A mero titolo di esempio, l'allarme lanciato dal Capo di Stato Maggiore della Marina Gino De Giorgi nel

suo "Libro Bianco" (1973) riguardo al desolante stato della Marina nazionale nasceva proprio dall'inedito livello di minaccia che il naviglio sovietico aveva raggiunto nei primi anni Settanta. Fu un indubbio momento di svolta, che fece da volano per la successiva Legge Navale (1975): il punto di partenza per la ricostruzione della "nuova" Marina, ineguagliata protagonista dell'attivismo militare italiano degli anni Ottanta. Eppure, i contemporanei non potevano certo immaginare di trovarsi davanti allo *zenit* della penetrazione navale sovietica nel bacino: l'ultimo vero e proprio "picco" di una presenza segnata da (pochi) alti e (molti) bassi.

Perciò la periodizzazione scelta in questo breve contributo va dal 1945 al 1985: dall'anno in cui l'Unione Sovietica emerge come futura superpotenza fino all'avvento dell'ultimo Segretario del PCUS e l'inizio del lento collasso del sistema sovietico. Soltanto adottando una prospettiva quarantennale è possibile cogliere le debolezze strutturali e le tendenze di lungo periodo della presenza navale russa nel Mediterraneo.

I dati quantitativi disponibili supportano l'ipo-



Nikita Kruscev e Gamal Abd el-Nasser, gli artefici dell'alleanza egiziano-sovietica (1964) [<https://macaudailytimes.com.mo/this-day-in-history-1964-nasser-and-khrushchev-divert-the-nile.html>]



Squadron navale sovietico al largo delle coste di Creta (1967) [<https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/Other/K-38388.html>]

tesi della “occasionalità” della minaccia sovietica, soprattutto se contrapposta alla “strutturalità” della potenza navale occidentale nel bacino Mediterraneo. Il dato appare evidente se si parte a ritroso, dalla fase finale del conflitto bipolare. Agli inizi degli anni Ottanta, infatti, la presenza militare sovietica nel Mediterraneo si trovava in una fase declinante. Gli indicatori “giorni annui di navigazione” (ASD) e “forza media giornaliera” (ADS) sono rivelatori in questo senso. Dopo aver raggiunto il picco nel 1974 (20.000 ASD; 55 ADS), nel 1980 gli indicatori erano tornati ai livelli del 1970 (16.000 ASD; 44 ADS).¹

Rispetto a questa media calante, altri picchi si sarebbero verificati nel 1983 – nel corso dell’*escalation* americana in Libano – e nel 1986 – durante la crisi del Golfo della Sirte tra statunitensi e libici. Nulla di comparabile, comunque, al rapidissimo incremento che la *V Eskadra* ebbe tra il 1973 e il 1974 in seguito allo scoppio della Guerra dello Yom Kippur (durante la quale entrambi gli indicatori raddoppiarono). In definitiva, nel corso degli anni Ottanta, l’entità della flotta sovietica rimase stabilmente ai livelli dei tardi anni Sessanta.²

La dimensione media rimaneva comunque ben lontana dal picco del decennio intermedio. È chiaro che le occasionali “impennate” rimanevano invariabilmente legate allo scoppio di crisi estemporanee, e non riuscirono a ribaltare una tendenza stabilmente discendente.³

Nella calzante definizione coniata dall’ambasciatore Vincenzo Tornetta, la presenza sovietica nel Mediterraneo ha dunque rappresentato un “barometro” delle tensioni locali, pur nella volontà più volte manifestata di evitare un coinvolgimento troppo diretto nelle vicende militari regionali.⁴

D’altro canto, la “potenza” della minaccia sovietica contro il fianco sud della NATO non può

essere stabilita in termini puramente quantitativi. La “potenza” qualitativa della Marina Sovietica è altrettanto – se non più – rilevante. Una ricostruzione diacronica della proiezione militare dell’URSS nel Mediterraneo dal 1945 in poi rivela, infatti, una serie di debolezze strutturali che impedirono all’Unione Sovietica di stabilire una presenza militare permanente nella regione. Questo breve contributo intende perciò evidenziare il carattere estemporaneo e altalenante della minaccia della *V Eskadra* contro le Marine Militari della NATO: un concreto fattore di rischio, ma incapace di realmente contendere il controllo “occidentale” del bacino mediterraneo.

La letteratura generalmente concorda sul definire “limitata” l’efficacia della flotta sovietica in tempo di guerra. L’unica possibilità per la *V Eskadra* di sopravvivere in una battaglia diretta con la VI Flotta statunitense (e le forze combinate dei paesi NATO) era di riuscire a lanciare un violentissimo attacco preventivo. Più realisticamente, gli analisti prevedevano per la flotta sovietica un ruolo di “sea-denial”: cioè, interdizione delle linee di approvvigionamento (SLOC) occidentali nel bacino, impendendo perciò alle unità dislocate sul Fianco Sud della NATO di fornire supporto alle forze terrestri schierate sul Fronte Centrale.⁵

Le eventuali aggressioni sovietiche nel Mediterraneo erano dunque immaginate come collaterali rispetto ad un conflitto generale tra i due blocchi. L’eventualità che un conflitto tra l’Alleanza Atlantica ed il Patto di Varsavia originasse nel Mediterraneo e vi rimanesse confinato veniva giudicata, infatti, estremamente improbabile.

Inoltre, veniva presunto che l’Unione Sovietica avrebbe concentrato le proprie forze navali altrove, in modo da massimizzarne l’efficacia. Da un punto di vista tattico, sabotare le SLOC occidentali nel Mediterraneo presentava diverse difficoltà. La

¹ G.H. McCormick, *The Soviet Presence in the Mediterranean*, Santa Monica (CA), RAND Corporation, 1987, p. 8.

² M. Vego, *Soviet and Russian Strategy in the Mediterranean*, in *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean*, London/Portland (OR), Frank Cass, 2000, p. 170.

³ Ivi, pp. 179-180.

⁴ V. Tornetta, *La politica marittima dell’Unione Sovietica*, in «Affari Esteri», XV:59, 1983, pp. 282-283.

⁵ S. Silvestri, M. Cremasco, *Il Fianco Sud della NATO. Rapporti politici e strutture militari nel Mediterraneo*, Milano, Feltrinelli, 1980, pp. 83-85.

principale era utilizzare in maniera intensiva i sottomarini in un bacino chiuso come quello mediterraneo, in cui i principali colli di bottiglia (Bosforo, Dardanelli, Canale di Suez, Stretto di Sicilia e Gibilterra) erano saldamente in mano al blocco occidentale.⁶

Da un punto di vista strategico, il Mediterraneo rimaneva poi un teatro secondario nella dottrina navale sovietica. Le principali esercitazioni marittime dell'URSS erano tenute nell'Oceano Atlantico e nel Mare del Nord. I sovietici ritenevano che, in caso di conflitto sul suolo europeo, le linee di approvvigionamento occidentali avrebbero ricalcato quelle del secondo conflitto mondiale: dai porti atlantici degli Stati Uniti verso i paesi rivieraschi del continente europeo.⁷

Infine, pur rimanendo nel campo delle ipotesi, si riteneva che qualsiasi incremento di attività militare sovietica contro il fianco sud avrebbe precipitosamente condotto ad un'escalation che l'URSS non era desiderosa di innescare. Citando Maurizio Cremasco,

[era] difficile immaginare che un attacco del Patto di Varsavia nella regione non sarebbe stato preceduto da un allarme strategico sufficiente a garantire l'adozione di adeguate contromisure da parte della VI Flotta. Era inoltre improbabile che un attacco a sorpresa sovietico potesse avere successo contro le forze statunitensi senza la necessaria copertura aerea: copertura aerea che sarebbe stata facilmente scoperta dall'intelligence americana, innescando perciò il summenzionato allarme strategico.⁸

Altrimenti detto, la mancanza di piste di decollo e basi permanenti vicino ai bersagli designati avrebbe inficiato drasticamente l'efficacia di un eventuale attacco preventivo. A rendere ulteriormente implausibile l'eventualità, il prezzo per un rischioso (e dall'esito altamente incerto) attacco a

sorpresa poteva essere l'inizio di un'escalation generale – se non nucleare – tra i due blocchi.

La questione delle basi era infatti centrale, sia nel pensiero strategico sovietico che nelle valutazioni degli analisti occidentali. La storia della presenza militare moscovita nel Mediterraneo è segnata dai ripetuti e costanti tentativi di stabilire una rete di acquartieramenti permanenti, dagli esiti altalenanti e – sul lungo periodo – sostanzialmente infruttuosi. Lo scarto con i successi statunitensi in questo ambito è notevole. Diventa impressionante considerando il fatto che l'Unione Sovietica era – a differenza degli Stati Uniti – un paese mediterraneo: il controllo indiscusso del Mar Nero comportava questo status. Il controllo del Mar Nero, inoltre, garantiva la metropoli sovietica contro qualsiasi attacco anfibio condotto contro i propri confini meridionali. Tenendo a mente che la sconfitta dell'Asse nel Corso della Seconda guerra mondiale poteva dirsi cominciata con uno sbarco nel Mediterraneo (Sicilia 1943) si trattava di un significativo (per quanto teorico) punto di forza contro la prospettiva di “perdere” la Guerra Fredda in seguito ad un attacco convenzionale.

Questa cruciale superiorità difensiva, però, dipendeva dal fatto che l'unico punto di accesso al Mar Nero coincideva con gli Stretti Turchi (Bosforo e Dardanelli). L'estrema importanza assegnata dai sovietici alla difesa del proprio “fianco sud” era stata persino formalizzata con la firma e ratifica della Convenzione di Montreux nel 1936. Il trattato assegnava il controllo esclusivo degli Stretti alla Turchia e poneva severe limitazioni al transito di naviglio militare dall'Egeo al Mar Nero (e viceversa).⁹

Eppure, Mosca non poteva prevedere che, circa quindici anni dopo (1952), la Turchia sarebbe entrata in un'alleanza militare (la NATO), disegnata ed orientata in contrapposizione al blocco comunista. Dal 1952 in poi, dunque, quel “viceversa” impediva alla Marina sovietica di inviare liberamente le proprie unità nel Mediterraneo e – nelle

⁶ M. Cremasco, *The Mediterranean, the Atlantic and the Indian Ocean: A difficult strategic equation*, in «The International Spectator», 15:1, 1980, p. 8.

⁷ S. Silvestri, M. Cremasco, *Il Fianco Sud della NATO*, cit., p. 161.

⁸ Ivi, p. 175.

⁹ G.H. McCormick, *The Soviet Presence in the Mediterranean*, cit., p. 1.

parole dell’ammiraglio Gorshkov (Capo di Stato Maggiore della Marina e principale architetto dell’ammodernamento navale del Cremlino dagli anni Sessanta in poi) – di “costituire la prima linea di difesa del paese contro eventuali minacce provenienti da sudovest”.¹⁰

Per eterogenesi dei fini, il valore della Convenzione di Montreux come asset difensivo si ridusse vertiginosamente. A peggiorare il quadro, qualsiasi piano di espansione verso i “mari caldi” (il mai abbandonato sogno strategico della Russia dall’era zarista) venne irrimediabilmente compromesso. Ingabbiata nel Mar Nero, la flotta sovietica risultava al contempo sovraesposta ed inefficace. In breve, l’URSS era una “potenza mediterranea” sono in teoria. In pratica, non lo era.

Oltre all’entrata di Ankara nell’Alleanza Atlantica, la questione degli Stretti turchi fu centrale in ulteriori insuccessi subiti dai sovietici nell’immediato dopoguerra. Il controllo del Bosforo, infatti, divenne materia di straordinaria importanza già nell’aprile 1946, quando il *USS Missouri* venne inviata ad Istanbul per segnalare l’intenzione statunitense di rispondere a qualsiasi ostilità sovietica contro l’allora neutrale Turchia. Insieme al rilascio della Dottrina Truman, la crociera del *Missouri* nell’Egeo settentrionale è generalmente considerata l’inizio della Guerra Fredda.¹¹

Negli anni successivi, lo scisma di Tito dall’ortodossia staliniana del 1948 privò in modo definitivo al Cremlino l’accesso diretto al Mare Adriatico. Corollario alla rottura di rapporti sovietico-iugoslavi, Tito negò ai combattenti comunisti greci l’accesso ai *santuari* – locati in Jugoslavia – dai quali partivano le azioni di guerriglia nel corso della guerra civile greca (1943-1949). Il “tradimento” del leader iugoslavo condannò la ribellione dell’ELAS ad una sconfitta cocente in seguito all’intervento militare anglo-americano in supporto

delle truppe leali al re Paolo. La Grecia, di conseguenza, uscì definitivamente da una possibile sfera di influenza sovietica – allora ancora ai suoi albori. La successiva entrata dei due paesi egei nell’Alleanza Atlantica cancellò le ultime speranza di Mosca di riuscire ad aggirare gli Stretti Turchi ed ottenere così un corridoio di accesso diretto alle coste mediterranee.¹²

Perduto l’Egeo e la maggior parte dei Balcani, il Cremlino riponeva le ultime speranze nella piccola Albania, guidata da Enver Hoxha. L’avvento di Kruscev alla Segreteria del PCUS (1953) portò tuttavia una decisa serie di cambiamenti nel ruolo internazionale dell’Unione Sovietica. Nel caso dei Balcani, la tiepida normalizzazione dei rapporti con la Jugoslavia fu sufficiente a spaventare la leadership albanese, la cui miglior garanzia di sopravvivenza era l’ostilità tra Belgrado e Mosca. Criticando ferocemente il “revisionismo” della nuova leadership sovietica, nel dicembre 1961 Hoxha troncò ogni relazione diplomatica con l’URSS, schierandosi fermamente a fianco di Mao nella rottura sino-sovietica.¹³

Soltanto tre anni prima (1958), l’Unione Sovietica aveva terminato di costruire una base navale permanente a Vlora (Valona). Per quanto raggiungibile esclusivamente via mare, rimaneva l’unica base permanente a disposizione della Flotta del Mar Nero nel Mediterraneo. In seguito alla rottura tra Tirana e Mosca, le unità sovietiche si videro negare diritti di attracco e rifornimento alla base, perdendo perciò un fondamentale punto di appoggio logistico per condurre operazioni militari nella regione. Di conseguenza, la flotta sovietica non fu più in grado di mantenere una squadra navale permanente nel Mediterraneo.¹⁴

Paradossalmente, fu un’espressa decisione di

¹⁰ M. Vannicelli, *The Soft Underbelly of Goliath: The United States and the Mediterranean Members of NATO*, in «Mediterranean Studies» 2, 1990, p. 151.

¹¹ B.M. Blechman, S.S. Kaplan, *U.S. Military Forces and a Political Instruments Since World War II*, in «Political Science Quarterly», 94:2, 1979, p. 194.

¹² M. Vego, *Soviet and Russian Strategy in the Mediterranean*, cit., p. 167.

¹³ Y. Marku, *Communist Relations in Crisis: The End of Soviet-Albanian Relations, and the Sino-Soviet Split, 1960-1961*, in «The International History Review», 42:4, 2020, pp. 813-832.

¹⁴ G.H. McCormick, *The Soviet Presence in the Mediterranean*, cit, p. 7.



Vignetta sulla presenza navale sovietica nel Mediterraneo (1978) [<https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-86000/NH-86642.html>]

Kruscev a segnare il fato della base di Vlora. La base, infatti, era considerata dalla leadership albanese come una garanzia della propria sicurezza contro attacchi esterni e instabilità interne. Il Segretario del PCUS decise, perciò, di punire l'insubordinazione del Partito Comunista Albanese ritirando tutte le unità navali dalla base. In risposta, i militari albanesi sequestrarono gran parte del naviglio rimanente.¹⁵

Trovandosi ormai in rotta di collisione con le due sole nazioni comuniste dell'arco settentrionale

del Mediterraneo (Albania e Jugoslavia), i sovietici iniziarono a concentrare i propri sforzi verso la sponda meridionale: le nazioni arabe agli inizi dell'era post-coloniale. In particolare, l'emergere – e l'aggravarsi – del conflitto arabo-israeliano forniva all'URSS l'opportunità ideale per inserirsi nelle dinamiche mediterranee e mediorientali. La lunga ed altalenante relazione tra Egitto e Unione Sovietica viene fatta cominciare convenzionalmente nel settembre 1955, con il noto accordo sulla fornitura di armamenti da parte della Ceco-

¹⁵ G. Pilaca, A. Nako, *Splitting Apart: How the Soviet-Albanian Relations Came to an End*, in «Mediterranean Journal of Social Sciences», 12:4, 2021, pp. 66-77.

slovacchia all'Egitto. Successivamente, almeno fino alla Guerra dei Sei Giorni del giugno 1967, il rapporto egiziano-sovietico si strinse sempre di più, allargando il raggio delle collaborazioni al campo economico, militare e diplomatico. Ma, a partire dalla bruciante sconfitta patita da Nasser contro l'esercito israeliano nella Guerra dei Sei Giorni (1967), le relazioni entrarono in una fase di crescenti difficoltà.

Nel corso della successiva "Guerra di Attribo" (1967-1970), i sovietici intensificarono la propria presenza militare nel paese leader del mondo arabo, fino a raggiungere la cifra stimata di 20.000 "consiglieri militari". Inoltre, Mosca intensificò il proprio controllo sulle strutture logistiche aeronavalì egiziane, come Mersa Matruh, Alessandria e Port Said – solo per citare le più grandi. Ciononostante, già dal 1971 la presenza sovietica divenne sempre più impopolare tra gli egiziani. Ad esacerbare i rapporti contribuirono l'atteggiamento sprezzante dei rappresentanti diplomatici e militari russi, che portarono a crescenti frizioni con i loro omologhi locali. La presenza militare sovietica, inoltre, veniva vissuta come un affronto alla sovranità egiziana – dato il controllo pressoché totale esercitato dal Cremlino sulle strutture portuali nel paese. Infine, la prudenza sovietica nel sostenere militarmente le truppe del Cairo contro quelle di Tel Aviv alimentava una situazione di "né guerra né pace" insostenibile a lungo termine.¹⁶

Morto Nasser nel 1970, il potere venne ereditato da Anwar al-Sadat. Il nuovo leader egiziano non riteneva che la presenza sovietica fosse un asset imprescindibile per la difesa del paese. Perciò, nel 1972, decise bruscamente di espellere la quasi totalità del personale militare sovietico dall'Egitto e, soprattutto, di negare accesso alla flotta sovietica a tutte quelle basi concesse negli anni precedenti. Nel corso della Guerra dello Yom Kippur (1973), qualche restrizione venne allentata, dato che

l'Egitto aveva ancora estremo bisogno di supporto logistico sovietico e – soprattutto – di una serie di armamenti tecnologicamente avanzati che, fino ad allora, Mosca aveva rifiutato di fornire alle forze armate del Cairo.

Si trattava, però, di un riavvicinamento esplicitamente strumentale, la cui portata si rivelò infatti effimera. Il lento ma marcato avvicinamento dell'Egitto al blocco occidentale – il piano a lungo termine di Sadat per risollevar le sorti dell'economia nazionale – implicava necessariamente un parallelo allontanamento dall'Unione Sovietica. Di conseguenza, nella primavera del 1975 Sadat pose una serie di nuove restrizioni sull'uso delle basi aeronavalì ai sovietici. Pochi mesi dopo (maggio 1975), chiuse definitivamente Mersa Matruh e il Golfo di Sollum alle navi sovietiche.¹⁷

Circa un anno dopo (marzo 1976), Sadat abrogò unilateralmente il Trattato di amicizia egiziano-sovietico siglato nel 1971, in risposta al rifiuto di Mosca di avvallare l'invio da parte dell'India di tecnici per il mantenimento delle strutture logistiche aeronavalì costruite dai sovietici in Egitto. In seguito alla partenza dei consiglieri militari dell'URSS, l'*expertise* necessaria a mantenere tali strutture operanti era venuta a mancare, e il Cremlino decise di punire Sadat per le continue "provocazioni" degli anni precedenti.¹⁸

Infine, il 15 aprile 1976, il Presidente egiziano bandì completamente le ultime unità navali militari russe che potevano ancora usufruire dei (pochi) porti egiziani aperti alla *V Eskadra*.¹⁹

Dopo circa vent'anni, le relazioni egiziano-sovietiche erano dunque venute al termine, e con esse la migliore opportunità per l'Unione Sovietica di costituire un credibile potere navale nella regione mediterranea. A posteriori, la "perdita dell'Egitto" fu per l'Unione Sovietica una disfatta comparabile alla "perdita dell'Iran" per gli Stati Uniti nel 1979. In entrambi i casi, infatti, le super-

¹⁶ E.V. Badolato, *A Clash of Cultures: The Expulsion of Soviet Military Advisors from Egypt*, in «Naval War College Review», 37:2, 1984, p. 71.

¹⁷ F. Zampieri, 1975 – *La Marina rinascere. Le Leggi navale del 1975*, Vicenza, inEdibus, 2014, pp. 69 e seguenti.

¹⁸ G.H. McCormick, *The Soviet Presence in the Mediterranean*, cit., p. 13.

¹⁹ F. Zampieri, 1975 – *La Marina rinascere.*, cit., pp. 69 e seguenti.

potenze perdettero un alleato di rilevanza globale, nonché tutta una serie di asset geostrategici praticamente impossibili da sostituire nel breve termine. In definitiva, l'enorme quantità di risorse (economiche, militari e diplomatiche) impiegate per mantenere l'alleanza attiva e vitale erano andate in fumo, con scarsissime possibilità di recuperare l'investimento.

Il progressivo sganciamento dell'Egitto dal blocco orientale non fu, comunque, un fulmine a ciel sereno per i sovietici. Che Sadat volesse imprimere un diverso corso al posizionamento internazionale dell'Egitto era diventato sempre più chiaro a partire dai primi anni Settanta. Il Presidente egiziano chiaramente intendeva utilizzare l'accesso sovietico alle basi come moneta di scambio per ottenere il massimo vantaggio dall'alleanza. Per questo motivo, i sovietici non rimasero inerti e cercarono di diversificare il proprio network di punti di appoggio logistici nel Mediterraneo. In prospettiva, Mosca raggiunse qualche risultato positivo, principalmente in Siria e Libia, ma ebbe meno fortuna con il resto delle nazioni mediterranee. Algeria, Tunisia, Jugoslavia, Grecia e Malta, infatti, accordarono occasionalmente alcuni privilegi alla Marina Sovietica, ma fu impossibile stabilire rapporti duraturi e siglare accordi formali. In generale, rispetto alla qualità e profondità delle relazioni stabilite con gli egiziani, i risultati della diversificazione sovietica furono piuttosto deludenti.

Riguardo la Libia, la natura imprevedibile del Colonnello Gheddafi e il suo dichiarato anticomunismo – messo nero su bianco nel Libro Verde del 1975 – impedirono ai sovietici di ottenere punti di appoggio permanenti nel paese. Nonostante la Libia fosse il miglior cliente dell'industria di armamenti dell'URSS fin dalla metà degli anni Settanta, Gheddafi rimase sempre estremamente attento a mantenere il controllo assoluto sulle installazioni militari utilizzate dai sovietici sul suolo e le acque libiche.²⁰

Nel caso della Siria, il paese già dal 1976 era ormai diventato il fulcro delle operazioni sovietiche nel Mediterraneo. D'altro canto, i porti siriani non erano in grado di offrire una qualità comparabile a quelli egiziani: erano infatti più piccoli, congestionati e malamente attrezzati per accogliere naviglio militare. Inoltre, i siriani – consapevoli del duro approccio sovietico adottato con le autorità egiziane negli anni precedenti – si mostraron sempre molto riluttanti a concedere controllo esclusivo delle infrastrutture portuali a terra. Di conseguenza, la *V Eskadra* non poté mai contare su utilizzo indisturbato delle basi navali situate a Tartus e Latakia, i maggiori porti del paese.²¹

Come Stefano Silvestri ha correttamente riassunto,

a dispetto di un contesto favorevole e degli sforzi profusi, l'URSS non riuscì mai a costruire un sistema di alleanze comparabile a quello – per quanto fragile – messo in piedi dagli Stati Uniti. A conti fatti, l'Unione Sovietica rimaneva una presenza ineliminabile dal Mediterraneo, ma non fu mai in grado di esercitare alcun tipo di egemonia, né militare né politica.²²

La summenzionata “*sea-denial mission*” della *V Eskadra* risultava perciò avere una qualche rilevanza esclusivamente in tempo di guerra, e soltanto in caso di uno scontro diretto tra i due blocchi. Fin dall'espulsione dall'Egitto nel 1976, sia in tempo di pace che in situazioni di crisi non c'era molto che la marina sovietica fosse in grado di fare per ostacolare le manovre delle unità militari “occidentali” nella regione Mediterranea, a meno di scatenare un'escalation dagli esiti imprevedibili. Ad esempio, nel corso della crisi libanese dell'estate del 1983, le unità della VI Flotta statunitense vennero effettivamente tallonate da vessilli sovietici. Ciononostante, le portaerei americane e francesi usarono artiglieria navale e bombardieri

²⁰ J.A. Phillips, *Moscow's Thriving Libyan Connection*, Washington DC, Heritage Foundation, 1984, p. 7.

²¹ G.H. McCormick, *The Soviet Presence in the Mediterranean*, cit., p. 13.

²² S. Silvestri, M. Cremasco, *Il Fianco Sud della NATO*, cit., p. 43.

imbarcati ad ala fissa su larga scala contro le truppe siriane dislocate nel Paese dei Cedri. La presenza navale russa, in definitiva, non impedì ai paesi occidentali di colpire duramente un alleato dell'Unione Sovietica, senza mostrare timore di innescare un confronto diretto con la *V Eskadra*. Nel 1973, al contrario, qualsiasi intervento diretto della VI Flotta fu inequivocabilmente escluso, proprio a causa della prevista risposta su larga scala del SOVMEDRON.²³

Spostandosi dall'ambito logistico-militare a quello della penetrazione economico-politica, i risultati sovietici sul lungo periodo furono altrettanto carenti. Ideologicamente, il marxismo-leninismo di stampo sovietico ebbe ben poca fortuna nei paesi delle sponde nord e sud del Mediterraneo. Piuttosto, i partiti comunisti nella regione mediterranea erano oggetto di persecuzione e purghe – come nella quasi totalità dei paesi arabi – oppure non allineati all'ortodossia sovietica – come nel caso di Albania, Jugoslavia e i partiti “eurocomunisti” di Spagna, Francia ed Italia.²⁴

In alternativa alla mancanza di affinità ideologica, nel corso degli anni Mosca mise in piedi una politica di fornitura di armamenti su larga scala per attirare le nazioni mediterranee all'interno della propria sfera di influenza. L'obiettivo a lungo termine era di rendere le politiche di difesa di questi paesi dipendenti dalla volontà sovietica di elargire – o meno – i sistemi d'arma necessari. Nel trentennio 1955-1985, tuttavia, i risultati furono piuttosto controversi. Infatti, i dati disponibili mostrano che la regione MENA (*Middle East and North Africa*) rappresentò il maggior mercato a livello globale dell'industria bellica sovietica. Le forniture di armi presentavano tutta una serie di vantaggi per il Cremlino: accordi di trasferimento di armamenti erano ra-

pidi da stabilire e ratificare; essendo – almeno a livello formale – de-politicizzati, erano considerati il mezzo più rapido per stabilire rapporti diplomatici con paesi non-allineati; costituivano inoltre un modo sottile per sabotare l'influenza del blocco avversario nelle nazioni coinvolte; infine, avevano positive ripercussioni sull'economia sovietica.²⁵

Dall'altro lato, questo tipo di politica presentava anche degli inconvenienti. Ad esempio, la sconfitta subita nell'estate del 1982 nella battaglia della Beqaa dalle forze di contraerea siriane – equipaggiate con SAM (*surface-to-air missile*) sovietici di ultima generazione – contro le forze aeree israeliane fu un durissimo colpo al prestigio dell'industria militare moscovita. La debacle dimostrò infatti come l'hardware militare sovietico era ben al di sotto delle prestazioni mostrate dagli aerei (prodotti sulla base di progetti statunitensi) utilizzati dagli israeliani.²⁶

L'immagine della potenza militare dell'URSS venne perciò duramente colpita, nonché la sua credibilità come fornitore di sistemi d'arma. Inoltre, la battaglia della Beqaa mise in luce come la moderazione sovietica nel fornire armamenti d'avanguardia²⁷ – moderazione scaturita dal timore di scatenare *escalation* indirette tra i due blocchi – non rispecchiava una simile prudenza da parte occidentale, che al contrario non esitava a fornire ai propri clienti ed alleati armamenti del tipo più avanzato.²⁸

In generale, la politica di armamento di paesi terzi attuata dal Cremlino nel corso degli anni Ottanta risulta guidata principalmente da considerazioni di interesse nazionale, più che di politica di potenza. L'Unione Sovietica aveva infatti estremo bisogno di un flusso costante di valuta pregiata (come i petrodollari mediorientali) per riuscire a

²³ M. Vego, *Soviet and Russian Strategy in the Mediterranean*, cit., p. 180.

²⁴ S. Silvestri, M. Cremasco, *Il Fianco Sud della NATO*, cit., p. 105; J.A. Phillips, *Moscow's Thriving Libyan Connection*, cit, p. 9.

²⁵ R. Pajak, *Soviet arms transfer as an instrument of influence*, in «*Survival*», 23:4, 1981, pp. 165-173.

²⁶ B.S. Lambeth, *Moscow's Lessons from the 1982 Lebanon Air War*, Santa Monica (CA), RAND Corporation, 1984.

²⁷ I SAM forniti dai sovietici alle Forze Armate siriane, infatti, non erano del tipo più avanzato, il cui uso rimaneva d'esclusiva alle forze armate del Patto di Varsavia.

²⁸ C. Roberts, *Soviet arms-transfer and the decision to upgrade Syrian air defences*, in «*Survival*», 25:4, 1983, pp. 154-164.



Portaerei sovietica CVHG 051 classe Kiev (1986) [[https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Kiev#/media/File:Aircraft_carrier_%22Kiev%22_in_1986_\(2\).jpeg](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Kiev#/media/File:Aircraft_carrier_%22Kiev%22_in_1986_(2).jpeg)]



Batteria antiaerea sovietica SA-5, impiegata nella Battaglia della Beqaa (1982) [<https://www.flightrineweekly.com/post/operation-mole-cricket-19-iaf-s-most-decisive-victory-1>]

mantenere in attivo la bilancia commerciale dei pagamenti rispetto ai paesi in via di sviluppo (in un periodo in cui il deficit commerciale con l'Occidente cresceva a ritmi vertiginosi). Rimane il fatto che i parziali successi economici non potevano certo offuscare la crescente sfiducia dei non-allineati per le forniture d'arma sovietiche.

Traendo le dovute conclusioni, agli inizi degli anni Ottanta, dopo più di trent'anni di sforzi, l'Unione Sovietica poteva contare su ben pochi risultati durevoli nel Mediterraneo.²⁹

La natura “cautamente opportunistica”³⁰ della strategia sovietica aveva occasionalmente portato alcuni frutti, ma rimaneva evidente come il ruolo dell'URSS nel determinare il corso degli eventi nella regione fosse minoritario.³¹

Nell'ultima decade della Guerra Fredda, il Cremlino raggiunse la conclusione che diventare una potenza militare nella regione mediterranea non era più un obiettivo realistico. Perciò, con l'avvento di Gorbačëv, la leadership sovietica ridimensionò gli obiettivi della propria presenza nella regione, limitando le funzioni della flotta alla prevenzione di una nuova “dominazione occidentale” sui vecchi territori coloniali, ostacolando la NATO nella sua capacità di svolgere interventi militari coordinati nell'area.³²

In definitiva, la presenza militare russa nel con-

testo mediterraneo era servita da impulso alla costruzione dello schieramento difensivo “occidentale” nella regione, agli inizi degli anni '50. D'altro canto, gli osservatori più avveduti avevano già riconosciuto da tempo come l'entità della minaccia fosse tutto sommato modesta.³³

In conclusione, nella seconda metà degli anni '80 il declino della presenza navale sovietica nel Mediterraneo era ormai inarrestabile. Quando ormai l'URSS si avviava al collasso, erano gli stessi russi a riconoscere la sostanziale inferiorità del proprio schieramento militare al confronto con le forze del blocco “occidentale”. Nel corso delle trattative di riduzione e bilanciamento delle forze che caratterizzarono la fase finale della Guerra Fredda, il Ministro della Difesa dell'URSS Yazov arrivò persino ad affermare che la superiorità delle truppe sovietiche sul Fronte Centrale era giustificata dallo strapotere delle forze combinate NATO nel Mediterraneo.³⁴

Per quanto si trattasse ovviamente di un espediente negoziale, l'ammissione di Yazov rifletteva comunque una realtà incontestabile. La previsione, azzardata primi anni Ottanta dall'ambasciatore britannico a Mosca, si era infine avverata: l'Unione Sovietica – nel contesto mediterraneo – era una “superpotenza di seconda classe”.³⁵

²⁹ T.H. Etzold, *The Soviet Union in the Mediterranean*, in L. Kaplan, R. Clawson, R. Luraghi (eds), *NATO and the Mediterranean*, Wilmington (DE), Scholarly Resources, 1985, p. 36.

³⁰ C. Roberts, *Soviet arms-transfer and the decision to upgrade Syrian air defences*, cit., p. 160.

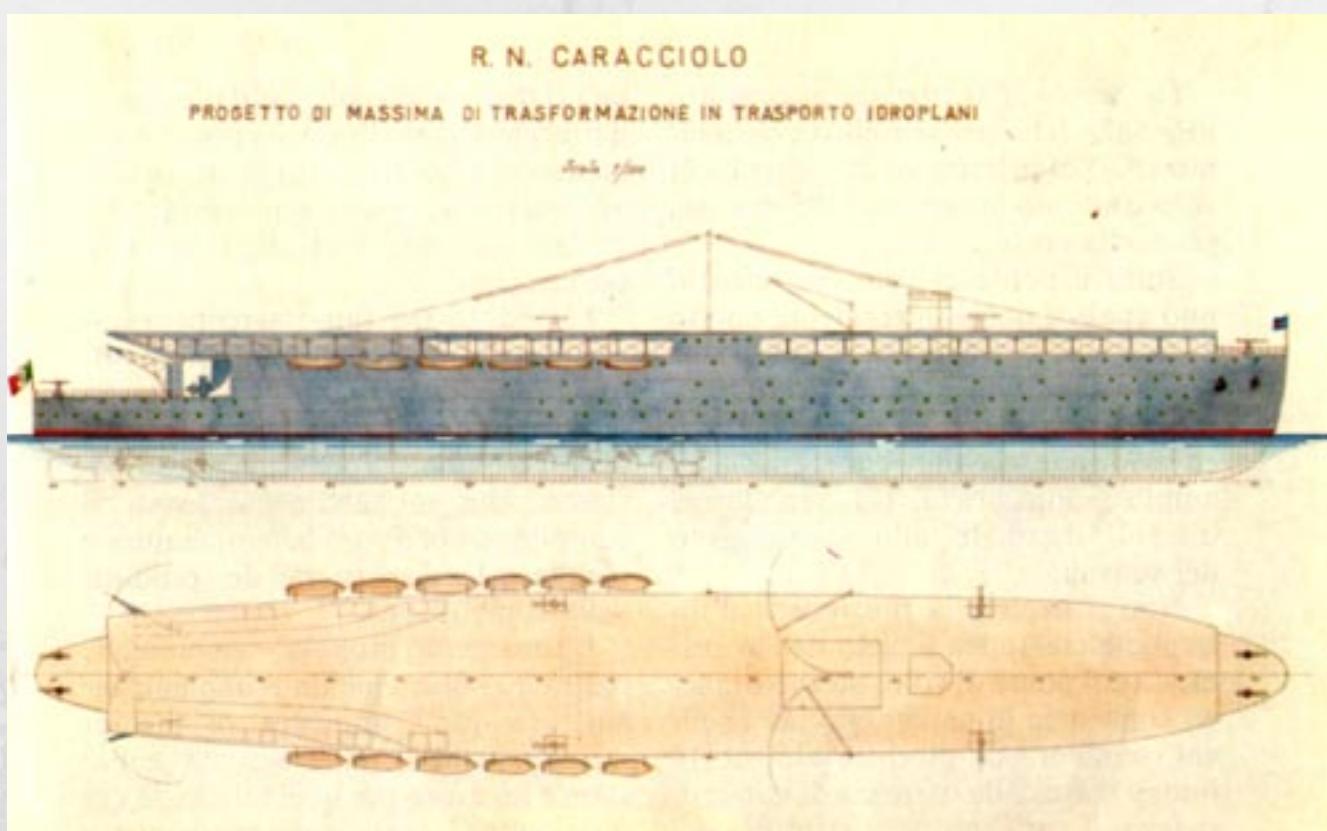
³¹ T.H. Etzold, *The Soviet Union in the Mediterranean*, cit., p. 29.

³² Ivi, p. 46.

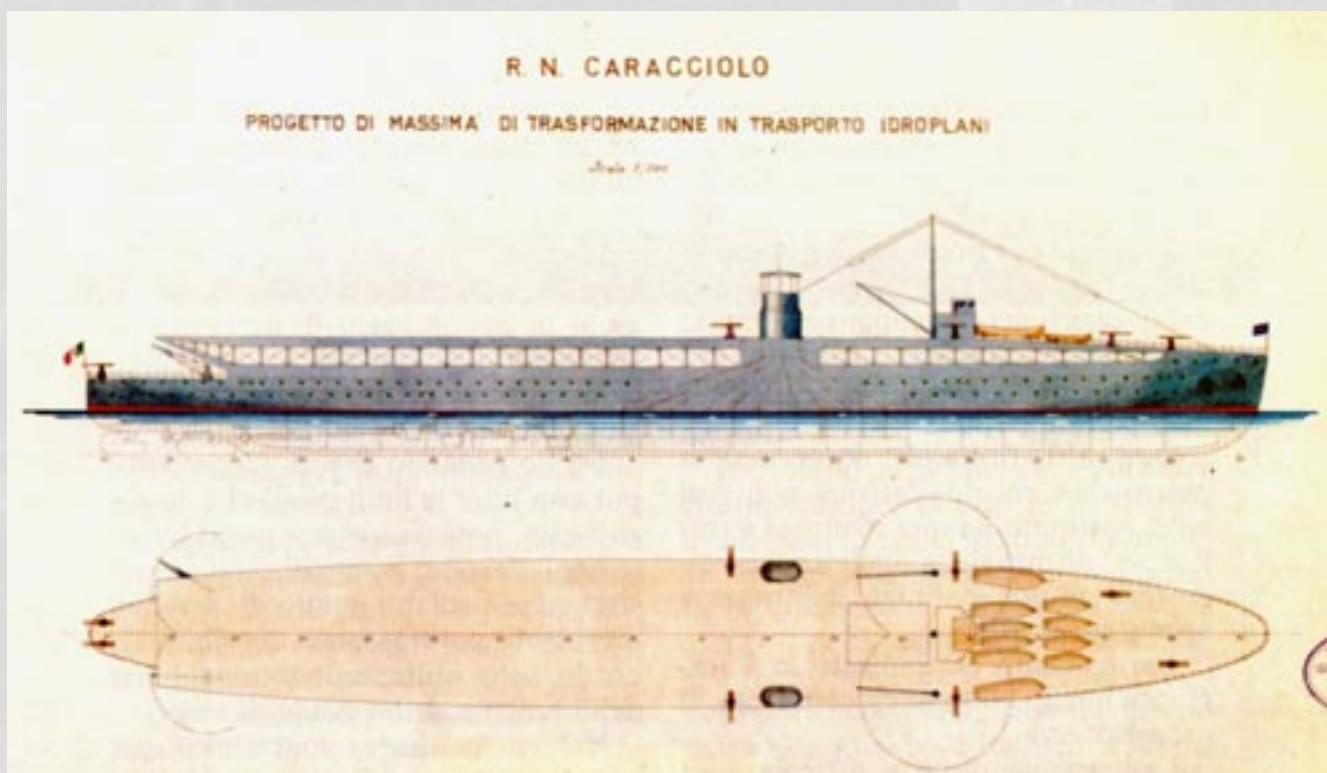
³³ F. Fukuyama, *Soviet Threats to Intervene in the Middle East, 1956-1973*, Santa Monica (CA), Rand Corporation, 1980.

³⁴ L. Lagorio, *L'ultima Italia*, Milano, FrancoAngeli, 1991, p. 298.

³⁵ Telegram 407, *Lebanon: Brezhnev's message to Reagan, confidential*, Brooke Turner (Moscow) to FCO, 9 July 1982, PREM 19/824, The National Archives, Richmond, UK.



Viste di fianco e dell'alto rispettivamente del Progetto 582 e del Progetto 580, due dei quattro sviluppati dalla Società Ansaldo, nei primi anni '20, per trasformare in portaerei la nave da battaglia Francesco Caracciolo. Il termine "idroplani", oggi utilizzato per designare i soli idrovoltanti, era in questo caso verosimilmente utilizzato per indicare in generale i velivoli destinati all'impiego navale (Archivio Storico Ansaldo, in M. Cosentino, Dal Piemonte al Trieste, Roma, USMM, 2021).



Le portaerei secondo Thaon di Revel

Idee strategiche agli inizi degli anni Venti del XX secolo

Marcello Musa

Abstract

The I World War caused an enormous evolution in war's art, on land, but mainly on the sea. The Navies used torpedo boats, submarines, torpedoes and mines, which were developed and introduced in the previous decades, but also aircrafts, seaplanes and airships, motorboats and fishing boats, telephone and telegraph, guns of multiple calibers, intelligence and propaganda; and for every new tactic or technique, countermeasures were studied. Italy, guided by admiral Paolo Thaon di Revel, was in the forefront of this fight.

In consequence of that great evolution, at the end of the long war, the five main maritime powers (United Kingdom, United States of America, Japan, France and Italy) needed to determine how to use battleships in the future, which role to assign to cruisers, destroyers and submarines and, most of all, the task of Naval Aviation. In this work we will investigate how in the first half of the Twenties the Regia Marina managed to take important decisions about its Naval Aviation and, broadly, its future fleet.

Scopo della ricerca

Nella Prima guerra mondiale la Regia Marina, sotto la guida dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, giunse progressivamente ad adottare una strategia composita e innovativa, che prendeva in considerazione molteplici aspetti del potere marittimo.

Negli anni precedenti lo scoppio delle ostilità, i piani italiani predisposti per un eventuale conflitto contro l'Austria-Ungheria, all'epoca ancora alleata, non si discostavano di molto da quelli elaborati in occasione della Terza Guerra d'Indipendenza (i quali avevano portato all'infuriosa battaglia di Lissa del 1866). Tali piani infatti rimanevano incentrati in primo luogo sulla ricerca

della battaglia risolutiva contro la flotta austriaca, confidando nella superiorità delle forze da battaglia nazionali; in secondo luogo prevedevano una spedizione contro il territorio nemico, con diverse opzioni, dalla presa di un'isola o di un punto della costa dalmata, da sfruttare come base di operazioni, fino addirittura a un grande sbarco a Trieste, principale porto austriaco. Tale visione era condivisa da una parte importante dei vertici della Marina, a partire dall'ammiraglio Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi, che nella prima parte del conflitto avrebbe ricoperto l'incarico di Comandante in Capo dell'Armata Navale.

Di altro avviso era l'ammiraglio Thaon di Revel, Capo di Stato Maggiore a far data dal primo aprile

Avvertenza

Le citazioni nel testo sono state riportate cercando di rispettare la lettera delle fonti da cui sono state tratte, compresi quindi refusi ed errori linguistici ivi presenti. Il corsivo utilizzato all'interno delle citazioni è dell'autore del presente saggio

del 1913, come si può dedurre dall'indirizzo che diede immediatamente alla Marina, sia sul piano organizzativo che su quello della strategia dei mezzi. Egli infatti persegui da subito la realizzazione di una flotta che, oltre a essere superiore numericamente in quanto a navi maggiori rispetto a quella austro-ungarica, fosse bilanciata in tutte le sue componenti, potendo pertanto disporre anche di un congruo numero di cacciatorpediniere e di sommergibili. Questo nella convinzione che, in un teatro ristretto come quello adriatico, corazzate e incrociatori sarebbero risultati poco utili e molto esposti all'offesa nemica, in conseguenza dello sviluppo di mine, siluri e torpediniere, di superficie e subacquee (i sommergibili).

