

Enrico CERNUSCHI - Ludovico SLONGO

La guerra aeronavale nel Mar Rosso 1940 - 1941 una lezione strategica



LA GUERRA AERONAVALE NEL MAR ROSSO 1940 – 1941 UNA LEZIONE STRATEGICA



SMM 3° REPARTO

Contrammiraglio ENRICO VIGNOLA, Capo Reparto

RIVISTA MARITTIMA

Contrammiraglio DANIELE SAPIENZA, Direttore responsabile

Guardiamarina GIORGIO CAROSELLA, Redazione, Art Director

Sottocapo scelto LUIGI DI RUSSO, Redazione

Immagine di Copertina: Sul fondo La mappa antica è una delle tavole realizzate dall'Ufficio Cartografico del TCI per l'Enciclopedia Italiana Giovanni Treccani tra il 1928 e il 1940 (fonte: Scansione dall'opera originale Archivio Storico del Touring Club Italiano /it.wikipedia.org/wiki/File:Map_Ancient_Egypt_1928-1940_-_Touring_Club_Italiano_CART-TRC-34.jpg); in primo piano la Regia Nave Idrografica *Magnaghi*, 1929. L'allora STV Virgilio Spigai, futuro capo di Stato Maggiore della Marina, e il Bulucbaschi Idris, suo prezioso sottufficiale. Al 10 giugno 1940 i marinai eritrei in Africa Orientale erano 2.994 (oltre a 224 somali) a fianco di 431 ufficiali, 1.256 sottufficiali e 6.826 graduati e comuni italiani. (g.c. Famiglia Spigai)

INDICE

PRESENTAZIONE	4
PREMESSA - MATURITÀ E MAL D'AFRICA	5
CAPITOLO I - I CONTENDENTI	11
CAPITOLO II - I PRIMI 20 GIORNI	19
CAPITOLO III - LUGLIO 1940: MISURARE LE FORZE	27
CAPITOLO IV - AGOSTO 1940: LA CAMPAGNA DEL SOMALILAND	33
CAPITOLO V - SETTEMBRE 1940: IL GRANDE CICLO	39
CAPITOLO VI - OTTOBRE 1940: UN ULTIMO SFORZO	45
CAPITOLO VII - NOVEMBRE 1940: A PASSO RIDOTTO	53
CAPITOLO VIII - DICEMBRE 1940: L'ULTIMA OFFENSIVA "STRATEGICA"	59
CAPITOLO IX - 1941: FINO ALL'ULTIMO VOLO, FINO ALL'ULTIMA CARTUCCIA	65
CAPITOLO X - 1941 – 1943: LA GUERRA CONTINUA	77
CONCLUSIONE	83

Posto che “il mare è sempre quello”, come scriveva oltre mezzo secolo fa il celebre scrittore Vittorio G. Rossi, questo Supplemento, opera del Dottor Enrico Cernuschi e dell’Ingegnere Ludovico Slongo, riveste una notevole attualità per tre precisi motivi.

Il primo deriva, naturalmente, dagli attuali impegni che la Marina Militare affronta, ormai da anni, nel Mar Rosso allo scopo di garantire il traffico non soltanto italiano, ma internazionale in uno dei punti di passaggio obbligati del pianeta. In precedenza altri marinai del nostro Paese hanno dovuto farlo e, a ben vedere, si tratta di un impegno che risale al giorno stesso dell’apertura del Canale di Suez.

Il secondo è d’ordine storiografico. Mancava, da sempre una storia congiunta, aerea a navale, di quelle operazioni. Sono apparsi, invero, alcuni eccellenti saggi a opera dell’Ufficio Storico della Marina Militare, ma - per forza di cose - limitati alla sola parte attinente alla nostra Forza Armata. Ciò ha causato, inevitabilmente, una visione non completa degli avvenimenti e un non corretto apprezzamento della situazione strategica di quel tempo e delle sue ricadute, rivelatesi oggi - sulla solida base dei documenti britannici del tempo - decisamente più ampie di quanto non si sia creduto per molto tempo.

Il terzo, fondamentale, motivo è, a un tempo, di natura etica e operativa. Etica perché, per la prima volta, è possibile apprezzare il grande impegno e i grandi sacrifici in termini di sforzi e di sangue, spesi dagli uomini della Regia Aeronautica nel corso di quella campagna dimenticata combattuta a fianco dei marinai, dagli osservatori a bordo dei lenti trimotori S. 81 agli equipaggi delle navi. Operativa perché i cospicui risultati ottenuti ebbero effetti decisivi per l’andamento della guerra in Africa Settentrionale e nel Mediterraneo.

Le costose lezioni che derivano da questi insegnamenti confermano, da un lato l’interdipendenza dei teatri marittimi, in realtà tutti collegati tra loro, dal Mar Rosso al Pacifico, dal Golfo Persico al Mediterraneo fino all’Atlantico. Potere Marittimo, dunque. Dall’altro queste pagine evidenziano al meglio l’efficacia della cooperazione aeronavale. In un certo senso furono molto più efficaci, ai fini della guerra al traffico, i pochi - ma ben coordinati - mezzi navali e aerei utilizzati dall’Italia nel Mar Rosso rispetto alle ben altrimenti consistenti forze disponibili nel Mediterraneo, le quali combatterono fino alla fine del 1941, per necessità o per scelta dei responsabili, due guerre separate.

I termini sinergia e interforze non esistevano nel 1940-1941, ma pochi coraggiosi uomini con alcune vecchie navi e pochi velivoli, li avevano capiti benissimo lo stesso. Oggi questa grande lezione non è, e non deve essere dimenticata.

Il Direttore
Contrammiraglio DANIELE SAPIENZA

PREMESSA

MATURITÀ E MAL D'AFRICA



Il cacciatorpediniere *Pantera*. Queste grosse, ma ormai anziane siluranti non erano in grado di sviluppare, nel 1940, più di 28 nodi né la loro mancanza di protezione avrebbe permesso di affrontare, di giorno, gli incrociatori avversari.

Uno dei limiti della cultura italiana nei secoli, consiste senz'altro nella sottovalutazione del delicatissimo e importante significato di Potere Marittimo. Uno degli autori di queste righe ricorda bene, ancora ad, ahimè, troppi anni di distanza, il tono beffardo della Signora Professoressa liceale e le risate dei compagni di scuola quando l'insegnante citò e condannò la frase, pronunciata alla Camera dei deputati il 23 gennaio 1885 dal Ministro degli Esteri Pasquale Mancini, affermando che "l'Italia cercava le chiavi del Mediterraneo nel Mar Rosso" (per la cronaca la frase completa è: "Voi temete ancora che la nostra azione nel Mar Rosso ci distolga da quello che chiamate il vero e importante obiettivo della politica italiana, che deve essere il Mediterraneo. Ma perché invece non volete riconoscere che nel Mar Rosso, il più vicino al Mediterraneo, possiamo trovare la chiave di quest'ultimo, la via che ci conduca ad una efficace tutela contro ogni turbamento del suo equilibrio?"). (1) Non c'era, in realtà, nessun intento aggressivo da parte di quell'uomo politico, visto che la tutela degli equilibri internazionali (di per sé sempre dinamici) mira, casomai, alla pace e non alla rottura degli stessi, ma l'interpretazione semplicistica data dall'opposizione parlamentare dell'epoca e una certa storiografia di maniera, parlavano - ancora all'epoca di quel manuale liceale aperto sul banco - di una lunga serie di errori capitali da parte dell'esecutivo. Sbagli che i deputati di parte avversa avevano stigmatizzato udendo quella frase, salvo condannare il governo e la scelta di andare nella desolata Eritrea, proclamata colonia italiana il 5 febbraio 1885 in seguito al ritiro egiziano da quel territorio. Intendiamoci; oggi - poiché i tempi cambiano - la riprovazione sarebbe mossa da legittimi motivi d'ordine etico, dalla libertà dei popoli alla giusta stigmatizzazione del colonialismo. A quel tempo, 1885, i motivi erano altri: poiché gli eritrei passavano da un padrone, quello egiziano, a un altro (gli appena arrivati italiani). In pratica ciò che veniva disapprovato era la scelta di quei lidi africani anziché l'occupazione di località più ricche e promettenti.

A ben vedere, e con il beneficio del senno di poi, si trattò, allora e in seguito (incluso quel giorno al liceo) di una lunga serie di errori. Tanto per cominciare, come fu fatto notare da uno degli autori di questo Supplemento alla Signora Professoressa (la quale guardò - come al solito - storto quello scolaro non allineato) il governo dell'epoca, presieduto da Agostino De Depretis, era l'espressione della Sinistra storica, e non come sosteneva l'insegnante, un esecutivo di segno opposto. In secondo luogo, quel presunto contestatore della Quinta A, concordava senz'altro con la professoressa circa lo squallore della Dancalia. Si trattava, infatti, (ed è condannato a rimanere tale per l'eternità) di un deserto di sale dalle forme incredibili. In fin dei conti ero l'unico, tra le quattro

pareti di quell'aula del Liceo Malpighi di Bologna, ad averlo visto dal vero, da bambino, sia pure soltanto dai bordi della strada per Assab. Sia nel 1885 sia nel 1979, anno della mia maturità, non era però ben chiaro quali fossero i ricchi territori disponibili, in alternativa, a quella presenza italiana oltremare.

D'altra parte - e questo era l'elemento decisivo dell'intera faccenda - non esistevano, politicamente, altre possibilità durante quell'anno del XIX secolo. In precedenza, il governo (Destra storica) presieduto dal pavese e patriota risorgimentale Benedetto Cairoli era caduto (una prima volta) proprio perché aveva perseguito la "politica delle mani nette" (altra frase stigmatizzata da quello stesso manuale aperto sul banco, quel giorno del 1979) senza portare nulla a casa. Si era parlato, in effetti, durante il Congresso di Berlino del 1878, di assegnare all'Italia, sia pure a mero titolo provvisorio, l'indifendibile e povera isola, all'epoca turca, di Mitilene, ovvero l'equivalente, in scala ridotta, della ben più promettente Cipro passata, quello stesso anno, agli inglesi. Ma non se ne era fatto niente e la reazione parlamentare e quella popolare avevano mandato a casa quell'esecutivo, senz'altro onesto, anzi troppo onesto, ma reo di non aver ingrandito i confini del Regno.

Quella stessa sorte, ovvero la fine del governo e della Destra storica, si era ripetuta nel 1881, in quanto i ministri insediati a Roma non avevano occupato la Tunisia prima dei francesi. Al potere era pertanto arrivato Depretis, preso da Stradella, sempre in provincia di Pavia. Un uomo fatto passare, molti decenni dopo, da una certa, disinvolta storiografia, per una specie di apostolo della non violenza, laddove la cruda realtà è che si mise in tasca l'Eritrea e gettò le basi per la successiva colonia in Somalia senza trascurare un pensierino a una futura concessione in Cina. (2) In effetti, a quel tempo, erano proprio i partiti cosiddetti progressisti (e lo sarebbero stati ancora durante la Guerra di Libia con il celebre: "La grande proletaria si è mossa" di Giovanni Pascoli) a rivestire il ruolo di convinti sostenitori di un espansionismo in linea con lo spirito europeo del tempo, a sua volta piuttosto diverso dall'odierna, differente sensibilità politica post-sessantottina.

Resta il fatto che l'aula parlamentare vocante del 1885 e la legione di intellettuali successiva non capirono, allora e in seguito, che - in fin dei conti - il Ministro Mancini non aveva tutti i torti. (3)

Nel recente passato le cronache hanno riferito quotidianamente di qualche attacco missilistico o di tentati arrembaggi a danno di bastimenti mercantili (o, addirittura, di navi da guerra) nel Mar Rosso da parte degli Houthi e, per esempio, lo scontro sostenuto con successo dal caccia *Duilio* il 3 marzo 2024, o degli 8 droni abbattuti, l'8 giugno 2025, dai missili e dalle artiglierie dei cacciatorpediniere e dalle fregate italiane della Missione Aspides. Dati questi accadimenti, uno degli autori di queste pagine non ha potuto fare a meno di tornare, con la mente, ai cimeli della vecchia casa in Liguria di uno zio. Risalivano allo Squadrone Cheren (carica di Cassala, 16 giugno 1894) e a un'incredibile estate africana trascorsa laggiù dopo la Quarta elementare.

Un'esperienza più unica che rara. Un conto era sognare, come tutti i compagni di scuola, davanti alla televisione quando trasmettevano i documentari della serie britannica *I Michaels in Africa*, durante la Tv dei ragazzi, per tacere di Angelo Lombardi e dell'elegantissimo ex ascari Andalù. Un altro era esserci stato, sia pure soltanto per tre mesi sull'altopiano, all'Asmara con puntate a Massaua e, appunto, ad Assab.

Andò a finire che alle medie io e una nuova compagna di classe, Silvia, fuggita appena in tempo, con i suoi, dall'Uganda di Amin e padrona di un inglese naturalmente perfetto, diventammo "gli africani" per antonomasia, in quanto rimasti colpiti entrambi allo stesso modo, sia pure io per una stagione e lei fino ai 12 anni, dagli spazi infiniti e dai cieli luminosissimi di un continente che



L'incrociatore neozelandese *Leander*. La superiorità navale britannica nel Mar Rosso costrinse, per forza di cose, la Regia Marina a condurre, col naviglio insidioso disponibile, un'attività notturna di guerriglia (Sea Denial) e non certo di dominio del mare (Sea Control).

insegna a non avere paura di nulla e a credere sempre in se stessi. Subimmo per questo - se così si può dire - una sorta di *apartheid* alla rovescia. Erano gli anni Settanta, tempi difficili.

Non fu quindi un caso che il primo libro di carattere navale che quel ragazzo acquistò, a titolo di premio per la promozione in Terza media, fosse *Le operazioni in Africa Orientale*, decimo volume della collana dell'Ufficio Storico della Marina Militare intitolata "La Marina italiana durante la Seconda guerra mondiale". Si tratta di un saggio puntualmente ripreso da altri autori, i quali hanno però trascurato un altro studio dell'U.S., "La Marina in Africa Orientale", apparso sulla *Rivista Marittima* del gennaio 1957 e che contiene notizie di prima mano ed elenchi non presenti in quel successivo volume di carattere generale.

Né fu, parimenti, una coincidenza che il primo articolo di quello stesso autore, con il quale costui iniziò la propria ventennale collaborazione con il mensile *Storia Militare*, quando quella testata era diretta dal fondatore, il Comandante Erminio Bagnasco, fosse uno studio in due puntate pubblicato nei numeri di gennaio e febbraio del 1995 e intitolato "La rivalità anglo-italiana nel Mar Rosso". Si trattava di un articolo dal contenuto inedito, in quanto basato sul confronto tra fonti primarie britanniche mai citate prima e le corrispondenti notizie di fonte italiana. Dopo tutto, come disse, sorridendo, quel Comandante, grande storico ed editore: "Il primo amore non si scorda mai". (4)

A questo punto, esaurita questa lunga, ma doverosa, premessa, è possibile sottoporre al Lettore il frutto di numerose altre scoperte, parimenti inedite e rigorosamente documentate, dedicate alle operazioni italiane non solo navali, ma aeronavali, in merito alla campagna combattuta nel Mar Rosso tra il 1940 e l'anno successivo.

Il caso benevolo ha infatti permesso di sommare alle ricerche di carattere navale quelle aeronautiche, di grande spessore, messe a segno, nel corso di molti anni di studio, dall'altro autore di questo Supplemento. Il metodo di lavoro, ovvero la ricerca sulle fonti primarie britanniche e italiane, dai Diari di squadriglia ai Libretti di volo, è il medesimo e i risultati finali sono, ancora una volta, piuttosto diversi rispetto alle fonti, secondarie e di terza mano, oltre che inutilmente polemiche, reperibili solitamente in commercio.

Lo scopo di queste pagine è, pertanto, triplice.

- A) Da un lato si tratta di narrare, in perfetto spirito interforze, le vicende delle navi e degli aerei italiani, ricognitori e bombardieri, che operarono, nel 1940-41, nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, ovvero - vale la pena di ripeterlo - il medesimo teatro delle odierne operazioni navali.
- B) Nel contempo si intende fare opera di giustizia e di memoria. Qualcosa, non tutto, è stato infatti pubblicato, in passato, circa l'attività della Regia Marina. L'Aeronautica Militare, per contro, non ha potuto fare altrettanto, essendo andata perduta gran parte della documentazione necessaria "per noti eventi bellici". Le doppie delle relazioni di quella Forza Armata, però, erano state trasmesse a Supermarina, e oggi è possibile integrare l'opera dei marinai con quella degli aviatori e degli osservatori di Marina a bordo dei trimotori che operarono su quel mare, in omaggio al motto "Una sors coniungit" della 144^a Squadriglia Ricognizione Marittima e, in seguito, della Scuola di Aerocooperazione dell'Aeronautica Militare.
- C) È infine possibile trarre, ora che la documentazione di entrambe le parti a quel tempo in guerra è - oggi - sufficientemente completa, alcune conclusioni di carattere marittimo ed economico di natura non peregrina e, diciamo pure, di stringente attualità.

NOTE

(1) Pasquale Stanislao Mancini, conte, ottavo marchese di Fusignano (Castel Baronia, 17 marzo 1817 – Napoli, 26 dicembre 1888), è stato un avvocato, giurista e politico italiano. Ministro degli Affari Esteri del Regno d'Italia dal 29 maggio 1881 al 29 giugno 1885.

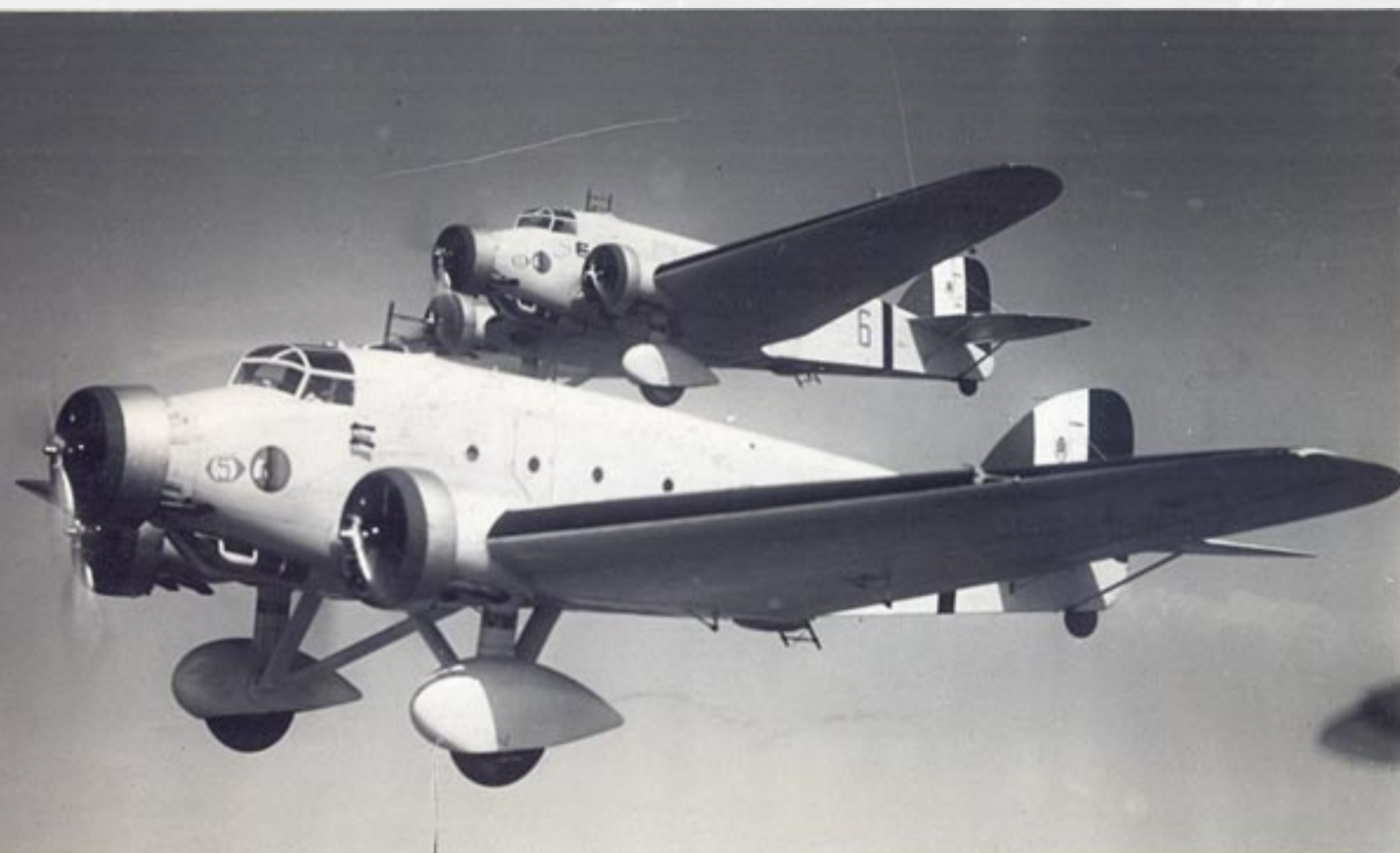
(2) Un po' come la vulgata televisiva, continuamente ripetuta, che attribuisce al "cattivo" Presidente statunitense Nixon (arrivato alla Casa Bianca nel 1968) la Guerra del Vietnam iniziata, viceversa, nel 1962, dal Presidente Kennedy, giudicato ancora oggi il "buono" per eccellenza in quanto molto più telegenico.

(3) Tutt'altro che uno sprovveduto, Mancini fece altresì, inserire, nel Trattato della Triplice Alleanza, il celebre "Lodo", eternato col suo cognome, che stabiliva senza possibilità di equivoci il fatto che l'Italia non avrebbe mai, e in nessun caso, partecipato a una guerra contro la Gran Bretagna. Clausola puntualmente fatta notare nel 1914.

(4) Ad esso segui, nel luglio ed agosto 1996, sempre su fonti primarie inglesi mai riprese prima, "La rivalità anglo-italiana nell'Oceano Indiano".

CAPITOLO I

I CONTENDENTI



S. 81. Nel giugno 1940 questo trimotore da bombardamento rappresentava il principale velivolo d'attacco e ricognizione armata sul mare della Regia Aeronautica di base in Africa Orientale. (Collezione Enrico Cernuschi)

Fino al 1935, epoca dell'inatteso, grave precipitare dei rapporti anglo-italiani in seguito agli incidenti di confine di Ual Ual tra etiopici, inglesi e italiani del 5 dicembre 1934, il dispositivo navale della Regia Marina (RM) nel Mar Rosso era pressoché inesistente, limitato com'era a pochi posamine della classe "Azio" adibiti a navi coloniali e ad alcune cannoniere (alias ex pescherecci armati) ed unità ausiliarie.

In seguito la Marina italiana inviò laggiù una Divisione navale formata da unità non recenti e una flottiglia sommergibili, attrezzando altresì a difesa quello che, fino a tutto il 1934, era soltanto un sorgitore privo di protezione. Si trattò di un'iniziativa resa possibile dal grande sviluppo portuale di Massaua. Un'impresa notevole per l'epoca e intrapresa all'inizio degli anni '20 che relegò ben presto in secondo piano, ai fini commerciali, le limitate capacità dell'ancoraggio di Aden e del piccolo porto artificiale Port Sudan. In questi ultimi due scali, infatti (oltretutto privi di bacini di carenaggio mentre a Massaua ce n'erano, dal 1936, due, uno da 7.500 e uno da 1.600 tonnellate di portata) difettavano persino l'acqua potabile e quella dolce per caldaie. La Royal Navy distaccò a sua volta, nel 1935, in quella scomoda stazione navale, una divisione di maggiore consistenza rispetto a quella italiana. Quel reparto - *Red Sea Station* - dipendeva a sua volta dal Comando delle Indie Orientali con sede a Ceylon. Analogo fu lo sviluppo delle due Aeronautiche, italiana e britannica, passate dalla disponibilità di pochi ricognitori biplani a corto raggio impiegati in operazioni di polizia coloniale a un complesso organico di caccia e bombardieri.

Separato dall'Italia dal Canale di Suez, l'Impero italiano proclamato nel 1936 in Africa Orientale poté contare, durante la guerra combattuta laggiù tra il 1940 e l'anno successivo, soltanto su sé stesso. Uniche eccezioni l'arrivo, qui narrato per la prima volta, di alcuni piroscafi violatori di blocco greci, cui si aggiunse il viaggio, viceversa conosciuto, di un mercantile giapponese. A questi arrivi va poi sommato un flusso spicciolo, e mai interrotto, di contrabbandieri condotto mediante sambuchi provenienti dallo Yemen e dall'Arabia Saudita, due regni dimostratesi benevoli nei confronti di Roma fino al 1943.

