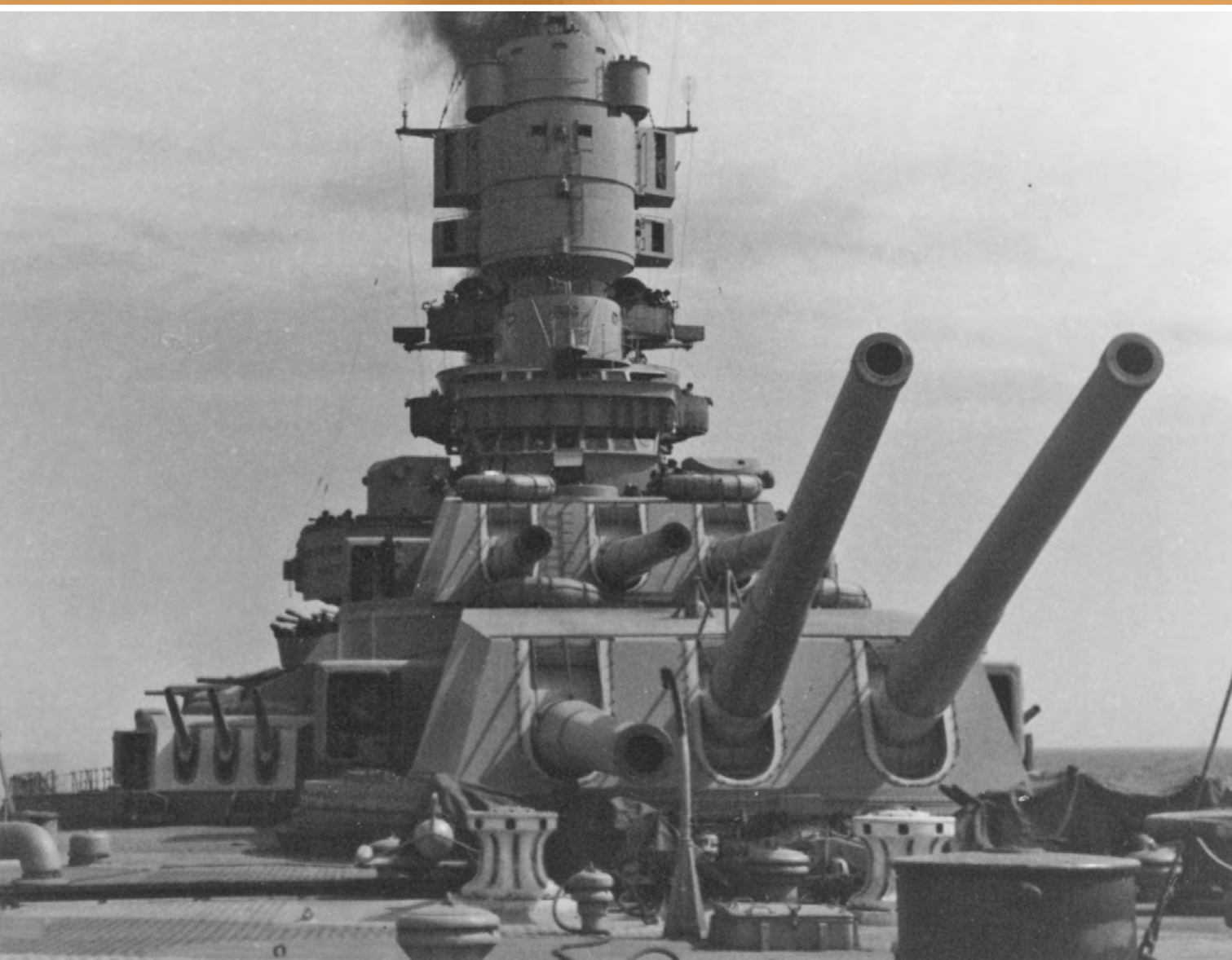


Enrico Cernuschi

A colpi di cannone

Tomo I

“Il duello europeo nel Mediterraneo,
giugno 1940 - giugno 1941”



Supplemento Ottobre 2022
RIVISTA MARITTIMA

A colpi di cannone

Tomo I

“Il duello europeo nel Mediterraneo,
giugno 1940 - giugno 1941”



UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

Contrammiraglio ANTONELLO DE RENZIS SONNINO, Capo dell'Ufficio

RIVISTA MARITTIMA

Capitano di vascello DANIELE SAPIENZA, Direttore responsabile

Capitano di fregata GINO LANZARA, Capo Redattore

Guardiamarina GIORGIO CAROSELLA, Redazione, Art Director

Sottocapo scelto LUIGI DI RUSSO, Redazione

Copyright © 2022

Questo Supplemento è dedicato al Secondo Capo Scelto QS Gianlorenzo Pesola, eccezionale e sensibile collaboratore dell'autore e della *Rivista Marittima*.

"I sottufficiali sono la spina dorsale del mio Esercito", Federico il Grande, Leuthen, 5 dicembre 1757"

INDICE

<i>Presentazione</i> del Direttore responsabile - Capitano di vascello Daniele Sapienza	5
<i>Introduzione</i>	7
<i>CAPITOLO I</i> - Gli avversari	13
<i>CAPITOLO II</i> - L'apertura delle ostilità	33
<i>CAPITOLO III</i> - Mers-el-Kébir	45
<i>CAPITOLO IV</i> - Punta Stilo	57
<i>CAPITOLO V</i> - La guerra parallela	79
<i>CAPITOLO VI</i> - L'intervento tedesco	109
<i>Indice cronologico delle azioni navali</i>	137

Romeo Bernotti (1), uno dei massimi pensatori marittimi e navali italiani, nel suo ultimo libro ricordava significativamente: «(...) molti uomini pratici si vantano di ignorare la storia, perché i fatti non si ripetono mai allo stesso modo. Io sostenevo, invece (e ancora così penso) che occorresse abituarsi a riflettere sulla storia delle condizioni strategiche per acquisire l'abitudine a ragionare nei casi concreti» (2). Con lo stesso spirito “bernottiano”, la *Rivista Marittima* è lieta di presentare questo corposo supplemento: «*A colpi di cannone - Mediterraneo e Mar Rosso, 1940-45: storia di 700 azioni navali di superficie*» a firma di un Autore, ormai storico della testata: Enrico Cernuschi, che certamente è ben noto ai lettori della *Rivista Marittima* per la sua vasta produzione editoriale (articoli, saggi e monografie inerenti alla storia navale). Tale cospicua attività editoriale, in alcuni casi ha suscitato dibattiti anche aspri tra gli addetti ai lavori. Certamente egli possiede un attaccamento ed una passione verso la Marina Militare davvero notevoli (le radici di ciò risalgono a un lontano passato debito di riconoscenza, dove la Marina ha avuto un ruolo determinante e vitale nel vissuto personale familiare, e che lasciamo eventualmente all'Autore la libertà di ricordarlo in qualche suo futuro scritto) e proprio per questo è stato a volte considerato, erroneamente, come uno “storico di parte”. Ebbene in realtà si è del parere che la “*tifoseria interiore*”, che effettivamente traspare nei suoi scritti, non abbia mai impedito, nella sostanza ultima, una lucida e imparziale analisi storica, con particolare riferimento alla lotta nel Mediterraneo nella Seconda Guerra Mondiale, scevra da pregiudizi di sorta e soprattutto mai rivolta contro qualcuno (ad esempio la *Royal Navy*), bensì tesa ad esaltare nella giusta luce e verità i vari antagonisti, così da meritare tutti i contendenti, nella asprissima e combattuta lotta, il plauso del servizio, dell'onore e del merito vicendevoli. Se non fosse così, la vittoria anglo-americana in Mediterraneo sarebbe stata ben poca cosa e non giustificerebbe l'enorme impegno di risorse e di mezzi profusi e purtroppo la perdita di innumerevoli preziose vite umane da entrambe le parti. Fatte queste doverose premesse, lo scritto che ci accingiamo a presentare ci appare significativo per tre motivi che si ritengono rilevanti e che parimenti sostanziano ulteriormente il convincimento sopra espresso. Un primo motivo è che il corposo studio dell'Autore si caratterizza non solo per una completa e accurata disamina delle azioni e degli scontri di superficie in Mediterraneo, ma anche per un consistente corredo strategico di riferimento che accompagna, significandole e giustificandole, le varie fasi che si sono succedute. Sono varie le riflessioni che naturalmente sorgono e che “*seguono nella scia*” le riflessioni dei “*casi concreti*” del presente. Si tratta cioè di un supplemento che oltre ad affascinare ci abitua a riflettere, come sosteneva Bernotti, sulla storia delle condizioni strategiche di riferimento. Un'abitudine che è bene non tralasciare, soprattutto se pensiamo a quanto le condizioni strategiche di riferimento influenzino tutt'oggi la geostrategia e la geoeconomia, non solo in Mediterraneo. Un secondo motivo è dato dal fatto che “La battaglia del Mediterraneo 1940 – 1945” fu davvero un'acerrimo e quanto mai impegnativo combattimento, senza esclusione di colpi, condotto sul mare per tutti i contendenti. Il Lettore non potrà solo che avvedersi del livello dello sforzo profuso, delle capacità belliche espresse, della motivazione e della tenacia degli

uomini che si affrontarono a bordo delle corazzate, degli incrociatori, dei cacciatorpediniere, sulle motosiluranti di giorno e di notte. Punta Stilo, Capo Spada, Taranto, Gaudio, Matapan, Capo Teulada, Baia di Suda, Alessandria d'Egitto, Malta, Gibilterra, la Prima battaglia della Sirte, la Seconda battaglia della Sirte, le battaglie di Pantelleria, Mezzo Giugno e di Mezzo Agosto... sono nomi di località e di azioni che dobbiamo conoscere, onorare e ricordare per il valore espresso da parte di tutti, per il sacrificio degli uomini che nello spirito di servizio obbedirono in armi il proprio Paese. Ci furono anche innumerevoli piccoli scontri che (come scrive l'A. nell'Introduzione): «*furono azioni affidate, come in ogni guerriglia navale, all'iniziativa di giovani ufficiali dall'animo gigante in grado, talvolta, di conseguire successi clamorosi, ma sempre e comunque rivelatisi capaci di guidare la propria gente, da loro bene addestrata, a combattere confronti impossibili*». Il diuturno impegno fu assolto ogni giorno e ogni notte secondo i valori e l'etica che ancora oggi contraddistinguono l'operare degli uomini e delle donne della Marina Militare: obbedienza, patria e onore! Infine, mi preme sottolineare un terzo e ultimo punto. Per il lettore appassionato di storia navale il presente saggio riveste carattere esegetico e didattico, in quanto viene racchiusa in un unico testo la sequela degli scontri e delle azioni avvenute in quel teatro strategico della seconda guerra mondiale che fu il Mediterraneo. Non è cosa banale poiché l'ampiezza del teatro stesso, il numero degli scontri, la similitudine e la ripetizione delle azioni offensive e difensive non facilita il chiaro dispiegamento degli avvenimenti che invece grazie al presente testo è possibile ordinare mentalmente e contestualizzare.

Ci sia infine concesso di chiudere la presentazione con un auspicio e con esso una ultima nota in margine introduttiva. L'auspicio è che questo supplemento sia letto dal maggior numero possibile di lettori e, in particolare, se ne raccomanda la lettura agli Ufficiali, Sottufficiali e Graduati della Marina Militare che per primi devono conoscere il passato della Forza Armata. Infine, si denota, con piacere, ma non è affatto scontato, che si tratta davvero di una lettura scorrevole, avvincente e affascinante, che riflette uno spirito di bellezza. In sintesi la presente monografia è un ottimo strumento anche per comprendere e mai dimenticare la nostra storia navale, le nostre tradizioni, le gesta di chi ci ha preceduti.

*Il direttore responsabile
Capitano di vascello Daniele Sapienza*

NOTE

(1) Romeo Bernotti (1877-1974); egli fu ammiraglio e teorico dell'allora Regia Marina, sostenendo – tra l'altro – l'importanza dell'aviazione navale e della costruzione delle portaerei. Nominato Senatore del Regno, continuò in Senato a propugnare le sue dottrine navali.

(2) R. Bernotti, *Cinquant'anni nella Marina Militare – Diari e memorie*, Mursia 1971.

INTRODUZIONE



Quattro navi da battaglia della Home Fleet inglese nel 1939. In primo piano il *Royal Oak* (USMM, Collezione Aldo Fraccaroli).

Non esistono Marine senza navi. E non esistono guerre senza battaglie.

Nella pur vasta (ma spesso ripetitiva) letteratura italiana e straniera, relativa alla guerra navale combattuta nel Mediterraneo e nel Mar Rosso tra il 1939 e il 1945, non esisteva, fino a oggi, uno studio che riportasse tutte le azioni di superficie combattute in quel periodo: dagli scontri tra navi di qualsiasi dimensione e categoria alle operazioni (bombardamenti e sbarchi, maggiori e minori) contro costa.

Lo scopo di questo *Supplemento della Rivista Marittima* è quello di riempire questa lacuna proponendo al lettore un panorama finalmente completo dell'intera evoluzione di quella guerra sul mare vista attraverso le azioni navali di superficie, ovvero scontri tra unità di superficie di qualsiasi dimensione e rango, bombardamenti contro costa, sbarchi, maggiori e minori e azioni di mezzi d'assalto e incursori.

Queste stesse vicende sono a loro volta integrate nel quadro generale strategico, politico, economico e diplomatico, allo scopo di fornire al lettore una visione complessiva dell'intero conflitto sulla base dell'insegnamento del grande filosofo prussiano Carl von Clausewitz, padre — col proprio *Vom Kriege* — della polemologia. In altre parole, per quanto tutte le guerre e i conflitti siano sempre caratterizzati da un'inevitabile eterogenesi dei fini, il panorama prospettato in queste pagine non perde mai di vista quelli che erano gli scopi dei belligeranti, «*non essendo mai la guerra un fatto isolato (...) ma la prosecuzione della politica con altri mezzi*», come appunto ha insegnato e ammonito nei secoli quel generale tedesco dell'età napoleonica.

Le vicende subacquee e aeree sono, per contro, volutamente solo accennate (sia pure riportando tutte le perdite di navi da guerra maggiori, ossia dal rango di incrociatore incluso in su, verificatesi per quelle e per qualsiasi altra causa), per due precisi ordini di motivi: il primo è, ovviamente, di carattere pratico e di dimensioni complessive di questo saggio. Il secondo, più sottile, ha lo scopo di rendere al meglio quella che era la mentalità del tempo, con le conseguenti scelte centrali. La «scoperta» dell'aereo — e della portaerei — avvenne, infatti, progressivamente, tra il 1940 e il 1945. Per esempio, ancora nel gennaio 1944 l'ammiraglio inglese Andrew Browne Cunningham, a quell'epoca Primo lord del mare e dipinto, in seguito, da una compiacente storiografia, come lo scopritore della guerra aeronavale, definiva le portaerei «*una moda passeggera*» (*passing fad*) prevedendo il ritorno quanto prima delle navi da battaglia al proprio tradizionale ruolo di *capital ship* decisive (1).

Gli ammiragli della Seconda guerra mondiale, nostri e loro, nati dopotutto nell'Ottocento, la pensavano allo stesso modo e fu solo per la fine degli anni Quaranta che la corazzata venne definitivamente detronizzata, anche allora con qualche rimpianto.

La nave, pertanto, fu al centro del pensiero strategico dei vertici di tutte le Marine coinvolte in quella lunga campagna, distinguendo, naturalmente, tra unità maggiori (massime le navi di linea) e minori, queste ultime più o meno spendibili.

L'impiego delle navi fu a sua volta soggetto a remore molto precise. Dopo gli *choc sanglantes* del luglio 1940, le corazzate sparsero intorno a sé una vera e propria aura negativa che indusse la Royal Navy a evitare quella «grande-battaglia-navale-decisiva» predicata da tutti i teorici del Potere Marittimo dalla fine del XIX secolo in poi. Si trattò di una scelta saggia e non diversa da quella fatta, nel Pacifico, dall'US Navy all'indomani di Pearl Harbour e fino all'autunno 1943, mantenendo il proprio insostituibile nucleo da battaglia (da Pearl Harbour fino a Noumea, nella Nuova Caledonia e a San Diego, in California) accuratamente oltre la portata della squadra delle corazzate nipponiche in attesa che la cantieristica statunitense permettesse di disporre, finalmente, di un margine di superiorità numerica destinato, da allora in poi, a crescere sempre più fino alla fine della guerra. Non che fossero mancate, in quel periodo (come nel Mediterraneo tra l'estate del 1940 e la primavera 1943) decine e decine di azioni aeronavali, anche di grossa taglia, ma la ricerca della mitica battaglia decisiva fu sempre accuratamente evitata, con un po' di fortuna, da chi aveva tutto da perdere in uno scontro del genere, in quanto era perfettamente consapevole di disporre:

- a) di una base di partenza incontestabile (le isole Hawaii e il Sud Pacifico da una parte, per tacere della costa occidentale americana; Gibilterra, Malta e il canale di Suez dall'altra;
- b) di una superiorità in termini assoluti quanto a prodotto interno lordo, popolazione, risorse, energia, industrie, che il tempo poteva solo confermare e incrementare ancora di più.

Il solo limite di questo stato di cose, a dir poco idilliaco per gli anglosassoni di ogni continente, era rappresentato dalla possibilità materiale di trasportare le risorse di cui sopra in Gran Bretagna a partire dai viveri. Le isole metropolitane dipendevano, infatti, dalle importazioni (sin dalle *corn laws* del 1840 e per tutta la durata dei due conflitti mondiali) per due terzi del totale dai propri consumi di carne, latticini, pesce, grano, uova, olio e frutta.

In effetti, il Regno Unito perse proprio per questo motivo, nel marzo 1943, la propria indipendenza economica (e pertanto strategica, politica e finanziaria) nei confronti degli Stati Uniti, diventati da allora in poi la guida (piuttosto imperiosa in verità) della «strana alleanza» nata, abbastanza per caso, nel 1941 con Londra e Mosca. Contro la sterminata, e indisturbata, produzione di navi mercantili statunitensi (oltre 41 milioni di tonnellate di stazza lorda messe in servizio tra il 1941 e il 1945 rispetto al milione all'anno inglese) non c'era, però, niente da fare e già per l'autunno 1943 tutti i risultati della guerra al traffico dell'Asse erano stati annullati, mentre la capacità di trasporto statunitense continuava a crescere a dismisura grazie anche alla possibilità di utilizzare ormai in pieno il Canale di Sicilia, ora aperto anche ai trasporti truppe e al traffico petrolifero mediante grandi convogli di cento navi per volta.

Dall'altra parte della barricata questo stato di cose era perfettamente noto. Mentre la Germania era stata condannata sin dal 1939, a causa della modesta consistenza della propria flotta di superficie, a una sorta di guerriglia navale di superficie, sia pure di lusso, l'Italia fu dapprima costretta a gestire al meglio (con successo) la situazione di inferiorità numerica e di approntamento della propria squadra da battaglia nel corso dei primi 12 mesi di guerra, mantenendo il controllo del Mediterraneo centrale e le comunicazioni con l'Africa Settentrionale e i Balcani. In seguito cercò, nell'estate 1941, di arrivare allo scontro decisivo cozzando, puntualmente, con quella che l'ammiraglio Alberto Da Zara definì «(...) la tragica "consensualità" del combattimento navale» (2). In seguito, l'aura negativa ricordata in precedenza continuò a funzionare a beneficio della sempre fragile e vulnerabile posizione italiana (con 8.000 chilometri di coste e un PIL 15 volte inferiore rispetto a quello angloamericano, a sua volta utilizzato solo per meno della metà nel Pacifico, in India e nell'Europa nord occidentale) (3) fino al 9 luglio 1943, quando le infinite risorse statunitensi permisero di dar corso all'invasione della Sicilia, ovvero a quella che fu, fino a quel momento, la maggiore operazione anfibia della storia (4).

In mezzo a questi avvenimenti, tra scontri giganteschi o mancati, si collocano le numerosissime azioni di superficie di ogni giorno e di ogni notte combattute nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Vi-



Le navi da battaglia *Cavour* e *Cesare* in uscita da Napoli in occasione della celebre Rivista H del 5 maggio 1938 (da Time).

cedde cosiddette minori la cui somma fece, in realtà, la differenza. Si trattò spesso di azioni inutili (si pensi ai bombardamenti costieri diretti di notte contro il deserto, ossia episodi di riconosciuto, esclusivo valore propagandistico rivelatisi, spesso, controproducenti e più costosi per l'attaccante, che non per chi si difendeva) o dall'esito nullo. Furono azioni affidate, come in ogni guerriglia navale, all'iniziativa di giovani ufficiali dall'animo gigante in grado, talvolta, di conseguire successi clamorosi, ma sempre e comunque rivelatisi capaci di guidare la propria gente, da loro bene addestrata, a combattere confronti impossibili e senza perdere un istante, in quanto perfettamente consapevoli di quella «(...) tragica "consensualità" del combattimento navale» di cui sopra e del fatto che «(...) la strategia navale rientra nel dominio della più alta e più fervida fantasia (...) Vince chi spara, lancia ed evoluisce meglio, cioè chi è più addestrato», perché «(...) nella guerra navale solo una superiore strategia può imporre all'avversario nolente di scendere sul campo tattico» (5). In pratica furono tutti, o quasi, consapevoli del fatto che, sul mare, gli scontri sono sempre rari e che, quando si incrocia il nemico, bisogna approfittarne colpendo per primi, senza mai perdere un'occasione.

Quest'imperativo fu assolto ogni giorno e, soprattutto, ogni notte, sia in omaggio agli insegnamenti strategici di cui sopra sia, più in generale, obbedendo d'istinto a un'etica molto precisa che rappresenta, in fin dei conti, il marchio di fabbrica della tradizione navale italiana e degli insegnamenti ed esempi impartiti dall'Accademia di Livorno.

Solo la visione e il quadro completo, senza eccezioni, di quella guerra tra navi e marinai può però assicurare al lettore un corretto apprezzamento della situazione, della sua evoluzione nel tempo e del perdurare, fino all'aprile 1945, dei principi etici di base; a loro volta validi ancora oggi e come sempre, quantomeno dall'invenzione della nave, 5.000 anni fa, in poi.

Naturalmente, pur nel rispetto dell'elencazione di tutte le azioni combattute sul mare in quegli anni

(e appositamente evidenziate in neretto facendo capo a un indice finale) si è preferito ricordare con poche righe (quando possibile) le vicende più note spendendo, casomai, maggior spazio e tempo per i tanti angoli dimenticati, o quasi, di quelle campagne. Si tratta, in effetti, di «buchi» clamorosi: dalla guerra litoranea in Africa Settentrionale, alle campagne combattute in Grecia, a Pantelleria, in Sicilia e in Calabria, che una certa storiografia, ricalcata su poche opere inglesi (prime tra tutte le memorie dell'ammiraglio Cunningham e i riassunti speditivi pubblicati, dopo il 1945, dal *London Gazette*) ha fatto propri. E proprio la ricerca condotta sulle fonti del tempo, britanniche, italiane, statunitensi, francesi e tedesche, e di fotografie mai prima pubblicate e rintracciate in diverse collezioni e archivi pubblici e privati sparsi attraverso tre continenti, ha permesso di scoprire una ricchissima messe di vicende del tutto ignote — qui narrate per la prima volta — e di risultati misconosciuti, oltre a imprese, vicende e, vivaddio, errori — subito riconosciuti come tali, con grande onestà intellettuale, dai protagonisti di quegli anni — commessi dalle due parti. E forse proprio questi ultimi rappresentano la parte più preziosa di queste nuove ricerche. Sia ben chiaro: non c'è, a differenza di quanto avvenne mediante l'infelice letteratura del dopoguerra (smentita ormai da decenni, ma — talvolta — ancora oggi rivendicata, sia pure senza nuovi argomenti) nessuno scopo scandalistico. Solo la constatazione, *sine ira et studio*, che le battaglie sono vinte non da chi non commette, a ogni livello, sbagli (d'apprezzamento, tattici, strategici, dottrinali, politici e così via), ma da chi ne fa meno, come insegnava, con la sempre necessaria serenità dello storico, il mio maestro Franco Bandini.

Ringrazio, infine, l'Ambasciatore Paolo Casardi per aver messo a disposizione il proprio preziosissimo e rivelatore album di famiglia. Le fotografie inedite che sono così emerse hanno permesso di ricostruire, con l'evidenza delle istantanee, la verità dei fatti accaduti, a partire dall'azione di Capo Spada del 19 luglio 1940. Quegli scatti rivelano inoltre, una volta messe a confronto con la documentazione originaria australiana di quel giorno (e non con i resoconti postbellici redatti a bocce ferme), molti dettagli, tutt'altro che secondari, relativi al reale svolgimento di quella battaglia.

E proprio come insegnava un altro mio grande maestro e amico, il Comandante Erminio Bagnasco, nome ben noto a tutti i lettori della *Rivista Marittima* e purtroppo scomparso quest'anno, la fotografia è un documento — non un riempitivo — e, come tale, va trattato, apprezzato e valutato, magari ribaltando narrazioni che non sono, in realtà, consolidate, ma solo ripetute l'una sull'altra.

NOTE

(1) David K. Brown, *Sir Stanley Goodall, KCB, OBE, RCNC*, Warship 1997-98, ed. Conway, Londra 1997, pagina 62.

(2) Alberto Da Zara, *Pelle d'ammiraglio*, ed. USMM, Roma 2014, pagina 334.

(3) *The Economics of World War II*, (a cura di Mark Harrison), ed. Cambridge University Press, Cambridge 1998, pp. 1-11.

(4) «Innanzitutto (quello in Normandia, nda) non fu il più grande sbarco realizzato dagli Alleati, almeno se ci si riferisce alla prima ondata. Un tale onore spetta infatti a quello in Sicilia del 10 luglio 1943, quando vennero messe a terra contemporaneamente 7 divisioni rafforzate, cioè 2 più che in Normandia». Franco Bandini, *Normandia '44. Il grande sbarco*, Storia Illustrata, 1984, pagina 31.

(5) *Idem* nota (2), pagina 99.

CAPITOLO I

Gli avversari



La torpediniera francese *BOUCLIER*. Navi poco marine, le torpediniere dell'ultima generazione realizzate tra le due guerre confermarono, sin dal 1940, i loro limiti (USMM Collezione Aldo Fraccaroli).

Le ragioni della guerra aeronavale combattuta nel Mediterraneo e nel Mar Rosso tra il 1939 e il 1945 richiederebbero, da sole, un'intera collana di volumi. Essendo lo scopo di queste pagine quello di trattare (per la prima volta in maniera cronologica e completa) gli scontri di superficie di quel conflitto, basterà ricordare che la Gran Bretagna, maggior potenza navale del mondo, aveva chiuso, nel 1931, il proprio impero e i *Dominion* al libero commercio col resto del pianeta imponendo, mediante la cosiddetta *Imperial Preference*, un rigido protezionismo in materia di beni e servizi che non fossero *Made in England*.

Questa scelta aveva condannato gli Stati Uniti alla stagnazione e il resto del pianeta al progressivo esaurimento delle proprie riserve in oro e valute pregiate, unici mezzi di pagamento mediante i quali potevano procurarsi, sui chiusi mercati mondiali, ciò di cui avevano bisogno, a partire dalle materie prime.

La Francia, dopo una stagione d'intesa (più o meno dichiarata) con l'Italia, in funzione anti-tedesca, inaugurata dal primo ministro Pierre Laval nel 1931, era passata, nel giugno 1936, alla politica, diametralmente opposta, del Fronte Popolare e dei successivi governi radicali.

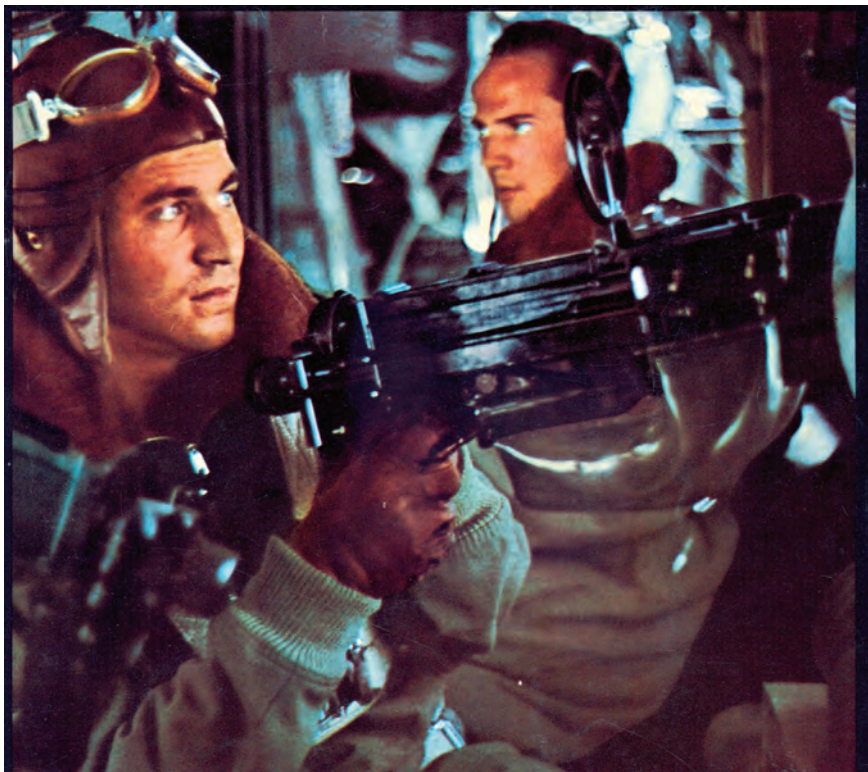
L'Italia continuava a sua volta la propria politica revisionistica avviata, sin dal 1922 con qualche risultato e basata sul *bluff*. La definizione della situazione italiana nel Dodecaneso, la sistemazione del territorio e della città di Fiume, piccoli arrotondamenti coloniali (di solito desertici, o quasi), alcune concessioni petrolifere e minerarie nei Balcani e nel Levante, un posto nel consiglio di amministrazione della città internazionale di Tangeri, sull'Atlantico. Tutti risultati che Londra e Parigi si dimostrarono disposte a pagare davanti a un tintinnar di sciabole - da parte di quel dittatore - che giudicavano, in realtà, di poco peso e reclamizzato a beneficio, più che altro, dell'opinione pubblica italiana.

Quanto all'Unione Sovietica, Mosca continuava a pensare, come ai tempi degli Zar, a come poter mettere le mani, in un modo o nell'altro, sugli stretti del Mar Nero, mentre la Germania era formalmente disinteressata, per bocca del proprio Führer Adolf Hitler, al Mediterraneo, anche se il potente Reichsführer delle SS, Heinrich Himmler, meditava in segreto, sin dal 1930, sulla maniera migliore per recuperare i vecchi domini dell'imperatore Barbarossa in Italia; un programma che gli austriaci, diventati felici sudditi del III Reich nel 1938, non fecero che rinfocolare e che era, se vogliamo, non più folle degli altri piani che lo stesso Himmler perseguì per tutta la vita; tipo l'idea, risalente al 1940, di ricostituire l'antico Stato borgognone di Carlo il Temerario facendone l'*SS-Staat Burgund*.

Già prima dello scoppio della Seconda guerra mondiale (1 settembre 1939), la Gran Bretagna aveva ipotizzato e proposto alla Francia, il 21 gennaio 1939, di risolvere il problema italiano mediante un rapido e facile conflitto destinato a far cadere, dopo una sconfitta militare nell'Egeo, il dittatore Mussolini e, per effetto domino, il suo collega tedesco, giudicato - con una certa miopia - politicamente fragile e destinato a essere auspicabilmente rimpiazzato da un cancelliere più malleabile (1). Come disse ai Co-

muni, il 27 marzo di quello stesso anno, l'allora semplice membro del parlamento Winston Churchill: «*Quattro distinti eserciti italiani si trovano ora fuori dal territorio nazionale e, se la Marina italiana venisse battuta dalle flotte anglo-francesi, essi si troverebbero tagliati fuori senza la minima speranza. Le flotte alleate, per di più, sono incomparabilmente più forti della Marina italiana. Anche se l'equipaggio di tutte le navi da guerra italiane fosse composta da altrettanti Mussolini, assai difficilmente esse potrebbero assicurare il dominio del mare a causa delle gravi condizioni di inferiorità nelle quali dovrebbero combattere. (...) Vi è una fortissima corrente di strateghi britannici i quali sostengono che, in una guerra mondiale contro il nazismo, l'Italia come nemico costituirebbe per noi un vantaggio positivo. In questa lunga vulnerabilissima penisola, con la sua mancanza di materie prime, essi vedono un teatro d'operazioni in cui è possibile ottenere vittorie di basilare importanza*» (2). Contemporaneamente il governo di Roma pensava, a sua volta, di prendere il controllo, dopo l'Albania, anche della Grecia, convinto come era che Londra e Parigi avrebbero accettato, dopo questa nuova prova di forza, di ridiscutere, nell'ambito di una «grande conferenza della pace», l'ordine economico nel Medio Oriente e nei Balcani. A Roma e nei maggiori centri del potere in Italia si era oltretutto convinti che gli ambienti imprenditoriali di Washington e lo stesso Cremlino, essendo stati esclusi, al tempo del Trattato di Versailles, sia gli Stati Uniti, sia l'Unione Sovietica da quelle aree, avrebbero approvato quella ridistribuzione delle carte. L'inattesa crisi di Danzica, scoppiata quasi un anno prima rispetto a quanto il governo inglese avesse previsto ancora nel luglio 1939, congelò tutti questi piani (3). Dopo lo scoppio delle ostilità con la Germania, il gabinetto di guerra britannico proseguì, al termine di due settimane di riflessione, con la politica dell'atteso *showdown* con Roma, applicando nei confronti degli italiani un blocco navale sempre più stretto fino a interrompere del tutto, il 1° marzo 1940, l'afflusso via mare, dall'Olanda, dell'indispensabile carbone tedesco. La Svizzera, infatti, in stretti rapporti con la Francia sin dal 1938, in seguito a intese segrete intercorse tra i rispettivi Capi di Stato Maggiore, generali Henry Guisan e Maurice Gamelin, aveva chiuso sin dal settembre 1939 il proprio territorio a quel traffico, mentre i passi alpini con la Germania e la Jugoslavia permettevano di importare solo 500.000 t di carbone al mese, ovvero appena la metà del fabbisogno italiano necessario per le industrie, le comunicazioni, l'illuminazione, il riscaldamento e le stesse cucine domestiche (4). Come sappiamo, le riuscite offensive tedesche in Scandinavia e in Occidente convinsero, alla fine, i maggiori imprenditori italiani (una dozzina di persone in tutto), il Re Vittorio Emanuele III, Mussolini e una parte l'opinione pubblica, circa l'inevitabilità di un conflitto, giudicato peraltro breve e già vinto da Berlino.

L'appena nominato nuovo primo ministro inglese, Churchill, aveva allentato, in verità, tra il 15 e il 27 maggio 1940, il blocco nei confronti delle navi italiane e statunitensi dirette verso la penisola, ma proprio il 27 di quello stesso mese il gabinetto di guerra britannico respinse l'ultima proposta francese (la terza dal 13 maggio) volta a scongiurare un intervento italiano o a ottenere, quantomeno, una mediazione da parte di Roma in vista di una sollecita pace generale (5). Churchill si adeguò come già era avvenuto il 25 maggio, quando aveva dovuto rimangiarsi — davanti all'opposizione dei propri ministri — la promessa fatta ai francesi dieci giorni prima (e da allora sempre rimandata) di inviare Oltremarina 10 delle 55 squadriglie di caccia della RAF di base nel Regno Unito, compromettendo così in maniera irreparabile l'alleanza, con Parigi (6). Il blocco riprese, pertanto, il 28 maggio, con le seguenti istruzioni impartite dal ministero degli Esteri britannico e dall'Ammiragliato: il traffico italiano doveva essere «*(...) delayed on devious pretexts so that all Italian cargo could be seized in the event of war*» (7). La precedente pausa di quasi due settimane imposta da Churchill ai suoi permise, tuttavia, agli italiani, di recuperare, fermare o scortare in patria, sotto la protezione dei propri incrociatori, circa 600.000 tonnellate di naviglio mercantile, tra le quali 15 cisterne cariche di petrolio. Questo salvataggio in extremis, di preziose navi mercantili e di combustibili, si sarebbe rivelato decisivo nel corso degli anni successivi. Il bilancio finale fu di 1.209.090 tonnellate, pari a un terzo del naviglio mercantile italiano, rimasto fuori dagli stretti all'inizio delle ostilità. Si trattò di una percentuale mi-



A bordo di un aereo da ricognizione italiano. Spesso il tempestivo intervento della caccia imbarcata inglese guidata dal radar impedì, come nel febbraio 1941 dopo il bombardamento di Genova, di lanciare il segnale di scoperta (da Storia Illustrata).

gliore rispetto al 50% messo in preventivo a Roma, sin dal 1931, in caso di guerra contro l'Inghilterra (8). Per la cronaca, quando il dittatore italiano annunciò al popolo, il 10 giugno 1940, l'entrata in guerra, erano rimaste in Italia scorte di carbone per meno di un mese (9).