Se sui sovraesposti punti vi era una piuttosto sostanziale diversità di vedute ai vertici della Regia Marina, nel contempo (probabilmente) vi era comunanza di opinioni a proposito dell'idea di esercitare un blocco navale su tutto il Mare Adriatico, approfittando della posizione favorevole sul Canale d'Otranto, così da rinchiudere in quel bacino ristretto le navi austriache, militari e mercantili. Bloccando gli Imperiali nell'Adriatico, infatti, la situazione strategica complessiva sarebbe risultata favorevole all'Italia e in generale alle Potenze dell'Intesa, che avrebbero potuto utilizzare con elevata libertà le linee di traffico mediterranee, fondamentali per gli approvvigionamenti indispensabili alla conduzione della guerra,¹ impedendo al nemico di fare altrettanto. Tuttavia all'interno di quel mare, che si configura come un corridoio nel quale la sponda italiana si presenta bassa, lineare, priva di porti e di difese e ricca di centri abitati, mentre quella orientale è profonda, poco abitata e protetta da numerose isole ad essa parallele, la geografia avvantaggiava la Marina austro-ungarica. Questa infatti, sfruttando la cortina di isole, avrebbe potuto muovere con relativa impunità le sue forze tra le varie basi, potendo poi giungere rapidamente, data la limitata larghezza del mare, presso le coste italiane o il Canale d'Otranto.

Probabilmente fu proprio la precisa consapevolezza della situazione strategica che si sarebbe creata nell'Adriatico (e più in generale nei teatri marittimi di interesse dell'Italia), abbinata alla profonda comprensione delle necessità e possibilità del potere marittimo, nonché all'intuizione sulle potenzialità dei mezzi di recente invenzione, che spinse Thaon di Revel a concepire una strategia molto più elaborata di quella semplicistica incentrata sulla ricerca dello scontro navale risolutivo.

La linea di condotta stabilita dall'ammiraglio (impostasi progressivamente nel corso del conflitto) venne da questi ampliata a mano a mano che apparvero necessità belliche aggiuntive, nonché affinata e resa sempre più efficace con la graduale disponibilità di nuovi mezzi.

Uno degli aspetti più innovativi e che maggiormente contraddistinguevano tale strategia era la volontà di portare la battaglia fin nei porti nemici, in maniera sistematica e sostenuta nel tempo e tramite ogni mezzo atto allo scopo, riuscendo così a tenere sotto pressione e a colpire direttamente, privandolo dell'iniziativa, un nemico che altrimenti, in conseguenza del blocco aperto, della conformazione del teatro di guerra e dei rapporti di forze, avrebbe probabilmente cercato di evitare gli scontri di flotta, per attaccare invece all'improvviso nel tentativo di ottenere così la superiorità locale. L'ammiraglio Revel persegui con costanza e determinazione tale fondamentale obiettivo, con risultati crescenti fino all'epilogo rappresentato dall'affondamento della nave da battaglia *Viribus Unitis* in porto a Pola, il primo novembre 1918, che pose il sigillo conclusivo alla guerra italiana sul mare.

Tra i diversi mezzi che l'ammiraglio utilizzò in tale sistematico sforzo di colpire in porto la Marina austriaca vi furono anche i velivoli, che vennero impiegati in numeri consistenti sfruttandone al massimo le potenzialità.

Al termine del conflitto si presentò naturalmente la necessità di stabilire quali obiettivi di politica

¹ Ma anche necessarie per eventuali movimenti strategici di forze per linee esterne, lungo il perimetro dell'area continentale tenuta dagli Imperi Centrali; come si sarebbe verificato effettivamente durante la guerra con l'operazione dei Dardanelli (condotta in modo pessimo sul piano tattico, ma strategicamente valida) e l'evacuazione dell'Esercito serbo dall'Albania. Cfr.: A. Flamigni, *Evoluzione del potere marittimo nella storia*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare (USMM), 2011, p. 162-163.

navale perseguire e, di conseguenza, quale configurazione dare alla flotta per gli anni a venire, sulla base del nuovo contesto geopolitico creatosi e delle esperienze belliche testé vissute. Uno dei temi più dibattuti, non solo in Italia, era quello dell'impiego degli aerei sul mare, risultando ormai evidente che essi avrebbero ricoperto un ruolo di crescente importanza nella guerra navale.

Diversi testi riferiscono sul percorso tramite cui la Regia Marina nei primi anni Venti giunse a prendere le decisioni di strategia dei mezzi. Riguardo ad aerei e navi portaerei le versioni fornite sono abbastanza concordi nella sostanza, per quanto non nei particolari. L'autore ha trovato un resoconto dei fatti in questione piuttosto circostanziato ne *Il problema aeronavale italiano - aspetti storici e attuali*, scritto dagli ammiragli Mario Angelozzi e Ubaldo Bernini e pubblicato nel 1981.² Nel libro si legge che nel 1923 Thaon di Revel, in quel periodo Ministro della Marina (primo Governo Mussolini), incaricò il Comitato Ammiragli, alto organo di indirizzo strategico della Regia Marina, di "studiare il problema di realizzare la nave portaerei quale strumento di offesa contro il territorio nemico".³ Secondo gli autori l'Ammiraglio immaginava "una nave portaerei che avrebbe dovuto assolvere compiti eminentemente offensivi in mare, nei porti, nei cantieri, nei centri e rifugi, in una ardita, avanzata e globale concezione della guerra aeromarittima".⁴ Il Comitato avrebbe concluso concordando sulla necessità di costruire tale nuovo tipo di nave, ma per impieghi riguardanti principalmente la guerra sul mare e solo occasionalmente gli obiettivi terrestri. Nel 1925 poi, dopo le dimissioni di Revel dalla carica di Ministro, il Comitato Ammiragli, interpellato dal nuovo Ministro della Marina, Mussolini, avrebbe sostanzialmente rivisto il proprio parere, dichiarando che le portaerei non sarebbero servite all'Italia, tenendo conto della ristrettezza del presumibile bacino operativo.⁵

Le suddette considerazioni portano a ritenere che Thaon di Revel avesse in realtà immaginato per le portaerei non un ruolo di aggressori in generale del territorio nemico, ma invece un impiego assai specifico e intimamente legato alle esigenze del controllo del mare e alla situazione geopolitica italiana. Egli infatti non poteva non rendersi conto che per un attacco su larga scala al territorio di uno Stato nemico sarebbe servito un numero di velivoli imbarcati, e quindi di navi destinate a farli operare, molto elevato.⁶ È ragionevole dedurre che l'ammiraglio - il quale nella Prima guerra mondiale aveva cercato, nell'ambito di un blocco strategico sull'intero Adriatico ottenuto tramite la chiusura del canale d'accesso a questo mare, di portare la battaglia nei porti nemici onde vanificare la condotta strategica austriaca imperniata sul concetto della flotta in potenza - prevedeva di giungere, tramite gli aerei, allo stesso obiettivo ovunque oltremare si fossero trovati gli avversari, senza limitazioni legate alle prestazioni dei velivoli. Così come, qualora invece si fosse combattuto contro una flotta nettamente superiore, si sarebbe stati in grado di attaccarla in porto nel primo giorno di ostilità, nel tentativo di assestarle un colpo sufficiente a ristabilire un certo equilibrio tra le forze, oppure successivamente in un momento favorevole della guerra, tramite una sortita improvvisa.

In sostanza ipotizzo che Thaon di Revel già all'inizio degli anni Venti, con grande lungimiranza, prevedesse per le portaerei le modalità di utilizzo che sarebbero state messe in pratica dalla Marina britannica nel 1940, con l'attacco su Taranto, e dalla Marina giapponese nel 1941, con l'incurzione su Pearl Harbour.

Pertanto, obiettivo del presente lavoro è di appurare se l'ipotesi formulata sulla visione strategica dell'ammiraglio Revel sia suffragata dalle fonti d'archivio.

² M. Angelozzi, U. Bernini, *Il problema aeronavale italiano - aspetti storici ed attuali*, Livorno, Belforte Editore Libraio, 1981.

³ Ivi, p. 45.

⁴ Ivi, p. 54.

⁵ Ivi, p. 46.

⁶ Un utilizzo di quest'ultimo genere sarebbe rientrato in ciò che la Marina degli Stati Uniti definisce una *flotta aerea*, la cui messa in pratica nell'Oceano Pacifico nella Seconda guerra mondiale (un teatro operativo comunque molto diverso da quelli di primario interesse italiano) richiese la concentrazione di non meno di sei portaerei di squadra, per un totale di più di quattrocento velivoli. Cfr.: R. C. Rubel, *A Theory of Naval Airpower*, «Naval War College Review», Vol. 67, No. 3, Summer 2014.

Alcune considerazioni sulla visione strategica dell'ammiraglio Revel

Ai fini della presente ricerca è opportuno soffermarci brevemente sul punto centrale della strategia di Thaon di Revel, ovvero il contrasto aeronavale continuativo in Adriatico delle forze austro-ungariche, con cacciatorpediniere, torpediniere, sommergibili, MAS, mezzi speciali, velivoli di ogni genere, mine.

Di contro a un nemico che manteneva le sue navi da battaglia al sicuro nelle basi, flotta in potenza salvaguardata in vista di uno scontro generale che non sarebbe mai avvenuto, limitandosi a condurre alcune rapide incursioni principalmente con piccole formazioni di esploratori, le unità sottili italiane solcarono sistematicamente le acque dell'Adriatico, notte e giorno, impegnate in crociere offensive, agguati e azioni sempre più ardite (ma mai azzardate e sempre attentamente pianificate ed eseguite). Si trattò di un'applicazione estremamente aggressiva del potere marittimo, intesa a non limitarsi ad attendere passivamente gli effetti del blocco strategico, ma a forzarne e anticiparne gli esiti trasformando il controllo del mare, di cui di fatto la Regia Marina disponeva in conseguenza della relativa inattività austriaca, in un effettivo dominio del mare che costringesse il nemico sempre più nelle sue basi, per poi portare con decisione la battaglia direttamente nei suoi porti colpendo così quelle navi che venivano cautamente preservate.

Una strategia condotta con mezzi sempre più numerosi e innovativi, frutto di precise scelte costruttive, nonché della valorizzazione di tutte le idee potenzialmente foriere di risultati. Una strategia che tenne sotto costante pressione gli austro-ungarici, spingendoli a compiere alcune arrischiata sortite che trovarono però gli italiani pronti. Una strategia che consentì di conseguire successi equivalenti a quelli di una grande battaglia navale, per quanto meno ap-

pariscenti di questa. Come in occasione della difesa di Cortellazzo (foce del Piave) del 16 novembre 1917, quando le navi da battaglia *Wien* e *Budapest* attaccarono dal mare le nuove linee terrestri italiane in via di assestamento, ma furono messe in fuga da tre MAS e sette cacciatorpediniere che le affrontarono con decisione. Così come per l'affondamento, il 9 dicembre 1917 a Trieste, della nave da battaglia *Wien* da parte del MAS di Luigi Rizzo, che spinse gli austriaci a ritirare a Pola il *Budapest*, rinunciando ad attaccare nuovamente il fronte italiano. Ma anche con l'affondamento, sempre a opera di Luigi Rizzo, delle navi da battaglia *Szent István* il 10 giugno 1918 nei pressi di Premuda, che indusse la flotta austriaca, finalmente decisasi a uscire in mare in forze (come per altro previsto da Revel), a rinunciare e rientrare in porto, decretando così la definitiva conquista del dominio dell'Adriatico da parte della Regia Marina. Infine con l'affondamento in porto a Pola, il primo novembre 1918, della nave da battaglia *Viribus Unitis* tramite la mignatta⁷ condotta da Rossetti e Paolucci, sigillo sulla strategia della battaglia in porto e sulla completa vittoria italiana sul mare. La conclusione della guerra impedì che si compisse un'ulteriore incursione nella principale base nemica, questa volta in forze: era infatti in preparazione un attacco che avrebbe visto addirittura l'impiego di una nave da battaglia appositamente modificata, il *Re Umberto*, per sfondare le ostruzioni di Pola aprendo la via a un'intera formazione di MAS.⁸

Non si trattò di una forma di guerriglia, come di primo acchito si sarebbe portati a pensare e come spesso si legge, bensì di una guerra aperta, diretta, volta a colpire il nemico non dove fosse più debole, come è uso delle guerriglie, ma nei suoi punti di maggior forza, le sue basi. Solo, fu condotta con i mezzi leggeri che solitamente sul mare sono tipici del combattente più debole o dello Stato costiero: questo semplicemente perché, per ragioni geografiche, si trattava di quelli maggiormente adatti allo scopo.⁹

⁷ Uno speciale siluro, dotato di due cariche esplosive e condotto da due operatori, realizzato appositamente per attaccare le navi nemiche nelle loro basi. L'antenato del *Siluro a lenta corsa* (SLC) della Seconda guerra mondiale.

⁸ C. Rizza, *Missione senza ritorno*, «Rivista Marittima», gennaio 2020.

⁹ Come di fatto disse lo stesso Revel: «realizzare quel contrasto marittimo che sarà sempre complesso e grandioso, anche se costituito da un insieme di fatti, solo in apparenza, minuscoli e slegati»; in E. Ferrante, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Supplemento alla «Rivista Marittima», 2017: Documento n. 14., cfr. citazione alla pagina seguente.

Fu cioè un modo attivo e aggressivo di cercare lo scontro, vanificando la strategia di deterrenza passiva austriaca e imponendo al nemico un crescente logoramento e indebolimento della flotta, un colpo alla volta, una nave alla volta, con pazienza e costanza, così però da mutare progressivamente la relatività delle forze portandola sempre più a proprio favore; il tutto con rischi limitati e sempre compensati dai prevedibili vantaggi. Un modo di combattere che inoltre non poteva che rinsaldare e forgiare lo spirito degli attaccanti (e in prospettiva della Regia Marina tutta, verrebbe da dire), mentre nel contempo avviliva i difensori.

Qualche ulteriore aspetto del pensiero strategico di Thaon di Revel possiamo intuirlo da alcuni suoi interventi in Senato negli anni subito successivi alla fine della Prima guerra mondiale. Tali discorsi permettono anche di comprendere gli apprezzamenti compiuti dall'ammiraglio dell'esperienza bellica testé vissuta.

Il 15 dicembre 1920 l'artefice della vittoria italiana sul mare e della correlata conquista del dominio dell'Adriatico avversò la ratifica del Trattato di Rapallo, per assicurare nel tempo il risultato conseguito sul campo di battaglia.¹⁰ Invece il 20 dicembre 1924 pronunciò un discorso sul tema della "funzione della Marina Militare nell'economia di guerra e di pace dell'Italia".¹¹ Infine il 18 maggio 1925, pochi giorni dopo le dimissioni da Ministro della Marina, parlò in relazione alla discussione sui progetti di legge riguardanti l'istituzione del Comando Supremo;¹² di quest'ultimo intervento merita assolutamente di riportare qualche passo, vista l'estrema valenza che le parole dell'ammiraglio ancora oggi mantengono:

“(...) parmi che, come già nel passato, anche nell'avvenire, *vi sarà sempre per il nostro paese un fattore immutabile; e cioè la grave*

minaccia che, per la nostra situazione geografica e per la mancanza di materie prime, a noi sempre verrà dal mare.

(...) in terra potrà bensì avversi l'epilogo, ma questo sarà fatale conseguenza delle vicende marittime.

(...) date le speciali esigenze del nostro paese, per avere una visione generale delle possibilità guerresche, il punto di vista fondamentale deve essere quello marittimo.

(...) si comprendia nella frase napoleonica: “L'Italia sarà forte sul mare o non sarà”.

(...) le esigenze della guerra marittima sono profondamente diverse da quelle della guerra terrestre, e se l'alto unico comando non è bene penetrato di questa verità assiomatica, la guerra marittima riceverà immancabilmente un indirizzo errato (...) Si potrà, ad esempio, veder praticato il principio recentemente lanciato in quest'aula, e cioè che nei nostri mari per l'azione delle forze aeree e subacquee le flotte hanno perduto la loro libertà di manovra, e veder così tolta ai mezzi navali (...) l'indipendenza di azione, che è invece loro indispensabile per realizzare quel contrasto marittimo che sarà sempre complesso e grandioso, anche se costituito da un insieme di fatti, solo in apparenza, minuscoli e slegati.”¹³

Dai tre suddetti discorsi di Revel in Senato¹⁴ risaltano i seguenti punti:

- la convinzione dell'ammiraglio che non fosse per nulla terminata l'era delle grandi navi da battaglia e che nel contempo le Marine dovessero disporre di unità sottili e minori, a complemento e sostegno di quelle; ovvero, in sostanza, che le flotte dovessero essere bilanciate per composizione e pertanto in grado di operare in tutti gli ambiti della guerra sul mare;

¹⁰ *Ibidem, Documento n. 10.*

¹¹ *Ibidem, Documento n. 11.*

¹² Discorso nel quale si trova un sintetico ma chiaro giudizio sulla conduzione dell'ultima guerra da parte della Germania.

¹³ E. Ferrante, *Il Grande Ammiraglio..., cit., Documento n. 14.*

¹⁴ Per i primi due si rimanda per brevità alla fonte indicata.

¹⁵ E. Ferrante, *Il Grande Ammiraglio..., cit., Documento n. 14.*

- che la guerra sul mare fosse in primo luogo, e avrebbe continuato a essere, guerra per le linee di comunicazione;
- che dipendendo completamente l'Italia dall'uso del mare, marittima dovesse essere la sua strategia e di conseguenza la Marina la Forza Armata principale;
- che la guerra marittima fosse profondamente diversa da quella terrestre e non dovesse pertanto risultare da questa vincolata; che essa si basasse fondamentalmente sull'indipendenza di azione e sulla libertà di manovra delle forze navali, nelle loro varie e potenzialmente complesse articolazioni; che i recenti sviluppi tecnici, con l'invenzione di aerei e sommergibili, non mutassero tale fondamento.

In conclusione, si può dire che l'ammiraglio Thaon di Revel concepisse la guerra sul mare come un “complesso e grandioso”¹⁵ movimento di forze da concentrare e disperdere a seconda delle situazioni; una raffinata questione di tempo e di spazio (i vasti spazi del mare, il tempo lungo del potere marittimo) e di mezzi adatti allo scopo (tutti quelli che la tecnica e la fantasia potessero rendere disponibili).¹⁶

Esame dei risultati della ricerca

Per cercare di capire come l'ammiraglio Revel prevedesse di impiegare le portaerei sono stati consultati i verbali delle riunioni del Comitato Ammiragli, in particolare quelli relativi agli anni 1922 e 1923, conservati presso l'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, a Roma, nell'apposito fondo relativo ai lavori del suddetto consesso. È stato in primo ricercato il resoconto della riunione del 1923 segnalata in diversi testi,¹⁷ per poi indagare come il Comitato fosse giunto a formulare

quelle valutazioni, ossia se tale riunione fosse stata preceduta da analisi e approfondimenti specifici sull'argomento.

Dalle carte risulta che Thaon di Revel, in veste di Presidente del Comitato Ammiragli, nel corso del 1922 fece lavorare intensamente l'assemblea su numerose questioni ordinarie, organizzative e programmatiche della Regia Marina, con una particolare attenzione rivolta all'Aviazione Navale.

Si trattava di un momento storico particolare: conclusa la guerra mondiale, firmati i trattati di pace e avviata ormai da tempo la fase di smobilitazione, diventava impellente fornire alla Marina un indirizzo chiaro per il futuro, in relazione alla nuova situazione strategica determinatasi e agli obiettivi della nazione, che era uscita vincitrice dal conflitto, con un ruolo accresciuto tra le potenze, ma che nel contempo, mentre aveva consolidato le conquiste della Guerra italo-turca, non era riuscita a garantirsi l'agognato pieno dominio dell'Adriatico. Una situazione particolare, anche perché, mentre da una parte lo Stato versava in gravi difficoltà economiche e sociali, eredità bellica, dall'altra aveva appena visto riconosciuto ufficialmente nella Conferenza di Washington il suo nuovo rango tra le potenze marittime, un successo diplomatico di grande rilievo. Infatti nella conferenza navale svoltasi nella città americana tra il novembre 1921 e il febbraio 1922 l'Italia aveva ottenuto non solo formale sanzione della sua piena appartenenza al novero delle principali potenze marittime, accanto a Gran Bretagna, Stati Uniti, Giappone e Francia, ma soprattutto il riconoscimento della parità navale con quest'ultima. Era un successo che coronava molti decenni di programmazione navale e che all'atto pratico avrebbe potuto significare - qualora la Regia Marina fosse anche solo riuscita ad avvicinarsi a tale parità, mantenendo poi il rapporto di forze - una superiorità sulla Marina d'oltralpe, in conseguenza del-

¹⁶ Tra l'altro sarebbe interessante arrivare a capire come egli fosse giunto a quella intima conoscenza del potere marittimo, dal momento che apparentemente la sua carriera prima dell'arrivo ai vertici della Marina non vide passaggi significativi in tal senso, mentre nel contempo, a giudicare da diversi altri ammiragli del tempo, non sembra che tale profondità di visione fosse patrimonio culturale diffuso nella Forza Armata.

¹⁷ M. Angelozzi, U. Bernini, *Il problema aeronavale italiano...*, cit., p. 45; M. Cosentino; *Le portaerei italiane - dai primi studi del 1912 al Cavour*, Parma, Albertelli Edizioni Speciali, 2011, p. 37.

l'insopprimibile vincolo di quest'ultima, ovvero della sua necessità di suddividere la flotta tra due mari, Atlantico e Mediterraneo, il punto di collegamento tra i quali, lo Stretto di Gibilterra, non era sotto controllo francese.

Il momento storico era particolare anche per i ragionamenti in corso riguardo a come sarebbero state le guerre in un prossimo futuro. Probabilmente le due principali questioni in discussione vertevano sulla necessità o meno di integrazione tra le varie Forze Armate (nonché la politica e in genere il complesso delle energie di una nazione), ai fini della conduzione di quella che all'epoca veniva da alcuni definita guerra integrale,¹⁸ e sull'opportunità della creazione di una Aeronautica indipendente e sugli eventuali compiti e responsabilità da attribuirle.

Tra i pensatori di estrazione navale che intuirono con lungimiranza le potenzialità del mezzo aereo possiamo ricordare l'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, in quegli anni tenente di vascello e poi capitano di corvetta. Egli nel 1919 aveva pubblicato un articolo dal titolo *L'avvenire della Marina e l'Aviazione*, nel quale aveva scritto:

"Noi siamo certi che l'autonomia, la sicurezza e la precisione di lancio degli aerei aumenteranno moltissimo; e siamo anche certi che sarà risolto bene il problema dell'aereo lancia-siluri. In queste condizioni, ci sembra che nessuna base navale potrà ritenersi sicura... Ad ogni modo la previsione di una aumentata precisione di tiro dei velivoli costringerà le navi ad adottare sistemi di protezione dalle offese aeree. Data l'efficienza cui arriverà l'arma aerea, una futura squadra da battaglia dovrà avere con sé una nave appoggio-aerei da bombardamento, una nave appoggio-aerei da esplorazione, una nave appoggio-aerei da caccia: navi velocissime per poter sfuggire alla battaglia nel momento in cui la squadra venisse

a contatto col nemico, e capaci di lanciare in volo e recuperare gli apparecchi senza arrestarsi [A quel tempo la parola "portaerei" non era ancora stata inventata, come pure la dizione "aerei siluranti"]. Una squadra movente alla ricerca del nemico, o verso un obiettivo qualsiasi, sarebbe preceduta dagli aerei esploratori che le segnalerebbero per r.t. le notizie riguardanti l'avversario, accompagnata da aerei da caccia che volteggiando sopra di essa la proteggerebbero da eventuali offese aeree e pronta a lanciare, al primo segnale degli esploratori, i propri velivoli da bombardamento e lancia-siluri per disturbare il nemico e cercare d'infliggergli perdite prima ancora di giungere a contatto di tiro."¹⁹

Lo stesso autore nel 1924 scrisse, in un volume contenente le sue lezioni di arte militare marittima tenute presso l'Accademia Aeronautica, della quale fu tra gli insegnanti fondatori:

*"Correlazione aeronavale. - (...) le forze aeree destinate ad operare sul mare per coadiuvare la Marina nel conseguimento dei suoi obiettivi devono dipendere dai Comandi navali: senza questa unità di comando ogni tentativo per ottenere un'efficace cooperazione sarebbe vano."*²⁰

Dopodiché previde che l'Aviazione avrebbe dovuto essere impiegata sul mare in due principali grandi servizi: costiero (o generale) e di squadra, a proposito del quale dichiarava:

"Per il servizio aeronavale occorre un'Aviazione di Squadra.

(...) L'Aviazione di Squadra deve formare un tutto solo coll'Armata navale, che risulterà perciò composta di forze di superficie, di forze subacquee, di forze aeree.

¹⁸ L'Ammiraglio Fioravanzo nel 1930-1931, quando era ufficiale superiore, pubblicò al riguardo un libro, diviso in due volumi, intitolato appunto *La guerra sul mare e la guerra integrale*.

¹⁹ G. Fioravanzo, *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, USMM, 1973, Appendice. L'inciso all'interno della citazione è dello stesso Fioravanzo, che riportava un brano del suo vecchio articolo.

²⁰ *Ibidem*.

Non c'è dubbio circa la dipendenza e dislocazione delle unità aeree: dipendenza dai comandanti navali e dislocazione a bordo delle navi...

Saranno, in particolar modo, utili ad una marina navi portaerei, qualunque sia la grandezza del bacino di operazioni in cui essa debba operare.”

Una visione lungimirante, come si diceva, al cui proposito bisognerebbe però rilevare come un'idea non sia importante solo in quanto tale, ma anche per il momento in cui viene formulata (ciò vale sicuramente per la strategia, che è strettamente legata al tempo). E se nel 1919 si era agli inizi delle valutazioni postbelliche sull'impiego dei velivoli sul mare, nel 1924 molti ragionamenti erano ormai stati svolti e alcune decisioni importanti e gravide di conseguenza, come quella della creazione di un'Aeronautica indipendente, prese.

L'inchiesta sulle necessità aeronautiche

Una tornata di lavori del Comitato Ammiragli esplicitamente dedicata al “problema generale delle necessità dell'aeronautica e dell'aviazione nei riguardi degli scopi militari marittimi” si ebbe a partire dal 28 aprile 1922, con adunanze quasi quotidiane che si protrassero fino al 14 maggio.²¹ Il risultato di tali lavori consistette nella stesura di una relazione intitolata *Ordinamento del Servizio Aeronautico della R^A Marina*, indirizzata al Ministro della Marina, che venne chiusa il 16 maggio.²²

Per tale indagine l'alto consesso operò in una composizione ristretta a tre soli membri probabilmente definita Comitato Ordinario:²³ si trattava dell'ammiraglio Thaon di Revel, Presidente del Comitato, del vice ammiraglio Millo, Presidente

del Consiglio Superiore di Marina, e del vice ammiraglio De Lorenzi, Capo di Stato Maggiore della Marina; ai lavori partecipò inoltre il vice ammiraglio Simion come membro straordinario senza voto. Pochi uomini, quindi, ma che rappresentavano la quasi totalità dei massimi vertici della Forza Armata.

Al fine di raccogliere informazioni aggiornate e di prima mano sull'argomento vennero interrogati numerosi tecnici, sia militari che civili.²⁴ Gli aspetti trattati andarono dalle capacità operative previste per gli aerei, con particolare attenzione alle possibilità di trasporto e sgancio di bombe e siluri contro bersagli navali e a quali armi sarebbero state più efficaci, alle differenze tra idrovolanti e velivoli terrestri, dalla disposizione di basi da prevedersi, a numero e tipo di apparecchi necessari in pace e in guerra, fino a costi e durata degli stessi; inoltre specifica attenzione venne dedicata ai dirigibili, alle loro possibilità di sviluppo e alle missioni di conseguenza loro assegnabili. L'indagine toccò ripetutamente una avveniristica telebomba, e un aerosiluro da derivarsi da essa, in quel momento in sviluppo a opera dell'ingegner Guidoni e del colonnello Crocco. Venne fatto riferimento alle esperienze sull'uso dei velivoli nella guerra navale che erano in corso all'estero, specialmente negli Stati Uniti e in Gran Bretagna. Non fu tralasciata l'industria aeronautica, senza un adeguato potenziamento della quale sarebbe risultato impossibile disporre dei velivoli necessari. Venne posta attenzione al contributo alle esigenze della Marina che avrebbe potuto portare in futuro l'aviazione civile, quando se ne fosse effettivamente iniziato lo sviluppo. Furono valutate le problematiche legate ai servizi meteorologico e radiotelegrafico. Infine furono espresse considerazioni e proposte sull'ordinamento da dare al servizio aeronautico della Marina e sulla gestione del relativo personale, al cui proposito venne allegato alla

²¹ Archivio USMM [d'ora in poi AUSMM], fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_60*.

²² AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_61*.

²³ Questo, non essendo esplicitamente riportato nella documentazione, si può dedurre da alcuni riferimenti in un verbale successivo sempre del 1922 (il 1922_6), ove si legge di *Comitato Plenario* e, appunto, di *Comitato Ordinario*. Naturalmente si potrebbe cercare conferma di ciò nella documentazione relativa all'ordinamento della Regia Marina in quel periodo.

²⁴ Nell'elenco delle persone che era stato previsto di interpellare figurava anche Giulio Douhet, che però dai resoconti non risulta essere stato auditò; tuttavia al riguardo non compaiono annotazioni nel verbale.

relazione uno studio particolareggiato intitolato *Nota circa il reclutamento e la formazione del personale per la Forza Aerea* (indicato come frutto del lavoro del Comitato, ma a firma del solo Revel).

Prima di tutto va rilevato che praticamente tutti gli intervenuti si dichiararono convinti che i mezzi aerei avrebbero avuto grande importanza in una guerra futura, ma che in alcun modo avrebbero potuto o dovuto sostituire i mezzi navali sul mare (e l'Esercito in terra); al massimo si sarebbe potuta considerare una qualche riduzione degli armamenti navali. Per alcuni l'utilità dei velivoli sarebbe stata elevata soprattutto nei primi giorni di un conflitto, quindi in funzione offensiva contro mezzi e installazioni nemici, mentre per altri lo sarebbe stata in funzione difensiva, nei confronti di attacchi portati sul territorio nazionale (va da sé che i due impieghi sono in realtà correlati). Comunque non vi erano dubbi, circa le ipotesi di creazione di una Aviazione indipendente, che le forze aeree da impiegare nella guerra navale avrebbero dovuto essere parte della Marina; al riguardo, per esempio, il capitano di fregata Valli, addetto all'Ispettorato di Aeronautica del Ministero della Marina, disse:

“Credo che per volare sul mare ci vogliono sempre uomini che abbiano confidenza col

mare. Ritengo che la Marina debba avere la sua speciale aviazione.”²⁵

E sulle dichiarazioni dello stesso leggiamo anche:

“(...) egli pensa che rinunciando ad una porzione degli armamenti navali rimpiazzandoli con armamenti aerei si avrebbe una perdita di potenza perché gli aviatori anche se molto numerosi non costituirebbero mai una massa,²⁶ a causa della fragilità degli apparecchi dei quali si servono e perché le loro forze sono enormemente sminuzzate. Egli trova che l'idea del Colonnello DOHUET²⁷ pur essendo bella ed allettatrice è da considerarsi come largamente precorritrice dei tempi; e, pur non escludendo che sia da applicarsi in avvenire, pensa che per ora non sia prudente assumerla come linea di condotta nel preparare la difesa del Paese.

Egli pensa che per ora le organizzazioni militari terrestri e marittime debbano ancora avere la prevalenza su quelle dell'aria: *La terra ed il mare sono mezzi eminentemente sostentatori mentre l'aria è ambiente ostile all'uomo che deve lottare contro la gravità per potervisi mantenere.*²⁸ Crede che le forze aeree della nostra Marina dovrebbero logicamente essere

²⁵ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_60*.

²⁶ Sembra qui evidente il richiamo al noto aforisma di Douhet citato in precedenza: “Resistere sulla superficie per far massa nell'aria”.

²⁷ Il riferimento è chiaramente a Giulio Douhet, ma nel verbale si legge appunto “DOHUET”.

²⁸ Parole molto chiare la cui veridicità è testimoniata da un secolo di guerre di ogni tipo che hanno visto il coinvolgimento delle Aeronautiche, senza che mai quanto previsto da Douhet si avverasse, nonostante i larghissimi sforzi profusi in tal senso. Come non pensare quindi ad alcune parole dell'ammiraglio Flamigni (*Evoluzione del potere marittimo...*, cit., pag. 197):

“A ben considerare, un tempo la suddivisione tra esercito e Marina era per i compiti non per i mezzi. Infatti la Marina aveva fanterie da sbarco, ed essendo responsabile della difesa costiera, le batterie da costa dipendevano da essa. Sempre per la difesa della costa i treni armati erano della Marina e nessuno si sognava di afferrare [probabilmente l'autore intendeva: affermare (n.d.a.)] che, avendo l'esercito il Genio Ferrovieri, essi dovessero dipendere da quest'ultimo. Viceversa, avendo, per esempio, l'esercito il compito di mantenere e costruire tutti gli edifici militari, le basi navali furono disegnate e costruite dal Genio militare. L'esempio più noto è quello del generale Chioldo e della base della Spezia.

Con l'avvento dell'Aeronautica indipendente tutto questo crollò; si attuò una divisione per mezzi che non ha alcun significato né logistico né operativo. Le conseguenze le stiamo subendo ancor oggi, e tutti i tentativi per ritornare alle origini sembrano infrangersi contro la sempre presente convinzione che l'aereo sia un'arma diversa dalle altre, il che non è.”

Pertanto, dal momento che l'uomo sulla terra vive e sul mare può permanere a tempo praticamente indeterminato, mentre in aria la sua autonomia è di qualche ora (o al massimo potrebbe arrivare a qualche giorno, se tornassero in auge mezzi come i dirigibili), ha davvero senso parlare di potere aereo indipendente? Non sarebbe meglio ricominciare a considerare solamente il potere terrestre e quello navale (a ciascuno dei quali assegnare completa responsabilità per tutto ciò che attiene rispettivamente alla guerra su terra e a quella sul mare), con una coordinazione a monte in termini di grande strategia? E per la stessa ragione, è proprio necessario moltiplicare i cosiddetti domini (ma forse potremmo continuare a utilizzare la vecchia parola guerra) ad ogni piè sospinto, immaginandosi quello informatico, quello spaziale e così via? Non converrebbe attendere fino a che l'uomo non andrà realmente nello spazio... a bordo di astronavi...?

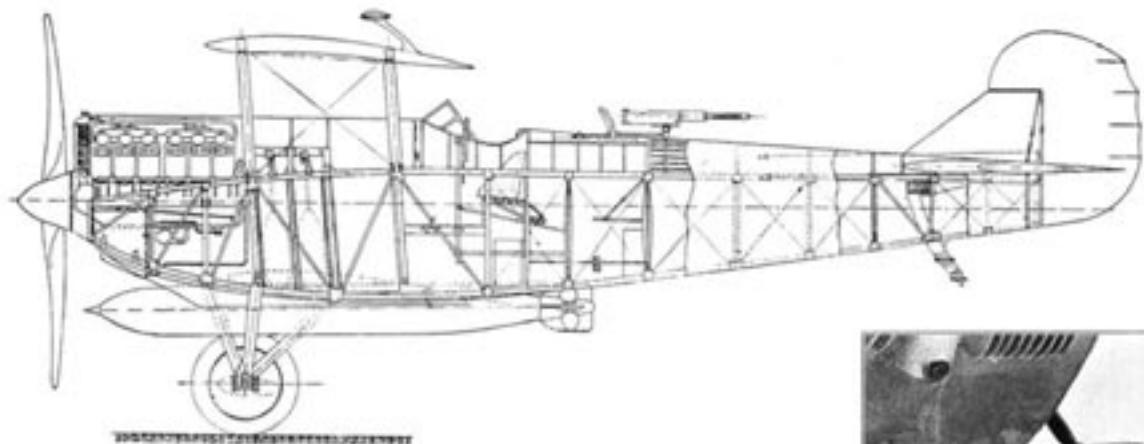


Fig. 3.

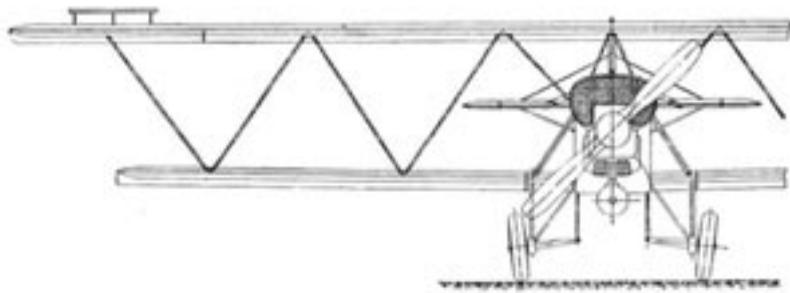


Fig. 3.



Aerosilurante FIAT B.R. 1.

Derivato a partire dal 1923 dal precedente modello B.R., in produzione dal primo dopoguerra per l'Arma Aeronautica dell'Esercito, il B.R. 1 era stato migliorato nella struttura dei montanti alari, nel sistema di refrigerazione del motore e, soprattutto, era caratterizzato da un nuovo e complesso carrello a gambe indipendenti, tale da permettere l'installazione di un siluro centrale.

Entrato in servizio nella Regia Aeronautica a partire dal 1924, venne utilizzato esclusivamente come bombardiere leggero e ricognitore terrestre, così come i successivi derivati B.R. 2 e B.R. 3., per un totale di produzione di oltre 250 esemplari impiegati fino a metà degli anni '30.

(immagine fotografica da www.avionslegendaires.net; disegni tecnici da FIAT, *Aero-Silurante B.R. 1. Montaggio e Regolazione*, Club Modellistico Plastico Ravenna, a cura di F. Catalano e S. Radogna)

pari al 5 °/° delle forze navali (cioè bilancio forze aeree Regia Marina = 5 °/° del bilancio della Marina).²⁹

Va riportato, naturalmente, che al riguardo l'ammiraglio Revel fece notare che:

“(...) il Colonnello DOHUET ha dalla parte sua un grande argomento: La facilità delle vie aeree che si possono percorrere in qualunque senso senza ostacoli permettendo agli aeromobili di guerra di raggiungere direttamente le fonti della vita e di ogni attività del paese nemico.”³⁰

Una considerazione corretta, ovviamente, che però non sembra confutare quanto sostenuto dal comandante Valli (quasi una difesa d'ufficio, in pratica).

In relazione al bombardamento aereo di navi la principale questione indagata fu quella delle dimensioni delle bombe da impiegare, ovvero se sarebbe stato più conveniente utilizzare ordigni di grosso peso, in grado di arrecare danni significativi a una nave da guerra non solo in caso di colpo a segno ma anche di caduta in acqua nei pressi del bersaglio, oppure armi più leggere, trasportabili in numeri relativamente elevati da parte di un velivolo, onde garantirsi maggiori probabilità di centrare l'obiettivo. Correlata a questa vi era la questione delle modalità di lancio, intendendo con ciò in particolare la quota, per la loro diretta influenza sulla precisione di un attacco.

Riguardo ai siluri l'attenzione venne posta sulle modalità di sgancio degli ordigni (in particolare sulla quota a cui scendere: circa dieci metri), sull'opportunità di trasportare una o piuttosto due armi per aereo, sulla maggior difficoltà di colpire una nave in moto rispetto a una all'ancora e infine sulla preferenza da accordare per tale missione agli aerei invece che agli idrovolanti. Il tutto portò Thaon di Revel a raccomandare di concentrare gli sforzi dell'Aviazione Navale sull'utilizzo del siluro per l'attacco alle navi, valutato in quel mo-

mento come il più pratico degli scopi perseguitibili.

Sui dirigibili, il Comitato giunse rapidamente a considerare la ricognizione a lungo raggio e lunga durata in alto mare come il compito principale da assegnare loro. L'idea era di impiegarli in missioni di quattro/cinque giorni a distanze superiori ai duecento chilometri da terra, ovvero fuori dalla portata di idrovolanti e aerei da caccia (tranne quelli lanciati da portaerei, contro i quali comunque i dirigibili avrebbero avuto, veniva previsto, il vantaggio della scoperta preventiva dell'unità navale lanciante). Naturalmente premessa fondamentale a tutto il discorso sulle aeronavi era che per il loro sostentamento in aria si passasse all'impiego di gas non infiammabili.

Per quanto attiene alla telebomba, inevitabilmente le informazioni più interessanti e particolareggiate vennero fornite dal colonnello del Genio Militare Crocco, che ne stava curando lo sviluppo. Sul verbale leggiamo:

“Informa che le telebombe ed i telesiluri sono stati ideati per dare ai dirigibili un'arma atta ad offendere da lontano. Dapprima i dirigibili si limitavano al lancio delle bombe per effettuare il quale bisognava raggiungere la verticale del bersaglio; ma il tiro antiaereo rese difficile avvicinare il bersaglio in questo modo allora si pensò di installare dei cannoni sulle navicelle dei dirigibili (...)”

Ma il cannone sistemato sui dirigibili mentre si dimostrò brillantissimo dal lato balistico, apparve ben poco efficace come munitionamento, dato il limitato calibro cui possono arrivare le artiglierie dei dirigibili Allora si pensò ad un altro mezzo per scagliare l'offesa da lontano, e si ideò la telebomba: La telebomba è munita di una coppia di ali , di un apparecchio per la direzione e di uno per la quota, segue in volo planè una traiettoria inclinata e finisce per cadere verticalmente sul bersaglio: Il lancio della telebomba dall'aeronave si effettua senza speciali apparecchi e senza forza

²⁹ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_60*.

³⁰ *Ibidem*.

motrice, sfruttando la gravità: Per es. la bomba da 150 Kg., la più grande sperimentata sinora cade verticalmente per un tratto di 700 ./ . 800 metri indi si raddrizza ed inizia il suo tragitto in volo planè raggiungendo la velocità di 400 Km. all'ora: Lanci eseguiti a 12.000 metri diedero per queste bombe da 150 Kg. Una striscia del 50 °/° uguale a quella del cannone da 305 m/m. Il raddrizzamento pel passaggio dal periodo della caduta a quello del volo planè avviene per effetto di una apertura dei timoni orizzontali, prodotta dal movimento di una cama (regolabile) azionata da un'elica rimorchiata, la quale è in moto durante il periodo della caduta. La telebomba dovrà arrivare ai 500 Kg. ed anche ai 1000 Kg. e sarà un'arma efficacissima pei dirigibili di grande cubatura, come sarebbe per esempio il dirigibile in progetto di 120.000 metri cubi, lungo 240 metri.

La telebomba applicata al lancio dei siluri da luogo all'aerosiluro: Il siluro viene sistemato entro un leggero tubo munito di ali e degli stessi congegni che guidano la telebomba nel suo tragitto aereo: Arrivando al mare per il funzionamento di un apposito congegno il siluro si libera del suo tubo alato ed entra in mare secondo la direzione della tangente alla traiettoria seguita dal complesso e subisce un arresto graduale: In mare si apre la leva di registro ed il siluro si mette in moto colla sua propria macchina. Durante il tragitto aereo, oltre al giroscopio della telebomba è in moto anche il giroscopio del siluro.

Il siluro aereo si può lanciare a 7 ./ . 8 Km. di distanza dal bersaglio,³¹ percorre il suo tragitto aereo ad una velocità da 3 ./ . 4 volte superiore a quella che i moderni siluri raggiungono sott'acqua.”³²

Stando al verbale, il colonnello Crocco non indicò la gittata della telebomba, ma da altri interrogati apprendiamo che era valutata in 10/20

chilometri: superiore a quella del telesiluro, come facilmente ci si aspetterebbe considerando che mentre per la bomba era prevista una caduta verticale sul bersaglio, per il siluro probabilmente era necessaria un'entrata in acqua con traiettoria relativamente piatta, propedeutica alla sua corsa di attacco.

Veniamo ora alle portaerei, che sono pur sempre l'argomento principale di questo lavoro. Chiaramente esse non rappresentarono un tema specifico dell'inchiesta, che era invece indirizzata all'Aviazione Navale nel suo complesso, ovvero intesa come insieme di tutti i mezzi aerei (terrestri, marittimi, lanciati da navi) che sarebbero serviti e di tutti i servizi e le installazioni ad essi necessari. Tuttavia si ritrova una esplicita annotazione al riguardo nelle parole pronunciate dal capitano di vascello Denti di Piraino, così riportate sul verbale:

“Circa gli apparecchi aerei installati sulle navi non crede pratico sistemare uno o due apparecchi su ogni grande nave; ma crede che soltanto la nave appositamente costruita per portare gli aerei sia di pratico impiego. Crede che una sola nave porta aerei per noi sarebbe poco, ne occorrerebbero almeno due.”

Dopodiché alla domanda se le portaerei avrebbero dovuto essere impiegate offensivamente o difensivamente, egli rispose che si sarebbe dovuto utilizzarle in azioni offensive.