L'avversario britannico disponeva, per contro, di ben diverse condizioni di partenza. Il Sudan, tanto per cominciare, era protetto, tra Port Sudan e l'Eritrea, durante l'estate 1940, sia dalle distese del deserto sia dalla stagione estiva delle piogge. Un fenomeno, quest'ultimo, che trasforma in fango impercorribile qualsiasi pista. Né era un caso che tutti i piani redatti, fino al maggio 1940, dallo Stato Maggiore del Regio Esercito prevedessero l'inizio della possibile guerra contro il Regno Unito (dal 1943 in poi) in inverno, così da permettere operazioni a largo raggio dall'Eritrea verso



Un caccia pesante bimotore Blenheim MK IV F. Notare le 4 mitragliatrici da 7,7 mm sotto il ventre. (Collezione Ludovico Slongo)

il Sudan e la Valle del Nilo spingendosi fino in Egitto una volta che, beninteso, fossero stati disponibili i mezzi necessari i quali, viceversa, mancavano nel 1940.

Il Kenya godeva lui pure di un insuperabile vantaggio geografico rappresentato dalla distanza - circa 250 chilometri - che separa, attraverso la boscaglia, Chisimaio dall'ancoraggio della baia di Kilindini, presso Mombasa. Si trattava di un intervallo logisticamente proibitivo per le poco più che appiedate truppe italiane e somale e che i sudafricani e le truppe coloniali africane dell'Impero britannico poterono superare, dal dicembre 1940 in poi, soltanto in virtù dei numerosi automezzi (costruiti in Sudafrica su licenza Ford) affluiti nel frattempo, via mare, a Kilindini. Quanto ad Aden, quel porto era separato, ovviamente, dal Mar Rosso rispetto all'Eritrea ed era, pertanto, irraggiungibile, data la presenza degli incrociatori inglesi rispetto ai cacciatorpediniere della Regia Marina. Soltanto la Somalia britannica era, pertanto, a portata di mano, venendo puntualmente occupata nell'agosto 1940 al pari di diverse località di confine sudanesi e keniate raggiungibili ricorrendo ai cammelli o, addirittura, come avvenne a Sud, agli elefanti.

Forti, come già nel Mediterraneo grazie a Gibilterra, a Malta e al Deserto occidentale, di una catena di fortezze inespugnabili che potevano essere alimentate, via mare, da tutti e cinque i continenti, i britannici potevano permettersi, in teoria, di aspettare l'esaurimento delle non rinnovabili scorte italiane accumulate in AOI (Africa Orientale Italiana), dalla benzina alla nafta fino ai lubrificanti, al munizionamento antiaerei e alle stesse cartucce.

In pratica, tuttavia, furono costretti, sin dal principio, ad agire, dando addirittura la precedenza all'Africa Orientale, rispetto a quella Settentrionale, per due precise ragioni. La prima (determinante) era d'ordine politico, essendo il governo di Londra convinto che la perdita del recente Im-



Massaua, 21 settembre 1940. Un bombardiere Blenheim MK IV abbattuto dal tiro antiaerei della Marina e il pilota preso prigioniero (Collezione Ludovico Slongo, g.c. Famiglia Garfari).

però italiano avrebbe provocato sia la caduta politica del regime di Mussolini sia il collasso del Regno sabaudo in seguito a un'invasione tedesca. Oggi sappiamo che si trattava, nel 1940-41, di un'illusione, ma a quel tempo nessuno poteva saperlo, né fu un caso che i britannici rimanessero delusi, per l'estate 1941, davanti all'elasticità (oggi si dice resilienza) del morale dei loro nemici meridionali. (1)

La seconda ragione consisteva nell'inattesa caduta verticale della Francia avvenuta nel giugno 1940 e nell'avvio, subito dopo, dell'evoluzione della guerra sul mare. Passata dallo stato di mera, e non preoccupante, guerriglia tedesca diretta contro il traffico (2) a una vera e propria campagna decisiva basata, da un lato, sul blocco del Mediterraneo (*Mediterranean Stoppage*) e, dall'altro, sul





Bombardieri S.79 sul campo di Gura, nell'Africa Orientale Italiana, nel 1940. (g.c. Enrico Leproni)

raddoppio, nel corso dell'estate, dei sommergibili dell'Asse attivi in Atlantico in seguito all'arrivo delle unità italiane.

Incapace, sin dalle *Corn Laws* del 1840, di alimentarsi da sé, la Gran Bretagna importava, durante gli anni Trenta del XX secolo, fino al 50% del cibo consumato nelle isole metropolitane. Il blocco della rotta trans-mediterranea, però, comprometteva le importazioni britanniche di cereali, carne e latticini provenienti dall'Australia e dalla Nuova Zelanda. Né si trattava di un problema soltanto di rotte commerciali. Quei beni venivano infatti pagati mediante sterline cartacee che Londra poteva stampare a man salva nell'ambito, chiuso, dell'Imperial Preference, ovvero della tariffa doganale imposta, nel 1931, al proprio Impero e al Commonwealth escludendo quegli immensi territori, popolati da un quarto dell'umanità, da qualsiasi bene e servizio che non fosse Made in England. Una politica mercantilistica dei dazi, come si direbbe oggi, che favorì grandemente l'ostilità nipponica e, subito dopo, tedesca e italiana mentre gli Stati Uniti si chiudevano in sé stessi, con Washington vittima di una stagflazione che non prometteva niente di buono.

Per la verità, secondo i piani redatti a Londra sin dal settembre 1937 (3), l'attesa, rapida sconfitta della flotta da battaglia italiana avrebbe dovuto riaprire il Mediterraneo dopo la chiusura prudentiale del traffico mercantile inglese (pari a una media costante di 2 milioni di tonnellate al giorno in navigazione tra Gibilterra e Suez) disposta alla fine dell'aprile 1940. La prevista, grande-battaglia-navale-decisiva, ovviamente contrassegnata da una vittoria della Royal Navy, avrebbe permesso, a sua volta, di fare a meno della lunghissima Rotta del Capo riportando il traffico diretto in Gran Bretagna ai politicamente confortevoli livelli abituali. Quello stesso successo sul mare avrebbe inoltre permesso alle oltre 50 unità sottili, tra moderni cacciatorpediniere e avvisi, che

la Royal Navy aveva dovuto sottrarre alla protezione del proprio traffico metropolitano per agire, viceversa, nel Mediterraneo e nel Mar Rosso, di tornare a difendere i convogli atlantici.

L'esito "*very disappointing*" (4) della *Action off Calabria* (per gli italiani la Battaglia di Punta Stilo) del 9 luglio 1940 aveva però compromesso questo roseo programma iniziale. E a questo punto, non essendo più possibile sospendere, come era avvenuto sin dal 22 maggio 1940, il traffico nel Mar Rosso, ecco che i pur non numerosi aerei da bombardamento della Regia Aeronautica (RA) e le poche unità, tra cacciatorpediniere e sommergibili, di base in Eritrea assunsero, improvvisamente, un'importanza semplicemente sproporzionata rispetto alla loro consistenza numerica e alle reali capacità operative nei confronti del consistente, e sempre più rafforzato, dispositivo aeronavale britannico. Parimenti, oggi, molti dei mezzi utilizzati dai cosiddetti Houthis partendo dallo Yemen sono relativamente semplici, spaziando dai droni ai barchini, ma si tratta, non di meno, di una minaccia reale esacerbata dal passaggio obbligato di Bab el Mandeb.

I 7 cacciatorpediniere (5) e i superstiti 4 battelli subacquei (su 8 iniziali) di base a Massaua costrinsero, così, la *Royal Navy* a scortare, il 12 luglio 1940, il primo dei convogli diretti a Nord (siglati BN con un numero progressivo) inviati da Aden a Suez. Già cinque giorni prima era partito, lungo il percorso inverso, il primo convoglio diretto a Sud (BS 1). Da allora, e fino all'11 aprile 1941, ovvero tre giorni dopo la caduta di Massaua, attaccata e presa da terra, si sarebbero susseguiti, in quelle acque, 23 convogli BN (in compagnia di 6 ulteriori, piccoli convogli veloci detti WS, ossia *Winston Special*) e altrettanti BS, oltre ad alcuni ulteriori convogli minori d'interesse locale. In totale si trattò, soltanto tra BN, BS e WS, di 682 navi mercantili dirette da Sud a nord e di 481 piroscafi e motonavi tornate da nord a sud. Il Mediterraneo agiva, infatti, da pompa aspirante nei confronti del tonnellaggio complessivo al servizio degli inglesi. Ciò tanto a causa delle navi affondate quanto di quelle più o meno gravemente danneggiate. Queste ultime, invero, non potevano essere riparate che poco alla volta - e talora mai fino al 1945 - a opera del modesto arsenale di Alessandria, dedicato in massima parte (e anche allora con grosse limitazioni) alle sole navi da guerra della Mediterranean Fleet.

Date queste cifre siamo, comunque, molto lontani dai pretesi 590 convogli citati nella traduzione italiana del celebre libro dell'ammiraglio tedesco Friedrich Ruge intitolato *La guerra sul mare* (6) e sempre citati, a questo proposito, sollevando molte, inutili polemiche.

Il complesso di navi mercantili inglesi appena descritto e pari - in media - a 2 o 3 convogli al mese nei due sensi, fu scortato, a sua volta, da:

36 missioni di incrociatori

24 missioni di cacciatorpediniere

89 missioni di avvisi, dragamine e cannoniere

22 missioni di incrociatori ausiliari

con una media, a convoglio, di 1,5 incrociatori, 1 CT, 3,7 avvisi (o navi equivalenti) e 0,9 incrociatori ausiliari armati con cannoni da 152 mm. La navigazione, a opera di navi mercantili veloci, era regolata in modo che il passaggio nella zona di azione efficace dei cacciatorpediniere italiani avvenisse durante le ore diurne.

La presenza degli incrociatori (di solito un'unità moderna per volta: *Leander*, *Hobarth* o *Shropshire*, spesso affiancata dall'incrociatore antiaerei *Carlisle*) in compagnia di almeno un grosso cacciatorpediniere della classe "K" (ovvero la più moderna tra le siluranti della Royal Navy in servizio nell'estate 1940) aveva, parimenti, lo scopo di evitare, di giorno, la possibilità di scontri con le siluranti di superficie italiane. Una simile azione si sarebbe tradotta, infatti, data la protezione

e l'armamento delle unità maggiori britanniche, in un facile, e non molto pericoloso, tiro al bersaglio ai danni delle siluranti della Regia Marina. Gli avvisi e l'incrociatore ausiliario di turno facevano, a loro volta, da cani da pastore, oltre ad assicurare la difesa contro i sommergibili e a concorrere nel caso (fortunato o sfortunato, a seconda dei punti di vista) di incontri notturni in occasione di uno dei saltuari rastrelli effettuati, con la protezione dell'oscurità, dai cacciatorpediniere di base a Massaua. Per la cronaca si trattò, sempre nel corso di notti senza luna e della tipica nebbia del Mar Rosso, di due azioni, combattute le notti tra il 20 e il 21 ottobre 1940 e il 2 e il 3 febbraio 1941 nell'ambito di un totale di 12 missioni di ricerca notturna del nemico a opera dei cacciatorpediniere italiani (in media 3 unità per volta). Quelle unità sottili esaurirono, in tal modo, oltre il 90% delle circa 22.500 tonnellate di nafta disponibili il 10 giugno 1940 tra Massaua e Assab rimanendo, alla fine, con il combustibile e i siluri necessari soltanto per un'ultima uscita suicida, tentata infine il 3 aprile 1941 contro Port Sudan, navigando sotto continui attacchi aerei avversari e terminata, per chi ci arrivò, con l'autoaffondamento davanti alle coste arabe.

Dal punto di vista navale, pertanto, la divisione di base ad Aden agli ordini dell'ammiraglio Arthur Murray, era nettamente maggiore rispetto al dispositivo avversario. A parte isolati colpi fortunati (che ci furono) a opera delle siluranti di superficie e subacquee italiane, pertanto, il dispositivo navale della *Royal Navy* non faceva una grinza e rispettava, in tutto e per tutto, il manuale d'impiego operativo, tanto più che i convogli britannici navigavano agevolmente nella "fossa" centrale del Mar Rosso, profonda oltre 200 metri e, pertanto, non minabile con le classiche armi a disposizione. I mercantili incolonnati procedevano, inoltre, ben oltre il raggio d'azione della squadriglia di vecchi MAS della Grande Guerra presenti in Eritrea. La necessità di evitare il più possibile incontri notturni con le navi di superficie nemiche entro il limitato raggio d'azione dei cacciatorpediniere italiani (costretti come erano a tornare, per l'alba, sotto la protezione delle batterie costiere di medio calibro delle isole Dahlak) esponeva, però, i mercantili avversari all'azione, in pieno giorno, dei bombardieri della Regia Aeronautica (RA) nel corso di almeno due giorni di navigazione, ricognizione aerea permettendo. Ed è a questo punto che le novità oggetto di questo saggio hanno inizio.

NOTE

(1) The National Archives (Già Public Record Office, PRO), Kew Garden, Surrey (d'ora in poi TNA), FO 371 R 5611/28/22, Italian Morale, 22th May 1941.

(2) Le perdite di tonnellaggio subite fino al giugno 1940 erano inferiori alla somma delle catture di mercantili germaniche e delle nuove costruzioni inglesi.

(3) TNA, 15th September 1937, COS 614 CAB 4/26 e COS 617 CAB 4/26.

(4) *London Gazette*, 28 April 1948, p. 2644. Il testo originario, poi censurato nel 1948, era: "Very irritating and disappointing". Enrico Cernuschi e Michele Maria Getani, *I segreti dell'Ammiragliato*, Mursia, Milano, 2025.

(5) I 4 cacciatorpediniere della classe "Sauro", ammodernati nel 1938, erano in grado di sviluppare fino a 31 nodi, ma i 3 "Leone", decisamente più anziani, non andavano oltre le 22 miglia, a pena dell'emissione di un fumo troppo visibile anche di notte. Questo problema non poté essere risolto che nel dicembre 1940, quando arrivarono dall'Italia, per via aerea, nuove piastrine per i polverizzatori della nafta che permisero ai quelle unità di raggiungere i 27 nodi.

(6) Friedrich Ruge, *La guerra sul mare 1939-1945*, Garzanti, Milano, 1961, p. 128.

CAPITOLO II

I PRIMI 20 GIORNI



Massaua 12 luglio 1940. Il bombardiere Wellesley K8520 abbattuto dall'asso capitano Mario Visintini. Quel pilota italiano, caduto l'11 febbraio 1941, fu decorato di Medaglia d'oro alla memoria. Il fratello Licio, tenente di vascello ed asso dei mezzi d'assalto, morto l'8 dicembre 1942 a Gibilterra, ricevette la medesima decorazione. (Collezione Ludovico Slongo g.c. Famiglia Zanolla)

Gli *Admiralty War Diary* (Diari dell'Ammiragliato, d'ora in poi AWD) elencano, sotto la data del 6 giugno 1940, le forze navali inglesi presenti nel Mar Rosso: incrociatori leggeri *Leander*, *Hobarth* e *Carlisle*; cacciatorpediniere *Khartoum*, *Kandahar*, *Kingston* e *Kimberley*; avvvisi *Auckland*, *Flamingo*, *Shoreham*, *Cornwallis*, *Grimsby*; dragamine di squadra *Huntley* e *Derby*; incrociatori ausiliari *Sagitta*, *Chantala* e *Chakdina*; cacciasommergibili ausiliari *Moonstone* ed *Amber*.

Lo stesso documento rivela, quattro giorni dopo, che i britannici non avevano notizie sugli sbaramenti minati Italiani dall'aprile 1940 in poi. Aden inoltre chiedeva notizie in merito alla temuta presenza di sommergibili posamine italiani nel Mar Rosso, in realtà inesistenti.

Il raggio di azione dei sommergibili italiani - i soli battelli di qualsiasi nazione a operare, a quel tempo, in quel bacino - era limitato, nelle torride condizioni del Mar Rosso (con fino a 64° di temperatura e 96% di umidità a bordo in caso di avaria dell'impianto di condizionamento) a 4 o 5 giorni, al massimo, di navigazione, ovvero non oltre i paralleli di Port Sudan o di Aden e ritorno. Quello dei bombardieri della Regia Aeronautica tra S.M. 81, S.M. 79 e, all'inizio, anche i lenti Caproni Ca 133 ad ala alta, non andava, a sua volta, più in là. Come se non bastasse, le bombe disponibili erano soltanto ordigni dirompenti da 50 e 100 kg, in quanto le attese bombe perforanti da 250 kg più volte richieste e, finalmente, concesse dal Ministero competente nell'aprile 1940, erano andate perdute in occasione dell'autoaffondamento, il 10 giugno 1940, del piroscavo *Umbria*, dirottato il giorno prima dai britannici a Port Sudan. Non c'era nulla, pertanto, che potesse oltrepassare la protezione orizzontale degli incrociatori inglesi, per tacere di quella delle navi da battaglia e delle portaerei moderne della *Royal Navy*. La capacità teorica dei vani bombe era di 12 ordigni per gli S. 79 e di 16 per gli S.81. I Ca 133 potevano trasportare 6 bombe da 50 kg. Queste bombe erano, comunque, sistemate in posizione verticale, data l'origine commerciale dei trimotori coinvolti, con effetti negativi per la precisione del tiro già ampiamente constatati in Spagna.

Il carico bellico di tutti questi trimotori era però spesso limitato solo a una parte della capienza teorica per tutta una serie di motivi legati alla velocità, al raggio d'azione e alla manovrabilità dei velivoli.

Il numero degli aerei in linea (apparecchi di riserva e in riparazione esclusi, ovvero altri 17 S.81 e 6 S.79) era apprezzabile nel giugno 1940, anche se gli inglesi avevano proibito agli aerei italiani, sin dal marzo 1940, il sorvolo dell'Egitto e del Sudan limitando in tal modo l'afflusso degli aerei destinati all'Impero ai soli velivoli trasportati dalla nave appoggio idrovolanti *Giuseppe Miraglia*. Tra tutto, nel giugno 1940, erano in linea 43 S.81 e 12 S.79, oltre a 84 lenti Ca 133, più altre 83 Ca

133 soprannominati “Caprone” e disseminate tra magazzini e officine. Questi ultimi apparecchi, però, potevano essere utilizzati soltanto di notte oppure in aree, come al largo delle coste orientali somale, dove le possibilità di incontrare la caccia avversaria erano giudicate modeste. In pratica, data una percentuale iniziale di efficienza degli aerei sul 66% scesa, ben presto, al 50, e la necessità di concentrare la “massa” da bombardamento in appoggio alle operazioni terrestri (per tacere delle perdite e dei rimpiazzi che pervenivano, col contagocce, dalla Libia) (1) il dispositivo aereo italiano destinato ad agire in funzione antinave finì così per limitarsi a mai più di mezza dozzina di velivoli per volta, oltre a un paio di aerei destinati a svolgere solitarie missioni di ricognizione offensiva sul Mar Rosso. Né più consistenti furono gli attacchi ai porti nemici. Molto ridotto, meno di 10 uomini, era anche il numero degli osservatori della RM assegnati in continuazione (e a consumazione) presso i vari reparti inviati in missione sul mare. Quegli ufficiali dovevano assicurare non solo la direzione e la responsabilità della missione e il riconoscimento degli eventuali bastimenti avvistamenti, ma provvedevano altresì alla navigazione astronomica sul mare.

Dall'altra parte della barricata le cose andavano nettamente meglio, nonostante le fonti secondarie britanniche tendano a celare le cifre assolute adottando, al loro posto, usando un vecchio trucco storiografico, formule passabilmente ambigue, sparse, per di più, mediante una massa di fonti secondarie tra loro contraddittorie.

All'inizio delle ostilità le unità da bombardamento presenti nel Sudan Anglo-Egiziano, tutte della RAF (*Royal Air Force*), appartenevano al 254 Wing, con sedi a Port Sudan, Erkowit e Sùmit. In dettaglio: 14, 47 e 223 Squadron equipaggiati ciascuno con 27 monomotori Vickers. In realtà, i Wellesley complessivamente disponibili nel Sudan, contando anche le macchine in magazzino, superavano il centinaio.

In più il 47 Squadron aveva anche un Flight extra dotato di 6 biplani monomotori da bombardamento Vickers Vincent.

Nei due aeroporti di Aden (Khormaksar e Sheikh Othman) un comando della RAF (il quale controllava anche le forze terrestri poste a difesa di quel turbolento protettorato oggetto fino al 1941 di una vivace guerriglia) era composto dagli Squadron 8, 39, 94 e 203, oltre a un contingente dell'11 Squadron. Il numero complessivo degli aerei a disposizione di queste unità non è noto con precisione ma non fu inferiore a 48 moderni bimotori Bristol Blenheim Mk.I, 10 caccia pesanti Bristol Blenheim MK.IV-IVF, 17 tra caccia monomotori biplani Gloster Gladiator e Sea Gladiator e a 13 Vincent cui si aggiunsero, nel luglio 1940, 2 moderni e molto veloci bombardieri Martin 167 Maryland pilotati da equipaggi francesi passati alla Gran Bretagna.

Gli aerei di Aden colpirono pressoché quotidianamente, sin dal primo giorno di guerra, Assab e il suo aeroporto fino al ritiro delle forze della RA lì dislocate.

Ferma restando, a questo punto, la superiorità numerica e logistica dei bombardieri britannici (ben presto affiancati da ulteriori Squadron provenienti dall'Egitto e dall'Iraq), le loro incursioni sui porti italiani (Massaua e Assab) furono, sin dall'inizio, nettamente più numerose e massicce rispetto agli analoghi attacchi diretti dalla RA contro Aden, Port Sudan, Berbera, Zeila e Gibuti. In particolare i caccia pesanti bimotori Blenheim MK.IV del 203 Squadron di base ad Aden si rivelarono micidiali contro gli isolati (e più lenti di ben 100 chilometri) ricognitori S. 81 avversari una volta che fossero stati casualmente incrociati.

Gli italiani iniziarono l'11 giugno le ricognizioni e le incursioni notturne bombardando Port Sudan con 3 S.81, due dei quali colpirono quell'obiettivo mentre il terzo fu costretto a rientrare per una sopravvenuta avaria. Uno dei due aerei di ritorno da Port Sudan andò perduto al ritorno,

urtando una collina nei pressi di Massaua. Gli ordigni, destinati al porto e all'aeroporto causarono qualche *little damage* in città.

Tra le 1.20 e 2.00 AM del 12 giugno, 10 Ca 133 del 27° Gruppo decollarono per Aden. Raggiunsero tutti l'obiettivo e tornano incolumi. La mattina del 12 Aden fu nuovamente attaccata da 2 S. 81. Seguì, la notte sul 13, un bombardamento notturno di Aden condotto da due pattuglie di S.81 del 29° Gruppo di Assab per un totale di 7 velivoli. Poco dopo seguì un bombardamento a ondate a opera di due formazioni: una su 4 S. 81 e l'altra con 9 S.79 del 44° Gruppo (aerei, questi, che costituivano, in pratica, tutta la forza moderna di bombardieri veloci presente in AOI). Nessuno degli S. 81 rientrò alla base e uno di quei trimotori, rintracciato dai britannici dopo un atterraggio di fortuna nel deserto yemenita, fu recuperato dalla RAF e messo in esposizione, per mesi, in una piazza ad Aden. Gli S.79 furono accolti da un preciso fuoco antiaerei e uno fu abbattuto dal tiro degli incrociatori alla fonda. Un secondo S.79, gravemente danneggiato dalla caccia, si distrusse capottando durante un atterraggio d'emergenza ad Assab. Il commento inglese in merito a tutti questi attacchi fu *Little damage*, al pari di quelli riportati, dall'altra parte, sul Diario del Comando Supremo.

Il tasso di usura (20% di aerei perduti, ovvero 5 su 20 se si conta l'incursione della notte tra il 12 e il 13) su Aden del 13 giugno non era sostenibile e per il seguito gli attacchi contro quella base britannica assunsero il carattere di rapide azioni di disturbo.

Mentre le ricognizioni degli S. 81 sul Mar Rosso continuavano senza esito, data la pressoché totale assenza di traffico avversario, nel corso dei giorni successivi fu la volta, il 16, di un'altra piccola incursione contro Port Sudan. L'attacco, effettuato di giorno, scatenò, come osservarono i britannici, il panico tra i lavoratori portuali, compromettendo per qualche giorno l'attività, comunque meno che modesta, di quello scalo. Quello stesso giorno il sommergibile *Galilei* affondò al largo di Aden la cisterna *James Stove*, da 8.215 tonnellate di stazza lorda (TSL). La petroliera era carica, e la colonna di fumo del relitto, osservata per giorni dalla popolazione, non contribuì a rincuorare il morale.