Dato questo quadro generale, la situazione delle maggiori Marine nel Mediterraneo al momento della dichiarazione di guerra italiana era la seguente. Premesso che la Mediterranean Fleet aveva dovuto abbandonare, nell'aprile 1939, la propria tradizionale e ben attrezzata base di Malta a causa della dimostrata capacità dei bombardieri della Regia Aeronautica di colpire efficacemente le navi in porto (come si era verificato in Spagna, tra il 1937 e il 1939, con 66 mercantili affondati per com-

plesive 132.000 tonnellate di stazza lorda, oltre a danni vari a navi da guerra, dalla corazzata *Jaime I* ai cacciatorpediniere), la Royal Navy allineava, ad Alessandria, 5 corazzate, assieme a una portaerei. Si trattava di unità delle classi «Queen Elizabeth» e «Royal Sovereign», in quanto i fondali di quel porto non permettevano di inviare laggiù le due più grosse e recenti, anche se altrettanto lente, «Nelson». Anche la portaerei *Eagle*, proveniente dalla Cina, apparteneva alla prima generazione ed era piuttosto lenta. In effetti, il principale problema tattico della Marina britannica era rappresentato, ormai da anni, dalla soluzione del seguente quesito: come costringere il nemico ad accettare battaglia conto la più potente Marina del mondo, a sua volta dotata di *capital ship* meno veloci di quelle dei potenziali avversari giapponesi, italiani e tedeschi? La soluzione era stata trovata negli aerosiluranti imbarcati. Quei velivoli avrebbero dovuto azzoppare le corazzate avversarie per poi permettere al *Battle Squadron* britannico di turno di agganciare e distruggere l'avversario. Naturalmente gli aerei britannici, sia imbarcati, sia di base a terra (ovvero appartenenti alla Fleet Air Arm, ricostituita nel 1939, o della Royal Air Force) avrebbero dovuto anche rintracciare e seguire, meteo permettendo, il nemico, fino al momento dello scontro tra gli opposti nuclei corazzati per poi dirigere il tiro dei grossi calibri. I compiti di esplorazione ognitempo affidati, tradizionalmente, agli incrociatori, erano — viceversa — complicati dai seguenti fattori. Gli incrociatori pesanti britannici, infatti, oltre a essere poco protetti (la loro molto bassa cintura corazzata li aveva fatti definire *tinclads*, ossia navi di latta) si dimostrarono, dopo qualche anno, troppo lenti. Soltanto il *Kent*, prima unità del tipo, ammodernata pochi anni prima dell'inizio del conflitto, e i due *Exeter* e *York* (a loro volta armati con solo 6 cannoni da 203 mm) erano in grado di sviluppare fino a 31 nodi. Tutte le altre unità di quel tipo arrivavano,

al massimo, a 29 rispetto alle 31-32 miglia delle equivalenti unità italiane. Quanto ai moderni incrociatori leggeri inglesi, ovvero dalla classe «Leander» in poi, queste unità erano in grado di sviluppare, in condizioni normali, almeno 31 nodi, ma il loro armamento di cannoni da 152 (per tacere dei pezzi da 133 mm degli incrociatori antiaerei della classe «Dido», entrati in servizio a partire dal 1940), era decisamente inferiore rispetto agli 8 pezzi da 203 mm di tutti i «10.000» della Regia Marina.

I cacciatorpediniere britannici si confermarono, infine, buoni e numerosi. Tra l'altro, l'autonomia delle unità di Squadra della Royal Navy era maggiore di un buon 10% rispetto a quella delle equivalenti italiane, i cui apparati motore avevano un consumo più alto di combustibile e, soprattutto, di acqua dolce per caldaie. Come se non bastasse la Royal Navy poteva contare sulla tappa intermedia di Malta per rifornire le proprie unità sottili in navigazione tra Gibilterra e Alessandria. Gli arsenali di queste ultime due basi erano, per contro, — dopo l'abbandono del Grand Harbour della Valletta ricordato in precedenza — attrezzati in modo insufficiente, per tacere del desolato porto di Aden. Di conseguenza, qualsiasi riparazione di un certo rilievo (per tacere dei periodici e inevitabili grandi lavori) doveva essere effettuata a Durban, in Sudafrica, o a Bombay, se non in Gran Bretagna.

Quanto alle unità di scorta, i non numerosi avvisi disponibili nel Mediterraneo e nel Mar Rosso erano stati dotati sin dal 1937, al pari dei cacciatorpediniere, dell'ecogoniometro (ASDIC) per la caccia ai sommergibili.

La componente subacquea britannica arrivata nel Mediterraneo (proveniente anch'essa dalla Cina), si sarebbe dimostrata, per il resto del 1940, poco addestrata, oltre che afflitta da diversi problemi strutturali che caratterizzavano le proprie unità.

Assenti, fino al marzo 1941, le motosiluranti. Adeguato, per contro, il naviglio ausiliario e per la guerra di mine. Non esisteva, infine, una componente anfibia, ma solo la possibilità di impiantare una base passeggera, come avvenne, in effetti, a Suda, nel novembre 1940, allo scopo di installare laggiù un punto d'appoggio destinato a rifornire le unità, maggiori e minori, della Squadra.

L'arma principale della flotta britannica e di tutte le Marine del tempo era, naturalmente, il cannone, le cui prestazioni — al pari delle correlate dottrine — saranno descritte nelle pagine che seguiranno. L'armamento antiaerei si sarebbe dimostrato, per contro, insufficiente sin dal principio, sia in termini di apparati per la direzione del tiro, sia quanto a numero, celerità di tiro e calibro delle armi. La situazione sarebbe migliorata, dalla fine del 1941 in poi, in seguito all'adozione di mitragliere Oerlikon da 20 mm, del tutto analoghe a quelle utilizzate dalla Regia Marina.

Buoni e senza problemi particolari i siluri, di tipo convenzionale ad aria calda, e le mine; gli acciarini magnetici inglesi sarebbero apparsi, nel Mediterraneo, alla fine dell'estate 1940 rivelandosi, però, ancora difettosi per un certo tempo. I collegamenti radio erano tradizionali e, pertanto, relativamente lenti, a patto che non si decidesse, nel corso dell'azione, di trasmettere in chiaro. Priva, in pratica, di radar e di mine magnetiche fino al settembre 1940, la Mediterranean Fleet e, in generale, la Marina britannica godevano, a ogni modo, di un'apprezzabile superiorità tecnologica nel campo dell'elettronica rispetto all'Italia e alla Francia. Pochi, una quindicina in tutto, gli idrovolanti da ricognizione di base a terra nel 1940, tra Saro London e Sunderland, ma le notevoli caratteristiche di autonomia e robustezza di questi ultimi permettevano di eseguire lunghe missioni di vigilanza e di pattugliamento antisom con eccellenti risultati. La principale componente d'attacco era rappresentata, a sua volta, nel corso dell'estate 1940, da una quarantina di aerosiluranti Swordfish, 17 dei quali a bordo dell'*Eagle* e gli altri di base dapprima in Francia, con la vecchia portaerei *Argus* adibita a nave scuola appontaggi, e poi (una dozzina di velivoli) a Malta.

Ottimo l'addestramento al combattimento notturno, frutto di oltre vent'anni di esercitazioni realistiche e spesso pericolose (in quanto costellate da collisioni e da perdite in mare) e basato sull'uso coordinato dei proiettori e dell'artiglieria, esteso fino ai grossi calibri, come avevano sperimentato a proprie spese gli stessi britannici durante la fase notturna della battaglia dello Jutland, nel 1916.

Pressoché infinite, infine, le possibilità dei cantieri navali del Regno Unito, al pari della disponibilità di materiali e combustibili. Tutto dipendeva, però, dalla Marina mercantile. Nel 1939 la Red Ensign disponeva di 17.891.134 tonnellate di stazza lorda, più altre 3.110.791 appartenenti ai *Dominions* e che erano, pertanto, necessarie, quantomeno in buona parte, per assolvere le esigenze locali canadesi, australiane, sudafricane e neozelandesi. La capacità costruttiva dei cantieri britannici, in materia di navi mercantili viaggiò, durante il Secondo conflitto mondiale, intorno al milione di tonnellate all'anno. Questi numeri sono da mettere a loro volta in relazione rispetto alla contemporanea consistenza, nel 1939, delle Marine mercantili francese (2.933.944 tsl) e italiana (3.424.804 tsl). Il personale della Royal Navy, ben addestrato, lamentò, dal 1941 in poi, una certa carenza di ufficiali e sottufficiali al pari, comunque, di qualsiasi altra Marina. Ottimo il morale, con un diffuso senso di superiorità, quantomeno durante i primi anni di guerra, nei confronti di qualsiasi altra flotta, si trattasse di amici o di nemici.

Molto sopravvalutate, in sede storica, le capacità crittografiche interforze inglesi, quantomeno nel campo navale. Nel 1940 la dura realtà fu che, dal 14 luglio di quell'anno in poi, i principali cifrari navali italiani (letti, per contro, con una certa continuità prima del conflitto) divennero, fino all'armistizio dell'8 settembre 1943, quasi impenetrabili per i decrittatori inglesi (10). Suppliranno, in parte, a questo limite i molto meno sicuri cifrari e codici della Regia Aeronautica. Quanto ai cifrari francesi, essi non creeranno soverchie difficoltà ai britannici, dall'armistizio di Rethondes in poi, cominciando proprio dai giorni precedenti e successivi l'attacco britannico di Mers-el-Kébir contro la Squadra da battaglia della Marine Nationale.

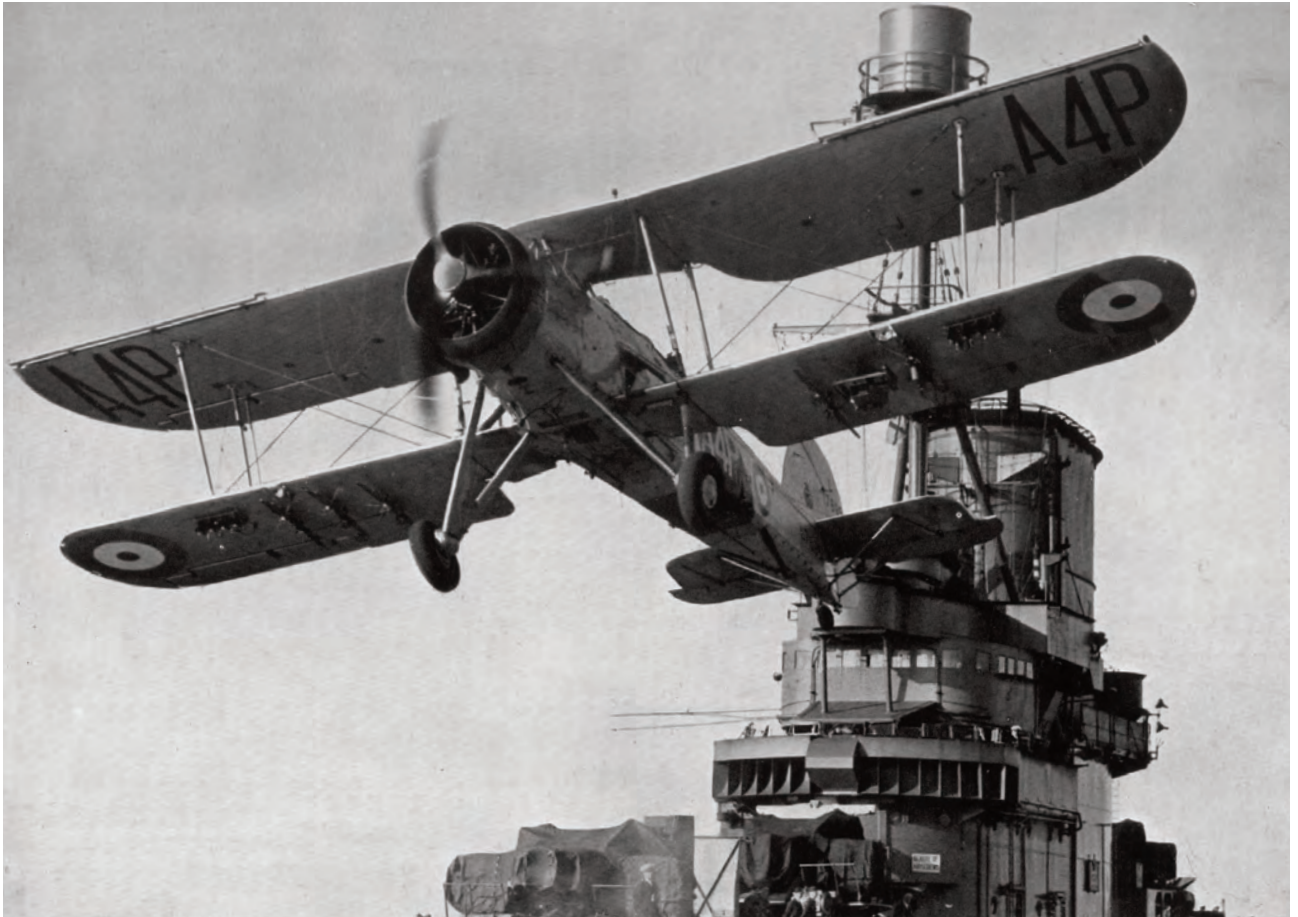


Malta. Batteria inglese da 234 mm a picco sul mare vista da un ricognitore italiano. Le difficoltà di uno sbarco dal mare sono evidenti (U.S.M.M.).

Il comando della Mediterranean Fleet, affidato sin dal 1939 all'ammiraglio sir Andrew Browne Cunningham, godeva, infine, di una notevole autonomia, grazie anche alla possibilità di essere approvvigionato senza problemi mediante la nafta proveniente dalle raffinerie di Haifa.

* * *

La Francia disponeva di due moderne navi da battaglia, il *Dunkerque* e lo *Strasbourg*, inviate nell'aprile 1940 a Mers-el-Kébir. Si trattava di unità splendide, ma la cui artiglieria principale da 330 mm, non ancora a punto, soffriva (come avverrà anche per le recentissime e, a quel tempo non ancora allestite né addestrate, *Richelieu* e *Jean Bart*, da 35.000 tonnellate e dotate di cannoni da 380 mm) di dispersioni longitudinali medie, per salva e alle grandi distanze, nell'ordine di 1.775 metri a 25.000 m di distanza. Soltanto nel 1948, in seguito all'introduzione di un ritardo nello sparo di 60 millisecondi, la dispersione massima a prima carica per singolo pezzo dei 380 mm scese a 511 metri e, infine, a una media di 300 m, valori questi da mettere a confronto con i 1.100 metri dei 330 mm delle «*Dunkerque*» giudicati «enormi» dal comandante di quella nave (11), e con i 290 m a prima carica a 21.000 m dei 381/50 italiani del 1940 (12), oltre che con i 347 m dei 320/44 italiani, sempre a prima carica e a 21.850 metri di distanza, misurati nel 1938 (13).



Un aerosilurante Swordfish mentre decolla dalla portaerei *Ark Royal*. La Royal Navy era, dall'ottobre 1939, l'unica maggiore Marina europea a disporre di un'efficiente componente aeronavale imbarcata (collezione Aldo Fraccaroli).

I corrispondenti valori (teorici) britannici per i 381 mm sarebbero stati, a seconda del proietto perforante modello 1920 o 1938, tra i 130 e i 150 metri a 25.000 metri, ma il valore registrato nel 1939 durante le esercitazioni, e quindi non solo sulla carta, fu, rispettivamente, di 246 e 220 yard a 15.000 yard, salvo salire a quota 539 a 16.000 yard (i 406 mm registravano, nel contempo, 418 yard a 18.300 yard). Gli *spread* (dispersioni) dei pezzi in parola erano, infatti, maggiori di circa il 50% rispetto a quanto previsto dalle tavole di tiro. Un fatto che conferma la difficoltà che tutti i belligeranti incontrarono a quei tempi, nel tentativo di dominare l'ampiezza della rosa di tiro, tanto che alla fine i britannici si ritenevano soddisfatti, nel caso di una corazzata armata con otto cannoni da 381, di una *pattern size* media di 400-500 yard (14).

Fermo restando il fatto che, per esempio, la celebre nave di linea tedesca *Bismarck* registrò, per i propri cannoni da 380 mm, valori di dispersione longitudinale di 240 m a 25.000 metri, le varie Marine praticavano tra loro diverse filosofie in materia di tiro navale. In particolare i britannici privilegiavano, da sempre, la celerità di tiro. Gli artiglieri delle navi inglesi erano, infatti, addestrati a sparare per un primo, breve periodo iniziale (dato l'inevitabile surriscaldamento delle canne) quasi il doppio dei colpi tirati dalle altre Marine; e ciò anche se le apparecchiature ottiche di punteria generale della Royal Navy non erano in grado di osservare, in realtà, più di 2 punti di caduta al minuto (15). Inoltre, cosa di cui i britannici si sarebbero resi conto solo nel 1944, i proiettili dei loro cannoni tiravano, alle distanze maggiori, più corto di quanto non stabilissero le loro tavole di tiro, circostanza questa che spiegherebbe, almeno in parte, le critiche, sempre piuttosto severe, fatte dagli italiani nei confronti del tiro, di giorno, della Royal Navy (16).

I francesi giudicavano, viceversa, a punto sia i 203 mm dei propri incrociatori pesanti sia i cannoni da 340 mm delle vecchie navi da battaglia della classe «Bretagne»; queste ultime corazzate erano, tuttavia, piuttosto lente, oltre che dotate, in pratica, della medesima protezione (dimostratasi insufficiente a Mers-el-Kébir) delle corazzate tipo dreadnought della precedente classe «Courbet». L'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, prevedendo guai in seguito all'andamento della guerra terrestre in Francia (l'ordine impartito dal War Office all'ammiraglio Ramsey di organizzare l'evacuazione di Dunkerque risaliva già al pomeriggio del 19 maggio), aveva prudentemente allontanato, il 20 maggio, il *Bretagne* e il *Provence* da Alessandria, spedendoli nel Mediterraneo occidentale. Rimasero così ad Alessandria la nave di linea *Lorraine* e gli incrociatori pesanti *Tourville* e *Duquesne* (dotati solo di una protezione paraschegge) e *Suffren*, quest'ultimo equivalente ai «Trento» italiani, anche se un po' meno veloce, oltre all'incrociatore leggero sproteetto *Duguay-Trouin* e ad alcuni cacciatorpediniere della Marine Nationale. Gli altri 4 «10.000» francesi erano a Tolone, mentre gli incrociatori leggeri e i cacciatorpediniere, tra grandi e piccoli, tipici di quella flotta, erano sparsi tra la metropoli, l'Algeria e Biserta, ove erano presenti alcune siluranti, tra caccia e moderne (anche se non abbastanza Marine e, a differenza delle moderne pari categoria italiane, dall'apparato motore piuttosto delicato) torpediniere da 600 t, in compagnia di alcuni sommergibili. I *contre-torpilleurs* francesi delle classi più vecchie, fino ai sei «Le Fantasque» esclusi, avevano una velocità di oltre 31 nodi, ma dovevano ridurla, in combattimento, a non più di 28 a causa delle altrimenti eccessive vibrazioni e dei movimenti di piattaforma che disturbavano l'uso delle artiglierie, per tacere dei grossi problemi di stabilità che affliggevano quelle navi sottili (17). I *torpilleurs* delle classi «Bourrasque» e «L'Adroit» non superavano, a loro volta e in ogni modo, quella stessa velocità massima. Quanto ai 2 grandi e recentissimi «Mogador» e alle 8 unità della classe «Le Hardi», entrate affrettatamente in servizio nel giugno 1940, le loro artiglierie, non ancora messe a punto, furono, fino al 1941, causa di grossi problemi e guai.

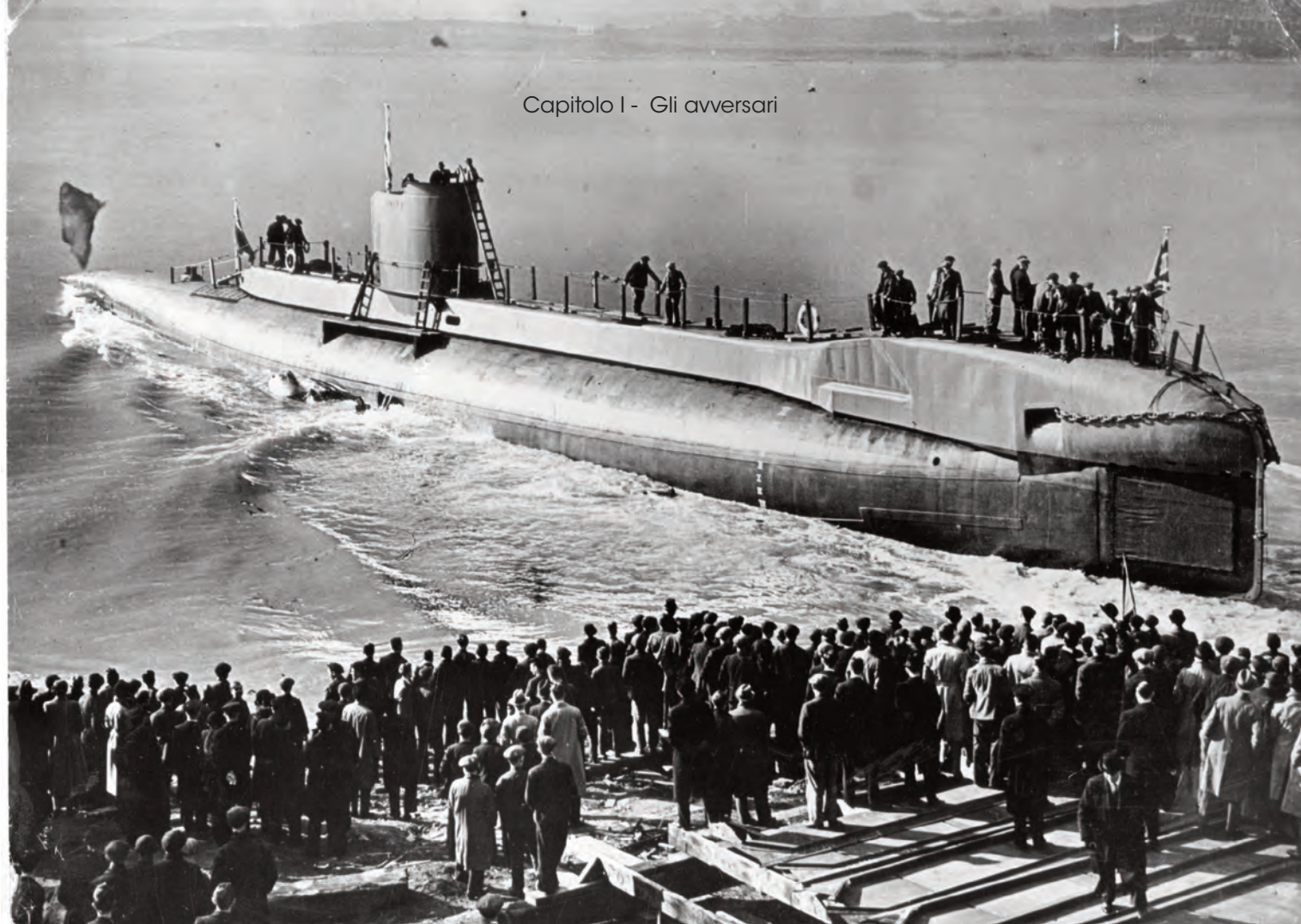
Insufficiente, già per il 1940 e in analogia con i britannici, l'armamento antiaerei delle navi francesi. I sommergibili transalpini, piuttosto numerosi, soffrivano a loro volta di diversi problemi ai propri motori diesel e ai guidasiluri; non avevano inoltre risolto, a differenza dei tedeschi, degli italiani e

dei britannici, il problema del lancio in immersione senza bolla. Le unità di scorta della Marine Nationale, tra moderne e vetuste, cominciarono a ricevere gli ASDIC (inglesi) all'inizio del 1940, mentre i primi, pochissimi radar operativi imbarcati sarebbero arrivati, come per la Regia Marina, nella primavera 1942. Niente motosiluranti. Adeguato, per contro, il naviglio, in massima parte ausiliario, destinato alla guerra di mine. Mancavano, però, le armi magnetiche. Sufficienti le navi ausiliarie e bene attrezzate le basi metropolitane e quella di Biserta, mentre Mers-el-Kébir era ancora in fase di ultimazione. Quanto alla vecchia e lenta portaerei *Béarn*, quell'unità aveva sbarcato i propri superati velivoli all'inizio delle ostilità venendo adibita, per il seguito, a missioni di trasporto aerei tra gli Stati Uniti e la Francia. Nel 1936 la Marine Nationale aveva comunque recuperato, dopo 8 anni di divieti, la propria componente aeronavale conservando, nel frattempo, l'esperienza e la dottrina accumulate e allineando, nel giugno 1940, come componente d'attacco, una quarantina di aerosiluranti idro Latécoère 298 in aggiunta a una ventina di bombardieri in picchiata e ad alcune squadriglie di velivoli da caccia e bombardamento orizzontale di base a terra. Quanto alla ricognizione, gli idrovolanti di base a terra erano circa 150. Si trattava di un quantitativo giudicato insufficiente per le esigenze francesi e formato, per di più, da una dozzina di tipi diversi. Esistevano, inoltre, una trentina di idro imbarcati. Del tutto assente la componente anfibia. L'addestramento dei marinai francesi era giudicato buono e, fino all'armistizio, il morale e la disciplina non destarono preoccupazioni. Le cose si complicarono parecchio subito dopo la firma della resa, data la comprensibile richiesta, subito avanzata dal personale mobilitato, di tornare il prima possibile presso le proprie famiglie e in seguito alle prime, non numerose, adesioni alla Francia Libera. In seguito, i limiti armistiziali costrinsero la Marine Nationale a contare solo su personale professionista o selezionato esaltando, in tal modo, non solo l'onore e la fedeltà, ma anche l'efficienza della gente contro qualsiasi nemico grazie alla compattezza dei Corpi ufficiali e sottufficiali. Per concludere, i cifrari della Marina francese, anche di elevato livello, venivano letti agevolmente dagli italiani, come confermano centinaia di decrittazioni conservate ancora oggi a Roma presso l'Ufficio Storico della Marina Militare e risalenti ai 15 giorni di guerra precedenti l'armistizio di Villa Incisa. Anche i francesi erano riusciti a ottenere, comunque, qualche risultato, sia pure a corrente alternata, nei confronti dei loro vicini e avrebbero continuato, avvalendosi anche di un nucleo di crittografi della ex Repubblica spagnola, ad attaccare i cifrari della Regia Marina, sia pure con esiti modesti, fino al novembre 1942 salvo passare, in seguito e in blocco, in Nordafrica, dove continuarono il loro lavoro alle dipendenze degli statunitensi.

Vale la pena di ricordare, infine, che la Marina francese, per quanto non soffrisse certo, fino al giugno 1940, di problemi in materia di rifornimenti di combustibile (le scorte ammontavano, nel 1939, a circa 1.900.000 t di nafta — stimate sufficienti per 9 mesi di operazioni — né c'erano problemi di rifornimenti), adottò, dal 1939, un sistema di Comando centralizzato facente capo all'*Amirauté française* guidato dall'ammiraglio François Darlan. I trasferimenti di sede del giugno-luglio 1940 avrebbero però causato diversi problemi alle comunicazioni di quel centro nevralgico proprio nel momento del bisogno.

* * *

La Regia Marina aveva spostato, tra il marzo e l'aprile 1940, il proprio baricentro a Taranto e nel Tirreno meridionale, lasciando in tal modo la Liguria alla protezione assicurata dalle batterie costiere e dai non numerosi sbarramenti minati consentiti dagli alti fondali di quell'area, oltre che alla vigilanza assicurata dai sommergibili e, di notte, da alcune vecchie torpediniere e dai MAS. Questi ultimi, piccoli e dotati di carena idroplana, detenevano un record mondiale di velocità, ma richiedevano, notoriamente, condizioni di tempo maneggevole per poter operare efficacemente, fatto questo che ne avrebbe limitato, durante il conflitto, l'attività in mare a meno di metà dei giorni dell'anno. Un tentativo, risalente al 1935, volto a realizzare una mototorpediniera a carena tonda da 60 t e in grado di



16 febbraio 1938. Il varo del sommergibile inglese *Unity*. La componente subacquea della Royal Navy spiccava, come tutta la Marina britannica, più per un efficiente livello medio che non per caratteristiche particolari (U.S.M.M. collezione Aldo Fraccaroli).

reggere bene il mare non era andato oltre un prototipo, lo *Stefano Turr*, rimasto senza seguito a causa dell'inaffidabilità dei motori diesel veloci adottati, a loro volta basati sulla tecnologia tedesca utilizzata per i dirigibili della Grande guerra e non certo paragonabili ai nuovi e molto più potenti motori di nuova generazione messi a punto nel 1938 dalla Kriegsmarine. La Marina italiana non avrebbe pertanto allineato, fino al 1942, delle motosiluranti in grado, tra l'altro, di posare mine.

Il nucleo fondamentale della squadra da battaglia italiano era rappresentato, nel giugno 1940, dalle due corazzate ammodernate *Cesare* e *Cavour*. Si trattava di navi considerate dalla Royal Navy alla stregua di incrociatori da battaglia, data la loro velocità massima (27 nodi effettivi), la protezione modesta (essendo vecchie dreadnought, con cannoni da 305 mm, ricostruite) e la presenza di un armamento di grosso calibro incapace di perforare (cosa, questa, che gli italiani non sapevano) la protezione orizzontale dei depositi munizioni delle unità britanniche della classe «Queen Elizabeth» ammodernate dal 1934 in poi, per tacere dei due «Nelson» e delle future «King George V».

Le due corazzate *Duilio* e *Doria*, anch'esse ammodernate sulle stesse linee dei «Cavour», avevano un nodo in meno di velocità massima e una direzione del tiro più avanzata, del tutto analoga a quella delle due unità della classe «Littorio». Quanto a queste ultime (*Littorio* e *Vittorio Veneto*) esse erano, nel 1940, le più potenti navi da battaglia del mondo, essendo in grado di sviluppare senza difficoltà 29 nodi effettivi con un armamento principale formato da 9 cannoni da 381 mm. Ben protette, erano,



Sommergibili italiani a Napoli nel 1938. La numerosa componente subacquea italiana giocò un efficace ruolo deterrente fino all'introduzione da parte britannica, nell'estate 1937, dell'ASDIC, o ecogoniometro (U.S.M.M.).

in pratica, le sole, autentiche corazzate della Regia Marina in grado di affrontare ad armi pari qualsiasi avversario. Consegnate dai cantieri rispettivamente il 26 aprile e il 6 maggio 1940, il *Vittorio Veneto* e il *Littorio* non entrarono però in Squadra che ai primi di agosto. Anche allora, tuttavia, si trattò di un *bluff*, in quanto fu solo nella seconda metà di ottobre che i problemi, piuttosto gravi, che affliggevano il loro armamento principale, furono risolti (anche se sul *Littorio* fu necessario, tra il 2 e l'8 novembre, un ulteriore intervento d'urgenza), mentre il relativo addestramento era giudicato, all'inizio di novembre, ancora all'inizio. Meno arretrato, per certi versi, era lo stato del *Duilio*, consegnato solo il 15 luglio 1940, ma considerato a punto per la fine di ottobre, mentre per il *Doria* le relative date sono, rispettivamente, quelle del 26 ottobre 1940 e di inizio febbraio 1941. In effetti, l'addetto navale inglese a Roma aveva correttamente apprezzato, nella primavera 1940, il fatto che i due «*Littorio*» non sarebbero stati pronti per la prossima estate. Lo stato di approntamento del *Doria* sfuggì, viceversa, completamente ai britannici, i quali lo ritennero operativo dopo la notte di Taranto e ancora nei mesi successivi. La dottrina del combattimento navale italiana si basava, sin dal 1937, sulla necessità di colpire per primi alle massime distanze coi propri grossi calibri e con i cannoni degli incrociatori (18). L'idea era quella di modificare sin dall'inizio i termini del confronto, data la più che probabile minore forza di un reparto italiano (o, addirittura, delle due intere Squadre della Regia Marina) che fosse stato ingaggiato da un avversario che godesse di una più che probabile superiorità numerica in termini di navi da battaglia. Dopo quella prima fase a grande distanza si sarebbe poi passati, come predicavano i manuali di tutte le Marine, alle risolutive distanze minori di combattimento, valutate in Italia come in Gran Bretagna tra i 21 e 17.000 metri. E se poi l'avversario si fosse sottratto al combattimento, data l'inevitabile consensualità, di giorno e alle grandi distanze, delle battaglie navali, pazienza. «*Un nemico che fugge non conclude niente*», aveva osservato sin da prima del conflitto l'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, uno dei 4 ammiragli di servizio nel salone di Supermarina all'inizio

del conflitto e massimo teorico navale della Regia Marina del secolo ventesimo. In assenza della distruzione della forza da battaglia avversaria lo scopo era, infatti, quello di conseguire e mantenere il controllo del Mediterraneo centrale e delle comunicazioni marittime assicurando, in tal modo, la vita della nazione e minacciando, nel contempo, i traffici avversari mediante, in primo luogo, l'utilizzo della componente oceanica della flotta subacquea italiana. Si sarebbe trattato, pertanto, nel caso dell'Inghilterra, di una guerra lunga, come d'altronde l'ammiraglio Domenico Cavagnari, Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, aveva previsto sin dal 1934 ispirandosi all'esperienza francese della Guerra d'indipendenza americana e senza farsi illusioni, ma con determinazione, approntando, in questo senso, la «sua» Marina.

Un lungo, duro addestramento dei direttori del tiro e del personale e la lenta messa a punto delle armi permise, infine, alla Regia Marina di ritenere, per il maggio 1940, (epoca della conclusione del primo dei due tradizionali grandi cicli addestrativi annuali) che la situazione del personale e del materiale fosse «soddisfacente».

Buono, per l'epoca, l'armamento antiaerei in virtù delle mitragliere da 20 e 37 mm imbarcate; si sarebbe tuttavia sempre dimostrato scarso, per tutto il corso del conflitto, il munizionamento disponibile, con effetti negativi sull'addestramento e la necessità di praticare sempre il tiro puntato.

La Marina italiana era, per contro, priva di portaerei. Nonostante le avesse richieste, al pari degli aerosiluranti, sin dal 1922. Diversi furono i fattori che portarono a tale mancanza. Innanzitutto va ricordata una oggettiva difficoltà economica trascinatasi tra la metà del 1923 e la fine del 1927. In secondo luogo l'opposizione della Regia Aeronautica, «pupilla del Regime» e gelosa custode del monopolio dei velivoli. Infine pesarono anche ragioni ideologiche, prima ancora di quelle economiche che Mussolini in persona accampò sempre, quantomeno fino al gennaio 1941, allo scopo di bocciare formalmente tutte le ripetute richieste avanzate, fino al 1939, dai vari Capi di Stato Maggiore della Marina per ottenere due portaerei leggere sulle 14.000 t. L'unica concessione ottenuta consistette nel permesso, rilasciato nel 1935, di studiare la rapida (e piuttosto ottimistica) conversione dei due grandi transatlantici *Roma* e *Augustus* in portaerei d'emergenza, previo il cambio del loro insufficiente apparato motore originario. A metà settembre del 1939 questo programma, da ultimare nel giro — stimato — di un anno di lavori, imbarcando, alla fine, un Gruppo di caccia monoplano monomotori del tipo Fabrizi F 5, in carico, formalmente, alla specialità «Caccia Marittima» (tradizionalmente dotata di idrovolanti, ma formata, non di meno, da personale in grado di volare sul mare e di orizzontarsi), fu però bloccato. Né fu ripreso nel giugno dell'anno successivo, avendo il Capo del governo assicurato che la guerra italiana sarebbe durata, al massimo, fino alla metà del prossimo mese di agosto, per poi concludersi con una pace generale da far pagare alla Francia. La Ricognizione Marittima, formata da aerei ed equipaggi appartenenti all'Aeronautica (osservatori esclusi), ma sotto il controllo operativo della Marina, disponeva a sua volta, all'inizio del conflitto, di circa 150 idrovolanti dei tipi Cant Z 501 e Cant Z 506 (19), oltre a una quarantina di idro imbarcati modello Ro.43. Queste cifre erano giudicate sufficienti, all'inizio degli anni Trenta, nel caso di un conflitto, abbastanza teorico, da combattere contro la sola Francia nel Mediterraneo occidentale, ma si sarebbero confermate inadeguate durante una guerra contro l'Inghilterra estesa all'intero bacino mediterraneo. Le richieste di un potenziamento della Ricognizione Marittima avanzate dalla Regia Marina (privata, nel 1931, dei propri idrovolanti da caccia e da bombardamento e degli aerosiluranti sperimentali) furono però sempre respinte, nel corso degli anni Trenta, dalla Regia Aeronautica, grazie all'appoggio personale del Primo ministro.

Continuando a parlare di compiti di esplorazione, gli incrociatori italiani erano, a loro volta, numerosi e, anzi, esuberanti rispetto alla bisogna di un conflitto contro il Regno Unito, visto che la Regia Marina aveva proceduto, fino al 1932 a sviluppare questa particolare categoria di naviglio sulla falsariga di quanto stava facendo, per conto proprio, la Marine Nationale, in vista di un eventuale con-

fronto con la Germania sugli oceani o della presenza di una Divisione oceanica in Indocina in funzione di deterrente anti giapponese. Le 7 unità da 10.000 t delle classi «Trento» e «Zara» erano un nucleo esplorante ideale per la Squadra da battaglia al pari dei 2 recenti «Garibaldi» armati con cannoni da 152 mm semiautomatici. Buone per tutti gli usi, per contro, le 4 navi delle classi «Montecuccoli» e «Aosta» mentre i 6 «Condottieri» originari da 5.000 t, progettati negli anni Venti e privi di protezione, potevano sviluppare, ormai, col loro apparato motore, solo 31-32 nodi di velocità massima (forzando) rispetto ai 31 dei moderni incrociatori leggeri britannici. Quelle stesse unità da 5.000 t disponevano, per di più, di un'autonomia equivalente, in pratica, a quella di un cacciatorpediniere. Furono pertanto considerati, sin dal 1937, unità *hors-rang* spendibili da adibire, di preferenza, a compiti speciali, primo tra tutti la posa di mine, e non di Squadra.

Appena sufficienti, in termini numerici, all'inizio del conflitto, i cacciatorpediniere moderni italiani, 40 in tutto appartenenti alle classi «Soldati», «Poeti», «Maestrale», «Freccia» e «Navigatori», e dotati di un'autonomia limitata che vincolava, in pratica, l'uso delle unità maggiori di base in Italia all'area compresa tra i meridiani di Bona e di Gaudo. Il Capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Domenico Caglieri, aveva chiesto sin dal 1934 la realizzazione di un cacciatorpediniere da 2.100 t armato con 6 canoni da 120 mm, ma ragioni di bilancio avevano spinto, alla fine, il ministro della Marina (ovvero lo stesso Mussolini) a limitarsi alla replica, coi 4 «Poeti» e i 12 «Soldati», del tipo «Maestrale» progettato nel 1930.