Infine, una nota quasi divertente. Uno degli ultimi interpellati, l'onorevole Finzi, Deputato al Parlamento, rispose così alla domanda dell'ammiraglio Revel su quale aiuto l'aviazione civile avrebbe potuto fornire alla Marina:

“Assolutamente nessun aiuto; di aviazione civile per ora non c'è nulla. *Per carità la Marina non diminuisca la sua attività aerea in vista di un aiuto che nessuno, almeno per parecchio tempo, potrebbe darle!*”

³¹ In una tornata successiva di riunioni del Comitato (della quale ci occuperemo più avanti), a ottobre, il capitano di vascello Marisilia, Capo dell'Ispettorato di Aeronautica della Regia Marina, parlò invece di una gittata di 10/12 chilometri (AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_6*).

³² *Ibidem, Verbale Comitato Ammiragli 1922_60.*

Come riferito più sopra, l'inchiesta del Comitato Ammiragli portò alla stesura di una relazione indirizzata al Ministro della Marina e firmata il 16 maggio 1922. Si leggano ora alcuni passaggi salienti:

“IMPORTANZA DELL’AERONAUTICA NELLA DIFESA NAZIONALE.”

In base agli elementi raccolti ed alla discussione dei diversi argomenti il Comitato degli Ammiragli ritiene, che, nonostante i risultati conseguiti in America negli esperimenti di impiego dei velivoli contro navi, nonostante i numerosi scritti e pareri tendenti ad esaltare il valore delle forze aeree, queste non si possano ancora considerare di tale importanza da sostituirsi, anche in parte, negli effetti guerreschi, all’azione delle forze navali o di quelle terrestri.

Gli accennati esperimenti americani se hanno dimostrato che un forte peso di esplosivo, fatto brillare a pochi metri dai fianchi di navi del tipo pre=Jutland, né può determinare l'affondamento, hanno, d'altra parte, confermate le difficoltà di colpire, con bombe lanciate da velivoli, bersagli costituiti da navi in moto o che dispongano di mezzi di difesa antiaerea. Difatti se negli esperimenti citati si è ottenuta una percentuale massima di colpi utili fino al 30 %, quando il lancio delle bombe venne eseguito contro navi ferme e da quote comprese fra i 500 ed i 300 metri, detta percentuale si trova ridotta al 2 od al 3 % appena la nave bersaglio è in moto e la quota aumenta intorno ai 1200 metri (esperimenti contro la nave “IOWA” manovrata a distanza a mezzo delle onde hertziane). È da notare che l'accennata percentuale del 2 o del 3 % si ridurrebbe ancora in modo notevole se la nave attaccata mettesse in azione i suoi mezzi di difesa antiaerea i quali obbligherebbero il velivolo attaccante ad aumentare la quota ed a percorrere rotte, per dir così di sicurezza, quasi sempre non coincidenti con quelle più opportune per l'attacco.

Gli esperimenti americani, che si sono sommariamente riassunti, hanno dato motivo ad alcuni

tecnicici, competentissimi del materiale e della scienza aeronautica, di compilare *brillanti lavori nei quali è sostenuta la tesi che le forze aeree debbano, in avvenire, essere considerate come parte principale dei mezzi di azione bellica di una nazione. Ma è evidente che, a quegli scrittori, la visione tecnica del problema ha preso la mano sul ragionamento calmo e ponderato e li ha condotti a fare astrazione delle condizioni reali del combattimento, quando l'obbiettivo attaccato può mettere in azione potenti mezzi di difesa che vanno gradatamente perfezionandosi.*³³ Allorché si consideri tutto ciò e si pensi al fatto che durante la guerra nessuna unità navale di una qualche importanza fu distrutta dall'azione degli aerei talché, p.es., il “GOEBEN”, incagliato nei Dardanelli, e il “WIEN” e il “MONARCH” a Muggia non subirono danni dagli attacchi di molti velivoli, è facile concludere che l'arma aerea non può essere considerata, allo stato attuale della sua tecnica, che come un'arma ausiliaria di molto valore, il cui sviluppo non deve aver luogo con sensibile diminuzione dello sviluppo delle armi principali terrestri e navali.

NECESSITÀ DELL’AERONAUTICA PER LA MARINA =

Il nostro paese offre un ampio bersaglio agli attacchi aerei del nemico che possono provenire da Occidente e da Oriente. Le basi, delle quali il nemico può disporre per preparare la propria azione aerea contro di noi, sono relativamente vicine a tutti i nostri più importanti centri navali, di mobilitazione, industriali, e demografici, mentre lo sviluppo delle nostre coste è estesissimo. Non appena aperte le ostilità, l'attacco aereo sarà certamente sferrato contro gli accennati centri e contro tutte le nostre principali vie di comunicazione terrestri e marittime.

Emerge da ciò chiaramente la necessità di avere pronte, fin dal tempo di pace, le forze aeree occorrenti per esercitare allo scoppio delle ostilità, una

³³ Il riferimento sembra essere nuovamente a Giulio Douhet, anche se forse non esclusivamente.

pronta reazione non solo, ma anche per prevenire, se possibile, l'offesa aerea nemica, colpendone i punti di partenza, paralizzandone gli impianti e le basi a noi più vicine. L'organizzazione delle forze aeree del tempo di pace deve dunque essere preparata in modo tale da potersi sviluppare all'atto della mobilitazione fino a raggiungere, nel più breve tempo possibile, la forza e la efficienza previste dall'organico di guerra.

Ora, i mezzi, che occorre avere all'atto della mobilitazione e quelli che occorre sviluppare a partire da tale istante, non possono esserci forniti dall'aeronautica civile, la quale del resto in Italia non ha, si può dire, ancora mosso il primo passo e che in avvenire adotterà apparecchi che per il loro speciale impiego, non avranno in massima le caratteristiche di grande raggio di azione, di agilità di manovra, di rapidità nel prender quota, richieste nei velivoli destinati alle azioni belliche.

Dato ciò è evidente che la Marina deve pensare a provvedere direttamente alle sue forze aeree ed a preordinarle in modo da costituire, in pace un nucleo organico completo, intorno al quale si possano raggruppare, in caso di mobilitazione, gli altri elementi necessari per raggiungere gli effettivi di guerra.

OBBIETTIVI DELL'AERONAUTICA DELLA MARINA = CARATTERISTICHE DEL MATERIALE =

L'impiego in guerra delle forze aeree della R.Marina dovrà poter raggiungere i seguenti obiettivi :

a) = sorveglianza e cognizione di zone di mare prospicienti a particolari tratti di costa o di obbligato passaggio di forze navali avversarie, dirette a portare l'offesa sulle nostre costiere o sulle nostre linee di comunicazione;

b) = protezione e difesa dei nostri convogli di rifornimento;

c) = difesa delle basi navali, e di località costiere demograficamente o industrialmente importanti;

d) = *offesa contro le navi avversarie, in navigazione o raccolte nelle basi navali, e attacco delle basi navali e dei centri demografici e industriali costieri del nemico.*

Per il conseguimento del 1° e 2° obiettivo (sorveglianza e cognizione di zone di mare, protezione e difesa dei mezzi di rifornimento) si richiedono velivoli da difesa e da cognizione, ma non è da escludere in tali servizi un esteso impiego di aeronavi, per quelle zone di mare che per la loro ubicazione possono considerarsi immuni dalle improvvise irruzioni di velivoli nemici.

Il 3° obiettivo (difesa di basi navali e località costiere importanti) è più facilmente conseguito da aeroplani da caccia; ma se alla difesa si vuole aggiungere la possibilità di un'azione controffensiva e di inseguimento occorre altresì disporre di idrovolanti piccoli, maneggevoli e veloci.

Il 4° obiettivo e cioè l'offesa contro navi richiede l'impiego di bombe e di siluri. Per ragioni economiche conviene poi che lo stesso tipo di velivoli sia atto a portare una o due bombe con un peso di esplosivo adeguato a produrre serie avarie, oppure un siluro di sicura efficienza: l'apparecchio adatto a tal servizio può essere del tipo aeroplano, o del tipo idrovolante.

L'attacco delle basi navali e ai centri demografici e industriali, può essere devoluto agli apparecchi stessi destinati agli attacchi contro navi, ma si possono altresì sostituire ad essi apparecchi adatti a portare un maggior peso di esplosivo. In questo ultimo caso il velivolo dovrebbe essere del tipo aeroplano.

PIANO ORGANICO DEL MATERIALE DELLE FORZE AEREI DELLA MARINA =

Volendo ora fissare le linee generali organiche atte a soddisfare agli obiettivi sopra indicati, il Comitato è del parere che, per quanto riflette i velivoli si debba costituire il nucleo delle forze aeree di pace della Marina in massima a 264 apparecchi così suddivisi:

84 apparecchi da caccia

102 apparecchi da difesa

54 apparecchi da cognizione

24 apparecchi da attacco (siluranti)

Questi apparecchi dovrebbero essere distribuiti nelle stazioni di aviazione da tenersi attive in tempo di pace, nelle Piazze (o meglio nelle loro vicinanze)

di Spezia, Napoli, Brindisi e Pola. Ciascuna di queste stazioni dovrebbe costituire il centro di mobilitazione aerea rispetto a un determinato numero di altre stazioni da attivare in tempo di guerra. In ciascuna delle quattro stazioni centro di mobilitazione si terrebbero in pace, permanentemente in attività, per ciascun tipo, un numero tali di apparecchi da costituire tante sezioni quante sono le squadriglie previste per il tempo di guerra nelle stazioni dipendenti da mobilitare. (...)"³⁴

Le considerazioni riportate erano seguite da una particolareggiata tabella³⁵ con l'indicazione delle stazioni aeree principali e secondarie da stabilire lungo le coste italiane e con, per ciascuna di esse, tipi e numero di velivoli da assegnare e numero di sezioni e squadriglie da prevedere, in pace e in guerra. Si viene così a sapere che i 264 aerei del tempo di pace avrebbero dovuto essere incrementati in guerra a 792 (dei quali 252 da caccia e scorta, 306 da difesa, 162 da ricognizione e 72 siluranti). Essendo il piano da completarsi nel 1926, secondo le intenzioni dei compilatori, vi era anche un abbozzo di bilanci preventivi per i tre esercizi fiscali successivi, quindi fino al 1925-1926.

Ma torniamo a leggere la relazione, nella parte dedicata ai dirigibili:

"(...) Per quanto si riferisce alle aeronavi che, secondo si è detto precedentemente, potrebbero essere impiegate alla sorveglianza e ricognizione di zone di mare e alla protezione e difesa dei nostri mezzi di rifornimento, e cioè in operazioni, oltre che logistiche di indole tattica, giova notare che in base alle idee prevalenti nella guerra terrestre, il loro impiego non è più previsto nei mezzi difensivi ed offensivi del nostro Esercito. Nel caso delle operazioni in mare, per le quali si richiedono mezzi dotati di grandissima autonomia e di manovrabilità

sicura, un abbandono consimile finché almeno non sia realizzato il velivolo di grandissima autonomia non sarebbe per nulla giustificato.

(...)

L'aeronave deve dunque considerarsi, per le migliori che può subire in un tempo relativamente breve, come uno dei mezzi importanti delle forze aeree della Marina.

Ciò posto, pur non volendo istituire, fino da ora, per l'esercizio delle aeronavi un piano organico e completo come è quello studiato pei velivoli, esercizio che certamente riuscirebbe più costoso, si ritiene necessario che la Marina, intensivamente e con metodo, debba cercare di sviluppare e mantenere vivi tutti gli studi i quali possono condurre ad ottenere in avvenire un'aeronave rispondenti nel miglior modo ai requisiti desiderati. (...)"³⁶

Invece a proposito delle citate armi di caduta a lunghissimo raggio:

"ARMAMENTO DEGLI AEREI =

Il Comitato, specialmente in base al parere espresso dai tecnici interrogati, si è formato la convinzione che è necessario dare il maggiore incremento agli studi ed esperimenti tendenti a concretizzare le così dette armi plananti (Telebombe e telesiluri) le quali consentono ad un aereo di battere a distanza un obiettivo e rappresentano un'invenzione del tutto italiana. (...)"

Infine, nella nota sul personale aeronautico specializzato allegata alla relazione troviamo le previsioni del Comitato relative alla consistenza da assegnare ad esso. Gli effettivi sono chiaramente indicati in una particolareggiata tabella,³⁷ con suddivisione per categoria (ufficiali aviatori, piloti C.R.E.,³⁸ osservatori, motoristi aerei, motoristi co-

³⁴ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_61*.

³⁵ Vedi: Appendice n. 1.

³⁶ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_61*.

³⁷ Vedi: Appendice n. 2.

³⁸ Corpo Reale Equipaggi.

muni e montatori) e per sezione aerea, in pace e in guerra. Veniamo così a sapere che le forze aeree avrebbero dovuto disporre complessivamente di 1082 uomini nei tempi normali, da portare a 3952 in caso di mobilitazione, cui sommare, per i servizi direttivi, trentacinque tra ufficiali inferiori e superiori (sessanta durante un conflitto). A questi numeri avrebbero dovuto essere aggiunti quelli per il personale non specializzato assegnato ai reparti di volo e destinato a movimentazione e custodia dei velivoli e in generale a tutti i servizi necessari al funzionamento dei reparti stessi. Gli estensori rinunciarono invece a prevedere un quadro organico per le aeronavi, in attesa che si compissero gli studi ritenuti opportuni sulla specialità.

A conclusione della nota venne scartata recisamente l'eventuale creazione di un Corpo a parte di ufficiali per il servizio aeronautico, viste l'impossibilità di “assicurare un’adeguata durata di carriera e di posizione ad ufficiali che debbono poi lasciare la loro professione speciale in età relativamente giovane” e la “opportunità di fare soddisfare agli ufficiali le condizioni di imbarco occorrenti all'avanzamento”.³⁹ Considerazioni che sembrano riecheggiare la precisa scelta dell'ammiraglio Revel, compiuta al momento della creazione dell'Aviazione Navale e poi confermata nel 1917, di alternare i periodi di imbarco e di comando a quelli di destinazione ai reparti di volo, al fine di evitare che potessero crearsi barriere tra i servizi di mare e dell'aria.⁴⁰

L'inchiesta sul personale

Subito dopo i lavori sulle necessità dell'Aviazione Navale il Comitato si occupò del problema degli organici complessivi della Marina. Le adunanze, sempre in configurazione ordinaria, quindi con gli ammiragli Thaon di Revel, Millo, De Lo-

renzi e Simion, si tennero nei giorni 17, 18 e 22 maggio 1922 e portarono alla stesura di una relazione intitolata *Riduzioni delle spese militari*, datata 26 maggio e indirizzata al Ministro della Marina.⁴¹

I lavori originavano dalla richiesta del Ministro di:

“(...) avanzare “proposte concrete ed armoeniche di riduzioni nelle spese militari che non guastino la compagnie⁴² di quel nucleo di forze armate che dobbiamo avere, tenendo anche conto, che, se dalla Conferenza di Washington è rimasto sanzionato che la nostra Marina possa avere un terzo circa di quella britannica, i nostri effettivi dovrebbero ridursi a 33.000 uomini, tanto più che negli anni precedenti alla guerra la forza organica del C.R.E. era inferiore a tale cifra”. (...)”⁴³

Prima di analizzare la relazione del Comitato, è opportuno soffermarci un attimo su una considerazione di Thaon di Revel in risposta a una proposta dell'ammiraglio De Lorenzi formulata nella seduta del 18 maggio,⁴⁴ essendo strettamente attinente al tema di questo scritto. De Lorenzi avrebbe detto:

“Crede che, almeno per qualche anno, nell'intento di salvare il materiale navale che ci rimane: sarebbe forse opportuno ridurre i fondi previsti per i servizi aerei della Marina e destinare in caso parte di questi fondi alla flotta per modo che lo sviluppo della forza aerea non vada a detrimento dei necessari armamenti navali.”

Al che Revel avrebbe ribattuto:

“Non crede prudente sacrificare i servizi aerei a beneficio della flotta; poiché *se è presumibile che la flotta avrà sull'andamento della guerra mag-*

³⁹ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_61*.

⁴⁰ M. Angelozzi, U. Bernini, *Il problema aeronavale italiano...*, cit., pp. 16 e 17.

⁴¹ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_62b*.

⁴² Chiaramente la parola avrebbe dovuto essere *compagine*.

⁴³ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_62b*.

⁴⁴ *Ibidem*, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_62a*.

giore influenza che non l'aeronautica, è tuttavia accertato che le prime azioni in una prossima guerra saranno le azioni aeree: Non crede conveniente trascurare sia pure per poco tempo un mezzo di offesa che sarà il primo ad entrare in azione ed avrà grande efficacia sul morale delle popolazioni belligeranti. (...)"

Leggiamo ora alcuni passaggi della relazione sul personale, che risultano ancora decisamente attuali:

"ORGANICI ED EFFETTIVI DEGLI UOMINI SOTTO LE ARMI DELLA NOSTRA MARINA.

Nel 1910, quando coll'allestimento della R.Nave "DANTE ALIGHIERI" si cominciava a determinare l'attuazione dei piani organici del Ministro MIRABELLO i quali prevedevano l'impiego di grandi unità navali richiedenti equipaggi molto più numerosi che in passato, l'effettivo sotto le armi fu stabilito in 31.500 uomini, portato poi, nel 1911, a 33.600.

In quell'anno, nel mese di Ottobre, si iniziò la guerra Italo-Turca e l'effettivo fu aumentato, con i richiami sotto le armi, fino a raggiungere, nel 1912, i 42.000 uomini.

Nel 1913, cessate le ostilità con la Turchia, fu stabilito un piano organico che prevedeva 33.000 uomini, ma, in realtà, si ebbe sotto le armi un numero molto maggiore perché l'assetto da dare alle nuove Colonie richiese pur sempre, lungo le loro coste, l'impiego di numerose unità navali, ed a tutto ciò si provvide col mantenere sotto le armi alcune classi già richiamate: in tal condizione di cose si continuò anche durante l'anno 1914. Per quest'ultimo anno era stato previsto un organico di 38.800 uomini, senza alcuna previsione della guerra Europea e basandosi perciò sulle normali occorrenze di pace: nel Settembre 1914 cominciarono i grandi richiami delle classi congedate e il contingente andò successivamente aumentando fino a raggiungere l'effettivo di guerra. Da quanto

si è esposto risulta evidente che l'organico ultimo, stabilito prima della guerra e senza tener conto dello scoppio di questa, era notevolmente superiore a 33.000 uomini.

Al 1° Aprile 1922 l'effettivo sotto le armi dei sottufficiali e militari del C.R.E., compresi gli allievi, risultava di 46 mila uomini: ora esso è in via di graduale diminuzione per i congedamenti, talché, fra giorni, sarà ridotto a circa 40 mila uomini. (...)"⁴⁵

Dopodiché gli estensori presentavano un confronto con le Marine di Gran Bretagna, Stati Uniti e Francia. Al Comitato risultava che la prima, la Marina britannica, avesse in servizio al primo aprile 1922 un totale di 118.500 uomini, con la previsione di scendere a 98.500. Nella relazione veniva però fatto presente che tali numeri non erano direttamente raffrontabili con quelli italiani, dal momento che il personale presso tale Forza Armata veniva computato diversamente e che differenti erano anche le attribuzioni: in sostanza quelli erano i numeri della sola forza combattente e dei servizi ad essa direttamente afferenti. Per la Marina statunitense risultavano al 1921 127.000 uomini, da ridursi a circa 90.000: numeri che "date le condizioni di potenza e di ordinamento della Marina Americana" gli ammiragli italiani ritenevano "equipollente a quello già indicato nella Marina Inglese".⁴⁶ L'organico della Marina francese, la più simile a quella italiana per dimensioni e attribuzioni, risultava invece essere al 1922 di circa 52.000 uomini, quindi comunque nettamente superiore ai 40.000 nazionali.

La relazione proseguiva poi così:

"GLI EFFETTIVI DELLA NOSTRA MARINA IN RELAZIONE COI SUOI BISOGNI = POSSIBILITÀ = ECONOMIE =

I dati comparativi fin qui esposti dimostrano che, per quanto si riferisce agli organici ed effettivi del personale, la nostra Marina si trova in condizioni inferiori a quelle delle Marine Estere.

Esaminando ora il problema della nostra poten-

⁴⁵ Ivi.

⁴⁶ Ivi.

zialità marittima nel suo aspetto più generale, si presentano, come più urgenti, due necessità da soddisfare, e cioè:

1° = conservare quel materiale che si possiede e che si ritiene strettamente utile, mantenendolo in piena efficienza;

2° = provvedere al rinnovamento del naviglio e del materiale in genere man mano che quello posseduto diventa inservibile.

A quest'ultimo riguardo bisogna tener presente che più di metà del nostro naviglio leggero dovrà, fra sei o sette anni, essere radiato.

Il fare fronte alla prima necessità è una questione di personale da risolversi nell'ambito dell'amministrazione ordinaria e corrente, ma *il fare fronte alla seconda necessità è una questione di milioni da risolversi con stanziamenti straordinari* e cioè compiendo uno sforzo che per intensità ed importanza, non potrà essere inferiore a quelli che i Ministri SAINT BON, BRIN e MIRABELLO richiesero ed ottennero dal Paese per condurre la nostra Marina a quell'efficienza che fu prima causa della vittoria.

In questa condizione di cose si presenta, come logica conseguenza, l'obbligo di salvare almeno quanto ora esiste di efficiente fino al momento in cui si dovrà procedere al rinnovamento del materiale, ma ciò non è possibile se si ha l'intendimento di attuare decise riduzioni del personale.

Con l'effettivo oscillante tra i 40 e i 46 mila uomini risulta infatti che non si è potuto pienamente provvedere a tutte le esigenze della nostra Marina nelle condizioni del presente ordinamento. Per conseguire quindi delle economie è indispensabile apportare all'accennato ordinamento quelle modifiche che appaiono possibili.

(...)

Il Comitato degli Ammiragli (...) riconosce (...) *che l'effettivo degli uomini da mantenere nella nostra Marina sotto le armi debba essere fissato a circa 42 mila*, qualora si introducano nel nostro ordinamento militare marittimo alcune convenienti modificazioni e *che non si possa e non si debba*,

senza compromettere il compito affidato dal Paese alla Marina, scendere al di sotto dell'accennata cifra. (...)”⁴⁷

Dopodiché, elencando i criteri cui attenersi per conseguire le indicate economie di personale, veniva esplicitamente precisato:

“(...) S'intende che gli effettivi di armamento e di manutenzione debbono essere sempre mantenuti al completo. (...)"

Noi, sorvolando sulla parte successiva della relazione, dedicata agli operai degli arsenali e degli stabilimenti di lavoro (ammontanti a circa 16.500 alla data della redazione) e anch'essa comunque molto attuale, giungiamo alle conclusioni del testo in esame, dove possiamo leggere:

“(...) Ben altro occorre alla Marina.

La Commissione che nel 1863, in base a voto del Parlamento, fu incaricata degli STUDI PER LA COMPILAZIONE DI UN PIANO ORGANICO DELLA MARINA ITALIANA, concludeva la sua Relazione mettendo in evidenza che *scopi delle FORZE NAVALI* dovessero essere il mantenimento della preponderanza politica dello Stato e *la protezione degli interessi marittimi del Paese sparsi in ogni parte del globo* ed aggiungeva:

“Adeguatamente a codesti scopi che richiedono l'azione continua, l'esercizio perenne delle Forze Navali, devono essere svolti i mezzi, discussi ed instaurati i principi. La Marina ha quindi bisogno di un Codice fisso che le dia forma, consistenza e stabilità nelle sue istituzioni e nei suoi fondamentali ordinamenti; che le imprima movimento di vita; che ne determini l'azione; che ne segui il destino” .=

Tali criteri, che nel 1863 valsero ad imprimere alla nostra Marina il movimento di ascesa verso un'efficienza sempre maggiore, hanno vita ancora

⁴⁷ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_62b*.

oggi che gli ordinamenti marittimi debbono, in seguito alle mutate condizioni politiche ed economiche del Paese ed alla conclusione di altri patti internazionali, ricevere un assetto del tutto nuovo. E perché tale assetto possa conservare all’Italia il suo posto tra le potenze marittime, conquistato col valore e col sangue di tanti suoi figli, è necessario esso sorga su basi solide e si sviluppi senza continui tentennamenti, con metodo e in modo deciso. Ancor oggi occorre dunque quel *Codice* (di cui la Commissione del 1863 segnava le linee) che definisca il compito e di conseguenza i limiti della nostra Marina e ne tracci l’ordinamento.

Quando un simile lavoro organico sia svolto razionalmente e con rigore e stabilizzato in una legge, la Marina potrà riacquistare gradatamente il suo regolare sviluppo senza dover ricorrere a quei provvedimenti di improvvisazione che pur soddisfacendo in apparenza alle esigenze del momento, finiscono per essere, prima o poi, cause di perturbazioni organiche e di maggiore dispendio.”⁴⁸

Così terminava la relazione intitolata *Riduzioni delle spese militari*, del 26 maggio 1922.

L’inchiesta sul programma navale

Il Comitato condusse un’altra importante serie di lavori tra il 10 e il 19 ottobre 1922, occupandosi di numerosi argomenti di ordine programmatico e organizzativo, il principale dei quali fu sicuramente il programma navale da adottarsi per gli anni a venire. In quell’occasione l’alto consesso operò come Comitato Plenario degli Ammiragli,⁴⁹ ovvero a ranghi al completo, comprendenti l’ammiraglio Thaon di Revel e i vice ammiragli Cagni,

Millo, Solari, Acton, Simonetti, Biscaretti di Ruffia e Simion; presero parte inoltre alle adunanze alcuni altri ufficiali, come il sotto ammiraglio Chelotti, Sotto Capo di Stato Maggiore, e il tenente generale del Genio Navale Carpi, ma oltre a non firmare i documenti rimasti agli atti, non risulta essi abbiano partecipato alle votazioni. I lavori furono serrati, con sedute quotidiane e spesso doppie, una antimeridiana e una pomeridiana. Al termine del ciclo di riunioni vennero stilate alcune relazioni, la più importante e potenzialmente interessante delle quali, quella appunto sul programma navale, non venne però allegata ai verbali in quanto considerata di carattere riservatissimo;⁵⁰ di interesse specifico per il tema di questa ricerca ce ne sono invece pervenute due, intitolate *Fornitura di aeronavi per la Marina*⁵¹ e *Programma di costruzione di apparecchi di aviazione per la Marina*.⁵²

Il primo argomento all’ordine del giorno fu il programma navale, al cui riguardo erano state predisposte dal Capo di Stato Maggiore⁵³ tre relazioni, intitolate rispettivamente *Studio del programma navale*, *Studio sulla dislocazione delle forze navali in caso di guerra* e *Studio sull’assetto militare marittimo dell’Italia*, che vennero lette assieme a uno scritto dello stesso commentante il bilancio della Marina francese. Invece il Capo di Stato Maggiore, come apprendiamo dai verbali, non aveva ancora predisposto un programma per l’aviazione, ma solo “fatto degli studi circa una provvisoria sistemazione”⁵⁴ della stessa. Nessuno dei testi citati venne allegato ai resoconti delle riunioni, per cui non sappiamo cosa in essi esattamente si proponesse, così come non sappiamo quale fosse il parere conclusivo del Comitato riguardo al programma navale, mancando appunto

⁴⁸ Ivi.

⁴⁹ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_6*.

⁵⁰ In coda alla raccolta degli atti dell’inchiesta venne prevista una sezione ove allegare tutte le relazioni predisposte dal Comitato, lasciandovi un apposito spazio vuoto (rimasto poi tale) per una eventuale futura aggiunta di quella presumibilmente intitolata *Programma Navale*. Di conseguenza tale scritto si trova altrove nell’archivio (sempre che esista ancora). Archivio USMM, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_6*, cit.

⁵¹ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, fascicolo 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_9*.

⁵² AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, fascicolo 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_10*.

⁵³ Si trattava sempre dell’ammiraglio De Lorenzi, che aveva partecipato alle sedute del Comitato della primavera precedente, ma che non fu presente in queste (immagino perché l’assemblea era chiamata a pronunciarsi su quanto da lui predisposto).

⁵⁴ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_6*.

la relativa relazione. Dall'andamento della discussione possiamo comunque intuire che la proposta consistesse nel breve termine in una rinuncia a costruire grandi navi (in linea con quanto stabilito a Washington) e che, secondo le parole dell'ammiraglio Chelotti:

“(...) il Capo di Stato Maggiore si sia preoccupato in primo luogo del fatto che tra breve la Marina sarà quasi sprovvista di navi per l'esplorazione ed abbia dichiarato essere necessario procedere subito alla costruzione di 3 incrociatori leggeri di 10.000 tonnellate,⁵⁵ di esploratori leggeri, di C.T.⁵⁶ e di sommergibili dei vari tipi, compreso un gruppo di unità capaci di portare l'offesa subacquea nell'oceano atlantico sulle vie di rifornimento del nostro probabile nemico. (...)”⁵⁷.

I membri del Comitato si dichiararono quasi tutti concordi su gran parte del programma, tranne che sugli esploratori leggeri. Per esempio, l'ammiraglio Acton disse:

“(...) Approva il proposito di non intraprendere per ora la costruzione di navi da battaglia, approva gli incrociatori leggeri da 10.000 tonnellate e crede che questo tipo di nave risponda bene allo scopo sia per la crociera a largo raggio sia per appoggiare i C.T., nell'attacco diurno e soprattutto di sostenerli al ritorno dell'azione. Egli ritiene invece che l'esploratore leggero sia troppo vulnerabile e non trova giusto che si colochi tanta potenza di macchina e tanta potenza offensiva sopra uno scafo che può essere messo fuori combattimento come un semplice C.T.; propende per la sospensione di questo tipo, vorrebbe che si passasse direttamente dall'incrociatore leggero al C.T. (...)"

Di avviso diverso sulle navi da battaglia era l'ammiraglio Cagni, che così si espresse:

“(...) nel compilare un programma bisogna attenersi alle armi ed ai mezzi che esistono non a quelli che si suppone sorgeranno in avvenire. Nel programma che si sta studiando si nota la tendenza generale a rimandare all'avvenire la costruzione di grandi navi; si scarta, in sostanza, proprio il tipo che richiede maggiore preparazione. Adottando questa linea di condotta, fra dieci anni la nostra flotta sarà composta di soli C.T.; Osserva che proporsi di ritardare la costruzione delle grandi navi per accumulare i fondi relativi col proposito di spenderli in avvenire, equivale a rinunciare per sempre a possedere delle grandi navi : Tutte le Marine hanno ed avranno sempre le navi da battaglia; l'idea di rinunciare temporaneamente alle navi maggiori è errata, e sarebbe un grave pericolo per la nostra marina se questa idea il Comitato Ammiragli la facesse sua. (...)"

Nel merito del programma navale non si riesce a dire di più, sulla base dei verbali del Comitato. Non sappiamo quindi se in esso vi fossero previsioni o anche solo considerazioni di un qualche tipo a proposito delle portaerei. Sul piano generale abbiamo comunque una conferma di un aspetto noto e riportato in molti testi di storia: la programmazione era esplicitamente indirizzata a contrastare la Francia, considerata la principale e più probabile fonte di minacce. Sul piano del metodo da seguire nella pianificazione strategica, ci resta invece una interessante considerazione espressa da Thaon di Revel. Egli infatti in risposta all'ammiraglio Cagni, il quale aveva rilevato come non fosse “logico considerare sempre e soltanto la guerra navale su tutti i fronti” e che sarebbe invece

⁵⁵ Il riferimento mi sembra chiaramente agli incrociatori tipo “Washington”, che nei verbali dei primi tempi successivi alla Conferenza venivano appunto definiti leggeri, mentre in quelli degli anni a seguire iniziarono a essere considerati pesanti (sempre che invece in quel momento non si prevedessero navi con artiglierie di calibro inferiore al 203, il massimo consentito dagli accordi internazionali e che venne poi effettivamente installato sulle unità; ma nei verbali la cosa non è specificata).

⁵⁶ Cacciatorpediniere.

⁵⁷ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_6*.

convenuto “esaminare a fondo il nostro problema marittimo sotto tutti gli aspetti e di dedurne quindi le linee del programma navale che naturalmente ne scaturiranno”, osservò che:

“(...) invece di cominciare collo studio di uno o più scacchieri marittimi, si debba anzitutto studiare il nostro più probabile nemico ed indagare che cosa egli sia capace di fare in un conflitto con noi.”⁵⁸

Al che l’ammiraglio Acton disse:

“(...) in una guerra futura oltre ad occuparci dello scopo principale: distruzione della flotta nemica, dovremo sostenere una lotta secondaria ma tuttavia di grande importanza per assicurare al Paese i rifornimenti dal mare.”

Dopo essersi occupati del programma navale gli ammiragli si dedicarono al programma aereo per l’esercizio fiscale 1922-1923. Come primo atto venne letta la relazione del 16 maggio (*Ordinamento del Servizio Aeronautico della R^a Marina*) redatta dal Comitato Ordinario, che fu accolta con favore dal Comitato Plenario e che diversi membri proposero di allegare alla documentazione che sarebbe stata inviata al Ministro a fine lavori, dopodiché passarono alla discussione. Di questa mi limito a riportare due passaggi, che giudico utili per aiutarci a comprendere il punto di vista dell’assemblea nel suo complesso, il primo, e dell’ammiraglio Revel nello specifico, il secondo. Il primo è un intervento dell’ammiraglio Millo volto alla “normalizzazione” di quanto attenesse ai velivoli, che venne fatto proprio dal Comitato nell’elaborato finale (come vedremo):

“Ricordando una proposta fatta altra volta, fa voti che l’Ispettorato di Aeronautica passi nuovamente a fare parte dello Stato Maggiore e che l’aeronautica entri nella pratica normale

della marina; consiglia di separare dagli uffici del R° Esercito tutta la parte delle esperienze che si riferisce ai velivoli lanciasiluri.”

Il secondo è uno scambio tra Cagni e Revel, cui poi aggiunse alcune battute Millo. Le parole del primo furono:

“Invita il Comitato a considerare l’opportunità di non prendere nessuna decisione importante circa l’aviazione finché non sia decisa la massima fra le questioni che riguardano le forze dell’aria: La questione cioè se si arriverà presto ad una armata dell’aria autonoma, oppure se in definitiva continueremo ad avere le forze aeree divise fra Esercito e Marina.”

Al che l’ammiraglio Revel:

*“Afferma l’importanza di non trascurare le forze aeree della Marina neppure per un istante: Fa osservare che se la Marina attende che le forze di aviazione che le occorrono le siano servite dal futuro ministero dell’aria si espone a gravissimi rischi: Insiste nel principio che la Marina ha il dovere di fare da sè e di fare subito in materia aerea.”*⁵⁹

L’ammiraglio Millo fece invece notare che in Gran Bretagna, ove le forze aeree autonome erano già state istituite da tempo, sembrava il sistema avesse dato cattiva prova e si stesse ormai delineando “molto forte la tendenza a dividere nuovamente l’aeronautica fra l’Esercito e la Marina”. Noi sappiamo che questo alla fine non avvenne, ma anche quanta fatica fece in conseguenza di ciò la Marina britannica a disporre di un’aviazione imbarcata e quanto terreno perse nel campo rispetto alle Marine di Stati Uniti e Giappone⁶⁰ (Stati nei quali l’Aeronautica indipendente venne creata solo dopo la Seconda guerra mondiale).

Ma ora andiamo a leggere le due relazioni sulle

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Ibidem.

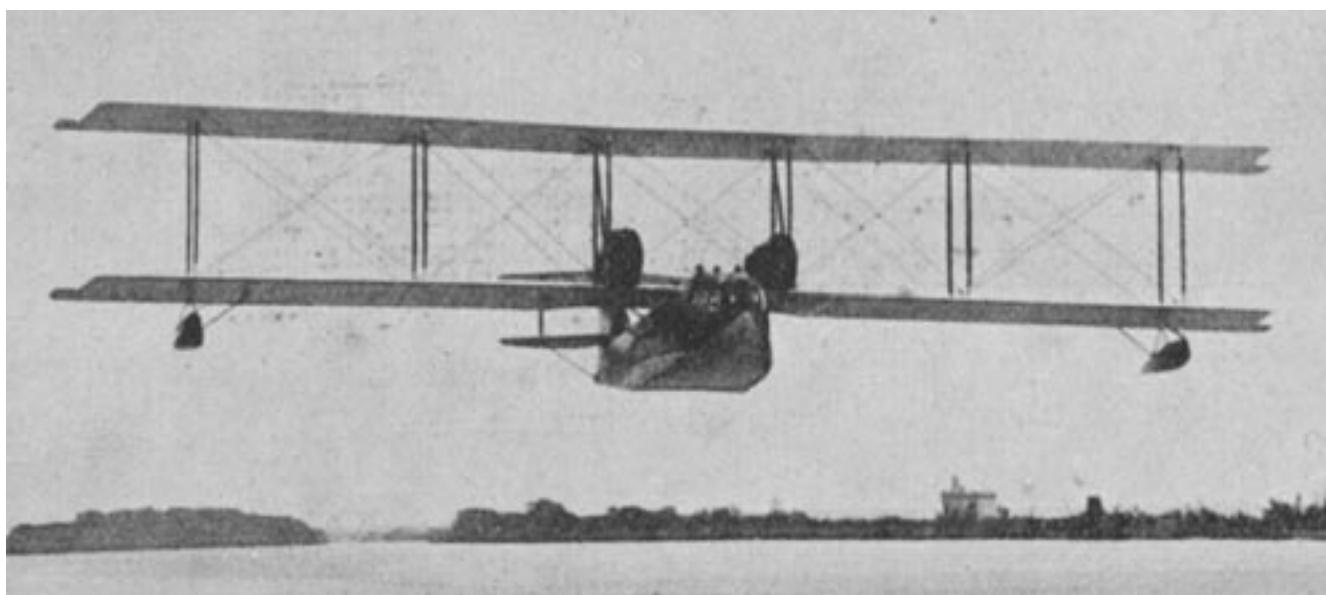
⁶⁰ A. Flamigni, *Evoluzione del potere marittimo...*, cit.; p. 199.



Idrovolante quadrimotore Bastianelli P.R.B. 1 (immagini da www.airwar2.ru e da «L'Aéronatique», August 1921, via Wikimedia Commons).

Progettato per la società Bastianelli dall'ingegner Luigi Pegna, già ufficiale del Genio Navale e futuro direttore tecnico della Piaggio, il P.R.B. 1 era un velivolo progettato per il trasporto su rotte transoceaniche, utilizzabile anche come bombardiere, silurante e riconoscitore a lungo raggio.

In valutazione nel primo dopoguerra da parte della Regia Marina, collaudato con successo e oggetto anche di un diffuso interesse internazionale, il velivolo rimase senza seguito a causa della successiva mancanza di ordini da parte della Regia Aeronautica.



questioni di aeronautica. Nella prima, *Fornitura di aeronavi per la Marina*, il Comitato degli Ammiragli si esprimeva favorevolmente sulle proposte formulate dall'Ispettorato Aeronautico e approvate dal Capo di Stato Maggiore. Si trattava dell'acquisto di un dirigibile semirigido sperimentale di tipo "N", di circa centosette metri di lunghezza e 19.000 metri cubi di volume, da destinare a:

"(...) quella serie di esperimenti che il Comitato Ordinario degli Ammiragli, nella sua relazione del 16 maggio c.a. proponeva fossero eseguite, con dirigibili di circa 17000 m³, per potere giungere alle caratteristiche strutturali delle aeronavi di maggior cubatura (intorno ai 60.000 m³) occorrenti in guerra. (...)"⁶¹

e di uno d'addestramento di tipo "P.V." in sostituzione di uno simile perduto per incidente. Seguiva una raccomandazione a provvedere ai ricoveri per le aeronavi, affinché fossero adeguati alle necessità.

Nella seconda relazione, *Programma di costruzione di apparecchi di aviazione per la Marina*, venivano invece approvati i proposti acquisti di aerei:

- quattro idrovolanti di tipo diverso, "atti a portare siluri o bombe",⁶² procurati "da ditte diverse a scopo di esperimento, in guisa da poter poi definire il miglior tipo da adottare in seguito";
- il grande idrovolante "P.R.B.",⁶³ con abbondanza di "materiale residuato da altri apparecchi simili non costruiti dalla Ditta Bastianelli, in guisa da potere modificare radicalmente e quindi esperimentare";⁶⁴ obiettivo era valutare se tale grande velivolo potesse essere impiegato come bombardiere pesante e come silurante, nonché per l'esplorazione a lungo raggio;
- due ulteriori "P.R.B.", subordinatamente all'esito delle prove;

- sei idrovolanti SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia) di tipo "S.16 bis"⁶⁵ da destinare al bombardamento.

Il Comitato concludeva poi così:

"(...) Fa voti affinché con ogni intensità siano svolti gli esperimenti intesi ad ottenere un siluro con sicurezza resistente all'urto cui in ogni caso deve essere soggetto nel lancio dei velivoli e che siano eseguiti prove per stabilire le percentuali dei colpi utili nel caso di bombardamento aereo di un determinato bersaglio.

Il Comitato fa poi rilevare che su quanto riflette le condizioni tecniche del materiale da acquistare esposte dal programma, dovrà essere richiesto il parere degli enti tecnici della nostra Marina (Comitato progetti delle navi e Commissione Permanente per gli esperimenti del materiale da guerra: ciascuno per la parte di sua competenza) e che altrettanto dovrà farsi nei riguardi delle condizioni amministrative dell'acquisto presso gli organi consultivi competenti, in base alle prescrizioni in vigore sull'argomento. Il Comitato ha creduto rilevare quanto ora si è esposto perché *ritiene debba il materiale aeronautico essere considerato, nei riguardi tecnici ed amministrativi, alla stregua degli altri materiali.*"⁶⁶

Queste ultime in pratica sono le parole dell'ammiraglio Millo che abbiamo letto poco sopra. Sono anche espressione di un punto di vista della Marina costante nel tempo nei confronti del materiale aeronautico, ovvero il considerarlo alla stregua di qualunque altro materiale; un punto di vista (come abbiamo già visto) radicalmente diverso da quello delle Aeronautiche, per le quali normalmente l'aereo è "un'arma diversa dalle altre".⁶⁷

Sulle molte altre questioni di cui il Comitato a

⁶¹ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_9*.

⁶² AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_10*.

⁶³ Si trattava di un idrovolante di circa trenta metri di apertura alare, monoscafo, biplano con doppi piani di coda. Ne venne realizzato un solo prototipo (quello a cui si fa riferimento nei verbali), dopodiché il progetto fu abbandonato e la ditta costruttrice fallì.

⁶⁴ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_10*.

⁶⁵ Idrovolante monoscafo, biplano, monomotore con elica spingente, con apertura alare di circa quindici metri.

⁶⁶ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_10*.

⁶⁷ A. Flamigni, *Evoluzione del potere marittimo...*, cit., p. 197.

seguire si occupò sorvoleremo, non essendo strettamente attinenti al nostro tema. Mi limito a riportare solo un ordine del giorno approvato all'unanimità dagli ammiragli dopo aver ascoltato un alto funzionario diplomatico:

“Il Comitato degli Ammiragli dopo udite le dichiarazioni di S.E. il Senatore CONTARINI Segretario Generale del Ministero degli Affari Esteri, sulla situazione internazionale presente e sulla posizione dell’Italia in questa situazione, si convince sempre maggiormente della impellente necessità di dotare il Paese di un apparecchio navale conforme al programma che ha compilato e che risponde alle necessità di questa situazione.”⁶⁸

A giudicare da queste parole, sembra difficile pensare che tale programma potesse limitarsi ai tre incrociatori da 10.000 tonnellate e al naviglio sottile. In mancanza della relativa documentazione, possiamo immaginare che quelle nuove unità fossero semplicemente le prime da finanziare, nell’ambito di un piano organico di ben più ampio respiro e con un orizzonte temporale di diversi anni.

La nostra lunga analisi dei verbali delle riunioni del 1922 del Comitato Ammiragli si conclude qui. Abbiamo potuto constatare che la discussione spesso verté su questioni attinenti all’impiego dei velivoli nella guerra navale, non abbiamo però trovato che pochi riferimenti diretti alle portaerei.⁶⁹ In compenso l’indagine si è rivelata interessante per le tante considerazioni di vario ordine sul potere marittimo che ci ha permesso di leggere, che ho valutato opportuno qui riportare.

Subito dopo il termine della tornata di adunanze dell’ottobre 1922 l’ammiraglio Thaon di Revel assunse l’incarico di Ministro della Marina nel primo Governo Mussolini, concludendo di fatto la sua attività di Presidente del Comitato Ammiragli. Dalle carte analizzate risaltano l’autorevolezza del personaggio di fronte ai membri dell’assemblea e a tutti coloro che vennero consultati nel corso delle indagini, la sicurezza con cui egli condusse i lavori, nonché la determinazione nel patrocinare la causa dell’Aviazione Navale, che evidentemente considerava fondamentale affinché la Marina potesse svolgere al meglio i suoi compiti negli anni a venire.