Ormai in allarme, gli inglesi attaccarono senza esito, il 17, con un bimotore Blenheim in missione di esplorazione, il sommergibile *Galilei*, immersi mentre alcuni Gladiator stavano manovrando per mitragliarlo. Quello stesso battello italiano fu attaccato, poco dopo, sempre senza esito e senza danni, dal cacciatorpediniere *Kandahar* e dall'avviso *Shoreham*. Sempre il 17 giugno un lento biplano da osservazione aerea terrestre del tipo Ro. 37 diede, lui pure, il proprio contributo alle operazioni aeronavali eseguendo una ricognizione sul porto di Gibuti e sul piccolo scalo di Zeila, nel Somaliland.

La notte tra il 17 e il 18 giugno, 3 S. 81 tornarono su Aden mentre un altro trimotore dello stesso tipo sganciò su Zeila. Due di questi bombardieri non fecero ritorno per avarie. Il pomeriggio del 18, 3 S. 79 bombardarono Port Sudan.

Il 18 i cacciatorpediniere *Manin* e *Sauro* uscirono per intercettare un piroscafo inglese dato per diretto a Gibuti. La missione durò 36 ore, senza esito. Il 19 il sommergibile *Galilei* fu catturato, come è noto, dal cacciasommergibili inglese *Moonstone* nel corso di un combattimento di superficie. Il battello arrivò ad Aden il giorno successivo.

Sempre il 20 giugno, Port Sudan fu attaccata di nuovo, nel pomeriggio, dai bombardieri italiani.

Durante la notte tra il 20 e il 21 giugno, 9 trimotori Ca 133 bombardarono *violemment*, secondo i francesi, il porto e l'aeroporto di Gibuti. Un Caproni fu costretto ad un atterraggio in territorio britannico. Il 21, all'alba, 2 S.81 bombardarono Berbera nella Somalia britannica. Uno dei trimotori andò perduto. La sera del 21, fu condotto da parte inglese un rastrellamento dello Stretto di

Perim deciso il giorno precedente, ad Aden, dopo che la celebre viaggiatrice Freya Stark aveva tradotto gli intercettati, riportati sul brogliaccio, dei messaggi trasmessi da MARICOSOM Roma, da cui dipendevano direttamente, in quanto attivi nell'Oceano Indiano, i sommergibili *Torricelli* e *Galvani*. Quel registro, infatti, non era stato distrutto - a differenza dei codici - al momento della perdita di quell'unità, rimasta agli ordini di un giovane guardiamarina, per di più ferito, dopo che due colpi a segno del *Moonstone* aveva sterminato lo Stato Maggiore del battello.

Fu così che il sommergibile *Torricelli* venne attaccato dai cacciatorpediniere *Khartoum*, *Kingston* e *Kandahar*, usciti in tutta fretta da Aden, il pomeriggio del 20, in compagnia degli avvisi *Flamingo* e *Shoreham*. (2) Una tempesta di sabbia in corso aveva però ridotto la visibilità a meno di 400 m e il sommergibile poté allontanarsi senza danni.

Gibuti (porto e aeroporto) fu nuovamente attaccata la notte tra il 21 e il 22 giugno da 3 S.81. Questa stessa azione fu rinnovata, il pomeriggio del 22, da 6 velivoli dello stesso tipo. Il mattino di quello stesso giorno un altro S. 81 lanciò dei materiali di soccorso, decisivi per la sopravvivenza, ai superstiti del sommergibile *Macallé*, naufragato a sud di Port Sudan il 15 giugno in seguito a un'intossicazione collettiva dell'equipaggio provocata dall'impianto di condizionamento in avaria. Per le ore 12.00 di quello stesso giorno il sommergibile *Guglielmotti*, guidato da quello stesso S.81 della salvezza, recuperò la gente precedendo, di pochi minuti, un idrovolante Sunderland inviato da Abukir, in Egitto, col compito di fare prigioniero quell'equipaggio, avvistato casualmente da un aereo dalla RAF il giorno precedente. Il 23 giugno ebbe luogo, poco dopo l'alba, il celebre combattimento di superficie tra il sommergibile *Torricelli*, impossibilitato a immergersi, e la formazione britannica che era alla sua ricerca già da oltre due giorni. Andarono perduti, dopo uno strenuo scambio di cannonate e raffiche di mitragliera, sia quel battello sia, poco dopo, il cacciatorpediniere *Khartoum*, mentre il gemello *Kingston* fu colpito, nella mischia, dal *Kandahar*. Anche l'avviso *Shoreham* fu danneggiato, tanto da essere costretto a ritirarsi già nel corso dei primi minuti dell'azione. I britannici negarono, in seguito, per motivi propagandistici, sia i danni all'avviso sia di aver perduto il *Khartoum* in combattimento, attribuendone casomai l'affondamento a una del tutto accidentale esplosione interna, ma oltre alle fonti in nota che smentiscono quest'affermazione propagandistica inglese, viene qui riportata, per la prima volta, una pagina (pag. 42), tratta dal diario di un ufficiale australiano a quel tempo ad Aden, che chiarisce definitivamente la questione. (3)

Gli AWD riferiscono, infine, che il 14 di luglio elementi volontari tratti dall'equipaggio del *Khartoum* e dall'immobilizzato *Shoreham* cercarono di riparare il *Galilei* in vista del trasferimento di quel battello, coi propri mezzi, ad Alessandria nel tentativo di rimetterlo in efficienza laggiù per un possibile impiego operativo da parte della *Royal Navy*. Come riportano gli AWD l'apparato motore del sommergibile (che era arrivato ad Aden) andò però in avaria, il 20 settembre 1940, non appena quell'unità era uscita in mare. Fu così necessario riportare indietro, nuovamente a rimorchio, quel battello, questa volta a cura dalla nave salvataggio *Protector*. Le speranze dell'ammiraglio Murray di riarmare quell'unità furono così compromesse per sempre (4) e il *Galilei*, ribattezzato *X.2*, servì, dal dicembre 1940 fino al termine del conflitto, come pontone di carica elettrica una volta arrivato, finalmente, ad Alessandria.

Il 24 giugno Supermarina apprese, in seguito alla decrittazione di un messaggio della *Royal Navy*, quale fosse stata la sorte del *Galilei* e le conseguenze che questa aveva avuto per i due sommergibili destinati a operare nell'Oceano Indiano, diramando subito i provvedimenti d'emergenza del caso per la tutela dei cifrari, in realtà mai compromessi fino a quel momento, salvo assegnare, a luglio, a ogni singolo battello una propria tabella particolare di sopracifratura.

La nave da battaglia britannica *Royal Sovereign* ad Alessandria ai primi di luglio del 1940. Tra il 12 e il 16 agosto 1940 quest'unità attraversò, a 8 nodi, il Mar Rosso in seguito ai danni riportati il 9 luglio 1940 a opera della corazzata *Cavour*. Fu successivamente riparata, dapprima in bacino a Durban, in Sudafrica, e poi a Gibilterra, fino al 30 novembre 1940. Il passaggio alla volta di Aden fu preavvisato dal Reparto Informazioni della Regia Marina e uno dei tre cacciatorpediniere di scorta sfuggì di misura, la notte tra il 15 e il 16 agosto, a un siluro lanciato dal sommergibile *Ferraris*. (Australian War Memorial)



Il 25 giugno due S.81 partirono, alle 14.20, per bombardare un piccolo piroscafo greco avvistato arenato, dalla ricognizione, sull'Isola dei Sette Fratelli. La nave fu attaccata alle ore 16.50.

Quello stesso giorno 25, i Diari dell'Ammiragliato descrivono quella che sarebbe stata, dal mese successivo, la guerra navale britannica nel Mar Rosso: un regolare flusso di convogli da avviare uno ogni 20 giorni; il complesso avrebbe avuto quella che è definita come scorta "debole" (in pratica poco più di un cane pastore, visto che quell'area era, notoriamente, oltre il raggio d'azione italiano) da Suez fino a Port Sudan e, da lì una scorta "forte" per e da Aden, ovvero lungo la "*Red Sea danger area*".

Il 26 giugno un altro S. 81 decollato per bombardare quel mercantile ellenico arenato, non trovò il bersaglio, disincagliatosi e ripartito nel frattempo. Quel trimotore si portò, a quel punto, sull'obiettivo alternativo di Perim sganciando le proprie bombe sul porticciolo di Punta Piriè.

Un'altra vicenda aeronavale legata ai sommergibili ebbe luogo il 27 giugno, quando complessivamente 8 S.81 del 28° Gruppo attaccarono, in più riprese, 3 navi inglesi (l'incrociatore neozelandese *Leander* e i caccia *Kingston* e *Kandahar*) a nord dell'isola di Thio mentre era in corso un combattimento di superficie tra quelle unità e il *Perla*, un altro battello rimasto vittima di un'intossicazione collettiva dell'equipaggio e incagliatosi laggiù il 25. I velivoli della RA, i quali, secondo i rapporti inglesi "mantennero la loro formazione in modo impeccabile anche quanto attraversavano l'apparentemente impenetrabile barriera formata dalle granate che esplodevano e dai traccianti", danneggiarono tanto il cacciatorpediniere *Kingston*, il quale si allontanò visibilmente sbandato, quanto - in misura minore - il *Leander*. I britannici, ad ogni modo, negarono, allora e

in seguito, i danni in parola in omaggio alle istruzioni impartite da Londra. Eppure il *Leander* fu: "... sferzato per tutta la sua lunghezza da schegge che attraversavano le lamiere sottili e in coperta, o rimbalzavano nei posti più incredibili, dalla coffa alle latrine", mentre il *Kingston* "... alzò la prua verso l'alto in seguito all'esplosione di un ordigno da 100 chili per poi abbattersi ("*Suddenly her bows appeared pointing sharply skyward and then she leapt, with a trashing of turmoiled water*") lamentando diversi feriti e una lunga lista di riparazioni urgenti. (5) Per la cronaca il bollettino di guerra italiano segnalò, il giorno dopo, l'avvenuto danneggiamento, osservato in quell'occasione, delle due navi inglesi, notizia questa che i britannici affermarono, allora come oggi, sulla base delle loro solite fonti ufficiali, essere del tutto priva di fondamento, in quanto gli italiani avevano: "... *claimed falsely that a cruiser and a destroyer were hit by bombs*". Tre S. 81 furono danneggiati, in quell'occasione, dal tiro antiaerei delle navi.

Le reticenze inglesi, allora e in seguito, in merito ai danni subiti erano peraltro imposte dal *Mediterranean War Memorandum 156* emanato il 13 giugno 1940 dopo il siluramento e l'affondamento, a sud di Creta, dell'incrociatore britannico *Calypso* a opera del sommergibile *Bagnolini*; un incidente che l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della *Mediterranean Fleet*, preferì attribuire subito, forte com'era della propria grande autonomia e del costante favore del Primo Lord l'ammiraglio Dudley Pound (con cui comunicava direttamente, attraverso il Gabinetto, scavalcando lo Staff dell'Ammiragliato) a una mina vagante, informandolo in questo senso. (6) Quanto al *Perla*, soccorso dal cacciatorpediniere *Manin*, fu disincagliato, il mese successivo, con grande meraviglia dei britannici e, riportato a Massaua, fu rimesso in servizio.

La notte tra il 28 e i dove l 29 giugno, 3 S.81 attaccarono Port Sudan. Ritardati dal maltempo, i trimotori arrivarono all'alba e uno fu abbattuto da un caccia Gladiator. A bordo di quel velivolo scomparve, assieme agli altri componenti dell'equipaggio, il tenente di vascello osservatore Giorgio Riccomini, primo caduto, nel Mar Rosso, di quella specialità. La giornata del 29, però, non era finita, in quanto nel pomeriggio ebbero luogo due nuove incursioni a opera di altrettante pattuglie, ciascuna di 3 S.79, una contro l'aeroporto di Port Sudan e l'altra su Aden, segnando così la ripresa delle azioni contro quest'ultimo obiettivo dopo la durissima giornata del 13 giugno. Quei primi, intensi 20 giorni di ostilità si chiusero, il pomeriggio del 30, con un altro piccolo bombardamento del porto di Berbera e con un attacco notturno contro Aden, azioni concluse entrambe senza perdite per quei trimotori.

NOTE

(1) 23 S.79 arrivati in Africa Orientale tra il 18 luglio e il 14 novembre 1940, più altri 16 atterrati laggiù entro il 17 marzo 1941. In buona sostanza, gli aerei a disposizione del Commonwealth tra Sudan, Kenya ed Aden, erano numericamente (e qualitativamente) superiori rispetto al complesso delle forze aeree italiane, anche se l'addestramento di piloti ed equipaggi non era comparabile a quello dei "vecchi" della Regia Aeronautica reduci dalle guerre d'Etiopia e di Spagna. In altre parole la realtà era l'esatto opposto di quanto viene sempre raccontato nei paesi anglosassoni e spesso ripreso da noi.

(2) Contemporaneamente il cacciatorpediniere *Kimberley* si diresse, sulla base di informazioni raccolte in quella stessa occasione, alla volta del Golfo Persico, ma arrivò troppo tardi, in quanto il sommergibile *Galvani*, inviato in quelle acque, fu investito, alle 2 di notte del 24 giugno, dall'avviso *Falmouth*. Gli inglesi erano stati messi sull'avviso, all'imboccatura dello Stretto di Hormuz, dal preteso siluramento (in realtà si trattò di un'esplosione interna) dell'avviso *Pathan*, vicenda avvenuta al largo di Bombay il 22 giugno 1940. L'unità di superficie in parola affondò, per allagamento, il giorno successivo.

(3) <http://www.39-45.org/viewtopic.php?t=21851> Christopher Langtree, *The Kelly's*, Chatham, Londra, 2002, p. 106. Paul Kemp, *The Admiralty Regrets*, Sutton, Thrupp-Stroud, 2009, p. 122.

(4) TNA, Fondo Admiralty, 199, War Admiralty Diary, July, 14th 1940.

(5) Sydney David Waters, *The Royal Zealand Navy*, Wellington, ed. Historical Publication Branch, Wellington, 1956, p. 111. Jack S. Harker, *Well Done Leander*, Collins, Londra, 1971, pp. 46-52.

(6) TNA, ADM 267/111. Damage in Action. Secret. 20th July 1940.

CAPITOLO III

LUGLIO 1940: MISURARE LE FORZE



Aden vista, nel giugno 1940, da bordo dell'incrociatore australiano *Hobarth* dopo un bombardamento aereo italiano.
(g.c. David Zambon)

Aluglio le operazioni italiane assunsero, per forza di cose, un ritmo meno intenso sul mare a causa, in primo luogo, dei consumi di combustibile e carburante e del logorio dei mezzi. La RA bombardò, il 1° e il 7 luglio, rispettivamente il porticciolo e la striscia aeroportuale di Perim, utilizzata come campo trampolino dagli aerei britannici per attaccare, praticamente senza preavviso, Assab. Gli AWD aggiungono che durante la prima di queste due azioni fu presa di mira senza esito, alle 13.30, una nave da guerra senza però specificare di quale unità si trattasse.

L'8 luglio, nel corso di una delle solite, lunghe ricognizioni sul mare degli S. 81, un apparecchio fu abbattuto da un bombardiere monomotore inglese Wellesley. In quell'occasione, oltre al primo pilota, S.Ten. (Sottotenente) Salvatore Suella, morì l'osservatore, STV (Sottotenente di vascello) Goffredo Franchini. I superstiti dell'equipaggio furono salvati miracolosamente, dopo 3 settimane, da un cacciatorpediniere italiano. Franchini, il cui contegno era stato decisivo per la sopravvivenza dei commilitoni, ricevette la Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria. Il 10 luglio 3 S.81 bombardarono il complesso aeronavale di Berbera e alcune unità alla fonda. In quell'occasione si distinse, per perizia e tenacia, l'osservatore, Tenente di vascello Giuseppe Biagiotti, Aiutante di bandiera del Contrammiraglio Carlo Balsamo, comandante superiore della Regia Marina in Africa Orientale. La precisione di quell'incursione è confermata dai coevi rapporti britannici, i quali parlano, in quest'occasione, di *minor damages*, lamentando altresì, negli AWD, la troppo scarsa velocità dei loro aerei da caccia Gladiator, i quali riuscivano a intercettare gli S. 79, troppo veloci, soltanto se "erano fortunati". Il pomeriggio del 14 seguì un bombardamento a opera, appunto, dei '79, protagonisti di un inatteso *snake attack* sulle installazioni aeronavali di Aden. Tutti gli aerei italiani rientrarono alla base, a ulteriore conferma del fatto che la giornata del 13 giugno, molto propagandata in Gran Bretagna, non era che un ricordo passato. La *Royal Navy* si consolò, in sede di rapporto finale, stimando che quell'incursione avesse come obiettivo i propri depositi di nafta, ma che non erano stati registrati "danni navali", ovvero alle proprietà della Marina britannica, in quanto il conto finale di quelle poche bombe fu pagato solo dalla RAF.

Gli AWD riferiscono che il 16 luglio ebbe luogo (in seguito all'allarme causato da un presunto, nuovo attacco insidioso italiano di natura, questa volta, addirittura aeronavale e combinata) una collisione, in prossimità di Capo Guardafui, tra i piroscafi inglesi *Clan Macfarlane*, da 6.193 tsl, e *Ganges* (6.246 tonnellate). Il primo affondò mentre l'altro, danneggiato, rimase fuori servizio, ad Aden, per alcuni mesi. Il 19 luglio la guarnigione francese di Gibuti optò infine, dopo settimane di controversie, per il governo del Maresciallo Pétain rispettando, pertanto, in maniera definitiva

Giugno 1940. Bombardamento aereo di Archico, presso Massaua, da parte di 5 Wellestley provenienti dal Sudan (Collezione Ludovico Slongo, g.c. David Selway)



la convenzione di armistizio sottoscritta a Villa Incisa il 24 giugno. A questo punto i britannici, i quali avevano delegato, fino a quel momento, la difesa del proprio Somaliland ai vecchi ex alleati d'Oltremania, presero a rinforzare in tutta fretta quella colonia utilizzando, a questo scopo, anche gli incrociatori, pur di trasportare celermente, da Aden, dal Kenya e dall'Egitto, le truppe necessarie per difendere quel territorio. Quello stesso giorno 19, peraltro, la RA bombardò Berbera. Il 21 fu la volta di un attacco aereo, sia pure senza esito, da parte di due bombardieri contro l'incrociatore australiano *Hobarth* avvistato nelle acque del Mar Rosso meridionale.

La nebbia favorì, in seguito, per ammissione degli stessi britannici, il passaggio, il 22, dei primi convogli, BN 1 e BS 1. I Diari dell'Ammiragliato, peraltro, spiegano, sotto la data del 22 luglio, che la visibilità in occasione del passaggio dei convogli BN 1 e BS 1 era ridotta, suggerendo che quel felice passaggio non doveva indurre l'esecutivo a credere che il traffico fosse immune rispetto agli attacchi aerei italiani.

Ad ogni modo sembrò, a un certo punto, che le forze navali britanniche di Aden stessero per ricevere un clamoroso rinforzo, addirittura una corazzata! In realtà si trattava di un atto dettato da precise esigenze "conservative", da parte dell'ammiraglio Cunningham, comandante della *Mediterranean Fleet*.

La nave da battaglia *Royal Sovereign* era stata presa di mira, il 9 luglio 1940, a Punta Stilo, dalla corazzata *Cavour* e data per colpita, alle ore 16.00, a oltre 30.000 m di distanza dalla quarta salva da 320 mm di quella corazzata italiana. Il rapporto del *Cavour*, infatti, riferisce: "... il tiro, osservato con difficoltà, appare centrato ... si ritiene che qualche colpo sia caduto sul bersaglio".

A sua volta il *Royal Sovereign* non prese mai parte attiva a quell'azione, in quanto la sua velocità massima scade da 18 a 16,5 nodi in coincidenza con il tiro italiano, salvo ridursi, in seguito, ad appena 16. Sono inoltre noti danni da *near miss* all'opera viva del *Royal Sovereign* riparati, in estate, in bacino a Durban, in Sudafrica, (1) sia pure attribuendo, da parte inglese, quelle avarie a bombe d'aereo che, tuttavia, non risultano dalle relazioni britanniche. (2)

Già per il 15 luglio 1940 sia Cunningham sia il Primo Lord del mare, l'ammiraglio Sir Dudley Pound non ritennero più utilizzabile nel Mediterraneo, secondo quanto risulta dai Diari dell'Am-



Il sommergibile *Galilei* fotografato ad Aden accanto alla nave appoggio inglese *Lucia*. (g.c. David Zambon)

miragliato, il *Royal Sovereign*, unità che non poteva essere rimessa in efficienza ad Alessandria in quanto il bacino galleggiante di quella base era riservato alle riparazioni delle navi da battaglia *Malaya* e *Warspite*.

Il 26 luglio, essendo (sempre secondo gli AWD) il *Royal Sovereign* “*badly needing docking*” con l’aggiunta di “*added complications*” la nave fu destinata ad Aden per poi raggiungere Durban e, infine, la Gran Bretagna. La stessa fonte rivela che il 29 luglio, volendo smentire quanto la propaganda italiana aveva trasmesso sul *Royal Sovereign* (3), Pound chiese a Cunningham cosa ne pensasse di un bombardamento dal mare di Assab da parte di quella corazzata. Il comandante della *Mediterranean Fleet* rispose a stretto giro di corrispondenza che non valeva la pena

rischiare il *Royal Sovereign* per un obiettivo del genere e che, comunque, per eseguire quella missione la corazzata avrebbe dovuto essere appoggiata da un incrociatore e dalla RAF. Pound replicò proponendo, a questo punto e sempre per motivi propagandistici, un bombardamento del porto somalo di Chisimaio da parte del *Royal Sovereign*.

Il 31 luglio, nonostante le riparazioni fatte fino a quel momento coi mezzi di bordo e grazie all’assistenza della grande nave officina HMS *Resource*, unica unità di quel tipo presente ad Alessandria, la velocità massima del *Royal Sovereign* era stimata, al massimo, a circa 17,5 nodi, con l’aggiunta di non meglio specificati, ulteriori problemi legati all’autonomia (“*Endurance details*”) di quella nave da battaglia. Cunningham mise a sua volta in chiaro che non avrebbe messo a disposizione per l’eventuale bombardamento di Chisimaio i tre cacciatorpediniere destinati a scortare quella corazzata fino ad Aden.

Il 6 agosto l’eccessiva distanza dei campi di volo kenioti rispetto a Chisimaio e l’inesistente addestramento dei piloti britannici di base in Kenya nel settore specialistico della cooperazione navale, indussero Londra a cancellare il bombardamento dal mare contro Chisimaio mediante i grossi calibri di quella corazzata. Oltretutto, le pur modeste puntate italiane effettuate in Kenya

oltre le località di Moyale, Ermuk e Debel (e riportate con una certa enfasi dal Bollettino di guerra trasmesso da Roma nel corso di quei giorni “vuoti” d’estate) erano bastate per indurre i comandi di Nairobi e di Londra a rimandare la conquista dell’unico, vero porto italiano della Somalia al gennaio-febbraio 1941.

Il *Royal Sovereign* lasciò, infine, Alessandria il 10 agosto per dirigere alla volta di Aden comprendo, tra il 12 e il 17 agosto, 1.200 miglia a una media di appena 10 nodi in quanto tutte le sue 18 caldaie andarono, in un momento o in un altro, in avaria: “*She has all boilers out of action*”. Si tratta di una circostanza tanto più curiosa, avendo quell’unità ultimato a Malta un ciclo di grandi lavori appena cinque mesi prima.

La notte tra il 25 e il 26, tre S. 81 bombardarono gli impianti portuali del piccolo (e poco profondo) scalo di Zeila. Il 28 luglio, 3 S.79 attaccarono di nuovo, in pieno giorno, le navi da guerra e da carico alla fonda davanti e dentro al porto di Aden. Gli italiani stimarono di aver colpito in pieno una nave con una bomba da 100 kg, dando la notizia il giorno dopo. Gli inglesi smentirono seccamente per poi ammettere, nel 1947 il grave danneggiamento del piroscafo *Mathura*, da 8.890 t, il quale perse, in quell’occasione, il proprio carico di automezzi imbarcati, oltre due mesi prima, in Gran Bretagna. Seguì, il 29, una nuova incursione veloce su Aden a opera di 5 S.79. La RA diede per colpite in pieno, al termine di quell’azione, due navi e un deposito di carburanti. I britannici confermarono, nei propri resoconti interni, il deposito, mentre definirono *negligible damage* il resto degli effetti degli ordigni avversari. Tutti gli aerei italiani rientrarono alla base. Il 30 i caccia *Nulla* e *Battisti* uscirono per una ricerca notturna e rientrarono il giorno dopo senza aver avvistato nulla. Nelle ore di oscurità tra il 31 luglio e il 1° agosto, infine, un solitario trimotore italiano bombardò, a mero titolo di disturbo, gli impianti ferroviari di Port Sudan.

NOTE

(1) Peter C. Smith, *Battleship Royal Sovereign and Her Sister Ships*, ed. William Kimber, Londra 1988, p. 76.