Il grande problema che affliggeva la cantieristica italiana era rappresentato, infatti, dalla disponibilità di acciaio ad alta resistenza per gli scafi. La limitata produzione italiana ammontò, fino alla fine del 1941, ad appena 10.000 t all'anno, ricavate in buona parte da rottami lavorati al forno elettrico. Il resto doveva essere importato dagli Stati Uniti e pagato in dollari. Dato l'accordo stipulato nel 1937 dal governo italiano con le banche americane, fissando il cambio in termini favorevoli per l'Italia, ma contingentando inevitabilmente, in questo modo, la cifra assoluta disponibile per far fronte alle importazioni nel loro complesso, non era possibile superare una certa soglia visto che oltre all'acciaio, dovevano rientrare nel totale infiniti altri beni e servizi. La capacità complessiva (notevole in linea teorica) dei cantieri italiani, pertanto, non poteva essere sfruttata appieno in caso di conflitto.

Il dispositivo mobile della guerra navale costiera era a sua volta formato, oltre che dei MAS ricordati in precedenza, delle moderne torpediniere della classe «Spica» da 600 t. Unità dalla tenuta al mare inevitabilmente modesta, date le dimensioni e la necessità di sviluppare una trentina di nodi di velocità massima, le «Spica» evidenziavano, inoltre, con la disposizione finale dei loro 4 tubi lanciasiluri singoli disposti due per lato, la dottrina del combattimento notturno italiano. Questa era rimasta ferma, in pratica, alle esperienze della Regia Marina maturate nel corso della Grande guerra, ovvero combattimenti improvvisi e brevissimi, non risolutivi e nel corso dei quali i tubi lanciasiluri andavano brandeggiati singolarmente, come il fucile di un cacciatore, per lanciare a distanze estremamente ravvicinate.



Medaglione coniato in occasione del varo della nave da battaglia *Impero*. Il timore di bombardamenti aerei su Genova provenienti dalla vicina Francia indusse lo Stato Maggiore della Marina italiana a trasferire in Adriatico, ai primi di giugno del 1940, il vulnerabile scafo di quell'unità scesa in mare l'anno precedente. Questa scelta compromise, però, per sempre l'allestimento in tempo utile di quella corazzata (collezione Cernuschi).

Praticamente inesistenti (5 in tutto) le unità di scorta. Sin dalla fine degli anni Venti la Marina italiana ne aveva richieste a decine, ma le solite esigenze di bilancio avevano vanificato anche questi programmi. Supplivano, in aggiunta ai propri compiti dipartimentali, i cacciatorpediniere e le torpediniere vetuste.

Notevole la flotta subacquea, la cui punta di lancia era rappresentata da 3 dozzine di battelli oceanici fortemente voluti da Mussolini in persona dal 1935 in poi. I sommergibili italiani erano robusti ed efficienti, anche se l'addestramento del personale non arrivava ai limiti estremi delle unità tedesche. I siluri, tuttavia, per quanto fossero affidabili, erano del tipo convenzionale ad aria calda. La loro scia, pertanto, poteva essere avvistata per tempo da equipaggi bene addestrati come quelli britannici. Di conseguenza i successi nel Mediterraneo, mare quasi privo di traffico avversario dato il *Mediterranean Stoppage* ricordato in precedenza, cominciarono a rarefarsi a partire dall'inizio del 1941. I tedeschi accettarono infine di vendere, verso la fine del 1942, una certa quantità di siluri elettrici alla Regia Marina, ma l'altro elemento essenziale di quel sistema d'arma, una centralina automatica che trattava i dati apprezzati con un algoritmo tendente a minimizzare gli errori di osservazione ed eseguire il tracciamento del bersaglio, non fu disponibile che nel 1943 per gli ultimi sommergibili della prima serie della classe «Flutto» (20).

Tipicamente italiana (si pensi al «barchino saltatore» *Grillo* della Grande guerra e alla «mignatta» che affondò, la notte sul 1° novembre 1918, a Pola, la moderna nave da battaglia *Viribus Unitis*), la specialità dei mezzi d'assalto era ripartita, in gran segreto, nel 1935, ma i mezzi, il personale e la dottrina non sarebbero stati pronti e a punto che diversi mesi dopo l'inizio delle ostilità nel Mediterraneo.

Passando alla guerra di mine, le unità, in massima parte piccole e requisite, adibite al dragaggio erano, per il giugno 1940, sufficienti. Gli ordigni erano tutti del tipo convenzionale a urto e, pertanto, facilmente dragabili; unica eccezione, nel giugno 1940, poche armi acustiche rivelatesi, ben presto, difettose. Del tutto mancanti le mine magnetiche, mentre quelle ad antenna e aviolanciabili del modello «Vega», utilizzabili anche dai MAS, erano state fermate anch'esse, nel 1931, dal veto posto dall'Aeronautica nei confronti di qualsiasi tendenza aeronavale, venendo riscoperte in un magazzino solo dieci anni dopo.

La componente anfibia, basata sulle 4 navi da sbarco da 1.055 t del tipo «Sesia», a sua volta un'evoluzione del prototipo *Adige* del 1926, e sul Reggimento San Marco era, addirittura, avveniristica, in quanto concepita sin dagli anni Venti. Le unità in parola erano in grado di mettere a terra, direttamente dalle «Sesia», una dozzina di carri armati del tipo L 3 o, in alternativa, altrettanti trattori e cannoni da campagna. Si trattava, però, di una forza concepita in funzione di colpi di mano o di sbarchi non contrastati. La fallita operazione spagnola nazionalista tentata a Cartagena il 7 marzo 1939 sulla falsariga della dottrina italiana dimostrò, per contro, che era ormai necessario procedere come avevano fatto, tra la curiosità generale, i giapponesi a Shanghai nel 1937. Ovvero suddividendo le forze di invasione dal mare su una massa di piccoli e, complessivamente, meno vulnerabili mezzi da sbarco blindati in grado di mettere a terra ciascuno un carro armato di tipo medio o un carico equivalente. Nell'autunno 1939 furono così progettati e previsti 50 piccoli mezzi da sbarco di caratteristiche analoghe a quelle nipponiche destinati a entrare in servizio per il 1941 in vista di una futura invasione di Corfù. L'intero programma in parola fu però annullato nel novembre di quello stesso anno. Quanto all'idea, messa allo studio sin dal 1936, di invadere Malta, i vari piani proposti furono tutti scartati, tra il 1938 e il giugno 1940, date le difese di quell'isola (9 forti dotati di 7 cannoni da 233, 10 da 152 e 18 da 57 a tiro celerissimo) rispetto ai mezzi disponibili.

Il naviglio ausiliario italiano poteva essere considerato, nel 1940, adeguato al pari delle basi e dell'organizzazione logistica, anche se sin dai primi mesi della nuova guerra contro gli inglesi sarebbero emersi, come vedremo in seguito, alcuni inattesi problemi in materia di reti parasiluri, essendo quel materiale risalente al precedente conflitto mondiale. Coeso e bene addestrato il personale. Non sod-

disfacenti invece, i rapporti con l'Aeronautica al pari, del resto, del mancato addestramento d'insieme delle due Forze armate. Quanto al livello dell'elettronica era analogo a quello francese. Del radar si è già detto. Il sonar, detto dagli italiani ecogoniometro e definito industrialmente nel 1939, entrò in produzione di serie due anni dopo a causa dei problemi sorti, come per il radiotelemetro, in occasione della produzione in Italia delle necessarie valvole termoioniche. Un acciarino per siluri, il modello SIC (rivelatosi molto più affidabile rispetto a quello tedesco del 1939, poi ritirato dal servizio l'anno successivo), fu introdotto nel 1942 venendo subito adottato anche dalla Kriegsmarine.

Le scorte di nafta ammontanti, tutto compreso, a poco meno di 2 milioni di tonnellate, erano giudicate sufficienti per un anno di operazioni a ritmo non troppo elevato. Quanto alle ingenuie speranze coltivate dal governo italiano di potersi rifornire dal Mar Nero, dopo l'inizio delle ostilità, grazie alla concessione italiana di Ploesti e all'aiuto russo, ricorrendo a petroliere spagnole, si trattò di sogni subito abbandonati pochi giorni dopo l'inizio della guerra, data l'ostilità del governo anglofilo di Ankara e il controllo esercitato nell'Egeo dagli incrociatori della Royal Navy con l'appoggio, più o meno volontario, dei greci.

Eccellenti le telecomunicazioni e i servizi di decrittazione. Questi ultimi erano in grado di leggere da oltre sei anni molti tra i maggiori codici e cifrari navali francesi e britannici. Il Comando centrale navale italiano, infine, detto Supermarina e concepito nel 1937, fu attivato alla fine del maggio 1940. La sua messa a punto non fu perfezionata, sulla base dell'esperienza, che per l'inizio dell'estate 1941.

Come ricordato in apertura, il grosso della flotta italiana era concentrato a Taranto e nel Tirreno meridionale. Flottiglie di siluranti e sommergibili destinate alla guerriglia navale nelle aree di competenza erano di base a Lero, Tobruch, Augusta, nel Canale di Sicilia e a Massaua.

* * *

Passando, velocemente, alla situazione delle contrapposte Aeronautiche, il quadro mediterraneo del giugno e dell'estate 1940 è presto fatto.

La situazione iniziale era di sostanziale parità tra l'Italia da una parte e la Gran Bretagna e la Francia dall'altra. I 1.636 aerei da combattimento, tra caccia, bombardieri e ricognitori, della Regia Aeronautica (aviazione per la Marina inclusa) presenti nel Mediterraneo tra i reparti in linea — più altri 183 velivoli in Africa orientale — dovevano infatti fronteggiare 223 analoghi apparecchi francesi di base negli aeroporti meridionali della metropoli, tra Armée de l'air e Aéronavale, più altri 207 presenti nel Nord Africa, oltre a una novantina di apparecchi presenti in Siria e in Libano e altri 18 a Gibuti. I britannici disponevano, a loro volta, di circa 350 velivoli tra Egitto e Palestina e di altrettanti aerei, tra inglesi, rhodesiani e sudafricani, sparsi tra il Sudan, Aden e il Kenya. A questi aeroplani vanno poi aggiunti una cinquantina di apparecchi della Fleet Air Arm dislocati sulle portaerei e gli incrociatori, più qualche apparecchio presente a Malta e a Gibilterra. Dal totale italiano di cui sopra vanno dedotti gli apparecchi (oltre 210) vincolati lungo le frontiere jugoslave. I plurimotori del *Bomber Command* di base in Gran Bretagna furono a loro volta utilizzati contro l'Italia settentrionale, partendo direttamente dal Regno Unito, sin dalla notte tra l'11 e il 12 giugno 1940 (21). Dal punto di vista organico gli *Squadron* britannici nel Medio Oriente erano stati elevati sin dal 1936 da 3 a 4 *Flight* (22), costituendo così una riserva di aerei cui attingere. A questa disponibilità furono poi aggiunti, nell'estate 1940, i «contributi» in macchine di produzione inglese subito chiesti e ottenuti dai britannici a carico delle Aeronautiche egiziana e irakena.

Anche dopo gli armistizi francesi la RAF fu in grado, manovrando per linee interne, di affrontare in condizione di parità la Regia Aeronautica in Libia (dove la capacità logistica degli aeroporti italiani era, nel 1940, nell'ordine di poco più di 300 velivoli), nel Dodecaneso (un centinaio di aerei) e in Africa Orientale. I britannici venivano inoltre riforniti regolarmente di aerei plurimotori (una ventina

al mese) provenienti direttamente dal Regno Unito passando, sin dal giugno 1940, per Gibilterra e per Malta. A questo flusso si aggiunse, dal 20 settembre 1940, la celebre rotta aerea di Takoradi, nella Costa d'Oro dell'Africa occidentale. Quest'ultima via fu percorsa, nel giro dei primi 12 mesi, da 1.098 aerei, tra caccia e bombardieri, con la perdita, per incidenti, del 2,82% dei velivoli. In totale, fino al dicembre 1943, passarono da Takoradi 4.292 apparecchi.

È un fatto che stiamo parlando, in realtà, di piccole cifre. L'Armée de l'air e la Regia Aeronautica erano, infatti, aviazioni relativamente limitate rispetto ai non meno di 3.000 aerei da combattimento disponibili in linea, già dal 1939, da parte della Germania e dalla Gran Bretagna. Pur con la dimostrata bravura dei piloti nel volo a vista, l'addestramento italiano al volo notturno e a quello strumentale era inadeguato, nel 1940, rispetto agli standard tedeschi e britannici a causa della mancanza, tra l'altro, dell'orizzonte artificiale e del pilota automatico, introdotto solo nel 1943.

Nel corso della Seconda guerra mondiale, e fino all'armistizio dell'8 settembre 1943, l'aviazione italiana sganciò poco meno di 14.000 t di bombe a fronte, per esempio, delle 21.324 t sganciate dalla Luftwaffe sulla Polonia nel settembre 1939. Durante la Guerra di Spagna i bombardieri italiani furono 4 volte più attivi che non tra il 1940 e il 1943 e lo stesso discorso vale per i caccia (23). Nel corso di quella guerra civile, infatti, la benzina era stata fornita al generalissimo Franco direttamente dalle imprese statunitensi, mentre dal giugno 1940 in poi la Regia Aeronautica dovette arrangiarsi, con circa 14.000 t bruciate nei motori dei propri velivoli ogni 30 giorni ricorrendo, a questo scopo, alle proprie scorte. Si trattò, in pratica, di una guerra a mezza razione rispetto ai piani pre-bellici italiani. Per di più, dal settembre 1941 in poi, la disponibilità mensile di benzina avio italiana scese, tra una



Un idrovolante da ricognizione imbarcata Ro 43 a bordo della nave da battaglia *Vittorio Veneto* nell'autunno 1940. Questi velivoli resero buoni servizi, sia pure con gravi perdite, fino al 1942. Per il 1943 erano considerati, per contro, ormai inutili (g.c. ANMI).

produzione di greggio albanese raffinato in Italia nell'ordine delle 2.500 t e altre 9.000 t fornite di malavoglia dalla Germania, a meno di 12.000 t ogni 30 giorni, fatto questo che costrinse quella Forza armata a passare dalle circa 9.000 t di bombe lanciate durante i primi 12 mesi di guerra a una media di appena 2.200 t l'anno, riducendo, di conseguenza, dall'estate 1941 in poi, il numero degli stormi da bombardamento a favore dei reparti da trasporto, rivelatisi strategicamente decisivi in Albania nel 1940 e, nuovamente, in Tunisia nel 1942-43.

Questa riduzione degli organici e quelle che sarebbero seguite a causa delle perdite verificatesi sul Nordafrica francese durante l'inverno 1942-43, sono a loro volta evidenziate dalle seguenti cifre riferite ai bombardieri (e aerosiluranti) della Regia Aeronautica registrati come bellicamente efficienti alle date indicate (24).

30.06.40	635
01.07.41	399
01.07.42	317
30.04.43	253
01.07.43	115
31.07.43	83
07.09.43	154

Per concludere, al di là dell'avvenuto abbandono di Malta (tra l'aprile 1939 e il luglio 1943) come base navale del grosso della Marina da guerra britannica nel Mediterraneo, non esisteva, in pratica, alcuna possibilità di successi strategici in capo alla componente da bombardamento della Regia Aeronautica.

Quest'eventualità, peraltro, non era mai stata neppure prevista, data l'esiguità dei mezzi a disposizione, già all'epoca dell'elaborazione, nel 1928, della dottrina operativa dell'Aeronautica italiana, rimasta a sua volta immutata fino all'avvento della NATO. La forza dei numeri faceva, infatti, della non numerosa componente aerea d'attacco italiana un mero ausiliario dell'Esercito e della Marina, agguerrita e decisa ma destinata a giocare un ruolo minimo. Parimenti scontata era pure l'incapacità logistica della Regia Aeronautica (come avvenne, puntualmente, su Malta nel corso dei primi due mesi di conflitto) di protrarre a lungo uno sforzo massiccio. Tutto quello che poteva essere assicurato, pertanto, nel tempo, era giusto una mera attività di disturbo punteggiata, talvolta, da qualche centro significativo.

Volendo adottare, a questo punto, come indice di riferimento la quantità di bombe sganciate dalle due parti nel teatro mediterraneo e medio orientale dal 1940 al 1944, le cifre, tra italiani e tedeschi da una parte e i britannici e gli statunitensi dall'altra, furono, fino all'epoca dello sbarco angloamericano in Nordafrica, grosso modo tra loro equivalenti, ovvero circa 30.000 t per ciascuna delle due coalizioni, 15.000 delle quali cadute su Malta. In seguito, e fino all'8 settembre 1943, gli statunitensi lanciarono da soli altre 98.462 t di ordigni e i britannici ulteriori 38.000 circa a fronte di 10.000 t germaniche e di 1.000 italiane. Tra l'armistizio italiano e la fine del conflitto, gli angloamericani sganciarono, nel teatro mediterraneo, ulteriori 710.000 t mentre la Luftwaffe non superò le 4.000 t ritirando, infine, i propri bombardieri per il giugno 1944 limitando, per il seguito, la propria attività all'opera di pochi assaltatori notturni mentre l'Aeronautica della Repubblica Sociale creata da Mussolini dopo l'armistizio continuò a operare sul mare, coi propri pochi aerosiluranti, fino al termine della guerra in Italia.

Ultimi, ma non ultimi, vanno inoltre menzionati, in capo alla Regia Aeronautica, i seguenti problemi:

- 1) l'aviazione italiana non ebbe a disposizione, fino all'estate 1942, che bombe perforanti del peso, al massimo, di 160 kg ricavate dai vecchi proietti da 254 mm della Regia Marina. Questi ordigni non erano in grado di attraversare, se lanciati da un bombardiere in picchiata, i ponti corazzati da 40 mm in su, ovvero quelli delle navi da battaglia, delle portaerei e dei più grossi e recenti incrociatori;
- 2) la natura originariamente commerciale dei trimotori S 79 ed S 81 che rappresentarono, fino a tutta l'estate 1941, il grosso dell'aviazione da bombardamento italiana. I vani bombe di quei velivoli, essendo stati ricavati dal locale portabagagli, custodivano, infatti, gli ordigni in posizione

verticale con l'ogiva in alto. Questo problema, noto sin dal 1935, costringeva gli aerei a sganciare da 3.500-4.000 m di quota, allo scopo di consentire alle bombe di compiere una capriola nell'aria per poi stabilizzarsi. Il tempo di caduta, però, superava, da quell'altezza, i 15 secondi, consentendo in tal modo alla nave presa di mira, purché non fosse stata colta di sorpresa, di effettuare le necessarie manovre evasive. Già una velocità di crociera di 20 nodi permetteva, infatti, di evitare non solo gli ordigni, ma anche le schegge, posto che gli statunitensi attribuivano alla propria bomba dirompente da 226 kg (500 libbre), un cratere di 6 metri di diametro e un raggio delle schegge di 27 metri (25). Questa semplice realtà era stata dimostrata, oltre che nel corso di numerose esercitazioni contro la nave bersaglio *San Marco*, in occasione di oltre 250 attacchi effettuati in mare, nel 1937-38, dai bombardieri orizzontali italiani contro navi mercantili dirette verso i porti repubblicani spagnoli: non un solo bersaglio era stato colpito, a eccezione di alcuni danni da schegge lamentati da un piroscafo italiano attaccato per errore. I risultati, nell'ordine dell'1% delle bombe sganciate tra centri e colpi vicini efficaci (i cosiddetti *near miss*), conseguiti dai bombardieri italiani contro le navi avversarie in navigazione sono, peraltro, del tutto analoghi a quelli ottenuti dalle altre maggiori Aeronautiche mediante quella forma d'attacco.

I bombardieri Cant Z 506 (idrovolante), Cant Z 1007 bis, FIAT BR 20 e S 84, tutti dotati di vani bombe orizzontali, si dimostrarono, a loro volta, più precisi ed efficaci rispetto ai trimotori della precedente generazione.

Gli ordigni dei bombardieri in picchiata richiedevano, viceversa, solo 3 secondi circa, una volta che fossero stati sganciando da 400 metri di quota, per raggiungere il bersaglio. Le bombe, però, al massimo da 500 kg, non potevano perforare, data la loro, a questo punto, bassa velocità, le corazze delle unità maggiori avversarie causando, casomai, danni all'opera viva una volta che fossero cadute vicino al bersaglio. Né le cose migliorarono quando furono utilizzati, in rare occasioni, dall'agosto 1942 in poi, proiettili navali di grosso calibro da 305 e 381 mm appositamente modificati come bombe per questo genere di attacchi.

A ogni modo, già dal 1980 era noto il fatto che «*Contrariamente alla leggenda, gli attacchi (dei bombardieri italiani) da alta quota riuscivano a essere spesso spiacevolmente precisi*» (26).

La ben diversa produzione aerea inglese, maggiore di 8 volte rispetto a quella italiana, e la capacità di brevettare ogni anno molte migliaia di piloti e aviatori, mentre gli italiani riuscivano soltanto a pareggiare le proprie perdite mandando ben presto in linea personale brevettato con solo metà delle ore di volo d'istruzione di cui beneficiavano gli avversari, avrebbero per contro permesso alla RAF di acquistare sin dal gennaio 1941, dopo la stagione iniziale del pareggio tra le due parti, la superiorità sia quantitativa, sia qualitativa (quest'ultima riferita al materiale di volo) in Africa settentrionale e orientale, salvo perderla in Libia, dal febbraio 1941 in poi, in seguito all'arrivo dei non numerosi, ma ben più efficienti e addestrati cacciatori della Luftwaffe. La maggiore esperienza del nucleo (a consumazione) dei piloti da caccia italiani formatosi in Spagna tra il 1936 e il 1939 e la persistenza dei cacciatori britannici (giudicati, nel 1940, molto «grezzi», quanto a pilotaggio, dai loro avversari della Regia Aeronautica) a impegnarsi (spesso ancora nel 1942) in combattimenti manovrati con i ben più maneggevoli aerei italiani, permisero, a ogni modo, alla Regia Aeronautica di fare la propria parte — quantitativamente indispensabile per le fortune dell'Asse nel Mediterraneo — fino all'autunno 1941, continuando così a godere, in Africa settentrionale, di un rapporto perdite/successi di 1 a 1. In seguito, l'introduzione da parte germanica e inglese, a partire dall'ottobre 1941, dei radar campali (27) e l'arrivo della nuova generazione di velivoli da caccia tipo Macchi C.202 e Re 2001 dotati di radio, fecero sì che le rispettive tattiche delle varie Aeronautiche impegnate nel Mediterraneo si uniformassero, spostando così la lotta su un piano nettamente quantitativo, ovvero in quello nettamente a vantaggio dei britannici dall'estate 1941 in poi. Questo stato di cose, protrattosi fino alla campagna di El Alamein

inclusa, traciò, dalla parte anglosassone, in seguito all'arrivo in forze, dall'inizio del 1943, dello United States Army Air Force (USAAF) americana. Rimase viceversa immutata, dall'estate 1941 fino a quella del 1943, la decisiva superiorità elettronica di cui godette la RAF sui cieli e nell'area circostante Malta, nonostante alcuni periodi di buio assicurati, nel 1942, dalle contromisure tedesche e italiane.

NOTE

- (1) TNA FO 371/23387, J2062/33/66 Major Cornwall Jones to Cavendish Bentinck, 22 May 1939. Annex II, il documento in parola conferma che l'attesa «*Italy's demise would, in turn, facilitate Germany's eventual defeat*». «Action Taken by Service Departments in Respect of Rising Insurrection in Abyssinia». Per la cronaca Cavendish-Bentinck, cugino dell'allora regina Elisabetta, moglie di re Giorgio VI, era stato appena nominato *Chairman*, ossia presidente, del Joint Intelligence Committee, ovvero l'organo di collegamento delle varie agenzie dei Servizi segreti britannici. Si veda, inoltre, di L.E.H. Maund, *Assault From the Sea*, Methuen and Co., Londra 1949, pagine 9-23.
- (2) Dawn Marie Miller, *Italy through the Looking Glass: Aspects of British Policy and Intelligence Concerning Italy, 1939-1941*, University of Toronto, 1997, pagina 105. Winston Churchill, *Step by Step*, ed. G.P. Putnam's Sons, Londra 1939.
- (3) Williamson Murray, *The Role of Italy in British Strategy 1938-1939*, RUSI Journal of Royal United Services Institute for Defence Studies, vol. 124 n. 3, September 1979.
- (4) The National Archives, Kew Garden, Surrey, d'ora in poi TNA, FO 371/23823/R 10634/700722 *German exports of coal to Italy, Morton to Sargent, 21 November 1939*. Nel febbraio 1940 i britannici offrono, a loro volta, di vendere all'Italia non più di 4 milioni di tonnellate all'anno di carbone (beninteso alle condizioni e al prezzo fissato da Londra) in cambio di esportazioni belliche italiane mettendo in tal modo Roma, e nonostante le proteste di Mussolini e del ministro degli Esteri Ciano, in una posizione senza uscita. W.N. Medicott, *The Economic Blockade*, ed. HMSO, Londra 1952. Quanto a eventuali rifornimenti di carbone statunitense all'Italia, le Marine mercantili nostra e americana erano nella materiale impossibilità, date le distanze, di far affluire i volumi di antracite necessari.
- (5) Archives Nationales (Chateau de Vincennes), Churchill to Reynaud 28 May 1940. Reynolds N. Salerno, *Vital Crossroads. Mediterranean Origins of the Second World War. 1935-1940*, ed. Cornell University Press, New York 2002, pagine 206 e 251.
- (6) Bruno Roy-Henry, *Le pessimism du général Weygand*, Histoire de Guerre, n. 48, Juin 2004.
- (7) David Dilks (a cura di), *The Diaries of Sir Alexander Cadogan, 1938-1945*, ed. G. P. Putnam's Sons, New York 1972, 27 May 1940, pagine 290 e 291.
- (8) Giuliano Colliva, *L'Ufficio Trasporti Rifornimenti in Guerra, studi per un conflitto (1931-1940)*, Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, giugno 1998.
- (9) Fortunato Minniti, *Le materie prime nella preparazione bellica dell'Italia (1935-1943)*, Storia Contemporanea, n. 1 e 2, 1986.
- (10) Hinsley F.H., Thomas E.E., Ransom C.F.G., Knight R.C. e Howard M., *British Intelligence in the Second World War: Its Influence on Strategy and Operations*, vol. 1, ed. Her Majesty's Stationery Office, Londra 1979, pagina 206.
- (11) Robert Dumas, *Le cuirassé Richelieu 1935-1968*, ed. Marines edition, Nantes 2001, pagine 43, 76, 77, 78 e 89.
- (12) Giuliano Colliva, *Il tiro navale italiano*, Storia militare, aprile 2010.
- (13) Erminio Bagnasco, Augusto de Toro, *Le corazzate delle classi Conte di Cavour e Duilio, 1911-1956*, Dossier Storia militare, n. 47, gennaio 2020.
- (14) Ma secondo TNA, ADM 186/349, *Progress in Naval Gunnery 1938*, pagina 5. ADM 239/137. Secondo queste stesse fonti a 12.800 m il valore sarebbe stato di 231 metri, cosa che legittima una certa perplessità nei confronti di quella fonte, tanto più che i 381/50 italiani registravano 185 metri effettivi a 17.000 m. AUSMM, MRNA. Busta 58, fascicolo 540 Capo Servizio Artiglieria Squadra, 31 maggio 1940.
- (15) David K. Brown, *Nelson to Vanguard*, ed. Conway, Londra 2006, pagina 70.
- (16) Jon Tetsuro Sumida, *The Best Laid Plans. British Battle-Fleet Tactics, 1919-1942*, The International History Review, 14:4, pagina 685, citando Committee Report (on the Accuracy of Naval Guns), Feb. 1944, Oliver Papers, Archive Centre, Churchill College, Cambridge.
- (17) *Diario del Comando Supremo*, vol. IX, tomo II, ed. Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Storico, Roma 2000, pagina 251.
- (18) I cacciatorpediniere di tutte le Marine erano giudicati, concordemente, pessime piattaforme di tiro, buone solo per combattere azioni ravvicinate.
- (19) 48 di questi ultimi appartenevano alla specialità del Bombardamento Marittimo, progressivamente passata, tra il giugno 1940 e lo stesso mese dell'anno successivo, alla Ricognizione Marittima sotto il controllo della Marina.
- (20) Giorgio Mochi, *Le cause dei fallimenti nei lanci dei siluri italiani durante la seconda guerra mondiale*, Rivista Marittima, novembre 1990.
- (21) Tra l'11 giugno 1940 e il 13 gennaio 1941 il *Bomber Command* eseguì 21 incursioni contro l'Italia, nel corso delle quali colpì per errore Ginevra e Losanna (14 giugno), Marsiglia (23 novembre), Basilea (16 dicembre), Sussak (21 dicembre) e Zurigo (22 dicembre). I danni, quantomeno in Italia, furono irrilevanti. I bombardieri furono abbattuti nella medesima percentuale (2%) di quelli precipitati sulla Germania quello stesso anno. Per la cronaca, la RAF lanciò, nel 1940, 13.242 t di bombe (7.135 delle quali sulla Germania, 5.700 circa sulla Francia e il Belgio e 407 dirette contro gli obiettivi italiani) perdendo 475 aerei. Dopo due ulteriori incursioni notturne, entrambe fallite, contro l'Italia, avvenute il 10 e 21 settembre 1941, portando così il totale delle bombe sganciate contro il Bel Paese, partendo dalla Gran Bretagna e dalla Francia, a 270 t, il *Bomber Command* non avrebbe più oltrepassato le Alpi fino al 23 ottobre 1942.
- (22) Chaz Bowyer, *RAF Operations 1918-1938*, ed. William Kimber, Londra 1988, pagina 241.
- (23) Giuliano Colliva, *Ritratto segreto dell'Aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*, Storia militare, dicembre 1998.
- (24) Giancarlo Garelo, *Bombardieri e siluratori*, Aeronautica, 4/2007.
- (25) Stephen L. McFarland, *America's Pursuit of Precision Bombing 1910-1945*, ed. University of Alabama Press, Tuscaloosa 2008. Gli ordigni italiani erano generalmente da 250, 100 e 50 kg. L'esplosivo statunitense, infine, era del tutto analogo a quello italiano fino a quando, nell'autunno 1940, la Regia Aeronautica introdusse nelle cariche un 20% di alluminio, incrementandone così il potere dirompente. Rivista Marittima, novembre 1950, pagina 308.
- (26) Nathan Miller, *The Naval Air War 1939-1945*, ed. Conway, Greenwich 1980.
- (27) Patrick Ehrhardt, *Luftwaffe Afrika*, Histoire de Guerre, n. 65, Janvier 2006.

CAPITOLO II

L'apertura delle ostilità



12 giugno 1940. L'incrociatore inglese *LIVERPOOL* sotto il tiro dei cannoni da 254 mm del vecchio incrociatore *SAN GIORGIO* ormeggiato a Tobruch (g.c. Peter Cannon).

Fino all'11 giugno 1940 la guerra nel Mediterraneo si era limitata a una solitaria puntata, condotta tra il 9 e il 18 novembre 1939, dal sommergibile tedesco *U 26* e culminata nell'affondamento, senza superstiti, il giorno 12, del piroscafo francese *Loire* da 4.285 t. Il 1° giugno 1940, inoltre, la Luftwaffe aveva bombardato Marsiglia affondando la nave passeggeri inglese *Orford* da 20.043 tonnellate.

La Regia Marina eseguì — tra il 10 e il 12 giugno — una doppia puntata nel Mediterraneo centrale e orientale mediante la III, la VII e l'VIII Divisione incrociatori, capitanate dal *Pola*, nave ammiraglia della II Squadra dell'ammiraglio Riccardo Paladini, impiegando, complessivamente, 8 incrociatori e 16 cacciatorpediniere senza incontrare nessuno. Parimenti senza conseguenze, dato il controllo subito stabilito dagli italiani sul Canale di Sicilia, fu l'uscita della II Divisione, eseguita tra il 10 e l'11 giugno, per proteggere la posa di una serie di sbarramenti minati italiani.

Le nuove ostilità iniziarono nel cielo di Malta la mattina dell'11 giugno. Le forze navali inglesi di base nell'isola, in quel momento, erano formate dai cacciatorpediniere *Diamond* e *Vendetta* (quest'ultimo ai lavori) e dal monitore *Terror*, armato con due cannoni da 381 mm e posto a difesa del Grand Harbour assieme alla cannoniera fluviale *Aphis*, dotata a sua volta di due cannoni da 152 mm. Erano inoltre presenti 4 sommergibili, il dragamine di squadra *Fermoy* e 16 cannoniere ausiliarie adibite a compiti di dragaggio e vigilanza foranea. Lo stato delle difese costiere era imponente, mentre le batterie antiaerei (navi escluse) allineavano 34 cannoni (oltre a 8 mitragliere da 40 mm), ovvero una quantità di pezzi superiore a quella schierata, per esempio, in quello stesso periodo dal Regio Esercito in Africa settentrionale. Modesta, per contro, la componente aerea inglese, formata da appena una dozzina di aerei, tra velivoli in linea e di riserva. La Regia Aeronautica metteva però nel conto, in quell'area, anche gli apparecchi francesi di base in Tunisia e che potevano essere rapidamente trasferiti sull'isola. Dal 21 giugno 1940, a ogni modo, arrivarono a Malta, dopo aver fatto tappa a Biserta, i primi caccia Hurricane e una dozzina di aerosiluranti Swordfish.

L'11 giugno 1940, verso le sette, la cannoniera ausiliaria inglese *Concetta* e tre pirobarche della Royal Navy, uscite in precedenza nel tentativo, risultato vano, di catturare il piccolo mercatile italiano *Polinice* (sorpreso sotto costa dall'inizio delle ostilità e sabotatosi in mare), furono avvistate, ritenute — erroneamente — nemiche e prese di mira dal preciso tiro dalle batterie costiere del forte maltese di Ricasoli. Furono affondate tutte e quattro, a conferma dell'efficienza della difesa, e il segreto militare copri, per il seguito, quell'incidente, — così comune in ogni tempo e sotto ogni bandiera — al pari del destino dei marinai morti in quell'occasione e messi, in seguito, sul conto dei bombardamenti aerei italiani (1). I velivoli della Regia Aeronautica danneggiarono, per contro, l'11, il grande bacino galleggiante da 35.000 tonnellate dislocato nell'isola (in seguito nuovamente danneggiato e andato perduto

il 21 giugno) e affondarono il cacciasommergibili ausiliario *Thrush* e una motobarca; le bombe dei trimotori della Regia Aeronautica danneggiarono inoltre per due volte, a giugno, il sommergibile *Olympus*, sorpreso mentre era ai lavori, e il cacciatorpediniere *Diamond*, colpito dapprima l'11 e poi nuovamente il 17 e parimenti dimenticato dalla storiografia del tempo di guerra e successivo (2).

La notte tra l'11 e il 12 fu la volta dell'incrociatore britannico *Calypso*, silurato e affondato dal sommergibile *Bagnolini* a sud di Creta. La perdita di quella nave fu subito attribuita all'urto con una mina vagante, ipotesi questa, per la verità, immediatamente scartata dal Comandante superiore in mare della formazione inglese, il quale propendeva, casomai, per l'attacco di un'unità subacquea. La versione ufficiale della mina, tuttavia, era stata fatta propria dall'ammiraglio Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, sulla base del seguente assunto: dato lo stretto schermo di protezione assicurato, al momento dell'esplosione, dalla flottiglia di cacciatorpediniere di scorta, era impossibile che un sommergibile l'avesse oltrepassato portandosi nel cerchio di lancio, quindi doveva essersi trattato di una mina alla deriva (3). Neppure l'avvenuta diramazione, alle ore 13 del 13 giugno, del bollettino di guerra italiano, il quale annunciava l'avvenuto siluramento di quell'incrociatore, riuscì a convincere l'Ammiragliato del contrario. Il *Calypso* faceva parte di una forza di copertura, formata dalle navi da battaglia *Warspite* e *Malaya* e dalla portaerei *Eagle*, in compagnia di 5 incrociatori e 16 cacciatorpediniere, spintasi tra il 12 e il 14 giugno fino all'altezza della costa occidentale di Creta, a protezione degli incrociatori inglesi *Liverpool* e *Gloucester*, a loro volta incaricati, assieme a 4 cacciatorpediniere, di bombardare la base di Tobruch. Le due navi britanniche, arrivarono all'alba del **12 giugno** davanti al proprio obiettivo, incrociarono tre dragamine italiani e colpirono, senza avvedersene nella foschia mattutina, la cannoniera ausiliaria *Giovanni Berta*, la quale aveva aperto il fuoco per prima a circa 4.500 metri di distanza, coprendo la ritirata delle altre due unità di quella Squadriglia per poi trascinarsi, dopo essere stata danneggiata, su un basso fondale, restando con parte delle sovrastrutture fuori dall'acqua. La piccola nave italiana fu poi definitivamente distrutta, il 19 giugno, da un siluro del sommergibile *Parthian* prima che fosse possibile tentare di recuperarla. I britannici rimasero convinti di essere stati fatti segno del tiro, da terra, di una prima batteria costiera e appresero dell'affondamento di quel dragamine soltanto grazie al bollettino italiano del 13 giugno redatto, come tutti gli altri fino al 25 luglio 1943, da Mussolini in persona, spesso in contrasto con i testi, misurati e soprattutto discreti, sottoposti da Supermarina.

La reazione, grazie all'allarme subito trasmesso dai dragamine, dei cannoni del vecchio incrociatore corazzato *San Giorgio* (adibito a batteria galleggiante a Tobruch) e delle batterie costiere, causò a sua volta qualche danno da schegge alle due unità maggiori britanniche. In particolare il *Liverpool* alla seconda salva di grosso calibro, e il *Gloucester* in seguito a un *near miss* da 190 mm (ovvero un proietto caduto, secondo la definizione ufficiale inglese, a non più di 50 piedi — 15,24 metri — dal bersaglio, danneggiandolo sia in seguito all'effetto-mina contro l'opera viva della bolla di gas generata dall'esplosione della carica, sia mediante le schegge d'acciaio proiettate sopra e sotto la linea di galleggiamento). Le navi britanniche si ritirarono immediatamente, secondo quanto osservato dagli italiani, sotto la protezione di una cortina fumogena. In seguito gli inglesi non ammisero né i danni, né di essere stati costretti, per questo motivo, a ritirarsi né, infine, di essersi coperti facendo fumo, salvo riconoscere, nel 1959, tutte queste circostanze (4). È per conto assodato che quel giorno non un solo proietto britannico arrivò a terra, avendo i britannici interrotto l'azione non appena il *San Giorgio* aveva aperto il fuoco contro di loro (5).