Le riunioni del Comitato Ammiragli del 12 e 13 giugno 1923

Siamo così giunti alla più volte citata “fatidica” riunione del 12 giugno 1923,⁷⁰ nella quale il Comitato Ammiragli fu chiamato a pronunciarsi sulle portaerei. L’assemblea nell’occasione era composta dai vice ammiragli Cagni (Presidente) e Solari e dal contrammiraglio Ducci quali membri ordinari, nonché dal contrammiraglio Gambardella quale membro straordinario senza voto; presero inoltre parte alla discussione, ma senza possibilità di votare, i vice ammiragli Acton, Simonetti e Biscaretti di Ruffia. Ne consegue che si trattava del Comitato Ordinario.⁷¹

La seduta traeva origine, come era consuetudine, da una richiesta specifica del Ministro della Marina, che in quel momento era appunto l’ammiraglio Revel: si trattava del “dispaccio n.10976 in data 9 corrente mese (...) sulla convenienza di for-

⁶⁸ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1922, *Verbale Comitato Ammiragli 1922_6*.

⁶⁹ Nel libro *Le portaerei italiane...* (cit.) di Michele Cosentino, che ho potuto consultare solo dopo la mia indagine presso l’archivio dell’Ufficio Storico della Marina, si fa riferimento a una *Cartella “Portaerei”* (Note n. 27 di pag. 37, n. 33 di p. 39, n. 44 di p. 54) distinta dai fascicoli che raccolgono i verbali del Comitato Ammiragli, ma nella quale, secondo l’autore, sarebbero presenti alcuni verbali di tale assemblea. Siccome egli cita diversi resoconti di riunioni che non mi sembra di aver trovato nella mia indagine nel fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, mi è sorto il dubbio che nel tempo alcuni di questi possano essere stati trasferiti dalle apposite raccolte alla menzionata cartella, senza lasciare indicazione dello spostamento. Personalmente non ho ancora avuto modo di indagare sulla questione.

⁷⁰ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1923, *Verbale Comitato Ammiragli 1923_28*. Vedi: Appendice n. 3.

⁷¹ La considerazione (che mi sembra sottostimata ad oggi dalla storiografia) è di una certa importanza nella ricostruzione dell’andamento della vicenda delle portaerei italiane, consentendo di meglio comprendere chi prese ufficialmente le successive varie decisioni; più difficile, naturalmente, resta capire realmente perché queste venissero prese e quali rapporti di forza sottostessero eventualmente ad esse.

nire alla R. Marina navi porta aerei e sul tipo da prescogliere per tali navi”.⁷² La riunione iniziò alle 9:00 e la discussione sulle portaerei durò due ore, fino alle 11:00.

Il seguente passaggio, posto all'inizio del citato verbale (la cui trascrizione completa è riportata in appendice), è in assoluto quello di maggiore importanza ai fini del presente lavoro:

“(...) Il Comitato fa innanzi tutto presente che, mentre nel citato dispaccio di Ministro sembrerebbe che la nave porta aerei debba essere costruita principalmente per avere *la possibilità di poter portare sin dai primi giorni dell'apertura delle ostilità “un'offesa decisa, rapida, violenta, ininterrotta, spinta a fondo contro le basi nemiche, i suoi centri di rifornimento industriali, i suoi centri demografici, le sue linee di comunicazioni.....”*⁷³ ritiene che per poter ottenere risultati efficaci in azioni di questo genere, sia necessario disporre di un numero di velivoli così grande da non poter essere paragonato al numero di apparecchi che possono essere trasportati con una nave porta aerei. (...)"⁷⁴

Il testo virgolettato al suo interno, tratto evidentemente dal dispaccio di Thaon di Revel al Comitato, rappresenta la più esplicita espressione del pensiero dell'Ammiraglio riguardo alla questione in oggetto che abbia rinvenuto. Purtroppo il verbale della riunione non contiene il testo completo del suddetto dispaccio, che sarà opportuno reperire, se ancora esistente. Il passaggio mi sembra comunque sufficiente a una prima conferma delle ipotesi formulate.

Il resoconto dell'adunanza prosegue poi così:

“(...) Il Comitato inoltre fa presente che mentre, *nei riguardi di bombardamenti di obiettivi terrestri, la necessità di possedere una*

nave porta aerei deriva essenzialmente dall'attuale limitato raggio di azione dei velivoli, e che quindi tale necessità, per il prevedibile notevole aumento di autonomia dei velivoli, verrà ben presto a scomparire, invece essa nei riguardi del disimpegno dei servizi aerei inerenti alla Squadra, ed alle particolari esigenze della guerra sul mare continuerà a sussistere in tutta la sua importanza anche quando i velivoli avranno raggiunto una autonomia notevolmente superiore all'attuale. (...)"

Il condizionare la necessità di disporre di una portaerei all'autonomia dei velivoli basati a terra, in relazione all'eventualità di attacchi verso obiettivi terrestri, fa sospettare una sostanziale diversità di vedute (ma forse in realtà una diversa profondità di comprensione delle necessità del potere marittimo) tra Revel e gli ammiragli che componevano il Comitato in occasione della riunione di cui stiamo trattando: se si dispone di navi porta velivoli adeguate ad attaccare il territorio nemico, si sarà sempre in grado di operare a tal fine oltre il raggio d'azione dei bombardieri basati a terra, qualunque esso sia.

Tornando al verbale, a seguire leggiamo:

“(...) Per le varie considerazioni sopra riportate il Comitato all'unanimità esprime *il parere che tale nave debba essere costruita con lo scopo precipuo di essere impiegata per la guerra sul mare e che il suo impiego per eseguire bombardamenti di obiettivi terrestri dovrà invece essere considerato come occasionale e secondario*.

Passando a discutere quale tipo di nave porta aerei si ritenga più opportuno scegliere per la costruzione di *una prima unità, da considerarsi essenzialmente come sperimentale*, il Comitato all'unanimità esprime il parere che tale nave, sia per ragioni di spesa, e sia per mante-

⁷² AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1923, *Verbale Comitato Ammiragli 1923_28*.

⁷³ Chiaramente è questo il passaggio cui si fa riferimento nel libro *Il problema aeronavale italiano...* (cit.; p. 54). Possiamo constatare che gli autori, Angelozzi e Bernini, non lo riportarono letteralmente, tuttavia ne trasmisero il significato con precisione.

⁷⁴ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1923, *Verbale Comitato Ammiragli 1923_28*.

nersi al disotto delle 10 mila tonnellate Standard, onde, evitarne l'inclusione nelle 60 mila tonnellate assegnate all'Italia dal Trattato di Washington, debba venire costruita con lo scopo di essere *impiegata unicamente come nave porta aerei, escludendo cioè la sua eventuale utilizzazione come Esploratore*; perciò, mentre esprime il parere che si debba sistemare su di essa il maggior numero possibile di apparecchi compatibile con il suo dislocamento e comunque un numero non inferiore a 20, e dotarla di larga autonomia e di velocità non inferiore alle 30 miglia, propone altresì che a tale scopo siano ridotti al minimo la protezione e l'armamento, limitando quest'ultimo a cannoni di calibro non superiore al 152/50 e rinunciando alla sistemazione di tubi lancia siluri. (...)"

La parte del verbale relativa alla discussione sulle portaerei si conclude qui.⁷⁵

A quel punto gli ammiragli Acton, Simonetti e Biscaretti si ritirarono, secondo la registrazione, e il Comitato passò a occuparsi "del tipo di siluri da scegliere per le nuove unità" navali (quindi distinti da quelli in sviluppo per l'impiego dai velivoli). Riguardo a questi apprendiamo che:

"(...) il Comitato, considerata la enorme difficoltà di procurarsi sia al presente che in un prossimo avvenire siluri del calibro di 600 m/m, vista la necessità di una pronta decisione nella scelta di un tipo di siluro per poter continuare la costruzione già in corso, od approvata, di sommergibili e C.T., (...) esprime all'unanimità il parere che si adotti il siluro del calibro

da 533 m/m con carica non inferiore ai 250 Kg., velocità non inferiore alle 40 miglia per la corsa di 4 mila metri e con corsa massima non inferiore ai 15 mila metri. Il Comitato propone inoltre che si continui lo studio del siluro da 600 m/m. (...)"⁷⁶

Terminata la lettura del verbale del 12 giugno, si deve riferire di un ultimo documento che è stato rinvenuto in archivio, strettamente attinente al tema in argomento e del quale non risulta si parli in alcun testo: si tratta della registrazione della riunione del Comitato del giorno successivo, il 13 giugno 1923 (la cui trascrizione completa è riportata in appendice). All'adunanza parteciparono solo gli ammiragli Cagni, Solari e Ducci e il resoconto consta di una singola pagina con le seguenti parole:

"In relazione al dispaccio 10960 in data 9 giugno 1923 di S.E. il Ministro, il Comitato Ammiragli, esaminato lo studio preliminare per una nave porta M.A.S. e le relazioni allegate, approva all'unanimità tale studio per una nave *atta a portare 12 M.A.S. e del dislocamento di circa 10.000 Tonnellate, armata con X cannoni da 152/50 e X da 102/50, e della velocità non inferiore alle 35 miglia.*"⁷⁷

Lo studio preliminare e le relazioni non vennero indicate al verbale e la stringatezza del testo non permette di capire come si sia svolta la discussione. Comunque le informazioni sono sufficienti per permettere di intuire capacità e previsto impiego di queste navi. Si sarebbe trattato, si può affermare senza tema di smentita, di veloci

⁷⁵ La lettura del verbale della riunione del 12 giugno 1923 consente di constatare la poca precisione del resoconto che di essa viene fatto ne *Le portaerei italiane...* (cit.; pag. 37). Infatti, da una parte non viene rilevato che il Comitato distinse esplicitamente tra le portaerei in generale, che avrebbero dovuto essere destinate alla guerra sul mare, e una prima unità da costruirsi con funzione dichiaratamente ed essenzialmente sperimentale (e quindi da mantenere al di sotto delle 10.000 tonnellate, onde non intaccare la quota di navi di tale tipo assegnata all'Italia dal Trattato di Washington). Dall'altra si sostiene: "(...) In realtà, il limite del dislocamento serviva per "mascherare" la portaerei come incrociatore, categoria di naviglio militare che con un dislocamento inferiore alle 10.000 tons e con cannoni di calibro inferiore a 203 mm si poteva riprodurre senza alcun limite quantitativo derivante dal Trattato. (...)" della qual cosa non vi è traccia alcuna nel verbale in argomento. Per altro, subito dopo tale frase l'autore in pratica si smentisce, riportando le parole del verbale relative al previsto impiego della nave solo come portaerei, non anche come esploratore.

⁷⁶ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1923, *Verbale Comitato Ammiragli 1923_28*.

⁷⁷ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1923, *Verbale Comitato Ammiragli 1923_29*. Vedi: Appendice n. 4.

incrociatori leggeri, dotati di un armamento adeguato a garantire loro assoluta superiorità nei confronti di formazioni di cacciatorpediniere, la possibilità di affrontare alla pari altri incrociatori leggeri (forse anche superiori per numero) e una buona capacità di difesa nei confronti dei velivoli; armi che avrebbero consentito di appoggiare, non solo trasportare e dispiegare, la flottiglia di MAS in dotazione. Delle unità concepite per condurre incursioni notturne contro installazioni costiere come basi navali, porti, cantieri navali e simili, ma anche agguati a formazioni navali e convogli mercantili in punti focali di transito, arcipelagi o altre zone di mare di similari caratteristiche, nonché forse blocchi navali commerciali; non navi destinate ad attacchi in alto mare contro forze da battaglia, se non in particolari situazioni, viste le difficoltà dei motoscafi di operare in presenza di onde e di condizioni meteorologiche non ottimali.⁷⁸ Per qualche motivo però quegli incrociatori da incursione non vennero mai realizzati e del programma, a quanto pare, si perse la memoria.⁷⁹

Riassumendo, si è constatato che Thaon di Revel il 9 giugno 1923 richiese al Comitato Ammiragli un parere su delle portaerei destinate a portare, sin dall'apertura delle ostilità, un'offesa decisa, rapida, violenta, ininterrotta e spinta a fondo contro le basi nemiche, i suoi centri di rifornimento industriali, i suoi centri demografici, le sue linee di comunicazione; ovvero delle portaerei d'attacco. Lo stesso giorno egli richiese un parere sugli incrociatori porta MAS che, come abbiamo visto, sarebbero stati a loro volta navi per l'attacco di basi nemiche, centri di rifornimento industriali, linee di comunicazione. Se a tutta prima poteva sembrare non vi fosse alcun rapporto tra le due tipologie di unità, dovrebbe essere ormai chiaro come invece assai probabilmente esse fossero strettamente legate: le portaerei sarebbero state uti-

lizzate di giorno, gli incrociatori avrebbero operato di notte, nella stessa tipologia di missioni; in sostanza, una riproposizione su più larga scala e senza particolari vincoli geografici di quanto fatto in Adriatico durante la Prima guerra mondiale, sotto il comando dell'ammiraglio Revel.

Naturalmente, la frase del dispaccio dell'Ammiraglio sul tipo di offesa che i velivoli imbarcati avrebbero dovuto portare verso il territorio nemico, va letta alla luce di una delle premesse alla base della ipotesi di ricerca (confermata dalla lettura dei lavori del Comitato), ovvero che egli si rendesse pienamente conto delle effettive potenzialità di trasporto, e quindi di attacco, esprimibili da delle portaerei, per quanto grandi. A questo punto, l'ampia serie di bersagli indicati risulta logicamente da intendersi come novero di possibilità tra le quali scegliere al momento opportuno, non come insieme di operazioni da condursi su larga scala in contemporanea; va da sé, inoltre, che una volta scelta cosa, quando e come attaccare, lo si sarebbe dovuto fare con decisione, rapidità, violenza e senza soste, sino al conseguimento del risultato desiderato. Infine, osservando che nessuna delle quattro tipologie di bersagli indicate (basi, centri industriali, centri abitati e linee di comunicazione) si può considerare come non rientrante nella guerra navale, se ne deduce che probabilmente Revel pensava fondamentalmente, se non esclusivamente, a bersagli legati al controllo del mare e in generale alle esigenze del potere marittimo. Erano gli stessi obiettivi, in definitiva, a cui facevano riferimento gli ammiragli del Comitato nell'optare per una portaerei "costruita con lo scopo precipuo di essere impiegata per la guerra sul mare",⁸⁰ ma in una prospettiva più ampia rispetto a quella di questi ultimi: nuovamente, come durante la Prima guerra mondiale, si trattava della contrapposi-

⁷⁸ Con un salto temporale di quasi un secolo, ritroviamo molte delle caratteristiche previste per gli incrociatori leggeri porta MAS richiesti da Thaon di Revel nel 1923 negli esploratori attualmente in costruzione per la Marina, il cui capoclasse è stato battezzato proprio *Paolo Thaon di Revel* (ma immagino non vi sia correlazione diretta tra il nome della nave e il vecchio progetto incompiuto, se non forse per... una nemesis storica).

⁷⁹ È comunque possibile che esistessero degli schemi di massima del progetto e siano stati conservati in un qualche fondo dell'archivio dell'Ufficio Storico della Marina.

⁸⁰ AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, b. 1923, *Verbale Comitato Ammiragli 1923_28*.

zione tra la guerra sul mare intesa semplicemente come battaglia navale e la guerra sul mare intesa invece come complessiva affermazione di un potere marittimo.

In conclusione, sono stati trovati sufficienti, anche se non assoluti, riscontri a conferma dell’ipotesi ipotesi sull’impiego previsto da Thaon di Revel per le portaerei: navi destinate a portare la battaglia navale nelle basi, e installazioni terrestri in genere, di un eventuale nemico.

Conclusioni

La ricerca condotta evidentemente non ha permesso di arrivare a una definitiva e inequivocabile conferma dell’ipotesi alla sua base, tuttavia ha consentito di reperire un consistente numero di indizi in tale direzione. Inoltre sono stati trascritti, e quindi riportati in evidenza nella loro completezza, due interessanti verbali del Comitato, uno relativamente noto, l’altro sconosciuto.

Per concludere però degnamente una ricerca avente come trama il potere marittimo italiano sia doveroso, dopo la lunga e particolareggiata analisi dei verbali, tornare ad allargare il punto di osservazione.

Come è stato messo in evidenza, il riconoscimento della parità navale con la Francia apriva di fatto all’Italia la via della superiorità su questa nel Mediterraneo. Alla Marina italiana sarebbe bastato meno della parità, infatti, per superare la Marina francese, dovendo quest’ultima sempre scontare lo storico vincolo dato dalla necessità di suddividere le sue forze fra due teatri, quello mediterraneo e quello atlantico, separati e completamente diversi, con le basi lungo le sue coste atlantiche assai distanti da quelle delle sue coste mediterranee e con il punto di collegamento tra i due ambiti, Gibilterra, fuori dal controllo francese. Un vincolo che era gravato ulteriormente

dalla vastità dei possedimenti coloniali francesi, sparsi in gran parte dei mari del globo e caratterizzati più dalla difficoltà del mantenimento che dalla strategicità del collocamento. Naturalmente la posizione italiana sarebbe stata molto più forte se fosse stato possibile recuperare il controllo della Corsica, onde ristabilire completamente il naturale perimetro difensivo occidentale della Penisola e dei suoi mari “interni”.

Ma, inevitabilmente, una crescita della potenza marittima italiana che ne determinasse il predominio nel Mediterraneo avrebbe portato la tradizionale grande strategia nazionale (in gran parte ancora coincidente con quella romana),⁸¹ che vedeva il Mediterraneo allargato come il centro del mondo dal quale si diramavano le varie linee di interesse,⁸² a scontrarsi con quella anglosassone, per la quale tale mare rappresentava fondamentalmente una lunga rotta (quasi un unico grande punto focale di transito) di collegamento tra Oceano Atlantico e Oceano Indiano, prima ancora che uno dei perimetri interni dell’Eurasia, da dominare per poter controllare la grande massa continentale.⁸³ Pertanto, sembra piuttosto probabile che un uomo lungimirante come l’ammiraglio Thaon di Revel (così come altri tra coloro che si trovavano al vertice dello Stato) si rendesse conto di dove quasi sicuramente si sarebbe giunti. Ma allora potrebbe essere che egli, mentre cercava accuratamente di evitare che si arrivasse nel breve periodo ad un confronto con la Gran Bretagna, che avrebbe visto l’Italia nettamente soccombente, operasse per preparare ad esso la Marina nel medio/lungo termine. Le portaerei d’attacco richieste dall’ammiraglio potrebbero quindi essere state immaginate per fronteggiare la *perfida Albione*, non la Francia, come invece usualmente stimato, in un innovativo tentativo di risolvere uno dei problemi ricorrenti e insoluti della guerra navale, ovvero lo scontro con una potenza marittima superiore.⁸⁴

⁸¹ Cfr.: D. Carro, *Le forze navali, strumento essenziale della grande strategia di Roma*; in S. Carosi, R. Libera (a cura di), *L’Esercito e la cultura militare di Roma antica*, Atti del XXIX Corso di archeologia e storia antica del Museo Civico Albano, Roma, Arbor Sapientiae, 2014.

⁸² Cfr.: G. Fioravanzo, *Il Mediterraneo - centro strategico del mondo*, Roma, Ministero della Marina, 1943.

⁸³ Cfr.: A. T. Mahan, *Influenza del potere marittimo sulla storia*, Roma, USMM, 1994.

⁸⁴ A. Flamigni, *Evoluzione del potere marittimo...*, cit., pp. 130-131.

Appendici n. 1 e 2Verbale Comitato Ammiragli 1922_61 [AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, fascicolo 1922.]

dei velivoli della Marina (da raggiungersi, con aumenti graduali, nel 1926)										
Stazioni	mobilizzazione				Pace					
	Velivoli				Velivoli					
	da Cao. e Scorr.	da Bif. e Sqor.	da Riso e Sqor.	da Att. e Sqor.	da Cao. e Sqor.	da Dif. e Sqor.	da Riso e Sqor.	da Att. e Sqor.		
Squadriglie				Squadriglie				Squadriglie		
Vado Ligure (o altra località da stabilire)	1	=	I	I		II		13	9	
Spesia	2	4	3	I					5	
Orbetello	2	5	1	I						
Terranova Pausania	3	3	2	I						
Cagliari	3	3	2	I						
<i>Altri</i>										
Napoli	3	3	I	I		8	II	5	3	
Messina	1	3	I	-						
Trapani	3	3	2	I						
Siracusa	I	2	I	I						
<i>Altri</i>										
Taranto	I	I	I	I		7		8	3	
Brindisi	3	4	I	I					3	
Varano	3	3	I	-						
<i>Altri</i>										
Pola	I	I	I	I		2	2	I	I	
Venezia	I	I	-	-						
Totali	28	34	18	12	28	34	18	12		
	Squadriglie				Squadriglie					
Totali apparecchi	252	306	162	72	64	102	54	24		
	Apparecchi				Apparecchi					
	792				264					

Nella tabella sopra esposta gli effettivi di pace sono stati stabiliti base al criterio che all'atto della mobilitazione ogni sezione costituisce nucleo di una squadriglia da prima su due sezioni (per mezzo del materiale dei depositi e in approntamento a dei piloti di riserva); e in seguito su sezioni per mezzo delle nuove costruzioni delle ditte e di una accelerata preparazione di nuovi piloti.

Le sezioni da caccia, difesa e ricognizione sono su tre apparecchi.
" " attacco sono su due apparecchi.

Le squadriglie sono su tre sezioni.

Alcuni apparecchi potranno essere aeroplani dislocati in campi vicini alle stazioni.

TIPO degli appreccchi	Numero			UFF.11 Aviatori			Piloti C.R.E.			Osservatori			Motoristi			Montatori			
	degli apparecchi che per- ziono	debbi apparec- chi per- zioni		Per Sesso ne	Per Sesso ne														
		degli apparecchi che per- ziono	degli apparecchi che per- ziono		degli apparecchi che per- ziono	degli apparecchi che per- ziono		degli apparecchi che per- ziono	degli apparecchi che per- ziono		degli apparecchi che per- ziono	degli apparecchi che per- ziono		degli apparecchi che per- ziono	degli apparecchi che per- ziono		degli apparecchi che per- ziono		
Oscosio e sporta	3	28	1	28	2	26	-	-	-	-	-	-	-	3	84	3	84		
Difesa ****	3	34	1	34	3	102	2	68	3	102	2	68	2	68	3	102	3	102	
Riconoscimento	3	18	1	18	3	54	1	18	1	18	2	18	2	18	3	54	3	54	
Attacco ****	2	12	2	24	4	48	-	-	-	2	24	1	12	1	12	4	48	4	48
Totali	92	-	104	-	260	-	86	-	144	-	200	-	200	-	288	-	288	-	288

EFFETTIVI DI GUERRA

(calcolati in base alla costituzione media di una Squadriglia su tre Sessioni)

Ufficiali aviatori	312
Piloti	780
Osservatori	964
Motoristi aerei	432
Motoristi uomini	600
Montatori	864

Appendice n. 3

Verbale Comitato Ammiragli 1923_28 [AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, fascicolo 1923.]

COMITATO AMMIRAGLI

Adunanza del 12 Giugno 1923

Presenti:

Vice Ammiraglio CAGNI	Umberto	= Presidente del Consigl.Sup.Mar. = Presidente del Comitato =
Vice Ammiraglio SOLARI	Emilio	= C/te in Capo dell'Armata Navale = Membro ordinario =
il Contrammiraglio DUCCI	Gino	= Capo di Stato Maggiore Mar. inter. = Membro ordinario e relatore=
il Contrammiraglio GAMBARDELLA	Fausto.	= Direttore Generale Art.Arm. Membro straordinario senza voto

Su invito di Presidente assistono e prendono parte alla discussione,ma senza voto,anche i seguenti Ufficiali Ammiragli :

Vice Ammiraglio ACTON	Alfredo	= C/te in Capo Dipartimento Maritt. Basso Tirreno.
Vice Ammiraglio SIMONETTI	Diego	= C/te in Capo Dipartimento Maritt. dell'jonio e Basso Adriatico.
Vice Ammiraglio BISCARETTI	Guido.	= C/te in Capo Dipartimento Maritt. dell'Alto Tirreno.

Si apre la seduta alle ore 9.

In relazione al dispaccio n. 10976 in data 9 corrente mese di S.E. il Ministro, si inizia la discussione sulla convenienza di fornire alla R.Marina navi porta aerei e sul tipo da prescegliere per tali navi.

Il Comitato fa innanzi tutto presente che, mentre nel citato dispaccio di Ministro sembrerebbe che la nave porta aerei debba essere costruita principalmente per avere la possibilità di poter portare sin dai primi giorni dell'apertura delle ostilità "un'offesa decisa, rapida, violenta, ininterrotta, spinta a fondo contro le basi nemiche, i suoi centri di rifornimento industriali, i suoi centri demografici, le sue linee di comunicazioni.....", ritiene che per poter ottenere risultati efficaci in azioni di questo genere, sia necessario disporre di un numero di velivoli così grande da non poter essere paragonato al numero di apparecchi che possono essere trasportati con una nave porta aerei.

Il Comitato inoltre fa presente che mentre, nei riguardi di bombardamenti di obbiettivi terrestri, la necessità di possedere una nave porta aerei deriva essenzialmente dall'attuale limitato raggio di azione dei velivoli, e che quindi tale necessità, per il prevedibile notevole aumento di autonomia dei velivoli, verrà ben presto a scomparire, invece essa nei riguardi del disimpegno dei servizi aerei inerenti alla Squadra, ed alle particolari esigenze della guerra sul mare continuerà a sussistere in tutta la sua importanza anche quando i velivoli avranno raggiunto una autonomia notevolmente superiore all'attuale.

Per le varie considerazioni sopra riportate il Comitato all'unanimità esprime il parere che tale nave

debba essere costruita con lo scopo precipuo di essere impiegata per la guerra sul mare e che il suo impiego per eseguire bombardamenti di obbiettivi terrestri dovrà invece essere considerato come occasionale e secondario.

Passando a discutere quale tipo di nave porta aerei si ritenga più opportuno scegliere per la costruzione di una prima unità, da considerarsi essenzialmente come sperimentale, il Comitato all'unanimità esprime il parere che tale nave, sia per ragioni di spesa, e sia per mantenersi al disotto delle 10 mila tonnellate Standard, onde, evitarne l'inclusione nelle 60 mila tonnellate assegnate all'Italia dal Trattato di Waschington, debba venire costruita con lo scopo di essere impiegata unicamente come nave porta aerei, escludendo cioè la sua eventuale utilizzazione come Esploratore; perciò, mentre esprime il parere che si debba sistemare su di essa il maggior numero possibile di apparecchi compatibile con il suo dislocamento e comunque un numero non inferiore a 20, e dotarla di larga autonomia e di velocità non inferiore alle 30 miglia, propone altresì che a tale scopo siano ridotti al minimo la protezione e l'armamento, limitando quest'ultimo a cannoni di calibro non superiore al 152/50 e rinunciando alla sistemazione di tubi lancia siluri.

Alle ore 11, essendo terminata la discussione sulla nave porta aerei, le LL.EE. i Vice Ammiragli ACTON, SIMONETTI e BISCARETTI lasciano l'adunanza, ed il Comitato, in relazione al dispaccio B1701 del 9 corr. mese di Ministro, inizia la discussione sul tipo di siluri da scegliere per le nuove unità.

Il Contrammiraglio DUCCI legge all'adunanza il pro-memoria allegato al dispaccio sopra citato; quindi il Contrammiraglio GAMBARDELLA da informazioni e schiarimenti sui siluri avuti dalla Germania, sugli studi in corso a S. Bartolomeo tendenti a costruire, in base ai disegni tedeschi, un siluro da 600 m/m e sulle capacità tecniche e costruttive del Silurificio Italiano di Napoli, nonché sugli studi da tale stabilimento iniziati per la creazione di un tipo di siluri da 600 m/m; dopo di che il Comitato, considerata la enorme difficoltà di procurarsi sia al presente che in un prossimo avvenire siluri del calibro di 600 m/m, vista la necessità di una pronta decisione nella scelta di un tipo di siluro per poter continuare la costruzione già in corso, od approvata, di sommergibili e C.T., e vista la facilità con cui si possono avere i siluri del calibro da 533 m/m i quali, d'altronde, corrispondono in massima nelle loro qualità offensive alle condizioni richieste dal Comitato degli Ammiragli nella sua adunanza del 10 Agosto 1922, esprime all'unanimità il parere che si adotti il siluro del calibro da 533 m/m con carica non inferiore ai 250 Kg., velocità non inferiore alle 40 miglia per la corsa di 4 mila metrie con corsa massima non inferiore ai 15 mila metri. Il Comitato propone inoltre che si continui lo studio del siluro da 600 m/m.

Infine, poiché la presente decisione modifica il voto espresso dal Comitato degli Ammiragli nell'adunanza plenaria del 10 Agosto 1922, il Comitato prega Ministro di voler comunicare a quei membri che, avendo partecipato a tale seduta, non erano presenti a quella odierna, le ragioni che hanno motivato la presente decisione.

Il CONTRAMMIRAGLIO

Capo di Stato Maggiore Mar.interinale

Membro e relatore

(G.Ducci)

Il VICE AMMIRAGLIO

Comandante in Capo Armata Navale

Membro

E.Solari

Il VICE AMMIRAGLIO

Presidente Consiglio Sup.Marina

Presidente

(U.Cagni)

Per copia conforme

Il TENENTE DI VASCELLO

Aiutante di bandiera

(Roccavilla)

Appendice n. 4

Verbale Comitato Ammiragli 1923_29 [AUSMM, fondo *Verbali Comitato Ammiragli*, fascicolo 1923.]

COMITATO AMMIRAGLI

Adunanza del 13 Giugno 1923

=====

Presenti:

Vice Ammiraglio CAGNI

Umberto = Presidente del Cons.Sup.Mar.

Presidente del Comitato

Vice Ammiraglio SOLARI

Emilio = C/te in Capo Armata Navale

Membro

il Contrammiraglio DUCCI

Gino = Capo di Stato Magg.Mar.inter.

Membro e relatore

=====

In relazione al dispaccio 10960 in data 9 giugno 1923 di S.E. il Ministro, il Comitato Ammiragli, esaminato lo studio preliminare per una nave porta M.A.S. e le relazioni allegate, approva all'unanimità tale studio per una nave atta a portare 12 M.A.S. e del dislocamento di circa 10.000 Tonnellate, armata con X cannoni da 152/50 e X da 102/50, e della velocità non inferiore alle 35 miglia.

Il CONTRAMMIRAGLIO

Capo di Stato Maggiore Mar.interinale

Membro e relatore

(G.Ducci)

Il VICE AMMIRAGLIO

Comandante in Capo Armata Navale

Membro

E.Solari

Il VICE AMMIRAGLIO

Presidente Consiglio Sup.Marina

Presidente

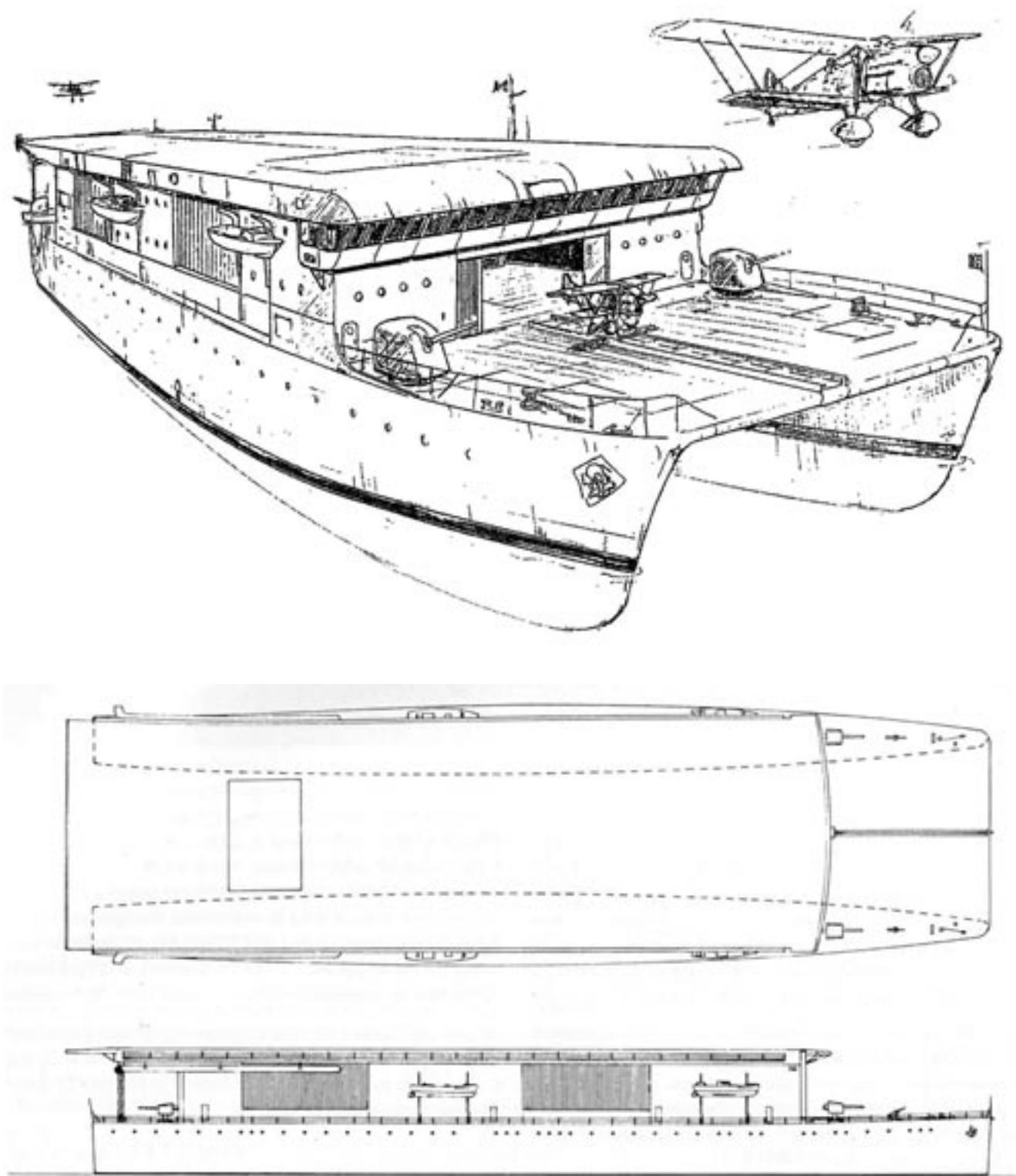
(U.Cagni)

Per copia conforme

Il TENENTE DI VASCELLO

Aiutante di bandiera

(Roccavilla)



Vista prospettica, in pianta e di profilo, realizzate da F. Harrauer, della portaerei con scafo a catamarano concepita nel 1926 da Alessandro Guidoni (in M. Cosentino, *Dal Piemonte al Trieste*, Roma, USMM, 2021).

FONTI E DOCUMENTI



Deserto di Gobi (Shan-Hai-Kuan)

Avventure nel deserto di Gobi

Bruno Salvatori

In difesa della Concessione di Tien-Tsin, venne inviato il Battaglione Italiano in Cina composto da tre compagnie del battaglione da sbarco *San Marco* alloggiato nei moderni baraccamenti della caserma intitolata al giovane eroe Ermanno Carlotto.

Oltre all'armamento individuale degli ufficiali e dei marinai, il battaglione aveva in dotazione di reparto 10 mitragliatrici pesanti da accompagnamento e due pezzi di artiglieria da sbarco in calibro 76 mm; l'aeroplano con nove aviatori addetti al suo funzionamento non venne mai fornito al Battaglione in quanto immediatamente rimpatriato il 18 settembre 1925.

Alla fine del mese di marzo 1932 al Battaglione vennero assegnate anche quattro autoblinde "Lancia" 1-ZM, armate con quattro mitragliatrici FIAT-Revelli, Mod. 1914, in calibro 6,5 che costituirono una specifica Sezione di Reparto. Le autoblindo avevano un equipaggio composto, oltre che dal conduttore e dal capo-blindo, da tre mitraglieri ed un servente.

Per sconosciute ragioni politico-militari, una compagnia del Battaglione *San Marco*, unitamente ad un plotone di Reali Carabinieri, venne inviata a presidiare l'importante nodo strategico rappresentato dal formidabile Forte di Shan-Hai-Kuan che si trovava dove iniziava o terminava, a seconda dei punti di vista, la Grande Muraglia Cinese, a poca distanza dalle coste oceaniche, sul golfo di Chili.

Tale fortificazione, suddivisa in sette diverse postazioni, delle quali alcune inglobate nella Grande Muraglia Cinese, costituiva il chiavistello di blocco per qualunque invasore che avesse aggirato la Grande Muraglia, che aveva fine in Manciuria, ed inoltre controllava un tratto della vitale Ferrovia Transiberiana.

Nell'area del Forte di Shan-Hai-Kuan, oltre alla

zona militare propriamente detta, insisteva una spiaggia parzialmente rocciosa che era lambita dall'Oceano Pacifico e che, nel periodo invernale, arrivava persino a gelare per alcuni giorni.

Le truppe italiane vi rimasero con compiti di noioso presidio fino al 1940 per poi fare rientro alla Concessione di Tien-Tsin mentre col tempo si svilupparono, nella zona circostante, alcune attività minerarie condotte da italiani.

Nel Deserto di Gobi, ad alcune ore di marcia dal Forte di Shan Hai Kuan, si trova il Crescent Moon Spring o Yueya Spring accanto al quale sorge l'omonimo Tempio con tanto di antica Pagoda.

Può essere considerato una meraviglia naturale del deserto del Gobi notoriamente arido.

Proprio come suggerisce il nome, il lago appare come una falce di luna e con le sue acque cristalline ricorda un turchese o una perla intarsiata nel vasto deserto.

Fu da questo Forte, dove era di guarnigione, che un plotone del *San Marco* si recò in gita al Crescent Moon Spring; di quella eccezionale avventura sono rimaste, fortunatamente, queste meravigliose testimonianze fotografiche.

Le foto che vengono proposte sono in parte, eccezionalmente, a colori laddove le altre sono nella più comune stampa in bianco e nero.

Alcune fotografie, per ragioni a noi sconosciute, ricevettero dall'ignoto "fotografo" la precisazione dei cognomi e, talvolta, del grado dei commilitoni effigiati oppure del momento "storico" in cui la foto venne scattata.

Di certo si tratta di una serie di immagini di assoluta importanza che testimoniano le attività della Marina Militare italiana in aree geografiche distanti circa 10.000 chilometri dalla Madre Patria.



Forte di Shan-Hai-Kuan, guarnigione



1923 (Shan Hai Kuan)



Deserto di Gobi (Shan-Hai-Kuan)



Shan-Hai-Kuan, la Grande Muraglia



Shan-Hai-Kuan 31-07-1923, dalla didascalia sul retro della fotografia "Tempio dei Gobi, in cammino"



Shan-Hai-Kuan datata 31-07-1923, dalla didascalia sul retro della fotografia "Al Tempio dei Gobi. Un gruppo'



Tempio del Sole



Tempio del Sole, interno



Tempio del Sole, interno



Refezione al Tempio del Sole



Tempio del Sole, antica campana, 31 luglio 1922



Forte Shan Kua Kuong



Shan-Hai-Kuan, affaccio dal bastione Est



Forte di Shan-Hai-Kuan, interno



Forte di Shan-Hai-Kuan, interno



Forte di Shan-Hai-Kuan, Locale mensa



Shanghai 16 gennaio 1925, arrivo in Cina di un reparto di fanti di Marina



Pechino, ingresso della Legazione Italiana



Pechino, fanti di Marina di guardia alla legazione italiana



Pechino, Porta carraia della Legazione italiana



Pechino, Legazione italiana, postazione difensiva del *San Marco*



Pechino, autocarro antincendio



Pechino, fanti di Marina presso la Legazione italiana



Pechino, elementi del *San Marco* nel cortile della Legazione italiana



Tientsin, apprestamenti difensivi



Tientsin, perimetro e ingresso base della fanteria di Marina



In marcia a Tientsin



Tientsin, casamatta M 3



Tientsin, alloggiamenti



Tientsin, mensa del battaglione *San Marco*



Tientsin, autocarro del *San Marco*



Tientsin, automezzo del *San Marco*



Tientsin, addestramento all'uso del cannone



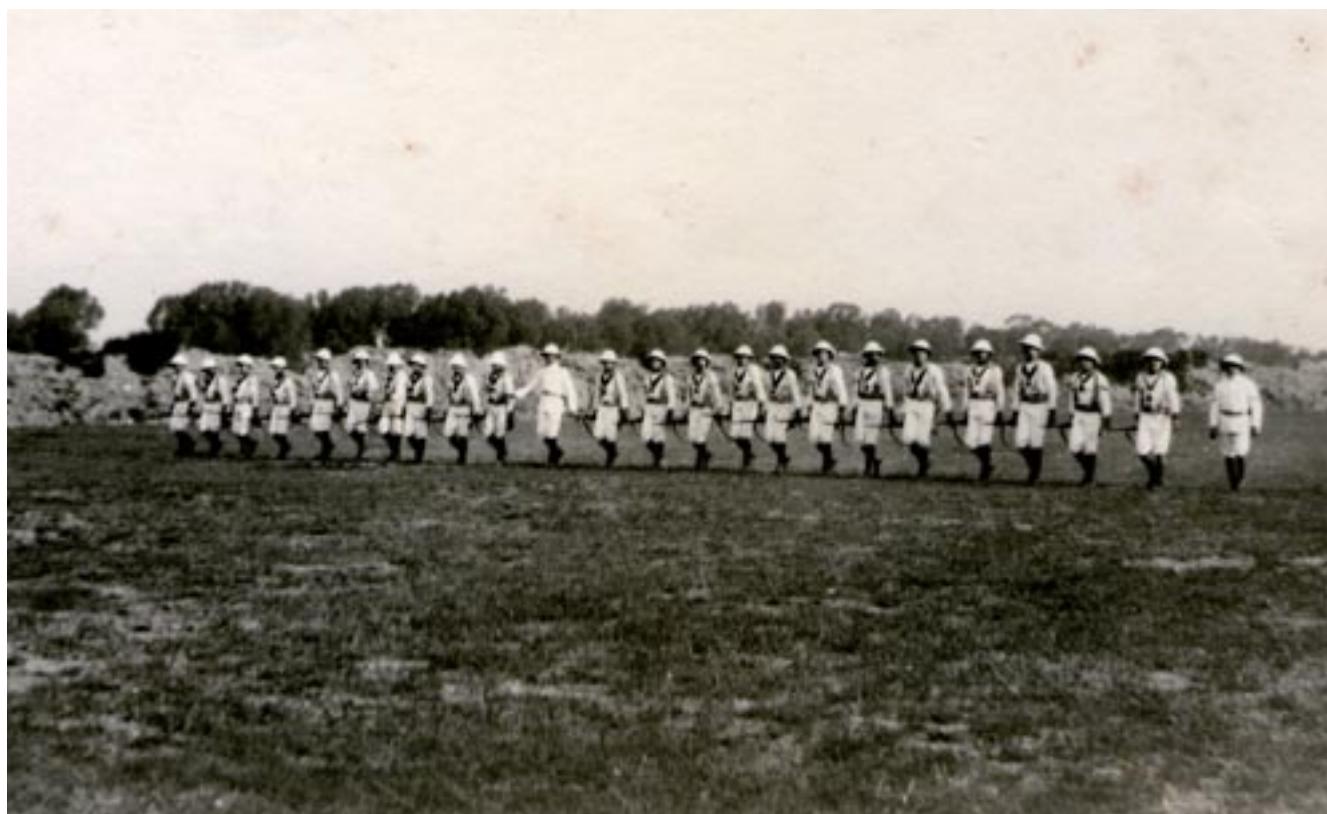
I due cannoni del *San Marco*



Tientsin, esercitazione del *San Marco* con mitragliatrici



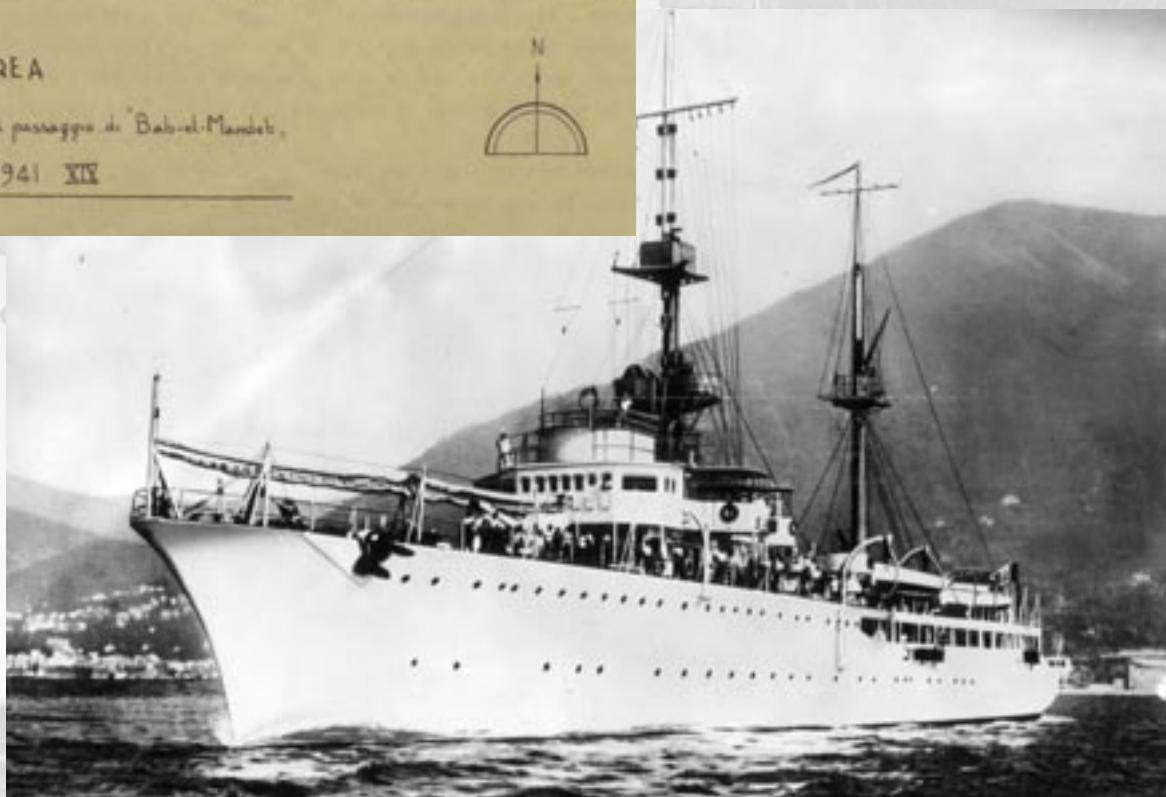
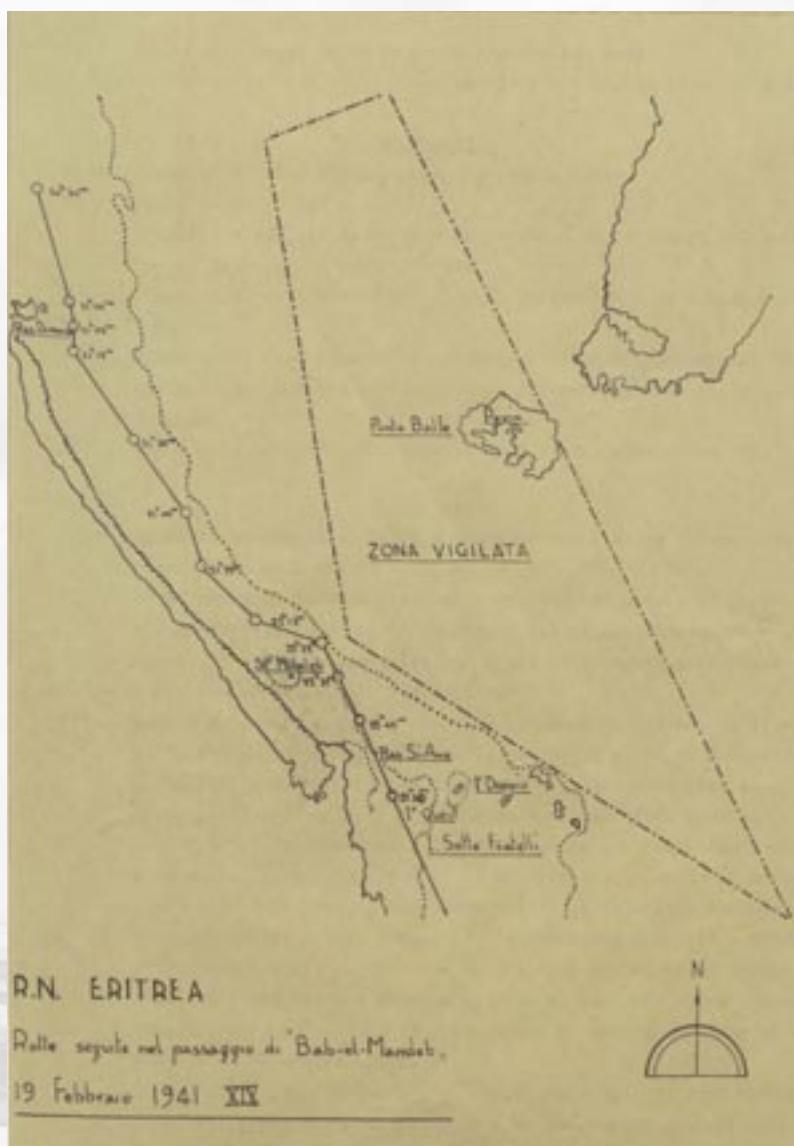
Tientsin, *San Marco* in addestramento



Tientsin, *San Marco* in addestramento formale



Tientsin, il cappellano militare P. Aldo Vignolo



R.N. *Eritrea* nel 1937.