(2) In effetti “100-150 yards ahead from *Royal Sovereign*”, ovvero oltre il raggio di azione delle schegge, per tacere dei 15 metri circa stimati per gli effetti delle concussioni dei *near miss*. TNA ADM 267/111, Appendix to First Battle Squadron No.77/1BS 096 BS dated 16th July 1940 p. 1. David K. Brown, “Attack and Defence No.4. Action damage to British Warships in the Second World War”, *Warship* N. 27.

(3) Peter C. Smith, *Battleship Royal Sovereign ...*, p. 79. Per esempio il console britannico a Palma di Maiorca aveva avvertito, il 13 luglio 1940, che “*Continued announcements of Italian naval successes in local press will have bad effect if not counteracted*”.

CAPITOLO IV

AGOSTO 1940: LA CAMPAGNA DEL SOMALILAND



Il combattimento in superficie del sommergibile *Torricelli* avvenuto il 23 giugno 1940, in occasione del quale andarono perduti il battello italiano e il cacciatorpediniere inglese *Khartoum*. Quadro di Rudolf Claudus esposto nell'Accademia Navale, mensa Allievi 4^a Classe.

In agosto gli sforzi dei bombardieri italiani in volo sul mare si concentrarono sul Somaliland, invaso il 3 di quello stesso mese. Fu così che il 1°, due pattuglie, composte da 3 S. 79 ciascuna, bombardarono Zeila prendendo, come bersagli, due navi e alcuni rimorchiatori e maone. Un trimotore, attaccato dalla caccia inglese, fu danneggiato e dato per perso, ma in realtà riuscì a salvarsi in quanto, dopo un atterraggio di fortuna e alcune improvvisate riparazioni, rientrò, il giorno dopo, alla base tra lo stupore dei commilitoni, non avendo potuto segnalare, con la radio fuori uso, quella grossa avventura. Il 2 agosto fu bombardato Port Sudan.

Il 3 agosto, 3 S. 81 attaccarono altrettante navi nel porto di Berbera dandone per colpita una, senza però che ci fosse, allora e in seguito, una conferma da parte inglese. Solo molti anni dopo la storia della Marina indiana confermò i danni, minori, subiti dalla nave scorta ausiliaria (*Armed Boarding Vessel*) *Chakdina*. Sempre il 3 furono attaccate due navi a Zeila, date entrambe per colpite. Il 5 quell'ultima località fu occupata dopo un'ulteriore incursione a opera degli S. 79. Il pomeriggio di quello stesso giorno, aerei del medesimo tipo bombardarono Aden e Berbera, dove i lavoratori abbandonarono quel del porto costringendo i britannici a provvedere da allora, con personale tratto dalle navi da guerra, alle operazioni di sbarco e ad armare i rimorchiatori e i galleggianti dello scalo.

Sempre il 3, l'incrociatore australiano *Hobarth* ricevette l'ordine di partire in tutta fretta per catturare la cisterna greca *Petrakis Nomikos*, da 7.020 tonnellate, in quanto quel bastimento aveva fatto scalo, la settimana precedente, a Massaua con un carico di contrabbando di combustibili per autotrazione a favore degli italiani, per poi attraversare nottetempo lo Stretto di Perim. La cisterna, diretta in Mozambico, avrebbe dovuto essere intercettata, secondo i piani inglesi, all'altezza di Capo Guardafui, ma - alla fine - riuscì a sfuggire. Recuperata, su ordine del governo ellenico, nel novembre 1940 arrestandone l'equipaggio, fu affondata dai tedeschi nel 1941.

L'8 agosto, due pattuglie formate, rispettivamente, da 2 e 3 S. 79 attaccarono, a bassa quota, il porto e l'aeroporto di Berbera. Fu colpita, secondo gli italiani, una nave da guerra. I britannici smentirono quest'affermazione, ma la memorialistica australiana conferma i danni da schegge verificatisi, in quell'occasione, a bordo dell'*Hobarth* (*shrapnel on the deck*) e dell'incrociatore ausiliario *Chakdina*. Gli AWD aggiungono, inoltre, l'8 agosto, che i danni minori da schegge a bordo dell'*Hobarth* e del *Chakdina* erano sati provocati da bombe cadute a 40 yard di distanza.

Il 10 agosto, un'altra improvvisa incursione aerea su Aden sorprese i britannici. La *Royal Navy* registrò, come al solito con soddisfazione, di essere scampata ai danni causati dagli ordigni avversari, anche se furono registrate diverse perdite tra il personale della RAF.

Due giorni dopo ebbero luogo altri attacchi aerei italiani, questa volta senza esito, contro navi avversarie nel Golfo di Aden e al largo di Berbera. Altre analoghe azioni ebbero luogo il 14 contro il naviglio britannico lungo la costa del Somaliland davanti a Berbera e a Bulhar. In particolare, il 14 pomeriggio una pattuglia di S. 79 attaccò, al largo di quest'ultima località, una nave da guerra, giudicando di averla danneggiata. Ancora una volta le varie versioni ufficiali inglesi smentirono l'accaduto, mentre quelle australiane confermano che l'*Hobarth* "was slightly damaged by splinters". I Diari dell'Ammiragliato aggiungono che si trattò di schegge di bombe cadute a 90 yard dalla nave, un fatto - questo - che getta una luce particolare sul raggio d'efficacia degli ordigni (tutti da 50 e 100 kg, visto che non c'era altro in Africa Orientale) autorizzando qualche dubbio in merito a molti analoghi episodi avvenuti, allora e in seguito, nel Mediterraneo a distanze nettamente inferiori e dai quali le unità britanniche sarebbero uscite ogni volta senza un graffio.

Il 15 agosto, sempre al largo di Bulhar, un'altra pattuglia di S. 79 bombardò, senza esito, il cacciatorpediniere *Kimberley*. Secondo gli AWD, sempre durante quello stesso 15 agosto gli inglesi decisero di abbandonare il Somaliland.

La mattina di quello stesso giorno, inoltre, un S. 81, mentre era in missione di ricognizione offensiva sul Mar Rosso, avvistò e attaccò un piccolo mercantile inglese, l'*El Hak*, da 1.022 t, sorpreso mentre navigava, isolato, tra l'isola di Camaran e Aden. Le versioni ordinarie affermano che l'azione non ebbe conseguenze, ma i Diari dell'Ammiragliato spiegano, in realtà, che la nave, colpita in pieno, fu portata all'incaglio e venne abbandonata dall'equipaggio. Data inizialmente per persa, fu in seguito recuperata e riparata tre mesi dopo. Poco dopo quest'attacco l'S. 81 fu intercettato e abbattuto da 3 Blenheim MK.I diretti dall'Iraq ad Aden. Non ci furono superstiti e con loro scomparve l'osservatore, il precedentemente ricordato Tenente di vascello Giuseppe Biagiotti.

Il giorno dopo, mentre le ricerche, subito iniziate, di quel ricognitore non rientrato alla base stavano ancora continuando, ebbero luogo 3 incursioni italiane contro Berbera. Durante la prima di esse, effettuata all'alba, 2 S. 81 attaccarono, senza esito, alcune navi inglesi, venendo entrambi danneggiati dal tiro antiaerei di quelle unità.

Il 17 fu la volta di uno di un Blenheim MK.I ad essere colpito, nel cielo di Zeila, dal tiro italiano mentre stava eseguendo una missione di ricognizione a bassa quota. Precipitato in mare, l'equipaggio di quel bimotore fu salvato dall'incrociatore *Ceres*. Alla fine furono ben 10 i Blenheim di Aden abbattuti dagli italiani nei primi venti giorni di agosto, con i CR32 della 410^a Squadriglia a fare la parte del leone. Tra il 16 e il 17 agosto pattuglie di trimotori italiani S. 81 ed S. 79 attaccarono in due riprese, una notturna ed una diurna, le navi inglesi avvistate alla fonda nella rada di Berbera mentre era in corso il reimbarco del corpo di spedizione britannico. Un S.79 non rientrò alla base.

Il 18 ebbero luogo due incursioni su Berbera a opera di 3 aerei ciascuna. L'incrociatore *Hobarth* fu nuovamente attaccato da una di quelle pattuglie riportando, ancora una volta, danni da schegge, come conferma la storia ufficiale della *Royal Australian Navy*. I Diari dell'Ammiragliato specificano che le bombe, le quali causarono "many splinters", caddero a 15 yard dalla nave.

Gli inglesi persero, in quest'occasione, il rimorchiatore armato *Queen*, poi recuperato e riarmato dalla Regia Guardia di Finanza sotto il nome di *Stella d'Italia*. Per il 19 agosto l'evacua-

zione inglese dal Somaliland terminò dopo un'ultima incursione su Berbera eseguita, prima dell'alba, da 3 S. 79.

Il reimbarco aveva richiesto, per recuperare 5.370 soldati e 1.044 civili oltre a 175 feriti, come specificano i Diari dell'Ammiragliato, gli incrociatori *Hobarth*, *Carlisle*, *Caledon* e *Ceres*, i cacciatorpediniere *Kandahar* e *Kimberley* e gli avvisi *Auckland*, *Shoreham*, *Parramatta*, *Indus* e *Hindustan* in compagnia del dragamine di squadra *Derby* e delle navi scorta ausiliarie *Chakdina* e *Chantala*. Tutti impegnati per proteggere la nave ausiliaria *Protector*, i trasporti *Akbar* e *Lao-medon*, la nave ospedale *Vita* e numeroso naviglio minore nei confronti della minaccia, potenziale, di un'uscita dei cacciatorpediniere italiani da Massaua in compagnia di un paio, al massimo, di sommergibili oltre a quella, manifestatasi - per contro - concretamente, di non più di una dozzina di bombardieri, tra S. 81 ed S.79.

Il 28 agosto 1940 la guerra aerea nel Mar Rosso registrò un avvenimento inaspettato. Sette S. 81 decollati da Rodi attaccarono, infatti, per la prima e unica volta nel corso del 1940, il Canale di Suez, danneggiando leggermente, in seguito a una bomba caduta vicino (*near miss*), l'avviso *Clive*. (1)

Il 30 di quel mese, infine, una pattuglia di bombardieri della RA attaccò (*bombs lobbed close*), ma senza esito, presso l'isola di Harmil, l'incrociatore *Hobarth*.

NOTE

(1) <https://www.ibiblio.org/hyperwar/UN/India/RIN/RIN-4.html>.



Marinai eritrei. Uno di loro, Mohammed Ibrahim Farag, imbarcato sul cacciatorpediniere *Manin* e caduto il 4 aprile 1941, fu decorato con la medaglia d'oro alla memoria (Foto USMM).

CAPITOLO V

SETTEMBRE 1940: IL GRANDE CICLO



Sommersgibilisti italiani nel Mar Rosso nel 1940 (g.c. David Zambon)

Sulla base delle precise informazioni (di solito provenienti dall'India) che i giapponesi avevano preso a comunicare, sin dall'inizio del conflitto nel Mediterraneo, all'addetto navale italiano a Tokyo, e delle decrittazioni effettuate a Roma dal Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della RM (mentre in Africa Orientale la guerra nell'etere svolta dal Servizio era limitata alla radiogoniometria), i bombardieri della RA cercarono di rintracciare, dall'1° al 6 settembre, un importante convoglio che trasportava una brigata indiana appena ritirata dalla Cina e partita, da Bombay, alla volta dell'Egitto. Le ricognizioni rimasero senza esito fino al 4, quando il convoglio (35 navi tra mercantili e unità da guerra) fu avvistato ad Aden. Nel frattempo gli S. 79 bombarono il porto di Aden il 1° e il 2 settembre. Il giorno dopo quest'ultimo attacco la radio britannica annunciò, nel corso di un notiziario in inglese, che due motosiluranti (*motor boats*) erano state danneggiate nel corso di quell'incursione. Il Bollettino italiano del 12 settembre affermò, a sua volta, che durante quelle incursioni risultava, "da ulteriori informazioni", l'avvenuto affondamento di 2 cacciatorpediniere. In realtà si trattò di un curioso rincorrersi di notizie sfuggite e distorte. L'originario annuncio britannico parlava di *Motor Anti Submarine Boats* (MA/SB), parole che gli italiani all'ascolto interpretarono come motosiluranti (*Motor Torpedo Boats*). La notizia, portata al cospetto di Mussolini (il quale redigeva personalmente, e gelosamente, i bollettini di guerra), usava a sua volta il vocabolo siluranti, parola quest'ultima spesso sinonimo di cacciatorpediniere. L'equivoco determinò, così, la promozione di quei motoscafi a navi da guerra di squadra. In realtà si trattava dei cacciasommergibili *MA/SB 1 e 4*, unità da 19 t e 25 nodi armate con una mitragliera binata da 7,7 mm. Le due unità veloci costiere in questione furono, in seguito, recuperate ma, date le loro condizioni e la mancanza di mezzi di raddobbo ad Aden, si pensò di riarmarle, nel 1941, come lance di salvataggio (ASR) per aviatori caduti in mare. Alla fine, però, non se ne fece niente e i due cacciasommergibili furono radiati nel 1942 e, per il seguito, dimenticati mentre l'unità gemella *MA/SB 2* si riunì, alla fine, in Egitto, nel 1941, alla propria compagna di squadriglia *MA/SB 3*, già arrivata ad Alessandria ai primi di giugno del 1940 laddove le altre 3 unità di quel tipo erano state trattenute ad Aden operando come vedette nello Stretto di Perim.

Una volta avvistato l'atteso convoglio, una pattuglia di S.79 attaccò, il 4 settembre, tra le Isole Camaran e Gebel Zebajir, un piroscafo sorpreso mentre procedeva isolato; il bastimento fu colpito da due bombe. Si trattava del piroscafo inglese *Velho*, di 1.098 t. La nave fu danneggiata seriamente, tanto che l'equipaggio, temendo di affondare, si ammutinò abbandonando il vapore. Fu necessario riportarlo a bordo con la forza per poi procedere fino a Port Sudan, dove ebbero luogo le necessarie, lunghe riparazioni del caso. Come al solito gli italiani rivendicarono quell'episodio col proprio bollettino del 5 settembre e gli inglesi smentirono, a stretto giro di contropropaganda, la notizia.

L'ammissione della perdita in combattimento del cacciatorpediniere *Khar-toum*. C'è voluto più di mezzo secolo per ottenerla. (Australian Sea Power Center)

Due giorni prima, il 3 settembre, l'avviso *Shoreham*, ormai tornato in servizio, aveva catturato, nel Mar Rosso, il piroscafo greco *Euros*, da 5.283 tsl, mentre stava dirigendo, con un carico di contrabbando, alla volta di Massaua. (1)

Il 5 settembre ebbe luogo, a opera di tre S.79, un bombardamento contro le navi alla fonda davanti ad Aden. Durante quella stessa giornata, 5 S.79 attaccarono, presso l'isola di Perim, il convoglio B.S. 3 1/2, formato da 8 mercantili e scortato dall'incrociatore *Hobarth*. Gli inglesi parlarono, nei loro rapporti, di 3 attacchi senza esito per un totale di 34 bombe. Nessun aereo della RA andò perduto mentre un caccia Blenheim MK.IVF fu danneggiato dal tiro difensivo dei trimotori. Gli AWD riportarono, quello stesso giorno, gli avvenimenti non nascondendo la preoccupazione inglese per la scala degli attacchi aerei italiani.

Il 6 settembre il convoglio B.N.4, scortato dall'incrociatore *Leander*, fu attaccato, senza esito, da 3 pattuglie di bombardieri (una formata da S. 79 e due da S.81) all'altezza della località di Jabal at Tair, nel Mar Rosso.

Gli italiani ritennero di aver danneggiato un incrociatore e due mercantili, ma non esiste alcuna conferma da parte britannica. È però certo che la confusione che seguì a quelle azioni allontanò dal convoglio la cisterna greca *Atlas*, da 4.008 tonnellate, la quale finì per essere affondata quello stesso giorno, mentre procedeva isolata dopo un attacco aereo, dal sommergibile *Guglielmotti*.

Nel corso del 6 settembre 3 S.79 bombardarono Aden. Nonostante il contrasto dei caccia Gladiatori, i quali danneggiarono tutti e tre i trimotori, i bombardieri misero fuori uso, come ricordarono in seguito gli stessi britannici, la stazione elettrica del centro radio di quella base. Nel pomeriggio, data la nebbia, la ricognizione aerea italiana non avvistò il convoglio in quel momento in mare, il quale sfuggì, per lo stesso motivo, all'avvistamento anche il giorno successivo. La notte tra il 6 e il 7

JUNE 1940

Sat 22 cont.

Destroyers leading, proceeding at 28 knots, travelled up as far as sailed in close and back to Perim again 28 knots. Signal supposed to have been made for submarine to make for home where an escort of destroyers and TMB Secured at 0200 with no action. Reported sub. run aground near Port Sudan.

Sunday 23rd. Proceeded back to Aden arrived at Aden 1400. Another sub. sunk near Persian Gulf. Heard Kharitoun had explosion on board and was beached or rather, sunk at Perim, with mast and funnel sticking out. Leander and Kingaton went off to help her. [* Destroyer sunk in gun battle with Italian sub on surface.]

Monday 24th. At Aden. Went ashore and bought case 10r.

Tuesday 25th. Stored ship, ex Changte, looks like a long journey somewhere. Stayed on board.

Wednesday 26th. At Aden. Stayed on board. Had dust storm about 16.45, accompanied by a light shower. First I've felt here.

Thursday 27th. Went ashore, bought night dress 12 r. Picked up wireless from RA[7] mess. Worked like hell to get it to work on board.

Friday 28th. Went ashore with BJC visited Italian bomber which had landed in desert at the RAF. Tri-motored plane 2 ..., 21 bomb racks, 2 small torpedoes, very big plane. Wireless in mess is not bad.

Saturday 29th. First air raid 12.30 alarm to arms took place 1645 believed to have been our own planes, strayed from their course.

Sunday 30th. Embarkation of 1 troop Punjabis 600 - Chandala took aboard necessary motorised units and 600 troops. Took five hours to embark. Then sailed for Berbera at 1800, with Chandala, sloop Flamingo.

JULY 1940

Monday 1st. Arrived at Berbera 0700. Sloop patrolled outside. Strong wind blew reached 45 mph at one stage. Delayed embarkation of troops. Eventually they started landing about 13.30. Sailed for Aden at 1800.

Tuesday 2nd. Arrived Aden at 0600. Duty AA ship.

Wednesday 3rd. At Aden.

Thursday 4th. Air raid warning 1430. Suspicious aircraft nothing happened.

Friday 5th. Proceeded to sea at 0530, on patrol and carry out searching sweep for convoy from Bombay. Patrolled up towards Perim.

Saturday 6th. Passed Perim about 0400, carried out searching sweep.

Convoy passed us at 1730 north bound, 5 tankers, 3 troopships, 1 7 and Fleet 7777 Plumleaf joined them at Perim. Escorted by two cruisers and one sloop and three destroyers. Kingaton was bombed at lunch time, no damage.

Sunday 7th. Arrived in Aden 5.30 collected big mail about 14 bags. First letter for almost five weeks. Mine laying sub. went out. New Commander came aboard, Big Bill drunk.



Trimotori S.81 nell'agosto 1940. Notare la perdurante colorazione anti mimetica delle ali. (Collezione Ludovico Slongo)

i caccia *Tigre*, *Leone*, *Battisti* e *Sauro* uscirono per intercettare quelle navi. Nella nebbia soltanto il *Sauro* avvistò, per un attimo, l'avviso *Auckland*, lanciando senza esito due siluri.

In mancanza di navi, gli S. 79 bombardarono, il 7 settembre, Port Sudan. La *Royal Navy* ammise, quel giorno, qualche danno ai depositi di nafta di quella località (l'incendio era stato visto nitidamente dagli aviatori italiani) e ai moli, sia pure osservando che si trattava, pur sempre, di proprietà privata e che, quindi, la *Royal Navy* poteva vantarsi di essere uscita, ancora una volta, indenne dalle incursioni italiane.

Il giorno dopo gli S.79 tornarono per bombardare il deposito nafta e l'aeroporto di Port Sudan. Si trattò di *little damage*, secondo i britannici. Questa stessa azione fu ripetuta il 9, in pieno giorno, danneggiando un monomotore Wellesley presente su quell'aeroporto.

Il bilancio di quella settimana era stato senz'altro positivo per gli italiani, ma il 10 settembre la RM lamentò il fatto che, allo scopo di economizzare l'ormai scarsa benzina avio disponibile in AOI, Addis Abeba aveva comunicato l'abolizione dell'unica esplorazione aerea sistematica anti-stante Massaua che era stata assicurata, fino a quel momento, dal piccolo nucleo (di solito 3 S. 81 tratti, a turno, dalle varie squadriglie) assegnato alla Marina.

Per il seguito le missioni di ricerca sul mare furono così ordinate (o, meglio, contrattate) di volta in volta sulla base delle notizie provenienti dal Reparto Informazioni della Marina di sede a Roma. In effetti il 12, il 13, il 14 e il 15 settembre, gli S.79 inviati in ricognizione nel Golfo di Aden (date le ormai oggettive limitazioni dei più anziani S.81) furono attaccati ogni volta dai caccia Gladiator inglesi, sia pure senza subire danni grazie alla loro superiore velocità. Quelle ricerche sul mare avevano anche lo scopo di rintracciare e guidare il piroscafo greco *Ann Stathatos* diretto, con un

altro carico di contrabbando, ad Assab, ma quella nave era già stata intercettata, il giorno 12, dal cacciatorpediniere *Kingston* e inviata, con un equipaggio da preda, ad Aden. (2)

Il 15 settembre l'avviso *Indus* fu attaccato nel Mar Rosso, senza riportare danni, da una pattuglia di bombardieri. Il 16 e il 18, infine, i soliti, solitari S.79 in volo di ricognizione armata attaccarono, senza risultati, dei piroscafi ormeggiati nell'ancoraggio di Aden.

Poco dopo un nuovo preallarme di Supermarina avisò Massaua in merito a un convoglio atteso in zona per il 19 o il 20 settembre. Il 19, pertanto, 5 S. 79 attaccarono l'aeroporto di Aden e il convoglio B.S. 4 C, formato da 21 mercatili scortati dall'incrociatore *Coventry* e da 2 cacciatorpediniere. Non furono apprezzati danni a quelle navi.

Il 20 gli S. 79 attaccarono, 10 miglia a sud ovest di Aden, un altro convoglio, il B.N.5, composto da 10 piroscafi scortati dal *Leander*. Due piroscafi furono dati, questa volta, per colpiti e gravemente danneggiati dagli S.79. Gli inglesi, come sempre, smentirono, salvo riconoscere, nel 1945, che il mercantile *Bhima* (5.280 tsl) fu effettivamente colpito, (*holed da un near miss*) e rimorchiato ad Aden dal piroscafo *Ashbury* venendo, alla fine, portato all'incaglio per evitare l'affondamento. Tutti gli aerei italiani rientrarono alla base. La notte tra il 20 e il 21 i caccia *Pantera*, *Leone*, *Manin* e *Battisti* uscirono alla ricerca del convoglio, senza avvistarli. In quelle stesse ore i lenti S. 81 bombardarono il porto di Aden. Una nuova incursione notturna a opera degli stessi velivoli ebbe luogo 24 ore dopo contro, questa volta, l'aeroporto di Aden.

La mattina del 22 gli S.79 tornarono su Aden. Un altro, analogo attacco fu eseguito, quello stesso giorno, contro l'aeroporto di Port Sudan. Il 24 una sezione di S.79 attaccò, nel Mar Rosso, un convoglio diretto verso Sud Est. Il lancio delle bombe fu giudicato centrato, ma non risultarono danni di sorta.

Sempre il 24 un'altra pattuglia di S. 79 bombardò Aden seguita, il 30, dal volo di un solitario S.79, il quale sganciò sull'idroscalo.

Il rarefarsi delle azioni aeree italiane rispetto alle precedenti tre settimane del mese di settembre confermò la crescente crisi logistica della RA, consumata non tanto dalle perdite verificatesi nel corso di quelle missioni, quanto dalla deficienza di carburante e dal logorio degli apparecchi e degli equipaggi in quel clima tropicale. Non diversa era la situazione della RM, dovendo Supermarina notare, il 1° ottobre, che la nafta residua, nonostante la sospensione, da luglio, di tutti i servizi di condizionamento dell'aria (con conseguenti, numerosi morti e malati tra i marinai, vittime di colpi di calore), consentiva - ormai - solo poche altre uscite da parte dei cacciatorpediniere di Massaua. Fino a quel momento quelle unità avevano effettuato, nel corso di 3 mesi, 8 ricerche notturne, tutte senza risultati al di là, come abbiamo visto, del fugace avvistamento notturno, il 7 settembre, di un avviso avversario contro il quale erano stati lanciati, senza esito, due siluri prima che quel bersaglio scomparisse nell'oscurità.