Sempre il 12 giugno i bombardieri italiani attaccarono, a mezzogiorno, la grande base navale francese di Tolone, causando danni da schegge ai cacciatorpediniere *Cassard* e *Tartu*, oltre che a un pontone semovente (*chaland à mazout*), colpito da una bomba inesplora che l'attraversò da parte a parte (6).

La notte tra il 13 e il 14 gli incrociatori pesanti francesi *Algérie* e *Foch* uscirono, in compagnia di 6 cacciatorpediniere, per bombardare, all'alba del 14 giugno, la località ligure di Vado, mentre i pari

categoria *Colbert* e *Dupleix* e altre 5 siluranti diressero per Sestri Ponente; il Comandante superiore in mare, della formazione transalpina, era l'ammiraglio Émile Duplat. Oltre che dall'oscurità, le navi francesi erano protette, nei riguardi dei sommergibili, dalla loro alta velocità di crociera (25 nodi) e, rispetto ai MAS, dalla loro rotta, mantenuta piuttosto al largo dalla costa. Il maltempo, oltretutto, impedì, il 14, nonostante la disponibilità di una tempestiva decrittazione messa a segno, alle ore 05.40 del 14 giugno, dal Reparto Informazioni della Regia Marina, a 10 bombardieri S 79 decollati da Pisa, d'intercettare e attaccare le unità francesi lungo la rotta di ritorno per Tolone.

Alle 04.10 del **14 giugno**, prime luci dell'alba con forte foschia e pioggia sottile, la vecchia torpediniera *Calatafimi*, agli ordini del Tenente di vascello Giuseppe Brignole, avvistò, mentre stava scorrendo il posamine ausiliario *Elbano Gasperi*, il Gruppo *Colbert*. La silurante italiana si portò, senza essere notata, alla distanza stimata di 10.700 m dirigendo quindi all'attacco e segnalando in chiaro la presenza del nemico. La colorazione grigio cenere della nave italiana l'aveva, in effetti, mimetizzata efficacemente. Alle 04.15 gli incrociatori francesi aprirono il fuoco contro la costa. Il *Calatafimi* iniziò a sua volta il tiro contro di loro venendo scambiato, dappprincipio, per una postazione costiera, avendo in quel momento la Batteria Mameli (3 cannoni da 152/50) aperto anch'essa il fuoco. Giunta a 3.000 m, la torpediniera lanciò due siluri contro la sezione di cacciatorpediniere formata dalle grosse siluranti *Albatros* e *Vautour*. Preso di mira da quelle due navi francesi, il *Calatafimi* incassò qualche scheggia e proseguì la propria corsa per portarsi nuovamente nel cerchio di lancio. Nel giro di due minuti le due unità sottili della Marine Nationale si separarono e fu osservato l'arrivo di un colpo a bordo della più vicina di quelle due navi (l'*Albatros*, il quale lamentò 12 caduti). A sei minuti dalla



Treno armato della Regia Marina mentre fa fuoco, coi suoi cannoni da 120 mm, in Liguria (U.S.M.M.).



14 giugno 1940 Il comandante della vecchia torpediniera *CALATAFIMI* (da allora soprannominata Calatafulmine) accolto dall'ammiraglio Aimone Duca di Spoleto al rientro dall'azione appena combattuta contro una divisione navale francese. (U.S.M.M.).

prima, seguì un'altra coppia di siluri del *Calatafimi*, diretta contro i caccia avversari per poi proseguire la propria corsa allo scopo di lanciare contro il grosso avversario le ultime due armi disponibili. I due incrociatori, però, subito dopo l'inizio della reazione da parte dei pontoni armati *GM 194* (armato con due cannoni da 381/40) e *GM 269* (due pezzi da 190/39), i quali tirarono 4 colpi in tutto, si erano ormai allontanati. A questo punto il *Calatafimi* iniziò a fare fumo e a ritirarsi, sparando con il proprio impianto poppiero da 102 mm fino al limite della gittata.

Contro Vado il tiro degli incrociatori francesi iniziò alle 04.26 del **14 giugno** seguito, sei minuti dopo, da quello dei caccia. Alle 04.33 i MAS 534, 538, 535 e 539, in quel momento in zona e subito diretti contro i francesi, manovraron per portarsi all'attacco, nonostante fosse ormai giorno. Avvistati, furono presi sotto il tiro dei cannoni da 100 mm dell'*Algérie* dalla distanza di 10.000 m. Le piccole siluranti italiane procedevano a tutta velocità (40 nodi) e gli incrociatori francesi accostarono in fuori nel giro di 3 minuti, sospendendo il tiro contro costa. Alle 04.43 i MAS 534 e 538 lanciarono da 1.800 m contro i caccia francesi e si disimpegnarono. Nel frattempo avevano aperto il fuoco le batterie costiere AT 171 di Savona (quattro 152/50) e il treno armato della Marina n. 3 (quattro 120/45); quest'ultimo sparò in totale 93 colpi causando danni minori da schegge («*légèrement endommagé*») all'*Algérie*. I MAS 535 e 539 si portarono anch'essi all'attacco dei cacciatorpediniere. Il primo lamentò danni da schegge, il secondo lanciò da 2.000 m circa contro il *Tartu*, il quale evitò i siluri. A questo punto le navi francesi si allontanarono definitivamente. Il bombardamento francese durò, in tutto, meno di un quarto d'ora e fu condotto a un ritmo di tiro molto basso: 500 colpi da 203 mm, oltre ad

alcune centinaia di proiettili da 138 mm. Un terzo delle cannonate (quelle iniziali) cadde in mare perché troppo corte. A Sestri, inoltre, le navi spararono, complice la foschia, contro la valle del Leirone, anziché contro quella del Polcevera, con tiro lungo. Anche a Vado il tiro risultò lungo e i danni causati da circa 30 tonnellate di proiettili furono minimi (oltretutto i depositi di carburante, principale obiettivo dell'azione, erano stati svuotati per tempo), venendo riparati (anche per motivi di propaganda) entro il 22 giugno 1940. In pratica mancò la fase di aggiustamento e di fuoco celere centrato a causa della reazione italiana dal mare e da terra. In totale si lamentarono 9 morti, tutti civili. Dal punto di vista militare, pertanto, i danni reciproci furono minimi. Sotto il punto di vista propagandistico, viceversa, sia i francesi sia gli italiani sfruttarono al meglio quell'episodio con reciproca soddisfazione.

Il punto fondamentale della strategia italiana era comunque rappresentato dal controllo del Canale di Sicilia. Nel corso dei quindici giorni di guerra italo-francese, in quel tratto di mare, le perdite dei rispettivi velivoli, considerando anche gli incidenti, furono pari a 13 apparecchi italiani e ad altrettanti transalpini. I bombardieri della Regia Aeronautica, oltre a sganciare un tonnellaggio di bombe doppio rispetto a quelli avversari, avevano però concentrato tre quarti dei loro velivoli-incursione sulla base navale di Biserta, mentre i francesi avevano battuto, a loro volta, 10 obiettivi diversi, disperdendo i propri sforzi. Il risultato finale di questa diversa impostazione, oltre a rallentare nell'immediato le operazioni dei sommergibili francesi di base in Tunisia, fu quello descritto dall'ammiraglio Sir Dudley Pound, Primo lord del mare, il 20 giugno 1940, quando osservò che soltanto Biserta poteva assicurare la necessaria assistenza logistica alla flotta francese, dato lo stato ancora incompleto di Mers-el-Kébir, ma che — essendo quel porto sottoposto agli attacchi aerei italiani — non era possibile utilizzare, in realtà, quell'arsenale e che, di conseguenza, l'efficienza futura della Squadra da battaglia della Marine Nationale era destinata, inevitabilmente, a decadere ben presto, qualunque fosse stata, alla fine, la scelta del governo francese in sede di trattative armistiziali (7).

La corazzata francese *Lorraine* bombardò, il **21 giugno**, assieme a 3 incrociatori e 4 cacciatorpediniere, l'indifeso porticciolo di Bardia (quella piazza disponeva, a quel tempo, per la propria difesa aeronavale, soltanto di alcune mitragliere da 13,2 mm) senza causare danni militari. Un idrovolante del tipo Swordfish adibito, assieme ad altri, alla ricognizione e alla direzione del tiro, fu abbattuto da due caccia CR 32, mentre un idro Seagull australiano rimase vittima di un FIAT CR 42. Queste operazioni di bombardamento costiero rappresentavano, di per sé, una forma degradata di impiego del Potere Marittimo in quanto erano giudicate, da tutti, imprecise e, pertanto, inefficaci, pur essendo non intercettabili date le distanze relative da percorrere e la possibilità, per gli attaccanti, di avvicinarsi di notte, non visti, in prossimità degli obiettivi.

Analogamente da parte italiana, un'azione di bombardamento costiero contro Marsa Matruh da affidare, su sollecitazione politica, ai due incrociatori (*Bande Nere* e *Colleoni*) della II Divisione incrociatori di base a Tripoli, fu a sua volta prevista e cancellata due volte, nel giugno e nel luglio 1940, data la scarsa fiducia di Supermarina nei confronti di questo genere di operazioni, preferendo casomai bombardare Sollum a opera dei cacciatorpediniere di base a Tobruch, attacchi eseguiti il **15 giugno** e, successivamente, il **26** di quello stesso mese, sempre con esiti trascurabili.

Una puntata nel Mediterraneo occidentale eseguita, tra il 22 e il 24 giugno, dagli incrociatori italiani della I, III, VII e II Divisione (tra tutti 6 incrociatori pesanti, altrettanti leggeri e 16 cacciatorpediniere) contro il traffico francese con il Nordafrica non trovò, a causa del maltempo, il nemico. La ricerca, in risposta all'avvistamento delle navi italiane, eseguita dalla III e IV Divisione di incrociatori francesi, con 4 «10.000» e 6 incrociatori leggeri in compagnia di 5 cacciatorpediniere, fu parimenti frustrata, al pari degli attacchi aerei delle due parti contro le navi in mare, dalle avverse condizioni meteorologiche.

Uno sbarco o, meglio, un'incursione di disturbo a opera di una compagnia di camicie nere da effettuare, sotto la scorta di 5 torpediniere, all'alba del 23 giugno dietro la linea del fronte francese, oltre Mentone, fu cancellata, all'ultimo momento, a causa del medesimo maltempo.

In quello stesso periodo, nel Mar Rosso, il cacciatorpediniere inglese *Kingston* fu colpito, con vittime, il **22 giugno 1940**, dal gemello *Kandahar* mentre stavano entrambi impegnando in superficie, al largo dello stretto di Bab el-Mandeb, il sommergibile italiano *Torricelli* (8). Si tratta di una vicenda che non attiene precisamente agli scontri di superficie tra navi oggetto di questo libro in quanto coinvolge, in realtà, un battello subacqueo. Merita, però, di essere ugualmente ricordata in questa sede per via del successivo affondamento, avvenuto quello stesso giorno, del caccia *Khartoum* (appartenente a quella medesima Squadriglia uscita da Aden) davanti all'isolotto di Perim, posto all'imboccatura del Mar Rosso. Le fonti britanniche hanno sostenuto per anni che si trattò di un incidente fino a quando lo storico inglese Paul Kemp non ha chiarito, nel proprio *The Admiralty Regrets*, edito nel 2009 da Sutton a Thrupp-Stroud, che si trattò della conseguenza dei danni sostenuti, poche ore prima, da quel caccia nel corso dello stesso combattimento a cannonate, combattuto contro il *Torricelli* e concluso con la perdita di quel battello.

Nel frattempo, gli armistizi di Rethondes e di Villa Incisa, entrati entrambi in vigore il 25 giugno, riaprirono immediatamente il traffico ferroviario italo-tedesco attraverso la Svizzera. Berna fornì, per di più, il materiale rotabile necessario mentre il presidente della Confederazione, Marcel Pilet-Golaz, inventava in un discorso alla radio l'espressione «Nuovo ordine». Fu così risolto appena in tempo il problema dell'alimentazione energetica italiana, basata com'era — fino al metano di Enrico Mattei — sul carbone importato. Fu soltanto nel febbraio 1945 che la Svizzera chiuse nuovamente i propri passi a quel traffico su rotaie in seguito alle rinnovate e ormai irresistibili pressioni angloamericane.

Nel Mar Rosso, il **27 giugno**, l'incrociatore neozelandese *Leander* e il cacciatorpediniere attaccarono il sommergibile *Perla*, incagliato il giorno precedente a Ras Cosar, nel Mar Rosso, in seguito a un'avaria. Si tratta di un altro caso di navi contro un sommergibile che non dovrebbero rientrare, a rigore, tra le vicende di queste pagine. Merita però ugualmente osservare che, dopo un breve scambio di cannonate nel corso delle quali quel battello fu colpito, le due navi inglesi furono attaccate da una coppia di bombardieri S 81 della Regia Aeronautica appena sopraggiunti. Quei velivoli danneggiarono leggermente l'incrociatore in seguito alla caduta di alcune bombe a 40 piedi (una dozzina di metri) dallo scafo di quell'unità, sferzandola «*per tutta la sua lunghezza da schegge, attraversando le lamiere sottili e in coperta o rimbalzando nei posti più incredibili, dalla coffa alle latrine*» (9). In quella stessa occasione anche il caccia *Kingston*, evidentemente iellato, fu preso di mira dai due velivoli, i quali procedevano «*(...) keeping immaculate formation even when they encountered the seemingly impassable barrier of bursting shells and tracers*», ovvero «*mantenendo la loro formazione in modo impeccabile anche quando attraversavano l'apparentemente impenetrabile barriera formata dalle granate che esplodevano e dai traccianti*». Quel cacciatorpediniere alzò, alla fine, la prua verso l'alto in seguito all'esplosione di un *near miss* da 100 chili per poi abbattersi («*Suddenly her bows appeared pointing sharply skyward and then she leapt, with a trashing of turmoiled water*»). Ci furono diversi feriti. Quanto alla nave, fu necessario redigere tutta una lista di riparazioni («*a list of repairs necessary on arrival*») in vista del rientro alla base (10). Il bollettino di guerra italiano segnalò, il giorno dopo, il danneggiamento di due navi inglesi nel corso di quell'occasione; la notizia fu però negata dai britannici, i quali affermarono, giocando allora e in seguito con le parole «*hit*», ovvero colpito in pieno, e «*damaged*», quasi che si trattasse di sinonimi, che «*Italian claimed falsely that a cruiser and a destroyer were hit by bombs*». Il *Perla* fu poi recuperato e riparato a Massaua.

Nel tardo pomeriggio del **28 giugno**, grazie all'efficiente ricognizione aerea assicurata dai grossi idro quadrimotori Sunderland del 228th Squadron, 5 incrociatori inglesi intercettarono, a circa cento miglia a nord di Tobruch, 3 cacciatorpediniere italiani (*Espero*, *Ostro* e *Zeffiro*) impegnati in una missione di trasporto in Libia di personale e mitragliere antiaerei della Milizia. Gli incrociatori britannici (distolti dalla protezione di un previsto convoglio da Malta ad Alessandria che fu, per questo

motivo, annullato) condussero, partendo da 16.500 m, un'azione di fuoco durata due ore conseguendo, alla fine, l'affondamento del caposquadriglia *Espero*, vittima già prima dell'azione di un'avaria di macchina che non gli permise di sviluppare, come le altre siluranti, i 30-31 nodi di velocità massima necessari per allontanarsi. Data la situazione l'*Espero* si sacrificò impegnando il nemico allo scopo di salvare le altre due unità. I resoconti britannici di quello scontro narrano che furono necessari, con grade irritazione di Cunningham (il quale criticò l'ammiraglio Tovey per le prestazioni degli artiglieri), oltre 5.000 proietti da 152 per affondare quella nave italiana, colpita una prima volta (senza conseguenze, in quanto il proietto non esplose) dopo 50 minuti di fuoco alla distanza di 12.000 m circa. Seguirono altri due colpi, parimenti inerti, fino a quando, 40 minuti dopo l'inizio dell'azione, un quarto proietto da 152 funzionò, questa volta, regolarmente, immobilizzando quel cacciatorpediniere. La silurante italiana fu poi finita, a 6.000 m di distanza, dal tiro a martello del *Sydney*. I resoconti britannici non accennarono, per contro, né allora né in seguito, al fatto che il primo colpo a segno di quell'azione era spettato all'*Espero*, il quale aveva piazzato un proietto da 120 sull'incrociatore di testa della formazione avversaria, il *Liverpool*. Anche se la cintura verticale di quell'unità maggiore assorbì il colpo, le schegge del proiettile, puntualmente esploso, causarono diversi danni e il *Liverpool* accostò subito in fuori seguito, per imitazione, dal gemello *Gloucester*. La formazione britannica risultò, in tal modo, scompaginata, compromettendo così qualsiasi residua possibilità degli incrociatori inglesi di raggiungere, aggirando la cortina di nebbia stesa dall'*Espero*, le altre siluranti avversarie prima del tramonto.

Il 30 giugno 1940 fu la volta dell'incrociatore *Neptune*, danneggiato dall'esplosione di diverse bombe sganciate da otto S. 79 del 34° Gruppo di base a Rodi e cadute a 10 yard a dritta dallo scafo di quell'unità maggiore sorpresa mentre stava navigando a sud di Creta (assieme all'incrociatore *Sydney*) di scorta a un convoglio scarico, diretto dalla Grecia all'Egitto. Il traffico inglese del tempo passava, dall'inizio del conflitto con l'Italia, attraverso lo Stretto di Cerigo, evitando così la minaccia notturna delle siluranti di superficie della Regia Marina che pattugliavano all'altezza del passaggio obbligato di Caso. Le schegge degli ordigni italiani causarono, ancora una volta, diversi danni minori al *Neptune*. Anche in questo caso i britannici non ritennero utile far sapere nulla, neppure dopo il conflitto, relativamente a quest'episodio, riportato anch'esso nel fondo TNA 234/444 e ricordato, infine, molti anni dopo, da un reduce di quell'incrociatore, il *petty officer* John (Jack) Evans, con queste parole: «L'attacco è una novità per noi e adesso che sentivamo la sinistra esplosione delle bombe in acqua comprendiamo che è più di una minaccia», salvo aggiungere, il giorno dopo: «Non ho mai sentito imprecare tanto contro il cielo azzurro; per noi è una maledizione in quanto aiuta soltanto gli aerei che possono attaccarci» (11).

Nel frattempo era arrivato in Italia, il 27 giugno, il Contrammiraglio Eberhard Weichold, appena nominato capo dell'Ufficio di collegamento della Kriegsmarine con lo Stato Maggiore della Regia Marina. In reciprocità, un analogo incarico, di carattere puramente consultivo e senza accesso alla direzione delle operazioni, era stato affidato, contemporaneamente, all'Addetto navale italiano a Berlino, Capitano di vascello Corso Pecori Giraldi. Arrivato a Roma con un pacco di dischi Linguaphone (Weichold non conosceva l'italiano), quel contrammiraglio di fresca nomina si appoggiò, per forza di cose, all'Addetto navale germanico, il Capitano di vascello Werner Löwisch (12), accreditato a Roma nell'aprile 1939 e personalmente molto ostile (in perfetta aderenza, peraltro, all'opinione corrente della maggioranza dei suoi colleghi e dello stesso grande ammiraglio Erich Raeder, Comandante in capo della Marina tedesca) alla Regia Marina in generale e ai suoi capi in particolare. Ebbe così inizio un curioso duetto. Da una parte Weichold, umanamente più simpatico (non che ci volesse molto) rispetto a Löwisch, si mostrò ostentatamente corretto e cordiale nei suoi rapporti, peraltro sempre abbastanza tiepidi, con i vertici dello Stato Maggiore italiano. Contemporaneamente, però, quello stesso contrammiraglio inviava a Berlino un ininterrotto fiume di rapporti con i quali sia lui, sia Löwisch scri-

vevano, sin dall'inizio del conflitto, peste e corna in merito alla Marina italiana, giudicata inetta, priva di addestramento e vile, attribuendole tutte le colpe, nessuna esclusa, che la letteratura navale germanica aveva assegnato, tra le due guerre, alla Marina Imperiale del Kaiser: dal complesso di inferiorità nei confronti dei britannici al culto della *fleet in being* fino al programma politico, inaugurato sin dall'agosto 1914, volto a conservare la flotta come elemento da giocare in occasione delle future trattative di pace. Fermo restando il principio, propugnato dai tedeschi fino all'ultimo, della natura ben altrimenti preferibile di un'intesa in funzione anti-inglese con la Marine Nationale rispetto all'alleanza italiana, l'unica soluzione, concludeva Weichold, consisteva nel passaggio del comando della Regia Marina alla Germania (possibilmente, e non proprio con umiltà, con lui in testa). Il Capo di Stato Maggiore italiano, l'ammiraglio Domenico Cavagnari, sorrideva e non si curava troppo dei suggerimenti formulati da quel giovane ammiraglio tedesco, mai stanco di propugnare continue puntate offensive nel centro del Mediterraneo, anche se in assenza di traffico e movimenti avversari, di agguati notturni da eseguire con decine di siluranti e, a partire dall'agosto 1940, di uno sbarco a Malta, obiettivo quest'ultimo giudicato facilissimo sia da Löwisch, sia da Weichold, specialmente lungo le coste settentrionali, da sempre le più fortificate. Il Sottocapo di Stato Maggiore italiano, l'ammiraglio Odoardo Somigli, per quanto fosse lui pure formalmente correttissimo, nella sua proverbiale eleganza, rispetto a quegli scomodi ospiti germanici, lasciava trasparire per contro, di tanto in tanto, una certa insofferenza nei confronti delle petulanti esortazioni dell'uomo della Kriegsmarine, fatto questo che spinse il giovane contrammiraglio a scrivere il nome di Somigli in cima alla lista dei personaggi da rimuovere non appena ne avesse avuto la possibilità. È un fatto che il Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina era perfettamente informato circa i maneggi di Weichold e Löwisch, fatto questo che non deponeva a favore di una proficua collaborazione tra le parti. In buoni rapporti con Weichold si dimostrò, per contro, durante l'estate 1940, l'ammiraglio Angelo Iachino, in quel momento comprensibilmente intento a sfruttare qualsiasi possibilità, pur di lasciare il comando dell'Accademia navale (cui Cavagnari l'aveva destinato l'anno precedente giudicandolo ancora troppo giovane) e ottenere un comando imbarcato. È un fatto che molte delle critiche nei confronti di Supermarina, che avrebbero poi contrassegnato i libri scritti, dopo la guerra, dall'ammiraglio Iachino ripresero, per di più nel medesimo ordine, gli acidi commenti formulati da Weichold nelle sue comunicazioni indirizzate a Berlino, tanto che appare legittimo chiedersi chi abbia copiato l'altro o se entrambi si siano basati sulle affermazioni di Löwisch. A partire dal gennaio 1941, a ogni modo, anche Iachino, portato fino a quel momento in palmo di mano dal capo dell'Ufficio di collegamento della Kriegsmarine a Roma, finì lui pure nel tritacarne dei giudizi sprezzanti di quell'arcigno contrammiraglio (13).

Tra il 2 e il 3 luglio 1940 ebbe poi luogo, da parte degli incrociatori leggeri *Bande Nere* e *Colleoni*, una ricerca condotta a sud di Malta (la zona a nord era stata fittamente minata dagli inglesi, posando oltre 1.000 armi, prima della guerra) del cacciatorpediniere inglese *Jervis*. Una decrittazione effettuata il 30 giugno dal Reparto Informazioni della Regia Marina aveva, infatti, preannunciato il trasferimento di quella nave partita da Gibilterra a Malta e la notizia era stata in seguito confermata da informazioni raccolte ad Algesiras dagli agenti del Reparto Informazioni della Marina attivi da anni in quell'area e posti agli ordini del comandante Bordigioni. La nave inglese, tuttavia, non fu avvistata dalle navi venendo alla fine rintracciata, il pomeriggio del 3, da un idrovolante Cant Z 506 proprio mentre stava per entrare nel Grand Harbour. Quel trimotore attaccò senz'altro la nave nemica danneggiandola con una bomba caduta in prossimità dello scafo che compromise anche il funzionamento del timone, tanto che quell'unità sottile finì per scassare la prora contro la banchina durante la manovra d'attracco.

Il 4 luglio, il caccia australiano *Stuart* lamentò lui pure qualche scheggia arrivata a bordo in occasione di un bombardamento aereo notturno di Alessandria a opera dei bombardieri di base a Rodi.



L'ammiraglio Domenico Cavagnari a bordo dell'incrociatore *DUCA D'AOSTA* nell'aprile 1938. Dotato di un'importante personalità fu il padre della Grande Marina degli anni Trenta e Quaranta e della strategia seguita dalla Forza Armata dall'inizio della guerra fino all'armistizio; non poté tuttavia imporsi a Mussolini in merito alla necessità di dotare la Regia Marina di portaerei e di un'aviazione navale (collezione Cernuschi).

In quella stessa occasione, e per la medesima causa, le cose andarono un po' peggio al posareti inglese *Protector*, una moderna unità ausiliaria britannica dotata, tra l'altro, dell'unico parco di salvataggio per recuperi navali esistente tra Gibilterra e Singapore (14).

Nel periodo 11 giugno-9 luglio 1940, infine, gli affondamenti da parte italiana a opera dei sommergibili, delle mine e degli aerei avevano registrato, assieme alla cattura delle cisterne norvegesi *Brarena* e *Thorsheimer* e della motonave olandese *Jason*, un totale di 50.101 tonnellate di stazza lorda. Altri due mercantili per 13.636 tsl erano stati danneggiati. Erano andati a loro volta perduti, tra il Mediterraneo, il Mar Rosso e l'Oceano Indiano, 10 sommergibili, uno dei quali, il *Provana*, fu affondato, il 17 giugno, dall'avviso francese *La Curieuse*, rimasto a sua volta danneggiato in occasione dello speronamento di quel battello.

Dall'altra parte della barricata, oltre alla perdita su mine, davanti a Sfax, del sommergibile francese *Morse*, nei venti giorni di guerra del giugno 1940, la Mediterranean Fleet aveva lamentato la scomparsa di 3 dei propri 4 battelli in mare in quel periodo. Tutte le unità affondate erano di base a Malta. Per quanto il Naval Intelligence britannico avesse prontamente attribuito l'affondamento del sommergibile *Odin* a un cacciatorpediniere italiano (si trattò, in effetti, di un'azione condotta il 13 giugno 1940 dai caccia *Strale* e *Baleno*) e quello del gemello *Orpheus* a un siluro lanciato da un battello italiano (l'unica unità subacquea che avrebbe potuto effettuare quell'attacco è il *Diamante*, affondato anch'esso da un

sommergibile, il *Parthian*, il 20 giugno 1940 al largo di Tobruch) attribuendo, viceversa, a cause ignote soltanto la scomparsa del *Grampus* (colato a picco, in realtà, il 16 giugno, al largo di Siracusa, dalla torpediniera *Polluce*), l'ammiraglio Cunningham preferì attribuire, per motivi politici, la scomparsa di quelle tre unità alla presenza di estesi, ancorché non definiti, sbarramenti minati antisom posati dagli italiani poco prima dell'inizio delle ostilità all'imboccatura dei propri porti.

Fino all'armistizio con la Francia il traffico italiano con la Libia rimase limitato a poche missioni di trasporto urgente di armi anticarro, munizioni e materiali a opera di cacciatorpediniere, sommergibili e aerei, tutti arrivati felicemente a destinazione. In seguito, i convogli iniziarono regolarmente a partire dal 25 giugno. Fino al 5 luglio ne arrivarono 4 con la sola perdita, ricordata in precedenza, del cacciatorpediniere *Espero*. L'attività aeronavale inglese si concentrò, casomai, in direzione della Cirenaica. Tobruch, sottoposta pressoché ogni giorno e, soprattutto, ogni notte a bombardamenti aerei, fu attaccata da aerosiluranti della portaerei *Eagle*, per l'occasione di base a terra, la notte tra il 5 e il 6 luglio. Quei velivoli affondarono un piroscafo e il cacciatorpediniere *Zeffiro*, danneggiando inoltre il gemello *Euro* (8 mesi ai lavori) e un altro mercantile. All'alba del **6 luglio** gli incrociatori *Caledon* e *Capetown*, scortati da 4 cacciatorpediniere, bombardarono inoltre la sempre indifesa Bardia, danneggiando un piccolo piroscafo. Furono attaccati, senza esito, da aerei durante la navigazione di ritorno.

NOTE

- (1) Joseph Caruana, *Malta 1940-1945*, manoscritto inedito, pagina 2.
- (2) TNA, ADM 234/444 *H.M. Ships Damaged or Sunk by Enemy Action 3rd Sept. 1939 to 2nd Sept. 1945*.
- (3) «There was some doubt whether a U-boat was responsible and C. in C. at first considered the evidence of submarine attack inconclusive», *War at sea, Preliminary Narrative*, dattiloscritto dell'Ammiragliato, redatto nel 1946 e custodito presso l'Imperial War Museum di Londra.
- (4) Christopher Page, *The Royal Navy and the Mediterranean*, vol. 1, ed. Naval Staff Histories, Londra 1959, pagina 125.
- (5) Antonello Biagini e Fernando Frattolillo, (a cura di), *Diario del Comando Supremo*, ed. Ufficio Storico dell'Esercito Italiano, Roma 1986, vol. I, tomo I, pagina 7.
- (6) <http://penkear.fr/juin.htm> e <http://forum.netmarine.net/viewtopic.php?t=1276>.
- (7) Claude Huan, *Les sous-marins français 1918-1945*, ed. Marines, Rennes 2004, pagina 74; Bernard Legoux, 39-45 *Les mensonges de juin 1940: La réalité que l'on cache aux Français depuis 70 ans*, ed. Jourdan 2015.
- (8) Christopher Langtree, *The Kelly's*, ed. Chatham, Londra 2002, pagina 106.
- (9) Sydney David Waters, *The Royal Zealand Navy*, Wellington, ed. Historical Publication Branch, 1956, pagina 111.
- (10) Jack S. Harker, *Well Done Leander*, ed. Collins, Londra 1971, pagine 46-52.
- (11) The Neptune Association, <http://www.hmsneptune.com/building-and-dedicating-the-neptune-and-kandahar-memorial.htm>.
- (12) Celebre per aver segnalato, in sede di rapporto di missione, di aver avvistato, la sera del 28 luglio 1918, mentre era al comando del sommergibile *U 109*, un serpente di mare «con una lunga testa, fauci da coccodrillo e zampe». Il peggio fu che aveva già fatto una simile dichiarazione nel 1915, quando era imbarcato sull'*U 20*, attribuendo a queste circostanze un significato mistico. Graham J. McEwan, *Sea Serpents, Sailors & Sceptics*, ed. Routledge & Kegan Paul Books, Londra 1978. Löwisch non fece inoltre mistero, subito dopo l'inizio della guerra, 1939, delle proprie personali inclinazioni confidando all'addetto navale statunitense, l'allora capitano di vascello Thomas Kinkaid che, nonostante il nuovo conflitto, lui si considerava personalmente alieno da «sentimenti di ostilità, ma solo di personale amicizia», pregando altresì il collega statunitense di riferire queste parole agli addetti navali britannico (Bowyer-Smith) e francese (De Larosiere) accreditati in Italia. I carabinieri per la Marina visitavano però nottetempo, con cadenza settimanale, la cassaforte dell'addetto navale francese a Roma e l'affermazione di Löwisch indusse, per il seguito, lo Stato Maggiore della Regia Marina a una certa riservatezza nei confronti di quell'ufficiale, oltretutto poco guardingo, come confermarono le intercettazioni delle sue telefonate.
- (13) Eberhard Weichold, *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, ONI Ref. G.H.S. /5 U.S. Naval Department, NARA, Washington DC, pagina 12.
- (14) G. Hermon Gill, *Royal Australian Navy 1939-1942*, Canberra, ed. Australian War Memorial, pagina 170.

CAPITOLO III

Mers-el-Kébir



L'affondamento della nave da battaglia francese *BRETAGNE*.

Il pomeriggio del 17 giugno 1940 Mussolini fu persuaso, in maniera passabilmente subdola, da Hitler a rinunciare alle proprie richieste armistiziali nei confronti della Francia e di limitarsi all'occupazione dei soli territori conquistati. In cambio il Führer assicurava personalmente al proprio collega di accettare a scatola chiusa tutte le pretese che Roma avrebbe avanzato al momento della pace (Nizza, la Corsica, il protettorato italiano su una Tunisia estesa fino a Costantina, Gibuti e, nonostante le perduranti perplessità di Mussolini, la richiesta, avanzata in quegli stessi giorni dai maggiori industriali elettrici italiani e da Vittorio Emanuele III, della porzione della Savoia a est della linea Val d'Isère, Gap, Briançon e Barcelonnette).

In quello stesso momento anche i britannici avevano intrapreso i propri primi passi in vista dell'ormai scontato, prossimo armistizio francese.

Nasce la Force H

Fino all'arrivo a Mers-el-Kébir, il 27 aprile 1940, della Force de Raid francese (agli ordini dell'ammiraglio Marcel-Bruno Gensoul e basata sulle due moderne navi di linea *Dunkerque* e *Strasbourg*) il Mediterraneo occidentale era rimasto sostanzialmente spoglio di Forze navali anglo-francesi. Gibilterra, infatti, dotata com'era di un arsenale di proporzioni relativamente ridotte, e senz'altro inferiore rispetto a quelli di Malta o di Tolone, non accoglieva, dall'inizio del conflitto, che i 9 vetusti cacciatorpediniere della 13th Flotilla britannica, destinati alla vigilanza dello stretto. Alla Force de Raid dovevano affiancarsi, secondo i piani redatti nella primavera 1940, la 3^e Escadre, formata dai 4 incrociatori pesanti francesi dell'ammiraglio Duplat, di base a Tolone, e un'altra Divisione dislocata ad Algeri e formata *ad hoc* dalla portaerei francese *Béarn*. Quest'ultima unità maggiore era, infatti, destinata, secondo i piani originari, a imbarcare, nel corso dell'estate 1940, una nuova componente aerea d'attacco completamente rinnovata e di nuova generazione operando, per il seguito, sotto la protezione diretta di 3 incrociatori leggeri da 7.600 t. Seguì, come ricordato in precedenza, l'arrivo a Mers-el-Kébir, il 27 maggio, delle vecchie navi di linea *Bretagne* e *Provence* assieme a quattro piccoli e oramai vetusti *Torpilleurs d'Escadre* da 1.500 tonnellate e 28 nodi effettivi. La nuova base delle corazzate francesi in Algeria non era stata ancora completata nel 1940 ed era difesa, oltre che da sbaramenti minati e da una serie di ostruzioni, da 3 batterie costiere, una delle quali dotata di 3 pezzi da 240/50. Decisamente modeste, per contro, le difese antiaeree. Un contiguo, grosso complesso aeroportuale accoglieva a ogni modo un Groupe de Chasse dell'Armée de l'Air, oltre agli idrovolanti e ai velivoli terrestri dell'Aéronavale.

L'arrivo a Gibilterra, la sera del 13 giugno, della nave di linea inglese *Resolution*, distaccata d'urgenza dalla protezione dei convogli atlantici per essere assegnata a quella base, fu il primo segno del

rinnovato (e preoccupato) interesse inglese per il Mediterraneo occidentale. L'apparizione solitaria di questa vetusta e lenta corazzata, incapace in pratica di superare i 20 nodi, non modificava tuttavia in misura sensibile i rapporti di forza in quella zona, tanto che l'ammiraglio Sir Dudley Pound, Primo lord del mare, non ebbe difficoltà a spiegare al proprio omologo Darlan che si trattava di un provvedimento volto, più che altro, a sbarrare il passo a eventuali uscite dallo stretto di unità maggiori del nuovo nemico italiano. Le batterie costiere di Gibilterra, infatti, basate com'erano su 8 vecchi pezzi da 233/46, non erano in grado di battere, nonostante l'avvenuta introduzione, poco prima dell'inizio del conflitto, di apposite, nuove cariche massime, le prospicienti acque marocchine; circostanza quest'ultima ben nota ai francesi, i quali non mancarono, a loro volta, di sfruttarla in occasione del successivo forzamento dello stretto effettuato l'11 settembre 1940 dai 3 incrociatori leggeri dell'ammiraglio Bourragué.

Tra il 16 e il 17 giugno 1940, inoltre, Churchill e il Primo lord del mare destinarono a Gibilterra la nave di linea *Hood* e la portaerei *Ark Royal*. A queste unità maggiori si aggiunsero poi, per la fine del mese, l'appena ammodernata corazzata *Valiant*, dotata di radar, e il piccolo incrociatore leggero *Arethusa*, oltre all'equivalente, ma più vecchio, pari categoria *Enterprise* e ai 7 moderni cacciatorpediniere dell'8ª Flottiglia. Proprio a riva dell'*Arethusa* fu issata, il 27 giugno, l'insegna del vice ammiraglio Sir James Somerville, neo comandante dell'appena istituita Force H di Gibilterra. Le istruzioni trasmesse dall'Ammiragliato fissavano per il 3 luglio la prevista operazione «Catapult» contro la flotta francese. Somerville era stato scelto, accettando subito quell'incarico così sgradevole, in quanto reduce da quasi un anno di collocamento a riposo motivato, secondo alcuni, da motivi di salute e determinato, secondo altri, da un incidente professionale verificatosi all'inizio della primavera del 1939 quando la sua nave ammiraglia, l'incrociatore *Norfolk* della stazione delle Indie orientali di Aden, aveva investito, riportando gravi danni, un'altra unità dello stesso tipo suscitando l'ira funesta del Primo lord dell'Ammiragliato. Nel frattempo il celebre centro di decrittazione interforze inglese di Bletchley Park era riuscito a leggere regolarmente, dal 1º luglio, il traffico riservato della Marina francese.