La fine delle operazioni in Mar Rosso e il viaggio di nave *Eritrea* verso Kobe e del *Perla* verso BETASOM

Giacomo Innocenti

Abstract

This paper is part of the publishing work about the Notizie su azioni navali, series of Supermarina on the Second World War. All the events described in the documents follow the Italian defeat in East Africa. This work presents three different documents relating to operations carried out by the Regia Marina, one of them in the Red Sea, the others two describe the escape from the Red Sea of two Italian boats. The first document, entitled Rapporto di operazione R. Nave Eritrea (Operation report Royal Ship Eritrea), describes Eritrea's cruise from its departure from Massaua the 18th February '41, eluding the British surveillance, arriving in Japan the 22nd March '41. The second document, entitled Operazioni eseguite dalle forze Navali del Mar Rosso dal 31 Marzo al 3 Aprile 1941 (Operations carried out by the naval forces of the Red Sea from 31st March to 3rd April 1941) describes the failed attack carried out by the Italian destroyers against Port Sudan and follows the events of the crew of the destroyer Manin, sunk by British planes. The crew will subsequently be rescued by the Saudi Arabian authorities. The third document, entitled Cartella notizie sulle azioni navali (News folder on naval actions), follows Perla submarine cruise to Betasom from 1st March '41 to 19th May '41, describing the technical and logistic problems the ship and its crew encountered during the voyage

La scelta di entrare nel conflitto mondiale operata da Mussolini e dal suo governo, fatta senza seguire una strategia coerente e senza analizzare correttamente l'effettiva vastità dello scontro, come l'incapacità di comprendere la volontà dei britannici di non cedere alla Germania, ebbe delle conseguenze nefande per tutto il Paese.

Tra le prime vittime della scelta di combattere al fianco della Germania vi fu la marina mercantile italiana: le navi italiane non avevano ricevuto notizie che permettessero loro di organizzarsi in modo da eludere le unità nemiche. La conseguenza fu che al momento dello scoppio del conflitto quasi

due terzi del naviglio civile italiano furono persi, perché catturato o affondato dal nemico. In alcuni casi i mercantili italiani riuscirono a rifugiarsi in porti neutrali dove però furono internati fino alla fine del conflitto. Altri episodi videro gli stessi equipaggi autoaffondare le loro navi per impedire che cadessero in mano agli avversari. Nei primi giorni di guerra l'Italia perse 212 navi, 1.216.000 tonnellate di naviglio su 3.300.000.¹

La seconda vittima fu l'impero coloniale italiano in Africa orientale. Isolato dalla madrepatria, non poteva ricevere gli aiuti sufficienti per potere resistere alle offensive nemiche. Le forze italiane

¹ A. Santangelo, *La battaglia di El Alamein*, Bologna, il Mulino, 2020, p. 11; G. Rochat, *Le guerre italiane 1935-1943. Dall'Impero d'Etiopia alla disfatta*, Torino, Einaudi, 2005, p. 290. Per una trattazione completa cfr. R. Notarangelo, G.P. Pagano, *Navi mercantili perdute*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare (USMM), 1997.

dislocate in quel settore erano numericamente significative (91.000 soldati nazionali e 200.000 ascari, a cui si aggiungevano 325 aerei di vario tipo), soprattutto se paragonate a quelle che gli furono contrapposte dai britannici. Purtroppo per gli italiani queste forze erano state organizzate per funzioni contro insurrezionali e di antiguerriglia, non pensate quindi per sostenere scontri maggiori contro forze ben organizzate.

La scelta di Mussolini di ordinare al viceré d'Etiopia, Amedeo di Savoia-Aosta di attaccare i territori britannici peggiorò la già difficile situazione. Nella prospettiva di una guerra lunga e considerando la limitatezza delle risorse nell'Africa Orientale Italiana (AOI), la migliore soluzione sarebbe stata quella di mantenere un atteggiamento difensivo, invece Mussolini, convinto della brevità del conflitto, voleva che fossero occupati territori nemici, in modo da aumentare i crediti alla conclusione delle ostilità.

Questa scelta si dimostrò sbagliata in breve tempo ed ebbe delle conseguenze immediate: portò alla conquista di alcune aree di scarso valore strategico per i britannici, ma al contempo esaurì le poche risorse che gli italiani disponevano. Le forze britanniche, anche se inferiori di numero, erano ben equipaggiate e si riorganizzarono molto velocemente: scatenarono una controffensiva, che sebbene contrastata con ostinazione dagli italiani, permise alle forze del *Commonwealth* di espellere gli italiani dall'Africa Orientale.

In particolare, la vittoria del generale William Platt a Cheren (oggi Keren) sancì la definitiva sconfitta del Regio Esercito in Eritrea. Grazie a quella vittoria, le forze meccanizzate anglo-indiane si aprirono irreversibilmente la strada per Amara e Massaua.²

Alla luce della sconfitta di Cheren, fu presa la decisione di cercare di salvare le navi presenti nel porto di Massaua, cercando di farle uscire dal mar Rosso, in modo che raggiungessero dei porti sicuri.³

Era chiaro che essendo il Mar Rosso un mare

stretto con gli unici due sbocchi controllati dal nemico, solo sommergibili e navi molto veloci, con grande autonomia e di dimensioni ridotte avrebbero potuto evitare di essere intercettate dai britannici. Di conseguenza, il Comando Superiore di Marina in Africa Orientale (MARISUPAO), ordinò che le navi maggiori fossero inviate a compiere un attacco quasi suicida: i cacciatorpediniere pesanti *Leone*, *Pantera* e *Tigre* avrebbero cercato di colpire Suez, mentre i cacciatorpediniere leggeri *Sauro*, *Manin* e *Battisti* ricevettero l'ordine di attaccare Port Sudan.

Gli altri battelli invece furono incaricati di uscire dal Mar Rosso, attraverso lo stretto di Bab el-Mandeb, per entrare nel Golfo di Aden e da lì alcune di queste unità, specie i sottomarini oceanici, avrebbero dovuto circumnavigare l'Africa e raggiungere Bordeaux, sede della base dei sottomarini italiani che operavano in Atlantico (BETASOM). Il Comandante Superiore di Marina in Africa Orientale, nonché comandante della piazza di Massaua, contrammiraglio Mario Bonetti, ordinò al naviglio di superficie di raggiungere il Giappone. Queste unità erano la nave coloniale *Eritrea* e le bananiere R.A.M.B. I (Regia Azienda Monopolio Banane), R.A.B.M. II e R.A.B.M. IV, le prime due armate come incrociatori ausiliari, la terza adattata a nave ospedale.

Le trascrizioni dei documenti che seguono, comprendono appunto le relazioni scritte dal comandante della nave *Eritrea*, delle vicende del cacciatorpediniere leggero *Manin* e del sommersibile costiero *Perla*.

Queste tre narrazioni, tutte figlie della situazione disperata che era venuta a crearsi in Africa Orientale, hanno tre esiti differenti. Sicuramente la più affascinante è la vicenda della *Eritrea*, scritta dal capitano di fregata Marino Iannucci, che copre la navigazione da Massaua, da dove la nave salpò il giorno 18 febbraio 1941, fino all'arrivo a Kobe del 22 marzo 1941.⁴

² Rochat, *Le guerre italiane*, cit., pp. 298-299. Per una trattazione completa sulle operazioni in AOI si consiglia A. Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale – La caduta dell'Impero*, vol. III, Milano, Mondadori, 1996. Per un approfondimento sulla battaglia di Cheren cfr. N. Carnimeo, *Cheren. 1 febbraio – 27 marzo 1941*, Genova, Effepi, 2009.

³ D. Lembo, *La Regia Marina fuori dal Mediterraneo. Mar Rosso – Atlantico – Mar Nero*, Roma, IBN, 2012, pp. 27-35

⁴ Archivio Ufficio Storico dello Stato maggiore della Marina [d'ora in poi AUSMM], fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 9.

Nel 1951 il comandante Iannucci darà alle stampe le sue memorie, dal titolo *L'avventura dell'Eritrea*,⁵ in cui narra tutta la vicenda dell'*Eritrea* fino al suo personale rientro in Italia nel 1944. Questo breve volume è estremamente interessante perché oltre a raccontare tutto il viaggio che dall'Eritrea, attraverso due oceani, lo porterà in Giappone, descrive anche alcuni episodi interessanti sulla vita degli italiani nelle colonie asiatiche. Il comandante analizza anche con attenzione quale fosse il rapporto tra italiani e giapponesi durante il conflitto e le difficoltà incontrate dagli equipaggi italiani nel Pacifico al momento dell'armistizio tra Regno d'Italia e Alleati.

Nella narrazione del capitano di fregata Iannucci, che arriverà in Eritrea dopo un lungo viaggio aereo dall'Italia, dove prestava servizio presso la base navale di Napoli, si possono notare, tra le altre cose, le difficoltà incontrate nel rendere la nave sufficientemente efficiente per sostenere il viaggio, data l'assenza di cantieri navali attrezzati in Eritrea. Sarà infatti necessario un attento lavoro per garantire il buon funzionamento del motore, che avrebbe garantito alla fine i 15 nodi come velocità massima di crociera e si riuscì anche a ridurre la quantità di scintille prodotte dal fumaiolo, tanto luminose da essere definite "fuochi artificiali" da Iannucci, scintille che chiaramente avrebbero potuto compromettere le manovre di allontanamento e di uscita dal Mar Rosso, che sarebbe stata compiuta di notte.

La perizia del comando e dell'equipaggio permise di superare diverse prove molto complesse, non solo meccaniche, ma anche di abilità marinarasca come appunto l'uscita dal Mar Rosso, passando proprio davanti l'isola di Perim, base fortificata della Royal Navy, adibita proprio al controllo del traffico da e per il Golfo di Aden.

Il successivo momento complesso che dovette superare la nave *Eritrea* fu il passaggio dall'Oceano Indiano a quello Pacifico. Oltre alla ostile marina britannica, gli italiani dovevano stare attenti

a non farsi scorgere dagli olandesi, che dominavano buona parte dell'Indonesia. L'Italia non era in guerra con i Paesi Bassi, ma era altamente probabile che se gli olandesi fossero riusciti a individuare l'*Eritrea* l'avrebbero segnalato agli inglesi.

Il comandante Iannucci decise allora di camuffare la nave, in modo che apparisse simile a una nave portoghese, la *Pedro Nuñes*, che non avrebbe dovuto attirare l'attenzione, poiché l'isola di Timor era per metà colonia portoghese. L'accorgimento fu molto utile perché effettivamente un quadrimotore da ricognizione olandese individuò la nave italiana, ma cadde nel tranello italiano e, considerata portoghese la nave, non la segnalò ai britannici.

A quel punto la navigazione fu molto prudente e attenta, ma l'*Eritrea* riuscì a raggiungere il Giappone, sperando in una accoglienza calorosa, ma invece faticò a trovare un attracco, dato che i giapponesi, in quel momento ancora neutrali, non volevano dare motivo di irritazione agli inglesi.

Il secondo episodio è il più complesso e che si risolse negativamente per gli italiani, poiché segue le operazioni tra il 31 marzo e il 3 aprile 1941:⁶ nella prima parte del documento vengono descritti gli attacchi dell'aviazione britannica contro le cacciatorpediniere italiane durante il tentativo portato dalle unità italiane contro Port Sudan e il loro affondamento; la seconda parte della narrazione si concentra sulla sorte dell'equipaggio del cacciatorpediniere *Manin*, affondato durante la stessa operazione. L'equipaggio cercò furiosamente di difendersi dall'aggressione degli aerei nemici, ma più volte le armi antiaeree si incepparono e la nave fu colpita ripetutamente.⁷ Il 3 aprile '41, resosi conto della gravità dei danni subiti durante l'attacco dal cielo, il comandante, capitano di fregata Araldo Fadin, fu obbligato a ordinare l'abbandono della nave.

I superstiti si rifugiarono su un'isola deserta in vista della costa saudita. La penuria d'acqua, di cibo e soprattutto la necessità di soccorrere i feriti, spinse alcuni degli uomini a cercare aiuto presso

⁶⁵ Cfr. M. Iannucci, *L'avventura dell'Eritrea*, Roma, USMM, 2012.

⁶⁶ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 11.

⁷ Nel caso del *Manin* fu soprattutto il pezzo da 40/39 a incepparsi; sull'efficienza in generale dei pezzi antiaerei della Regia Marina durante il conflitto, cfr. J.J. Sadkovich, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Milano, Feltrinelli, 2014, pp. 53-59.

la costa saudita, dove le autorità locali si impegnarono a portare soccorso agli italiani. La possibilità che i sauditi prestassero aiuto agli italiani non era scontata poiché l’Arabia Saudita era un paese neutrale ma sotto forte influenza britannica. Grazie anche al contributo di un ascaro membro dell’equipaggio (nel documento è indicato solo con la matricola 4325), che fece da interprete, gli uomini del *Manin* furono aiutati e soccorsi dalle autorità locali, che il giorno 11 aprile li condussero a Gedda, dove poterono riunirsi con gli equipaggi del *Pantera*, del *Tigre* e del *Battisti*.

Il terzo rapporto, datato 22 settembre 1941, tratta dei sommergibili oceanici *Guglielmotti*, *Archimede*, *Ferraris* e del più piccolo *Perla*, che partendo da Massaua, circumnavigarono l’Africa, per raggiungere Bordeaux. In particolare, è allegato il rapporto del viaggio compiuto dal *Perla*, tra tutti i menzionati battelli quello che soffrì i maggiori problemi, dato che era l’unico sommersibile costiero.⁸

L’organizzazione del viaggio del *Perla* fu più complessa rispetto a quella degli altri sommergibili, perché disponeva di una minore autonomia e quindi fu necessario predisporre un numero maggiore di rifornimenti in mare, in cui furono coinvolti anche alcuni battelli tedeschi. Oltre a questo, il *Perla*, già meno adatto ad affrontare l’oceano rispetto agli altri battelli, incontrò un mare particolarmente agitato, cosa che lo rallentò molto. Il sommersibile partì da Massaua il giorno 1 marzo ’41 per arrivare a Bordeaux il 20 maggio dopo aver percorso 12.715 miglia. Considerando la lunghezza del viaggio, fa molta impressione che il comandante, tenente di vascello Bruno Napp, non avesse ricevuto dall’Ufficio Idrografico di Massaua carte nautiche attendibili per il tratto di viaggio nell’Oceano Indiano.⁹

Oltre all’ovvio ordine ricevuto di non ingaggiare in combattimento unità nemiche, al fine di garantire al sommersibile maggiori speranze di giungere a Bordeaux, è interessante notare nel rapporto del co-

mandante la rilevante quantità di problemi che si incontrarono nel funzionamento del sommersibile e dei relativi necessari interventi per garantire il corretto funzionamento del battello. Per esempio, diverse tubature si ostruirono in molte occasioni e le infiltrazioni d’acqua corrosero diversi elementi.

Un punto interessante del rapporto sono i malfunzionamenti degli strumenti, infatti vi furono problemi con gli strumenti per rilevare la quantità d’acqua nelle casse di assetto, come i contagiri e le lampadine per il controllo delle chiusure dei portelli. Questa situazione impose all’equipaggio di lavorare durante la crociera, causando un allungamento dei tempi di navigazione e lasciando in diverse occasioni il battello in difficoltà, soprattutto rendendo più complesso i momenti di immersione, aggravando un problema che già affliggeva i sommersibili della Regia Marina, cioè il tempo di immersione eccessivamente lungo.

Per riassumere, in questi documenti ci sono alcuni degli ultimi, tragici momenti della presenza della Regia Marina nel Mar Rosso, che ebbero luogo a causa della pessima situazione strategica in cui si trovava l’Africa Orientale Italiana dal momento stesso in cui scoppio il conflitto. Non solo l’Africa Orientale Italiana era isolata dalla madrepatria e quindi impossibilitata a ricevere i necessari aiuti per resistere alle forze nemiche, infatti in caso di guerra contro la Gran Bretagna la sua perdita era già stata considerata inevitabile dagli Stati Maggiori,¹⁰ ma anche le forze navali presenti a Massaua erano totalmente inadeguate per sostenere gli scontri contro le preponderanti forze avversarie le quali godevano anche di una schiacciatrice superiorità aerea.

A questa storia di sconfitta si può aggiungere, magra consolazione, l’abilità e la determinazione con cui i comandanti e gli equipaggi del *Eritrea* e del sommersibile *Perla* riuscirono a compiere i loro lunghi viaggi eludendo la sorveglianza della superiore *Royal Navy*.

⁸ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 35.

⁹ Sulle operazioni in Africa Orientale cfr. P.F. Lupinacci, A. Cocchia, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Vol. X: Le operazioni in Africa Orientale*, USMM, Roma 1961.

¹⁰ Rochat, *Le guerre italiane*, cit., p. 298.

Allegato 1

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA
REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI – Copia N. 5

Data 30 Maggio 1941/XIX°

Notizia N. 9

Argomento: Trasferimento della R^A Nave “ERITREA” in Giappone.
(18 Febbraio 22 Marzo 1941/XIX°).-

RAPPORTO DI OPERAZIONE DELLA R.NAVE “ERITREA”

R.NAVE “ERITREA”

Kobe, lì 23 Marzo 1941/XIX°

— — —

A SUPERMARINA

SEGRETO R.P.

- a – RIFERIMENTO: Ordine di operazione n°53/R.P. in data 16/2/41 di Marisupae Massaua.-
- b – PORTO DI PARTENZA, DATA, ORA: Massaua 18 Febbraio ore 2300.-
- c – PORTO DI ARRIVO, DATA, ORA: Kobe 22 Marzo ore 0920.-
- d – SCOPO DELL’OPERAZIONE: Trasferimento dell’Unità in Giappone – Guerra la traffico.-
- e – DISPOSIZIONI PRELIMINARI:

Per aumentare l’autonomia sono state imbarcate Tonn. 142,500 di nafta contenute in 778 fusti: 229 di essi vengono sistemati nella stiva e i rimanenti 541 vengono disposti in coperta occupando quasi interamente lo spazio disponibile. Per l’olio di lubrificazione e l’acqua potabile e di lavanda la normale dotation viene giudicata sufficiente in relazione al quantitativo di nafta imbarcata.

Nei riguardi del personale apporto ogni possibile riduzione anche per lasciare a disposizione di Supernavao che ne ha effettivamente bisogno. All’atto del mio imbarco l’Equipaggio dell’Eritrea è composto da 220 nazionali e 64 ascari, sbarco 52 nazionali e 45 ascari, rimangono così a bordo fra Sottufficiali, Sottocapi e Comuni, domestici e montatori delle Ditte 169 nazionali e 19 ascari. Lo Stato Maggiore viene completato imbarcando in seguito a sua domanda, il T.V. VILLANI Camillo già Ufficiale di Rotta dell’Eritrea. Alla partenza sono presenti a bordo fra Comandante, Stato Maggiore ed Equipaggio 201 persone.

Il quantitativo di viveri da imbarcare viene stabilito con una maggiore larghezza dell’autonomia in nafta tenendo presente che potranno essere presi a bordo naufraghi e prigionieri: i viveri imbarcati sono infatti sufficienti per 62 giorni. Così anche per l’acqua dolce e di lavanda è previsto il rigoroso razionamento in ragione dei sei litri di acqua di lavanda e di quattro litri di acqua potabile al giorno per ogni uomo. Tale razionamento darebbe un’autonomia di più di cento giorni, in compenso però sono previste distribuzioni straordinarie settimanali per lavande personali e di vestiario.

Per compensare parzialmente il peso del sovraccarico di nafta in fusti si sbarcano due motoscafi, una motolancia, un battello e due zatterini: rimangono a bordo un motoscafo grande, una motolancia, una lancia e due battelli. I mezzi di salvataggio collettivi vengono aumentati imbarcando cinque zatterini di salvataggio ceduti dai piroscafi Colombo e Mazzini. Vengono sbarcati i paramine, le ferroguide per torpedini, i cavi per la carica dei sommergibili e inoltre materiali vari di nessuna utilità per la missione. Sbarco anche i due proiettori di cui non prevedo l'uso allo scopo di ridurre la visibilità delle parti alte della nave e anche perché saranno di grande utilità e Marisupae per la difesa c.a..

Imbarco del legname e del lamierino per procedere ad un eventuale camuffamento durante la traversata. Non ritengo possibile camuffare l'Eritrea da nave mercantile. Per ottenere un buon camuffamento, tale da non dare adito a sospetti, occorrerebbero parecchi giorni di lavoro e l'ausilio di un arsenale: inoltre si avrebbe sempre l'inconveniente di compromettere un pronto uso delle armi; ritengo invece possibile camuffare l'Eritrea in modo da sembrare nave da guerra similare di altro paese. Collegato con il camuffamento è il problema degli alberi enormi e sproporzionati che l'Eritrea possiede: mi si dice fossero stati costruiti per il Bande Nere. Faccio ricalare gli alberetti riducendo così di circa metà l'altezza dell'alberatura con lo inconveniente però di aumentare la grossezza dei tronchi maggiori. Lo sbarco degli alberetti non è possibile, né è possibile togliere le grandi ed inutili coffe che sormontano i tronchi maggiori. La conseguente nuova sistemazione dell'aereo richiede una taratura per le varie onde che viene eseguita nella notta dal 17 al 18 Febbraio.

Infine un altro importante lavoro è stato eseguito allo scopo di eliminare la fuoriuscita di scintille dal fumaiolo: in condizioni normali il fumaiolo aveva l'aspetto di una sorgente di fuochi d'artificio. Sono stati disposti nell'ultimo tratto del condotto di scarico due diaframmi per allungare il percorso del gas: la solita rete parascintille. Era già stata sistemata nel passato una pioggia nella camera di espansione con risultato pressoché negativo; è stato ora utilizzata la tubolatura esistendo prolungandola fino a portare la doccia nella parte alta della camera di espansione ed è stata trattenuta sul fondo di essa una parte dell'acqua caduta allo scopo di aumentare la superficie liquida lambita dal gas di scarico. È stato inoltre sistemato un tubo spia per poter controllare il funzionamento dell'impianto. La sistemazione fatta si è dimostrata abbastanza efficiente.

Nei riguardi della navigazione nessuna speciale predisposizione: sono state accuratamente verificate bussole, girobussola e scandaglio. Ho solo le carte nautiche inviate dal Ministero; non mi è stato possibile trovarne altre. Un secondo cronometro, che ritengo indispensabile, viene fornito dal Piroscafo Mazzini.

Per il servizio amministrativo unica predisposizione p quella di partire con la cassaforte vuota per evitare che nell'eventualità di perdita della nave di debba perdere anche il denaro.

Il 16 Febbraio, due giorni dopo il mio imbarco, esco in mare per una prova dell'apparato motore ed eseguo anche una serie di tiro a prima carica contro bersaglio ancorato. Giudico soddisfacente l'esito della prova tenuto conto che dal 9 Luglio dell'anno scorso la nave non ha lasciato la banchina e che la precedente serie di tiro a 3^a carica era stata eseguita il 10 Maggio 1940.

Il mattino del 18 Febbraio la nave è pronta per eseguire la missione. Non è prudente (scritto prudente nel testo n.d.a.) attendere oltre: durante i frequenti bombardamenti cui è soggetta Massaua una bomba potrebbe colpire la nave che si trova in condizioni critiche per i fusti disposti in coperta e inoltre devo tener presente che un giorno o l'altro il nemico potrebbe venire a conoscenze del nostro piano e attenderci a Bab al Mandeb.

f – PIANO PREVENTIVO DELLA MISSIONE:

Marisupao desidera progettare, per facilitare il passaggio per Perim delle (della nel testo n.d.a.) navi, un'azione diversiva o un'azione di forza impiegando i CC.TT. e le Torp. dipendenti. Esprimo all'Ammiraglio BONETTI le mie idee al riguardo: Queste azioni non erano mai state compiute nel passato e perciò avrebbero potuto far sorgere dei sospetti, inoltre la ricognizione aerea, pressoché giornaliera su Massaua, non avrebbe fatto a meno di notare la contemporanea assenza di quattro navi. Da considerare anche che

prima di arrivare nell'Oceano Indiano le navi avrebbero dovuto navigare per un giorno e mezzo in quel budello che è il Golfo di Aden, a completa portata degli aerei e delle unità navali nemiche.

Si stabilisce pertanto che le quattro navi partiranno isolatamente. Circa l'ordine di successione nelle partenze (partenze nel testo, n.d.a.) l'Eritrea sarà la prima a tentare la prova; il passaggio per Perim è da tutti ritenuto la parte più difficile e pericolosa della traversata.

Si stabilisce un brevissimo segnale r.t. convenzionale che l'Eritrea lancerà a passaggio avvenuto e quando già in Oceano Indiano. Mi si lascia libertà di scelta nello stabilire la data di partenza. L'ultimo quarto di luna è il 18 Febbraio, passerà Perim il giorno seguente nelle prime ore della notte quindi con sufficiente numero di ore senza luna a disposizione; mi troverò poi nella Malesia nei giorni prossimi alla luna piena e ciò, se da una parte rappresenta uno svantaggio, dall'altra invece la luce lunare mi servirà per navigare in passi non frequentati e non segnalati da fanali.

Messo al corrente Marisupao e i Comandanti dei due Ramb delle rotte che ho intenzione di seguire e cioè:

- Rotte costiere di sicurezza del Mar Rosso fin presso Ras Fatma
- Rotta sui fondali di 30 m, fin presso Ras Dumeira
- Rotta verso la costa fino ad avvistare Ras Dumeria
- Rotte varie rasentando la costa somala compatibilmente con una relativa sicurezza della navigazione.
- Passare fra Ras Si Ane e isolotto Ovest
- Rotta su Ras Canzir e indi costeggiare la Somalia a 20 miglia di distanza.
- Costeggiare da presso la Somalia Italiana da Capo Elefante a Dante.
- Rotta a Sud delle Chagos passando 150 miglia a Sud di Diego Garcia e indi rotta su Timor.

Fra tutte le difficoltà che la missione presente l'incognita maggiore è rappresentata dal funzionamento dell'apparato motore dell'Eritrea; mi risulta che nel passato aveva dato noie e che per di più da sette mesi la nave non ha mosso le macchine rimanendo adibita ad alloggio, sotto i frequenti allarmi e bombardamenti, in un clima che fiacca le maggiori energie. Se voglio arrivare alla meta debbo trattare con tutti i riguardi lo apparato motore. Mi propongo perciò di non superare mai i 300 giri (15,4 nodi), considerare come forte andatura quella di 285 giri (15 nodi) e come andatura normale di crociera la velocità di 9-12 nodi da raggiungersi con uno o due motori in azione.-

g – ESPOSIZIONE CRONOLOGICA

18 Febbraio

1830.- Lascio la banchina e con due rimorchiatori mi porto sulla boa fuori del porto. Il cam(bio?) di ormeggio viene fatto dopo il tramonto per evitare che un eventuale ricognizione aerea nemica possa notare il movimento dell'Eritrea.

2300.- Mollo l'ormeggio e dirigo per Canale Sud alla velocità di 15 nodi seguendo le rotte di sicurezza.

Calma di vento e mare, cielo sereno. Molta fosforescenza, la nave ne è illuminata.

19 Febbraio

0426.- Traverso di Um-es-Sharing.

0715.- Traverso di Shab-Shack.

1200.- Miglia percorse 192.

1820.- Posto di combattimento generale. Faccio indossare a tutti il salvagente, e l'elmetto a quelli che sono destinati allo scoperto.

2100.- Sono presso Dumeira, riduco la velocità a 9 nodi per diminuire la visibilità della scia e dei baffi fosforescenti e anche eliminare quelle poche scintille che escono dal fumaiolo.

Cielo sereno, vento e mare da scirocco forze tre, visibilità buona.

I fari di Perim (sommità dell'isola) e Punta Balfe sono regolarmente accesi.

2225.- Traverso scoglio Muleleh.

2244.- Traverso di Ras si Ane.

20 Febbraio

0000.- Assetto di navigazione notturna in guerra. Dal punto a mb.21 per 150° da Ras si Ane rotta 122° su Ras Canzir.

0900.- In vista delle montagne della costa somala, rotta 79° parallela alla costa a miglia 25 circa.

Mappa

Rotte seguite nel passaggio di "Bab-el-Mandeb"

19 Febbraio 1941 XIX

Nelle ore diurne in vista delle sommità dei monti

1200.- Posizione: lat. 11°12' N., long: 46°04'E.; miglia percorse 374.

21 Febbraio

0610.- Traverso di Capo Elefante a mg. 0,5 dalla costa.

0640.- Traverso di Alula.

Italiani e sudditi della Somalia rivedono il tricolore sul mare per la prima volta dopo nove mesi.

0845.- Traverso di Capo Guardafui. Alzo il nominativo alla Stazione di Vedetta.

1130.- Traverso di Capo Binach. Non ritengo conveniente proseguire lungo la costa, accosto per rotta 114° dirigendo a Nord delle Isole Chagos.

1200.- Posizione: lat. 11°02'N., long. 51°28'E.; miglia percorse 392.

22 Febbraio

0030.- Fermo il motore di sinistra e continuo con l'altro motore alla velocità di nodi dieci.

0730.- Si accentua un inconveniente allo scarico dei motori di propulsione (rottura dei perni al coperchio del silenziatore).

Passo all'andatura elettrica con i due elettrogeni principali per poter effettuare la riparazione.

0945.- Mentre ho momentaneamente lasciato il ponte di Comando mi si avverte che un piroscalo e in vista, ordino il posto di combattimento generale. Salgo sulla controplancia; del piroscalo si vedono distintamente le sole sovrastrutture; si trova a circa 30.000 metri di distanza, a 70° della prora con rotta circa 30° e velocità apprezzata 18 nodi. La riparazione in corso al silenziatore mi impedisce di aumentare subito la velocità. L'aumento viene eseguito in fasi successive (elettrogeno a ditta e motore principale a sinistra, poi due motori di propulsione ed infine andatura mista termo-elettrica al fine di caricare il meno possibile i motori principali di propulsione la cui riparazione al silenziatore non è ancora ultimata).

Riconosco l'unità avvistata, della quale si vede distintamente la bandiera da guerra al picco, per un incrociatore ausiliario inglese; è un piroscalo misto, del dislocamento sulle 12-14000 Tonn.

La manovra dell'Eritrea e quella apprezzata del nemico sono descritte in allegato (All.1°).

Il servizio di vedetta con due vedette in coffa non ha funzionato bene: data la straordinaria visibilità dovevo essere avvertito non appena fossero state avvistate le estremità degli alberi. Dispongo perciò che l'Ufficiale in Comando di Guardia, anziché in plancia, faccia servizio in coffa coadiuvato da due vedette, dalle prime luce dell'alba fino alla fine del crepuscolo serale. Così è stato fatto per tutta la traversata con non lieve sacrificio da parte dei tre Ufficiali che hanno partecipato al turno. Un grafometro è stato sistematizzato in coffa per poter manovrare dalla plancia, anche non essendo in vista del bersaglio.

Durante tutta la traversata sono rimasto sul ponte di Comando facendomi sostituire solo per qualche ora del pomeriggio dal Comandante in 2^a. Inoltre l’Ufficiale di rotta e il Sottordine alla Rotta sono stati quasi sempre presenti sul ponte di comando.

1200.- Posizione: lat.08°27' N.; long.54°41'; miglia percorse 319.

1923.- Si avvista 10° dalla prora a dritta la sagoma di una nave a fanali spenti. La manovra dell’Eritrea e quella apprezzata dall’Unità avvistata è descritta in allegato (All. 2).-

23 Febbraio

0530.- Dal punto 05°30’N. 57°20’E. rotta 120° per mantenere la bisettrice della rotta Socotra-Mahè e Mombasa-Bombay.

Le condizioni meteorologiche fino ad oggi ottime con venti deboli da levante, visibilità perfetta e cielo sereno diventano meno buone; il mare diventa più lungo, il cielo si copre e frequentemente s’incontrano piovaschi.

1200.- Posizione: lat.04°44’N., long. 58°42’E.; miglia percorse 386.

24 Febbraio

1200.- Posizione: lat.02°06’N., long.61°44’ E.; miglia percorse 241. Rotta 142° per passare a Sud delle Isole Chagos.

1635.- Si avvistano per 200° vero due successive fumate nere ben distinte quali potrebbero essere prodotte dal governo dei forni di piroscafi a carbone. Manovro per evitare l'avvicinamento.-

25 Febbraio

0430.- L’Eritrea attraversa l’equatore. Nella mattinata si festeggia a bordo l’entrata nell’emisfero australe.

1200.- Posizione: lat.01°06’S., long. 63°53’E.; miglia percorse 252. Si osservano maree barometriche molto regolari. Il tempo permane variabile; l’onda di mare morto è in aumento.-

26 Febbraio

1200.- Posizione: lat.04°13’S., long. 66°35’E.; miglia percorse 260.

1305.- Si avvistano per 150° vero gli alberi di un piroscafo. Manovro per evitare l'avvicinamento e regolo la navigazione per tagliare la rotta seguita dal piroscafo, che sembra la Sud Africa-Colombo, nelle ore notturne.-

27 Febbraio

1200.- Posizione: lat.06°24’S., long.69°03E.; miglia percorse 261. Il regime monsonico, già moderato nei giorni precedenti, si è ancora più attenuato. Tempo variabile, onda di mare morto accentuata.-

28 Febbraio

0700.- Accosto per 90° sul parallelo 9°33’Sud; passerò 120 mg. a sud di Diego Garcia.

0930.- Si sparano due coppiole rimaste in canna dalla sera del 22 scorso in occasione dell'incontro con la nave pattuglia nemica.

1200.- Posizione: lat. 09°33’S.; long. 72°23’E.; miglia percorse 293.-

1° Marzo

1200.- Posizione: lat. 09°32’5 S., long. 76°43’E.; miglia percorse 260. Si incontra l’aliseo. Vento e mare da scirocco forze tre.-

2 Marzo

1200.- Posizione: lat.09°36' S., long. 81°21'E.; miglia percorse 274. venti stabili e variabili, mare lungo incrociato.

3 Marzo

1200.- Posizione: lat.09°39'S., long.85°50'E., miglia percorse 268.-

4 Marzo

1200.- Posizione: lat.09°41'S., long.90°23'E.; miglia percorse 271. Nel pomeriggio tempo molto variabile con nebulosità in aumento e piovaschi.-

5 Marzo

All'alba si taglia la rot a Sud Africa-Stretto della Sonda.

0900.- Dal punto circa 100 miglia a Nord di Keeling si accosta per 106° per passare 100 miglia a Sud dell'Isola Christmas.

1200.- Posizione: lat. 09°47'S., long. 95°37E.; miglia percorse 312.-

6 Marzo

1200.- Posizione: lat.11°02'S., long. 99°56'E.; miglia percorse 267. Il tempo tende a migliorare.-

7 Marzo

Il tempo migliora decisamente. Vento da N.E. forza due.

1200.- Posizione: Lat.12°17'S., long.104°38'E.; miglia percorse 288.

1320.- A Sud dell'Isola Christmas si accosta per levante. Durante la notte si taglia la retta Freemantle-Passo della Sonda.-

8 Marzo

1200.- Posizione: lat. 12°18'S., long. 109°21'E.; miglia percorse 273. Fra tre giorni mi troverò nei mari della Malesia, le rotte e i passaggi sono obbligati, non ho come in Oceano la possibilità di evitare l'avvistamento e di sfuggire alle ricerche scegliendo la rotta che più può farmi comodo nei 360° dell'orizzonte. Il problema del camuffamento diviene perciò di attualità.

Escluso che possa camuffarmi da mercantile non rimane che cercare una nave da guerra di un paese neutrale che come sagoma sia simile all'Eritrea; si tratta poi di completare la rassomiglianza.

Trovo nell'annuario una bella fotografia del Pedro Nunez, avviso scorta portoghese, che non è molto dissimile dalla Eritrea e che per di più non dovrebbe creare sospetti. Il Portogallo possiede metà dell'Isola di Timor e, senza chieder permesso ad alcuno, può benissimo far visitare la sua colonia da una nave da guerra. Altre bandiere, a meno che non siano inglesi e olandesi, non hanno ragione di navigare in acque così lontane da quelle comuni di traffico.

E per rassomigliare al Pedro Nunez, senza andar molto nei particolari, basta avere un tripode a prora e la murata continua anche nella parte poppiera della coperta. Faccio perciò rivestire due stralli del trinchetto in modo che abbiano un diametro di una trentina di centimetri, e, invece che a murata, faccio far loro dormiente in coperta più verso il centro in modo che il tripode sia giustamente divaricato. Alla battagliola di poppa faccio mettere il paragambe Pitturato in grigio come lo scafo. La rassomiglianza, se non è perfetta, è però abbastanza prossima, specie se chi guarda si trova ad una certa distanza.-

9 Marzo

Nella mattinata giri di bussola.

1200.- Posizione: lat. 12°29' S., long. 113°49'E.; miglia percorse 226. Vento e mare da tramontana forza quattro, nebulosità in aumento, frequenti piovaschi.

La curva barometrica si altera nella sua regolarità, ed accenna una discesa con forte grandiente.

1640.- Un piroscalo misto di 3-4000 Tonn. Esce improvvisamente da un piovasco a distanza di circa 12.000 metri. Manovro per allontanarmi. Probabilmente deve trattarsi di un olandese in servizio nella linea Presmantle-Bali-Surabaia.

La sera il tempo migliora e il barometro si stabilizza.-

10 Marzo

1200.- Posizione: lat. 12°12' S., long. 119°10'E.; miglia percorse 322.

1530.- Accosto per rotta 33° per passare nella notte fra le isole di Sumba e Sanu e trovarmi all'alba di domani nel Mar di Timor. Nella notte tempo piovasco, cielo coperto, orizzonte fosco.

11 Marzo

Ricevo il telecifrato 92647 di Supermarina col quale mi si consiglia il passaggio per Timor e mi si ordina di non eseguire azioni di guerra contro traffico salvo casi eccezionali.

Il passaggio per Timor era stato da me deciso sin da prima della partenza e ne avevo dato comunicazione a Marisupao e ai Comandanti dei due Ramb. Durante la navigazione (carta inglese 942 A.) avevo esaminato i tre passaggi:

- a Sud di Timor e indi per Nord attraverso le Isole Sermata;
- a Nord di Timor e indi per Nord attraverso il paese fra Alor e Zimbang;
- a Nord di Timor e indi per Nord attraverso lo Stretto di Alor.

Il primo mi porterebbe troppo vicino all'Australia e a Porto Darwing dovrei tagliare molte rotte da e per l'Australia; ritengo sia vigilato con aerei. Il secondo è il comune passaggio frequentato e vi è perciò la possibilità di incontrare navi pattuglia destinate alla visita dei piroscafi. Il terzo è il passaggio che il portolano dice usato solo dalla navigazione locale: le coste sono pressoché disabitate, un solo villaggio, quello di Ato Nila sulla costa dell'Isola Lomblem. Avevo scelto il terzo e avevo fatto preparare un disegno dello stretto di Alor a scala dieci volte maggiore della carta nautica 942 A.

Circa l'ordine di non eseguire azioni contro traffico ho formulato due ipotesi sulle circostanze che possono averlo determinato:

1°) – Il giorno 24 avevo intercettato un cfrato di Marisupao diretto a Ramb 1° che mi fu impossibile decifrare; il fatto di questa comunicazione non prevista e diretta al solo Ramb 1° mi faceva pensare che poteva essergli accaduta qualche incidente. Inoltre i due Ramb dovevano essere già presso Bali e nello Stretto di Macassar; il consiglio di Supermarina di seguire il passo più a levante fra quelli suggeriti può essere derivato da un incidente accaduto all'uno o l'altro dei due Ramb. Penso perciò che si trovino in mare la sola Eritrea o al massimo anche uno solo dei due Ramb e che Supermarina, considerando già un buon risultato della missione il solo fatto che le navi ancora in mare possano giungere a destinazione, ritenga opportuno non esporle ai rischi della guerra al traffico.