Per il 30 settembre la RA, grazie ai rinforzi arrivati con una certa regolarità da luglio in poi, schierava in Africa Orientale 18 S.79 di pronto impiego oltre ad altri 7 trimotori di quel tipo in riparazione e altri 4 - efficienti - in magazzino. Gli S.81, per contro, erano passati, in assenza di rimpiazzi dall'Italia, dagli originari 53 (42 dei quali in reparto) a 40 soltanto, 20 dei quali efficienti, ovvero il 25% in meno nel giro di poco più di tre mesi.

NOTE

(1) https://www.google.it/books/edition/WORLD_WAR_II_SEA_WAR_FRANCE_FALLS_BRITAI/WnhIAwAAQBAJ?hl=it&gbpv=1&dq=World+War+II+Sea+War,+Volume+2&printsec=frontcover

(2) Christopher Langtree, *The Kelly's*, Chatham Publishing, Londra, 2002, p.108.

CAPITOLO VI

OTTOBRE 1940: UN ULTIMO SFORZO



Berbera, agosto 1940. Bombardamento aereo contro le navi inglesi.

Il 1° ottobre la nave armata inglese *El Wafi* catturò due sambuchi contrabbandieri che navigavano tra lo Yemen e l'Eritrea con un carico di cartucce (*Gun Running*) fabbricate in uno stabilimento che il governo di Roma aveva impiantato, anni prima, in quel regno arabo e che era diretto da maestranze italiane. Quel traffico, oltre a un parallelo approvvigionamento, su piccola scala, di viveri e benzina, sarebbe proseguito fino al giugno 1941.

Si trattava, per i britannici, di un “fastidio”, come riportano il 12 ottobre gli AWD, ma non c’era niente da fare. Quei violatori di blocco conoscevano da generazioni e fin troppo bene le pericolose coste e i bassi fondali di quell’area. L’unica soluzione, spiegavano da Aden, sarebbe stata quella di affondare con gli aerei i velieri, tutti i velieri, sorpresi nelle aree interdette, ma già il 13 ottobre l’Ammiragliato si affrettò a proibire una simile scelta in quanto non era opportuno minacciare l’Imam dello Yemen. In effetti la guarnigione di Aden era, in pratica, assediata - come durante la Grande Guerra – dalle tribù ribelli e sarebbe rimasta in quelle condizioni fino al gennaio 1941. Soltanto allora, infatti, i lenti, ma maneggevoli biplani Swordfish delle portaerei inglesi *Eagle* ed *Illustrious* (in quel momento entrambe immobilizzate per danni e avarie) sarebbero stati inviati ad Aden per attaccare, con successo, gli avamposti avversari tra le montagne liberando, sia pure subendo qualche perdita, la città laddove i veloci Blenheim e gli altri aerei della RAF si erano rivelati inutili contro quegli anfratti.

Il 2 ottobre i Diari dell’Ammiragliato confermano l’impossibilità, per i mercantili, di navigare isolati nel Mar Rosso dati i casi, puntualmente citati dall’Ammiragliato, dell’*Atlas*, dell’*El Hak* e del *Velho*. Era però parimenti impossibile assicurare la necessaria scorta aerea di altri convogli lenti, nonostante le sempre maggiori richieste che provenivano dal Cairo. Il collo di bottiglia del Mar Rosso si confermava, pertanto, tale. Servivano navi veloci (di cui l’Inghilterra aveva estremo bisogno per le proprie importazioni) e quelle che c’erano non bastavano per le esigenze militari del Medio Oriente. La guerra inglese, oltre che costosa, poteva essere condotta soltanto in condizioni di lusso e di supporto inimmaginabili per i soldati italiani, ma quello stesso trattamento privilegiato non era sostenibile dal sistema economico e delle comunicazioni imperiali. Il fattore tempo, in altre parole, non era più, come era viceversa sempre accaduto nei secoli passati, a favore della Gran Bretagna. Bisognava far presto per arrivare a una vittoria inglese, ovvero non a favore dei “dannati coloniali” yankee che si erano appena messi in tasca, a settembre, le Indie Occidentali

in cambio di 50 vecchi cacciatorpediniere in cattivo o pessimo stato. E nell'ambito di questo quadro generale, l'onere della guerra nel Mar Rosso si stava già facendo sentire.

Il 4 ottobre una sezione di bombardieri attaccò "obiettivi militari" (ovvero la batteria costiera e la striscia d'atterraggio) dell'isola di Perim.

Il 5 una pattuglia di S. 79 avvistò e attaccò, senza esito, 10 miglia a Sud Est di Gebel Tair, un convoglio, il B.N.6, diretto verso nord. I Diari dell'Ammiragliato specificano che gli aerei presero di mira l'incrociatore *Leander*, ma senza risultati, I velivoli rinnovarono, il giorno dopo, la loro azione 50 miglia a Nord Est dell'isola Harmil contro quel medesimo bersaglio ritenendo di aver colpito un piroscafo. Quella notte uscirono i caccia *Manin* e *Battisti*, i quali non avvistarono le navi nemiche. Il 7 ci fu un ulteriore, analogo attacco, sempre contro quel convoglio, a 60 miglia a Levante dell'isola di Barr Musa Kebir. Secondo gli italiani fu probabilmente colpito un piroscafo, visto allontanarsi lentamente dalla formazione dirigendo verso Suakin, nel Sudan. Manca però qualsiasi conferma inglese.

La notte tra il 7 e l'8 fu la volta di un altro bombardamento, a opera di una sezione di velivoli, contro il porto di Aden, mentre il 9 ebbe luogo un'incursione sull'aeroporto di Port Sudan.

Il 10 ottobre un S.81 in missione di ricognizione armata sganciò, nel Mar Rosso, contro una nave da guerra identificata per un incrociatore da 10.000 t. Si trattava, in realtà, come risulta dagli AWD, dell'avviso *Auckland*, rimasto indenne. Più grave fu il fatto che nel corso di quel volo erano stati avvistati due convogli e che la RA dichiarasse l'impossibilità di intervenire per mancanza di mezzi mentre le navi, già troppo a Nord, erano ormai fuori portata rispetto a un'eventuale missione notturna dei cacciatorpediniere di Massaua.

Il 12 ebbero luogo due incursioni sulle installazioni di Perim. Per l'occasione furono utilizzati ordigni incendiari a base di paraffina realizzati in Eritrea. Nonostante la natura spoglia di quell'isola, poco più di uno scoglio roccioso, furono visti (e in seguito confermati dai britannici) vasti incendi. In quella stessa occasione, come rivelano i Diari dell'Ammiragliato, fu pure attaccato il cacciatorpediniere *Kimberley*, avvistato in prossimità dell'isola e rimasto indenne. Neppure gli italiani subirono perdite. Il 13 Perim fu attaccata di nuovo, come riferiscono gli AWD, con l'aggiunta di un'incursione su Aden.

Grazie a una ricognizione, il 14 gli italiani furono in grado di lanciare due attacchi aerei, sia pure senza risultati. Il primo, al largo di Aden, contro il convoglio B.S. 6 $\frac{3}{4}$ nonostante la reazione dei soliti caccia Blenheim Mk. IV; il secondo, da parte di due S. 81 prendendo come bersaglio l'avviso australiano *Parramatta*. Ormai anche le bombe da 100 kg cominciavano a scarseggiare nei depositi dell'Africa Orientale Italiana. Quell'unità fu così colpita da un ordigno da 50 kg che non esplose.

Il 15 ottobre, 3 S. 79 attaccarono due grosse navi del convoglio BS 6 $\frac{1}{4}$. Gli italiani furono impegnati dalla caccia inglese perdendo un trimotore e danneggiando gravemente, su ammissione della RAF, un Blenheim IV. Furono viste bombe esplodere, a pochi metri dalla prua di un mercantile e l'indomani il bollettino rivendicò colpi a segno di un grosso mercantile e, probabilmente, di un altro. I britannici smentirono ancora una volta questa affermazione, ma da un dattiloscritto dell'Ammiragliato redatto nel 1945 e indicato in bibliografia risulta che in quei due giorni sia il piroscafo *Pundit*, di 5.305 tonnellate, sia il *Ranee* (5.060 tsl) furono entrambi gravemente danneggiati a opera di 5 *near miss*. I Diari dell'Ammiragliato aggiungono che le navi furono "*narrowly missing*". Il valore del pilota autore di quel duplice risultato e poi abbattuto, Sottotenente Italo Gherardini (aveva 25 anni), meritò la Medaglia d'oro alla memoria. Fu una delle due asse-



Soldati scozzesi del Reggimento Black Watch evacuati da Berbera nell'agosto 1940 a bordo dell'incrociatore *Hobarth*. (Australian Memorial Museum)

gnate a piloti di bombardieri per azioni compiute durante la campagna sul Mar Rosso assieme a quella conferita a Giulio Cesare Graziani, in seguito celebre aerosiluratore, decorato anche per un'azione eseguita, da bombardiere, su Port Sudan nel dicembre 1940.

La notte tra il 16 e il 17 i bombardieri italiani attaccarono, ancora una volta con ordigni incendiari fatti in casa, il porto e l'aeroporto di Aden.

Il 19 ottobre un isolato ricognitore italiano sganciò, senza risultati, le proprie bombe sopra un convoglio diretto a nord ovest; seguì, su sua segnalazione, l'attacco di una sezione di S.79 avvenuto presso l'isola di Gebel Zucur e parimenti concluso senza danni per parte.

Sempre il 19 ottobre, alle ore 2 di notte, quattro trimotori S.82 decollati da Rodi bombardarono le raffinerie di Manama, nelle isole Barhein, per poi atterrare in Eritrea e ripartire, in seguito, per Italia. Gli inglesi si affrettarono, allora e in seguito fino ad oggi, a dichiarare che i velivoli della Regia Aeronautica avevano mancato il bersaglio, salvo raccontare, ufficiosamente e con la consueta abilità letteraria del grande romanziere Cecil Scott Forester, preposto fino al 1943 alla loro propaganda navale, di aver sagacemente ingannato l'avversario costruendo in mezzo al deserto

una falsa raffineria in legno e cartapesta debitamente illuminata. In realtà i Diari dell'Ammiraglio ammettono, già il 19 ottobre, il colpo e i danni subiti alle "*oil e water line*" rivelando altresì, sei giorni dopo, di non avere nessuna informazione precisa, tanto da attribuire quell'azione a bombardieri Cant Z. 1007. Quel bombardamento era stato un'iniziativa del Colonnello Ettore Muti, già segretario, nel 1939-1940, del partito fascista e uomo legato agli ambienti imprenditoriali triestini. L'intera operazione era stata, in effetti, un tentativo messo in piedi attraverso i contatti, vecchi di mezzo secolo, in essere tra gli ambienti petroliferi statunitensi e giuliani. Subito dopo quell'azione, Washington si affrettò, in effetti, a chiedere a Londra di poter difendere, legittimamente, i propri interessi nel Barhein mandando laggiù truppe, armi antiaerei e velivoli da caccia, in quanto, se la raffineria era inglese, i vicini pozzi appartenevano a imprese statunitensi. Si sarebbe trattato di una violazione dell'accordo della cosiddetta "Linea Rossa" che aveva estromesso, nel 1928, le società americane dallo sfruttamento dei giacimenti petroliferi in Iraq e Iran con grande disappunto degli ambienti di Wall Street. Quegli stessi imprenditori, cioè, che avrebbero conservato, fino alla fine dell'inverno 1940-41, la prevalenza sulla politica estera statunitense, tanto da rifornire tranquillamente di benzina l'Italia durante la Guerra d'Etiopia e la Spagna nazionalista nel corso della Guerra Civile, salvo incrementare, tra il settembre 1939 e il giugno 1940, le scorte della Regia Aeronautica da 40 giorni a un anno e mezzo, suscitando le ire - impotenti - dei Gabinetti di guerra inglese e francese. (1) Questa politica volta a utilizzare l'Italia come apri-scatole della situazione medio orientale congelata a Versailles nel 1919 a favore di Londra e Parigi fu infine modificata (ma solo fino a un certo punto) quando il Presidente Roosevelt ritenne, in seguito all'esaurimenti dei mezzi di pagamento, di britannici, di aver assunto, in virtù della Legge Affitti e Prestiti, il controllo della strategia del Regno Unito.

Avendo ancora di che pagare gli indispensabili aiuti americani, gli inglesi respinsero, nel 1940, la richiesta statunitense di mettere piede, manu militari, nel Barhein, salvo vendere, l'anno successivo, la raffineria ai cugini d'Oltreatlantico per poi rassegnarsi, nell'ottobre 1942, all'arrivo, per la prima volta, di truppe dell'*U.S. Army* nel Barhein e, il mese dopo, in Iran.

Il 30 dicembre 1940 nuove voci di una futura incursione aerea italiana rivelate, in quella data, dagli AWD, spinsero Londra a disporre l'invio ad Abadan della vecchia cannoniera fluviale *Cricket* proveniente dalla Cina. Il governo iraniano, però, dichiarò di non gradire la presenza di quell'unità, ritirata a gennaio per effettuare un urgente ciclo di grandi lavori durato quattro mesi.

Quello stesso giorno 19, infine, furono nuovamente bombardati, ricorrendo ai soliti ordigni incendiari, sia l'aeroporto sia il porto di Aden. Gli equipaggi osservarono spigionarsi alcuni grossi, visibili incendi. Gli inglesi decisero, a questo punto, di bloccare quel genere di minaccia informando gli italiani, poche settimane dopo, dell'esito, definito trascurabile, dell'incursione del 16 ottobre ricorrendo, per l'occasione, a uno dei tanti agenti doppi che, nell'ambito del contrabbando in corso tra l'Eritrea e lo Yemen, figuravano sul libro paga di entrambi i Servizi contrapposti. Per favorire quella riuscita opera di controinformazione, l'agente confermò, in quell'occasione, la perdita dei due cacciasommersibili avvenuta il 2 settembre.

Il 20 il convoglio inglese B.N.7 fu attaccato, senza danni, da un ricognitore S.79 mentre il caccia Blenheim che l'aveva attaccato, matricola T2112, andò perduto. A quell'inizio seguì, la notte tra il 20 e il 21 ottobre, uno scontro navale tra i cacciatorpediniere *Leone*, *Pantera*, *Sauro* e *Nulla* e la scorta britannica. Secondo gli italiani il *Pantera*, il quale, dopo aver lanciato, aveva aperto il fuoco contro i mercantili avversari stimando di averne colpiti almeno due coi propri otto cannoni da 120 mm, avrebbe anche messo a segno due siluri. Gli inglesi, al solito, smentirono, ma oggi sap-



Berbera, agosto 1940. Il rimorchiatore armato *Queen* durante l'evacuazione del Somaliland. Fu in seguito catturato e riamato dalla Regia Guardia di finanza sotto il nome di *Stella d'Italia*. (Australian Sea Power Center)

priamo che una delle granate da 120 mm di quel caccia colpì il piroscalo inglese *British Colonel*, di 6.999 tonnellate e appartenente a quel convoglio, e che una scheggia di quel proietto provocò, pochi istanti dopo, l'esplosione del serbatoio di un motoscafo rizzato a bordo di quello stesso bastimento, dando così l'impressione che due dei quattro siluri avesse raggiunto il bersaglio. (2) Il *British Colonel* raggiunse Suez assieme alle altre navi, ma si trattene laggiù, per riparazioni, fino al 17 aprile 1941.

Seguirono una confusa azione di superficie notturna tra le navi da guerra delle due parti e un'altra, di prima mattina, nel corso della quale il cacciatorpediniere *Nullo*, già vittima di un'avaria al timone, fu danneggiato da una cannonata tirata dall'avviso australiano *Yarra*. Fu apprezzato un colpo a segno sulla nave avversaria, non confermato da parte britannica. Seguì il lancio di quattro siluri contro il convoglio. Rimasto isolato dopo un altro cambio di colpi alla distanza, apprezzata, di 4 o 5.000 metri, quel cacciatorpediniere si allontanò nella notte. All'alba del giorno successivo il *Nullo* andò perduto dopo aver urtato uno scoglio su un basso fondale. Il relitto fu cannoneggiato e silurato, poco dopo, dal cacciatorpediniere *Kimberley*, a sua volta colpito due volte da proietti da 120 italiani, uno sparato in precedenza dal *Nullo*, il quale continuò a tirare fino all'esaurimento delle riserve, e l'altro da una batteria costiera. (3) Il cacciatorpediniere britannico, rimasto immobilizzato dopo quest'ultimo centro, fu poi preso a rimorchio dal sopraggiunto incrociatore *Leander* e venne attaccato, senza risultati, da 3 S.79. Il *Kimberley*, dopo le prime, affrettate riparazioni del caso effettuate a Port Sudan, tornò in servizio, sia pure senza poter sviluppare più di 25 nodi, una decina di giorni dopo. Il commento riportato negli AWD è che l'azione era stata insoddisfacente in quanto gli italiani erano giunti di sorpresa, né erano stati avvistati durante il ripiegamento verso Massaua. Dal punto di vista tecnico, inoltre, il 31 ottobre 1940 il Comando

del Mar Rosso comunicò, sempre secondo i Diari dell'Ammiragliato, che durante lo scontro del 21 ottobre 1940 il tiro notturno di uno dei CT italiani aveva dimostrato "*Performance of tracer excellent*". Era necessario, pertanto, un maggior numero di navi da guerra da adibire a compiti di scorta nel Mar Rosso.

La notte successiva i bombardieri italiani tornarono su Aden e su Perim osservando, come in passato, dei vasti incendi provocati dai loro ordigni alla paraffina. Il 22 fu introdotto un nuovo, e ancor più rigido razionamento della benzina per gli aerei italiani di base in Africa Orientale. Il 23 seguì un bombardamento di Port Sudan, dove erano affluiti alcuni mercantili del convoglio B.N. 7. Secondo i britannici i danni furono trascurabili, mentre notizie pervenute il 14 novembre al Servizio Informazioni Militari (SIM) di Addis Abeba riferirono dell'avvenuto affondamento di un piroscafo durante quell'incursione su Port Sudan. La ricostruzione di quanto avvenne effettivamente è, in effetti, piuttosto ingarbugliata, in quanto i danni in parola si riferivano alla nave passeggeri francese (carica di truppe neozelandesi) *Felix Roussel*, di 17.083 tsl. Quel bastimento era diretto, originariamente, alla volta di Suez, ma era stato dirottato a Port Sudan. Alcune fonti secondarie affermano che quella nave fu danneggiata, il 19 ottobre, da un aereo mediante un *near miss* (4), ma sia le osservazioni italiane di quel giorno sia le contemporanee relazioni ufficiali britanniche non convalidano quest'affermazione. Altre riferiscono in merito a una sorta di sabotaggio verificatosi a bordo, atto che avrebbe costretto quella nave passeggeri a recarsi a Port Sudan. (5) Forse si trattò solo dell'ennesimo tentativo messo in piedi per giustificare, mediante una politicamente e propagandisticamente più accettabile bomba, i danni causati da una cannonata italiana tirata quella notte. Il rapporto di missione dell'avviso *Auckland* conferma, ad ogni modo, che il 23 ottobre 1940 la precisione degli ordigni italiani sganciati conto i moli di Port Sudan fu notevole, mentre i francesi parlano di numerosi danni da schegge causati da una bomba caduta a una ventina di metri da quel piroscafo. Nulla esclude, pertanto, che il *Felix Roussel* sia stato colpito due o, addirittura, tre volte nel corso di quella missione. Quel che è certo è che i soldati neozelandesi che si trovavano a bordo di quell'unità raggiunsero la propria divisione in Egitto viaggiando, per il seguito, in treno.

NOTE

(1) Reynolds M. Salerno, *Vital Crossroads. Mediterranean Origins of the Second World War*, Cornell University Press, Londra, 2002, p. 187.

(2) T.P.A. "The Red Sea", *Naval Review*, 30 November 1942, p. 245. I francesi scrivono di "*deux boules noires au dessus de sa passerelle*" e di un "*trou circulaire à environ 60 cm de la flottaison, à la hauteur de la salle des machines*". Il rapporto del comandante del *Kimberley* (TNA ADM 199/2067) sottolineò, per contro, che "*one and only one shell*" aveva colpito la sua nave.

(3) TNA, O.B. 3001 (42), *Progress in Naval Gunnery-1942*, p. 7. In seguito gli inglesi negarono che il *Kimberley* fosse stato colpito due volte, ma i Diari dell'Ammiragliato parlano chiaro, alla data del 1° novembre 1940, riportando addirittura che le schegge di uno dei proiettili giunti a segno evidenziavano che si era trattato di una granata di circa 7 pollici (177 mm) mentre l'ogiva di un altro proiettile, sparato a sua volta da una batteria costiera, era di circa 5 pollici (127 mm). Una conferma dell'eccellente frammentazione, con grosse schegge, dei proiettili italiani, in questo caso entrambi, in realtà, da 120 mm. La stessa circostanza si era già verificata il 9 luglio 1940, quando le schegge dei proiettili da 152mm dell'*Abruzzi* erano stati giudicati dai britannici come generate da granate da 12 pollici (305mm). Idem per il 203 mm tirato dal *Trento* che centrò in pieno il cacciatorpediniere *Kingston* il 22 marzo 1942, in quanto i britannici ritennero fosse stato un proiettile da 381.

(4) https://books.google.it/books?id=tdbEAWAAQBAJ&pg=PA60&lpg=PA60&dq=Felix+roussel+port+sudan+october+1940&source=bl&ots=6CvqCv-q_O&sig=ACfU3U2v11-nW6lgOal2ina_Ujy6nUUyFw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjvjqErJ_yAhVs_7sIH70DylQ6AF6BAGSEAI#v=onepage&q=Felix%20roussel%20port%20sudan%20october%201940&f=false.

(5) <https://www.france-libre.net/premieres-campagnes-felix-roussel-fnfl/>.

CAPITOLO VII

NOVEMBRE 1940: A PASSO RIDOTTO



L'avviso australiano *Parramatta* a Merbat, nel Mar Rosso, nel 1940, durante una missione anticontrabbando tra l'Arabia saudita e l'Eritrea. (Collezione Cernuschi)

Il 2 novembre l'ammiraglio Balsamo riferì a Supermarina in merito al fatto che la sempre minore e, in certi giorni, totale mancanza di ricognizione aerea sul mare comprometteva tanto le possibilità del suo comando quanto lo stesso, minuto traffico di contrabbando con la costa araba. Quello stesso giorno il cacciatorpediniere *Kimberley* fu nuovamente preso di mira, senza ulteriori danni, da un solitario trimotore mentre un'altra coppia di analoghi velivoli attaccava Aden e le piccole opere portuali di Perim. Il 4 di quello stesso mese il convoglio BN 8, diretto a Nord e scortato, oltre che dalla solita divisione di incrociatori, da aerei da caccia, fu bombardato da un altro solitario aereo italiano che sostenne poi un lungo combattimento con un Blenheim riuscendo, alla fine, a rientrare alla base. I britannici dichiararono, in seguito, di non aver subito danni di sorta. Un piroscafo di quel convoglio, il *Kurdistan*, da 5.844 t, rientrò, il 5, ad Aden in seguito a non meglio specificati problemi all'apparato motore. Una fonte secondaria lo dà per silurato nel 1940, circostanza – questa – senz'altro non esatta che potrebbe lasciar comunque intendere la presenza di una falla. È per contro certo che i Diari dell'Ammiragliato riportano, a commento di quell'occasione, il fatto che era urgente rinforzare le difese antiaeree e la caccia di base ad Aden.

Il 6 novembre un S.79 avvistò un convoglio nel golfo di Aden per poi attaccare altre navi a Sud di quel porto.

La notte tra il 15 e il 16 due S. 79 bombardarono Port Sudan dopo che l'ormai saltuaria ricognizione aerea italiana aveva segnalato, il giorno prima, l'imminente arrivo laggiù di alcuni mercantili.

La notte tra il 18 e il 19, in mancanza d'altro, due lenti Ca. 133 attaccarono, a bassa quota, il porto mentre l'aeroporto di Aden fu preso di mira da due S. 81. Furono dati per colpiti due piroscafi. Un Ca. 133 non rientrò. Esistevano in Italia, dal 1938, aerei da turismo molto più veloci delle vecchie "Caprone", ormai soprannominate dagli equipaggi col nomignolo, meno affettuoso, di "Vacche".

Nel corso di quello stesso attacco il futuro Principe consorte Filippo d'Edimburgo, a quel tempo imbarcato sull'incrociatore *Shropshire*, annotò sul proprio diario sia la rapidità dell'improvviso attacco aereo italiano sia la cattiva mira (*very inaccurate!*) dell'incrociatore *Carlisle*. (1) Un caccia Blenheim andò perduto quello stesso giorno.