Il 3 luglio Churchill scrisse, infine, a Sir Dudley Pound in merito alla possibilità di: «(...) avere il controllo della *Jean Bart* e di altre navi da guerra». In effetti, l'Ammiragliato, nonostante le intuibili, grosse difficoltà tecniche correlate a una simile impresa, aveva già redatto un primo studio preliminare in vista del completamento, in Gran Bretagna, di quella non ancora ultimata, grande nave di linea francese appena trasferitasi, fortunatamente, da Saint Nazaire a Casablanca, individuando nel cantiere John Brown and Co. di Clydebank l'unica impresa in grado di realizzare, entro il 1942-43 i lavori necessari (1). Gli ordini a Somerville parlavano espressamente di: «*seize or sink*» la Squadra francese. In pratica, mentre la Royal Navy si cullava nella speranza che la Squadra dell'ammiraglio Gensoul avrebbe accettato, alla fine, di autoaffondarsi, quietamente e senza perdite, il Primo ministro inglese cercava un'azione spettacolare e una vittoria navale destinata a rinforzare politicamente la propria posizione davanti al diviso gabinetto di coalizione. È un fatto che la maggioranza dei ministri in parola aveva già approfittato, la mattina del 17 giugno 1940, di un'assenza del Primo ministro, intento a scrivere e provare uno dei propri frequenti discorsi, per votare e inviare d'urgenza all'ambasciatore inglese in Svezia l'ordine di entrare in contatto con gli ambasciatori tedesco e italiano avendo deciso di essere «inclined to enter into peace negotiation» (2). Il consenso fu però costretto a tornare sui propri passi, dopo tre giorni di vivaci discussioni, anche in seguito all'ordine, impartito dallo stesso Primo ministro, di catturare, il 20 giugno, 2 cacciatorpediniere e 2 torpediniere svedesi, acquistati tre mesi prima in Italia e di passaggio, in quel momento, nelle Isole Faeröer, allo scopo di interrompere bruscamente i buoni uffici svedesi, sia pure a costo di rinunciare, per il seguito, a quella che era stata, fino a quel momento, la neutralità piuttosto benevola di Stoccolma. Al tramonto del 2 luglio 1940 le navi della Forza H uscirono, infine, da Gibilterra per eseguire la propria missione.

Bere o affogare

Non appena le vedette francesi segnarono l'inattesa apparizione, alle prime luci del **3 luglio**, della Squadra inglese di Gibilterra davanti al promontorio di Monte Santon mentre i velivoli britannici sorvegliavano, contemporaneamente, l'area, l'ammiraglio Gensoul apprezzò correttamente la situazione prima ancora di ricevere un messaggio, inviatogli da Somerville, mediante il quale gli veniva chiesto di unirsi alle navi inglesi contro i vecchi nemici dell'Asse o, in alternativa, di autoaffondare la propria Squadra, salvo ingiungere di non dar corso a manovre di sorta o, peggio, a tentativi di reazione, navale o aerea che fossero, in quanto questi atti, giudicati ostili, avrebbero provocato l'immediata reazione delle navi inglesi. Colto con gli equipaggi in corso di riduzione e smobilitazione e con le batterie costiere e gli aerei già disarmati, in omaggio alle clausole della convenzione d'armistizio, Gensoul era, per di più, condizionato dall'ormeggio di punta al molo di levante delle proprie 4 navi di linea, con le torri di grosso calibro disarmate e rigorosamente brandeggiate per chiglia. I 6 cacciatorpediniere presenti in quel momento nella base erano, a loro volta, nella zona settentrionale del porto, con la prora rivolta verso le corazzate francesi. Le caldaie di tutte le navi di linea transalpine non erano sotto pressione e un quarto degli equipaggi si trovava a terra, in franchigia. L'ammiraglio francese decise pertanto di frenare, per il momento, il proprio sdegno e di guadagnare tempo. I termini inglesi, comunque, non cambiarono: entro le ore 14.00 bisognava o riprendere (questa volta agli ordini dell'Ammiragliato britannico) la guerra contro gli italiani e i tedeschi, oppure trasferirsi in un porto inglese, con equipaggi ridotti, sotto la scorta dei cannoni delle navi di linea della Royal Navy durante tutto il tragitto e con un distaccamento armato di marinai britannici a bordo. Una volta raggiunta una non meglio precisata destinazione in Gran Bretagna, gli equipaggi francesi sarebbero stati prontamente rimpatriati e le navi restituite alla fine della guerra, qualora fossero ancor a galla. A titolo di alternativa gli inglesi si offrivano di scortare, sempre nelle stesse condizioni, le navi di Gensoul in un porto francese delle Antille, dove avrebbero dovuto essere disarmate sotto il controllo britannico oppure affidate agli Stati Uniti (sempre che Washington — non interpellata fino a quel momento — si fosse dichiarata, nel frattempo, d'accordo) dopo essere state abbandonate dai propri equipaggi. Ultima possibilità prevista nel corso di quelle «trattative», l'autoaffondamento, da eseguire sempre entro le 14.00. Tutte queste condizioni, evidentemente inaccettabili sia sotto il profilo dell'onore militare, sia sotto quello della pura e semplice possibilità tecnica ed esecutiva, risentivano pesantemente dell'impostazione churchilliana dell'intera questione. Il trasferimento in Gran Bretagna o nelle stesse Antille, dei bastimenti francesi era, infatti, condizionato dalla necessità di assicurare, comunque, lungo la rotta, i rifornimenti di combustibile e di acqua per le caldaie, operazione questa da eseguire, comunque, in un porto inglese, mettendo in tal modo le navi francesi alla mercé e in mano britannica. Ciò che l'ammiraglio francese non poteva però sapere era che i suoi messaggi inviati al ministro della Marina venivano decrittati in tempo reale in Gran Bretagna e comunicati, in parte, a Somerville. Le ore successive, caratterizzate da buona visibilità e da un sole brillante, trascorsero in inutili conciliaboli volti a spiegare l'assoluta volontà della Marine Nationale di conservare per se sola le proprie navi e l'impossibilità, per qualcosa come almeno 9.000 marinai francesi, di trasformarsi, come un sol uomo, in rivoluzionari, abbandonando lo Stato d'appartenenza e, non ultimo, le proprie famiglie.

Nel frattempo, mentre le batterie e gli aerei di base a terra venivano frettolosamente riarmati, gli equipaggi rientravano, il più discretamente possibile, a bordo, raggiungendo direttamente i posti di combattimento. I direttori di macchina avevano fatto accendere tutti i fuochi osservando ansiosamente sui manometri il lento risalire della pressione ed evitando di far uscire fumo o vapore dai fumaioli. In coperta ci si preparava, contemporaneamente, a filare per occhio. I direttori di tiro presero inoltre a inquadrare, dall'alto delle rispettive alberature, la Forza H. La partita, una volta dato per scontato che non era il caso di parlare di disobbedire agli ordini ricevuti dal proprio governo o, addi-

rittura, di ammainare bandiera, sarebbe stata giocata nel giro di pochi minuti. Non appena usciti dall'angusto specchio di mare delimitato dalla diga foranea e dalla prospiciente spiaggia, le possibilità transalpine sarebbero state, infatti, se non equilibrate, rese quantomeno giostrabili. Il problema era che per salpare e uscire in franchia dalle ostruzioni erano necessari, comunque, diversi minuti, durante i quali gli inglesi avrebbero avuto modo di eseguire, con tutto comodo e con la massima celerità di tiro, un micidiale fuoco di concentrazione contro le navi francesi, inquadrare sin dall'alba e costrette, per uscire, a seguire, una alla volta, un percorso obbligato.

Intorno alle 12.30, 5 biplani Swordfish dell'*Ark Royal* posarono all'imboccatura dell'uscita altrettante mine magnetiche, le prime nella storia della guerra nel Mediterraneo. Mentre i dragamine e i rimorchiatori francesi della base si apprestavano, non appena fosse stata data loro libertà di manovra, ad aprire un passaggio attraverso le ostruzioni, sfruttando un varco lasciato fortunatamente libero dalle mine inglesi, Gensoul cercò di prorogare i tempi dell'ultimatum intavolando una nuova discussione volta a trovare un compromesso: disarmare le navi a Mers-el-Kébir (ovvero proprio quello che stabilivano gli accordi armistiziali) sotto la verifica dei britannici.

Nello stesso tempo il gabinetto di guerra, riunito a Londra alle ore 12.00 sotto la presidenza di Churchill, attendeva ansiosamente l'esito dell'ultimatum di Somerville. Dopo aver commentato con piacere il pieno successo della contemporanea operazione Grasp (ossia l'avvenuta cattura di tutte le navi da guerra francesi presenti in Gran Bretagna) e con un certo sfavore le notizie contraddittorie provenienti, per contro, da Alessandria, dove l'ammiraglio Cunningham stava affrontando, sia pure in condizioni più agevoli, lo stesso dilemma del collega comandante la Forza H, le cose, infine, precipitarono. L'idea di accontentarsi dell'esecuzione dalla Convenzione d'armistizio fu, infatti, seccamente rigettata dal Primo ministro inglese. La successiva intercettazione, alle 16.10, di un messaggio trasmesso a Gensoul dal capo Operazioni della Marina francese, ammiraglio Le Luc (e attribuito, a Londra, a Darlan, rimasto viceversa isolato, proprio quel giorno, a Clermont-Ferrand a causa del trasferimento a Vichy del ministero della Marina) con cui si comunicava l'approntamento delle Divisioni incrociatori di Tolone e Algeri in vista di una riunione generale della flotta «*in formazione di combattimento*», fornì l'estro, al capo del governo inglese, per intimare a Somerville, alle 16.15, di aprire il fuoco entro e non oltre le 16.30 («*Settle the matter quickly (...) or you may have French reinforcements to deal with*»). Non fu però la minaccia di un attacco alle spalle da parte di una Forza navale francese che si trovava, dopo tutto, a uno o due giorni di navigazione a persuadere, alla fine, l'ammiraglio inglese ad agire, quanto l'evidente constatazione che ormai il momento idoneo per ottenere l'auspicato autoaffondamento della Force de Raid era passato e che il tempo stava lavorando ormai a favore dei francesi. Bisognava pertanto chiudere la faccenda prima del sopravvenire dell'oscurità. La prima salva britannica, tirata alle 16.56 da poco meno di 14.000 metri e caduta in mare meno di mezzo minuto dopo, chiarì definitivamente la situazione.

La mattanza

La fiancata di apertura delle tre navi di linea inglesi, le sole unità della forza H a tirare mentre procedevano verso levante a 20 nodi, cadde corta. Somerville aveva preferito eseguire un tiro indiretto da parte di ogni singola nave di linea regolando le correzioni grazie ai propri ricognitori, piuttosto che affidarsi a un tiro di concentrazione giudicato, a ragione, sempre poco preciso. L'ammiraglio inglese aveva, infatti, pensato bene di sfruttare il promontorio di Mers-el-Kébir per mascherare quanto più possibile le proprie unità maggiori rispetto al tiro delle pari classe francesi all'ormeggio. Contemporaneamente all'apertura del fuoco, i vecchi cacciatorpediniere della 13^a Flottiglia avevano cominciato a stendere una densa cortina di fumo davanti all'imboccatura del porto occultando, nel giro di qualche minuto, la Squadra britannica. I direttori del tiro francesi poterono così puntare le proprie armi soltanto in occasione della saltuaria apparizione delle alberature delle corazzate inglesi. La se-



La portaerei inglese *ARK ROYAL*, dal cui ponte decollarono, il 5 luglio 1940, gli aerosiluranti tipo Swordfish che danneggiarono nuovamente la nave di linea francese *DUNKERQUE*, immobilizzata dal tiro delle corazzate inglesi due giorni prima (g.c. Peter Cannon).

conda salva britannica lambì, a meno di trenta secondi dalla prima, la diga foranea, sbrecciandola in alcuni punti e sollevando, in aggiunta alle grandi colonne d'acqua (alte oltre 60 metri e della durata stimata di dodici secondi) dei proietti da 381 mm, nuvole di schegge di cemento, pietra e terriccio che ostacolarono, se possibile, ancor più la visibilità dei francesi. La terza salva cadde, infine, all'interno del porto al pari delle successive.

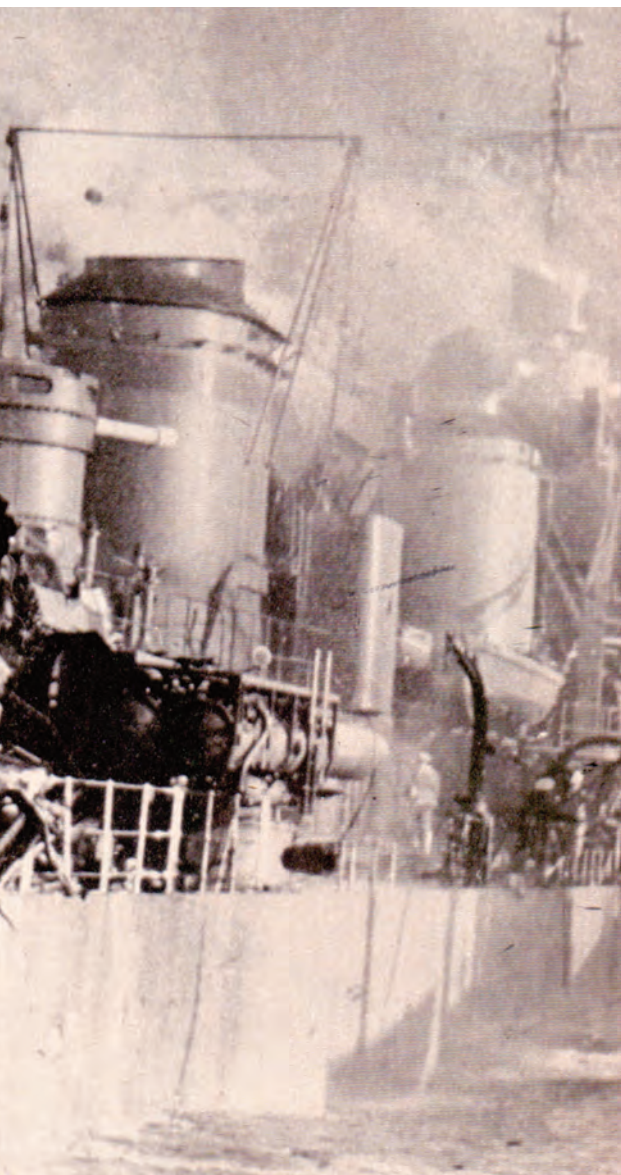
I francesi avevano ricevuto a loro volta, alle 16.57, l'ordine di rispondere al fuoco e di salpare. Data la posizione delle navi maggiori della Force de Raid, allineate una a fianco dell'altra con la poppa al molo, soltanto il *Dunkerque* era in grado, teoricamente, di battere, con le due torri prodriere brandeggiate negli estremi settori poppieri, il complesso navale avversario. La prima nave di linea a rispondere al tiro britannico fu, tuttavia, il *Provence*, il cui direttore del tiro, tenente di vascello Cherrière, caduto cinque minuti dopo e campione della flotta della propria specialità l'anno precedente, non esitò a puntare i propri pezzi attraverso le sovrastrutture del *Dunkerque* ormeggiato al suo fianco senza curarsi degli effetti delle vampe dei propri cannoni da 340/45 nei confronti della sua nave ammiraglia. Il *Provence* riuscì così a tirare la prima salva francese alle 16.58. Il fuoco risultò corto di 2.000 metri e inefficace. In tutto quella nave sparò 23 colpi, essendo mascherata quasi tutto il tempo, come abbiamo visto, dalla propria nave ammiraglia. Nel corso di quello stesso, lungo primo minuto di replica francese, però, il *Dunkerque*, ancora fermo all'ormeggio mentre stava filando a mare l'ultima catena, incassò una prima granata da 381 mm. Il proietto attraversò l'hangar degli idrovolanti senza esplodere. Un minuto dopo, alla quarta salva apprezzata inglese (anche se oramai, in realtà, il tiro britannico di grosso calibro si accavallava, nave dopo nave, senza soluzione di continuità), fu la volta del *Bretagne*, il quale incassò un proietto da 381 a poppa mentre, libero oramai dagli ormeggi, era ancora a ridosso del molo. Nel giro di meno di sessanta secondi quella vecchia nave di linea, dalla protezione orizzontale (appena 70 mm) insufficiente, divenne

ingovernabile, tanto da costringere il comandante, capitano di vascello Le Pivan (il quale aveva tentato, subito dopo il colpo giunto a bordo, di manovrare, così da non intralciare l'uscita delle altre navi di linea) a ordinare l'abbandono della corazzata. Poco dopo il *Bretagne*, nuovamente colpito — sembra — alle 17.06 da altri due proiettili da 381 e in preda alle fiamme da prora a poppa, si capovolse, alle 17.09, trascinando con sé 977 marinai.

Entro le 17.00, in mezzo a un frastuono e a una confusione difficilmente immaginabili, il *Dunkerque*, lo *Strasbourg* e il *Provence* riuscirono, finalmente, a salpare dirigendo per l'imboccatura, al pari dei 6 cacciatorpediniere di Squadra della Force de Raid. La nave ammiraglia francese, la quale aveva iniziato a sparare a ritmo accelerato, procedeva piuttosto lentamente, dato il timore del comandante di aspirare fango nei condensatori, col rischio di immobilizzare, proprio in quei frangenti, la propria unità. Il *Provence* seguiva di conserva, tirando quando e come poteva attraverso gli spazi lasciati liberi dalle sovrastrutture dall'altra corazzata. Lo *Strasbourg*, invece, comandato arditamente e con mano sicura dal capitano di vascello Colli-net, prese subito velocità, passando da 5 a 10 nodi per allontanarsi il prima possibile dalla zona battuta dagli inglesi. Alle 17.03 il *Dunkerque* e il *Provence* furono entrambi colpiti in rapida successione. Una prima palla, caduta sulla seconda torre di grosso calibro della nave ammiraglia francese, non riuscì a penetrarne i ben 150 mm di protezione orizzontale, ma esplose fuori proiettando l'ogiva di quel proietto sul *Provence* il quale, in quel momento, procedeva affiancato. Un terzo proietto da 381 piombato sulla poppa del *Dunkerque* non riuscì neppure lui a perforare la corazza orizzontale da 127 mm di quell'unità, ma provocò, non di meno, l'interruzione momentanea dell'energia elettrica, bloccando le torri di grosso e medio calibro e costringendo la nave ammiraglia di Gensoul a dirigere a lentissimo moto verso il fondo della baia, dove diede fondo alle 17.13 al riparo della mole della collina di Santon. Contemporaneamente al *Dunkerque* anche il *Provence* aveva incassato un colpo in pieno a poppa. Quel proietto, anche se non ebbe le tragiche conseguenze finali di quello abbattutosi sin dall'inizio dello scontro sul *Bretagne*, aveva nondimeno attraversato anch'esso la protezione orizzontale della corazzata esplodendo oltre e aprendo, in tal modo, un'altra grave via d'acqua, oltre a provocare un incendio che contribuì anch'esso a mettere fuori combattimento quella vecchia nave da battaglia, impossibilitata per il seguito a reagire. Dopo aver dato fondo anch'esso alle 17.13, il *Provence* fu portato all'incaglio nel corso della notte per evitarne l'affondamento.

I 6 cacciatorpediniere, guidati dal capoflottiglia *Mogador*, stavano procedendo indipendentemente, e a velocità sostenuta, verso l'uscita. L'unità di testa stava già brandeggiando i propri cannoni da 138/50 per battere il cacciatorpediniere inglese che, davanti a tutti gli altri, stava continuando a stendere l'ormai imponente cortina fumogena che schermava la formazione britannica, quando la neces-





Mers-el-Kébir, 3 luglio 1940. La poppa, mozzata da un proietto da 381, del grosso cacciatorpediniere francese *MOGADOR* (da Storia Illustrata).

sità di evitare, all'ultimo momento, una collisione con uno dei rimorchiatori che avevano appena allargato il varco delle ostruzioni, costrinse il *Mogador* a fare macchina indietro e a fermarsi; pochi secondi dopo uno dei tanti proietti da 381 che stavano cadendo alla cieca nel bacino del porto troncò la poppa di quella silurante. Ormai ingovernabile e incendiato, il *Mogador* fu evitato di stretta misura dal sopraggiungente gemello *Volta*. Alla fine, portata su un basso fondale, anche quella nave colpita diede fondo.

In mezzo a questa serie di disastri lo *Strasbourg* riuscì, infine, a oltrepassare alle 17.10, procedendo a 15 nodi, la bocca del porto assieme ai cacciatorpediniere *Volta*, *Le Terrible* e *Tigre* al solo prezzo di alcune schegge a bordo, una delle quali lacerò il tricolore a poppa, dirigendo quindi verso est a 28 nodi non senza aver tirato prima, alla distanza di 15.000 metri, due salve di due colpi l'una da 330 mm contro il cacciatorpediniere di testa alla formazione inglese, il *Wrestler*. Quest'ultimo, colpito da schegge, accostò subito in fuori cercando protezione dentro la propria stessa cortina (3). L'assolutamente inattesa apparizione di quella grande nave, attraverso il fumo che stava ormai ricoprendo il porto, fu una sorpresa per Somerville, tanto che quell'ammiraglio arrivò a parlare, nella propria relazione finale, di una vera e propria carica («*charged out*») delle unità francesi, inaspettatamente sprezzanti dell'insidia delle mine magnetiche e ben decise a vendicarsi.

Revanche

La reazione francese all'aggressione anglosassone, oltre al fuoco sporadico del *Provence* e a quello del *Dunkerque* (il quale tirò in tutto una quarantina di colpi) era stata affi-

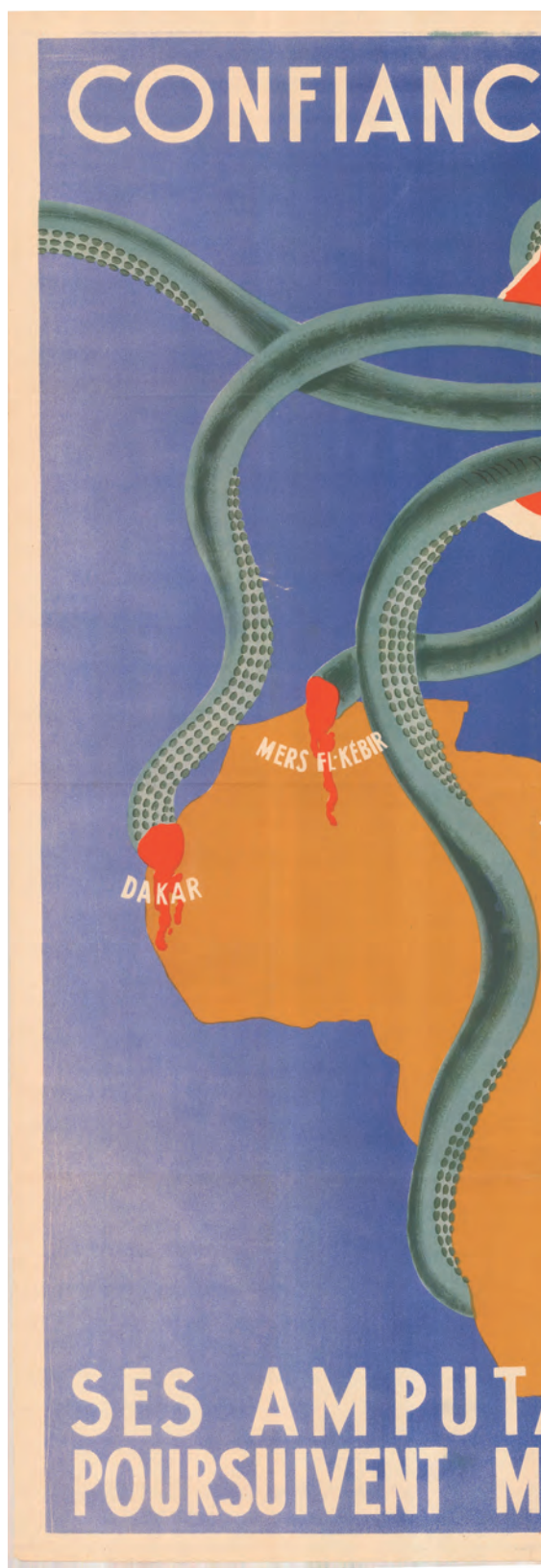
data, in primo luogo, alle due batterie costiere di Canastel, su 3 pezzi da 240/50, e del Santon, su due sezioni da 194/50, dato che la terza batteria, denominata Gambetta e formata da 4 cannoni da 120/40, non disponeva di una gittata sufficiente per impegnare le corazzate inglesi, mantenutesi sempre prudenzialmente al largo e allontanatesi, progressivamente, fino alla distanza, alle 17.10, di 16.000 m. Il tiro dei cannoni da 194 mm, i quali spararono 31 colpi contro l'*Hood*, fu giudicato efficace dai francesi, mentre i meno di 15 colpi tirati dall'opera di Canastel contro le alberature di un solitario caccia britannico avvolto nella nebbia artificiale furono stimati tutti come troppo corti.

L'Aéronavale, chiamata a combattere, non aveva esitato a lanciare nella lotta una mezza dozzina dei propri piccoli idrovolanti imbarcati da osservazione del tipo Loire 130 ormeggiati nell'idroscalo e appartenenti al gruppo di volo del trasporto aerei *Commandant-Teste*, ormeggiato anch'esso a Mers-el-Kébir e raggiunto, senza gravi conseguenze, da alcune schegge. Una volta decollati, ad azione iniziata, quei piccoli velivoli, a mala pena in grado di superare i duecento chilometri l'ora e armati

ciascuno con due piccole bombe da 75 Kg, furono attaccati dai monomotori imbarcati Skua dell'*Ark Royal* e non ottennero alcun risultato. Quanto ai caccia dell'Armée de l'Air, pur non esitando, talvolta, a evolvere a bassa quota in mezzo alle navi britanniche, i loro piloti rifiutarono di sparare contro gli ex alleati. Il tiro inglese, secondo una costante che sarebbe rimasta invariata per tutto il corso della guerra, si era rivelato, sin dall'apertura del fuoco, celere, ben raggruppato e corretto in gittata, anche se inizialmente scursorato verso levante.

La reazione francese spinse Somerville a comunicare a Londra, alle ore 17.00, che la sua Squadra era duramente impegnata, ordinando altresì ai cacciatorpediniere della 13th Flottilla di aumentare l'emissione di fumo. Quando l'*Hood*, nave ammiraglia di Somerville, fu finalmente inquadrato, alle 17.04, dal tiro celere del *Dunkerque*, lamentando alcuni danni da schegge e due feriti a bordo, l'ammiraglio britannico non esitò, infine, ad accostare in fuori facendo rotta verso nord. Le torri poppiere di grosso calibro della formazione inglese, la quale aveva manovrato per contromarcia a 20 nodi, sospesero il fuoco alle 17.11, essendo ormai fuori portata.

Non appena il gruppo *Strasbourg* (cui si era unito, nel frattempo, anche il caccia *Lynx*) avvistò l'*Hood*, a sua volta in arretrato coi grandi lavori e incapace di sviluppare più di 25 nodi, il comandante Collinet ordinò alle proprie unità sottili di attaccare col siluro, effettuando un lancio da grande distanza. Tra le 17.40 e le 18.00 il *Volta*, il *Le Terrible* e, successivamente, il *Tigre* e il *Lynx*, accostarono verso gli inglesi lanciando, in tutto, 22 siluri regolati per un corsa di 20.000 m a 29 nodi impegnando, nel contempo, con le proprie artiglierie i cacciatorpediniere britannici. La mossa francese, effettuata in pieno giorno, anche se non poteva certo sperare di ottenere un successo data la lontananza dei bersagli, ebbe non di meno l'effetto di attirare addosso ai *Contre Torpilleurs* gli attacchi, anch'essi senza esito, della maggioranza dei 6 aerosiluranti *Swordfish* dell'*Ark Royal* in quel momento in volo. Fu così compromessa la speranza di Somerville di azzoppare lo *Strasbourg* permettendo in tal modo alle proprie più lente navi di linea di averne ragione. A partire dalle ore 18.00, inoltre, i ricognitori inglesi cominciarono a segnalare il progressivo ingrossarsi della formazione avversaria, sempre diretta verso levante, in seguito all'arrivo di 7 cacciatorpediniere distaccati a Orano (*Tramontane*, *Trombe*, *Typhon*, *Tornado*, *Boulonnais*, *Brestois* e *Bordelais*) cui si aggiunsero, un'ora dopo, anche 2 piccole torpediniere, *La-Bayonnaise* e *La-Poursuivante*. Ciò spinse Somerville ad abbandonare, alle 19.20, la partita, senza tentare un'azione notturna con le proprie siluranti e a rientrare alla base salvo attribuire, in sede di redazione del proprio rapporto finale, questa decisione a una sopravvenuta mancanza di combustibile.





Un celebre manifesto francese del 1940. La vicenda di Mers-el-Kébir indusse addirittura i francesi a celebrare i successi estivi italiani di quell'anno nel Somaliland e in Egitto (Wikipedia).

Un ruolo non secondario nella fase finale di quell'inseguimento fu giocato, inconsapevolmente, dall'avviso coloniale *Rigault-de-Genouilly*, armato con 3 cannoni da 138/40 e incapace di superare i 18 nodi, ma dalla linea simile a quella dei ben più temibili cacciatorpediniere francesi da 1.500 t. Colta nel bel mezzo della crisi mentre era in corso di ordinario trasferimento da Algeri a Orano, quella nave fu avvistata, poco dopo le 19.00, dagli incrociatori inglesi *Arethusa* e *Enterprise*, a loro volta incaricati di ombreggiare il Gruppo *Strasbourg* a distanza di sicurezza, allo scopo di permettere a una seconda ondata di Swordfish di attaccare al tramonto. Incurante della disparità di forze, il comandante di quella piccola nave francese non esitò a mettere la prora sulle due navi britanniche e a puntare i propri cannoni. Scambiato dagli inglesi, a causa del numero distintivo a prora, per il cacciatorpediniere *Frondeur* della Divisione di Algeri, l'equipaggio del *Rigault-de-Genouilly* ebbe modo di osservare, con stupore, la ritirata delle navi britanniche, le quali accostarono in fuori e si ritirarono verso occidente, abbandonando anch'esse l'inseguimento per poi ricongiungendosi con la Forza H, in quel momento a 25 miglia dalla nave di linea francese (4). Gli aerosiluranti dell'*Ark Royal*, giunti sul cielo della formazione francese alle 19.55, attaccarono, calata l'oscurità, fino alle otto e mezza, segnalando di aver messo a segno un siluro sulla nave di linea francese, per quanto fosse circondata da uno stretto anello di siluranti, senza però essere riusciti a immobilizzarla. In realtà l'ultimo siluro, particolarmente ben diretto e insidioso, aveva soltanto sfiorato la prora dello *Strasbourg*, venendo però evitato con un colpo di timone grazie all'allarme dato, all'ultimo momento, dalla piccola *La-Poursuivante*. La sera del 4 luglio, infine, lo *Strasbourg* entrò a Tolone coi suoi cacciatorpediniere, salutato dalle sirene e alla voce da tutte le navi, gli uomini e le donne della città.

Nonostante i successivi danni arrecati, all'alba del 6 luglio 1940, dagli Swordfish dell'*Ark Royal* al *Dunkerque*, ancora immobilizzato a Mers-el-Kébir, Somerville non avrebbe mancato di riconoscere che l'operazione Catapult era stata un fallimento («*failure*») visto che la minaccia potenziale della nuova Force de Haute Mer francese, basata proprio sullo *Strasbourg*, avrebbe continuato a pesare sulla Marina britannica fino all'autoaffondamento di Tolone del 27 novembre 1942. E proprio la Squadra da battaglia in potenza della Marine Nationale di base a Tolone, liberata per il settembre 1940 da buona parte dei vincoli armistiziali, favori, fino al giorno

dello sbarco angloamericano in Nordafrica, l'8 novembre 1942, il transito nei due sensi, attraverso lo Stretto di Gibilterra, di 540 convogli francesi scortati che assicurarono il 50% della già modesta dieta dei francesi al prezzo di soli 7 piroscafi affondati dai britannici.

Le notizie da Mers-el-Kébir furono accolte, secondo il rapporto fatto a Washington dall'addetto militare statunitense accreditato a Londra, con giubilo dalla Camera dei comuni, alternando cori («cheering») allo sventolio di carte e fazzoletti (5). E il clamore e l'entusiasmo dei parlamentari inglesi aumentò ancora quando Churchill annunciò loro che ora: «*Tutto era pronto per assicurare alla Gran Bretagna il predominio nel Mediterraneo*».

NOTE

(1) Jean Meirat, *Jean Bart*, Warship International, winter 1966, pagina 4.

(2) *Documenti diplomatici italiani*, Roma 1952, 9 v., n. 47. *Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik*, serie D IX Dok. 487.

(3) <https://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/stories/55/a4083455.shtml>.

(4) Il *Rigault-de-Genouilly* fu affondato il giorno dopo dal sommergibile inglese *Pandora*. Le ostilità anglo-francesi furono sospese, per il momento, il 9 luglio 1940.

(5) Herschel V. Johnson to Hull, July 5, CORRESPONDENCE FILE, 1929-1953, Box 8, Harry S. Truman Library and Museum, *Independence*, Missouri, Stati Uniti.

CAPITOLO IV

Punta Stilo



Mediterraneo orientale, 8 luglio 1940. La corazzata inglese *MALAYA* danneggiata da una bomba sganciata da un idrovolante Cant Z 506 (collezione Cernuschi).

In seguito all'armistizio con la Francia, il maresciallo Italo Balbo, governatore e comandante superiore delle Forze armate in Libia, aveva finalmente ottenuto da Roma, dopo oltre un mese di solleciti, la promessa dell'invio dall'Italia, assieme ad altri materiali indispensabili, di tutti i carri medi esistenti, in quel momento, in patria nelle file del Regio Esercito: 72 M11/39. Solo con quei mezzi Balbo avrebbe potuto tentare, nonostante il parere contrario del proprio Stato Maggiore, di avanzare in Egitto, dove i britannici già allineavano, per la primavera 1940, almeno 70 moderni carri medi del tipo A 9 e 12 A 10.

La morte di Balbo, abbattuto da una mitragliera della Regia Aeronautica il 28 giugno, mentre era in fase di atterraggio a Tobruch col carrello già abbassato, non aveva modificato quel programma, anche se il suo successore, il maresciallo Rodolfo Graziani, avrebbe diluito gli automezzi disponibili in Cirenaica (giudicati sufficienti, dal suo predecessore, per l'avanzata motorizzata, al massimo, di una o due piccole Divisioni) nell'ambito di un'armata, appiedata, di 10 Divisioni su 2 reggimenti l'una. L'obiettivo di quell'offensiva era rappresentato dalla piazzaforte di Marsa Matruh. Una volta impadronitisi di quella località e dei campi d'aviazione della zona, i caccia italiani avrebbero potuto scortare, di giorno, i bombardieri della Regia Aeronautica su Alessandria, costringendo in tal modo la Mediterranean Fleet a un nuovo esodo — dopo quello di Malta dell'anno precedente — e ad abbandonare il Mediterraneo.

Data l'importanza strategica di quella missione di trasporto oltremare, le due Squadre italiane, con in testa le corazzate *Cesare* (sulla quale era issata l'insegna dell'ammiraglio Inigo Campioni) e *Cavour*, avrebbero scortato il convoglio.

A sua volta l'ammiraglio Cunningham, dopo aver finalmente completato il disarmo delle navi da guerra francesi ad Alessandria (destinate a rimanere internate laggiù, dopo aver sbarcato il combustibile e gli otturatori dei propri cannoni, fino al 31 maggio 1943), si era deciso, dopo aver ricevuto diverse, ripetute rampogne da Londra, a effettuare un'incursione contro le coste siciliane, messa in programma sin dal maggio 1940 e rinviata, all'ultimo momento, il 22 giugno, in seguito all'ormai imminente armistizio francese. Data la propria delicata posizione personale rispetto alle continue lamentele inviategli da Londra a fronte della sua pretesa inattività, Cunningham si affrettò, la sera del 4 luglio, a comunicare all'Ammiragliato il proprio ordine di operazione. Per quanto disponesse ancora, a quell'epoca e fino al 16 agosto 1940, giorno del taglio, da parte italiana, dell'ultimo cavo telegrafico posato tra Malta e Gibilterra, della possibilità di trasmettere all'Ammiragliato il proprio messaggio in maniera non intercettabile, il comandante della Mediterranean Fleet commise l'imprudenza di comunicare i propri intendimenti via radio allo scopo di non perdere tempo tra una ritrasmissione e l'altra di quel telegramma. Quella stessa notte, però, il testo del messaggio fu parzialmente decrittato

dal Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina (1). Già nel corso della tarda mattinata del 5 luglio ebbe così luogo, intorno al grande tavolo di marmo della Sala del Consiglio¹ del Ministero¹ della Marina, un'apposita riunione d'urgenza cui parteciparono, oltre al Capo e al Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiragli Domenico Cavagnari e Odoardo Somigli, gli ammiragli Inigo Campioni e Riccardo Paladini, comandanti rispettivamente la I e la II Squadra navale. Si trattava di impedire il, da tempo atteso, grande attacco aeronavale inglese contro le coste nazionali. Una minaccia politicamente molto temuta, trattandosi di un vecchio incubo nutrito da tutti i governi italiani succedutisi dall'Unità in poi. A questa decisione, grave perché si trattava di accettare combattimento contrapponendo le due «Cavour» a 3 corazzate inglesi, tutte più grosse, più una portaerei, si aggiunse, poco dopo, la scelta di agire soltanto mediante aerei e unità insidiose nei confronti della contemporanea uscita, segnalata nel tardo pomeriggio di quello stesso 5 luglio dagli osservatori della Regia Marina dislocati ad Algeciras, della Squadra inglese di Gibilterra nel caso questa avesse tentato di attaccare — come era effettivamente nelle intenzioni inglesi, i quali volevano bombardare Cagliari — obiettivi costieri italiani posti nel Mediterraneo occidentale. Il preavviso assicurato dai decrittatori della Marina italiana doveva permettere non solo di disporre delle due Squadre nel posto giusto al momento giusto, ma di far intervenire, prima del contatto balistico, i bombardieri della Regia Aeronautica. Lo scopo, sollecitato da Mussolini e dal generale Francesco Pricolo, Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, era quello di ridurre la disparità di forze, per quanto Cavagnari non si facesse illusioni in merito all'efficacia degli attacchi condotti dai bombardieri orizzontali. Nessuna speranza c'era, per contro, di utilizzare i bombardieri in picchiata S. 85 (una dozzina in tutto) di base a Pantelleria, confermatasi fallimentari e inutilizzabili dopo un mese di guerra e sostituiti, alla fine, da velivoli del tipo Ju 87 acquistati in Germania ed entrati in azione dal 2 settembre 1940 in poi senza, però, che l'affrettato addestramento dei loro equipaggi arrivasse al livello di quello dei colleghi tedeschi. Furono allertate, naturalmente, la notte tra l'8 e il 9 luglio, le difese delle basi di Augusta e Taranto e i treni armati presenti tra le Puglie, la Calabria e la Sicilia. Le due moderne navi da battaglia da «35.000», infine, per quanto non fossero pronte, furono messe lo stesso in condizione di concorrere, con le proprie torri da 381 mm utilizzabili in quel momento, alla difesa antinave (e, con i loro modernissimi cannoni da 90/50, a quella antiaerea¹) di Taranto poiché quella base non disponeva, a quel tempo, lungo il fronte a mare, che di batterie costiere di medio calibro.