2°) – Il governo Nipponico informato della nostra missione, non ha gradito che nel Pacifico, considerato come il loro Mediterraneo, si svolgessero azioni belliche contro il traffico mercantile al quale il Giappone è direttamente interessato.

Le due ipotesi fatte portano entrambe alla conclusione che l'Eritrea deve evitare le rotte comuni di traffico e, a costo di allungare il cammino, arrivare alla meta con tutta sicurezza.

La condotta della navigazione è stata inspirata a questo principio.

0630.- Si avvistano all'orizzonte in uno squarcio di sereno i picchi vulcanici di Xuè Riè e Ambu Rombu dell'Isola Flores.

0700.- Rotta 67° e velocità dieci nodi per trovarsi alle 1800 venti miglia a Sud dell'imboccatura dello Stretto di Alor. Cielo coperto e foschia all'orizzonte rendono difficoltosa la navigazione sia con riferimenti astronomici che con riferimenti terrestri.

1200.- Posizione: lat. 09°21'S. long. 122°19'E.; miglia percorse 259. Nelle ore pomeridiane il tempo schiarisce e la visibilità diventa ottima.

1630.- Viene avvistato nella scia del sole e bassissimo sull'acqua a circa 10.000 metri di distanza un grosso aereo.

Mando a posto gli armamenti delle mitragliere, alzo bandiera di guerra portoghese in armonia col camuffamento assunto nei giorni precedenti.

L'aereo gira lentamente di poppa, passa sul lato dritto e assume rotta lievemente convergente a passare di prora con evidenti intenzioni non aggressive. Viene riconosciuto per idrovolante quadrimotore olandese; le sue caratteristiche strutturali e di velocità lo fanno classificare tra i ricognitori a grande autonomia.

Dopo aver girato di prora a breve distanza l'apparecchio compie uno stretto giro interno alla nave ad una quota di circa 500 metri e si allontana verso levante.

Mancando soltanto un'ora all'accostata verso Nord per attraversare lo Stretto di Alor riduco la di velocità per avere più acqua di prora senza dover manovrare nel caso in cui l'aereo avesse l'intenzione di mantenersi a contatto visivo per qualche tempo ancora.

1700.- L'aereo è fuori vista. Aumento a 15 nodi.

1800.- Accosto con rotta 16° su Rusa al centro del passaggio.

1930.- Entro nello Stretto di Alor e passando fra le isolette di Rusa e Kambing per tenermi più lontano dal villaggio di Ato Nila.

La costa appare disabitata, solo qualche fuoco acceso dagli indigeni.

2015.- Esco dallo Stretto e, dal punto miglia 3 a levante di Capo Leur, rotta 17° su Moro-Mano.

La gente rimane a posto di combattimento tutta la notte e le notti successive fino all'uscita in Pacifico.

Non so se l'aereo olandese farà notizia al nemico del mio avvistamento. Prima della partenza mi era stato detto che ogni avvistamento fatto dagli olandesi veniva comunicato agli inglesi. Debbo perciò supporre che il nemico conosca la mia posizione e debba regolare in conseguenza la navigazione. Spero ad ogni modo di aver causato con il mio camuffamento almeno delle incertezze che in un primo tempo possono ritardare le ricerche.

Intanto il mio passaggio per lo Stretto di Alor non può essere previsto. Il fatto di aver adottato la bandiera portoghese può far pensare che Io voglia trattenermi nelle acque di Timor, e in questa zona dovrebbero perciò in un primo tempo essere dirette le ricerche da parte nemica.

12 Marzo

1200.- Posizione: lat.04°18'S., long.124°55'E., miglia percorse 365.

1745.- Rotta 80° per attraversare di notte il passaggio di Pitt e la rotta di traffico che passano per lo Stretto di Manipa.

13 Marzo

0300.- Rotta 5° per passare al largo dell'Isola Piisang.

All'alba ed al mattino si avvistano le Isole Tobalai, l'Awin, Piisang. Allego un lucido delle rotte seguite.

Per evitare anche qui incontri con piroscavi invece di seguire il grande passaggio di Jailolo mi inoltro fra isole e isolotti rigogliosi di vegetazione e pressoché disabitati.

1200.- Passo fra le isole Bo e il banco 3/4 di Braccia situato dieci miglia a ponente del gruppo, lascio sulla dritta Gag e sulla sinistra l'alta e boscosa Gebe. Passo fra Yu e Kave dirigendo poi verso Nord e successivamente verso Nord-Ovest. Vi è la possibilità che su qualcuna di queste isole vi sia una stazione di vedetta. La rotta che l'*Eritrea* segue è verso Nord.

2000.- L'*Eritrea* è in Pacifico e non può essere vista da terra. Rotta 49° per passare a Levante della Palau.

Sulla condotta della navigazione attraverso le Molucche e nel Pacifico faccio queste considerazioni:
ho già detto che debbo presumere, dopo l'avvistamento dell'aero olandese, una ricerca dell'*Eritrea* da parte del nemico nelle acque di Timor nella giornata di ieri. Dopo l'esito negativo di questa ricerca si può pensare ad una mia rotta verso il normale passo delle Moucche (*sic*) e ivi continuare oggi le ricerche. Avvistata poi la nave da Stazioni di vedetta nel passo di Jailolo (?) si può far l'ipotesi che, trovandosi nel Pacifico, esse diriga verso l'imboccatura dei passaggi di Macassar e Moucche e per svolgervi la guerra al traffico, oppure che diriga verso Giappone, infine che diriga verso Jap per rifornirsi.

Ritengo pertanto che la rotta più sicura sia quella che porta a Sud di Jap. Inoltre debbo tener conto che la nave ha già percorso fino a mezzogiorno di oggi ben 6641 miglia e non è d(a) escludersi che nell'apparato motore, comportatosi finora criticamente, si verifichi qualche avaria che mi costringa a ferma (...)



In questo caso non verrei a trovarmi molto distante da terre giapponesi. Dall'Isolotto di Tobi e tutta una successione di isole interrotta solo da Guam appartenente agli Stati Uniti.-

14 Marzo.

0700.- Accosto per rotta 80°. Vento e mare da N.E. in aumento.
1200.- Posizione: lat. 02°32' N. long.133°00'E.; miglia percorse 364.
1600.- Sono cento miglia a Sud della rotta passaggio Jailolo-Jap, accosto per rotta 42°. Vento e mare forza cinque, cielo coperto, piovaschi.-

15 Marzo

0410.- Accosto per rotta 63° per passare a levante dell'Isola Fais.
1200.- Posizione: lat.05°45'N., long.137°25E.; miglia percorse 332.
1300.- Rotta verso Nord.-

16 Marzo

Vento e mare forza sei, cielo tre quarti coperto, visibilità scarsa.
1200.- Posizione: lat.09°10'N., long.140°53' E.; miglia percorse 307. Durante la notte si taglia rotta Guam-Jap.-

17 Marzo

Alle 2150 e 2345 (ore legali regno) radio Pechino chiama Ramb 2° ed Eritrea.
1200.- Posizione: lat. 13°55'N., long.140°45'E.; miglia percorse 297.-

18 Marzo

Radio Pechino chiama Eritrea e Ramb 2° insistentemente; trasmette in seguito all'aria massaggi che risultano indecifrabiili.
1200.- Posizione: lat.19°34'N.; long.140°28' E.; miglia percorse 342.
1600.- Accosto per 340° sul faro di Muroto Saki.
Radio Pechino nel pomeriggio e nella notte ripete più volte i messaggi trasmessi al mattino..-

19 Marzo

Vento e mare girano a Nord-Est e a tramontana.
1200.- Posizione: lat.25°02'N., long.138°12'E., miglia percorse 356.
1400.- Accosto per rotta 322° per tagliare in ore notturne il fascio di rotta dirette a Jokohama provenienti da Macassare, Manila, e porti della Cina del Sud.

Interetto un messaggio del Ramb 2° a Pechino col quale fa presente il suo arrivo a Kobe per il 20 marzo. Apprendo così che il Ramb 2° mi precede di un giorno sulla rotta per Kobe.-

20 Marzo

0630.- Rotta 350° su Muroto Saki. Ricevo un messaggio di navitalia Tochio e ne interetto uno analogo diretto al Ramb 2°.
1200.- Posizione: lat. 29°37'N., long. 135°00'E.; miglia percorso 354.
1330.- Viene avvistato un mercantile di circa 12.000 tonn. al traverso di sinistra.
1430.- Viene avvistato un piccolo idrovolante del tipo imbarcato. Data la raggardevole distanza dalla costa (250 miglia) in relazione al tipo di apparecchio ritengo che questo possa essere catapultato da nave da guerra nelle vicinanze. L'aereo passa a breve distanza dall'Eritrea e si allontana in direzione 150° dove viene perso di vista. Non è stato possibile distinguere i distintivi di nazionalità ed anzi è sembrato

che non ne recasse affatto. Ritengo pertanto prudente allontanarmi dalla zona a 16 nodi.

1540-. Viene avvistato a 10° sulla dritta distanza 18.000 metri la sagoma di una grossa unità da guerra resa indistinta dalla foschia bassa. È conveniente evitare l'avvicinamento e pertanto, nella suposizione che l'unità non mi abbia avvistato accosto per 80°.

1545.- L'unità, che deve essere un incrociatore da 10.000 tonn., mi mette la prua addosso. L'incrociatore si avvicina lentamente ed il suo beta piccolissimo o nullo mi impedisce di riconoscerne la sagoma.

1610.- È possibile notare il grosso albero poppiero e la notevole massa di tuche prodiere caratteristiche degli incrociatori giapponesi. Rimetto allora in rotta. Anche l'incrociatore che deve aver distinto la grande bandiera nazionale al picco si allontana e, presentando il traverso, viene riconosciuto per un 10.000 giapponese della classe Nachi.-

21 Marzo

0240.- In vista del faro di Muroto Saki.

La carta inglese 1648, la sola che posseggo della località, arriva soltanto all'Isola O-Shaina mancano perciò 60 miglia per arrivare a Kobe. Servendomi del portolano e dell'atlante della C.T.I. faccio disegnare la parte mancante che risulta però del tutto imprecisa nella zona di Jura Kai kiro.

0610.- Alzo il nominativo al faro di Muroto Saki nella speranza che vi sia una stazione di segnalazione; dopo una lunga attesa mi risponde alzando la bandiera giapponese.

1100.- Giunto presso Hino Misaki raggiungo un grosso piroscafo americano che dirige certamente verso Kobe e Osaka, mi metto nella sua scia a circa 2.000 metri di distanza. In seguito al messaggio il navitalia Tochio inverte la rotta e dirige per Nacasaki.

1200.- Posizione: lat.33°45'N., long.134°55'E.; miglia percorse 302.

1800.- In seguito al messaggio di navitalia Tochio inverte la rotta e dirigo per Kobe.

22 Marzo

In vista del faro di Hino Misaki.

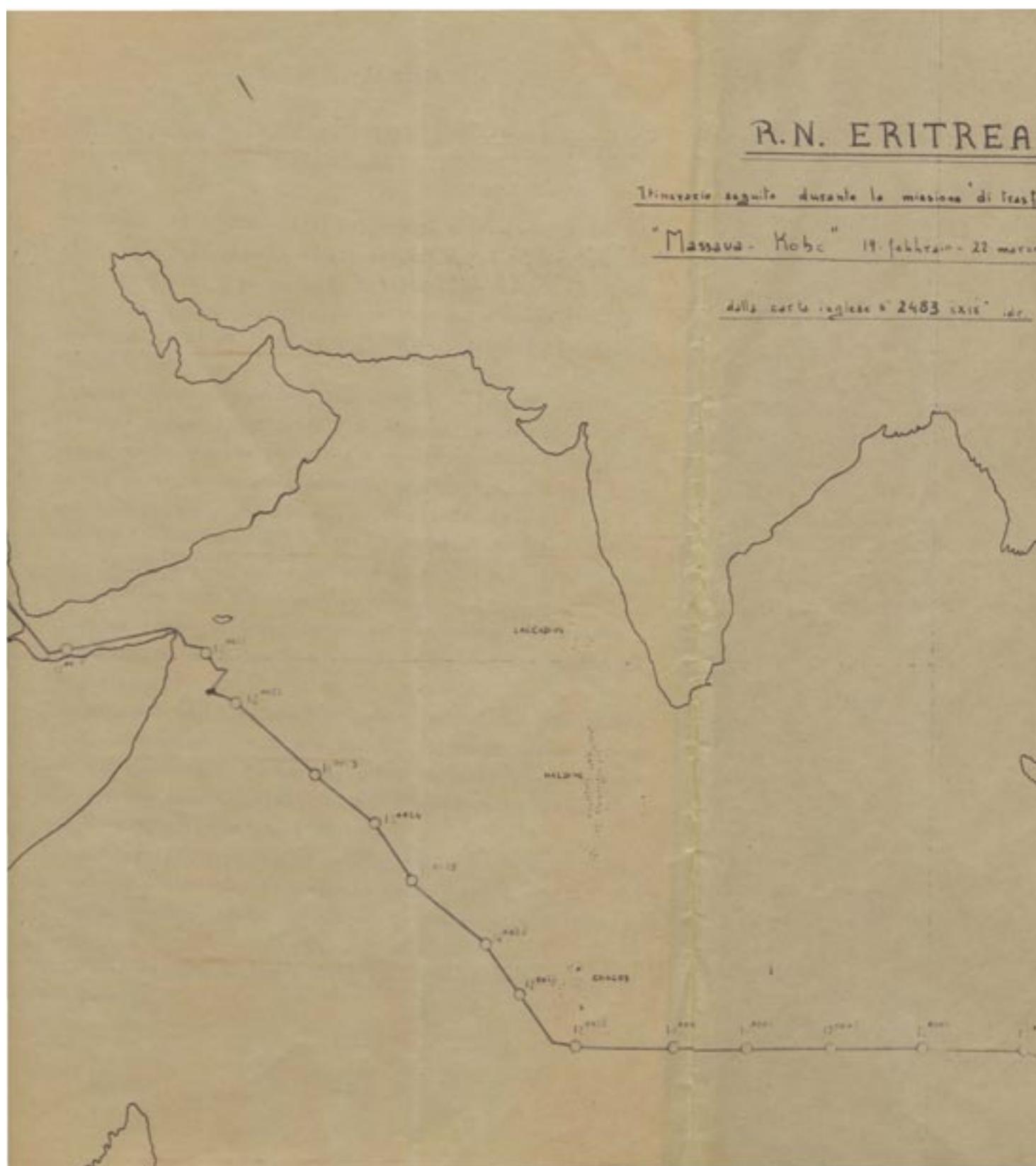
0730.- attraverso Jura Kai Kio-

0920.- Fondo nell'avamposto di Kobe.

Si conclude felicemente una missione iniziata beffando la Portiera dei mari e svoltasi senza scalo percorrendo quasi 10.000 miglia in due oceani e in mari ristretti controllati dal nemico e dai suoi alleati.

g) – MIGLIA PERCORSE 9555; ORE DI MOTO 754; NAFTA CONSUMATA TONN.440

— ===oo0oo== — -





Allegato n° 1

INCONTRO CON INCROCIATORE AUSILIARIO NEMICO NELLA ZONA A SUD
DI SOCOTRA

Alle 0945 del 22 Febbraio l'*Eritrea* si trova a circa 250 miglia dalla costa somala ed altrettante a Sud d Socotra, con velocità 8 nodi e rotta 125°. Risulta oltrepassata di circa 60 miglia la congiungente Mahè-Socotra sulla quale risulta svolgersi il transito di convogli e di piroscavi isolati, armati e veloci.

L'unità nemica si trova sul rilevamento polare 70°, vero 190°, distanza circa 30.000 metri e velocità apprezzata a 18 nodi. Lo avvistamento è stato reciproco e pressoché contemporaneo dalle due parti. La manovra eseguita dall'*Eritrea* e quella apprezzata del nemico risultano dal grafico allegato.

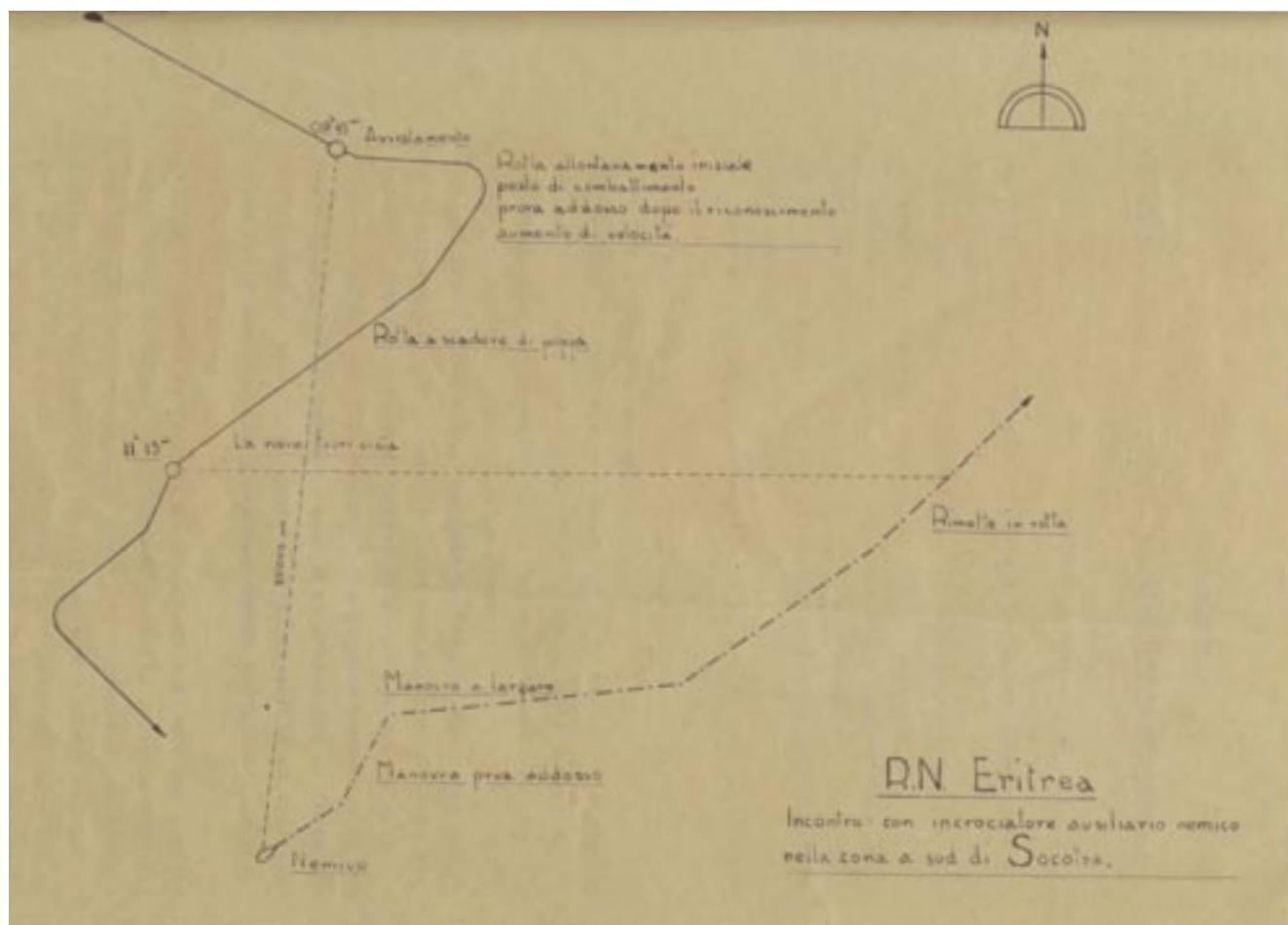
Accosto inizialmente a sinistra, sospendo i lavori in corso e metto in moto i M.T., aumento a 15 nodi e accosto a dritta per 200° con prua sulla nave avvistata.

Detta nave, che mi aveva inizialmente messo la prua addosso; in seguito alla mia manovra accosto a dritta per non serrare le distanze.

Non so quale possa essere l'armamento del nemico; considerando il suo dislocamento e la sua velocità dovrebbero essere armato con cannoni da 150. La mia manovra diretta all'avvicinamento è forse l'aspetto esteriore dell'*Eritrea* gli hanno fatto supporre in me un armamento superiore.

La sua maggiore velocità mi impedisce in ogni caso di raggiungerlo, ne è conveniente per me tentare di serrare le distanze; accosto perciò a dritta agevolando la sua manovra di allontanamento.

Alle 1115 la nave nemica è fuori vista verso levante con rotta su Socotra.-



Allegato n° 2

INCONTRO E MANOVRA NOTTURA DI DISIMPEGNO DA NAVE PATTUGLIA
NEMICA

Alle 1923 del 22 Febbraio si avvista la sagoma di una nave a fanali spenti.

Rotta Eritrea 140°, velocità 15 nodi; avvistamento su 150° di rilevamento, distanza 6000 circa, beta prossima a 90°.

La sagoma appare bassa, con tuga centrale e rastremata alle estremità.

Ho subito la sensazione che si tratti i nave da guerra nemica per le seguenti circostanze:

- La nave non ha sagoma mercantile ed appare di non forti dimensioni.
- Naviga completamente oscurata in prossimità della rotta di traffico nemico Mombasa-Bombay.
- È arrivata a contatto con manovra che in seguito è stata ritenuta fortuita, ma che al primo apprezzamento è apparsa quale brillante mantenimento di contatto al tramonto.

Ordino il posto di combattimento generale.

Fin dal primo momento l'atteggiamento dell'Unità appare non aggressivo e ciò più mi convince che non si tratta di una silurante. Ritengo invece si tratti di un avviso scorta o un "Patrol Vessel" del tipo "Pathan" che intenta mantenere il contatto allo scopo di portare, contro un avversario di forza non esattamente apprezzabile, qualche unità di scorta ai convogli sulle rotte Socotra-Mahè e Mombasa-Bombay che passano in prossimità della zona.

Dall'avvistamento le manovra si svolge come appare dal grafico unito. Ogni tentativo di rompere il contatto colla manovra riesce inutile. La distanza alla quale l'avversario si mantiene è quella giusta per vedere e possibilmente non essere veduta.

Per liberarmi dal pericoloso inseguitore posso disporre della forza o dell'astuzia. Il mio armamento è superiore, però non dispongo di sistemazione per il tiro notturno e il munitionamento in dotazione alla nave non è a vampa ridotta.

La distanza che mi separa dall'avversario è piccola e tale da permettergli un efficiente impiego del suo cannone. Un colpo fortunato potrebbe cadere sui fusti della nafta di cui ho ancora la coperta ingombra e causare un incendio oppure inutilizzarmi qualche organo vitale. In tutti e due i casi la missione dell'Eritrea verrebbe inesorabilmente compromessa.

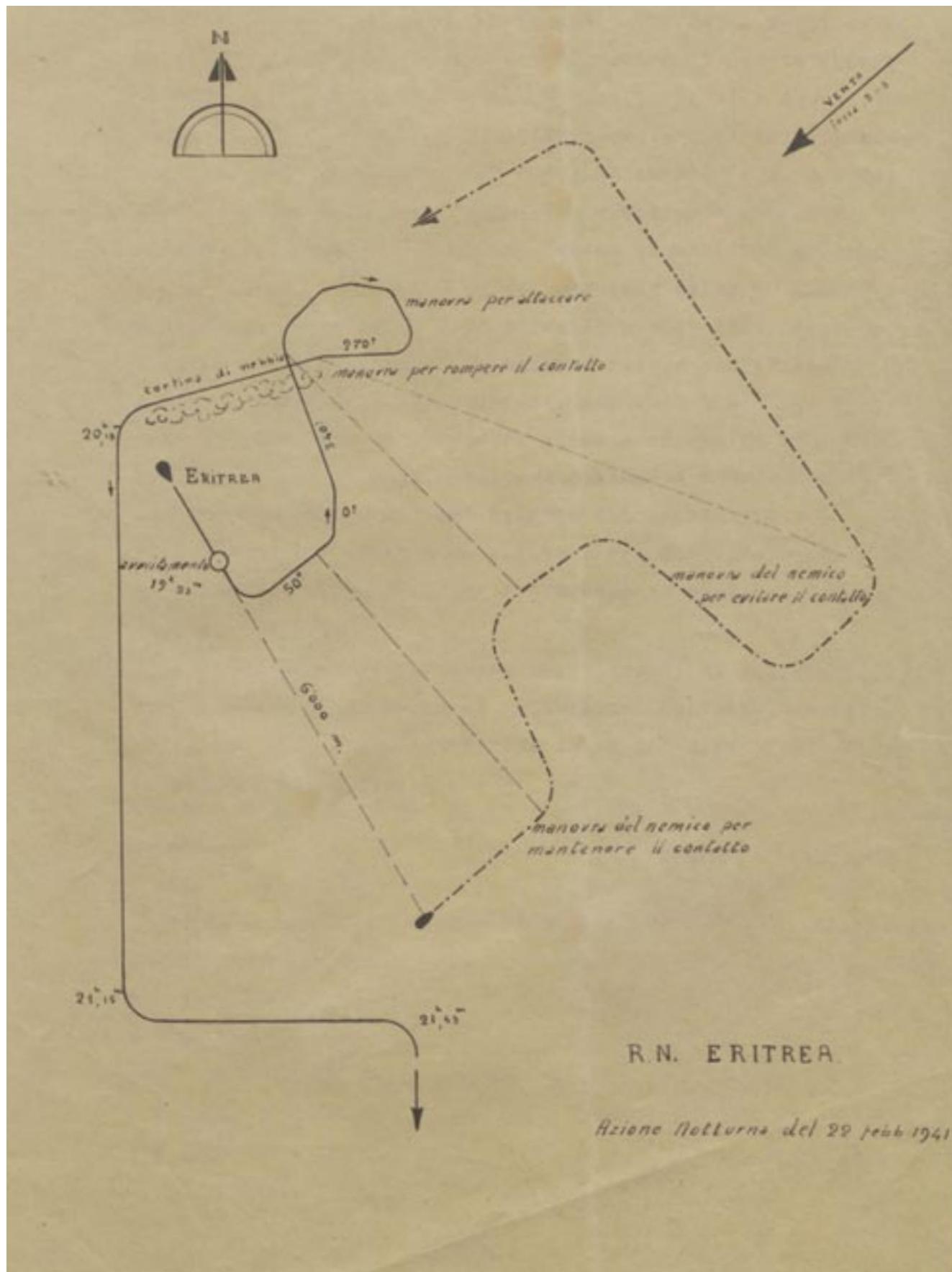
Riservo pertanto l'azione di fuoco al caso in cui, distesa una cortina di nebbia, non riuscissi a rompere il contatto.

Poiché la direzione del vento impone lo sviluppo della manovra verso ponente, accosto a dritta per tale rotta ed aziono i nebbiogeni su rotta 260°. Dopo circa 15 minuti interrompo la cortina ed accosto per Sud. La manovra riesce perfettamente in quanto l'Unità avversaria deve aver supposto che l'uso della nebbia prevedesse ad un nostro ritorno offensivo attraverso la cortina per ottenere quell'avvicinamento improvviso che la sua superiore velocità non avrebbe mai consentito.

Presumibilmente l'Unità ha girato largo di sopravvento prima di accostare a sinistra per riprendere il contatto temporaneamente perduto.

Alle 2300, dopo accuratissime esplorazioni di orizzonte che mi danno sicura garanzia di rottura del contatto, metto in rotta per 152° sulla bisettrice delle due direttrici di traffico sopra accennate.-

— - ==oo0oo== — -



Allegato 2

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

----- CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI – Copia N. 5

Data 7 Giugno 1941/XIX°

Notizia N. 11

ARGOMENTO: “Operazioni eseguite dalle Forze Navali del Mar Rosso
dal 31 Marzo al 3 Aprile 1941/XIX°”.-

Stralcio del rapporto inviato dal Comando Superiore in A.O.I., riguardante l’azione navale
del Mar Rosso, compiuta il 3 Aprile 1941/XIX°.-

— --=oo0oo=— -

.....OMISSIS.....

1°) – Mi riferisco agli ordini di operazione emanati dal Comando Superiore Navale in accordo con Marisupao Massaua in base alle istruzioni generali di Supermarina.-

2°) – Poiché era imminente l’investimento della Piazza di Massaua, in seguito all’occupazione di Asmara, Marisupao stabilì le seguenti operazioni da eseguirsi da parte delle Forze Navali del Mar Rosso:

- a – la sera del 31 Marzo – partenza della 5[^] Squadriglia per azione di sorpresa – il mattino del 3 – a Suez con ripiegamento sulla costa dell’Hegiaz o Sinai per autoaffondamento delle navi;
- b – il giorno 2 partenza della 3[^] Squadriglia per azione di sorpresa – il mattino del 3 – a porto Sudan con ripiegamento possibile a Massaua o sulla costa dell’Hegiaz per auto affondamento delle navi.-

3°) – La sera del 31 marzo alle ore 18, dopo l’ultima ricognizione aerea da parte del nemico su Massaua, la 5[^] Squadriglia già in franchia dirigeva a nodi 18 in linea di fila ordine inverso per uscire dal canale segreto n. 7.

- a – Dato che l’azione si basava esclusivamente sulla sorpresa fu stabilito di uscire verso il tramonto e precisamente dopo la consueta ricognizione giornaliera da parte degli aerei nemici.
- b – È stata scelta la linea di file ordine inverso in modo da mettere in testa il Leone, che risultava avere in perfetto ordine tutti gli strumenti di navigazione (bussola giroscopica, bussole magnetiche, scandaglio, Spalazzi). Il Pantera causa un fulmine avuto a bordo aveva le bussole magnetiche

poco stabili, la girobussola di incerto funzionamento e i girobussolisti presenti non in grado di ripararla, lo Spalazzi inutilizzato. Gli strumenti di navigazione del Tigre avevano funzionamento normale.

c – È stato deciso di uscire dal canale n. 7 perché:

1°) – più agevole l'uscita notturna con il minor numero di segnalazioni luminose di fortuna;

2°) – detto canale era l'unico che non fosse a conoscenza del nemico dopo la cattura del sommersibile Galileo;

3°) – dava più affidamento di non essere avvistati dalle probabili unità nemiche di sorveglianza foranea la cui presenza in mare a noi non era nota per l'assoluta mancanza da tempo di esplorazioni aeree.

d – È stato scartato il canale Nord per le seguenti ragioni:

1°) – presenza del nemico sulla costa;

2°) – accensione di fanali che avrebbero indicata l'uscita delle unità e decisamente la direzione.

e – È stato scartato il canale di Nord-Est:

1°) – per difficoltà di segnalazione;

2°) – probabilità di sorveglianza all'uscita;

3°) – necessità di accensione del fanale di Harmil che avrebbe senz'altro potuto indicare l'uscita.-

4°) – La navigazione si è svolta regolarmente fino alle 24^h 30^m circa, ora in cui le unità si trovavano nell'ultimo tratto del canale scandagliato a 13 miglia circa a Nord dell'Isola di Awali Hutub.

Secondo quanto previsto, al traverso di Awali Hubut si era iniziato l'aumento di velocità fino a raggiungere 24 nodi.

A tale ora il Leona è passato in velocità sopra due punte di secco probabilmente di natura madreporica, isolate, caratteristiche dei fondali del Mar Rosso. Ciò è provato dal fatto che le due successive Unità passate in velocità a brevissima distanza lateralmente al Leone ed avendo successivamente evoluto nelle immediate vicinanze non hanno urtato da alcuna parte. Gli ecometri davano profondità nei limiti consentiti dalla sicurezza e le posizioni delle tre unità risultavano concordanti nella striscia scandagliata.-

5°) – Il Leone ha fermato le macchine ed in un primo tempo ha comunicato ritenere potersi accodare per proseguire la missione giudicando lievi le avarie subite. Successivamente immediati accertamenti, necessari prima di riprendere la navigazione, hanno portato a constatare:

a – infiltrazioni d'acqua nelle caldaie 3 e 4;

b – infiltrazioni lievi alla caldaia 2;

c – infiltrazioni in un deposito nafta;

d – asse di sinistra probabilmente storte ed elica lesionata (ciò che era deducibile dalle forti vibrazioni e dai rumori che produceva la macchina di sinistra in moto);

e – inizio di incendio nella caldaia 4;

f – incendio nel deposito macchine.

Ho ordinato di dar fondo al Leone sul posto e alle altre Unità nelle immediate vicinanze per appoggio. Il Leone ha tentato in tutti i modi di esaurire l'acqua che andava imbarcando e di domare l'incendio. Perciò è stata, fino all'ultimo, tenuta accesa la caldaia n. 1, sono stati sorvegliati continuamente i depositi di munizioni, gettate a mare le cariche che si trovavano in coperta, spento l'incendio nel deposito macchine, esaurito in parte l'acqua nella caldaia n.2.

Non è stato invece possibile in alcun modo domare l'incendio della caldaia n.4 ed impedire l'aumento progressivo dell'acqua nella caldaia n.3 e 4.-

6°) – Poiché l'incendio prendeva sempre maggiori dimensioni e l'aria sotto il castello diventava irrespirabile è stato deciso circa alla ore 3 di allagare il deposito n.1, i cui allegamenti sono appunto sotto il castello. L'allargamento del deposito n.1 ha portato per conseguenza lo spegnimento della caldaia n.1. Visto che l'incendio aveva trasformato la parte del centro e di prora del Leona in un falò, è stato ordinato l'abbandono e l'affondamento dell'Unità.

Lo sgombro della nave è avvenuto regolarmente e rapidamente con i mezzi di bordo e con quelli delle altre due Unità. Sono stati aperti tutti gli allagamenti dei depositi munizioni e quelli delle macchine, che è stato possibile (sic) aprire.

Alle prime luci dell'alba, poiché l'unità affondava troppo lentamente è stato disposto che il Pantera ne accelerasse lo affondamento a colpi di cannone. Infatti la Nave dopo pochi colpi inclinatasi a dritta, è scomparsa.-

7°) – In considerazione del tempo trascorso sul posto, che non avrebbe permesso di raggiungere entro le prime ore di luce una posizione decisamente a Nord di Porto Sudan ed essere fuori della zona delle abituali rotte marittime ed aeree del nemico, in considerazione anche del bagliore che l'incendio del Leone aveva prodotto, ho deciso di rientrare a Massaua onde uscirne appena possibile, con tutte le Unità per l'azione a Porto Sudan.

8°) – Rientrato a Massaua, sbarco a terra l'equipaggio del Leone che costituisce subito una compagnia al Comando dell'Ufficiale in 2[^] per la difesa del fronte a terra. Faccio imbarcare a bordo del Pantera il Comandante del Leone dietro sue richieste e dopo averne ottenuto autorizzazione dal Comando Superiore di Marina.

D'accordo con Marisupao decido di rifornire tutte le Unità della 3[^] e 5[^] Squadriglia al completo e partire il giorno successivo. – 2 Aprile – alle ore 1400 per l'azione su Porto Sudan. Ho rinunziato all'uscita per il Canale segreto n.7, dato l'incidente occorse al Leone, ed ho scelto il Canale di N.E. da percorrersi in ore diurne, per poter arrivare all'alba a Porto Sudan, in considerazione della velocità di resistenza sostenibile dalle Unità tipo Pantera.

In tal mondo mi rinunciava molto probabilmente alla sorpresa totale ma potevasi fare assegnamento sull'incertezza da parte del nemico dell'obiettivo prescelto.-

9°) – Il giorno 2 Aprile, alle ore 1350, la 5[^] Squadriglia è in franchia e dirige per uscire dal Canale di N.E. a nodi 18, seguita a 20 minuti di intervallo della 3[^] Squadriglia. Alle 1450 si intercetta il segnale di allarme aereo lanciato da Massaua alle 1508 si apre il fuoco contro aereo nemico che da media quota sorvola la formazione. Mi fermo la convinzione che mancherà la sorpresa.

Alle 1551 si intercetta il segnale di cessato allarme lanciato da Massaua. Alle 1716 si intercetta un secondo segnale di allarme aereo lanciato da Massaua. Si odono rumori di cannoneggiamento in direzione della 3[^] Squadriglia.

Alle 1836 al traverso dell'estremo Nord di Harmil si accosta per rotta 70° velocità 23 nodi. Alle 1855 si accosta per Rv.332°.-

10°) – Le condizioni del mare forze 3 – 4 da S.E. non consentono un buon governo. Ciò viene dimostrato dal punto nave calcolato con 3 rotte di altezza dal Tigre alle 2150 e trasmessomi alle 2300. Detto punto risulta sette miglia a sinistra della rotta e pertanto era da considerare uno scarroccio orario verso ponente superiore alle 2 miglia.

In considerazione di ciò dispongo:

- a) - accostare per Nord alle ore 2400
- b) – Ordinare alla 3[^] Squadriglia la stessa manovra per poi riprendere dopo Masamarhu le rotte previste dall'ordine di operazione.-

11°) – Alle ore 0135 del giorno 3 si accosta per 310°. Alle ore 0400 con cifrato per R.D.S. il Manin informa che in seguito a forte perdita di acqua con conseguente riduzione di autonomia, ha dato libertà di manovra al Battisti per portarsi sulle coste dell'Hegiaz ed autoaffondarsi.

Alle 0500 si accosta per 270°, rotta che doveva condurre a passare un miglio a Sud del faro di Sanganeb alle ore 0630 circa.

Durante tutta la notte le condizioni del mare hanno reso sempre difficoltoso ed impreciso il governo della Nave; il crepuscolo mattinale si è presentato fosco e con cielo quasi completamente coperto. Ciò che non ha permesso al Tigre di determinare astronomicamente la sua posizione. Il Pantera invece con

mokta (sic) difficoltà e dubbia precisione ha determinato un punto alle ore 0556 con due stelle (Polare – Antares); detto punto risultava rispetto a quello stimato 12 miglia a Nord.

Alle 0608 si accosta per rotta 220° e alle 0612 si avvista a levante un aereo nemico che da bassa quota segue costantemente la formazione, mantenendosi fuori della portata delle armi contraeree.

Alle 0614 si avvistano indistintamente sulla sinistra a circa 3 – 4 miglia due tipi Manin che manovrano per riunirsi alla 5^ Squadriglia. Alle 0620 rotta 180° per facilitare la riunione. Alle 0630 si accosta per 221°. Alle 0645 non avendo ancora avvistato il faro di Sanganeb, ho giudicato il punto astronomico del mattino inesatto ed ho apprezzato di essere invece al punto stimato.

Pertanto accosto alle 0645 per Nord e alle 0653 per 270°.

Alle 0655 si avvista una formazione di aerei nemici che attaccano la 3^ Squadriglia.

Rotte varie fino alle 0715 per manovre antiaeree con diretrice di marcia 250°, alle 0715 rotta 20° a Sn. una imprecisa massa grigiastra avvolta dalla densa foschia, caratteristica di questa costa e specialmente all'alba. Accosto subito per 345° per riconoscere la massa avvistata. Viene alzato il "Pennello2" (nemico in vista).-

12°) – Alle 0724 la massa si delinea prima come una sagoma di incrociatori e subito dopo vengono avvistare di poppa a questo altre due unità.

Apprezzamento della situazione:

inesatta conoscenza della posizione in una zona idrograficamente pericolosa, specie verso Sud – Azione aerea nemica già iniziata con prevedibile ulteriore e maggiore sviluppo – Presenza di Forze Navali nemiche indubbiamente superiori per velocità ed armamento – Mancanza assoluta della sorpresa dovuta all'esplorazione aerea nemica del pomeriggio precedente e confermata dalla presenza di aerei nemici sulle Unità alle primissime luci dell'alba. – Non conoscenza assoluta della situazione delle forze navali nemiche in mare per la completa mancanza di nostra esplorazione aerea – Posizione di luce favorevole che era possibile conservare solo mantenendosi a levante delle forze nemiche avvistate.

Decisioni:

Sicuro che le forze nemiche navali ed aeree si sarebbero avventate sulle nostre Unità decido: interrompere il riconoscimento (d)ella costa e non eseguire l'azione su Porto Sudan; accettare combattimento cercando di mantenere la posizione favorevole di luce ed imporre una rotta che faccia risultare le unità in posizione prodiera rispetto al nemico per poter sfruttare al massimo tutte le possibilità dei cannoni e dei siluri, usando tempestivamente cortine nebbiogene. In tal modo veniva anche ad allontanarmi dalla zona idrograficamente pericoloso a Sud di Porto Sudan.-

13°) – Alle 0730 rotta 40°, velocità ordinata 27 nodi – linea di fila – distanza 500. Alle 0740 una formazione di aerei in quota esegue bombardamenti successivi delle Unità. Alle 0741 ordino il diradamento. Alle 0746 rotta 32°, velocità 27 nodi, Unità nella formazione "6 E".

Alle 0800 i due CC.TT. tipo Manin aprono il fuoco anche con le artiglierie contro gli aerei nemici. Alle 0813 un aereo nemico lancia bombe in quota sul Tigre ed un secondo aereo bombarda il Sauro. Alle 0826 si avvista un aereo sulla dritta. Alle 0854, sulla dritta numerosi aerei biplani tipo Vichers – Vincent che eseguono numerosi successivi attacchi in picchiata contro Tigre, Sauro, Manin. Il Tigre è sottoposto anche ad un attacco contemporaneo con siluro. Tutte le Unità reagiscono con cannoni e mitragliere.

Durante detti attacchi, alle 0900 circa, il Sauro viene colpito in pieno da una salva di bombe all'altezza del complesso poppiere ed affonda in meno di 30 secondi dopo una fortissima esplosione.

In considerazione della imminenza dello scontro con Unità navali nemiche e poiché il fermarsi significa sacrificare sicuramente altre unità senza vantaggio alcuno per i superstiti del Sauro che d'altra parte sarebbero stati sicuramente salvati da unità avversarie, decide di proseguire.

Un aereo nemico è stato visto precipitare in mare ed un altro aereo allontanarsi perdendo pezzi di ali e lasciando una scia di fumo nero. Alle 0920 un aereo bombarda da media quota le Unità; le bombe cadono fra Tigre e Pantera.

Alle 0928 si avvista sulla dritta un aereo. Alle 0935 si avvista di prora un altro aereo. Alle ore 1015 numerosi aerei attaccano in picchiata il Manin che viene centrato: le schegge feriscono diverse persone fra cui il Comandante ad uccidono il puntatore della A.P.G.. Ciò mi viene comunicato per radio. Un aereo da esplorazione è costantemente in vista e fuori portata delle armi.-

14°) – Si prosegue con rotta 32° a nodi 27, formazione “6 E”, pronti a prendere una formazione di combattimento non appena avvistate le Unità nemiche che prevedo essere prossime a prendere contatto tattico dopo la violenta azione degli aerei.-

15°) – Alle 1100 si avvistano sulla dritta numerosi aerei biplani tipo Vichers – Vincent che attaccano con estrema decisione in picchiata il Manin, il quale risulta centrato. Osservsto (sic) col binocolo sembra non menomato nella sua efficienza.

Il Manin viene perduto lentamente di vista. Alle 1115 l Tigre subisce attacco concentrico in picchiata successivamente e a brevissimo intervallo da 3 aerei nemici e viene centrato dalle bombe che scoppiano a pochi metri sollevando colonne d’acqua che lo occultano completamente. Si tenta invano di entrare in contatto R.T. con il Manin.

Apprezzamenti della situazione:

- a – Le forze navali ridotte a due Unità escludono qualsiasi ricerca di azione navale diurna;
- b – L’autonomia residua non consente il ritorno a Massaua delle Unità e nemmeno un’azione contro Cosseir;
- c – impossibilità di tentare alcune manovra che non sia immediatamente percepita dal nemico a frustata (sic);
- d – Dato il numero degli aerei biplani tipo “Vichers Vincent” è quasi certa la presenza nelle immediate vicinanze di una nave portaerei.

Decisioni:

- a – Raggiungere la costa neutrale Saudita;
- b – Traversare sul Pantera la nafta del Tigre;
- c – autoaffondare il Tigre fuori dalle acque territoriali, inviando il personale sulla costa Saudita;
- d – Col favore della notte tentare di eludere la vigilanza per raggiungere un qualunque obiettivo nemico (Cossier, Urgada, Acaba) in relazione alla nafta che era possibile imbarcare da Tigre.-

17°) – Alle 1200 si accosta per levante e si dirige per la costa Saudita a Sud di Gedda. Alle 1350 si dà fondo in località Someina. Da ordine al Tigre di iniziare lo sbarco del materiale, dei viveri e medicinali, di parte dell’equipaggio e di tenersi col minimo personale indispensabile per poter manovrare con due caldaie. Chiamo il Comandante a bordo. Gli ordini che disponga per il travaso della nafta sul Pantere, ultimato il quale dovrà portarsi in acqua profonde per affondare la sua Unità.-

18°) – Alle 1420 si avvista una formazione di sette aerei Vichers Wellesly i quali iniziano subito lancio di bombe e spezzoni sulle Unità unitamente a nutrito mitragliamento.