La mattina del 20 un S.79 avvistò, nel corso di una ricognizione alturiera, un convoglio di 14 navi scortato da un incrociatore e due cacciatorpediniere. L'aereo, in missione di ricognizione ar-



Convoglio inglese nel Mar Rosso durante un attacco aereo italiano nel 1940. (g.c. David Zambon)

mata, sganciò, senza successo, le proprie bombe contro l'incrociatore *Leander*, come oggi sappiamo grazie agli AWD.

Poche ore dopo alcuni S.81 bombardarono Aden. La notte sul 21 un ulteriore S.81 partito per attaccare Aden non fece ritorno. Era stato abbattuto da un caccia Sea Gladiator.

Il pomeriggio del 21, due S.79 bombardarono Port Sudan. L'incrociatore *Carlisle*, quel giorno ormeggiato laggiù, contribuì vigorosamente alla difesa antiaerei assieme ad alcuni Gladiator. Gli apparecchi della RA e uno dei caccia della RAF furono danneggiati gravemente. L'equipaggio di uno degli S.79 segnalò anche un grosso convoglio di 14 navi scortato da un incrociatore e due cacciatorpediniere. Dopo un'altra, identica incursione, il 22, contro quell'obiettivo ebbero luogo, quel mese, nuove ricognizioni sul Mar Rosso compiute il 23 (senza avvistamenti) da 2 S.81 e il 24 da un S.79 avvistando dapprima un piccolo convoglio di tre navi protette da due cacciatorpediniere con rotta 045° (Nord Est). Si trattava delle due navi passeggeri *Duchess of York* e *Georgic* scortate dal cacciatorpediniere *Kimberley* e dagli avvisi *Grimsby* e *Parramatta*.

Seguì, alle 11.30, a 45 miglia dall'isola Harmil, l'apparizione di un grosso convoglio formato da 17 navi in compagnia di un incrociatore e di 3 cacciatorpediniere. Quel pomeriggio un S.79 avvistò a sua volta il piccolo convoglio iniziale. Seguirono altre missioni del genere il 25 (con un avvistamento), il 26, il 27 e il 28 novembre. Nessuna di queste ricognizioni portò ad attacchi aerei e solo i sommergibili *Archimede* e *Ferraris* poterono essere utilizzati, in quanto le posizioni e le distanze delle navi avversarie non consentivano ai cacciatorpediniere di uscire ed attaccare

Convoglio inglese attaccato da bombardieri italiani nel 1940.



durante le ore notturne. Il *Ferraris* avvistò e attaccò, infine, in immersione, all'alba del 26 novembre, nonostante, la nebbia, il convoglio dei due veloci transatlantici scortati dal *Kimberley*. Il battello, dopo aver apprezzato una velocità della formazione molto inferiore rispetto a quella reale, lanciò, da una distanza stimata di 700 metri, tre siluri e la gente udì altrettante esplosioni. Gli inglesi negarono e l'azione fu giudicata, dopo il 1945, priva di risultati. Uno dei siluri era, in realtà, esploso immediatamente a poppavia del *Kimberley* nella scia lasciata da quella nave mentre le altre due armi scoppiarono, nelle medesime circostanze, senza provocare danni alle più distanti navi passeggeri. L'apparato motore del cacciatorpediniere lamentò, in seguito alla concussioni, nuove avarie e raggiunse a lento moto e non senza difficoltà, Aden, dove trascorse quasi una settimana ai lavori con l'assistenza della nave officina *Lucia*. Le nuove riparazioni si rivelarono, tuttavia, insufficienti e, dopo altre due settimane trascorse fuori servizio e un'ultima, breve missione eseguita tra il 25 e il 27 dicembre, il *Kimberley* si recò, infine, a Bombay, dove passò due mesi ai grandi lavori.

NOTE

(1) "Admiralty of the Fleet H.R.H. Prince Philip", *After the Battle*, n.7, 1975, p. 28.

CAPITOLO VIII

DICEMBRE 1940: L'ULTIMA OFFENSIVA "STRATEGICA"



Il cacciatorpediniere *Francesco Nullo*. Durante la Campagna del Mar Rosso le unità sottili italiane compirono 12 ricerche notturne del nemico, incontrandolo 3 volte (25%). A titolo di confronto le 30 analoghe missioni austro-ungariche tra il 1915 e il 1918, anch'esse - ovviamente - senza l'ausilio del radar, portarono a 8 contatti (26,6%) con il nemico. (USMM)

Nel corso del mese di dicembre il Contrammiraglio Balsamo, da tempo malato, fu sostituito dal parigrado Mario Bonetti. Il 4 dicembre i caccia *Leone*, *Tigre*, *Sauro* e *Manin* fecero una ricerca notturna rimasta senza esito. In seguito, e fino al 27 dicembre, non fu possibile disporre, nonostante le periodiche segnalazioni che pervenivano dalle vedette di Raheita, alcuna uscita dei cacciatorpediniere di Massaua a causa, da un lato, della mancanza della ricognizione aerea e, dall'altro, della nafta necessaria. A Massaua si era infatti in attesa della Regia Cisterna *Niobe*, di 3.120 t di dislocamento, inviata ad Assab alla fine del mese precedente. Quell'unità avrebbe dovuto rientrare, sempre col favore della luna nuova, con il combustibile ancora disponibile in quel porto commerciale; missione felicemente assolta per il 26 dicembre nonostante un attacco aereo verificatosi il 28 novembre a opera di un paio di Blenheim Mk. IV, i quali mitragliarono quella nave durante il viaggio di andata causando perdite tra l'equipaggio.

Le esigenze inglesi in merito ai convogli del Mar Rosso si confermarono, ad ogni modo, prioritarie, tanto che gli AWD riportano, il previsto futuro invio in quel bacino, non appena fosse stato possibile, di 4 nuovissimi cacciatorpediniere di scorta della classe "Hunt". Quelle navi, in verità, erano state promesse, in precedenza, come rinforzo per la *Mediterranean Fleet*. L'ammiraglio Cunningham si lamentò pesantemente, da Alessandria, per questo mancato aiuto, ma il Primo Lord del Mare si dimostrò irremovibile. Quei caccia, ad ogni modo, giunsero nel Mar Rosso, passando per il capo di Buona Speranza, soltanto nel settembre 1941.

Durante le giornate del 15 e 16 dicembre un S. 79 effettuò due ricognizioni fotografiche mattutine con l'aggiunta, a ogni passaggio, di un bombardamento di disturbo, su Port Sudan. L'afflusso dei rinforzi britannici in quel settore lasciava, infatti, facilmente supporre una prossima offensiva inglese diretta contro Cassala e l'Eritrea. Seguì, alle ore 11.45 di quello stesso giorno 16, un'incursione aerea a opera di 3 S.79. Fu l'inizio di una vera e propria offensiva strategica, naturalmente da mettere in relazione con la consistenza della RA in Africa Orientale. A distanza di 45 minuti l'una dall'altra seguirono altre due incursioni per un totale, complessivo, di 9 S.79 con l'aggiunta dell'apparizione, alle ore 13.55, di un ulteriore, solitario S.79, giunto su Port Sudan in ritardo. Quell'ultimo trimotore, colpito dai caccia inglesi, fu costretto ad atterrare in Sudan e i britannici lo diedero senz'altro per abbattuto. In realtà l'aereo venne riparato alla bell'e meglio dal suo equipaggio rientrando, il giorno dopo, tra lo stupore generale, all'aeroporto da cui era partito, rinnovando così il precedente, analogo miracolo di sei mesi prima.

Gli incursori riferirono in merito a un grande incendio di nafta ancora visibile, durante la rotta

di scampo, da grande distanza. Quel risultato è, in effetti, confermato dai resoconti originari inglesi con la sola differenza che si trattava di benzina e non di nafta.

Quest'offensiva diurna degli S.79 contro le installazioni di Port Sudan e le truppe appena giunte via mare fu, conviene ripeterlo, una vera e propria campagna strategica, sia pure in sedicesimo, da parte della piccola componente moderna della RA in Africa Orientale. Tutto ciò a conferma della corretta visione unitaria e strategica del suo comandante superiore, il generale Pietro Pinna.

Port Sudan era difeso da 3 Gladiator e 2 Hurricane. Fu con questi velivoli che gli inglesi combatterono, il 16 e il 17 dicembre, quello che sarebbe stato definito, in seguito, *"The Port Sudan Blitz"*.

16 dicembre: il primo giorno

Tre S.79 decollarono, il 16 dicembre, alle 10.15 per attaccare l'aeroporto di quella città portuale per colpire al suolo i caccia avversari. Furono centrati i depositi di carburante della Shell e dopo lo sgancio, i caccia piombarono sugli S.79 ritirandosi solo dopo aver esaurito le munizioni da 7,7 mm. I bombardieri italiani riuscirono a respingere tutti gli attacchi mantenendo la formazione. Un nuovo assalto dei caccia, durante il volo di ritorno falciò gli equipaggi e abbatté un trimotore. Nel frattempo, a distanza di un'ora ciascuna, erano partite altre due sezioni di S.79 su 3 aerei ciascuna. La prima formazione colse la RAF completamente di sorpresa e anche la seconda colpì e si allontanò indenne.

Seguirono altri 2 S. 79 che sganciarono sulla zona portuale senza incontrare alcuna resistenza per poi rientrare alla base. Sopraggiunse, infine, in ritardo a causa di un'avaria, un terzo trimotore che cadde, invece, in pieno nel mezzo della reazione avversaria. Poiché la sfortuna gioca su tutti i tavoli due Gladiator furono costretti a desistere perché presi di mira dal tiro antiaereo britannico, evidentemente scottato dalle precedenti incursioni e che, pertanto, non andava troppo per il sottile. Un Hurricane causò diverse perdite tra l'equipaggio, ma fu colpito gravemente lui pure. L'S. 79 atterrò in una zona desertica a Nord di Massaua e l'unico elemento dell'equipaggio rimasto incolume s'incamminò alla ricerca soccorsi. All'alba del giorno dopo arrivò un Ca.133 recuperando i tre sopravvissuti.

17 dicembre: il secondo e ultimo giorno

La mattina del 17, dopo un volo di ricognizione da parte di un S. 79 intercettato al ritorno dalla caccia, danneggiato, ma rientrato alla base decollarono 4 S. 79, i quali non poterono sganciare a causa della nebbia. Seguirono 3 ulteriori S. 79 contro l'aeroporto, dove distrussero, senza contrasto, il deposito della benzina speciale per gli Hurricane e un altro di lubrificanti.

I bombardamenti su Port Sudan - i cui risultati sulle installazioni portuali non potevano certo ottenere effetti gravi, data l'esiguità dei carichi offensivi a fronte di uno sviluppo dei moli per oltre 250 metri con la capacità di ricevere non meno di 3 mercantili per volta - ottennero, comunque, la conseguenza di spingere gli inglesi a trasferire laggiù un maggior numero di caccia sottraendoli dall'Egitto mentre era in corso l'assedio di Bardia. Quel ciclo di incursioni era però costato caro agli italiani: quasi la metà dell'intera forza utilizzata fu messa fuori combattimento nel giro di un paio di giorni con gravi perdite tra gli aviatori. Gli attacchi furono pertanto sospesi.

Con quest'azione corale ebbe termine la concentrazione di forze tentata, in senso strategico, dalla Regia Aeronautica non soltanto sopra Port Sudan ma, in generale, contro il traffico nel Mar



Autunno 1940. Il cacciatorpediniere inglese *Kandahar* nel Mar Rosso. (g.c. David Zambon)

Rosso. Da allora ci furono spazio, aerei e benzina solo per alcune punture di spillo. Il 18 dicembre un S.79 avvistò e attaccò, subito fuori Aden, il convoglio BN 11. Furono dati per colpiti due bastimenti avversari, uno dei quali di grandi dimensioni, ma gli inglesi, al solito, negarono tutto. Quello stesso giorno l'avviso *Shoreham* dovette però rimorchiare ad Aden due navi: il piroscafo norvegese *Gylfe*, da 6.129 tonnellate, rimasto vittima di avarie (*defects*) non meglio specificate, e la motociстerna *Athelchief*, da 10.000 tsl. Quest'ultima unità rimase immobilizzata laggiù per lavori di riparazione fino al 25 aprile 1941. Il marconista di quella stessa nave, il 1st R.O. George Ernest, morì, il 6 gennaio 1941, per ferite causate da un'azione di guerra. Se, come è legittimo pensare, fu una delle tante vittime del proprio dovere cui non il fato, come scrisse il Foscolo, ma il *Ministry of Information* "prescrisse illacrimata sepoltura", sia reso onore, oggi, alla sua memoria. Il 19 dicembre fu quindi la volta di un altro attacco solitario effettuato a bassa quota contro l'aeroporto di Aden. Il 28 dicembre il Contrammiraglio Mario Bonetti, appena insediatosi dopo due giorni di passaggio delle consegne, ottenne - a titolo di regalo beneaugurale da parte di Addis Abeba - una ricognizione aerea sul Mar Rosso. Erano, però, gli ultimi fuochi.

Al 31/12/1940 esistevano, in AOI, 29 S.79 di pronto impiego presso i reparti, oltre ad altri 7 inefficienti. Ulteriori 7 aerei di quel tipo erano in grande riparazione. Gli S.81 erano scesi a 15 di pronto impiego in reparto, con altri 5 inefficienti e 12 in grande riparazione. Nessun aereo di questi modelli era più di riserva in magazzino.

Il consuntivo fatto dall'Ammiragliato alla fine dell'anno rilevava, a sua volta, il fatto che le scorte navali impegnate nel Mar Rosso a fronte della minaccia aeronavale italiana erano troppe. Esse ammontavano, secondo il Diario del 9 dicembre, a 3 incrociatori sui 7 presenti nell'area dell'Oceano Indiano e a 9 avvisi scorta su 12. Un impegno eccessivo, data la contemporanea presenza dei corsari tedeschi in quelle stesse acque, dove transitavano, tra Città del Capo, Colombo e Sumatra, 100 piroscafi al giorno. (1) Al Comando delle Indie Orientali non era poi chiaro se l'annunciata modifica del sistema di protezione del traffico avesse come principale obiettivo la difesa dei mercantili oppure la distruzione delle navi corsare perché, in quest'ultimo caso, i 6 incrociatori ausiliari disponibili sarebbero serviti a poco. L'Ammiragliato propose, pertanto, di costituire un secondo gruppo di caccia in aggiunta a quello, già presente, basato sulla portaerei *Hermes*. Sir Dudley Pound aveva pensato, il 31 dicembre, di ricorrere, a questo scopo, alla portaerei *Eagle*, trasferendola dal Mediterraneo per inviarla ad incrociare a Sud di Bab el Mandeb, ma l'ammiraglio Cunningham, come sempre gelosissimo delle proprie forze, si oppose a questa richiesta.

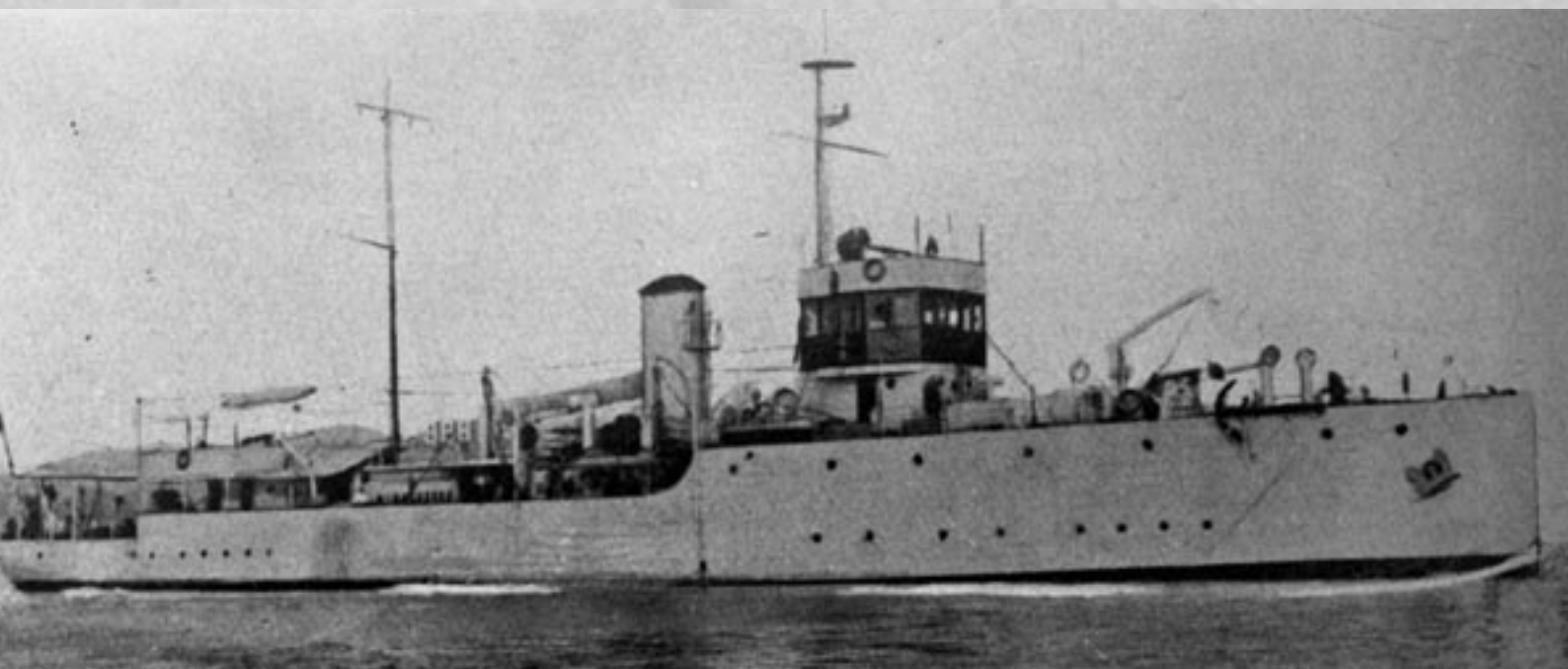
L'effetto indiretto della guerriglia aeronavale italiana nel Mar Rosso si confermò, in tal modo, ancora una volta efficace.

NOTE

(1) Questo numero, apparentemente anodino, acquista un certo significato se si pensa che i Diari dell'Ammiragliato riportano, il 5 agosto 1940, la presenza nell'area dell'Oceano Indiano, di 430 mercantili, cifra scesa, il 15 dicembre, a 350. L'effetto combinato della Battaglia dell'Atlantico e del *Mediterranean Stoppage* stava facendo sentire i silenzi, fatali e sempre rapidissimi effetti del Potere Marittimo con le relative ricadute globali.

CAPITOLO IX

1941: FINO ALL'ULTIMO VOLO, FINO ALL'ULTIMA CARTUCCIA



Il posamine *Ostia*, vero cavallo da tiro tuttofare (con le sue caldaie alimentate a carbone e 60° in sala macchine) della Regia Marina in Africa Orientale. (USMM)

Il 3 gennaio i cacciatorpediniere *Manin* e *Sauro* subirono danni da schegge in occasione di uno dei frequentissimi bombardamenti aerei inglesi. Al 10 gennaio 1941 la forza aerea offensiva moderna (o quasi) della RA in Africa Orientale ammontava ancora a 28 S. 79 e 16 S. 81, ma l'esaurimento dei velivoli di riserva e la necessità di prepararsi a fronteggiare, sul fronte terrestre, l'attesa offensiva britannica contro l'Eritrea, costrinsero il generale Pinna, sempre saggiamente fedele al proprio principio di non dispersione degli sforzi, a concentrare tutte le risorse aeree a disposizione in vista di quella futura campagna. Ad ogni modo, e nei limiti del possibile, le ricognizioni armate sul Mar Rosso continuarono saltuariamente (per esempio l'11 e il 12 gennaio). Ciò allo scopo di costringere gli inglesi a mantenere i propri dispositivi difensivi anche nei settori di quello scacchiere ormai eccentrici per gli italiani.

Quello stesso giorno 10, gli AWD riportano che il volume del traffico nel Mar Rosso era destinato a raddoppiare nel giro dei prossimi tre mesi. Una circostanza che appariva proibitiva in quanto, sempre il 10 gennaio, i Diari dell'Ammiragliato evidenziano gli effetti negativi della sopravvenuta congestione dei porti di Suez, Port Said e Port Sudan a causa della prolungata presenza simultanea di più navi per via delle limitate capacità di scarico di quegli scali, col conseguente spreco di prezioso tonnello destinato a rimanere inutilizzato alla fonda per settimane. Si trattava di un classico effetto negativo del convogliamento rispetto al più agevole, ma vulnerabile, traffico libero.

Ebbero così luogo alcune incursioni di disturbo: la notte tra il 12 e il 13 gennaio un S.81 bombardò Port Sudan mentre il 13 fu la volta dell'isola di Perim.

Quello stesso giorno 13, un'incursione aerea britannica su Massaua sorprese le siluranti italiane mentre erano in fase di accensione, causando danni minori al *Manin*.

Fu così necessario sospendere l'operazione, essendo venuta meno la sorpresa.

Le notti sul 16 e il 19 gennaio seguirono altre due solitarie incursioni su Port Sudan. In coincidenza dell'ultimo attacco, ebbe luogo un fatto singolare. La confusione causata da un falso allarme lanciato da un rimorchiatore egiziano (incaricato di pilotare alcune navi mercantili sopraggiunte, in quel momento, laggiù) in merito alla presenza di un sommergibile appena avvistato mentre stavano esplodendo le bombe di quel velivolo, causò una collisione a catena tra il piroscafo greco *Kyriaki*, da 5.528 tonnellate, e quelli inglesi *British Sovereign* (3.657 t) e *Goldmouth*, da 7.402, il primo dei quali, come riferiscono gli AWD, entrò a Port Sudan in preda a un incendio e con le stive allagate, perdendo così il proprio carico di carbone. Il 18 gennaio i caccia *Pantera*, *Tigre* e *Sauro* uscirono per intercettare un convoglio; la ricerca notturna non ebbe esito. Il 24 gennaio la



Un S.81 in Africa Orientale nel 1941 con la nuova fascia bianca d'identificazione caricata con una X nera. (Archivio Farina g.c. Enrico Leproni)

missione fu rinnovata da quelle stesse siluranti, le quali dovettero però rientrare, poche ore dopo, a causa del mare in tempesta.

I Diari dell'Ammiragliato confermano a loro volta, nel corso del gennaio 1941, la situazione, piuttosto precaria del traffico inglese.

Il 28 di quel mese, infatti, il *Director* della *Trade Division* di Londra impartì al Comandante in Capo delle Indie Orientali l'ordine di favorire in ogni modo le navi mercantili elleniche o che, comunque, trasportassero rifornimenti per la Grecia. Si trattava di una decisione di natura politica, essendo "urgente" l'afflusso di quei materiali, in primo luogo proiettili d'artiglieria acquistati da Atene negli Stati Uniti. Londra disponeva, di conseguenza, che i convogli che percorrevano il Mar Rosso includessero quelle navi, riducendo così la velocità della formazione ad appena 7 nodi, essendo le carrette greche vecchie e di terza mano. Questa disposizione comprometteva, a sua volta, sia la possibilità, perseguita fino a quel momento, di evitare, di notte, la *Red Sea danger area* a portata dei cacciatorpediniere di base a Massaua, sia - più in generale - qualsiasi programma relativo al regolare flusso e alla velocità dei traffici nel Mar Rosso.

Anche il problema del tonnellaggio inglese si manifestava, contemporaneamente, in tutta la sua serietà. Il 10 gennaio 1941 sempre il *Director of Trade Division* presso l'Ammiragliato aveva scritto al Comandante in capo delle Indie Orientali spiegando che il volume del traffico nel Mar Rosso era destinato a raddoppiare nel corso dei mesi successivi tre mesi. A Londra, infatti, si dava per scontata, nel giro di un mese al massimo, la caduta (o, più precisamente, la secessione) dell'Africa Orientale Italiana non appena fosse iniziata dal Kenya l'attesa offensiva sudafricana contro la Somalia. In tal modo, subito dopo la resa dell'AOI, sarebbero state trasferite in Egitto le forze dislocate tra il Sudan e Mombasa raddoppiando il dispositivo terrestre inglese in Egitto e in Libia passando - grazie anche ai rinforzi in arrivo dal Regno Unito - da 6 a 12 divisioni.



Massaua, inverno 1940/1941. Una trincea adibita a ricovero antiaerei. (*Rivista Marittima*)

Data la scarsità di navi mercantili britanniche o al loro servizio, peraltro, la Direzione del traffico londinese pregava Alessandria ed Aden di voler organizzare (considerando anche la congestione degli scali già in atto di Suez) un sistema di trasbordi a Port Sudan, così da poter risparmiare in termini di tonnellaggio oceanico. L'ammiraglio Cunningham, tuttavia, intervenne a gamba tesa facendo seccamente osservare che l'intero schema era semplicemente impossibile, in quanto tutti i porti egiziani erano impegnati, in quel momento, nello scarico dei convogli in arrivo e che non c'erano banchine libere.