La sera del 7 luglio l'uscita delle navi britanniche ad Alessandria fu segnalata dai sommergibili e dagli aerei italiani.

L'8 le unità inglesi furono ripetutamente attaccate dai bombardieri della Regia Aeronautica. Secondo le osservazioni postbelliche del Royal Corps of Naval Constructors inglese e del Bureau of Ships della US Navy, le bombe da 100 e 250 chili utilizzate quel giorno avevano un raggio d'azione delle schegge che arrivava, al massimo, a 50 metri, mentre gli effetti contro l'opera viva non andavano, in ogni modo, al di là dei dieci metri. L'unico centro in pieno, conseguito da un trimotore che arrivò, non visto, provenendo di spalle al sole, fu incassato dall'incrociatore *Gloucester*. I rapporti britannici affermano, per il resto, che gli altri ordigni caddero tutti a distanze comprese tra le 60 e le 200 yards senza provocare danni di sorta, proprio come avevano previsto le esercitazioni e le esperienze sia inglesi, sia italiane del 1935-39. In realtà una bomba sganciata a bassa quota da un idrovolante Cant Z 506 aveva mancato di poco («near miss» ovvero, come ricordato in precedenza, secondo la definizione ufficiale della Royal Navy, entro 15 yard, cioè 13,7 metri dal bersaglio) la nave da battaglia *Malaya* causando, con le proprie schegge, il taglio della direzione del tiro antiaerei prodiera, rimasta inutilizzabile per mezz'ora (2) mentre la portaerei *Eagle* registrò «a pochi metri di distanza dal suo vecchio scafo una pioggia di schegge che si abbatté sul ponte di volo come se fosse pioggia» (3).

Il pomeriggio dell'8 luglio, essendo il convoglio (per la cui protezione a distanza le due Squadre navali italiane avevano preso il mare) ormai in vista di Bengasi, l'ammiraglio Campioni pensò di im-

I gruppi da battaglia in Mediterraneo Orientale da A fino a D per le operazioni M.A.5 ricevono dal C.C. Mediterraneo l'incarico di arrivare fino a 75 mg. a ovest della Sicilia.

Per questa operazione sono indicati i giorni da 1 a 4.

I gruppi B e C (il gruppo C ha lasciato Alessandria il 7/7) devono trovarsi il giorno "3" alle ore 0600 int. lat. $35^{\circ}40'$ N. - long. $20^{\circ}30'$ E.

Alle ore 1400 dello stesso giorno i gruppi "A" e "B" devono trovarsi int. lat. $36^{\circ}30'$ N. - long. $17^{\circ}40'$ E. ed alle ore 1800 trovarsi come segue: il gruppo "A" in lat. $37^{\circ}20'$ N. - long. $16^{\circ}45'$ E. - gruppo "B": lat. $37^{\circ}00'$ N long. $17^{\circ}00'$ E. - gruppo "C": in lat. $36^{\circ}20'$ N. - long. $17^{\circ}00'$ E.

Il giorno "1" è probabilmente il 7 luglio (partenza del gruppo da battaglia da Alessandria. Idrov. partiranno per pattuglia da Malta ogni 50 minuti.

- C. S. M. 3 - Capo di Gabinetto 5 - O. A. 7 - I. A. 9 - S. I. M. 11 - S. I. G. 13 - SUPERMARINA
 - S. 4 - Ufficio Trattati 6 - M. D. S. 8 - V. N. 10 - S. I. A. 12 - Stamage 14 - ~~...~~

Il messaggio inglese decrittato dal Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina che fu all'origine della battaglia di Punta Stilo (U.S.M.M.).

pegnare il nemico, ma Supermarina apprezzò che *«la posizione delle Forze italiane, a Ponente di quelle inglesi, non consigliava, per le sfavorevoli condizioni di luce, un incontro al crepuscolo»*. Anche una ricerca notturna delle navi inglesi a opera dei cacciatorpediniere italiani fu scartata, alla fine, a causa, tra l'altro, dell'ormai scarsa autonomia residua delle siluranti italiane preferendo puntare, piuttosto, tutto sul vantaggio assicurato dalle decrittazioni. L'ammiraglio Cunningham ricevette a sua volta, alle ore 08.07 dell'8 luglio, un messaggio dal sommergibile *Phoenix* il quale segnalava la presenza in mare di 2 navi da battaglia italiane a 180 miglia a est di Malta. La successiva conferma, quella stessa mattina, da parte di un ricognitore quadrimotore Sunderland della RAF, della presenza in mare delle sole due navi da battaglia italiane in quel momento in servizio, spinse Cunningham a rimandare sia la partenza di un previsto convoglio da Malta per Alessandria, sia la prevista operazione aeronavale contro le coste sicule dirigendo, per contro, la propria Squadra a nord, allo scopo di tagliare la rotta di rientro verso Taranto del grosso italiano in vista di quella che doveva essere la tanto sospirata «grande-battaglia-navale-decisiva» da manuale, sognata a Londra sin dal settembre 1937.

Il 9 luglio le navi italiane furono tenute sotto osservazione, al di là della gittata delle proprie armi antiaerei, da alcuni Sunderland e Swordfish inglesi. Questa situazione, piuttosto imbarazzante, fu alla fine risolta, verso mezzogiorno, mediante una soluzione improvvisata, ovvero l'apertura del fuoco, da parte dei cannoni da 152 mm caricati a granata, degli incrociatori della VII Divisione, i quali costrinsero, in questo modo, i due quadrimotori di turno ad allontanarsi, perdendo così il contatto con le Squadre riunite della Regia Marina. Questa circostanza, sommata a un'immediata accostata della formazione italiana, permise alle due corazzate della Regia Marina di far perdere le loro tracce determinando, secondo il rapporto di Cunningham, il fallimento della prima ondata di aerosiluranti britannici, decollati dalla portaerei *Eagle* alle 11.45, con l'ordine di attaccare le 2 «Cavour» e che riuscirono, alla fine, a rintracciare, un paio di ore dopo, solo gli incrociatori pesanti italiani della III Divisione, subito attaccati senza esito.

Gli ammiragli Campioni e Paladini rimasero, per contro, privi di notizie per tutta la mattinata in merito ai loro avversari, in quanto la ricognizione italiana avvistò le unità nemiche soltanto alle 13.30. Cunningham diresse, alle 14.00, verso il nemico aumentando la velocità del *Warspite* a 22 nodi allo

scopo di impiegare la propria nave ammiraglia, più veloce sia del *Malaya*, sia del *Royal Sovereign*, «in funzione di incrociatore da battaglia» a beneficio degli incrociatori inglesi, i quali precedevano il grosso da battaglia britannico a poco meno di 10 miglia di distanza. Questa scelta era stata dettata dalla debolezza del nucleo esplorante britannico, ridotto ai soli incrociatori leggeri *Orion* (nave di bandiera dell'ammiraglio John Tovey), *Liverpool*, *Neptune* e *Sydney*, dopo il danneggiamento del *Gloucester*, passato alla scorta diretta della portaerei *Eagle* (relegata a sua volta, assieme ai vecchi cacciatorpediniere *Voyager* e *Vampire*) a dieci miglia a Levante del *Warspite*.

Campioni aveva già ordinato, alle 13.53, di procedere a 25 nodi in direzione del nemico allo scopo di: «*Impegnarsi possibilmente contro gruppi corazzati quando sono ancora separati secondo note previsioni*». Il Gruppo «Pola» (seconda Squadra), per non scadere eccessivamente rispetto alle corazzate, accostò a un tempo, venendosi in tal modo a trovare sulla nuova rotta in ordine inverso rispetto alla linea di fila, ossia con il *Bolzano* in testa e con il *Pola*, nave ammiraglia dell'ammiraglio Paladini, serrafile. Tra le 14.13 e le 14.25, infine, la IV, la VII e l'VIII Divisione lanciarono 6 idrovolanti Ro.43. Quello catapultato dal *Da Barbiano* avvistò e segnalò, alle 14.35, la Squadra avversaria a circa 30 miglia di distanza. La lunga attesa era finita e la parola sarebbe passata, di lì a poco, al cannone.

La prima fase degli incrociatori

L'VIII Divisione italiana (incrociatori *Abruzzi* e *Garibaldi*, comandante l'ammiraglio Antonio Legnani), in compagnia dei 4 cacciatorpediniere della 9ª Squadriglia, trasmise alle 15.05 il segnale di avvistamento, a oltre 30.000 m di distanza, del nemico. Alle 15.06 la IV Divisione, incrociatori *Da Barbiano* e *Di Giussano*, segnalò anch'essa le unità nemiche, brandeggio 50° e distanza 31.000 m. Il *Neptune* comunicò a sua volta alle 15.08 «*by emergency W/T*», la presenza di 2 navi da battaglia nemiche, rilevamento 250° a 15 miglia, avendo scambiato i due «*Garibaldi*» per le «*Cavour*», errore più che comprensibile data la somiglianza delle sagome di quelle unità tra loro.

Alle 15.10 la V Divisione (navi da battaglia *Cesare* e *Cavour*, comandante della Divisione l'ammiraglio Bruto Brivonesi) vide, per la prima volta, «*varie unità che non si distinguono bene*». Alle 15.18 la 9ª Squadriglia, mentre navigava precedendo l'VIII, avvistò «*unità di tipo imprecisato*» dietro gli incrociatori avversari confermando, poco dopo, che si trattava delle navi di linea britanniche. L'ammiraglio Cunningham scrisse in seguito, nella propria autobiografia, di aver proceduto con il *Warspite* a 24,5 nodi (addirittura un miglio in più rispetto ai 23,5 registrati alle prove da quella nave nel 1937 dopo il suo ennesimo ammodernamento) verso il nemico, allo scopo di sostenere i propri incrociatori. La memoria, tuttavia, doveva averlo servito male, in quanto il «*Navigational record*» di quella nave da battaglia evidenzia, al contrario, una progressiva riduzione della velocità, passata da 22 a 20 nodi alle 14.40 per poi scendere a 18 alle 14.54 e a 17 alle 15.06, allo scopo di permettere al *Malaya*, che era passato, alle 15.15, a 22 nodi, di raggiungere il prima possibile la propria nave ammiraglia, trovandosi ad affrontare l'avversario molto in anticipo sul previsto. Nel frattempo il *Royal Sovereign* arrancava, sempre più arretrato, a sole 18 miglia di velocità massima. La visibilità era ottima, tra le 15 e le 20 miglia, e il cielo limpido, con mare solo leggermente mosso. Per le 15.15 il *Warspite* e i suoi cacciatorpediniere di scorta avvistarono, per la prima volta, il fumo delle navi italiane dell'VIII Divisione. Alle 15.18 la V Divisione avvistò con certezza le unità nemiche (il 7th Cruiser Squadron) di prora a dritta. A questo punto Campioni aveva bisogno di conoscere la direttrice di marcia e la velocità delle navi da battaglia avversarie per poter spiegare al meglio le proprie corazzate nel tentativo di impegnare le equivalenti unità inglesi mentre erano ancora separate. Si trattava del classico compito esplorativo assegnato agli incrociatori. Il rapporto ufficiale britannico pubblicato nel 1948 sul *London Gazette* e poi ripreso da tutte le successive fonti inglesi afferma, in merito a questa prima fase della battaglia, che gli incrociatori britannici furono severamente impegnati dal tiro dei 203 mm di ben quattro incrociatori della classe «*Zara*», oltre che dal persistente («*steady fire*») e insidioso tiro dei



Il *Cesare* apre il fuoco a Punta Stilo (collezione Cernuschi).

cannoni da 120 mm dei cacciatorpediniere italiani, di per sé giudicate armi potenti che non era possibile controbattere, data la minore gittata degli impianti da 102 mm che rappresentavano l'armamento secondario degli incrociatori britannici. I rapporti di missione della Royal Navy scritti nel luglio 1940 narrano, tuttavia, un'altra storia. Le relazioni del *Neptune* e del *Liverpool* riconoscono, infatti, senza difficoltà che la loro Divisione affrontò, in tutto e per tutto, in quella fase, solo i 2 «Garibaldi». Anche il persistente e insidioso tiro dei cacciatorpediniere italiani, inoltre, è un errore in quanto, eccezion fatta per una breve azione di fuoco (12 colpi) del *Carducci* contro l'*Orion* avvenuta alle 15.24 ed esauritasi nel giro di un minuto, la 9ª Squadriglia (*Alfieri*, *Carducci*, *Oriani* e *Gioberti*) non giunse mai a portata, in quell'occasione, degli incrociatori avversari. Alle 15.20 l'*Abruzzi* (unità di bandiera dell'ammiraglio Legnani) e il *Garibaldi*, procedendo in linea di fila a 30 nodi, aprirono il fuoco contro il 7th Cruiser Squadron, il quale stava procedendo, a sua volta, a 25 nodi, direttrice apprezzata 340°. Le navi italiane batterono, rispettivamente da 20.000 e 21.600 m, il *Neptune* e l'*Orion*, essendo il *Liverpool* troppo lontano al pari del *Sydney*. Il tiro italiano fu osservato dai direttori di tiro dei due incrociatori dell'VIII Divisione come «*immediatamente centrato a cavallo del bersaglio*». Gli inglesi scrissero, a loro volta, che il fuoco avversario li aveva inquadri «*almost at once*». Il *Warspite* fu apprezzato, in quel momento, dagli italiani, data la distanza, per un quinto incrociatore leggero, ma alle 15.21 un nuovo segnale trasmesso dall'VIII Divisione comunicò, per la prima volta, la presenza di 3 navi di linea avversarie di tipo imprecisato dietro agli incrociatori, messaggio ripetuto e confermato alle 15.23. La situazione, pertanto, si stava chiarendo rapidamente. Gli inglesi, per contro, continuarono a scambiare i due «Garibaldi» per i due «Cavour» fino alle 15.25, nonostante la ben diversa altezza e durata delle colonne d'acqua provocate dalle palle da 152 mm rispetto a quelle da 320 mm (rispettivamente 33 metri e 5 secondi contro 60 m e 10 secondi). La prima nave inglese ad aprire il fuoco fu, alle 15.22, il *Neptune*, il quale diresse il proprio tiro, da 22.100 yard di distanza, contro l'*Abruzzi* seguito, un minuto dopo, dal *Liverpool* (il quale sparò, a sua volta, da 16.500 yard, contro il cacciatorpediniere *Gioberti*) e dal *Sydney*, che prese per bersaglio il *Garibaldi* da 23.000 yard. In generale il fuoco degli incrociatori inglesi, condotto alla massima portata dei propri pezzi, si rivelò di direzione piuttosto difficile in quanto, come scrisse in seguito il comandante del *Sydney*, Captain Collins, nel proprio rapporto datato 11 luglio 1940: «(...) le colonne d'acqua erano molto

ardue da osservare, mentre le correzioni in cursore e in gittata erano rese difficili a causa dei nostri frequenti cambiamenti di rotta». In realtà molti dei proietti inglesi da 152 mm non esplosero, a quella distanza, come gli italiani avrebbero avuto modo di osservare ancora negli anni successivi. L'Orion aprì il fuoco, per ultimo, alle 15.23 contro un caccia avversario. Si trattò, dal punto di vista tattico, di una decisione insolita in quanto comportò l'incrocio dei piani di tiro con il Neptune, fatto questo che lascia supporre una certa confusione tra le fila del 7th Cruiser Squadron. Alle 15.23 Sir John segnalò alle proprie navi di passare a 28 nodi. L'ordine, intercettato all'aria, preoccupò Cunningham, il quale vedeva così compromessa la propria tardiva manovra di radunata spingendolo, di conseguenza, a comunicare quello stesso minuto al Malaya, di forzare le macchine. Il tiro dell'VIII Divisione si mantenne nell'ordine di una fiancata al minuto. Gli inglesi avevano, viceversa, un volume di fuoco praticamente doppio rispetto a quello italiano, con tiro sempre lungo. Alle 15.24 il Neptune annotò, con una certa esagerazione, che un «grosso calibro esplose nelle immediate vicinanze della nave danneggiata la catapulta e l'aereo e che una scheggia da 305 mm fu recuperata, in seguito, dalla base della catapulta». A questo punto, come riportano i rapporti britannici, «i nostri incrociatori, incapaci di raggiungere la portata delle navi avversarie («outranged») e sotto un pesantissimo fuoco nemico, furono costretti ad accostare in fuori», a dritta, a causa della «remarkable accuracy» e dell'«accurate fire» italiano, portandosi a dritta del Warspite. La manovra fu puntualmente osservata sia dall'VIII Divisione sia dalla sopraggiungente V, (... gli incrociatori nemici accostavano alquanto a dritta) e dall'idro del Da Barbiano il quale, dopo aver trasmesso: «Visto nettamente colpito il terzo incrociatore della formazione», annotò: «Il nemico ha ripiegato sul grosso quando il tiro si è fatto fortemente pericoloso». Alle 15.25, infine, il Warspite giunse finalmente a portata degli incrociatori italiani e aprì il fuoco coi propri grossi calibri tirando, con le torri di prora contro l'Abruzzi alla distanza di 26.400 yard e, subito dopo, con quelle di poppa contro il Garibaldi in quanto «era urgentemente necessario alleggerire la posizione dei propri incrociatori pesantemente inferiori di numero».

L'VIII Divisione, fatta oggetto del tiro, lungo, dei 381 avversari, proseguì la propria rotta continuando a sparare contro gli incrociatori inglesi e a segnalare a Campioni la posizione e la rotta del nemico. Nel frattempo, avvicinatasi ad alta velocità senza essere né avvistata né disturbata dal War-



Il Cesare e il Cavour sotto il tiro del Warspite (U.S.M.M.).

spite, la IV Divisione, dopo aver visto che quella corazzata aveva aperto il fuoco contro l'VIII Divisione, impegnò la nave di linea avversaria. A bordo del *Da Barbiano* (nave di bandiera dell'ammiraglio Marenco di Moriondo, comandante la Divisione) il *Warspite* era ancora scambiato per un incrociatore mentre sul *Di Giussano*, nave del contrammiraglio Alberto Da Zara (capo di una sezione autonoma di quella stessa Divisione dimezzatasi in seguito ad avarie all'apparato motore che avevano colpito, in precedenza, gli incrociatori *Diaz* e *Cadorna*) l'unità nemica era stata correttamente identificata per una corazzata. Alle 15.26 il *Da Barbiano* (brandeggio 330°, distanza bersaglio 20.500 m) e alle 15.27 il *Di Giussano* (brandeggio 320° e distanza 21.000 m) aprirono il fuoco contro il *Warspite*.

Sempre alle 15.27, essendo stati rincuorati dall'arrivo dell'ammiraglia della Mediterranean Fleet, gli incrociatori inglesi accostarono di nuovo a sinistra per riavvicinarsi a quelli italiani. In questa fase l'*Orion* prese a tirare contro l'*Abruzzi* mentre il *Sydney* sparò, alla distanza di 24.000 yard, contro il *Garibaldi*; il *Liverpool*, per contro, cessò in quello stesso frangente il proprio tiro contro la Squadriglia dei caccia italiani, giudicata ormai troppo lontana, trovandosi così, come il *Neptune*, senza bersagli utili. Alla quarta salva del *Di Giussano* (ore 15.27) un proietto da 152 di quella nave fu visto colpire il ponte della corazzata all'altezza del secondo impianto da 102 mm. La nave da battaglia inglese accostò immediatamente a dritta presentando, come rilevò il *Di Giussano*, la propria poppa a sinistra e cessando il fuoco contro l'VIII Divisione. Secondo la versione postbellica inglese si sarebbe verificato, in quello stesso minuto, un incendio a bordo della nave dell'ammiraglio Cunningham provocato dalle vampe dei cannoni di grosso calibro di quella nave che avrebbe distrutto l'idrovolante di bordo, poi gettato a mare alle 15.37. In realtà l'incendio ebbe luogo, per quel motivo, alle 16.08 e non a bordo del *Warspite*, ma del *Malaya* dopo che il carrello della catapulta di quest'ultima nave si era incastrato, alle ore 15.21, bloccando il proprio velivolo (4) mentre il *Warspite* catapultò regolarmente, alle 15.48, l'unico idrovolante Swordfish di cui disponeva dal 21 giugno 1940 (5). In seguito, davanti all'evidenza e ai danni subiti all'impianto n. 2 da 102 mm di sinistra, rimasto fuori uso e riparto in agosto come risulta dal *Log* (il giornale di chiesuola) del *Warspite* (6), oltre che all'inutilizzazione della gru elettrica di sinistra da 10 t del ponte di volo per gli idrovolanti, gli inglesi sostennero che si era trattato dell'effetto di una bomba da aereo da 50 kg che avrebbe danneggiato quella nave il 12 luglio 1940 (7). L'esistenza di questa bomba è però negata sia dal contemporaneo Bombing Record di quella missione, sia dalle relazioni postbelliche inglesi, per tacere della memorialistica delle due parti e degli stessi resoconti della Regia Aeronautica.

Il *Da Barbiano* e il *Di Giussano* accostarono anch'essi per le 15.31, a 31 nodi, e presero a tirare contro il *Sydney*, unico possibile bersaglio ancora a portata dei loro pezzi da 152/53 dopo l'accostata in fuori della nave ammiraglia britannica. Il loro fuoco fu ben presto centrato provocando, come scrisse il comandante dell'incrociatore australiano, qualche danno da schegge in seguito alla caduta di proietti a meno di 10 yard dallo scafo colpendo, qua e là, la nave, spazzando la torre A e la plancia. Nel frattempo il *Liverpool* aprì nuovamente il fuoco, alle 15.29, contro l'*Abruzzi*. Un minuto dopo l'VIII Divisione, avendo ormai assolto il proprio compito esplorativo in seguito all'arrivo in vista del nemico del *Cesare* e del *Cavour*, accostò a un tempo di 70° a sinistra mentre era inquadrata da un'ultima salva in arrivo da 381. Come avrebbe scritto in seguito, con soddisfazione, Campioni: «*Avendo visto il grosso nazionale che dirigeva già decisamente verso il nemico accostò a un tempo a sinistra passando, con una manovra brillante, nel breve intervallo tra il gruppo "Cesare" e il gruppo "Pola" senza arrecare alcun disturbo e dirigendo subito verso nord*». Alle 15.30 l'ammiraglio Tovey aveva viceversa segnalato alla propria Divisione di uniformarsi alla manovra del *Warspite* e accostare per 145°.

Alle 15.33 il *Warspite*, avendo ormai completato la propria volta tonda, aprì il fuoco, da 21.900 yard, sparando, questa volta, contro il *Da Barbiano* fino alle 15.34 alla distanza massima di 22.600 yard. Quell'incrociatore italiano scattò, alle 15.34, a 34 nodi stendendo inoltre, fino alle 15.38, una cortina fumogena per poi ridurre, alle 15.40, la velocità a 30 nodi, essendo ormai fuori pericolo. La

distanza tra il *Warspite* e il *Malaya*, sempre lanciato a 22 nodi alla volta della propria nave ammiraglia, era frattanto calata a 7,5 miglia. Alle 15.36 il *Warspite* tirò nuovamente prendendo, questa volta, come bersaglio il *Di Giussano*. Si trattò di due salve senza esito sparate tra 23.000 e 23.600 yard. Quell'incrociatore italiano continuò, a sua volta, il tiro contro il sempre più lontano *Sydney* fino alle 15.39, quando giunse alla distanza limite di 25.000 m, per poi accostare lui pure in fuori.

Alle 15.37 la distanza tra il *Warspite* e il 7th Cruiser Squadron, il quale seguiva di poppa quella corazzata (rilevamento 185°) era di 4 miglia, mentre *Malaya* e *Royal Sovereign* si trovavano ancora, rispettivamente, a 7,5 e oltre 8 miglia dalla loro nave ammiraglia. Nel corso di quello stesso minuto le vedette britanniche dell'ammiraglia della Mediterranean Fleet videro infine, sette minuti dopo che le unità della V Divisione avevano avvistato le navi di linea avversarie, le due corazzate della Regia Marina alla distanza, stimata, di 17 miglia. Cunningham aveva già ordinato, alle 15.36, di ridurre ancora la velocità del *Warspite*, scendendo da 17 a 15 nodi nel tentativo di ridurre il varco tra sé e il *Malaya*.

Alle 15.48 il Comandante superiore in mare inglese, consapevole del brutto quarto d'ora passato dall'ammiraglio Tovey, gli trasmise il seguente messaggio: «*Sorry for this delay but we must call up reinforcements*». Si trattava della candida ammissione del fatto che la propria impostazione tattica era risultata sbagliata e che la riunione delle tre navi di linea britanniche sarebbe stata decisiva per il buon esito dell'azione, sempre che ce ne fosse stato il tempo.

L'azione principale

Nel frattempo le corazzate e gli incrociatori pesanti italiani si stavano avvicinando disponendosi in una formazione da manuale grazie al continuo afflusso di informazioni garantito loro dall'VIII Divisione assicurandosi, in tal modo, le migliori condizioni possibili di sole, mare e vento a favore.

Campioni aveva deciso, alle ore 15.15, data l'assenza della Regia Aeronautica, che i «10.000» dell'ammiraglio Paladini avrebbero concorso anch'essi all'azione principale delle corazzate. La I Divisione e il *Trento*, serrafile, avrebbero pertanto impegnato, mediante tiro di concentrazione, la nave da battaglia avversaria di testa, pur sapendo che i proiettili da 203 mm non potevano perforare le corazze delle navi di linea inglesi. Le altre 2 unità della III Divisione avrebbero a loro volta ingaggiato gli incrociatori nemici suddividendo il proprio tiro tra le batterie di prora e di poppa, affinché nessun bersaglio fosse non impegnato. In quel momento il *Warspite* non si era ancora riunito alle altre due navi di linea britanniche e, per quanto fosse la corazzata inglese più vicina alle 2 «*Cavour*», l'ammiraglia di Cunningham apparve a Campioni, per effetto prospettico, in terza posizione rispetto al *Malaya* e al *Royal Sovereign*, i quali stavano procedendo in linea di fila. Sulla plancia delle due corazzate italiane ci furono delle perplessità, sia nei confronti dell'apprezzamento fatto dal Comandante superiore in mare italiano, sia in merito alla già avvenuta riunione delle navi di linea britanniche, oltre che davanti alla correlata scelta fatta all'ultimo minuto da Campioni di non concentrare più il tiro del *Cesare* e del *Cavour* contro una sola corazzata nemica. La rigida disciplina tipica della Regia Marina impedì, tuttavia, di formulare qualsiasi commento, iniziativa o suggerimento. Probabilmente, se l'ammiraglio Carlo Bergamini (scelto non a caso da Cavagnari, nell'agosto 1939, come Capo di Stato Maggiore di Campioni, le cui condizioni fisiche erano andate rapidamente deteriorandosi da due anni a quella parte) fosse stato presente le cose sarebbero andate diversamente. Ma Bergamini era impegnato, dal maggio 1940, a mettere a punto il prima possibile i grossi calibri delle due «*Littorio*» e le sue funzioni erano state assunte dall'ammiraglio Bruno Brivonesi, comandante della V Divisione e, forse, il più rigido tra gli ammiragli italiani di quel tempo.

Di conseguenza, il *Cesare* prese come proprio bersaglio il *Malaya* quando, alle 15.49, la corazzata italiana sparò, al grido, come da regolamento, di «*Viva il Re!*», una prima salva a 29.000 m di distanza. Il tiro fu eseguito col metodo a scalare, ovvero formato da tre gruppi (rispettivamente torre I, torri II e III e torre IV), allo scopo di scaldare i cannoni, individuare il cursore del bersaglio e tentare l'apprezza-



Il colpo da 203 mm del *Trento* sul *Warspite* visto dal *Cesare*.

mento dello scarto in gittata osservandolo dopo quasi un minuto di traiettoria dei propri primi colpi, diversi dei quali mancarono di poco («narrowly missed») i caccia della 14th Flottiglia. In particolare il *Nubian* osservò un colpo caduto molto vicino a sinistra, con proiezione di schegge, mentre era sulla dritta della nave ammiraglia di Cunningham. Il *Cesare* tirò una seconda salva alle 15.53, a 26.400 m, eseguendo un secondo gruppo scalato di tre salve con alzo, rispettivamente, + 800 m e - 800 m. Questo nuovo gruppo scalato risultò centrato sia in cursore, sia in gittata.

Il *Cavour* sparò subito dopo il *Cesare* tirando, nell'arco di 12 minuti, 31 colpi contro il *Royal Sovereign* alla distanza di 30.500 m. Il rapporto del *Cavour* afferma che: «*La prima bordata è stata osservata male perché nel frattempo la prima*

unità avversaria si è profilata sulla seconda». In effetti, il *Warspite* stava passando, in quel momento, davanti al più lontano *Royal Sovereign*. In seguito, e fino alle 16.01, quella corazzata italiana fu seriamente ostacolata dal fumo prodotto dalle salve del *Cesare*, tanto da essere costretta a un ritmo di fuoco relativamente lento. La seconda salva, lunga, del *Cavour* cadde vicino al cacciatorpediniere *Hereward*, con danni minori e un ferito a bordo di quella silurante. La terza salva fu leggermente corta, poi il tiro del *Cavour* fu giudicato buono, alle ore 16.00, dalla quarta salva in poi notando, anzi, che «*il tiro, osservato con difficoltà, appare centrato*» sulla corazzata presa di mira e che «*si ritiene che qualche colpo sia caduto sul bersaglio*», proseguendo così anche in seguito. È un fatto che un testimone a bordo del *Royal Sovereign* ricordò in seguito che «*the Italian shells were dropping close to us*» e che quella *battleship* soffrì, durante l'azione, danni da *near miss* caduti a una quindicina di metri dalla nave i quali causarono «*Some very minor damage to the underwater part of our hull was received, mainly rivet missing and sea water getting into our fresh water tanks*» (8). Né il *Malaya*, né il *Royal Sovereign* furono comunque in grado di replicare al tiro avversario data la distanza, in quel momento eccessiva per i propri cannoni.

Il *Warspite* aveva aperto, a sua volta, il fuoco, subito dopo la prima salva del *Cesare* tirando «*spread for range*» (ovvero con una differenza di 100 yard per ogni cannone puntato, così da coprire un'area di almeno 300 yard), data la distanza di quell'azione, e prendendo come bersaglio l'ammiraglia italiana. Gli italiani apprezzarono, quel giorno, la dispersione delle salve da 381 mm britanniche come «*inferiore ai 400 metri*». Il fuoco di grosso calibro inglese era per salve di batteria di un pezzo per torre, tirando così 4 proiettili ogni 30 secondi circa. Più lento, per contro, il tiro dei 320 mm italiani: 3 salve per nave, formate da 3 o 4 colpi per volta, tutte sparate, nel corso di quella battaglia, a una media di 80 secondi l'una dall'altra. Il caricamento dei grossi calibri delle «*Cavour*» avveniva, infatti, con le armi a 15°, date le dimensioni originarie delle virole, mentre le torri Mk II britanniche da 381 potevano essere caricate a 20°, dimezzando così i tempi rispetto alle unità italiane in quanto l'elevazione dei 381 della nave ammiraglia della Mediterranean Fleet era, in quel momento, di 26° rispetto ai 27 del *Cesare* e del *Cavour*.

Avendo osservato che il *Warspite* non era impegnato dalle corazzate italiane l'ammiraglio Carlo Cattaneo, la cui insegna era a bordo dell'incrociatore pesante *Trento* (unico tra i «10.000» italiani in grado di battere, in quel momento, la corazzata inglese in quanto lievemente sguardato, sulla dritta e in posizione avanzata, rispetto agli altri incrociatori pesanti) aprì subito il fuoco, d'iniziativa e a gra-

nata, alle 15.54, da 26.000 m contro la nave ammiraglia britannica. Con un po' di fortuna il secondo raggruppamento della prima salva (torri 2 e 3) risultò subito centrato sia in cursore, sia in gittata. Si trattò di una circostanza tanto più felice in quanto, a differenza degli impianti, più moderni dei successivi incrociatori italiani (dai «5.000» inclusi in poi), tutti dotati di braccio oscillante, i due *Trento* e *Trieste* richiedevano, infatti, che il proietto e la carica fossero portati dagli elevatori in corrispondenza della culatta sì a qualsiasi brandeggio, ma in posizione fissa per quanto riguardava l'elevazione costringendo, di conseguenza, a interrompere le manovre di punteria dei cannoni al momento del caricamento, con intuibili conseguenze ai fini della celerità di tiro e della precisione.

Come puntualmente scrissero a bordo del cacciatorpediniere *Hasty*: «*Enemy observed to open fire and splashes seen falling round Warspite*». A questo punto il direttore del tiro del *Trento* passò immediatamente al fuoco in efficacia contro la nave da battaglia britannica. A bordo del *Warspite* non si avvidero, tuttavia, di quell'incrociatore ritenendo, al contrario, che l'ammiraglia della Mediterranean Fleet fosse stata inquadrata dal fuoco di tutte e due le corazzate nemiche, circostanza questa tanto più curiosa in quanto alcuni cacciatorpediniere inglesi registrarono, viceversa, con puntualità l'inizio del tiro, giudicato ottimo («*extremely accurate*»), del *Trento*, salvo notare, dopo le prime salve di apertura, tra loro scalate (come avveniva, d'altro canto, anche per gli inglesi, i quali utilizzavano la medesima dottrina di tiro), che «*the enemy salvos appeared to have a very small spread*», ossia «*le salve nemiche apparivano avere una dispersione molto ridotta*». Come se non bastasse le colonne d'acqua dei 203 mm che stavano innalzandosi intorno al *Warspite* erano alte 48 metri e, soprattutto, duravano 6,5 secondi rispetto ai 60 metri e 10 secondi delle palle da 320 mm. Nonostante questi dati oggettivi, tuttavia, il *Warspite*, ritenendosi ormai centrato dal fuoco nemico di grosso calibro («*Warspite being straddled*»), eseguì, tra le 15.55 e le 16.03, una nuova volta tonda. In seguito, questa manovra fatta per sottrarsi al fuoco italiano, considerato troppo vicino, fu giudicata molto severamente dall'Ammiragliato, il quale osservò che, «*(...) la dispersione sarebbe stata influenzata soltanto se il beta fosse stato largo, in caso contrario i cambiamenti di rotta non hanno effetti particolari al pari dei cambiamenti di velocità essendo, a distanze superiori alle 25.000 yard, la zona battuta con le dispersioni attuali sempre pericolosa mentre il proprio tiro ne risente*» (9). Alle 15.57 una granata della terza salva del *Trento*, il quale sparava ora fiancate da 8 colpi l'una, fu vista esplodere sulla corazzata inglese in prossimità delle torri poppiere. I danni consistettero nell'inutilizzazione del complesso da 40 mm «Pom Pom» M3 di dritta; perdite umane furono altresì sofferte dal personale dei due complessi quadrinati di mitragliere da 12,7 mm collocate sulla torre X i cui marinai, secondo la relazione britannica, furono «*blown over*», ovvero spazzati via, per tacere di diversi danni minori provocati alle sovrastrutture dalle schegge. Ancora una volta i britannici attribuirono, a posteriori, queste vicende a una bomba da 100 kg che sarebbe scoppiata l'8 luglio 1940, ma di cui non esiste alcuna traccia nei rapporti dell'epoca (10). Per una curiosa coincidenza, nello stesso momento in cui i marinai italiani videro quel colpo a segno, andò perduto il contatto radio tra il *Warspite* e il proprio idro *Swordfish*, il quale aveva comunicato — in precedenza — che il tiro della nave ammiraglia della Mediterranean Fleet era corto. Un minuto dopo, il *Trento*, essendo ormai il *Warspite* oltre la gittata massima dei propri cannoni da 203 mm, passò a battere, assieme agli altri «10.000» italiani, i sopraggiunti incrociatori inglesi. L'ammiraglia di Cunningham aveva suddiviso, alle 15.56, il proprio fuoco, sparando ora contro entrambe le navi da battaglia italiane, riservando le proprie torri prodriere al *Cesare* mentre quelle poppiere prendevano di mira il *Cavour*, fatto questo che indusse Campioni, data la celerità del tiro nemico, a credere di essere sotto il fuoco delle 2 navi di linea di testa avversarie. L'accostata del *Warspite* causata dal *Trento* mise peraltro fuori campo, alle 15.59, le torri poppiere X e Y dell'ammiraglia di Cunningham. Il Comandante superiore in mare inglese ordinò, a questo punto, alle altre due corazzate britanniche di accostare a sinistra manovrando per imitazione lungo la nuova rotta della nave ammiraglia, ora divergente rispetto a quella del nemico

(«Warspite altered course to the southward», secondo la storia ufficiale della Marina australiana) e, contemporaneamente, i cacciatorpediniere *Nubian* e *Mohawk* ricevettero l'ordine, improvviso e inatteso, di non portarsi più, come previsto originariamente, a prora del *Warspite*, ma di attraversare senz'altro la linea delle corazzate inglesi allo scopo di guidare il prima possibile all'attacco gli altri 12 cacciatorpediniere della 14th, 2nd e 10th Flotilla. Alla quarta salva del *Warspite*, nel corso di questa nuova fase del tiro di quella corazzata, il *Cesare* fu inquadrato; anche il *Cavour* apprezzò, per le 15.58, di essere inquadrato dal tiro avversario, ormai centrato in gittata, anche se scursorato verso prora, e Campioni ordinò, alle 15.59, che le due corazzate italiane accostassero a sinistra di 15° aumentando, altresì, la velocità da 25 a 27 nodi allo scopo di disturbare il tiro avversario, essendo la distanza scesa a 25.000 m.