Alle 1430 una bomba viene sganciata nelle vicinanze del punto di approdo della motolancia del Tigre, la quale inoltre viene mitragliata. Alle 1440 alcune bombe inquadrano il Pantera. Si avvistano intanto altri aerei da bombardamento.-

19°) – Apprezzamento della situazione:

- a – L’essere le Unità ferme alla fonda in mezzo a secche, esclude qualsiasi rapida manovra difensiva delle Unità stesse e pertanto certamente gli attacchi aerei nemici avrebbero ottenuto lo stesso risultato positivo.
- b – Una reazione con le poche armi contraeree di bordo senza ottenere efficaci risultati, avrebbe giustificata una azione nemica condotta nelle acque territoriali dovendo le armi contraeree agire prima dell’attacco aereo. Tale considerazione acquistava maggior valore dopo l’iniziato sbarco dell’equipaggio del Tigre.

- c – Impossibilità di eseguire travaso nafta sotto bombardamento e sicurezza di sacrificare senza alcun positivo risultato gli equipaggi delle Unità.
- d – Probabilità di non effettuare sicuramente l'affondamento delle Unità.

Decisioni:

- a – Rinunciare ad ogni altra azione;
- b – Sbarcare il personale;
- c – Affondare al più presto le Unità.-

20°) – Alle 1445 ordino al Tigre e Pantera di effettuare rapidamente lo sbarco del personale e precedere all'affondamento delle Unità sul posto.

Gli equipaggi prima dell'abbandono della Nave sono riuniti a poppa per la cerimonia di abbandono terminata col saluto al Re e al Duce.

Alle 1500 un'altra formazione aerea sopraggiunta sorvola le Unità ed inizia il bombardamento e mitragliamento delle Navi, delle imbarcazioni e dei naufraghi. Due aerei che sorvolano la zona desertica a levante delle Unità si distruggono intanto contro il terreno con successivo scoppio dei serbatoi di benzina e del carico di bomba.

Gli aerei si susseguono fino alle 1840 e continuano l'azione isolatamente che contro il personale sulla spiaggia. A tale ora una bomba colpisce il Pantera al centro: si manifesta un principio di incendio in coperta.

Alle 1800, proveniente da Nord giunge un C.T. tipo Jervis che da circa 4 – 5 mila metri apre il tiro contro le Unità. Il tiro è piuttosto impreciso ed una sola salva centra il Pantera colpendolo alla opera morta. Successivamente il C.T. si porta a S.E. delle Unità e lancia un siluro che colpisce il Pantera a prua e spezza la catena dell'ancora.-

21°) – Durante la notte gli equipaggi divisi in gruppi si mettono in marcia verso Gedda. Rimango sul posto assieme al Comandante Scroffa, al Comandante del Tigre e a un gruppo di persone onde recarmi a Bordo delle Unità per i necessari provvedimenti in caso di mancato affondamento delle Unità stesse.-

22°) – All'alba del giorno 4 constato che un C.T. è completamente scomparso e del secondo emerge una piccola parte del fumaiolo prodiero e l'albero prodiero.

Si è poi accertato che quest'ultimo era il Pantera, mentre il Tigre nell'affondare si è capovolto.

Il C.T. nemico della sera precedente, alle 0630 circa, ritorna sul posto, mette in mare una imbarcazione che dirige in costa probabilmente per ritirare gli equipaggi dei due aerei distrutti la sera precedente. Ricuperata l'imbarcazione si allontana.

Alle 0930 un aereo tipo Blenheim sorvola la località e lancia delle bombe contro le imbarcazioni ormeggiate in spiaggia.

23°) – Alle 1000, dopo aver inutilizzato le imbarcazioni, col gruppo di persone rimaste mi avvio in direzione di Gedda.

Alle 1530 incontro il Capitano Medico Putzolu che mi trasposta in città.-

.....OMISSIONE.....

^^^^^^^^^

Allegato n° 1

**STRALCIO DELLA RELAZIONE SUGLI AVVENTIMENTI RIGUARDANTI IL R° C.T.
“MANIN” DAL GIORNO 2 APRILE 1941 ALL’ARRIVO DEI 42 NAUFRAGHI A GEDDA IL
GIORNO 11 APRILE 1941/XIX°.-**

— =00o= —

..... OMISSIONS

GIORNO 2 APRILE 1941

Si salpa da Massaua alle ore 1400 quando già la 5^ª Squadriglia CC.TT. ha salpato ed è appena visibile all’orizzonte con binocolo.

Il Manin in testa alla 3^ª Squadriglia CC.TT. diriga per il Canale di N.E..

Intanto alle 1500 si riceve via R.T. il primo allarme aereo data da Massaua. Poco dopo un ricognitore nemico sorvola la Squadriglia a media quota fatto segno al fuoco di tutte le armi a.a. di bordo. Un colpo della mitragliera da 40/39 di Sn. Colpisce al draglia di acciaio di sostegno di una manica a vento della macchina ed esplode. Le schegge colpiscono il Capo Cannoniere 2^ª BENATTI Carlo al lato dritto del torace provocandone la morte quasi istantanea. Altri due membri dell’equipaggio e precisamente il Cannoniere P.S. SUTTI Alberto ed il Marò DI SERIO Domenico rimangono leggermente feriti. Verso le 1600 cessa l’allarme aereo.

La salma del Capo Cannoniere viene avvolta in una bandiera nazionale e deposta all’estrema poppa per ordine del Signor Comandante. Le condizioni dei due feriti dopo la medicazione sono buone.

Verso le 1715 s’intercetta un secondo allarme aereo da Massaua e poco dopo le armi a.a. di bordo sparano ancora contro un ricognitore nemico a quota più alta del precedente e che si mantiene a pendolare per qualche tempo sul lato Dr. della formazione. Intorno alla 1730 cessa il seco(n)do allarme aereo.

Alle 1900 circa, al traverso dell’estremo N. di Harmil, si accosta per Rv. 70° alla velocità di 23 nodi. Dopo circa 20 minuti si accosta per Rv. 332° alla stessa velocità. Si getta a mare la cassetta grande contenente la massima parte delle pubblicazioni e documenti S. ed R.P.-

GIORNO 3 APRILE 1941

Intorno alle ore 0100, in seguito ad ordine cifrato per RDS., si accosta N.. Alle ore 0200 circa, al traverso stimato di Mashamaru, si accosta per Rv. 310°, aumentando la velocità a 24 miglia. Intorno alle 0310, in seguito a cifrato ricevuto dal C.T. Battisti, nel quale viene fatta presente un’avarìa che ne compromette l’autonomia, il Signor Comandante dà al Battisti per R.D.S. in cifra libertà di manovra per raggiungere la costa neutrale. Intorno alle 0500 si accosta per Rv. 270° e si batte posto di combattimento generale. Verso le 0600 si avvista la 5^ª Squadriglia CC.TT. sulla Dr. e si manovra per portarsi in linea di file dietro di essa.

Subito dopo si avvista un ricognitore nemico ed a volte due uno di essi almeno resta sempre in vista.

In LF dietro la 5^ª Squadriglia si eseguono rotte varie fino alle 0730 circa, ora in cui viene presa una prora diretta verso l’atterraggio di Gedda.

Dalle 0700 circa alle 1115 circa numerosi aerei nemici, a gruppi ed isolati, del tipo Blenheim e biplani da bombardamento in picchiata (simili agli aerosiluranti Vickers Vincent), si sono susseguiti sui due CC.TT. della 3^ª Squadriglia, sganciando numerose bombe.

Si ricorda che complessivamente sono stati subiti due attacchi da parte del Sauro e sei attacchi da parte del Manin, di cui 5 in picchiata.

Intorno alle 0900 il Sauro, colpito a poppa, affonda in pochi secondi dopo una fortissima esplosione. Intorno alle 1000, durante il 5° attacco al Manin, una bomba esplosa in acqua immediatamente a dritta

della plancia provoca con le sue schegge il ferimento del Comandante Capitano di Fregata Araldo FADIN e del Guardiamarina Giovanni RUSSO che si trovavano in plancia rispettivamente dietro il telegrafo di macchina di Dr. ed il timoniere. Questo attacco ha inoltre provocato la morte del Capo Cannoniere P.S. di 3[^] Cl TEDDE Antonio che si trovava nella torretta dell'A.P.G. ed il ferimento di alcune altre persone tra cui il D.T. S.T.V. Ulrico LACCETTI.

Il Signor Comandante viene medicato ad adagiato sul divano della sala di rotta da cui continua a dare ordini a disposizioni all'Ufficiale in 2[^] Armando CRISCIANI, T.V., malgrado l'evidente sofferenza che gli provocavano due larghe ferite alle coscie (sic), oltre le secondarie.

Si continua nel frattempo ad eseguire gli ordini di diradamento e riordinamento della formazione che provengono dal Pantera.

Si informa il C.S.N. che il Comandante e molta altra gente è ferita.

Siamo rimasti arretrati rispetto al Pantera di una distanza maggiore per incidenti di macchina, di cui non si conoscono le cause precise, ma per cui il D.M. aveva già riferito più volte personalmente al Signor Comandante in plancia.

Le bombe cadute precedentemente al 5° attacco sono finite tutte in mare nelle vicinanze della nave e solo qualche scheggia è caduta a bordo senza provocare danni.

Scheggie del 5° attacco hanno invece attraversato il C.T. da un lato all'altro tanto che si faceva acqua dal locale cambusa che è sul lato Sn.

Il D.M. subito accorso con paglietto turafalle poteva assicurare il Signor Comandante che nulla vi era di grave e di compromesso.

La reazione alle armi a.a. di bordo è stata sempre rabbiosa ma notevolmente ridotta per continui inceppamenti alle 40/39.

La 40/39 di Dr. non ha infatti più funzionato dopo avere sparato la prima cinghia e quella di Sn. Ha continuato a funzionare a tratti solo per il continuo intervento degli armatoli.

Nessun disturbo ha invece interrotto il funzionamento della 13/2. È stato usato anche il complesso da 120/45 poppiere per la difesa a.a..

Alle 1100 circa due biplani si avvicinano sul lato Dr..

Uno di essi, dopo alcune manovra per evitare i colpi della nostra difesa, esegue una picchiata su di noi. Due forti esplosioni contemporanee scuotono la nave. In seguito alle avarie prodotte le macchine si fermano. Il D.M. conferisce con il Signor Comandante il quale dà l'ordine di abbandono della nave.

I mezzi di salvataggio vengono ammainati e gettati in mare.

Tutti i membri dell'equipaggio superstiti hanno preso posto nei vari mezzi di salvataggio. Questa affermazione viene confermata per il fatto che il S.C. Mecc. BAGNARIOL Dino, proveniente dal proprio posto di guardi in caldaia, avvertiva il T.V. Armando CRISCIANI ed il S.T.V. Fabio GNETTI, provenienti per ultimi dalla plancia e dal castello, che non vi era più nessuno nei locali.

Il S.T.V. Fabio GNETTI, prima di scendere dalla plancia, aveva provveduto alla raccolta delle ultime pubblicazioni S. ed R.P. nella cassetta apposita, che veniva gettata in mare con l'aiuto del S°C° R.T. FURLANETTO.

Le tre persone citate hanno fatto un ultimo giro sui due lati ed a poppa del C.T. dove hanno provveduto al salvataggio del S.C. Cannoniere P.S. FERRARO Alberto, gravissimamente ferito alle gambe dal 5° attacco aereo, ed hanno quindi raggiunto ognuno un mezzo di salvataggio. Quasi contemporaneamente è stato anche raccolto l'ultimo ferito invitato a gettarsi a mare, S.C. S.D.T. CRIVELLARO Tullio.

La situazione dei mezzi di salvataggio in mare era in questo momento la seguente:

- a – la motolancia sulla quale avevano preso posto il Signor Comandante ferito, il D.T. e la massima parte dei feriti. Era scesa regolarmente in mare e si stava tentando di metterla in moto;
- b – la lancia I.A. 453 del P/fo "GIOVE", imbarcata sul C.T. all'ultimo momento e della quale si parlerà a suo tempo.

- c – il battellaccio era completamente sfracellato dalle schegge e quindi inservibile;
- d – il battellino si era rovesciato nella manovra di ammainata;
- e – lo zatterino de fuoribordo sul quale erano il nostromo ed alcuni marinai;
- f – 16 zatterini, liberati precedentemente personalmente dal S.T.V. Ireneo SALA e quindi scesi tutto in mare regolarmente;
- g – quattro dei cinque salvagenti Carley erano anch'essi in mare.

Appena scesi nella lancia ci si poteva render conto della gravità delle falte prodotte sui fianchi del Manin dall'attacco aereo; un enorme squarcio all'altezza degli alloggi contabili sul lato dritto ed un altro ancora più grande sul lato sinistro leggermente più a poppavia del primo. Tutti e due all'altezza del bagnasciuga.

Con la nostra lancia (I.A. 463 del P/fo GIOVE) abbiamo incominciato la raccolta dei naufraghi dai vari piccoli mezzi di salvataggio fino al limite di galleggiabilità della lancia, assai compromesso dalla mancanza di circa mezzo metro di chiglia e della presenza di numerosi fori nelle opere viva e morta, il tutto prodotto da schegge di bomba.

La lancia costruita per 25 persone ne conteneva in quel momento circa una quarantina.

Raggiunto il battellino rovesciato veniva proceduto al suo capovolgimento ed allo svuotamento; su di esso prendevano posto il T.V. Armando CRISCIANI, il Cap. D.M. Rodolfo BATAGELI (?) e due marinai diretti un'altra volta a bordo per incendiare la miccia della bomba a tempo sistemata in porto.

Mentre si stava ancora raccogliendo naufraghi (restavano ancora dal nostro lato uno o due zatterini ed avevano ormai a bordo 45 persone) sono giunti improvvisamente altri 5 Blenheim i quali, scesi a bassa quota, sorvolavano le imbarcazioni mitragliando però la nave, forse per far intendere di allontanarsi immediatamente da essa.

Alcuni di essi infatti e poi anche gli altri hanno iniziato un lancio di bombe al bersaglio, sganciando una, al massimo due bombe per volta, passando e ripassando sopra l'obiettivo.

Malgrado l'accurata ed indisturbata mira non una bomba ha colpito il Manin.

Solo dal complesso di poppa si è notato l'innalzarsi di una serie di colonne di fumo e fiamme. Si crede trattarsi della deflagrazione delle cariche sistematiche in coperta, provocata dal continuo mitragliamento nemico.

In un'ora, si è lentamente capovolto sul lato dritto ed è sparito dalla superficie del mare.

Poco dopo due forti esplosioni subacquee hanno confermato il funzionamento delle due bombe di profondità.

Alcuni aerei isolati hanno in seguito evoluto in ricognizione sul luogo dell'affondamento.

La voga ci aveva intanto allontanato verso levante di alcune centinaia di metri. Sulla nostra lancia si trovava il personale di cui alla nota allegata.

Fra di essi il S.C. Cann. P.S. FERRARO Alberto e l'ascari 4457 versavano in imminente pericolo di vita, avendo tutti due entrambe le gambe nettamente spezzate e penzolanti ed avendo perciò forte emorragia che si rivelava al di sopra delle bende.

Inoltre il S.C. Cann. S.D.T. CRIVELLARO Tullio era ferito molto gravemente alla regione lombare (un foro all'altezza del bacino ed uno poco più alto, a sinistra e a dritta della spina dorsale) ed a un piede, Il Guardiamarina RUSSO Giovanni era ferito alla coscia destra ed al braccio sinistro; il fuoch. SCORCI Michele aveva le gambe immobilizzate e dolorantissime, malgrado non apparissero lesioni esterne.

Fatto un rapido esame della situazione i tre Ufficiali validi venivano alla conclusione di vogare verso levante, conclusione del resto favorevolmente accolta da tutti.

Questa determinazione era stata dettata dalle seguenti considerazioni:

- a – il punto in cui il Manin era affondato si trovava a circa 60 miglia da Gedda ed a oltre 80 dalla costa sudanese;
- b – la costa Araba era neutrale, l'altra nemica;

c – se qualche nave inglese eventualmente partita da Porto Sudan fosse venuta a recuperare i naufraghi, avrebbe certamente salvato anche noi, perché la velocità della nostra lancia nelle condizioni descritte non era tale da allontanarsi molto dalla zona.

Veniva perciò deciso di tenere quattro remi armati con due o tre persone ad ogni remo e tre persone ad ogni remo e tre servizi continui di vuotamento acqua a prua, centro e poppa, appena sufficienti per mantenere l'acqua nella lancia ad un livello costante di circa 15.20 cm. Per questa ultima operazione sono stati nei primi giorni usati tre elmetti, poi scatole vuote di galletta.

I viveri esistenti a bordo erano sette scatole stagne di galletta ed un barile d'acqua dolce della capacità di circa 20./ .25 litri.

Nel tardo pomeriggio (circa le 1600) è morto il S.C. Cann. P.S. FERRARO Alberto. La morte è stata constata dai seguenti testimoni: S.T.V. Ireno SALA, S.T.V. Fabio GNETTI, Capo R.T. 3° PODDICHE Antonio, Sergente Cann. S.T. DE BIASE Salvatore. Un'ora dopo circa è deceduto l'ascari matricola 4457. La morte è stata constata dai seguenti testimoni: Guardiamarina Eugenio TEALDI; Guardiamarina Giovanni RUSSO, S.C. Cann. P.S. ENEA Carlo, ascari matricola 4325.

Entrambi sono stati gettati in mare stando l'imbarcazione sull' "alza remi" ed equipaggia a capo scoperto.

Al tramonto, essendo sorta una brezza favorevole, è stato deciso di alzare la vela. Per poter fare ciò è stato necessario fare scendere in mare sette od otto membri dell'Equipaggio dato che l'inombro (sic) della lancia era tale da non permettere l'alzata dell'albero.

La navigazione è continuata da questo momento sfruttando al massimo i venti favorevoli a noi.-
GIORNO 4 APRILE 1941

Verso le 0200 è stata avvistata una sagoma nera che ben presto è stato riconosciuta per una piccola nave: si è avvicinata tanto da poter distinguere a bordo luci azzurre. Sono state fatte segnalazioni con lampade tascabili nella direzione di essa per attirare l'attenzione e di fatti ci è parso che si fosse fermata ed avesse risposto con sistema ottico oscurato? Senonché dirigendo su di essa (la distanza poteva essere al massimo 150 ./ 200 metri); ci siamo accorti che si stava allontanando. Tale era la nostra convinzione di essere stati visti da questa nave che era stato ordinato alla gente di non gridare perché il suo oscuramento ci faceva supporre che fosse nemica e volevamo mantenere al massimo la correttezza della nostra lancia di fronte al nemico.

Poco tempo dopo questo episodio il vento ha incominciato a rinfrescare ed a girare verso Sud ed il mare è andato man mano agitandosi fino a raggiungere durante il giorno e la notte successiva la forza 4./5.

È stato necessario ammainare la vela e mollarsi con vento e mare in poppa, mantenendo questa andatura coi remi molto faticosamente, dato che spesso il mare proveniva anche da Nord-Est e da Nord-Ovest e le onde più grosse incapellavano la lancia.

Poco prima dell'alba ha fatto la sua comparsa di poppa un primo pescecane di media dimensione. Da questo momento i pescecani non ci hanno più lasciati fino alla seconda linea di barra della costa araba e sono comparsi sempre più numerosi ed aggressivi (tutti i remi dell'imbarcazione hanno portato i segni dei loro denti).-

GIORNO 5 APRILE 1941

È continuata la navigazione con vento e mare in poppa. Solo in certi momenti è stato possibile governare per SE ma tormentando rapidamente a forza di remi per appena la violenza delle onde lo consigliava.

In questi primi due giorni è rimasto sempre al timone il Guardiamarina Rich. TEALDI Eugenio, ex primo Ufficiale del P/fo GIOVE, alla cui esperienza si deve se la lancia ha resistito senza incidenti.-

GIORNO 6 APRILE 1941

Nelle prime ore della giornata il mare ed il vento sono alquanto calati tanto da permettere di vogare quasi sempre verso levante per tutta la giornata e la notte successiva.

La sera è parsa a qualcuno di vedere di prore all'orizzonte una linea di frangenti e questa illusione ha servito per far vogare la notte con lena sempre più crescente.

Durante i primi due giorni è stata mangiata mezza galletta a testa ed un bicchierino d'acqua (bicchierino di latta di chiusura di bottiglia di Rhum Giamaica). La distribuzione veniva effettuata dal S.T.V. Ireno SALA.

Le cinque cassette di gallette aperte da questa giornata in poi avevano tutte subite infiltrazioni di acqua salata e la galletta era diventata perciò quasi immangiabile.

Nessuno però accusava il bisogno di mangiare mentre tutti accusavano il bisogno di bere.

Al timone da questa giornata si sono alternati il S.T.V. Fabio GNETTI, il S.T.V. Ireneo SALA ed il Guardiamarina Eugenio TEALDI.

Il cambio di guardia ai remi ed allo svuotamento acqua rappresentava una delle più grandi preoccupazioni perché lo spazio ristrettissimo costringeva a far muovere la gente lentamente ed al centro per evitare pericoloso sbandamento e nel frattempo la sospensione temporanea dello scarico d'acqua a mare faceva salire il livello dell'acqua nella lancia ad 30/35 cm.

In questi momenti i pescecani sostavano a pochissima distanza dall'imbarcazione.

Il Capo Segnalatore di 2^a cl. MASSIMI Fabio, che già nella giornata precedente aveva dato segni evidenti di alienazione mentale ha continuato in modo spesso preoccupante ad agitarsi ed a parlare in modo sconclusionato ed allarmistico tanto da costringere spesso ad intervenire con la forza per farlo sedere e tacere. È da tener presente che il Sottufficiale in paro(l)a era convalescente di grave ferita riportata nell'attacco aereo al Manin del giorno 3 gennaio 1941.-

GIORNO 7 APRILE 1941

All'alba, poco a Sn. del sole, è stato avvistata una striscia quasi indistinta di monti che l'abbaglia dovuto al sole ha fatto vedere solo a tratti fin verso sera.

La visione della terra ha dato da questo momento alla gente la forza di continuare a vogare sotto un sole che nelle ore di punta costringeva tutti a continue docce (sic) di acqua salata.

È stato anche deciso di armare la terza coppia di remi con grande scapito del poco spazio ancora disponibile, ottenendo però un leggero aumento di velocità.-

GIORNO 8 APRILE 1941

All'alba la terra era visibilissima e si cominciava a vedere abbastanza nitidamente le colline più vicine distinte dai monti più alti e lontani.

Verso le 0600/. 0630 è stata raggiunta la prima linea di secche. Nel tentativo di superarla in un punto di acqua più profonda (il fondale era visibilissimo) una momentanea interruzione nella voga ha fatto sì che la corrente ci portasse (a) toccare con la poppa su fondo corallino.

L'immediato salto in acqua del Guardiamarina TEALDI Eugenio seguito dal silurista GROSSI ha evitato la lancia si traversasse sul basso fondo.

La sera, anche con l'aiuto della vela eravamo giunti ad una distanza tale dalla terra che, se al tramonto il vento non avesse girato e la corrente sempre contrario non fosse aumentata di intensità si crede che due ore al massimo di voga avrebbe fatto toccare terra alla lancia.

È stato fatto un tentativo di atterrare con la luna, dopo una distribuzione di galletta bagnata ed un bicchierino di acqua straordinario, ma due evidentissime linee di frangenti: hanno fatto desistere e rimandare l'atterraggio all'alba dell'indomani.

La lancia rimasta così con due soli remi armati per vincere la corrente in modo da non allontanarsi molto dalla costa fino all'alba del giorno 9. Sono rimasti in azione i servizi di scarico acqua.

Verso mezzanotte il Cann. CAPRIO Pasquale si è alzato da prora e, dopo aver gridato frasi che ne rilevavano la completa alienazione mentale, si è gettato in acqua. L'impressione dell'acqua deve essergli servita molto perché, tornato a bordo aggrappandosi al remo di prora a dritta, non ha più dato disturbo.

Alcuni altri membri dell'imbarcazione hanno cominciato a sragionare in questa notte.-

GIORNARA 9 APRILE 1941

Verso le ore 0400 è deceduto il S.C. Cann. S.D.T. CRIVELLARO Tullio: La morte è stata constatata dai seguenti testimoni: S.T.V. Fabio GNETTI, G.M. Giovanni RUSSO, Serg. Cann. P.S. Oberdan CUCURNIA e Marò Guido Francesco. Il corpo è stato gettato in mare.

Alle prime luci dell'alba è stata ripresa la voga verso costa puntando su una lingua bassa di terra a Sud del monte su cui puntavamo la sera precedente. Questo perché la corrente ci aveva nella allontanato e scostato verso Sud.

La voga è durata fino alle 0830 circa, ora in cui l'imbarcazione ha toccato la scogliera corallina. L'ultimo tratto è stato compiuto ponendo sulle labbra dei vogatori pezzetti di cotone idrofilo imbevuti d'acqua.

Tutto il personale è sceso a terra.

L'imbarcazione, disarmata, è stata ormeggiata con la prua a mare, ma si è rapidamente riempita d'acqua ad un palmo dalla falchetta.

Ci sono stati alcuni membri dell'equipaggio che hanno dimostrato una resistenza fisica eccezionale vogando anche 20 ore su 24.

Tutti hanno dimostrato una forza ed una volontà ammirabile.

La vela ed i remi sono serviti a terra per fare una specie di tenda, sotto la quale si sono subito stesi ed addormentati molti membri dell'equipaggio. I rimanenti si sono distesi sotto roccioni in riva al mare che permettevano di restare all'ombra fin sul mezzogiorno.

Sono state subito decise due spedizioni, una a Nord e una a Sud per vedere di rintracciare acqua e prendere contatto con gli abitanti.

Purtroppo però, come del resto si supponeva dopo un primo sguardo dal punto dove era stata piantata la tenda, la terra toccata non era altro che un'isola desertica e sabbiosa dal periplo percorribile in un'ora di marcia a piedi.

La spedizione Nord composta da S.T.V. Fabio GNETTI e dal G.M. Eugenio TEALDI ha inutilmente tentato di trovare l'acqua dolce scavando sonde al limite di uno stagno salato all'estremo N.E. dell'isola e nel centro dell'isola ed ha constato che esistevano su tutto il terreno della costa E. orme umane di vecchia data.

È tornata alla tenda con l'impressione che l'unica cosa da farsi era quella di riarmare la lancia e tentare con essa di intercettare uno dei sambuchi che per tutta il giorno defilavano davanti all'isola con una rotta abbastanza larga da essa e diretta circa per Sud.

Con questo intento i due Ufficiali citati e due dei marinai che ancora si mantenevano abbastanza in forze hanno raggiunto la lancia e hanno iniziato lo svuotamento.

Per portare avanti l'imbarcazione di quel tanto che bastava a non far urtare l'estrema poppa ad uno scoglio più elevato degli altri, è stata usata la cima che fungeva da catena. (...) tentativo la cima, marcita nella parte data volta al sasso che faceva da ancora, si è spezzata e la lancia si è traversata sulla barriera corallina. Inutili sono risultati gli sforzi per rimettere la prua al mare e cercare di dare fondo un'altra volta (; ?) la maretta viva e la brezza lo hanno impedito tornando a terra è stato conosciuto l'esito della spedizione Sud (composta da tre ?) marinai e l'ascari: non era stato trovato nulla di (notevole ?) sull'isola su cui eravamo ma era stata notata sulla terza isola Sud della nostra una costruzione del tipo dei nostri (pesca)tori anche se più bassa e rudimentale (con?) piccoli indigeni, che alla vista dei bianchi si davano alla fuga precipitosa, abbandonando la canoa sulla quale stavano a pescare.

In quella direzione erano nel frattempo partiti quattro nostri marinai, inviati dal S.T.V. Ireneo SALA, per osservare la possibilità di passare sulla sponda opposta.

Il S.T.T. GNETTI ed il G.M. TEALDI decidevano subito anche essi di tentare il passaggio sulla terra abitata e accompagnati dai Marò Francesco GUIDO e Simone DOMINICI (?) e dall'ascari matricola 4325 (che non sapeva nuotare), si recavano all'estremo Sud dell'Isola.

Le due barriere coralline delle due sponde prospicienti lasciavano nel mezzo un canale della larghezza di un centinaio di metri in cui a quell'ora (tramonto) scorreva una corrente assai forte diretta al largo.

Dal tentativo fatto (nudi con salvagente Lloyd Triestino ed abiti asciutti legati in testa) si è potuto subito capire che le forze del gruppo non sarebbero mai state sufficienti per raggiungere l'altra sponda trascinando anche l'ascari.

Lasciati i salvagenti all'estremo Sud è stato fatto restare alla tenda, nei cui intorni nel frattempo tutti dormivano (...) sulla sabbia. Era stato deciso di attendere l'alba, raggiungere la lancia, asportare le casse d'aria sistematicamente, riunirle insieme e fermare così un galleggiante che ci permetesse, usando pezzi di tavola per remi, di raggiungere l'altra sponda.

GIORNO 10 APRILE 1941

Saranno state le due quando il gruppo dei naufraghi è stato svegliato da un plotoncino di armati arabi, che dopo si seppe appartenere ad un presidio regolare Saudita di stanza fuori del villaggio di El Lid.

Essi erano al comando di un graduato che, saputo che eravamo italiani, alle nostre manifestazioni di giubilo ed alle generali insistenti richieste di acqua si dimostrò subito sorridentissimo e compiaciuto. Diede subito degli ordini ed alcuni dei suoi lasciarono subito la nostra spiaggia con ogni sorta di recipienti, in massimo parte scatole vuote di gallette che avevamo conservate e si avviaron verso il Sud dell'Isola. Portarono poco tempo dopo i recipienti avuti ad altri loro (?) pieni d'acqua, oltre una specie di caffettiera piena di the caldo. Ci fu acqua abbondante per tutti perché arrivarono anche arabi non armati con altri recipienti ricolmi (l'equipaggio del sambuco che aveva trasportato gli armati).

L'ascari ci è servito molto bene da interprete con gli arabi; raccontò ad essi sommariamente la nostra avventura e la nostra situazione. Il graduato ordinò dapprima che una decina di noi raggiungesse subito il suo sambuco, sperando forse che gli altri avessero potuto raggiungere il presidio all'alba utilizzando la nostra lancia. Furono così avviati verso l'estremità Sud, punto di approdo del sambuco, una diecina di uomini fra i più (...)mati, compreso naturalmente il ferito.

In seguito, avendo gli arabi stessi constatata la completa inefficienza della nostra lancia nelle condizioni in cui era, il graduato diede ordine di raggiungere tutti il sambuco.

La terra che si voleva raggiungere la sera precedente era un'altra isola, sulla quale venne sbarcata la massima parte dei naufraghi i quali, attraversata a piedi, raggiunsero il presidio sulla terra ferma con delle uri (sic). Su questa isola sono stati incontrati e raccolti anche i quattro marinai partiti la sera precedente dalla tenda. Il rimanente del personale, fra cui il ferito, raggiunsero direttamente la terra ferma con il sambuco a vela.

I due gruppi hanno raggiunto all'alba il presidio quasi contemporaneamente. Si trattava di una costruzione in muratura con tetto di legno sulla spiaggia poco a Nord del villaggio di El Lid.

Dentro si attendevano i bianchi: era stato acceso un fuoco in uno dei locali ed era stato preparato the e karkadé caldo che fu somministrato con la massima abbondanza e sollecitudine. Nel vasto atrio d'entrata ed in un altro locale erano state preparate delle stuioie dove il personale si è subito abbandonato ad un sonno pesantissimo. Ai quattro Ufficiali sono stati ceduti quattro angareb con tappeto e coperte di lana, forse appartenenti a graduati del presidio.

Nel tardo mattino, dopo alcune ore di riposo, è stato ancora servito a tutti in abbondanza the e karkadé e poi, dopo aver sostituito le stuiole con tappeti, è stato servito riso caldo alla gente in tre ampie teglie e burgutta calda agli Ufficiali e Sottufficiali alla mensa dei graduati arabi, in locale diverso da quello della gente.

Per tutto il giorno è continuata ininterrottamente la somministrazione di the e Karkadé caldo.

Prima di mezzogiorno è giunto al presidio un tipo di notabile riccamente vestito accompagnato da una specie di segretario: che prendeva appunti su di un taccuino, si è interessato moltissimo al racconto del nostro caso fattogli dall'ascari, ha voluto visitare la lancia dei naufraghi nel frattempo raddobbata e trasportata da loro nella spiaggia prospiciente il presidio e se ne è andato compiaciutissimo nel sentire che

erano tutti fascisti. Si è allontanato dicendo: "VIVA L'ITALIA". Gli è stato risposto "VIVA L'EGIAZ".

Nel tardo pomeriggio lo stesso notabile (si crede sia il Capo Paese di El Lid), che si era attardato poco discosto dal presidio, ha mandato un invito ai tre Ufficiali validi di andare alla sua tenda.

Gli Ufficiali accettarono ed ebbero sotto la tenda ancora the e Karkadé, mentre venivano ripetute più o meno le stesse domande e risposte sul nostro viaggio già fatte precedentemente. Insieme al notabile vi era un altro tipo anziano e correttissimo di Capo Paese, forse il Capo del villaggetto (sic) situato poco lontano dal presidio.

Verso sera è giunta una automobile, da cui sono scesi (...) (ara)bi riccamente vestiti e molto europezzati, specie uno che ha dichiarato di essere un inviato del Ministero delle Finanze Saudita. L'altro pare fosse il Capo dei sambuchi locali. Anche se ci hanno dimostrato grande simpatia, si sono informati del nostro caso che più o meno dovevano già conoscere ed infine (?) un (?) inviato ministeriale che conosceva un poco d'inglese, ha detto agli Ufficiali che l'indomani sarebbero tutti partiti per Gedda dove erano già altri marinai italiani.

Eseguito un pranzo all'aperto per tutti. Per la gente sono stati posti per terra dei tappeti con sopra un'incerata. Per gli Ufficiali un tappeto a parte con tutte le autorità cittadine e rispettivi seguiti. A tutti è stato servito in grosse teglie riso con capretto e sugo al kerry a parte con focaccia. Le manifestazioni di simpatia si sono accentuate al rientro dei naufraghi al presidio, dove il graduato, che aveva avuto un colloquio con i notabili giunti in macchina, manifestavano il suo rincrescimento per il fatto che il giorno dopo il gruppo partisse per Gedda.

GIORNO 11 APRILE 1941

La mattina verso le 0600 sono giunti due camioncini Ford che hanno portato pane fresco lavorato all'europea. Era stato in precedenza preparato per tutti capretto al Kerry, che fu consumato dalla gente in piccoli circoli col pane banco portato. Gli Ufficiali hanno consumato lo stesso pasto nel solito locale (separato?) coi graduati del presidio.

Verso le 0630 i naufraghi si sono imbarcati nei due camioncini Ford (il ferito sistemato orizzontalmente su due salvagenti del Manin).

Poco prima della partenza il Comandante del presidio ha chiamato a parte il Comandante del gruppo dei naufraghi e, tramite l'ascari interprete, ha letto una relazione che lo stesso inviava alle Autorità di Gedda. In essa veniva raccontata in linee molto schematiche e generali l'avventura dei 42 naufraghi. Approfittando di questo abboccamento sono state scambiate frasi di ringraziamento al Comandante del presidio e frasi di simpatia verso gli italiani ospiti.

La partenza è avvenuta fra calorose manifestazioni di (simpati)a dei militari del presidio e degli abitanti del villaggio.

Il viaggio El Lid – Gedda si è svolto attraverso una pista spesso mal tracciata nel deserto, che ha obbligato (moltissi)me fermate per piccoli incidenti.

A metà strada è stata fatta una sosta. Il personale (...) due capanne di sterpi ha ricevuto pane bianco fresco ed ha riposato per circa un'ora.

Il gruppo Manin è giunto alla caserma di Gedda alle 1730 circa congiungendosi cogli equipaggi del Pantera – Tigre – e Battisti.-

.....OMISSIS.....

— — =00o= — —

Allegato 3

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI – Copia N. 5

Data 22 Settembre 1941 XIX°

Notizia N. 35

Argomento: Navigazione da Massaua a Bx compiuta dai Sommersibili “GUGLIELMOTTI” – “ARCHIMEDE” – “FERRARIS” – “PERLA”.-

SEGRETO

I Sommersibili dislocati in Mar Rosso, in seguito all’aggravarsi della situazione militare nell’Impero, ebbero ordine di lasciare Massaua e di trasferirsi a Bx, effettuando durante la traversata i necessari rifornimenti da piroscafi tedeschi già dislocati in Atlantico per le navi corsare e dei somgg. germanici.

Le consegne per la traversata stabilivano che di massima i sommersibili non dovevano attaccare le navi nemiche.

Si riportano in succinto per ciascun sommersibile i dati relativi alla navigazione compiuta:

1°) – “GUGLIELMOTTI” (Cap. di Freg. Gino SPAGONE)

Partito da Massaua il 4 Marzo – giunto a Bordeaux il 7 maggio rifornimento eseguito il 16 aprile in lat. 25 S – long. 26 W.

Ore di moto in superficie	1459 ^h
Ore di moto in immersione	51 ^h 25 ^m
Miglia percorse in superficie	12.345
Miglia percorse in immersione	79,5
Nafta consumata tonn.	238

2°) – “ARCHIMEDE” (Cap. di Corv. Marino SALVATORI)

Partito da Massaua il 3 Marzo – giunto da Bordeaux il 7 Maggio rifornimento eseguito nello stesso punto del “GUGLIELMOTTI” il 16 Aprile.

Ore di moto in superficie	1541 ^h
Ore di moti in immersione	19 ^h 30 ^m
Miglia percorse in superficie	12.675
Miglia percorse in immersione	55
Nafta consumata tonn.	265,2

3°) – “FERRARIS” (Cap. di Corv. Livio PIOMARTA)

Partito da Massaua il 3 Marzo – giunto a Bordeaux il 9 maggio rifornimento in mare eseguito nello stesso punto del “GUGLIELMOTTI” nella notte tra il 16 e il 17 Aprile.

Ore di moto in superficie	1517 ^h 19 ^m
Ore di moti in immersione	31 ^h 55 ^m
Miglia percorse in superficie	12.635

Miglia percorse in immersione	80
Nafta consumata tonn.	233,5
4°) – “PERLA” (Ten. di Vasc. Bruno NAPP)	
Partito da Massaua il 1 Marzo – giunto a Bordeaux il 20 maggio 1° rifornimento in mare eseguito il 29 marzo in lat. 34°S – long. 49°E 2° rifornimento eseguito il 23 Aprile in lat. 26°S – long. 18°W	
Ore di moto in superficie	1517 ^h 19 ^m
Ore di moti in immersione	31 ^h 55 ^m
Miglia percorse in superficie	12.635
Miglia percorse in immersione	80
Nafta consumata tonn.	233,5
.	
.	

Si riporta un estratto del rapporto di navigazione del Smg. “PERLA” che è l’unità che ha incontrato le maggiori difficoltà

RAPPORTO DEL COMANDO DEL SMG. “PERLA”
.....OMISSIS.....

Giorno 1/3/1941

Alle 05.30 mollo gli ormeggi ed esco dalla baia di Dakiliat per portarmi sulla rotta di sicurezza del canale Sud di Massaua.

Alle ore 07.00 la radio da allarme aereo a Massaua.

Fermo le macchine per prendere l’immersione e subito avvisto di prora dritta un aereo a bassa quota del tipo Bristol-Blenheim che dirige verso il battello. Eseguo rapida immersione senza subire bombardamento.

Resto in immersione sino alle 07.45 ora in cui emergo rimettendo in rotta per Dur-Gann.

Alle 13.15, poco dopo il traverso di Shumma avviato un altro aereo nemico che dirige per attaccarci. Eseguo immediatamente rapida immersione ed appena giunto a quota periscopica sento scoppiare vicinissime allo scafo due bombe di profondità. Dai locali mi viene riferito che lo scoppio non ha prodotto alcun danno allo scafo. È stato invece messo fuori uso lo scandaglio ultra sonoro.

Alle 14.00 emergo, metto in moto i M.T. a 310 giri e mi allontano verso S.E. sino alle 14.45 ora in cui riprendo l’immersione posandomi sul fondo a 40m.. Ho deciso di riprendere l’immersione poiché in seguito ai due attacchi già subiti ritengo che restando in superficie subirei altri attacchi dato che la mia presenza nel canale Sud era già nota al nemico.

Alle 17.55 emergo metto in moto i M.T. a 310 giri e dirigo per l’uscita del canale Sud.

Giorno 2/3/1941

Alle ore 01.20 sono al traverso di Shab-Shaks.

Alle 01.30 avvisto su rilevamento di pol. 70° a Dr., delle segnalazioni luminose fra due unità a circa 1000 m. di distanza. Poiché mi risulta che le nostre siluranti non sono in mare le ritengo senz’altro nemiche ed accosto di 90° in fuori allontanandomi a tutta forza coi M.T. sino a quando perdo di vista le luci. Accosto quindi per riportarmi sulla rotta di sicurezza di Assab.

Alle ore 06.00 fermo i M.T. e prendo l’immersione nel punto a mg. 4 per Rilv.45° dall’isolotto Curdumiat, posandomi sul fondo in 42 m. d’acqua.

Alle 18.55 emergo mettoto in moto i M.T. e rrimetto in rotta per Assab.

Giorno 3/3/1941

Alle 06.25 mi immergo nel punto a mg. 5 per Rilv. 25° da Ras Darma posandomi sul fondo a quota 52 m.

Alle 18.37 emergo metto in moto i due M.T. e dirigo per passare in franchia dello sbarramento difensivo di Assab.

Alle 20.17 metto in rotta per lo Stretto di Perim.

Alle 21.55 ne avvisto il faro. Con una serie di rilevamenti determino la mia posizione e dirigo per l'isolotto Dumeira che avvisto 40° a Dr. alle ore 23.10.

Giorno 4/3/1941

Dopo l'avvistamento di Dumeira dirigo per passare vicinissimo all'isolotto "I Sette Fratelli" e "Ras Si Ane" rilevando Dumeira esattamente di poppa per avere un controllo esatto della mia rotta.

Alle 02.10 sono al traverso di Ras Si Ane, fermo i M.T. e con i M.E. a tutta forza dirigo per il passaggio tra l'isolotto ovest e la costa della Somalia francese.

Alle 02.02 avvisto l'isolotto Ovest al traverso del quale mi trovo alle ore 03.00.

Alle 03.15 metto in moto i M.T. a 370 giri dirigendo per Rv. 120° sino alle ore 05.05, ora in cui mi immergo per fare navigazione occulta a quota 35 m.

Alle 18.35 emergo metto in moto un M.T. e dirigo per portarmi sotto la costa della ex Somali britannica puntando su Ras Canzir.

Giorni 5-6/3/1941

La navigazione procede regolarmente in superficie. Nessun avvistamento.

Alle 18.30 del giorno 5 metto in moto anche il secondo M.T. per lasciare al più presto il golfo di Aden e per poter trovarmi al tramonto del giorno successivo all'altezza di Capo Elefante, poiché voglio navigare di notte nella zona tra Ras Filuk e Capo Guardafui dove la mia rotta passa vicino alle rotte di accesso al golfo di Aden.

Alle 23.10 del giorno 6 avvisto di prora a Dr. un piroscalo che dirige a luci oscurate per atterraggio su Capo Guardafui. Mi allontano accostando in fuori e dopo aver perso di vista il piroscalo assumo la rotta vera di 120°.

Giorno 7/3/1941

Alle ore 02.05 sono al traverso di Capo Guardafui.

Procedo sempre con Rv. 120 e con due M.T. per allontanarmi al più presto dalle rotte di atterraggio sul Capo Guardafui.

Alle 12.00 fermo un M.T. e metto in rotta per Capo Amber (estremo nord dell'isola di Madagascar). Non dirigo direttamente per il punto A. (Lat. 35° S. Long 50° E.) perché non voglio passare troppo vicino alle isole Seicelle e perché mi riservo di prendere nei pressi del Capo Amber la decisione per passare a levante od a ponente dell'isola di Madagascar a seconda delle condizioni meteorologiche.

Giorni 8 – 9 – 10 – 11 – 12/3/1941

La navigazione procede regolarmente. Tempo ottimo: nessun avvistamento. Dalle ore 20.00 del giorno 9 alle ore 01.00 del giorno 10 eseguo il travaso della nafta dal DE. n°1 alle casse nafta.

Alle 06.00 de giorno 11 sono all'Equatore.