Il 3 febbraio, dopo un'ultima ricognizione sul Mar Rosso effettuata il giorno precedente, i pochi, ultimi osservatori di Marina, superstiti dopo 8 mesi di guerra in quel settore, rimpatriarono, essendo ormai evidente la sopraggiunta prevalenza aerea avversaria.

E fu proprio in seguito a quell'ultima missione di ricognizione, effettuata la mattina del 2, che ebbe luogo, la notte tra il 2 e il 3 febbraio, un incontro notturno, in assenza di luna, tra i cacciatorpediniere *Pantera*, *Tigre* e *Sauro* e il convoglio BN 14. Quelle siluranti, impegnate in una delle consuete ricerche a rastrello, lanciarono, in tutto, 9 siluri contro alcuni bersagli intravisti nell'oscurità. Furono udite 8 esplosioni ma, secondo quanto riferirono gli inglesi, nessuna delle armi colpì. Non è escluso che, come avvenne altre volte durante quel conflitto, dei siluri siano esplosi nella scia dei mercantili. In effetti le armi italiane erano progettate per affondare silenziosamente a fine corsa, così da non tradire la presenza dell'unità attaccante, ma che in realtà come l'esperienza aveva già dimostrato prima della guerra, potevano ugualmente esplodere, una volta raggiunta una certa profondità. (1)

Si sa, comunque, che il piroscafo inglese *City of Roubaix*, da 7.108 tsl e diretto a Suez, fu dirottato a Port Sudan a causa di un incendio divampato in una stiva (*“fire in the hold”*). Gli AWD riferiscono, peraltro, del rinvenimento, il 13 giugno 1941, in quella zona davanti all'isola di Camaran, di relitti appartenenti al carico del piroscafo (adibito a trasporto munizioni) *King Edward*, materiale gettato a mare e dato per perduto il 3 febbraio. Ulteriori ricerche nella medesima area permisero di scoprire, il 25 di quello stesso mese, il relitto del piroscafo *Hiravati*. Non va inoltre trascurato il fatto che il piroscafo *Tuna* fu registrato come perduto dal comando di Aden nel settembre 1941, ma che l'atto in questione era di natura soltanto amministrativa, a fronte di un incendio verificatosi sette mesi prima e dopo che quel mercantile era stato dichiarato non recuperabile (*Total Constructive Loss*).

Sempre gli AWD riferiscono, il 6 febbraio, il fatto che l'ammiraglio Cunningham pensava che i cacciatorpediniere e i sommergibili italiani di base a Massaua si sarebbero trasferiti nel Madagascar, dove i francesi li avrebbero internati, in caso di caduta, anzi “crollo” dell'AOI, un avvenimento dato per imminente e che la lunga e dura battaglia di Cheren avrebbe smentito.

L'attività aeronavale italiana nel corso della campagna del Mar Rosso si concluse, infine, il 24 febbraio 1941, quando un S.79 condusse, quella mattina, un'ultima ricognizione offensiva su Aden sganciando le proprie bombe contro la nave scorta ausiliaria *Parvati*, appena uscita da quel porto e che *“escaped narrowly on one occasion leaving Aden harbour which was subjected to air attack by the Italians. Three bombs fell one after another within one and a half cables of the Parvati but luckily no damage was sustained”*. (2) Fu l'ultimo atto, sul mare, da parte della RA. Quanto al *Parvati* non si trattò che di una *partie remise*, in quanto affondò su una mina davanti ad Assab il 30 aprile 1941.

Nel frattempo, il 25 febbraio, gli AWD riportano una secca comunicazione dell'ammiraglio Cunningham. Il comandante della *Mediterranean Fleet*, evidentemente seccato, spiegò, senza mezzi termini, di non poter rifornire Malta a comando in quanto erano necessari non meno di due mesi tra l'arrivo in Egitto dei materiali destinati a quell'isola e il loro trasporto a destinazione. E tutto ciò a causa della congestione dei porti e dell'irregolarità del traffico. Si tratta di un'ulteriore conferma della strozzatura degli scali determinata dall'uso dei convogli nel Mar Rosso, soluzione - questa - imposta, a sua volta, dalla presenza delle forze aeronavali italiane in Eritrea.

Il 2 marzo gli AWD riportano l'ingiunzione fatta quel giorno dagli inglesi al Duca d'Aosta: se gli italiani avessero autoaffondato le navi mercantili presenti a Massaua, Londra non garantiva l'alimentazione della popolazione civile in Africa Orientale. Una minaccia che fu respinta al mittente e che confermava lo stato peggio che precario della flotta commerciale britannica. (3)

I cacciatorpediniere *Pantera*, *Tigre*, *Leone*, *Manin* e *Battisti* uscirono ancora il 6 marzo per un'ultima ricerca, una volta di più senza esito.

Il 22 marzo, come riferiscono gli AWD, andò perduto nel Golfo di Aden il rimorchiatore inglese *Chabool*, sembra per una mina vagante.

Tutti i restanti sei caccia italiani andarono infine perduti, in occasione delle uscite, programmate senza ritorno, del 31 marzo e 3 aprile 1941 contro Suez e Port Sudan e disposte utilizzando la poca nafta residua e gli ultimi siluri disponibili. Scomparvero tutti per il 4 aprile a fronte della perdita di due aerei inglesi. Gli elementi superstiti degli equipaggi furono internati in Arabia Saudita e rimpatriarono nella primavera 1943. L'8 aprile 1941, alle 2 di notte, il MAS 213 silurò l'incrociatore inglese *Capetown*. Dopo un anno e mezzo di lavori, quella nave fu utilizzata come stazionario per poi essere mandata in disarmo nell'ottobre 1943 venendo adibita a nave caserma. Massaua si arrese nel pomeriggio, dopo quattro giorni di combattimenti.



L'esploratore (poi riclassificato cacciatorpediniere) *Tigre* nel 1932. Navi bene armate (8 cannoni da 120 mm) e di ridotta autonomia, erano state progettate durante la Grande Guerra per operare in Adriatico. (USMM)

La sera di quello stesso 8 aprile la nave ospedale *RAMB IV*, diretta - con un certo ottimismo basato su un'interpretazione alla lettera delle convenzioni internazionali - alla volta di Suez con a bordo oltre 200 tra feriti e ammalati, era stata fermata e catturata dal cacciatorpediniere *Kingston*. Gli AWD riportano, il 23 di quello stesso mese, l'imbarazzo del Comando di Aden, in quanto la nave era risultata, dopo un rigoroso controllo, assolutamente regolare. La risposta dell'Ammiragliato fu di trattenerla lo stesso per qualche mese durante i quali la questione sarebbe passata, con calma, al giudizio della Croce Rossa. Per la fine del 1941 il lodo arbitrale stabilì che il *RAMB IV* andava restituito agli italiani, ovviamente nel Mediterraneo, assieme al personale e ai pazienti trovati a bordo. Prima che ciò avvenisse, comunque, un aereo tedesco affondò quel bastimento il 10 maggio 1942 mentre svolgeva quello stesso compito umanitario sotto bandiera britannica.

Navi ...

Intuibili motivi di spazio non permettono di descrivere tutte le corrispondenti operazioni della RAF contro le basi navali italiane in Eritrea. In questa sede è opportuno limitarsi pertanto, per ragioni che verranno meglio spiegate in sede conclusiva, a considerare in maniera meramente riassuntiva ciò che successe fino al 10 dicembre 1940.

Dal *Diario del Comando Supremo* risultano 111 incursioni aeree (di solito condotte da 5 o 6 bombardieri per volta) eseguite tra l'11 giugno 1940 e il 10 dicembre 1940 contro le basi e i porti dell'Eritrea e del Somaliland occupato dagli italiani. In quest'arco di tempo furono abbattuti su

Massaua ed Assab, per ammissione dei britannici, 16 velivoli (11 vittime dei caccia e 5 dall'artiglieria antiaerei, uno dei quali da una nave in mare il 31 luglio) In realtà le perdite furono maggiori, dato un minimo di altri due aerei non rientrati a causa di avarie.

Nello stesso periodo ebbero inoltre luogo 66 incursioni italiane (in media a opera di un paio di aerei per volta) contri i porti avversari con la perdita, a opera dei britannici, di 10 velivoli.

I risultati ottenuti dalla RAF furono i seguenti:

4 agosto 1940: lievi danni da schegge, a Massaua, alla cannoniera *Biglieri* e al piroscalo *Impero* (488 t).

6 agosto 1940: la torpediniera *Acerbi* (utilizzata, al pari della gemella *Orsini*, per i collegamenti con le isole eritree) colpita da una bomba a centro nave. Giudicata non riparabile con i mezzi locali, la nave fu messa in disarmo dal 1° settembre riutilizzando a terra i suoi cannoni. Gli inglesi stimarono, come risulta per quello stesso giorno dagli AWD, di aver colpito, in quell'occasione, una nave, ma quel documento ammette, altresì, che non si sapeva quale fosse il tipo di unità in questione, né tantomeno il nome. Stimarono, anzi, nei loro rapporti redatti fino all'aprile 1941, che l'*Acerbi* fosse in servizio. Una conferma del fatto che la pretesa presenza di informatori per conto dei britannici a Massaua (dove tutti avevano visto in pieno giorno - come dimostra l'evidenza fotografica - quella nave a tre fumaioli fuori combattimento) non è che uno dei tanti miti sorti a quel tempo e protratti fino ad oggi.

20 novembre 1940: il rimorchiatore *Ardita III*, da 57 t, fu gravemente danneggiato e giudicato, due giorni dopo, non riparabile.

Il quadro strategico

Dopo questo doveroso confronto è necessario tornare ai termini strategici della campagna aeronavale nel Mar Rosso. Gli italiani dovevano disturbare (ché di più non era materialmente possibile fare) il traffico diretto in Egitto, teatro che avrebbe rappresentato, a sua volta, lo *Schwerpunkt* (centro di gravità) del conflitto fino all'invasione statunitense e britannica del Nordafrica francese dell'8 novembre 1942.

Per il 1940 la sorte della campagna nordafricana fu decisa, il 9 dicembre di quell'anno, a Sidi el Barrani, quando 31.000 soldati, tra britannici e indiani, meccanizzati e motorizzati sconfissero, nel giro di 3 giorni, 28.500 italiani e libici, tutti pressoché appiedati. Quanto ai carri armati medi e pesanti, la *Western Desert Force* disponeva, quel giorno, di 150 corazzati, tra A9, A10, A13 e Matilda e gli italiani di 41 M 11/39. (4)

Dato il tonnellaggio - 2.138.000 tsl circa - arrivato a Suez dal 12 luglio al 10 dicembre 1940 (senza contare, naturalmente, sia la produzione egiziana sia ciò che affluì, in quello stesso periodo, dalla Palestina e, solo pochi piroscali, dalla Grecia e dalla Turchia), e il fatto che tanto l'Egitto quanto il Sudan avevano visto pressoché azzerate le proprie importazioni di carattere civile sin dal maggio 1940, (5) è evidente che le 18.416 tsl affondate e le 62.827 danneggiate (tutte dirette a Nord) in seguito all'attività delle navi e degli aerei italiani rappresentano solo il 3,8% di quel movimento.

Questi numeri vanno però messi a confronto con la contemporanea corrente di traffico inviata dall'Italia alla volta della Libia, traffico che totalizzò, nel medesimo arco di tempo compreso tra il luglio e il 10 dicembre 1940, 498.796 tsl senza lamentare alcuna perdita. Né il rapporto di perdite di 1 a 1, tra uomini e mezzi, che caratterizzò le operazioni nel deserto libico ed egiziano durante l'estate e l'autunno 1940 poté, naturalmente, modificare queste proporzioni.



L'avviso *Eritrea*, nave ammiraglia italiana nel Mar Rosso. Nel 1941 forzò il blocco raggiungendo il Giappone e nel 1943 compì la medesima impresa in senso inverso sfuggendo ai giapponesi e raggiungendo Ceylon. (USMM)

Queste cifre, come sempre accade coi numeri, vanno - naturalmente - interpretate. Fermo restando un traffico, diretto fino a Suez attraverso il Mar Rosso, 4,2 volte maggiore rispetto a quello italiano indirizzato per alimentare il fronte che correva tra la Marmarica e il deserto egiziano, è evidente che i pochi mezzi italiani di base in Eritrea fecero molto rispetto allo zero assoluto conseguito dalla potente *Mediterranean Fleet* e della RAF di base nel Medio Oriente. Le Forze Armate britanniche di base in Egitto subirono, infatti, dapprima la neutralizzazione del potente *1st Battle Squadron* avvenuta a Punta Stilo cui si aggiunse, in seguito, il costante controllo, grazie alla superiorità aerea italiana, tra ricognitori e caccia nel cielo di Malta, degli incrociatori e dei cacciatorpediniere britannici che facevano tappa, saltuariamente, nel Grand Harbour di quell'isola. Né le cose andarono meglio per i sommergibili, visto che furono 12 i battelli inglesi e loro alleati affondati nel Mediterraneo nel 1940. Quanto alla minaccia aerea a opera dei velivoli della *Fleet Air Arm* e della *Royal Air Force* assegnati agli aeroporti maltesi, bastò - fino a poco dopo Sidi el Barrani - navigare oltre il raggio d'azione (noto in seguito ad alcune catture di velivoli di quel tipo) degli aerosiluranti del tipo *Swordfish* di base a Malta per arrivare in Libia sani e salvi anche rispetto a eventuali offese provenienti dal cielo.

Il vero problema, casomai, fu un altro. Per il maggio 1940 l'Esercito britannico disponeva da quasi un anno, in Egitto, di 87 carri armati medi dei tipi A 9 e A 10. Il Regio Esercito fece affluire a sua volta, con il convoglio italiano all'origine della *Action off Calabria* (battaglia di Punta Stilo), tutti e 72 i carri medi del tipo M 11/39 esistenti in Italia. Seguirono, a novembre, i 37 M 13/40 del

III Battaglione Carri M. Ma dall'altra parte della barricata erano già stati messi a terra in Egitto, ai primi di ottobre e dopo quasi due mesi di viaggio intorno all'Africa, 102 carri medi (50 dei quali del tipo pesante Matilda II) inviati dalla Gran Bretagna e imbarcati subito dopo che le unità corazzate di stanza del Regno Unito erano state appena riequipaggiate al completo con i nuovi mezzi consegnati al ritmo di circa 150 carri, tra medi e pesanti, al mese, dalle fabbriche inglesi tra il maggio e il luglio di quell'anno. Alla fine del dicembre 1940 (ma a quel tempo la guerra aeronavale nel Mar Rosso era, come abbiamo visto, praticamente finita per esaurimento) seguì la 2nd *Armoured Division del British Army*. Persino il Sudan (che pure allineò, fino alla fine del dicembre 1940, la sola *Sudan Defence Force* (passata da 6.500 a 20.000 uomini durante la seconda metà di quell'anno) e la 5^a Divisione Indiana - completata a settembre - più elementi di un'altra divisione e due reggimenti di artiglieria inglesi, ricevette - fino al 10 dicembre di quell'anno - 701.000 tsl giunte via mare passando da Bab el Mandeb, saturando così il porto e il prospiciente ancoraggio.

Detto in altre parole, la capacità massima di sbarco e di movimentazione dei materiali affluiti nei porti della Libia (pari a circa 65.000 t mensili per tutto il corso del conflitto) era, comunque, 6,5 volte inferiore rispetto a quella di Suez nel 1940, per tacere del notevole potenziamento che quel porto sul Mar Rosso registrò dal 1941 in poi. Pertanto, come avrebbe più volte pazientemente spiegato, durante la primavera 1941, il generale Franz Halder, capo di Stato Maggiore dell'Esercito tedesco, al giovane e irruento generale Erwin Rommel, non esistevano, in tutta semplicità, le basi logistiche per una vittoria dell'Asse in Nordafrica. Al massimo si poteva sperare in una buona difesa tattica, eccezion fatta per un improvviso crollo verticale del morale britannico sul genere del collasso che travolse, il 21 marzo 1918, nel corso della cosiddetta *Kaiserschlacht*, la 5^a Armata inglese del generale Hubert Gough. Questa circostanza, in effetti, si verificò, dopo due anni di logoramento del *British Army*, nel giugno 1942, ma due divisioni del Commonwealth, la 9^a Australiana e la 1^a Sudafricana, in linea all'inizio di luglio a El Alamein, resistettero, nonostante tutto, lungo quella stretta riuscendo, alla fine, a vincere le prime tre, decisive giornate di quella nuova campagna.

... e porti

Come abbiamo visto non sarebbe stato mai possibile parlare, nel corso del 1940, di un blocco ermetico del Mar Rosso a opera delle forze aeronavali italiane. Fu possibile effettuare solo una guerriglia che si protrasse fino alla caduta di Assab, avvenuta l'11 giugno 1941.

Quest'attività di *Sea Denial* causò, come sempre accade in questi casi, perdite modeste, ma costrinse, non di meno, la *Royal Navy* e la *Royal Air Force* a mantenere fino all'ultimo, in zona, un imponente dispositivo aeronavale.

La vera chiave di tutto fu, però la doppia questione del tonnellaggio disponibile e della capacità di scarico del porto di Suez. I convogli, indispensabili per la protezione del traffico, implicano, infatti, una sensibile perdita della capacità di carico rispetto a quella ottimale da tempo di pace, basata come è sullo sfruttamento al meglio delle comunicazioni marittime. Si tratta di un valore costante stimato, prudenzialmente, in sede storica, tra il 10 e il 20% del totale.

Una fine anticipata, rispetto a quanto avvenne nella realtà, della guerriglia aeronavale italiana nel Mar Rosso avrebbe svincolato, di conseguenza, un'apprezzabile quantità di naviglio mercantile britannico o al suo servizio.

Come se non bastasse, quando Rommel lanciò la sua prima, inattesa offensiva in Libia, il 24 marzo 1941, erano fermi a Suez, in attesa di scaricare, oltre 150 mercantili appartenenti ai convogli

che avevano superato lo Stretto di Bab el Mandeb. In pratica due mesi di rinforzi che erano mancati al momento dell'esaurimento, per sfinimento degli uomini e dei mezzi, dell'offensiva britannica dell'inverno precedente arenatasi, infine, davanti al deserto della Sirte il precedente 9 febbraio 1941. La guerra in Africa e quella italiana fino al 1943 devono quindi molto alla sottovalutata campagna del Mar Rosso condotta con, inevitabilmente, poche forze dalla Regia Marina e dalla Regia Aeronautica.

Non è quindi un caso - una volta chiariti i termini della questione - che da parte inglese si sia preferito tacere e negare ciò che successe a quel tempo. Da che mondo è mondo il corretto apprezzamento del Potere Marittimo è privilegio di pochi. I segreti, in fin dei conti, sono tali proprio perché non vanno svelati. E i massimi segreti sono proprio quelli che circondano la natura decisiva dei traffici marittimi, in pace e in guerra, e l'importanza dei passaggi obbligati.

Eppure era tutto molto semplice e i britannici, popolo isolano e marinaro, sapevano bene, dai massimi vertici politici all'uomo della strada, i termini della questione e quale fosse la posta in gioco: la vita o la morte. Molto meno chiaro, allora e talvolta anche oggi, è - per contro - l'apprezzamento della situazione in Italia.

In effetti, per la primavera 1941 il perdurante *Mediterranean Stoppage* e le perdite subite nel frattempo (tra affondamenti e navi in riparazione) dalla flotta commerciale del Regno Unito erano già state tali e tante da far sì che il giorno stesso della conquista, l'8 aprile 1941, di Massaua, dopo quattro giorni di attacchi contro il settore Nord di quella Piazza, Churchill si affrettasse a scrivere al Presidente Roosevelt chiedendo un milione di tonnellate di naviglio statunitense per il Medio Oriente. E ciò nonostante fosse stato abolito, l'11 aprile 1941, il convogliamento nel Mar Rosso. Ora - sosteneva il Primo Ministro britannico - che il Mar Rosso non era più un teatro di guerra, il divieto imposto dalla legge di neutralità votata dal Senato statunitense nel 1939 nei confronti della navigazione mercantile americana in aree proclamate come zone di operazione dai belligeranti non aveva più ragione di essere. Pertanto Washington poteva autorizzare gli armatori ad accettare noleggi per quel milione di tonnellate di stazza lorda giudicato assolutamente necessario, da Londra, per poter continuare ad alimentare il fronte Medio Orientale. Tuttavia Roosevelt preferì aspettare la resa di Assab, "base" che pure era dotata di soli tre motoscafi ausiliari armati ingegnosamente con un siluro.

Poiché a maggio il ritardo in capo allo scarico dei mercantili a Suez ammontava ancora a due mesi, Londra pensò, il 14 di quel mese, come riportano gli AWD, di far mettere a terra i materiali destinati al fronte nordafricano a Port Sudan, così da facilitare le operazioni portuali in Egitto. Si trattava, ancora una volta, di un'idea irrealizzabile di origine politica o, peggio ancora, romantica, per via delle piccole dimensioni di quello scalo, il quale era in grado di scaricare soltanto 50 veicoli smontati al giorno rispetto ai 100 di Suez.

Nel frattempo continuava la resistenza del Duca d'Aosta sull'Amba Alagi, posizione definita dai Diari dell'Ammiragliato come una sorta di Rocca di Gibilterra (*"The Massif of Amba Alagi stands up like Rock of Gibraltar, the Duke D'Aosta, himself a resolute fighter"*), e questo nonostante la *"day after day by vigorous offensive action"* delle truppe indiane e sudafricane. La resa avvenne soltanto il 17 maggio, dopo due settimane di lotta, con l'onore delle armi da parte dei britannici. Tra gli italiani che sfilarono ci fu anche un plotone di marinai provenienti da Assab, i quali avevano difeso validamente, con le loro mitragliere antiaerei da 13,2 mm, quella posizione conseguendo almeno un abbattimento confermato.

Soltanto dopo che Assab fu presa *"by force"*, l'11 giugno 1941 mediante un'operazione anfibia condotta all'alba da un convoglio d'invasione dotato di moderni mezzi da sbarco e protetto, dal

mare, dall'incrociatore *Dido* in compagnia degli avvisi *Clive* e *Indus* e della nave scorta ausiliaria *Chakdina* superando la resistenza, a fucilate, opposta fino al pomeriggio da 250 marinai italiani, la partita si chiuse e Washington diede il via, tre giorni dopo, alla partenza alla volta di Suez dei primi piroscafi statunitensi. (6)

I mercantili americani entrarono così, poco prima della fine di luglio 1941, nel Mar Rosso, come confermò anche l'intelligence di Supermarina. I nuovi arrivati fecero subito disperare gli inglesi, in quanto trasmettevano in chiaro via radio e senza censure lasciando, per di più, accese tutte le luci, come riportano gli AWD alla data del 23 luglio 1941. Fu soltanto il 16 settembre che gli inglesi ottennero, a furia di cortesi insistenze, l'oscuramento di quei bastimenti.

Tra il 22 agosto e il 2 settembre (sempre sulla base dei Diari dell'Ammiragliato) i Comandi delle Indie Orientali e del Mediterraneo comunicarono a Londra quante navi americane erano passate per il Mar Rosso in luglio e in agosto: rispettivamente 21 e 16. Un altro motivo di disappunto per gli inglesi fu il fatto, subito denunciato, sia pure senza successo, che i piroscafi e le motonavi statunitensi destinavano un notevole spazio nelle loro stive alle esportazioni di beni commerciali di cui gli abitanti del Medio Oriente erano rimasti privi dall'inizio del conflitto nel 1939, anziché dedicarsi ai soli interessi del bisognoso *British Army*.

In realtà quanto era stato riferito da Londra in America dopo la caduta di Assab non era del tutto vero. Gli AWD riportano, infatti, il 24 giugno 1941, che soltanto quel giorno era stata occupata l'isola di Atma, davanti a quell'ultimo porto italiano in Africa Orientale, prendendo per l'occasione quattro prigionieri. Il personale di quella stazione di vedetta aveva distrutto, in precedenza, le ottiche del faro e sabotato le tre mitragliere di piccolo calibro di cui disponeva, armi definite, con una certa esagerazione dai conquistatori di quello che fu l'ultima posizione della Regia Marina in AOI: "*Three five point nine C. D. guns*", ovvero una batteria costiera da 149 mm.

Nessuno ha mai saputo di quell'ultimo avamposto, e sia quindi reso onore, oggi, a quegli uomini.

NOTE

(1) Marc'Antonio Bragadin, "I siluri italiani nella Seconda guerra mondiale", *Rivista Marittima*, agosto-settembre 1980, p. 91.