Il *Cesare* continuava, nel frattempo, a sparare contro il *Malaya*. Il tiro dell'ammiraglia italiana proseguì fino alle 15.59, (terza e quarta salva) e fu osservato centrato e — ora — molto raccolto, essendo il *Cesare* passato, dopo le aperture dei gruppi precedenti, al tiro in efficacia. In quello stesso minuto, secondo il rapporto di missione del *Malaya*, la linea di trasmissione del segnale fra la timoneria principale e l'agghiaccio timone di quella nave da battaglia inglese andò in avaria, costringendo il *Malaya* a governare, fino alle 16:30, mediante comandi passati a voce alla timoneria d'emergenza sita nel locale macchine. Quanto alla nuova rotta decisa da Cunningham alle 15.57, essa non mise soltanto fuori campo le torri X e Y del *Warspite*, ma mandò sugli scontri anche la torre Y del *Malaya* per tutto il resto dell'azione principale. Pochi secondi dopo, un proietto da 381 tirato quasi un minuto prima e definito, in seguito, «*lucky*» dallo stesso Cunningham, esplose all'interno del fumaiolo poppiere del *Cesare*. L'ogiva fu proiettata sul ponte di castello perforandolo. Seguì un incendio che coinvolse le riserve di un impianto da 120 mm collocate, per motivi di celerità di rifornimento dei pezzi e contravvenendo alle norme, in un locale non protetto, dove non avrebbero dovuto essere conservate, oltre a quelle di un complesso da 37 rimasto per il seguito inutilizzabile. Il fumo tossico dell'incendio, aspirato dai ventilatori, invase i locali dell'apparato motore costringendo a chiudere, provvisoriamente, 4 caldaie. In totale ci furono 48 morti e 68 feriti. Dapprima il *Cesare* e il *Cavour* continuarono a sparare, rispettivamente contro il *Malaya* e il *Royal Sovereign*, poi il *Cesare* accostò a sinistra, alle ore 16.00, procedendo per 300° mentre il direttore del tiro di quell'unità ordinava al gruppo poppiere di torri da 320 mm di proseguire a sparare, eseguendo tiro autonomo mentre la nave cambiava rotta. Le torri 3 e 4 spararono così, in rapida successione, una salva per chiglia cia-

suna. I colpi, lunghi, caddero, senza conseguenze, vicino ai cacciatorpediniere della 2nd Flotilla britannica; in particolare un 320 piombò a 2 cables (circa 370 m) dall'*Ilex*. Soltanto allora, e proprio in seguito all'accostata in fuori del *Cesare*, ci si rese conto, a bordo del *Warspite*, di aver messo a segno un proietto sul lato sinistro del *Cesare* rimasto, fino a quel momento, invisibile. Alle 16.01 il *Cesare* riprese il fuoco con tutte le quattro torri tirando, questa volta contro il *Warspite*, due salve per poi accostare a dritta, alle 16.03, allo scopo di mettere più agevolmente in campo tutte le artiglierie, sparando ancora una salva. La prima di queste tre nuove salve, tirata alla distanza di 27.700 m, fu osservata scursorata sulla dritta. Quella successiva risultò leggermente scursorata sulla sinistra. La terza,



Il *near miss* da 320 del *Cesare* a dritta del *Warspite* (da Ermilio Bagnasco, *In guerra sul mare*, edito da Albertelli, Parma, 2005; collezione Brescia).

infine, fu centrata in cursore e in gittata, e in quell'occasione il direttore del tiro del *Cesare* osservò l'abbattersi di una «zampata» di uno dei propri cannoni immediatamente a proravia a dritta della corazzata avversaria, la quale accostò subito dopo. Il tiro dell'ammiraglia britannica fu a sua volta definito, dalle ore 16.01 in poi, da bordo delle navi italiane, come lento e impreciso, in quanto ridotto alle soli torri prodriere mentre le corazzate inglesi proseguivano lungo la propria rotta divergente rispetto alla V Divisione. La nave da battaglia britannica fu vista dagli italiani fortemente appruata e leggermente sbandata sulla dritta. La sua velocità era diminuita visibilmente cessando, infine, il fuoco dopo due ultimi colpi sparati, uno alla volta, dalla torre B. In quello stesso minuto l'ammiraglio Cunningham diede ordine al comandante del *Warspite* di accostare a sinistra, allontanandosi così ancora di più dalle navi di linea italiane, e di passare da 15 a 20 nodi disponendo, contemporaneamente, affinché i cacciatorpediniere inglesi aumentassero a 30 nodi e attaccassero risolutamente il nemico. Quest'ultimo ordine fu ripetuto alle 16.04 mentre la velocità di quella nave di linea saliva, per le 16.09, a 17 nodi. Il *Malaya*, per contro, accostò a dritta aprendo, per la prima volta quel giorno, il fuoco, alle 16.03 e alla distanza di 29.700 yard (ossia oltre la gittata massima dei propri pezzi), con le proprie torri di prora sparando contro il *Cesare* mentre la torre X tirava contro il *Cavour* nel tentativo di appoggiare la propria nave ammiraglia.

L'evidenza fotografica mostra un proietto da 320 mm del *Cesare* che, caduto per le 16.02 a meno di dieci metri dalla corazzata britannica, aveva danneggiato il primo compartimento superiore e inferiore della controcarena di dritta di quella nave, spessa circa 10 mm, interessando anche i doppi fondi e mutando, in tal modo, la geometria della corazzata, imbarcando qualche centinaio di tonnellate d'acqua mentre le schegge (attribuite, in seguito, alle solite bombe mai registrate) spazzavano la plancia ammiraglio e la stazione segnali (11). Questa circostanza compromise, nel giro di pochi secondi, sia la velocità massima raggiungibile, sia l'immersione a prora del *Warspite*, mandando fuori campo l'elevazione, in quel momento al massimo, della batteria prodiera di grosso calibro di quell'unità lasciando in campo soltanto la torre B. Naturalmente, per poter tornare a sparare, la nave doveva essere rimessa nelle condizioni di orizzontalità nel più breve tempo possibile. Le necessarie manovre di controbilanciamento furono subito disposte spostando sul lato dritto e a centro-poppa, nel giro di qualche minuto, il contenuto dei depositi di acqua dolce della corazzata dalla capacità, complessiva, di 408 t e in grado di controbilanciare uno sbandamento fino a quasi 5°.

Alle 16.04 il *Cesare* accostò nuovamente a sinistra per 230°, essendo stato necessario spegnere le caldaie 5, 6 e 7, mentre la velocità di quella nave passava, nel giro dei successivi 6 minuti da 25 a 20 nodi. Un minuto dopo Campioni ordinò, in chiaro, ai cacciatorpediniere *Freccia* e *Saetta* di attaccare il nemico. L'ordine fu subito eseguito da quelle due siluranti, le quali stesero una cortina di nebbia. Il *Cesare* riuscì comunque a tirare, alle 16.06, un'ultima salva col gruppo poppiere, sparando quasi per chiglia alla distanza di 27.400 m. Non fu però possibile osservare i punti di caduta, essendo il bersaglio ormai nascosto dall'albero poppiere. Anche quei colpi caddero, per puro caso, non lontani dal caccia *Ilex* mentre l'ammiraglia di Cunningham accostava, bruscamente, a dritta alle 16.07 sotto gli occhi degli italiani che comunicarono a Supermarina: «Una corazzata nemica colpita. L'avversario lascia il combattimento». Il rapporto di missione del 15 luglio 1940 redatto dal comandante della 14th Flotilla di cacciatorpediniere, captain P.J. Mack, conferma questa manovra britannica.

Il duello tra il *Malaya* e il *Cavour* (il quale aveva cambiato, nel frattempo, bersaglio, essendo il lento *Royal Sovereign* — appena 18 nodi — ormai troppo scaduto) proseguì per contro fino alle 16.08, quando la cortina fumogena, ormai sufficientemente densa, stesa dai due caccia italiani separò i contendenti. Il *Cavour*, ora non più disturbato dal fumo della nave gemella, ritenne, analogamente a quanto rilevato dagli osservatori dei Ro.43 della Squadra, di aver piazzato almeno un colpo utile. Il *Malaya* trascorse, a sua volta, in bacino cinque giorni, tra il 5 e il 10 agosto, per riparare, oltre ai problemi al timone ricordati in precedenza, altri danni minori all'opera viva (12).

La seconda fase degli incrociatori

Alle 15:58 l'incrociatore *Fiume* aprì il fuoco contro gli incrociatori inglesi (nell'ordine *Neptune*, *Liverpool*, *Orion* e *Sydney*), tirando da 23.000 m contro l'*Orion*. Gli italiani giudicarono il proprio tiro iniziale come centrato, corto e leggermente scursorato a sinistra, mentre gli inglesi scrissero di essere stati inquadranti sin dalla prima salva. Il tiro dei cannoni da 152 mm britannici era in difficoltà rispetto a quello dei 203 mm italiani per una quantità di ragioni. Tanto per cominciare, infatti, a 22.400 metri di distanza un proietto da 152 sparato da quelle navi aveva un tempo di volo di oltre 71 secondi, senonché gli inglesi stimavano, correttamente, che dopo 50 secondi il controllo del tiro diventava impossibile (13).

Alle 16.00 l'azione divenne generale. L'*Orion* sparava contro il *Fiume* e, con le torri poppiere, contro il *Gorizia*. Contemporaneamente il *Gorizia* prese a tirare contro il *Sydney* e il *Bolzano* contro il *Neptune*. «*Il tiro degli incrociatori pesanti*», secondo i rapporti di missione britannici, «*alla distanza di 23-24.000 yards (...) era nuovamente molto accurato*». Nel corso di quello stesso minuto il *Neptune* iniziò a sparare contro il *Bolzano* mentre il *Trento* prese come bersaglio il *Liverpool*. Quanto al *Sydney* aprì anch'esso il fuoco, alle ore 16.00, contro il *Gorizia*.

Quest'ultima nave giudicò centrata a cavallo del bersaglio la propria quarta salva, mentre il fuoco dell'*Orion* era tendenzialmente lungo. Anche il *Bolzano* osservò, in questo frangente, la prima di due proprie salve centrate e, in effetti, il *Neptune* registrò, alle 16.01, nuovi danni da schegge a bordo, tanto da vedersi costretto a gettare in mare il proprio idrovolante *Seafox* (rimasto danneggiato in precedenza), dato il sopraggiunto, concreto pericolo di un incendio della benzina ancora contenuta nei serbatoi del velivolo.

In quello stesso minuto il *Trento* mise la propria seconda salva di quella fase di fuoco a cavallo del *Liverpool*. Fu subito osservata una colonna di fumo nero che si innalzava dalla poppa di quell'incrociatore inglese. Gli inglesi riferiscono, a loro volta che in quello stesso minuto si verificarono delle avarie alle torri B e X del *Liverpool*, circostanza questa che costrinse quell'unità britannica a sospendere il proprio tiro fino alle 16.05. Il fuoco italiano era giudicato, ancora una volta, «*accurate*» mentre quello inglese fu, viceversa, inizialmente corto e, in seguito, venne giudicato dagli italiani come centrato in distanza, ma prevalentemente scursorato verso prora. L'ammiraglio Tovey accostò a sua volta in fuori, a dritta, di 10° subito dopo aver osservato il fumo a bordo del *Liverpool*. A questo proposito il comandante del 7th Cruiser Squadron scrisse nel proprio rapporto: «*Avevo intenzione di attendere ancora prima di eseguire questa manovra, ma il nemico stava sparando troppo bene per permettere un ulteriore ritardo*». Quell'accostata fu eseguita in due tempi e con un certo disordine da parte della Divisione inglese. In quel medesimo minuto, inoltre, il Comandante della Mediterranean Fleet mandò all'attacco, dopo la 10th Flotilla già lanciata contro il nemico a protezione delle corazzate inglesi, anche i cacciatorpediniere della 2nd Destroyer Flotilla (*Hyperion*, *Hero*, *Hereward*, *Hostile*, *Hasty*, *Ilex* e *Decoy*), ordinando anche a quelle siluranti di tagliargli la rotta di prora, pur di non perdere tempo.

Alle 16.02 il tiro del sopraggiunto *Zara* si abbatté in prossimità del sopraggiungente cacciatorpediniere *Nubian* e, dopo che due colpi erano caduti a meno di 10 yard da quella nave, un terzo proietto da 203 mm strisciò («*grazed*») lungo il castello di quella silurante, a dritta. I cacciatorpediniere italiani, giunti in quel minuto a portata del nemico correndo a 30 nodi, avevano aperto anch'essi il fuoco a 15.000 m (*Alfieri* e *Carducci* contro il *Neptune*; *Oriani* e *Gioberti* contro il *Liverpool*), senza che l'armamento secondario da 102 mm degli incrociatori britannici potesse replicare, data la distanza ancora troppo grande per quei cannoni rispetto ai 120/50 italiani.

Alle 16.03, infine, gli ormai soverchiati incrociatori britannici accostarono ulteriormente a dritta di 70°. Un minuto dopo il *Gorizia* osservò, in occasione della propria quinta salva, un *near miss* a prora del *Sydney*. La reazione inglese fu giudicata, dagli italiani, come molto scursorata. Seguirono, alle 16:05, l'ordine di Campioni, ricordato in precedenza, di fare fumo e quello, impartito direttamente

dal *Cesare* alle Squadriglie dei cacciatorpediniere italiani, di attaccare. In questa nuova fase i colpi da 152 mm delle navi inglesi e australiane tendevano, come già era avvenuto in precedenza, a inabissarsi senza esplodere. Quelli italiani, invece, caratterizzati — secondo i britannici — da «una ridottissima dispersione», esplodevano regolarmente, come avrebbe rammentato un reduce del *Sydney*, Rex Cooper: «Potevo udire le schegge dei colpi caduti vicino che colpivano la nave e temevo che avrebbero fatto a pezzi tutto “smashing everything”». Gli fa eco quanto riferito da capo Willis quando scrisse: «Le cose erano roventi per noi, ma la fortuna ci assistette. I proiettili sibilavano sulle nostre teste, le schegge ci trapassavano, ma andammo avanti». Alle 16.05 il *Bolzano* fu colpito da un proietto del *Neptune*, lamentando 3 caduti e 14 feriti e imbarcando 300 t d'acqua. Quell'unità britannica l'aveva inquadrato tre minuti prima passando, subito dopo, al fuoco celere, sparando 11 fiancate nel giro di due minuti e mezzo e bloccando, alla fine, sulla sinistra, il timone di quel «10.000» italiano. Durante la susseguente volta tonda il *Bolzano* incassò, un minuto dopo, senza gravi conseguenze, altri due colpi da 152 continuando a sparare. L'incrociatore britannico, il quale aveva osservato il primo colpo a segno, ma non i due successivi, cessò, a sua volta, il tiro alle 16.07. Come se non bastasse il *Bolzano* subì, assieme al *Trento*, un attacco, prolungato fino alle 16.15, sia pure senza danni, a opera di una seconda ondata di 9 aerosiluranti *Swordfish* decollati dalla portaerei *Eagle*. In seguito i duelli tra gli opposti incrociatori e cacciatorpediniere proseguirono, tra gli squarci della nebbia artificiale emessa nel frattempo, fino alle 16.20. Complessivamente gli incrociatori pesanti italiani spararono contro le unità dell'ammiraglio Tovey 267 proiettili da 203 mm (*Bolzano* 91, *Gorizia* 69, *Fiume* 37, *Trento* 28, *Pola* 26 e *Zara* 16). Da parte britannica il solo *Neptune* tirò, nel corso della seconda azione contro gli incrociatori e i caccia avversari, 382 proiettili da 152 mm. Le salve britanniche furono definite dagli italiani come molto raccolte.

L'ora dello *Zara*

Alle 16:09, avendo avvistato a oltre 25.000 m di distanza e attraverso uno squarcio nella cortina fumogena, i cacciatorpediniere della XII Squadriglia, l'ammiraglio Cunningham in persona, avendo ormai il *Warspite* contenuto lo sbandamento trasversale e pensando di avere a che fare con una Divisione di incrociatori avversaria, pronunciò le seguenti, immortali parole: «*There's another bastard! Shoot that bastard up!*». Seguirono 6 tiri per torre da 381 del tutto inefficaci fino a quando, alle 16.10, la nave ammiraglia inglese vide fiorire improvvisamente davanti a sé una mezza dozzina di colonne d'acqua. Era l'incrociatore pesante *Zara*. Il rapporto del comandante di quella nave, il capitano di vascello Luigi Corsi, riferisce: «(...) si spara qualche salva su una corazzata finché visibile. In questo periodo il Primo direttore del tiro ha osservato che tale unità, che inizialmente aveva una rotta verso nord e stava sparando, ha accostato a dritta sino a mostrarci la poppa, cessando di sparare. Successivamente (sono le 16.14) l'unità ha nuovamente accostato a sinistra di una cinquantina di gradi e subito dopo si è inclinata di prora e sensibilmente sbandata a sinistra. In seguito non è stata più osservata perché il campo visivo dell'APG (Apparecchio di Punteria Generale) è stato coperto dall'aria calda dei fumaioli». Il *Warspite* era stato avvistato dallo *Zara* sul lato sinistro. Il tiro fu aperto alla distanza di 24.600 m con le quattro torri. In tutto furono sparate 30 granate dirompenti da 203 mm. Il rapporto dello *Zara* aggiunge: «Quando l'unità ci mostrava la poppa era dritta. Pochissimo dopo ha accostato sulla sua sinistra sino a mostrarci un brandeggio di circa 220°. In questo periodo è stata vista inclinarsi nettamente sulla prora a sinistra; quindi ha proseguito ingavonata di prora. In questa fase il tiro era poco lungo: è stato accorciato sparando due salve successive che non si sono potute osservare perché coperti dal fumo dei fumaioli». In tutto furono sparate, fino alle 16.16, 26 granate dirompenti da 203 mm a distanze crescenti da 24.600 fino a oltre 27.000 m. E anche in coincidenza di questo nuovo colpo osservato dagli italiani, il rapporto di missione del *Warspite* evidenzia il fatto che il collegamento radio con il proprio idrovolante, ristabilito faticosamente



I due colpi da 203 mm dello *Zara* caduti in prossimità del *Warspite* (da V.E.Tarrant, Battleship Warspite, Arms and Armour, Londra 1990).

alle 16.01, dopo aver rizzato un'antenna di fortuna, era andato nuovamente perduto senza essere più ripristinato prima delle 16.47, rendendo nuovamente cieco Cunningham in merito a quello che stava succedendo dall'altra parte della cortina fumogena.

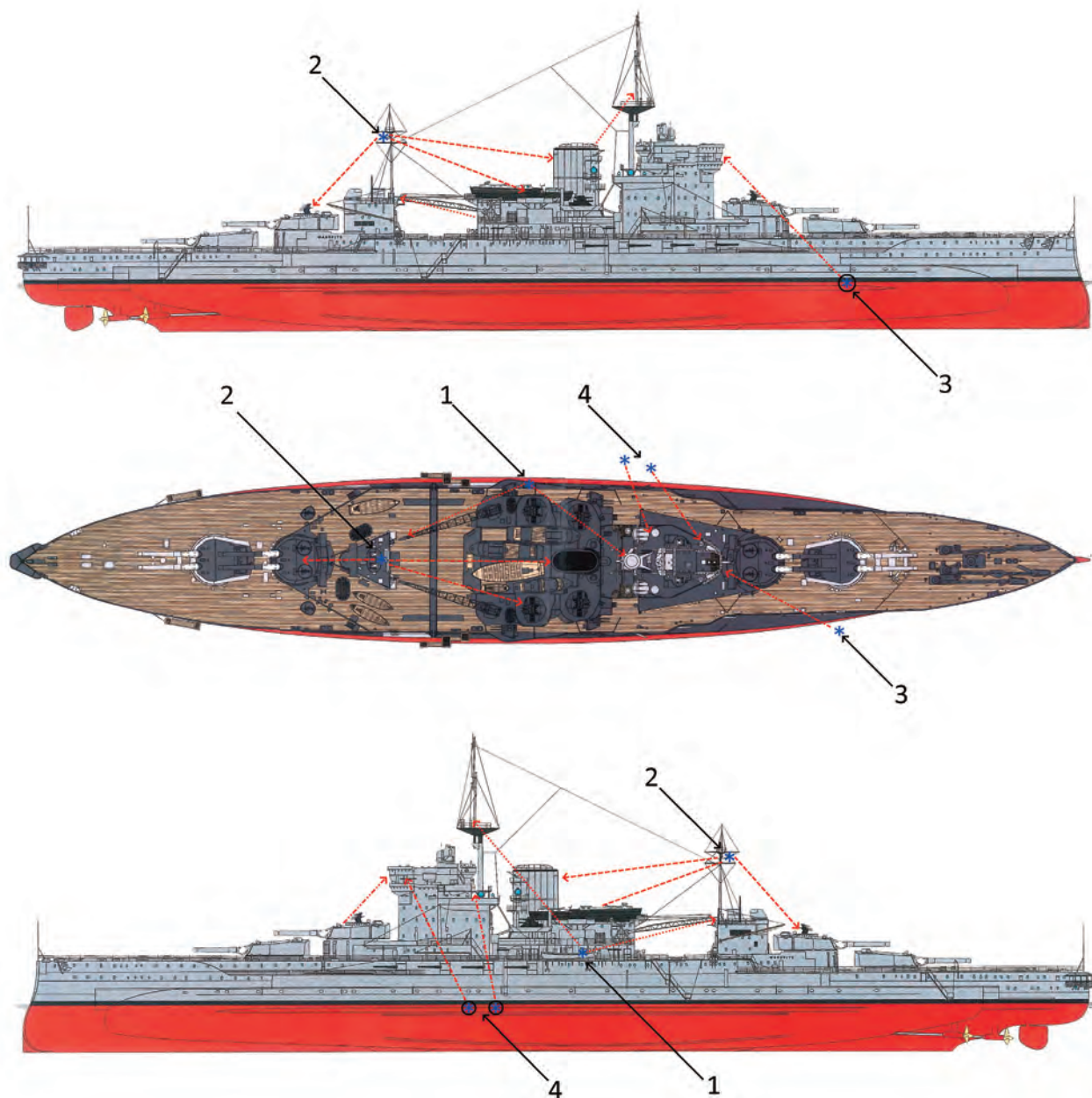
Il *Warspite* non replicò al tiro dello *Zara* e, come già era successo sia alle 15.27, sia alle 15.57 e sia, ancora, alle 16.03, accostò subito in fuori, manovra questa eseguita per le 16.15 e subito riferita a Campioni, il quale annotò, a sua volta, di «*aver avuto conferma che il nemico aveva invertito la rotta verso le 16.15*». Ancora una volta gli inglesi pensarono, inoltre, di essere tornati sotto il tiro del *Cesare* e del *Cavour*. Il fuoco italiano si fece via via sempre più vicino fino a quando due *near miss* da 203 mm causarono nuovi danni, questa volta a sinistra, alle contro-

carene, provocando un marcato sbandamento e un'immersione della prora di oltre un metro, come osservato dagli italiani e come risulta da una foto scattata tre giorni dopo. Avendo già utilizzato i liquidi disponibili per controbilanciare il precedentemente sbandamento a dritta ed essendo la Royal Navy contraria per principio all'idea di compensare con acqua di mare (per tacere del problema posto dal basso fondale di Alessandria) il *Warspite* entrò, alla fine, ad Alessandria, la mattina del 13 luglio, vistosamente sbandato a sinistra come narrò lo stesso Cunningham, sia pure attribuendo quella strana andatura (con la conseguente preoccupazione degli inglesi e la curiosità degli egiziani) all'idea di ispezionare a occhio, in quel modo, le controcarenne per vedere se erano state danneggiate come se non esistessero gli indicatori d'assetto e le stesse tacche d'immersione.

A questo punto il *Malaya* dovette nuovamente intervenire per proteggere la propria nave ammiraglia. Quella corazzata inglese sparò così contro la *Zara* dapprima due salve, alle 16.12, con le torri A, B e Y seguite, alle 16.17, da altri 3 colpi, tutti sempre troppo corti.

Cacciatorpediniere all'attacco

Quanto alle siluranti italiane, alle 16.05 le 4 unità della 9ª Squadriglia *Alfieri* attaccarono, lanciando 5 siluri tra le 16.06 e le 16.07 fra i 13.000 e i 16.000 m di distanza. Fu proprio in seguito a quest'azione che il *Neptune* cessò di sparare contro il *Bolzano*. La Divisione incrociatori britannica si divise, a sua volta, in due tronconi formati, rispettivamente, dal *Neptune* e dal *Liverpool*, allontanatisi a dritta e usciti di formazione, e dall'*Orion* e dal *Sydney*, rimasti al contrario sulla direttrice di marcia originaria. Le due sezioni si sarebbero riunite, infine, alle 16.19. Durante la fase di disimpegno l'*Alfieri*, caposquadriglia, essendo poco o punto occultato dalla nebbia artificiale che stava stendendo, subì «*un colpo di striscio sulla prora*» tirato, con ogni probabilità, dal *Liverpool*, e numerose schegge che causarono alcuni lievi danni e due feriti. Alle 16.09 nuovi danni da schegge, giudicati da 120 mm, furono registrati a bordo del *Neptune*. In quello stesso minuto la nave ammiraglia inglese ordinò alle proprie siluranti di passare dai 30 nodi prescritti alle 16.01 alla massima velocità; Cunningham chiese, inoltre, a tutte le unità e agli aerei inglesi in volo di dargli la posizione delle corazzate italiane, ormai invisibili oltre la cortina fumogena. Questa stessa richiesta fu rinnovata alle 16.10. Un minuto dopo i caccia *Freccia* e *Saetta* aprirono il fuoco, da 14.850 m, contro l'*Orion* e il *Sydney* proseguendo per il seguito indisturbati, nella confusione generale, fino ad arrivare al lancio, alle 16.18, a 6.500 m. Alle 16.12, 16.13, 16.14



Schema dei danni subiti dal *Warspite* e ammessi in seguito dagli inglesi:

1 - Proietto da 152 mm tirato dall'incrociatore Di Giussano alle ore 15.26.

2 - Proietto da 203 mm tirato dall'incrociatore Trento alle ore 15.57.

3 - Near miss da 320 mm tirato dalla nave da battaglia Cesare alle ore 16.02 allagando parte della controcarena di dritta.

4 - Due Near Miss da 203 mm tirati dall'incrociatore Zara alle ore 16.14 causando un ulteriore allagamento, questa volta a sinistra, della corrispondente area della controcarena.

Le linee tratteggiate rappresentano i percorsi delle schegge dopo l'impatto (disegno di Fabrizio Santi Amantini).

e 16.15, l'ammiraglio Cunningham rinnovò ai caccia britannici l'ordine di contrattaccare quelli italiani. Fu poi la volta, dalle 16.17, della XII Squadriglia cacciatorpediniere del capitano di vascello Carmine d'Arienzo (nell'ordine *Lanciere*, *Carabiniere*, *Corazziere* e *Ascari*), la quale, procedendo a 29 nodi,



9 luglio 1940, ore 18.47. In alto la corazzata *WARSPITE*, sbandata e la cui scia a sinistra evidenzia i danni alle controcarenate provocati da due near miss dello *ZARA*. La nave è seguita dalla portaerei *EAGLE* e dal *MALAYA* (collezione Cernuschi).

aprì il fuoco, tra i 15.700 e i 14.000 m, fino alle 16.23. In mezzo a questa confusione di cannonate, nebbia e siluri, Cunningham rinnovò ancora, alle 16.17, alle 16.19 e alle 16.20, l'ordine ai propri cacciatorpediniere di contrattaccare quelli italiani.

In questa fase il *Saetta* osservò un'esplosione sul fianco del *Sydney*, attribuita, in seguito, a un siluro, ma causata, in realtà, dallo scoppio di una granata da 120 mm, mentre, nel contempo, una scheggia spezzò l'alberetto poppiere del *Freccia*.

Tra le 16.20 e le 16.23 la Squadriglia *Artigliere* lanciò a distanze comprese tra gli 11 e i 12.000. Alle 16.21 fu la volta della XII Squadriglia più a nord, alle 16.23, l'*Aviere* (XI Squadriglia *Artigliere*) lanciò contro il *Neptune* osservando, subito dopo, l'inversione di rotta degli incrociatori inglesi, richiamati a sud da Cunningham. A questo punto i 4 caccia della XII Squadriglia italiana diressero anch'essi verso sud, procedendo di conserva, occultati

nella nebbia artificiale, in compagnia della divisione incrociatori avversaria mentre il resto della Mediterranean Fleet procedeva verso nord.

Fuoriuscendo rapidamente dalla propria cortina fumogena l'*Ascari* tirò, alle 16.27, contro il cacciatorpediniere *Janus* alla distanza di 13.000 m. Subito dopo fu preso di mira dal pari categoria *Hasty* e si tuffò nuovamente nella nebbia. Alle 16.30 diversi colpi da 120 mm sparati dalla XII Squadriglia caddero in prossimità dell'*Hostile*. Alle 16.31 si unì, per un minuto, al tiro dei caccia quello dell'incrociatore *Neptune*, il quale sparò contro una silurante italiana intravista nella nebbia. Più tenace (ma parimenti senza esito) fu, fino alle 16.39, il fuoco, saltuario, degli incrociatori e dei caccia britannici contro le unità avversarie. Il botta e risposta andò avanti fino a quando, alle 16.38, il *Warspite* si unì al coro tirando, fino alle 16.41, senza colpire, 7 salve da 152 mm contro un cacciatorpediniere italiano. Quel gioco a mosca cieca, nel corso del quale le siluranti italiane avevano mantenuto informato Campioni circa la rotta e la velocità del nemico, persuadendo definitivamente l'ammiraglio italiano in merito al fatto che i danni sofferti dalla corazzata inglese impegnata in precedenza dovevano essere decisamente seri visto che continuava a procedere in una direzione di marcia divergente rispetto a quella italiana e, ormai, irraggiungibile, si era però protratto troppo a lungo. Alle 16.38, pertanto, Cunningham ordinò ancora una volta ai propri caccia di contrattaccare le unità sottili avversarie. Alle 16.41 il *Malaya* tirò 4 colpi da 381 mm contro un caccia italiano. Due minuti dopo il cacciatorpediniere *Hereward* sparò contro il *Lanciere* e alle 16.45 quest'ultimo lanciò, alla distanza di 14.000 m, i suoi ultimi siluri. Il tiro proseguì, da una parte e dall'altra, fino alle 16.51, poi gli italiani scomparvero nella nebbia una volta di più. Alle 16.56 un siluro tagliò la rotta del caccia *Ilex* a pochi metri dalla sua prua, mentre alle 17.00 due



Mediterraneo orientale, 12 luglio 1940. L'incrociatore *LIVERPOOL* fotografato da un aereo italiano alle ore 15.00. Le diverse scie evidenziano il fatto che la nave è sbandata sulla sinistra, così come era stata vista 3 giorni prima da bordo dell'incrociatore *TRENTO* dopo che quell'incrociatore pesante aveva centrato il proprio tiro contro quella nave, la quale cessò di sparare contro gli italiani con le due torri sopraelevate. Il *LIVERPOOL* fu in seguito danneggiato anche da una bomba da 250 kg caduta vicino, a dritta, alle 15.03 del 12 luglio e fu immediatamente messo in bacino per tre giorni di riparazioni all'opera viva appena tornato ad Alessandria (archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare).

armi passarono una a prora e l'altra sotto il cacciatorpediniere *Decoy* senza causare danni, in quanto regolate a una profondità maggiore.

Sempre alle ore 17.00, essendo finalmente fuori dalla cortina di nebbia artificiale, i cacciatorpediniere di Cunningham videro davanti a sé soltanto il mare deserto. Ingannato dalla XII Squadriglia, l'ammiraglio britannico avrebbe raccontato, in seguito, in sede di relazioni ufficiali e di memorie, di essersi diretto verso nord, ma il rapporto di missione del cacciatorpediniere *Hereward*, sfuggito al censore, dice chiaramente, con riferimento alla XII Squadriglia e alle 16.43: «*Quattro cacciatorpediniere italiani diretti a sud*». Tra corazzate inglesi con direzione di marcia nord e incrociatori sud regnava, ormai, una certa confusione.

Epilogo

Alle 16.45 il *Cesare* era tornato a sviluppare 25 nodi, ma ormai il nemico era troppo lontano per riprendere la battaglia. Quanto alla possibilità di effettuare attacchi notturni con le siluranti, i cacciatorpediniere italiani ancora dotati di siluri e che avevano partecipato all'azione erano rimasti, dopo due giorni di navigazione, con una media di appena 50-60 tonnellate di nafta ciascuno, oltre che quasi senza acqua per le caldaie. Mancarono, inoltre, notizie in merito alla rotta della Squadra avversaria dopo il calare dell'oscurità. In effetti, una mezza dozzina di MAS, uniche unità in grado di attraversare le acque, fortemente minate dagli inglesi, a Levante di Capo Passero, uscirono da Augusta quella notte, ma non avvistarono nulla.

A partire dalle 16.45 furono osservate le prime pattuglie di trimotori italiani, i quali cominciarono a sganciare i propri ordigni, in verità piuttosto imprecisi, di lì a cinque minuti. Complessivamente, 114 bombardieri orizzontali della Regia Aeronautica sganciarono, quel giorno, tra le 16.55 e le 19.30, in piccole pattuglie di 3-5 aerei per volta, circa 320 bombe contro gli inglesi e poco meno di 180, a partire dalle 17.02 fino alle 21.10, traguardando le unità italiane. Gli incrociatori *Gorizia* e *Cadorna* lamentarono modesti danni da schegge. I britannici soffrirono, a loro volta, danni da schegge al cacciatorpediniere *Hero* (1 ferito) in seguito a ordigni caduti a meno di 30 yard mentre gli altri piombarono, senza effetto, a 200 yard e oltre, come puntualmente ricordato nei *Bombing Record* del periodo 8-15 luglio 1940. La *Naval Staff History. Second World War*, pubblicata dall'Ammiragliato nel 1957, parlò invece, a pagina 17, di «*numerous near misses*» che causarono «*a few minor casualties by splinters*», mettendo sul conto delle bombe gli effetti delle cannonate come già aveva fatto, nel 1944, in omaggio alle medesime direttive, il comandante George Stett nel proprio *Under Cunningham's Command (1940-1943)* pubblicato a Londra dalla Unwin LTD parlando sia del *War-spice* sia, degli incrociatori della Mediterranean Fleet, tutte unità poi scomparse nelle narrazioni postbelliche.

In conclusione, la battaglia di Punta Stilo (detta dagli inglesi *Action off Calabria*) o, meglio, la stessa guerra nel Mediterraneo, era incominciata sulla base della valutazione, fatta a Londra, nel 1935, dal primo lord del mare, ammiraglio Alfred Ernle Chatfield, in base alla quale «*Era dubbio che la Marina italiana potesse dimostrarsi davvero efficiente in mare*» («*really prove efficient at sea*») (14). Il comandante in capo della Home Fleet, l'ammiraglio Roger Backhouse, aveva aggiunto a sua volta, nel 1939, che «*un inizio vigoroso contro la Regia Marina avrebbe spezzato il fragile morale di una razza latina*» («*(...) strong beginning against the R.(It.) N. would break the fragile morale present in a Latin race*») (15).

Dopo Punta Stilo l'ammiraglio Cunningham si lamentò tanto dello scarso addestramento dei propri artiglieri, quanto del fatto che i cacciatorpediniere inglesi non erano riusciti ad arrivare ad attaccare col siluro le navi avversarie, nonostante l'ordine impartito dal Comandante della Mediterranean Fleet alle 15.59 allo scopo di alleggerire la situazione della propria insostituibile nave ammiraglia (16), scrivendo infine, in sede di rapporto finale, che quella battaglia era stata «*very disappointing*» aggiun-



12 Luglio 1940. La nave da battaglia *Royal Sovereign* vista dagli aerei italiani. Notare la perfetta simmetria delle scie a dritta e a sinistra, essendo la nave in assetto (collezione Cernuschi).

gendo che — appunto — nel Mediterraneo centrale «(...) *solo le loro forze navali principali possono interferire seriamente con le nostre operazioni laggiù*».

Per concludere, il 15 luglio 1940, nel corso di una nuova sessione parlamentare, questa volta piuttosto malinconica rispetto all'euforia di Mers-el-Kébir, il primo lord dell'Ammiragliato, Albert Alexander, chiamato a rispondere alle interpellanze degli esponenti della Camera dei comuni, rassicurò i presenti dichiarando che: «*I compiti della nostra flotta sono duri, ma possono essere affrontati con serenità e sicurezza*».

Il *Cesare* ultimò i lavori di riparazione il 31 luglio 1940. Il *Warspite* l'11 agosto, mentre la guerra delle corazzate lasciava il passo a quella al traffico.

NOTE

- (1) Il *Diario del Comando Supremo*, ed. Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, Roma 1986, volume I, (a cura di Antonello Biagini e Fernando Frattolillo), pagina 140.
- (2) TNA ADM 234/444.
- (3) Peter C. Smith, *Eagle's War*, ed. Air Data Publications, Londra 1997, pagina 48.
- (4) TNA ADM 223/121 *Report Malaya*.
- (5) Iain Ballantyne, *Warspite*, ed. Pen and Sword, Barnsley 2001, pagina 110.
- (6) TNA ADM 53/113422. Quello del luglio 1940 non è, per contro, disponibile.
- (7) ADM 234/444.
- (8) Peter C. Smith, *Battleship Royal Sovereign and Her Sister Ships*, ed. William Kimber, Londra 1988, pagina 76.
- (9) TNA OB 3001 (42) *Progress in Naval Gunnery 1942*.
- (10) TNA ADM 234/444.
- (11) Secondo il libro matricolare di quella nave, 522 t a prora estrema corrispondono a un metro di immersione aggiuntiva e a un appruamento di un grado.
- (12) TNA ADM 199/386, *Mediterranean War Diary for 1940*.
- (13) John Campbell, *Naval Weapons of World War Two*, ed. Conway, Londra 1985, pagina 11.
- (14) Arthur Marder, *The Royal Navy and the Ethiopian Crisis of 1935-1936*, *American Historical Review*, 1969, pagina 1.342.
- (15) TNA CAB 53/5, COS 150th Meeting, 13 Sept. 1935, pagina 6. NMM CHT 4/1, Backhouse to Chatfield, 19 Sept. 1935.
- (16) *Rivista Marittima*, settembre 1945, pagina 56.