Giorno 12 alle 10.20 eseguo rapida immersione per avvistamento di piroscalo di nazionalità americana (American – Export – Line).

Alle 11.05 emergo e rimetto in moto il M.T..

Giorni 13 – 14 – 15 – 16/3/1941

La navigazione procede sempre in condizioni favorevoli di tempo, tanto che il giorno 14 alle ore 18.10 a circa 120 mg. a N. del Capo Amber, decido senz'altro di dirigere per il punto A. passando a Levante dell'isola di Madagascar. Navigazione regolare – nessun avvistamento.

Giorno 17 – 18 – 19 – 20/3/1941

Navigazione regolare – nessun avvistamento. Tempo fosco e piovaschi. Il barometro è in lieve diminuzione. Sino alle ore 1900 del giorno 17 la navigazione procede con vento da N.E. forza 4. Dopo le ore 1900 il vento si calma improvvisamente e subito dopo verso le 2000 circa, si leva quasi istantaneamente

un vento fortissimo da S.W che in breve solleva mare molto grosso. Dirigo allora per portarmi più sotto costo di Madagascar sperando di trovarvi un po' di ridosso.

Il giorno 18 il vento ed il mare continuano ad aumentare fino ad assumere la violenza di burrasca; alle ore 1200 riuscendo difficile mantenere la prora al mare che solleva onde altissime che si rovesciano con estrema violenza sul battello e continuano il barometro a scendere decido di invertire la rotta per correre con mare in poppa. Proseguo così a lento moto sino alle 0330 del giorno 19 ora in cui essendo salito il barometro e diminuito notevolmente mare e vento riprendo la rotta primitiva. Dopo le ore 0400 il vento comincia a girare sulla dritta e verso le ore 1100 si mette a soffiare deciso da N.E. Per il giro del vento si forma perciò un mare incrociato e molto grosso che rende difficile la navigazione. Più avanza nella rotta più aumenta il mare mentre il vento tende a calmare. Il tempo ha un carattere decisamente ciclonico e perciò mi preoccupo di spostarmi rapidamente dalla presumibile traiettoria del centro del ciclone. Nel pomeriggio il mare è montagnoso ed incrociato. L'onda è lunga e senza frangenti. Alle ore 2200 del giorno 19 decido perciò di mettere in moto anche il secondo M.T. per allontanarmi decisamente verso Sud. Il mare si mantiene sempre molto grosso sino al traverso di Itapere (estreme sud est di Madagascar) dove passo alle ore 1420 del giorno 20. Da questo punto accosto per dirigere sul punto A.

Giorno 21 – 22 – 23 – 24 – 25/3/1941

La navigazione procede lentamente perché il mare per quanto diminuito è ancora molto grosso ed incrociato. Il cielo è sempre coperto e posso fare solo qualche osservazione di sole per il controllo della stima.

Alle ore 05.00 del giorno 25 arrivo sul punto A.

Giorno 26 – 27 – 28/3/1941

Sono sul punto in attesa del rifornitore. Approfitto della sosta per fare lavori di verifica e manutenzione ai M.T. e al valvolone.

Alle ore 00.00 (T.M.G.) del giorno 28 inizio le trasmissioni R.T. per farmi radiogoniometrare dal piroscafo rifornitore. Eseguo anche l'ascolto ordinato senza però intercettare alcun segnale.

Alle ore 17.15 del giorno 28 avvisto un fumo all'orizzonte in direzione N.E. Metto subito in moto i M.T. e tenendo la gente a posto d'immersione a pronti al lancio dirigo per riconoscere il piroscafo. Appena riconosco la bandiera tedesca alzata al picco mi avvicino decisamente ed alle ore 18.00 fermo i M.T. in prossimità della unità tedesca.

Prendo i primi accordi per il rifornimento con degli Ufficiali venuti a bordo a mezzo di motolancia: quindi mi reco personalmente a bordo dell'incrociatore ausiliario "Tamesis" per conferire con il Comandante Cap. di Vasc. ROGGE. Decidiamo di spostarci durante la notte, per lasciare la zona nella quale aveva fatto i segnali di chiamata.

Alle ore 22.55 del giorno 28 metto in moto i M.T. e seguo di poppa il rifornimento dirigendo verso il nuovo punto (lat. 34° S. long. 49° E.).

Giorno 29/3/1941

Alle ore 05.15 mi fermo sotto bordo dell'incrociatore ausiliario per prendere il cavo di rimorchio.

Alle ore 06.00 sono stese le manichette per l'imbarco della nafta e dell'acqua. Con delle imbarcazioni si inizia invece il rifornimento dei viveri e dell'olio.

Alle ore 14.00 tutti i rifornimenti sono ultimati.

Alle ore 18.30 lascio il rifornitore e dirigo per il Capo di Buona Speranza.

Giorni 30 – 31/3/1941

La navigazione procede regolarmente. Nessun avvistamento.

Dalle ore 06.30 alle 17.15 del giorno 31 eseguo una breve immersione d'assetto.

Giorni 1 – 2 – 3/4/1941

La navigazione procede regolarmente con tempo buono.

Alle 05.05 del giorno 2 avvisto il 20° pr. a sn. i fanali di navigazione di un piroscafo diretto presumi-

bilmente al canale di Mozambico. Poiché sta sorgendo il sole e mi trovo in condizioni sfavorevoli di luce eseguo rapida immersione per non farmi avvistare.

Alle 06.45 emergo e rimetto in rotta e velocità.

Giorni 4 – 5 – 6 – 7/4/1941

Alle ore 00.00 del giorno 4 il tempo comincia a peggiorare. Vento forte da N.W. con frequenti piova-schi. Barometro in rapida discesa. Durante tutto il giorno 4 mare e vento in continuo aumento sino ad assumere violenza di burrasca.

Alle ore 21.00 del giorno 4 non potendo tenere la cappa col mare in prora accosto verso terra per correre col mare in poppa.

Alle ore 07.00 del giorno 5 pur essendo sempre il mare tempestoso, inverto la rotta per non avvicinarmi ulteriormente alla costa ed alle rotte del traffico nemico. Tengo la cappa col mare in prora sino alle ore 23.30 dello stesso giorno. Riprendo quindi la rotta per il Capo di Buina Speranza navigando con un M.T.

Nei giorni 6 e 7 la navigazione procede regolarmente con mare e vento al giardinetto.

Alle ore 14.45 del giorno 7 avvisto all'orizzonte di pr. a sn. un piroscafo che si avvicina con rotta opposta. Eseguo rapida immersione per non farmi avvistare essendo vicino a Simons-Town, base navale nemica.

Alle 17.00 emergo e rimetto in rotta navigando con due M.T.

Alle ore 18.00 il vento giro ad W.N.W. rinfrescando rapidamente.

Alle ore 23.00 sono al traverso di Capo Agulhas alla distanza di circa 200 mg..

Giorno 8/4/1941

Alle ore 00.00 il mare mi costringe a fermare un M.T. Per tutto il giorno la navigazione è ostacolata dal vento e dal mare che raggiungono la massima violenza verso le ore 14.00. Quindi il tempo tende a migliorare leggermente.

Giorno 9/4/1941

Alle ore 00.00 posso mettere in moto anche il secondo M.T. procedendo sempre verso W. per allontanarmi rapidamente dalla zona del Capo di Buona Speranza.

Giorno 10/4/1941

Navigazione con tempo buono: metto in rotta per il punto B (lat. 25° S. Long. 20° W.). Dalle ore 01.30 alle 03.15 resto fermo per eseguire il travaso della nafta contenuta nel DF. N. 1. Ultimata detta operazione rimetto in rotta.

Alle ore 10.00 si leva vento fresco da S.S.W. che aumenta rapidamente sollevando mare grosso. Dopo il tramonto il tempo diviene tempestoso e rende molto difficile la navigazione.

Giorno 11/4/1941

Alle ore 00.15 mare e vento hanno violenza di fortunale da S. SW.. Accosto per N., sia per correre con il mare in poppa sia per raggiungere rapidamente il 30° parallelo a N. del quale secondo le indicazione (sic) della carta pilota, conto di trovare migliori condizioni meteorologiche. Verso le ore 15.00 il tempo migliora. Mare e vento in rapida diminuzione. Accosto lentamente a sn. sino a prendere il mare al giardinetto.

Alle ore 21.00 metto in moto anche il 2° M.T. ed accosto per dirigere verso il punto B.

Giorni 12 – 13 – 14 – 15 – 16 – 17 – 18/4/1941

Alle ore 10.20 del giorno 12 avvisto all'orizzonte su ril. pol. 35° a sn. un piroscafo diretto verso il Capo di Buona Speranza. Mi immergo per occultarmi sino alle ore 11.25.

Alle ore 11.35 rimetto in moto il M.T. di dr. e riprendo la rotta primitiva.

Il giorno 13 alle ore 13.30 avvisto un altro piroscafo sul ril. pol. 30° a sn.. Mi immergo sino alle ore 14.30. Nei giorni successivi navigazione regolare con ottime condizioni di tempo.

Giorni 19 – 20/4/1941

Alle 18.30 del giorno 19 metto in moto anche il secondo M.T. per raggiungere entro il giorno successivo il punto B., dove, secondo le istruzioni avute dovrebbe già trovarsi in attesa il rifornitore.

Alle 22.50 del giorno 20 mi trovo sul posto dove nelle ore prestabilite eseguo le trasmissioni R.T. per farmi radiogoniometrare. Approfitto anche della sosta per eseguire manutenzione e verifiche al valvolone e ai M.T..

Giorni 21 – 22 – 23/4/1941

Alle ore 04.10 del giorno 22 non vedendo il piroscalo e non ricevendo risposta alle mie chiamate prove eseguire ascolto R.T. su onda 1000 m. invece che su onda 1950, come ordinato. Sento subito fortissimo il segnale "Q.R.T." (cessate la trasmissione) emesso dal rifornitore.

Alle ore 16.05 del 22 avvisto di pr. a dr. una nave cisterna avente per segno di riconoscimento un segnale di lontananza ed una bandiera nazionale italiana alzati al trinchetto.

Alle 16.5° mi trovo vicino al piroscalo dal quale mi viene fissato appuntamento per il mattino successivo nel punto di coordinate: lat. 26° S. long. 18° W..

Alle ore 19.00 metto in rotta per il nuovo punto dove ritrovo il piroscalo alle ore 06.30 del giorno successivo.

Alle 07.20 del giorno 23 sono fermo di poppa al piroscalo per prendere il cavo di ormeggio e quindi le manichette.

Alle ore 08.00 ha iniziato il rifornimento che viene ultimato alle ore 16.00.

Alle 16.50 lascio la cisterna e dirigo verso nord.

Giorni 24 – 25 – 26 – 27 – 28 – 29 – 30/4/1941

Navigazione regolare con due M.T. e ottime condizioni di tempo. Regolo la navigazione in modo da scostarmi dal meridiano 20° W., lungo il quale, secondo le istruzioni avute si svolge il traffico del nemico. Il giorno 26 dalle ore 07.25 alle 08.00 eseguo una breve immersione di assetto.

Alle ore 22.00 del giorno 30 passo l'Equatore, e dirigo per passare a 60 mg. a ponente delle isole Capo Verde.

Giorni 1 – 2 – 3 – 4/5/1941

Alle ore 09.20 del giorno 1 avvisto 60° a dr. della prora un piroscalo con prora 135° circa. Mi immergo per non farmi avvistare.

Alle 10.35 emergo e rimetto in rotta.

Alle ore 10.30 del giorno 2 fermo i M.T. per eseguire la prova di chiusura del valvolone che risulta essere bloccato. Poiché la verifica richiede breve tempo decido di esegirla subito, senza attendere la notte dato che il tempo tende a peggiorare. Dalla verifica risulta che il valvolone non poteva chiudersi a causa di incrostazioni di forte spessore formatosi sul fungo e sul gambo del valvolone medesimo. Si procede rapidamente alla pulizia del valvolone ed alle 10.00 riprende la navigazione con i due M.T. a 310 giri.

Alle 04.40 del giorno 3 fermo i M.T. per riprovare il valvolone. Anche questa volta il valvolone viene trovato bloccato malgrado le poche ore di funzionamento trascorso dall'ultima pulizia.

Il Capo Servizio G.N. ritiene che le incrostazioni siano causate da infiltrazioni d'acqua nel valvolone attraverso a corrosioni della parte del valvolone che è a contatto con l'acqua della cassa di circolazione per il raffreddamento del valvolone stesso. Ordino perciò di procedere subito alla pulizia del valvolone per rimettermi in condizioni di poter fare immersione e di iniziare contemporaneamente il lavoro di apertura della cassa di circolazione.

Alle ore 06.00 il lavoro di pulizie del valvolone è ultimato.

Alle 12.00 è ultimato anche quello della cassa di circolazione.

Alle 12.10 rimetto in moto i due M.T. e riprendo la rotta verso le isole del Capo Verde.

Alle ore 13.45 avvisto un piroscalo su rilev. pol. 35° a sn. con prora 140° circa. Mi immergo sino alle ore 14.30.

Giorni 5 – 6 – 7/5/1941

Dalle ore 20.00 del giorno 5 alle ore 2 del giorno 6 eseguo il travaso della nafta dal D.F. n. 1 alle casse nafta. La navigazione si svolge regolarmente con tempo buono e nessun avvistamento.

Alle 18.30 fermo il M.T. di sn. dovendosi eseguire la pulizia dei polverizzatori.

Alle 18.35 del giorno 6 sono al traverso delle isole del Capo Verde ed accosto per Nord con una rotta passante ad 60 mg. ad E. delle isole Azzorre.

Alle ore 03.00 del giorno 7 viene fermato il M.T. di dr. per funzionamento irregolare. Dalle verifiche subito eseguite è emersa la rottura della biella del compressore d'aria. Ordino di iniziare subito il lavoro di smontaggio del compressore per sostituire la biella avariata con quella di rispetto.

Giorno 8/5/1941

Dalle ore 03.00 alle ore 07.10 resto fermo perché ho il M.T. di dr. in avaria mentre la pulizia ai polverizzatori del M.T. di sn. non è ancora ultimato.

Alle ore 07.10 rimento in moto il M.T. di sn. e riprendo la rotta primitiva.

Giorni 9 – 10/5/1941

Alle ore 09.05 del giorno 10 è pronto il M.T. di dr., si procede alle prove di funzionamento che si svolgono con esito soddisfacente.

Alle ore 12.00 anche il M.T. di dr. viene messo in moto essendo il suo funzionamento assicurato.

Alle ore 21.30 si procede alla prova del valvolone che risulta nuovamente bloccato. Ordino di eseguire il lavoro di pulizia che viene ultimato alle ore 23.00.

Giorni 11 – 12/5/1941

Navigazione regolare con tempo buono.

Alle ore 07.00 del giorno 12 viene fermato il M.T. di sn. per insufficiente circolazione d'olio.

Alle ore 18.00 viene rimesso in moto.

Giorno 13/5/1941

Dalle ore 08.00 alle ore 09.00 eseguo una breve immersione per il controllo del funzionamento di tutti i macchinari.

Alle 17.25 avvisto un grosso piroscalo 20° a sn. della prora con rotta sulle Azzorre. Eseguo rapida immersione per non farmi avvistare. Poco dopo l'immersione osservo al periscopio che il piroscalo zig-zagando ha accostato in modo da trasformarsi su una rotta parallela e vicino alla mia. Osservo inoltre che il piroscalo è armato con due cannoni uno a prora e l'altro a poppa e naviga senza tenere esposto la bandiera nazionale. Non essendo a conoscenza delle norme al traffico e avendo ricevuto istruzioni di astenermi dal fare azioni di guerra non eseguo attacco perché temo possa trattarsi di un incrociatore ausiliario tedesco.

Giorni 14 – 15 – 16 – 17 – 18/5/1941

Alle ore 19.00 del giorno 14 raggiungo il parallelo 43° N. ed accosto per Bordeaux. All'alba del giorno 15 il tempo comincia a peggiorare. Barometro in rapida discesa. Si leva presto un vento violentissimo da E.N.E. che solleva mare grosso e mi obbliga a ridurre la velocità per poter tenere la prua al mare. Nei giorni 16 e 17 il tempo si mantiene sempre cattivo. Proseguo con un solo M.T. tenendo la prua al mare.

Giorno 18 il vento gira sulla sinistra fino a sfiorare da W.S.W. Mare incrociato ma in diminuzione.

Alle ore 08.00 del giorno 18 rimento in moto il secondo M.T. e la navigazione prosegue regolarmente per Bordeaux. Nessun avvistamento.

Alle ore 10.00 prevedendo di poter arrivare alla foce della Gironda alle ore 10.00 del mattino successivo metto i M.T. a 350 giri e trasmetto un telegramma a Betasom per chiedere istruzioni per l'atterraggio.

Alle 11.00 fermo il M.T. di Sn. per difettoso funzionamento del compressore.

Alle ore 12.00 il motore viene rimesso in moto.

Alle 16.45 debbo fermare ancora il M.T. di Sn. causa difettosa circolazione di olio.

Alle ore 19.15 non essendo sicuro di poter eseguire l'atterraggio navigando alla massima velocità, come ordinato da Betasom, perché non posso fare affidamento sul M.T. di Sn., decido di rinviare il mio arrivo alle ore 06.00 del giorno 20.

Alle ore 20.30 rimetto in moto il M.T. di Sn. per prove di funzionamento che dà esito siddisfacente (*sic*). Proseguo per il punto di atterraggio con i due M.T. a 310 giri.

Giorno 19/5/1941

Alle ore 04.45 prendo l'immersione in lat. 45° 10' N. long. 4° 05' W. Per effettuare navigazione occulta sino al tramonto.

Alle ore 18.30 emerge e poco dopo ricevo il telegramma n° 4 di Betasom che mi informa del mio avvistamento da parte di unità tedesche.

Alle ore 19.30 avvisto di poppa a Sn. un aereo che dirige a bassa quota verso il battello. Avendo ricevuto il telegramma che mi informava dell'avvistamento da parte di unità tedesche, ritengo trattarsi di un ricognitore tedesco. A distanza ravvicinata l'aereo mi fa il segnale di riconoscimento al quale rispondo esponendo bene in vista la bandiera nazionale non essendo a conoscenza dei segnali di riconoscimento in vigore. L'aereo compie diverse evoluzioni sul battello e quindi si allontana verso sud.

Alle ore 23.30 sono sul punto di atterraggio e dirigo con Rv. 49 per la boa foranea della Gironda. Lungo la rotta indicata incontro molti pescherecci che mi obbligano continuamente a scostarmi dalla rotta di sicurezza dovendo manovrare per evitarli.

Alle ore 05.00 del giorno 20 sono in vista del faro di Courdouan e poco dopo avvisto la vedetta tedesca.

Alle ore 06.00 mi porto in poppa alla scorta per imboccare la Gironda.

Alle ore 07.15 ricevo libertà di manovra dalla vedetta. Imbarco il pilota e proseguo per Bordeaux dove giungo alle ore 14.45 prendendo ormeggio alla banchina della stazione sommergibili alle ore 16.00.

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

1°) – Condotta della navigazione.

La condotta della navigazione dal punto di vista idrografico ha presentato qualche difficoltà nel tratto Massaua–Perim, dovendo navigare vicino alla costa completamente oscurata, con scarsa visibilità a causa di frequenti piovaschi. In seguito all'avaria dello scandaglio u.s.; ho dovuto fermarmi frequentemente, specie nei pressi di Perim per controllare la posizione con lo scandaglio a man poiché temevo che le correnti mi avvicinassero eccessivamente alla costa. Nel tratto Madagascar punto A la condotta è stata difficile perché non avevo la carta nautica dell'Oceano Indiano Meridionale dato che l'Ufficio Idrografico di Massaua non aveva potuto fornirmela. Ho dovuto perciò improvvisarmi una carta, impiegando quella dell'Oceano Atlantico Meridionale sulla quale ho modificato opportunamente le longitudini dei meridiani. Inoltre dopo aver lasciato l'estremo sud del Madagascar ho potuto fare solo pochissime osservazioni astronomiche essendo il cielo quasi sempre coperto. Per raggiungere il punto A ho preferito passare ad est di Madagascar per i seguenti motivi:

- a (...) neutr(...) nel canale di Mozambico, (...) il portolano inglese, in quella epoca soffrivano di preferenza venti da S.W.
- b – Perché la rotta di levante accorciava il cammino da percorrere per il maggior percorso, navigando con due M.T. in una zona meteorologicamente pericolosa dalla quale volevo levarmi al più presto possibile.
- c – Perché la rotta a ponente è idrograficamente pericolosa a causa dei numerosi banchi coralliferi la cui posizione non è esattamente segnata sulle carte; inoltre, lungo la costa occidentale del Madagascar si trovano correnti molto forti e di direzione variabile che possono rendere incerto il punto nave quando manca la possibilità do (*sic*) controllarlo mediante osservazioni astronomiche. Navigando verso il punto A ho navigato seguendo la costa del Madagascar, mantenendomi ad una distanza di 50 mg., invece di seguire il meridiano 50° est perché non volevo avvicinarmi troppo alle più frequenti traiettorie dei cicloni, indicate nella carta pilota.

Nel tratto punto A Capo di Buona Speranza non ho seguito la rotta diretta per il punto situato a 200 mg. a sud del Capo Agulhas, perché volevo evitare la contro corrente del Capo che ha in alcune zone l'intensità di 3 nodi. Avvicinandomi alla costa africana ho potuto sfruttare invece la corrente di Mozambico che corre dal canale verso il Capo di Buona Speranza. In Atlantico navigando verso Bordeaux, ho scelto le rotte in modo da tenere lontano dal 20° meridiano, senza dover tuttavia allargare eccessivamente il cammino.

Al secondo rifornimento ho riempito di nafta anche la cassa emersione oltre al D.F. n. 1. Ho portato così a 108 tonn. La mia dotazione di nafta che mi ha permesso di percorrere con due M.T. il tratto punto B – Bordeaux (mg. 5160). Non mi sono preoccupato per la diminuzione di riserva di spinta e di stabilità di forma dovute al massimo sovraccarico perché dovevo navigare in una zona dove il tempo è generalmente ottimo. Inoltre, in qualsiasi momento potevo liberarmi del sovraccarico eccezionale vuotando con l'aria la cassa di emersione.

La lunga navigazione effettuata dal PERLA ha messo in evidenza le magnifiche qualità nautiche dei Smgg. costieri da 600 tonn.. Il mare talvolta violentissimo incontrato durante la navigazione non ha prodotto nessun danno né allo scafo né alla falsatorre. Ritengo pertanto che il PERLA potrà operare benissimo anche in Atlantico purché si adatti a cassa nafta anche il D.F. n. 1 per aumentare l'autonomia.

2°) – Comportamento del materiale.

È necessario premettere che partimmo da Massaua in condizioni non perfette di efficienza perché il battello, dopo aver subito lungo periodo di lavori fatti in gran parte con mezzi di bordo, e con materiale non corrispondente alle vere esigenze, ma impiegato come mezzo di ripiego, non aveva ancora compiuto alcuna uscita prolungata per il controllo del funzionamento di tutti i servizi. Tra l'ordine di approntamento alla lunga missione e l'inizio di essa sono intercorse solo 20 ore dovendo provvedere in questo breve lasco di tempo all'imbarco di tutte le dotazioni (nafta, olio, acqua, materiali di consumo, attrezzi e pezzi di rispetto). Inoltre: gli orologi Negretti indicanti la quantità di acqua esistenti nelle casse assetto e compenso non davano indicazioni attendibili per cui ne fu abolito l'uso.

I livelli applicati alle casse assetto erano intercettati, perché durante i lavori non era stato possibile trovare i lavori non era stato possibile trovare i vetri do ricambio adatti.

I contatori d'acqua applicati sulle tubulature assetto e compenso non davano indicazioni sicure.

L'impianto dei contagiri Selvatico applicato alle linee d'asse era completamente inefficiente, perché durante i lavori non si fece in tempo a ripristinare il funzionamento per cui rimase inattivo.

I contagiri istantanei applicati ai M.T. davano indicazioni variabili ed inesatte e la loro sostituzione durante i lavori fu impossibile per mancanza di contagiri nuovi.

L'impianto telefonico era ancora in corso di lavori il giorno prima della partenza e non fu possibile ripristinarne l'efficienza durante il viaggio per cui rimase inefficiente.

L'impianto di tutti i lampadini spia per il controllo della chiusura dei portelli e apertura dei medesimi come pure dei trombini, valvolone, allagamenti, sfoghi di aria, non poteva dare affidamento sia perché rimesso in efficienza solo parzialmente durante i lavori e sia perché dava indicazioni non sicure.

Durante tutta la navigazione compiuta impiegando la nafta imbarcata a Massaua, si è riscontrato ottimo funzionamento dei M.T. i quali vennero alternativamente mantenuti in funzione da 24 a 48 ore consecutive, salvo che nell'ultimo tratto punto B – Bordeaux compiuto sempre a due motori.

I gas di scarico si mantenne costantemente pressocchè (*sic*) incolori e le temperature dell'acqua e dell'olio di circolazione regolari anche nelle zone equatoriali. Le alte andature sostenute in alcuni brevi tratti durante la navigazione in Mar Rosso e al passaggio di Perim non influirono affatto sul funzionamento dei M.T. nella successiva lunga navigazione Oceanica. L'inutilità di visitare i polverizzatori si manifestò soltanto dopo le prime tre o quattro miglia e dalla visita emerse la necessità di smerigliare gli spilli senza procedere alla pulizia generale dei polverizzatori che erano sufficientemente ancora puliti. Approfittando della fermata giornaliera di uno dei motori per mettere in funzione l'altro venne manovrato regolarmente ogni uno o due giorni con esito soddisfacente.

Il primo rifornimento fu eseguito con nafta assai leggera dallo aspetto circa della petrolina, ed il funzionamento dei M.T. parve pregiudicato sia per l'eccessivo fumo allo scarico e sia per la poca sensibilità del motore alla variazione dei giri; senonché con opportuni accorgimenti sulla regolazione delle pompe della nafta, si arrivò ad un funzionamento soddisfacente ma non ottimo. Durante questo secondo tratto di navigazione fu eseguita la prima pulizia generale ai polverizzatori.

L'olio imbarcato al primo rifornimento diede qualche noia ai filtri che dovettero subire una più frequente pulizia. Il tempo piegato per l'imbarco nafta, viveri ed acqua distillata fu di 6 ore circa.

Al momento del secondo rifornimento si presentò la difficoltà della scelta del tipo di nafta. Scartai subito il tipo fluido in seguito all'esperienza di quella precedentemente imbarcata e preferii il tipo per caldaie più densa. L'unico inconveniente riscontrato infatti fu la difficoltà dell'avviamento dei motori a causa dell'alto valore del punto di infiammabilità (115 gradi); l'avviamento fu eseguito per lo più con i M.E. dopo aver vinto lo spunto ad aria. Per il rimanente il comportamento della nafta è stato pienamente soddisfacente ed ha richiesto per il resto della navigazione una sola pulizia generale di tutti i polverizzatori i quali vennero trovati molti intasati di residui.

Lo smontamento per visita e verifica del valvolone fu eseguito dopo circa 8000 di percorso e le incrostazioni carboniose non furono riscontrate eccessive: però quelle formatesi intorno all'asta del valvolone rendevano la manovra di chiusura alquanto dura nella posizione dove l'asta incrostata veniva a scorrere attraverso il pressatreccie. Senonché durante una immersione, a circa 2000 mg. da Bordeaux, si verificò l'infiltrazione di acqua nel M.T. di sinistra. Si attribuì la causa a cattiva tenuta del valvolone, ma in tal ipotesi tutti e due i motori dovevano allargarsi e non solo quello di sinistra. La verifica fu rimandata alle ore notturne ed intanto proseguimmo in superficie con i M.T.. Alla fermata però fui sorpreso del fatto che il valvolone non di chiudeva più. La manovra di chiusura si arrestava dopo pochissimi giri. Lo spostamento portò alla constatazione di grossi blocchi salini che si erano fermati sia sul diamante del valvolone e sia all'interno e che ne bloccavano la manovra. La causa dell'improvvisa formazione di grossi blocchi salini apparve solamente quando si aprì il coperchio della camera in cui circola acqua per il raffreddamento della cassa valvola intercettazione interna sinistra della condotta di scarico gas combusti. Infatti apparve subito la perforazione per corrosione (dovuto visibilmente a correnti galvaniche) del tubo spia da 30 m/m che partendo da detta cassa valvola attraversa la sopracitata camera di circolazione e va nell'interno dello scafo resistente. Se le intercettazioni interne a scafo delle condotte di scarico gas fossero state a tenuta, il che era assai dubbio, per le incrostazioni che si formano sulle sedi metalliche, si sarebbe ovviato all'inconveniente della entrata di acqua nei motori durante le immersioni, ma vi era la impossibilità di poter contare sulla loro tenuta anche perché la manutenzione periodica alle sedi sarebbe stata molte volte impossibile a causa dello stato del mare; d'altra parte la formazione di blocchi salini avrebbe finito per tappare in pochissimi giorni le condotte di scarico. Decisi allora di abolire il tronco di tubo corroso (considerata la sua minima utilità) attraversante la camera acqua di raffreddamento e di applicare una flangia cieca sul foro della cassa valvola di intercettazione interna. L'operazione richiese circa cinque ore malgrado il mare fosse agitato. Dopo di allora il valvolone (*sic*) ebbe sempre funzionamento soddisfacente. Si propone l'abolizione di detti tubi spia considerando che uno di essi pose il battello in condizioni da non potersi immergere.

I filtri dell'olio hanno richiesto in seguito una frequente pulizia, anche dopo aver eseguito la pulitura dei pozzetti, sia per le incrostazioni carboniose trascinate nei pozzetti dalla acqua entrata attraverso le condotte di scarico e lavaggio, sia probabilmente per la formazione di incrostazioni entro le testate degli stantuffi che l'olio in circolazione trascinava con se. Sulla tenuta delle intercettazioni interne delle condotte di scarico M.T. non si può fare affidamento. La verifica e la pulizia periodica delle sedi di dette valvole richiede l'inutilizzazione dei motori per lunghe ore e non dà garanzia di efficacia duratura. D'altra parte lo stato del mare può rendere proibitiva tale manutenzione per un lungo periodo di tempo.

Passati pochi giorni dalla riparazione del valvolone fece avaria il M.T. di dritta. Si udirono improvvisamente dei colpi nell'interno del carter e contemporaneamente le indicazioni dei manometri del compressore scesero a zero. Subito fermato il motore e visitato il carter si constatò che le articolazioni tra asse motore e stantuffo compressore erano completamente distaccate. Dall'esame dei pezzi estratti dal carter si è potuto ricostruire l'origine dell'avaria. Uno dei due perni che mantengono unita la testa di biella si era spezzata in taglio netto in due parti, l'altro perno della testa allora cominciò a lavorare anche a flessione oltre che a trazione, ed incominciò a piegarsi permettendo alle due metà dei cuscinetti di testa di biella (da essi trattenute) di aprirsi sino a conceder alla manovella dell'asse motore di liberarsi completamente dal cuscinetto. La manovella allora cominciò ruotando a battere mazzate contro la biella che ne veniva fortemente deformata. I colpi ebbero a ripercuotersi anche sul pattino e sulla guida del pattino che rimase deformata ed incrinata e sull'asta dello stantuffo (*sic*) che ebbe deformata la parte estrema di attacco al pattino.

L'avaria fu riparata sostituendo la biella resa inservibile con quella di rispetto dopo averne eseguito prima l'adattamento e l'aggiustaggio, e rimontando tutte le altre parti dopo aver cercato di rendere meno accentuante le loro deformazioni subite, non essendo il battello dotato dei pezzi di rispetto necessari alla completa sostituzione degli organi deformati come sarebbe stato utile.

Dalla fermata del motore alla rimessa in moto passarono 52 ore di lavoro interrotto. Tutto il personale di macchina si adoprò instancabilmente per la rimessa in efficienza. In seguito il motore funzionò regolarmente sempre anche a tutta forza.

Si propone pertanto che al battello sia data una più completa dotazione di pezzi di rispetto per quanto concerne i M.T..

Negli ultimi giorni di navigazione si ebbe a constatare che troppo facilmente si arrestava la circolazione d'olio in alcuni stantuffi. Si cercò di indagare smontando per verifica la ginocchiera il che portò a concludere che dovevano essere invece otturati i fori di uscita dell'asta dello stantuffo. Si rimediò togliendo uno dei prigionieri che collegano l'asta allo stantuffo. Si venne così ad aprire una via di comunicazione fra testata di stantuffo e carter attraverso la quale l'olio si scaricava direttamente nel carter senza passare nel ritorno attraverso la ginocchiera. Il provvedimento diede ottimo risultato per il primo stantuffo se nonché, essendosi in seguito otturati altri stantuffi, non fu possibile adottare il medesimo provvedimento poiché i prigionieri, che si cercavano di togliere, erano così ben bloccati nel loro alloggio da non girare. In tal caso il dado su essi avvitato traciava la coppia sotto lo sforzo della chiave e si svitava senza trascinare con sé il prigioniero che rimaneva fisso nel suo alloggio.

L'operazione riuscì bene solamente per due stantuffi per gli altri si ricorse ad altro rimedio e precisamente si provò a mandare aria a pochi chilogrammi di pressione entro le cannule di scarico dell'olio delle testate. L'operazione era semplice e non richiedeva nessun smontaggio, anche se si compiva col motore in moto, e diede risultati soddisfacenti dopo pochissimi tentativi. Anche la circolazione dell'acqua negli ultimi giorni di navigazione divenne insufficiente e fu necessario mantenere in moto la pompa ausiliaria; probabilmente le pompe principali alternative calettate sull'asse motore vennero meno con la portata causa consumo delle fascie (*sic*) elastiche dello stantuffo e consumo dischi Sigaleos delle valvole. Le tubature di rame della circolazione acque motori termici presentarono frequenti lesioni sulle saldature od altrove per cui la sentina locale M.T. si riempiva nello spazio di pochissime ore, offrendo il pericolo, in immersione, di avere entrata di acqua se le prese a mare non avessero mantenuto la loro buona tenuta. Venne individuata di volta in volta la posizione delle lesioni le quali furono riparate con fasciature al manganese sin dove erano accessibili e possibili. La traversa di collegamento fra le due prese a mare presentava però un foro di eccessive dimensioni in posizione scomoda per cui di preferì intercettare detta traversa con flange cieche alle due estremità di essa.

Per poter riparare avarie del genere di quella sopra indicata si propone che al Smg. sia data in dotazione una saldatrice elettrica od autogena.

L'attuale sistemazione per l'estrazione e la ventilazione dei locali è apparsa deficiente per quanto riguarda i locali estremi in special modo per quello poppiero. Si propone che sia sistemato un tronco di tubolatura con opportuna valvola regolatrice che metta in comunicazione il condotto di estrazione locali con l'aspirazione delle pompe di lavaggio dei M.T.. Si otterrebbe in tal modo una vigorosa estrazione regolabile senza mantenere in moto il motore dell'estrazione.

Il sistema di ricorrere ad un normale D.F. (N° 1) come cassa nafta per aumentare l'autonomia del battello, senza applicare a detto D.F. le sistemazioni di presa nafta e compenso nafta non ha dato luogo ad inconvenienti seri (*sic*).

Tuttavia il travaso da detto D.F. alle casse nafta, necessario per poter utilizzare il combustibili (*sic*) in esso contenuto, dà luogo ad una percentuale rilevante di nafta sprecata e viene ad inquinare di nafta le tubolature assetto e compenso e sentina.

Inoltre attraverso tutti i pressatrecce che contiene inevitabilmente un D.F. può trapelare qualche infiltrazione di nafta e lordare quindi altri D.F. o casse attigue ad esse. Per migliorare il sistema sarebbe bene adattare a detto D.F. una presa nafta ed un compenso nafta.

Le linee d'assi hanno dato un ottimo funzionamento per quanto riguarda le temperature dei cuscinetti portanti e reggispinta. Risultò invece alquanto deficiente la tenuta degli astucci per cui si rese necessaria l'aggiunta di alcune baderne, con estrema precauzione, trattandosi di fare questa delicata operazione in mare. Anche i cuscinetti reggispinta presentarono largo sciupio di olio attraverso i loro pressatrecce sugli assi. Si ovviò a questo inconveniente, che intaccava la disponibilità di olio, intercettando la circolazione dell'olio in detti cuscinetti e rifornendo solo una volta ogni 12 ore i cuscinetti medesimi. Il provvedimento risultò ottimo perché non solo non usciva più olio nei pressatrecce, ma diminuì sensibilmente anche la temperatura di detti cuscinetti. L'allagamento periodico della sentina del locale M.T. a causa delle perdite dei tubi di acqua di circolazione soprattute diede luogo ad un serio inconveniente. Qualche spruzzo di acqua giunse inavvertitamente al giunto tra M.T. e linee d'asse del M.T. di sinistra, per cui si manifestò ben presto una certa difficoltà per girare la manovra di ingrana e sgrana.

Ricorrendo ad una abbondante lubrificazione di quella parte estrema dell'asse su cui scorre il manicotto della campana parve che la manovra ritornasse normale, senonché alla successiva fermata del termico si constatò che la manovra era divenuta nuovamente faticosa per cui si procedette ad una nuova lubrificazione. Il fatto si ripeté alcune volte, sempre peggiorando, tanto che ad un certo momento parve che il giunto fosse bloccato nella posizione di ingranato. Con successive manutenzioni e mediante l'invio di olio, grasso, petrolio sotto pressione, attraverso apposito foro, fu possibile ripristinare il funzionamento normale dell'ingrana e sgrana.

Il materiale elettrico non ebbe avarie importanti; solamente i M.E. che azionano le pompette Boldrocchi ebbero sin dai primi giorni gli indotti bruciati per cui si dovette ricorrere alla sostituzione di almeno uno di essi, con un motore di circolazione acqua del condizionamento, rinunciando così ad uno dei due gruppi condizionatori ed a un gruppo Boldrocchi.

Anche l'impianto elettrico del periscopio d'attacco non diede garanzia di buon funzionamento sin dai primi giorni di navigazione. Durante la manovra di sollevamento alcune bobine si erano interrotte ed alcuni falsi contatti si producevano con troppa facilità. D'altra parte era impossibile procedere ad una revisione totale dell'impianto per cui fu deciso di non adoperarlo.

3°) – Avvistamenti.

Ho riportato sul grafico le posizioni dei piroscafi incontrati durante la navigazione di trasferimento.

Non ho mai attaccato, anche trovandomi in posizioni favorevoli, perché secondo le istruzioni avute dovevo astenermi dall'effettuare azioni di guerra. Ritengo che, sia per le posizioni di avvistamento che per le rotte seguite buona parte dei piroscafi incontrati erano di nazionalità americana.

4°) – Rifornimenti in mare.

Le istruzioni avute dai piroscafi rifornitori non coincidevano con quelle indicate nell'ordine di opera-

zione. Il rifornitore del punto A aveva ricevuto ordine di trovarsi il 28 marzo nel punto di lat. 33° S. long. 50° E. mentre secondo le istruzioni del mio ordine di operazione avrebbe dovuto trovarsi in lat. 35° S. long 50° E. L'incontro ha avuto ugualmente luogo perché il rifornitore mi ha raggiunto seguendo il rilevamento radiogoniometrico della mia posizione. Il secondo piroscalo rifornitore non aveva ricevuto l'ordine di attendere il PERLA sul punto B. due giorni prima e due giorni dopo il 23° giorno dal mio primo rifornimento ma aveva ordine di essere sul punto il giorno 24 aprile. Mi ha raggiunto ugualmente il 22 aprile perché aveva sentito le mie trasmissioni trovandosi a 400 mg. dalla mia posizione. Il piroscalo inoltre non poteva trasmettere su onda 1950, sulla quale doveva fare ascolto dopo ogni trasmissione.

L'organizzazione dei rifornimenti, effettuati in poche ore, si è dimostrata veramente perfetta ed ammirabile. Durante la permanenza in vicinanza dei piroscali, gli Ufficiali e l'equipaggio sono stati a turno ospiti dei camerati tedeschi che si sono dimostrati di una cortesia veramente squisita.—

=====oooooo=====

- a – Perché la stagione dei cicloni può considerarsi cessata mentre nel canale di Mozambico, secondo il portolano inglese, in quell'epoca soffiavano di preferenza venti molto forti da S.W.
- b – Perché la rotta di levante accorciava il cammino da percorrere di circa 300 mg.. Potevo quindi consumare la nafta occorrente per il maggiore percorso, navigando con due M.T. in una zona metereologicamente (*sic*) pericolosa dalla quale volevo levarmi al più presto possibile.
- c – Perché la rotta di ponente è idrograficamente pericolosa a causa dei numerosi banchi coralliferi la cui posizione non è esattamente segnata sulle carte; inoltre, lungo la costa occidentale del Madagascar si trovano correnti molto forti e di direzione variabile che possono rendere incerto il punto nave quando manca la possibilità di (*sic*) controllarla mediante osservazioni astronomiche. Navigando verso il punto A ho navigato seguendo la costa del Madagascar, mantenendomi ad una distanza di 50 mg., invece di seguire il meridiano 50° est perché non volevo avvicinarmi troppo alle più frequenti traiettorie dei cicloni, indicate della carta pilota.

Nel tratto punto A Capo di Buona Speranza non ho seguito la rotta diretta per il punto situato a 200 mg. a sud del Capo Agulhas, perché volevo evitare la controcorrente del Capi che ha in alcune zone l'intensità di 3 nodi. Avvicinandomi alla costa africana ho potuto sfruttare invece la corrente di Mozambico che corre dal Canale verso il Capo di Buona Speranza. In Atlantico navigando verso Bordeaux, ho scelto le rotte in modo da tenermi lontano dal 20° meridiano, senza dover tuttavia allungare eccessivamente il cammino.

Al secondo rifornimento ho riempito di nafta anche la cassa emersione oltre al D.F. n. 1. Ho portato così a 108 tonn. la mia dotazione di nafta che mi ha permesso di percorrere con due M.T. il tratto punto B – Bordeaux (mg. 5100). Non mi sono preoccupato per la diminuzione di riserva di spinta e di stabilità di forma dovute al massimo sovraccarico perché dovevo

BIOGRAFIE AUTORI

Lorenzo Bernardini

Dottore di ricerca in Geopolitica e Storia delle Relazioni Internazionali presso l'Università di Pisa. Ha conseguito un MSc in *History of International Relations* presso la London School of Economics. Ha pubblicato articoli sulla politica di difesa italiana su riviste d'area sia italiane che estere. Cultore di storia navale, attualmente si dedica all'analisi delle operazioni militari transatlantiche volte a garantire la libertà di navigazione nel Mediterraneo allargato.

Giacomo Innocenti

Dottore di ricerca in Istituzioni e Politiche (SPS/06 e M-STO/04), presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Ha più volte partecipato come relatore, aggregato alla Commissione Italiana di Storia Militare, ai Congressi della Commissione Internazionale di Storia Militare, ed è autore di diversi saggi in tema di storia militare e navale.

Ufficiale della Riserva Selezionata della Marina Militare, oltre alla partecipazione a diverse attività operative, ha collaborato come revisore scientifico ed editoriale con l'Ufficio Storico della Marina Militare.

Marcello Musa

Laureato in Storia con lode presso l'Università di Pisa, è uno studioso del potere marittimo. Membro della Società Italiana di Storia Militare, collabora con l'Ufficio Storico della Marina, per il quale recentemente ha curato il riordino e la catalogazione, con produzione dei relativi regesti, di due importanti versamenti archivistici da poco acquisiti, il *Fondo Giorgio Giorgerini* e il *Fondo Thaon di Revel* (secondo versamento).

In passato ha prestato servizio in Marina.

Bruno Salvatori

Laureato in Giurisprudenza, è entrato come funzionario nella Pubblica amministrazione (Polizia di Stato) dove ha prestato servizio fino al 2010 meritandosi una Medaglia d'Oro, una Croce d'Argento e diversi altri riconoscimenti fra i quali un Encomio e tre Parole di Lode. Nel corso della sua trentennale attività d'istituto ha svolto attività di Polizia giudiziaria ed amministrativa, di Sicurezza e protezione, di Polizia sociale e di Docenza in materie giuridiche e professionali di settore nelle Scuole di Polizia. È stato anche Comandante di Nuclei Speciali in Aspromonte (N.A.P.S.).

Nel 2004 è stato insignito dell'Onorificenza di Cavaliere della Repubblica.

Attualmente è un apprezzato scrittore di novelle e poesie in lingua italiana ed in dialetto romanesco, romanzi gialli e di fantascienza, tragedie, commedie, atti unici e documentazioni storiche. Produce attività giornalistica e di opinionista sull'agenzia di stampa online «www.flavustiber.it», e collabora con la Società «Google» e con l'Agenzia «Trip Advisor».



Supplemento alla
Rivista Marittima 4/2025