(2) <https://www.ibiblio.org/hyperwar/UN/India/RIN/RIN-4.html>

(3) I britannici, dopo aver aperto un varco per poter entrare, via mare, a Massaua, cercarono di recuperare alcune tra le navi italiane e tedesche autoaffondate laggiù. La prima fu la cisterna *Giove*, risolleata dal fondo nel luglio 1941 e tornata in servizio dopo quasi due anni di lavori nel piccolo e poco attrezzato arsenale di Bombay. In seguito, come vedremo, la messa fuori combattimento del moderno posareti britannico *Protector*, a bordo del quale andò perduto l'unico parco di salvataggio inglese per lavori subacquei esistente tra l'Inghilterra e Hong-Kong compromise ogni speranza di recupero. Neppure il successivo arrivo degli statunitensi, chiamati per liberare dai relitti il porto di Massaua, permise agli anglosassoni di rimettere in servizio altre navi mercantili italiane andate perdute in Eritrea.

(4) Emilio Faldella, "Guerra in Marmarica", *Storia Illustrata*, dicembre 1970, pp. 68-69. Valerio Naglieri, *Carri armati nel deserto*, Albertelli, Parma, 1972, p. 17.

(5) Kevin Smith, *Conflict over Convoys*, Cambridge University Press, Cambridge, 1996, pp. 158-163 e K. D. D. Henderson Reviewed work(s), "The Sudan and the Abyssinian Campaign", *Journal of the Royal African Society*, Vol. 42, No. 166 (Jan. 1943), "...supplies vital to the needs of the civil population could no longer use the Red Sea route".

(6) Gli ADW riportano, il 23 giugno 1941, una richiesta di chiarimenti avanzata da Londra all'ammiraglio Cunningham in merito a un episodio che aveva causato, in Svizzera, una protesta diplomatica italiana a fronte di un'avvenuta violazione della Convenzione di Ginevra. Risultava, infatti, che il Capitano di vascello Guglielmo Bolla, comandante della piazza di Assab e catturato l'11 giugno 1941 in occasione della caduta di quella cittadina, fosse stato fatto salire con la forza a bordo dell'avviso *Indus* inviato a riconoscere quella baia. Lo scopo di quest'iniziativa era quello d'indurlo a rivelare la posizione degli sbarramenti minati che avevano causato la perdita, il 30 aprile, dell'incrociatore ausiliario indiano *Parvati*. Come se non bastasse, dalla relazione depositata in Svizzera risultava che a Bolla era stato altresì comunicato che, se non avesse parlato, la stessa traversata sarebbe stata fatta fare, il giorno dopo, ai prigionieri italiani presi l'11 giugno. Il comandante Bolla non parlò e si riservò di denunciare l'accaduto agli Stati Uniti, potenza protettrice degli interessi italiani in Africa Orientale. Alla fine, per togliersi dall'imbarazzo, gli inglesi liberarono il comandante Bolla rimandandolo, nell'aprile 1943, in Italia, dove fu nominato rappresentante della Marina nella Commissione interministeriale per i prigionieri di guerra.

CAPITOLO X

1941 – 1943: LA GUERRA CONTINUA



Bordeaux, 31 maggio 1941. Il sommergibile *Guglielmotti* appena arrivato da Massaua. (USMM)

Il 1° giugno 1941 non portò alla fine delle attività navali italiane Nel Mar Rosso. La resistenza clandestina in Africa Orientale consistette, infatti, oltre che in una vivace guerriglia protratta, su larga scala, fino alla fine del 1942, in alcune attività terrestri che oggi chiameremmo di “*Stay Behind*”, ovvero spionaggio e sabotaggio. Quelle a cura di elementi del Regio Esercito e del Regio Corpo Truppe Coloniali sorsero, praticamente, su base spontanea e agirono indipendentemente l’una dall’altra con maggiore o minore efficacia.

Quella della Regia Marina operò prendendo le mosse dall’opera del Capitano di fregata Paolo Aloisi il quale, secondo la motivazione della Medaglia d’argento concessagli nel 1958: “...organizzava attività clandestina riunendo intorno a sé coloro che volontariamente decidevano di contrastare l’attività del vincitore occupante con azioni di sabotaggio e di contribuire a fornire notizie alle Autorità metropolitane. Nella sua azione manteneva salda la compagine dei gregari ed affrontava deliberatamente rischi di ogni specie...”. L’asciutto testo ministeriale non può naturalmente descrivere la diffusa popolarità di Aloisi e della sua organizzazione nell’ambito della comunità italiana in AOI. La sua fama fu ben presto intessuta di vere e proprie leggende sullo stile della Primula rossa. È un fatto che la rete in parola era sorta spontaneamente con elementi della Regia Marina, nazionali ed ascari, sfuggiti alla prigionia dopo che gli inglesi avevano facilmente neutralizzato, nel giro di poche settimane, un’apposita organizzazione post-invasione messa in piedi dal SIM, il Servizio Informazioni Militari del Regio Esercito. L’attività clandestina di Aloisi, il quale era, in un certo senso, figlio d’arte visto che suo zio, l’allora Capitano di corvetta Pompeo Aloisi, aveva diretto il celebre trafugamento dei documenti del consolato austriaco di Zurigo del 25 febbraio 1917, fu ricca di episodi clamorosi, come la spettacolare distruzione del maggiore deposito di munizioni di Addis Abeba, operazione eseguita, materialmente, dalla dottoressa Rosa Costanza Dainelli grazie alle particolari doti atletiche di costei. Né mancarono due rocambolesche fughe sfuggendo, la prima volta, dalle mani dell’*Intelligence Corps* britannico indossando una divisa inglese, grazie al proprio fenotipo fisico, alto e biondo, piuttosto sull’anglosassone.

L’attività di Aloisi e dei suoi uomini proseguì, soprattutto nel campo informativo, fino all’armistizio dell’8 settembre 1943, riuscendo sempre ad assicurare l’efficienza del Servizio e dei collegamenti a mezzo di corrieri in contatto col Mozambico. In seguito, d’ordine del Capo di Stato Maggiore della Marina, l’ammiraglio Raffaele de Courten, Aloisi, sempre secondo la precedentemente ricordata motivazione della Medaglia d’Argento: “... Dopo l’armistizio rivelava lealmente all’avversario l’attività svolta ai suoi danni e rinunciava alla libertà concessagli per seguire in



Assab, primavera 1941. Un motoscafo GIS per inseguimento siluri armato con un'arma da 450 mm che poteva essere lanciata da uno scivolo. (*Rivista Marittima*)

campo di prigionia la sorte dei suoi gregari". Fu liberato nel 1944 su richiesta degli statunitensi per elaborare un piano contro la flotta giapponese da attaccare, dentro la baia di Tokyo, mediante un nuovo tipo di mezzo d'assalto di sua invenzione dopo che lo stesso Aloisi aveva curato, nel 1939, alla messa in piedi, a Spezia, della Sezione speciale della I Flottiglia MAS ribattezzata, nel marzo 1941, X Flottiglia MAS.

Tra i successi della Rete Aloisi evidenziati dai Diari dell'Ammiragliato figura il fallito tentativo, avviato dagli inglesi a Bombay il 10 settembre 1941, di far passare, di volta in volta, la vecchia ex corazzata e ora nave bersaglio *Centurion*, opportunamente camuffata, in un primo momento per la modernissima nave da battaglia *Anson* e, in seguito, una volta ridipinta e modificate le false sovrastrutture in legno, per il *Malaya*, mandandola su e giù, attraverso l'Oceano Indiano, sotto l'una e l'altra veste a seconda dei casi. Ciò allo scopo di ingannare i giapponesi, facendo credere loro la presenza nell'Oceano indiano di ben due corazzate inglesi, in realtà, presenti in Atlantico. Un inganno concepito a tavolino in vista di una guerra contro Tokyo che Londra dava per inevitabile e, anzi, auspicabile, allo scopo di coinvolgere - finalmente - gli Stati Uniti contro l'Asse. Il 16 novembre 1941, però, l'ammiraglio Cunningham comunicò, sempre secondo gli AWD, che: "... *disguise is understood to have been penetrated in Red Sea and information has no doubt been passed on to Japanese*" la rete di Aloisi aveva funzionato bene secondo il parere (diciamo così, sportivo) degli stessi inglesi.

Gli stessi AWD registrano, per contro, un punto a favore dei britannici il 25 giugno 1942, quando la *Royal Navy* catturò nel Mar Rosso, dopo mesi di caccia, il peschereccio *Aretusa*, ultima nave italiana nel Mar Rosso, rivenendo a bordo documenti giudicati interessanti.



Suez, ottobre 1940. Truppe australiane appena arrivate in Egitto. (Australian War Memorial)

I pericoli nel Mar Rosso, tuttavia, non si limitavano a queste vicende. Il 17 settembre 1941 affondò, infatti, su una mina italiana, il rimorchiatore di salvataggio *Tai Koo*, appena arrivato da Hong Kong. Si trattò di una vicenda, ben presto comunicata da Aloisi a Roma, tanto più grave in quanto quell'unità era l'ultima nave, al di fuori delle acque delle isole britanniche, attrezzata per i lavori subacquei.

L'11 agosto 1941, infatti, il posareti *Protector*, nave con a bordo l'unico parco di salvataggio della *Royal Navy* nel Mediterraneo, era stato silurato da un S.79 italiano, venendo infine riparato, dal modesto (e sempre sovraccarico di lavoro) arsenale di Bombay appena nel 1945. (1) La *Mediterranean Fleet* perse, così, qualsiasi capacità di lavori subacquei fino all'inizio del 1943, quando arrivò, dal Sudafrica, un nuovo bastimento appositamente attrezzato, il *Gamtoos*, le cui officine erano nelle mani di personale delle ferrovie di quel paese, tutti volontari ricchi di buona volontà, ma - inevitabilmente - inesperti quando si trattava di navi.

La perdita del *Tai Koo* (cui si aggiunse, sembra per la stessa causa, quella del rimorchiatore *St. Sampson* affondato il 7 marzo 1942) costrinse, inoltre, i britannici a rivolgersi agli statunitensi per poter dare finalmente inizio ai lavori di recupero del naviglio mercantile italiano autoaffondato a Massaua. Quel rimorchiatore di salvataggio inviato appositamente da Hong Kong avrebbe dovuto, sempre secondo gli AWD redatti in occasione della sua perdita: "... was engaged in salving

enemy merchant ships scuttled at Massawa”, ma: “*This regrettable loss means a setback to salvage operations at Massawa where many valuable prizes still lie in shallow water*”.

Gli americani, battendo formalmente bandiera mercantile e neutrale, arrivarono, dopo un lungo viaggio, nel dicembre 1941 dandosi immediatamente da fare.

La loro presenza, però, venne considerata un danno in quanto, secondo quanto riportato dagli AWD il 18 luglio 1942, in Eritrea gli italiani erano giudicati indispensabili dagli statunitensi, con cui lavoravano fianco a fianco, con tutte le conseguenze, negative, che ciò comportava in termini sia, a lungo termine, politici sia, nell'immediato, di sicurezza.

Dopo l'arrivo in Eritrea, il 4 aprile 1942, di un bacino galleggiante (di costruzione italiana) preso dai britannici nel Golfo Persico otto mesi prima, il 23 maggio di quello stesso anno i rimorchiatori da salvataggio americani recuperarono dal fondo il bacino galleggiante di Massaua, dato per riparato, infine, il 14 luglio 1942. La *Royal Navy* decise di ricorrere immediatamente a quel mezzo di lavoro inviando laggiù, uno alla volta, gli incrociatori leggeri di base ad Haifa per eseguire alcune urgenti riparazioni. La prima unità, il *Dido*, fu immessa nel bacino di Massaua il 17 agosto. Tornata nel Mediterraneo, dovette però essere inviata, già la prima settimana di settembre, ad Alessandria per un nuovo, breve ciclo di lavori causato, come risulta dal giornale di chiesuola di quell'incrociatore, per alcuni sabotaggi effettuati dalle maestranze italiane ed eritree.

Al gemello *Cleopatra* andò peggio. Il 6 settembre l'incrociatore fu infatti danneggiato quando le taccate del bacino cedettero improvvisamente (“*Some damage was caused when ship slipped off blocks*”), costringendo quella nave a prolungare di oltre un mese il ciclo di grandi lavori previsto inizialmente. La causa di quell'incidente fu individuata in un ennesimo sabotaggio a opera di lavoratori italiani impiegati a Massaua.

Anche l'affondamento, il 3 novembre 1942, del piccolo rimorchiatore *Baia* 35 tonnellate) recuperato dagli americani a Massaua e in corso di rimorchio a Mombasa, fu attribuita, quantomeno in un primo momento, a sabotaggio da parte del nemico,

Va invece attribuita a una tempesta la perdita, il 26 ottobre 1943, del rimorchiatore inglese *Tientsin* davanti a Massaua.

NOTE

(1) Nel tentativo, fallito proprio per merito della rete di Aloisi, di nascondere la messa fuori servizio del *Protector*, gli inglesi attribuirono, per il seguito, a quell'unità il nome, fittizio, di *Confederate*, come emerge dagli ADW alla data del 17 settembre 1941.

CONCLUSIONE



Suez, ottobre 1940. Carri armati medi inglesi appena messi a terra. Sullo sfondo l'incrociatore pesante *York*. La necessità di ricorrere ai convogli nel Mar Rosso fu un collo di bottiglia che rallentò e diluì l'afflusso dei rinforzi britannici, intasando lo scalo di Suez e compromettendo sia la campagna nel deserto dell'inverno 1940-41 sia la Guerra di Grecia, non essendo pervenuti in tempo i proiettili di artiglieria promessi da Londra all'Esercito Ellenico nel novembre 1940.

La Marina è, tradizionalmente, nemica della retorica. Lasciamo parlare, pertanto, le cifre.

Le perdite mercantili di navi britanniche o al loro servizio ammontarono, tra l'11 giugno 1940 e la caduta di Massaua, a 5.226.228 tonnellate di stazza lorda. Nel corso di quel medesimo arco di tempo i cantieri britannici e imperiali costruirono poco meno di 800.000 tsl. Né c'era da contare su ulteriori acquisti di vecchi piroscafi statunitensi, essendosi l'offerta in quel senso esaurita dopo circa un milione di tonnellate comprate, a peso d'oro, durante l'inverno 1939-40.

La necessità di ricorrere alla Rotta del Capo e il rallentamento imposto dai convogli nel Mar Rosso compromisero, inoltre, l'arrivo in tempo delle munizioni per le artiglierie dell'Esercito ellenico acquistate negli Stati Uniti nel gennaio 1941, non potendo il Regno Unito fornire il materiale in parola né, tantomeno, spedirlo attraverso il Mediterraneo. Il Gruppo di armate greco in Albania fu così costretto a ritirarsi e a tornare in patria in occasione dell'ultima offensiva italiana scatenata il 12 aprile 1941 abbandonando sotto l'incalzare delle Armate italiane IX e XI, 567 dei 900 cannoni schierati dall'Esercito ellenico in Albania, per tacere di circa 71.000 fucili, 2.240 tra fucili mitragliatori e mitragliatrici e di 321 mortai. (1) Pertanto solo pochi cannoni della Grande Guerra di provenienza americana, col relativo munizionamento, furono messi a terra, infine, a Creta, essendo passati dal Mar Rosso al Mediterraneo fuori tempo massimo.

Il ritardo di due mesi accumulato a Suez nel corso del 1940 (e non smaltito prima dell'estate 1941 in seguito all'inevitabilmente non rapido potenziamento degli scali di un Paese, l'Egitto, a quel tempo poco industrializzato) fece sì che (conviene ripeterlo) quando la *Western Desert Force* inglese arrivò, il 9 febbraio 1941, a El Agheila per fermarsi laggiù esausta, logora e priva di fiato, i materiali ch'essa aspettava erano ancora nelle stive dei mercantili arrivati a dicembre. Unica eccezione i carri armati della 2^a Divisione corazzata, scaricati in tutta fretta per sostituire i mezzi andati perduti nel dicembre 1940 a Sidi el Barrani e all'inizio dell'anno a Bardia, senza - però - il relativo supporto logistico e le officine al seguito. Il doppio risultato di questa scelta, imposta dalla strozzatura del Mar Rosso, fu di lasciare per strada tutti quei mezzi corazzati in seguito a guasti vari e di perdere, in aprile, l'intera divisione (riequipaggiata, nel frattempo, con carri medi italiani di preda bellica in pessime condizioni di efficienza). Quella grande unità non fu mai più ricostituita, avendo perduto, in quell'occasione, tutto il personale.

Quando Rommel lanciò, il 24 marzo 1941, contro tutti i manuali e le aspettative generali, la propria prima offensiva con le divisioni 5^a Leggera tedesca, Ariete e Brescia, L'ex *Western Desert Force*, ora XIII Corps su tre divisioni, era priva di tutto quello di cui aveva bisogno in quanto gli attesi rifornimenti dal Regno Unito erano sì giunti in Egitto per l'epoca della presa di Tobruch (22 gennaio

1941) ma attendevano ancora di essere posati sulle bettoline e i moli di Suez. Sempre, quindi, una conseguenza dell'intasamento, puntualmente lamentato dagli inglesi, degli scali per via del rallentamento generale provocato dai convogli. Questi, infatti, sono condannati a procedere alla velocità, al massimo, della nave più lenta e a percorrere rotte lunghe e complicate salvo saturare, all'arrivo, i mezzi portuali disponibili, a partire dagli insostituibili rimorchiatori. E non c'è nulla di più lento del trasferimento di un rimorchiatore, di un cisternino e di una bettolina dalla Gran Bretagna al Medio Oriente. Un anno, ad andar bene, tra mare e tempo buono assicurato (di tanto in tanto) per quelle unità dal bordo libero così basso e pochi nodi per volta. Né era possibile, date le loro dimensioni, trasportarle come carico in coperta, fatta eccezione per poche e piccole imbarcazioni portuali.

La situazione non era migliorata all'epoca dell'ultima offensiva puramente "inglese" (ovvero con risorse pagate dal solo Regno Unito e non ricevute, in prestito, dai politicamente ed economicamente esigenti americani): Battleaxe. Quando quella battaglia, sulla quale Churchill aveva puntato anche la camicia (2), iniziò, il 15 giugno 1941, per poi esaurirsi, entro due giorni, davanti ai pezzi da 100/17 dei tre gruppi motorizzati ("Emanuele Filiberto Testa di ferro", "Amedeo d'Aosta" ed "Eugenio di Savoia") del Reggimento Artiglieria a cavallo del Regio Esercito davanti al Passo Halfaya (*Hellfire Pass* secondo i britannici) (3) nessun mercantile statunitense era ancora non si dice arrivato, ma neppure partito per il Mar Rosso.

Una chiara lezione, quindi, di quanto possa influire, anche in capo alla massima superpotenza (come era, a quel tempo, l'Impero britannico) un'efficace guerriglia aeronavale attraverso un passaggio obbligato (choke point, per chi non può fare a meno dell'inglese).

Al di là del valore, della perizia e dei sacrifici degli uomini della Regia Marina e della Regia Aeronautica in Africa Orientale nel 1940-41 e (clandestinamente) durante i due anni successivi, tutto ciò rappresenta una lezione da non dimenticare.

* * *

Oggi i giornali e la televisione parlano, spesso, dei rischi legati alle attuali minacce alla navigazione nel Mar Rosso. Facendo finalmente, un paio di conti si scopre, talvolta con meraviglia, che il lavoro italiano viaggia sul mare e che attraverso il Canale di Suez passa oltre il 40% dell'import ed export nostrano.

Per fortuna la Marina Militare queste cose le conosce, da sempre, benissimo. Giocò, con successo, all'attacco in occasione della campagna del 1940-1941. Lo fa, con le sue navi e i loro equipaggi, oggi e continuerà così domani e nel futuro, prossimo e anteriore.

E dovrà farlo sulla base dell'esempio dimenticato (e volutamente misconosciuto da chi aveva il legittimo interesse, a quel tempo e in seguito, di mettere tutto a tacere) di quegli anni - non poi così lontani - con spirito Interforze, ovvero in base all'unica strategia corretta e che serve davvero.

NOTE

(1) NARA, Fondo Documenti Comando Supremo, T-821, Rotolo 249, fotogramma 1040.

(2) A questo stesso scopo il Primo Ministro inglese insistette per dar corso all'Operazione *Tiger*, ovvero il passaggio attraverso il Mediterraneo di un convoglio veloce carico di carri armati e caccia Hurricane per l'Egitto. Favoriti dal maltempo, quattro dei cinque mercantili arrivarono a destinazione. Da allora il Canale di Sicilia sarebbe rimasto chiuso al traffico britannico diretto verso il Medio Oriente per i successivi 24 mesi, ma quello sforzo si rivelò inutile ai fini dell'attesa offensiva britannica. I carri e gli aerei da caccia imbarcati erano stati stivati, infatti, in gran fretta, dimenticando di fornire loro gli indispensabili filtri antisabbia, pervenuti infine, per via aerea o passando lungo la rotta del Capo, troppo tardi per partecipare in numero sufficiente all'Operazione *Battleaxe*.

(3) Quel giorno non c'erano, all'Halfaya, cannoni tedeschi, né da 50 né da 88 mm. Lucio Ceva, *Africa Settentrionale 1940-1943*, Bonacci, Roma 1982, pagine 25-26.

BIBLIOGRAFIA

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Fondo Documenti senza classifica, Monografie, Busta 6, sottofascicolo 16, Studio dell'Ammiraglio Guido Po dal titolo "La collaborazione della Regia Marina nelle operazioni in A.O.I. (1940-1941)"

Diario storico del mese di giugno 1940 del Comando Aeronautica AOI, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare (è il solo mese giunto, da Addis Abeba a Roma, fino a noi)

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma. Fondo Supermarina, Diari

Naval Historical Society of Australia (NSW) Archives, HMAS *Hobarth* I, *Parramatta* e *Yarra* I file

Arnold Hague Convoy Database – ConvoyWeb <http://www.convoyweb.org.uk/hague/>

Admiralty *The War At Sea. Preliminary Narrative*, 1945. Dattiloscritto conservato nel Department of Printed Books dell'Imperial War Museum di Londra

TNA CAB 80/28 War Cabinet Secret *Weekly Résumé* annate 1940 e 1941

TNA, WO 169/2616, War Office Diaries, Headquarters, PS Area, 31 July 1941

His Majesty Stationary Office, *British Merchant Vessels Lost or Damaged by Enemy Action during Second World War*, 1947

Donald A Bertke, Gordon Smith e Don Kindell, *World War II Sea War, Volume 3: The Royal Navy is Bloodied in the Mediterranean*, Bertke Publications, Dayton, Ohio, 2009

Howard R. Christie, *Fallen Eagles, The Italian 10th Army in the Opening Campaign in the Western Desert, June 1940 – December 1940*, Fort Leavenworth, Kansas, 1999



PERIODICO

PROPRIETARIO



MINISTERO
DELLA DIFESA

EDITORE DIFESA SERVIZI SPA
SMM 3° REPARTO

DIREZIONE E REDAZIONE
Via Taormina, 4 - 00135 Roma
Tel. +39 06 36807248-54
Fax +39 06 36807249
rivistamarittima@marina.difesa.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Contrammiraglio Daniele Sapienza

REDAZIONE
Guardiamarina Giorgio Carosella
Sottocapo Scelto Luigi Di Russo
Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA
Primo luogotenente Riccardo Gonizzi
Assistente amministrativo Gaetano Lanzo

UFFICIO ABBONAMENTI E SERVIZIO CLIENTI
Primo luogotenente Carmelo Sciortino
Tel. + 39 06 36807251/12
rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

SEGRETERIA AMMINISTRATIVA
Tel. + 39 06 36807257

REGISTRAZIONE TRIBUNALE CIVILE DI ROMA
N. 267 - 31 luglio 1948
Codice fiscale 80234970582 -
Partita IVA 02135411003
ISSN 0035-6964

FOTOLITO E STAMPA
STR PRESS Srl
Piazza Cola di Rienzo, 85 - 00192 Roma
Tel. + 39 06 36004142 - info@essetr.it

COMITATO CONSULTIVO

Contrammiraglio Enrico Vignola
Presidente del Centro Studi Internazionali Andrea Margelletti

COMITATO SCIENTIFICO DELLA RIVISTA MARITTIMA

Prof. Antonello BIAGINI, Ambasciatore Paolo CASARDI,
Prof. Danilo CECCARELLI MOROLLI, Prof. Piero CIMBOLLI
SPAGNESI, Prof. Massimo DE LEONARDIS, Prof. Marco
GEMIGNANI, A.S. (ris) Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE

COMITATO EDITORIALE DELLA RIVISTA MARITTIMA

C.A. (aus) Gianluca BUCCILLI, Prof. Avv. Simone BUDELLI,
A.S. (ris) Roberto CAMERINI, C.A. (ris) Francesco CHIAPPETTA,
C.A. (ris) Michele COSENTINO, C.V. (ris) Sergio MURA,
Prof.ssa Fiammetta SALMONI, Prof.ssa Margherita
SCOGNAMIGLIO, Prof. Tommaso VALENTINI,
Prof. Avv. Alessandro ZAMPONE

Gli articoli sono soggetti a peer review double blind



MARINA
MILITARE



Supplemento 1/2026
Rivista Marittima