CAPITOLO V

La guerra parallela



9 luglio 1940 Mediterraneo occidentale. La nave di linea inglese *HOOD* sotto il bombardamento aereo italiano (U.S.M.M.).

I belligeranti non potevano saperlo, ma dopo il luglio 1940 le corazzate delle due parti non si sarebbero più incontrate nel Mediterraneo. La loro reciproca minaccia, tuttavia, sarebbe stata in grado di condizionare fino al settembre 1943 tutti i successivi cicli di operazioni. A questo punto la guerra aeronavale tra Gibilterra e Suez entrò nel periodo più affascinante, quantomeno dal punto di vista intellettuale e strategico. Priva, in seguito all'attacco tedesco in Occidente del maggio 1940, dell'indispensabile contributo, militare e politico, francese, la Gran Bretagna fu, infatti, costretta, dopo la delusione di Punta Stilo, a escogitare un modo per vincere il conflitto con l'Asse, nonostante la propria natura di potenza extra mediterranea e troppo debole per poter risolvere in maniera decisiva e immediata, mediante una campagna terrestre continentale soltanto "inglese" la partita in questo bacino cruciale. In effetti, sconfiggere l'Italia significava, secondo la rosea (e, in pratica, obbligata) visione di Londra, provocare la caduta, per simpatia, di Hitler (giudicato, fino al 1944, politicamente fragile), favorendo in tal modo l'auspicato avvento di un nuovo governo tedesco giudicato, a priori, più malleabile del diabolico Cancelliere. Ciò avrebbe consegnato nuovamente l'Europa al Regno Unito, assicurando così alla *gentry*, fosse essa d'elezione o di nascita, un'altra generazione di serenità.

Lo strumento per arrivare a questo scopo non poteva però consistere, dopo Punta Stilo, né nella squadra di Alessandria, né, tanto meno, in quella di Gibilterra nota come Forza H. Uscita per operare, con gli aerei dell'*Ark Royal*, contro le coste della Sardegna, la Squadra di Gibilterra era stata attaccata, il 9 luglio 1940, da 40 trimotori S. 79 dell'8° e del 32° Stormo. Il Comandante superiore in mare inglese (Ammiraglio Somerville) aveva, infatti, comunicato a Londra, alle 15.59 di quel giorno, che: «*In vista della pesante scala degli attacchi aerei e del conseguente rischio in capo all'Ark Royal, che ha già lamentato diversi near misses, non considero grandemente giustificato l'incrementato rischio di farla operare il 10 al largo delle coste. Intendo tentare di ritirarmi al sopraggiungere dell'oscurità, epoca per la quale considero la diversione giustificata*», aggiungendo poco dopo che «*rispetto ai tedeschi gli aerei hanno dimostrato maggiore determinazione mantenendo rotta e formazione costante*». La reazione immediata delle Loro Signorie fu quella di chiedere, alle 19.59, ovvero appena letto il messaggio di Somerville, se gli aerei attaccanti erano «*francesi o italiani*», data l'incredulità che regnava in Gran Bretagna. Somerville replicò, spiegando che si era trattato della Regia Aeronautica e che la «*bombing accuracy was very good and there were about 20 near misses*». In seguito, i danni in parola furono omessi, anche se quelli «*very minor*» causati da due *near miss* caduti presso l'*Hood*, sono emersi, alla fine, in sede storica (1). A essi si aggiunsero, peraltro, gli effetti dell'esplosione del proiettore di razzi antiaerei tipo UP collocato sulla torre B di quella stessa nave. Quell'incidente causò, in effetti, diverse avarie che gli osservatori italiani appostati davanti a Gibilterra segnalavano puntualmente a Roma in aggiunta ai danni osservati a bordo dell'*Ark Royal* e della nave di linea *Resolution*, la quale

aveva incassato, in quella stessa occasione, diverse schegge da bombe (2) al pari del cacciatorpediniere *Firedrake*, il quale ebbe perforato lo scafo e l'apparato motore da una grossa scheggia di una bomba d'aereo. I danni da concussione provocati all'apparato motore costrinsero inoltre il cacciatorpediniere *Douglas* a trasferirsi in Gran Bretagna per due mesi di lavori (3).

Il 12 luglio i dragamine britannici *Coral* e *Jade* combatterono, all'alba, un breve scontro di superficie, a colpi di mitragliera e di cannone, contro il sommergibile *Capponi*. Anche quest'azione non rientra nei limiti di quest'opera, ma merita, non di meno, menzione in quanto quel battello si era spinto, in seguito a un'avaria della bussola, sotto la costa maltese venendo scambiato dai britannici, all'alba, davanti all'isolotto di Filfolà, per un battello francese che desiderava passare agli inglesi come già aveva fatto, pochi giorni prima, il sommergibile *Narval*. L'unità italiana dopo essere stata avvicinata dal *Coral* fino alla portata delle proprie armi da 13,2 mm, rivelò l'esser suo aprendo il fuoco contro quella nave, per poi immergersi e allontanarsi sotto il tiro del cannone del *Jade*.

Pochi giorni dopo, nell'ambito della guerra al traffico inglese in atto tra l'Egeo e l'Egitto (in media 5 mercantili al mese), Supermarina, informata della presenza, nei Dardanelli, di alcune cisterne fluviali britanniche provenienti dalla Romania e dirette in Egitto, decise di far effettuare dalla II Divisione dell'ammiraglio Ferdinando Casardi (incrociatori *Bande Nere* e *Colleoni*), una breve puntata in quelle acque. La base di Lero non aveva, infatti, un bacino di carenaggio in grado di ricevere navi più grosse di un cacciatorpediniere. Ne scaturì, per puro caso, lo scontro di Capo Spada del **19 luglio 1940** tra quelle 2 navi sprotette da una parte e l'incrociatore (dotato di regolari corazze verticali e orizzontali) australiano *Sydney* in compagnia di 5 cacciatorpediniere. L'ammiraglio Casardi, imbarcato sul *Bande Nere*, aveva deciso, all'alba di quel giorno, nonostante la visibilità piuttosto mediocre, di non catapultare (dato lo stato del mare piuttosto mosso), i 2 ricognitori Ro 43 disponibili. Le catapulte fisse prodire del tipo esplosivo Magaldi da 2.300 kg di quei «5.000», progettati e impostati negli anni Venti, erano state infatti concepite per velivoli, come il Cant 25 AR, del peso a pieno carico di 1.700 kg. Si trattava, pertanto, di aerei molto più leggeri rispetto alle 2,4 tonnellate del Ro.43 introdotto nel corso della seconda metà degli anni Trenta. In assenza di un vento relativo elevatissimo, e dovendo per di più, date le condizioni di mare, ridurre la velocità delle navi dati i parametri, altrimenti non accettabili, di rollio e beccheggio, non era possibile far decollare quegli aerei, indipendentemente dal rischio di attacchi da parte di eventuali sommergibili. (4) L'Ammiraglio Casardi prese le proprie decisioni in mare, in base alla situazione in atto e conscio di non avere in volo almeno un ricognitore, sia pure limitato dalla foschia bassa di quel giorno. Sta di fatto che la divisione italiana finì per infilarsi in una casuale morsa inglese formata da una parte da 4 cacciatorpediniere, impegnati in un pattugliamento antisom, e dall'altra, dall'incrociatore *Sydney*, in compagnia del caccia *Havock*, con il compito di assicurare la protezione a distanza a quella Squadriglia. Oltretutto, ma questo l'ammiraglio italiano, non poteva ancora saperlo, le medesime, cattive condizioni meteo avevano impedito, in quelle stesse ore, il decollo, per il previsto pattugliamento di quell'area, degli idro Cant Z 501 della Ricognizione Marittima di base a Lero. Avvistato dai propri cacciatorpediniere (subito presi di mira, alle 06.27, dai due incrociatori a 17.500 m di distanza sparando, rispettivamente, contro l'*Hyperion* e *Ilex*, allontanatisi, assieme alle altre unità della squadriglia, alla massima velocità e coprendosi subito con la nebbia artificiale distanziando, fino a 24.000 m, le più lente navi italiane passando, via via, da 32 fino a quasi 35 nodi forzando le macchine e senza subire danni in seguito al tiro avversario. Il tiro italiano era, in quelle condizioni, necessariamente lento. Solo poco dopo le sei e mezza, come riferisce il rapporto di tiro del *Bande Nere*: "... il bersaglio rimane per circa un minuto completamente profilato sulla scia del sole, e con un beta di 20°. Appena un leggero miglioramento di visibilità mi consente la punteria faccio fuoco con tutte le torri. Alle 06.37.04, 06.37.18 e 06.37.43. le tre bordate sono a cavallo del C.T. e comprese tra la prora e il fumaiolo poppiere. Il C.T. (era l'*Hyperion* n.d.a.) viene tutto a dritta e scade di poppa al suo sezionario. Il tiro continua lentamente per la cattiva visi-



19 luglio 1940. Naufraghi dell'incrociatore *COLLEONI* raccolti da un cacciatorpediniere inglese (g.c. Peter Cannon).

bilità". Le due sezioni di caccia britannici non si sarebbero più riunite se non ad Alessandria il giorno dopo. Il telemetraggio italiano, come immaginarono correttamente i britannici, era disturbato dal sole negli occhi. In tutto furono sparate dalle due navi italiane una quarantina, tra salve e fiancate, fino alle ore 07.00. Dopo mezz'ora di ulteriore inseguimento, con i cacciatorpediniere inglesi ormai totalmente occultati dalla loro cortina fumogena e troppo lontani, il *Sydney*, protetto da un banco di nebbia e dopo aver avvistato il denso fumo delle navi italiane, aprì, senza essere stato scorto prima, il fuoco alle 07.29, per 3 minuti di fila, assieme all'*Havock*, da circa 18.000 metri, senza essere controbattuto. Il tiro australiano e inglese (in totale, cacciatorpediniere inclusi, si trattò di 2.308 colpi sparati quel giorno contro non più di 500 italiani) (5) fu favorito dal fatto che il *Sydney* era, in quelle condizioni di mare mosso, una migliore piattaforma di tiro rispetto a quei due «Condottieri» della prima serie (7.198 tonnellate di dislocamento standard a fronte di circa 5.300 per le due unità italiane, le quali erano caratterizzate, inoltre, da un coefficiente di finezza troppo elevato: ispettivamente lunghezza f.t. 171,4 m e larghezza massima 17,28 rispetto ai 169,3 e 15,5 m dei due «Condottieri». Dapprima il *Bande Nere* fu colpito, alle 07.35, da un proietto da 120 mm senza conseguenze; poi l'ammiraglio Casardi decise di tornare sui propri passi per uscire dall'Egeo, esponendosi così al tiro avversario, ormai centrato, anziché allontanarsi verso levante. Confidava nella propria maggiore velocità e, naturalmente, ignorava, in maniera del tutto legittima, se le acque in direzione di Lero fossero libere o meno. Mussolini, a cose fatte, criticò quella scelta, ma Supermarina, fedele al

concetto in base al quale l'opera del comandante superiore in mare è indiscutibile, non diede seguito a quest'opinione. Durante questa fase il *Colleoni* riuscì a inquadrare due volte, col proprio tiro, il cacciatorpediniere *Havock*, il quale lamentò che "... a few splinters entered the forward funnel on the forward side two of which passed through the funnel and emerged the after side", accostando subito in fuori e non partecipando più, per il seguito, all'azione, in quanto la sua velocità massima era scaduta a 25 nodi. (6) I superstiti del *Colleoni* osservarono quel colpo giudicato "through the fore funnel", ma i britannici li smentirono subito e, di nuovo, in seguito. (7) Si trattò, in effetti, di una circostanza che le versioni anglosassoni correnti di quello scontro preferiscono trascurare mettendo, tutt'al più, quei danni causati dal tiro avversario sul conto di quelli provocati, come vedremo, qualche ora dopo, da una bomba, ovvero da un ordigno giudicato più *palatable* dal punto di vista propagandistico e del morale.

Alle 8.24 un proietto da 152 colpì il *Colleoni* nella congiunzione dei condotti principali del vapore. La nave rimase immobilizzata e priva dell'energia elettrica.

Si trattò esattamente del "caso dannato" dato come possibile, davanti a Mussolini, dal Comitato degli ammiragli già l'11 agosto 1924 in sede di commento circa il progetto redatto dall'allora colonnello del Genio Navale Giuseppe Rota. I limiti di dislocamento (imposti, a loro volta, da esigenze di bilancio) di quelle navi confermarono, però, le quelle che erano state le specifiche emanate sin dall'inizio e che avevano determinato la particolare architettura dell'apparato motore dei primi 6 "Condottieri" italiani, la cui protezione era stata concepita per far fronte a proietti da 120-130 mm, ma non contro granate perforanti da 152 mm. (8)

Centrato altre 2 volte dal *Sydney* (i nuovi colpi provocarono altrettanti incendi, uno nel torrione e l'altro nella riseretta di un impianto binato da 100/47), il *Colleoni* fu poi finito da 2 siluri lanciati dai cacciatorpediniere, sopraggiunti in seguito. Dopo che il *Bande Nere* era tornato, infine, in acque libere oltre Capo Spada (incassando, alle 8.51, un secondo proietto, sempre senza lamentare avarie particolari), l'incrociatore anglosassone fu a sua volta colpito, alle 9.31, da un proietto da 152. A questo punto il comandante di quella nave australiana preferì non proseguire l'azione, nonostante il vantaggio numerico di cui disponeva e la dimostrata, maggiore velocità dei propri cacciatorpediniere rispetto agli incrociatori avversari. In realtà il vero problema era rappresentato dal munizionamento. I depositi munizioni di quella nave prevedevano, in caso di guerra, 200 colpi per pezzo. (9) Essendo l'azione della nave australiana condotta pressoché sempre in caccia, era stato ben presto svuotato il deposito prodiero, rendendo in tal modo necessario organizzare una catana umana incaricata di spostare, penosamente e uno alla volta, i pesanti proietti da 152 (50,8 chili l'uno) e, soprattutto, le cariche, da poppa a prora. Quando il *Bande Nere* mise a segno, tra gli applausi della gente e sotto la direzione del 2° Direttore del tiro, l'allora tenente di vascello Marcello Sanfelice di Monteforte, recatosi apposta nella stazione di tiro poppiera per dirigere il tiro in quella fase in ritirata, il proprio centro, il *Sydney* era - così - particolarmente vulnerabile, tanto più che, contrariamente a quanto riportato di solito dalle cronache, le quali riprendono pari pari i commenti fatti dagli inglesi in merito al centro messo a segno contro un fumaio dell'incrociatore australiano, quasi fosse stato innocuo, ma in realtà: "... the shell that struck Sydney's funnel caused a fair amount of minor splinter damage. This included the after funnel, aircraft catapult, boats, a searchlight and the superstructure in general". Le schegge, proiettate in un raggio di oltre 10 metri (...which travelled over 100 feet) danneggiarono, inoltre, l'impianto binato da 102 mm di dritta (P.1) e la gru per l'idrovolante attraversando da parte a parte anche l'altro fumaio di quell'incrociatore. "Considerable quantities" di schegge penetrarono, inoltre, dal fumaio centrato nell'apparato motore, causando "heavy fumes" che ridussero momentaneamente la visibilità a pochi centimetri (... to a few feet). Furono necessari alcuni minuti per ventilare i locali e ciò costrinse a interrompere il già lento passaggio, a mano delle *propellant charges* attraverso la nave. (10) Il *Sydney*, in quel momento in compagnia dei soli caccia *Hero* e *Hasty*, es-

sendo l'azzoppato *Havock* riunitosi infine con i distanti *Hyperion* e *Ilex*, abbandonò, pertanto, l'inseguimento mentre il *Bande Nere* tirava ancora contro le navi avversarie.

I bombardieri della Regia Aeronautica decollati, nel frattempo da Rodi, attaccarono, dopo lo scontro, la formazione britannica e una bomba caduta vicino (*near miss*) a 10 piedi (3 m) di distanza e a 6 piedi (circa 1,8 m) di profondità, danneggiò l'isolato cacciatorpediniere *Havock*, scaduto rispetto alle altre due unità gemelle allontanatesi mentre quell'unità poteva farne solo 24, salvo ridursi, poco dopo, a 20 dopo l'attacco aereo. Quella silurante rimase fuori servizio due mesi mentre l'*Hyperion* fece, in agosto con la luna nuova, quasi tre settimane di grandi lavori in bacino all'apparato motore, pur essendo stato *refitted* per tre mesi a Portsmouth, tra il gennaio e il marzo 1940, in quanto incapace, dopo l'azione del 19 luglio 1940, di oltrepassare i 26 nodi. (11)

Quanto al traffico italiano con la Libia, Supermarina, certa che la Mediterranean Fleet non avrebbe interferito dopo Punta Stilo, diede il via, il 27 luglio, all'operazione TVL (Trasporto Veloce e Lento), la maggiore operazione di rifornimento oltremare italiana dell'intera guerra. I convogli, formati da un totale di 12 mercantili scortati da 12 torpediniere e, a distanza, da 5 incrociatori pesanti, 6 incrociatori leggeri e 19 cacciatorpediniere, arrivarono sani e salvi a destinazione anche se, per il seguito, i problemi di affollamento dei porti libici e di smaltimento (mediante i sempre troppo pochi autocarri disponibili in Africa settentrionale) dei carichi, spinsero gli italiani a inviare, al massimo, una mezza dozzina di mercantili per volta. La ricognizione britannica avvistò, il 30 luglio, le navi nemiche. La Squadra di Cunningham era, in quel momento, in mare con 2 corazzate e con la portaerei *Eagle* allo scopo di proteggere a distanza un piccolo convoglio, scarico, formato da alcune lente cisterne fluviali inglesi provenienti dal Danubio in quanto espulse dalla Romania, passata improvvisamente e decisamente, nel giugno 1940, dalla parte dell'Asse dopo la resa della Francia. Si trattava di quegli stessi mercantili britannici, segnalati dall'Addetto Navale italiano a Istanbul, che avevano rappresentato l'obiettivo della puntata conclusa, qualche giorno prima, a 1}Capo Spada. L'ammiraglio inglese si guardò tuttavia bene dall'intervenire contro i due grossi convogli italiani, anche perché le necessarie riparazioni in bacino delle navi da battaglia *Warspite* e *Malaya* erano state rinviate alla seconda metà di agosto allo scopo di godere della protezione della Luna nuova rispetto alle incursioni aeree avversarie. Il giorno dopo le Loro Signorie dell'Ammiragliato, tutt'altro che entusiaste davanti alla passività della flotta di Alessandria, chiesero a Cunningham di giustificarsi e costui rispose, alle 17.01 di quello stesso giorno, osservando a latere, evidentemente senza tema di smentita, che: «*The Admiralty did not appear clearly to appreciate situation*». È un fatto che i bombardieri italiani avevano centrato in pieno, il 29 luglio, l'incrociatore *Liverpool* con una bomba che aveva arrecato solo pochi danni, in quanto inesplora, mentre nel corso dei due giorni precedenti gli incrociatori *Sydney* e *Neptune* avevano sofferto entrambi ulteriori danni da schegge, tanto che quest'ultimo aveva dovuto recarsi a Durban, in Sudafrica, per le necessarie riparazioni. Il 28 luglio quei due stessi incrociatori avevano affondato nell'Egeo il piccolo mercantile greco *Ermioni* mentre tentava di contrabbandare a Rodi un carico di benzina avio.

Il 2 agosto un'avaria mise fuori servizio il cavo telegrafico sottomarino posato tra Siracusa e Tripoli. Tosto riparato, quel collegamento fu però definitivamente compromesso la notte sul 9 settembre 1940 dal dragamine di squadra *Fermoy*, partito da Malta, il quale tagliò e deviò, in acque profonde, uno dei capi. (12) Data la scarsa capacità dell'unico altro, vecchio cavo esistente (il quale correva tra Siracusa e Bengasi e risaliva, come l'altro, al 1912) e la mancanza di materie prime, tra gomma e rame, necessarie per realizzare un altro collegamento così lungo, fu necessario ricorrere, per il seguito e in misura via via sempre maggiore, al traffico radio, con tutti i correlati rischi di intercettazione e decrittazione. Proprio a questo scopo il Reparto Telecomunicazioni della Regia Marina mise subito allo studio il possibile impiego di una macchina cifrante per le comunicazioni amministrative acquistando, alla fine, in Svezia, presso la società Cryptotechnik, 10 macchine cifranti meccaniche del tipo Hagelin



1 agosto 1940. Marinai inglesi del sommergibile *OSWALD* raccolti dal cacciatorpediniere *VIVALDI* (U.S.M.M.).

C 38 m. I nuovi mezzi, destinati alla cifratura del solo traffico amministrativo via radio, entrarono in funzione nel dicembre 1941.

Il 2 agosto 1940 ebbe poi luogo, nel Mediterraneo occidentale, il primo lancio alla volta di Malta di velivoli da una portaerei inglese. Da allora, e fino all'ottobre 1942, queste missioni (sempre scortate, meno che in un solo caso, da navi da battaglia allo scopo di parare eventuali puntate degli incrociatori italiani) si sarebbero ripetute 28 volte, per un totale di 783 velivoli (tra caccia, bombardieri e aerosiluranti monomotori) decollati, 729 dei quali arrivarono a destinazione. Si trattava di uscite sempre al di là della portata delle Squadre italiane e il cui contrasto, nella grandezza di quel bacino, spesso dominato dalla foschia, dalla nebbia o dal maltempo, era legato alla ricognizione marittima (sempre numericamente insufficiente o, comunque, vulnerabile rispetto alla caccia imbarcata avversaria), e alle azioni degli aerei e dei sommergibili. In ogni modo i bombardieri italiani di base in Sardegna intervennero al crepuscolo del 1° agosto danneggiando la nave da battaglia *Hood*. I danni furono contenuti in quanto la bomba, la quale centrò in pieno la plancia, non esplose, (13) ma quell'unità maggiore (come accertarono i decrittatori della Regia Marina) aveva ormai bisogno di dar corso a una lunga serie di grandi lavori, essendo la sua velocità massima scesa ad appena 22 miglia. L'*Hood* rientrò così in Gran Bretagna venendo sostituito, a Gibilterra, dal *Renown*. La principale portaerei della Forza H non riportò invece offese in seguito alle bombe «*which fell close to the Ark Royal*».

Quanto ai vistosi danni a bordo dell'*Ark Royal* osservati, qualche giorno dopo, dagli agenti della Regia Marina appostati ad Algesiras, essi erano stati causati, in realtà, il 2 agosto, da un biplano Swordfish schiantatosi, in fase di decollo, contro l'isola di quella nave coinvolgendo, nell'incendio, anche un impianto multiplo da 40 mm con la conseguente esplosione della riservetta (14). Nel frattempo la corazzata *Royal Sovereign*, rivelatasi a Punta Stilo troppo lenta e vulnerabile, lasciò Alessandria, all'inizio di agosto, trasferendosi nell'Oceano Indiano e, successivamente, in Atlantico. La gemella *Resolution*, infine, di base a Gibilterra sin dal giugno 1940, fu silurata davanti a Dakar, il 24 settembre 1940, durante l'attacco a quella località, dal sommergibile francese *Bévézières*, uscendo così lei pure dal quadro Mediterraneo.

Il 15 agosto la Grecia, neutrale e strattonata sia da Londra, sia da Roma, subì la perdita del vecchio incrociatore *Helli*, affondato dal sommergibile italiano *Delfino* in seguito a un ordine incontrollabile emesso dal governatore del Dodecaneso, e quadrumviro del fascismo, Cesare Maria De Vecchi.

Mentre il traffico italiano con la Libia proseguiva tranquillamente, le corazzate *Warspite*, *Malaya* e *Ramillies* uscirono da Alessandria, tra il 16 e il 18 agosto, per un breve e inefficace bombardamento dell'ancora indifesa località di Bardia e della Ridotta Capuzzo (un fortino stile *Beau Geste* piantato in mezzo al deserto) effettuato il **17 agosto**. L'attacco, condotto da grande distanza, fu contrastato da un solitario cannone da 120 mm proveniente dal cacciatorpediniere *Euro* danneggiato in precedenza. I cannoni di quella nave erano, infatti, in corso di installazione a Bardia. In tutto furono tirati dai marinai italiani, contro la corazzata *Ramillies* e senza risultati di sorta, solo una decina di colpi, senza però l'assistenza della centrale di tiro, anch'essa proveniente da quella silurante e non ancora impiantata.

Quell'operazione si concluse, secondo il *Diario* del Comando Supremo italiano, con un morto e danni ad alcune motociclette. L'ammiraglio Cunningham era a sua volta perfettamente consapevole del fatto che: «*L'abilità del nemico nel disperdere i suoi veicoli e depositi negli enormi spazi del deserto rendeva questo tipo di operazioni ingiustificabili*» (15), ma Londra, essendo ormai iniziata la Battaglia d'Inghilterra, aveva bisogno più che mai di titoli di giornale. Parimenti innocuo fu pure il bombardamento costiero notturno eseguito il **23 agosto**, sempre contro Bardia, da alcuni cacciatorpediniere e da una cannoniera inglesi. In effetti, i britannici ammisero che in quell'occasione (e in seguito) l'oscurità aveva reso impossibile stabilire se fossero stati causati danni al nemico (16) a conferma della natura propagandistica e non militare di queste azioni.

Il 20 agosto l'Ammiragliato britannico cambiò i propri due cifrari principali complicando, per alcune settimane, l'attività dei decrittatori della Regia Marina. La successiva uscita della Mediterranean Fleet (*Warspite*, *Malaya* ed *Eagle*) del 30 agosto, allo scopo di scortare un convoglio di tre trasporti diretto a Malta, spinse a sua volta Supermarina a far uscire da Taranto le due Squadre. L'apprezzamento iniziale, formulato dopo l'arrivo nel Salone operativo, alle ore 15.05, dell'avvistamento, 35 minuti prima, da parte di un idro Cant Z 501 della Libia, delle due navi di linea britanniche (poi salite a 3 secondo la ricognizione) e della portaerei a 140 miglia per 70° da Tobruch, fu che gli inglesi volessero ripetere, per la tarda sera del 31 o all'alba del 1° settembre, l'attacco contro le coste meridionali italiane fallito a Punta Stilo. Un nuovo avvistamento (l'ultimo della giornata) di quelle stesse unità fu trasmesso alle 15.42 e pervenne in Salone alle 15.55. Fu così ordinato alle due Squadre di essere pronte a muovere per le 6 del mattino del 31. Si trattava di un *bluff*, in quanto 3 delle 4 navi di linea uscite quel giorno (il *Littorio*, il *Vittorio Veneto* e il *Duilio*, oltre al *Cavour*) non avevano completato l'addestramento, per tacere dei numerosi difetti che ancora affliggevano le artiglierie di grosso calibro delle due nuove «35.000». Necessità morali e il clima di grande fiducia che regnava in Italia a tutti i livelli, avevano però spinto Supermarina a uscire ugualmente con tutte le forze disponibili. Il 1° settembre il *Cesare*, attardato il 31 da un'avaria, si unì anch'esso alla formazione.

Se il nemico non fosse stato incrociato per le 19.00 del 31, le corazzate italiane dovevano manovrare per evitare un combattimento notturno ed essere pronte a intervenire il giorno successivo. Si trattava

di disposizioni dettate, ancora una volta, dall'autonomia e dalla velocità di crociera dei cacciatorpediniere italiani, notoriamente inferiore di quasi il 50% rispetto a quella delle similari unità britanniche. Il mattino del 31 le navi inglesi furono segnalate alle ore 6.25 e 6.45. Alle 11.40, infine, i bombardieri della Regia Aeronautica videro due mercantili e attaccarono, danneggiando il piroscafo *Cornwall* con una bomba e, con un *near miss*, il cacciatorpediniere polacco *Garland*, riparato il mese successivo in Gran Bretagna, oltre a danni analoghi all'incrociatore *Liverpool*. Le circostanze di quest'ultimo accidente, omissi in sede di rendiconto finale, sono così narrate da un testimone a bordo di quell'unità: «*Bombe, bombe, tutti giù. Schiacciai la mia faccia sulla coperta e udii il rumore di migliaia di schegge taglienti come rasoi che rimbalzavano intorno a me (...) i fianchi ed entrambi i fumaioli erano letteralmente traforati da fori frastagliati di shrapnel*» (17). Lo scopo dell'uscita del nemico fu, così, finalmente chiaro. Si trattava, infatti, di far arrivare a Malta il primo convoglio dall'inizio del conflitto. Supermarina stimò che, date le distanze, non sarebbe stato possibile intercettare le navi avversarie prima del tramonto, ma la navigazione delle Squadre procedette lo stesso verso sud nella speranza di un caso fortunato. Alle 18.15 l'ammiraglio Cunningham fu a sua volta informato da un ricognitore Swordfish dell'*Eagle* che 2 «*Cavour*» erano state inaspettatamente avvistate a 140 miglia di distanza dalla Mediterranean Fleet e che stavano dirigendo per intercettarla. L'ammiraglio britannico accostò, a questo punto, per riunirsi al convoglio (in quel momento a sud a 50 miglia di distanza) continuando lungo quella rotta fino a notte inoltrata. In tal modo qualsiasi possibilità di azione, da una parte o dall'altra, sfumò (18). Un'eventuale e aleatoria ricerca notturna del nemico da parte dei cacciatorpediniere italiani, lasciando senza protezione le proprie corazzate, era a sua volta da escludere per le solite ragioni di autonomia. Quanto ai britannici, essi non ci pensarono proprio, dovendo dare la precedenza al felice arrivo a destinazione del convoglio in quanto quello era lo scopo strategico dell'operazione, con buona pace del mito mahaniano dell'obbligatoria ricerca della grande-battaglia-navale-decisiva.

Contemporaneamente a questi avvenimenti i britannici erano usciti da Gibilterra allo scopo di far passare nottetempo, attraverso il Canale di Sicilia, la nave da battaglia *Valiant* e la portaerei *Illustrious* (la più moderna della Royal Navy) per rinforzare, come chiesto da Cunningham dopo Punta Stilo, la Squadra di Alessandria. La ricognizione italiana non segnalò le navi britanniche che dopo le 10 del mattino (due idrovolanti italiani furono abbattuti dalla caccia imbarcata inglese quel giorno) e l'apprezzamento fatto da Supermarina la sera del 31 fu, dopo molti dubbi, che si trattava di un nuovo tentativo di attacco inglese, probabilmente coi soli aerei imbarcati, diretto contro le coste meridionali sarde. A quest'ipotesi seguì, alcune ore dopo, sulla base di nuovi elementi, l'intuizione, questa volta corretta, che si trattasse di un tentativo di forzamento del Canale di Sicilia. Data la situazione delle siluranti dopo il trasferimento, nel Canale d'Otranto, di metà del dispositivo mobile del Canale di Sicilia allo scopo di scortare l'intenso traffico di truppe iniziato in agosto alla volta dell'Albania in vista della futura invasione della Grecia, era però disponibile a Trapani una sola torpediniere, l'*Andromeda*, più un'altra solitaria unità, il *Vega*, in quel momento a Cagliari. Le due torpediniere furono inviate a sud di Cagliari senza però avvistare nulla mentre i MAS non poterono, per via del mare grosso, pattugliare, nel corso di quella notte, il Canale di Sicilia. Queste scelte erano state a loro volta tutte condizionate dai risultati, insufficienti, della ricognizione aerea. Nonostante i sacrifici, tra il 1940 e il 1943, del personale della Ricognizione Marittima, il «sistema d'arma», rappresentato dai solitari idrovolanti di quella specialità era, infatti, condannato in partenza, una volta che quei lenti apparecchi fossero stati attaccati come accadde, per esempio, il 31 agosto 1940, da più di un velivolo da caccia imbarcata guidato dai radar delle portaerei. Soltanto quel giorno, infatti, i monomotori Blackburn Skua dell'*Ark Royal* abbatterono due Cant Z.506 della 287^a Squadriglia e un Cant Z.501 della 183^a, accecando, in questo modo, Supermarina. Analoghe vicende avrebbero contrassegnato, in seguito, pressoché tutti i passaggi di convogli inglesi per Malta del 1940-41, come pure in occasione delle ope-

razioni del 26-27 novembre 1940 (1 Cant Z.501, 1 Cant Z.506 e il Ro.43 imbarcato della nave ammiraglia *Vittorio Veneto*, rimasti tutti vittime, ancora una volta, dei monomotori Fulmar e Skua dell'*Ark Royal* sia pure, questa volta, al prezzo di due caccia Fulmar abbattuti dai mitraglieri degli idrovolanti italiani prima di fare la stessa fine); del 24-25 luglio 1941 (2 Cant Z.506 abbattuti dai Fulmar di quella stessa portaerei, anche se 3 caccia britannici precipitarono a loro volta, almeno uno dei quali attribuito con certezza al tiro di uno di quei ricognitori) e del 27-28 settembre 1941 (altri due Cant Z.506 perduti a opera dei caccia dell'*Ark Royal*).

Il 1° settembre, infine, una violenta burrasca da nord, rivelatasi insostenibile per i cacciatorpediniere italiani, costrinse le due Squadre a rientrare. Né ebbero esiti positivi gli agguati di MAS e torpediniere disposti sotto Malta. Fu, infatti, solo a giorno fatto (e proprio per evitare simili insidie) che la nave da battaglia *Valiant* entrò, il pomeriggio del 2 settembre 1940, per quattro ore e mezzo, nel Grand Harbour, allo scopo di scaricare armi e personale destinati a quella base, assieme alla propria scorta - formata dagli incrociatori antiaerei *Calcutta* e *Coventry* e da una flottiglia di cacciatorpediniere - mentre era di passaggio da Gibilterra ad Alessandria.

Quanto ai MAS, già nell'estate 1940, nonostante la bella stagione, i loro noti limiti operativi erano stati confermati una volta di più. Orizzonte scrutabile estremamente limitato nell'oscurità (da 3 a 6.000 m nella più rosea delle ipotesi, purché senza spruzzi e con favore o, addirittura, in contrasto di luna), nessuna possibilità di posare mine e, soprattutto, tenuta al mare molto modesta. Come scrisse Supermarina in un promemoria: «*Agguati di torpediniere e MAS nelle zone di Pantelleria, Kelibia, Marettimo e Malta quando si sa che il nemico fa tentativi di passaggio sono strettamente vincolati, specie per i MAS, alle condizioni meteorologiche che, nel Canale di Sicilia, sono per due terzi dell'anno proibitive*».

Il mattino del **3 settembre** ebbe comunque luogo un breve scontro a nord-est della costa maltese, fra il dragamine *Beryl* e il MAS 513, attardatosi in zona a causa di un'avaria. I cannoni da 233 mm del Forte Maddalena tirarono anch'essi contro quell'unità veloce costiera, allontanatasi a grande velocità e senza danni evitando di essere rintracciata anche dai caccia Hurricane decollati per attaccarla.

Quello stesso giorno, nel Mar Rosso, l'avviso inglese *Shoreham* catturò il piroscafo greco *Euros*, accusato di contrabbando, rinnovando così le pressioni su Atene, alternativamente taglieggiata dai britannici a Suez e dagli italiani nello Stretto di Messina.

All'alba del **4 settembre** gli incrociatori inglesi *Orion* e *Sydney*, battendo falsa bandiera italiana (19), bombardarono, senza alcun risultato, la striscia d'atterraggio dell'isola di Stampalia, nel Dodecaneso. Si trattò di una *ruse de guerre* inutile, in quanto, a quel tempo, l'isola era priva di batterie costiere. La formazione fu attaccata, a giorno fatto, da due MAS, nonostante la luce e il mare agitato di prora che riduceva la velocità delle piccole siluranti italiane. Il MAS 537 fu affondato dal tiro del cacciatorpediniere *Ilex* mentre il sezionario 536 lanciava, senza esito, da oltre 1.000 m di distanza. Gli inglesi raccontano, ancora oggi, di aver affondato in quell'occasione due MAS danneggiandone un terzo. Qualche ora dopo gli S. 79 di Rodi danneggiarono, con un *near miss*, l'*Ilex*, costringendo la nave ad alcuni lavori in bacino durati 9 giorni.

Parallelamente a queste vicende ebbero luogo, tra l'agosto e l'ottobre 1940, quattro azioni dei mezzi d'assalto subacquei della Regia Marina contro le basi avversarie di Alessandria e Gibilterra. Tutte queste operazioni furono però frustrate dalla vigilanza nemica e dallo stato ancora embrionale sia della dottrina d'impiego sia dalla messa a punto, rivelatasi più complessa del previsto, dei siluri a lenta corsa. Parimenti due attacchi, piuttosto amatoriali, eseguiti in agosto contro Alessandria dai primi aerosiluranti della Regia Aeronautica non diedero risultati.

Nel frattempo, il 12 agosto, un laconico comunicato di due righe emesso per conto del dittatore dal maresciallo Badoglio, Capo di Stato Maggiore Generale, comunicava alle Forze Armate che la previsione, formulata a maggio e ribadita in seguito, in merito a una guerra destinata a terminare entro

l'estate, era risultata sbagliata. La Regia Marina era pregata, pertanto, di far durare le proprie riserve di combustibile per altri 20 mesi. Si trattava di un fallimento a dir poco colossale di quella classe politica. La situazione era, per di più, complicata dal fatto che la Marina aveva già dovuto cedere, per ordine del governo, 300.000 t di nafta all'industria mentre il poco greggio che proveniva dall'Albania veniva riservato a solo beneficio all'Aeronautica. Quanto ai rifornimenti, via terra, provenienti dalla concessione italiana di Ploiesti, in Romania, questi erano destinati alle necessità civili al pari della modestissima (10.000 t circa all'anno) produzione nazionale.

La sera del 6, quattro cacciatorpediniere italiani uscirono da Massaua per intercettare un convoglio inglese diretto a nord e preannunciato, la settimana precedente, a Supermarina dalla rete informativa nipponica attiva nell'Oceano Indiano. Il mare era grosso e la visibilità scarsa. Nel corso della ricerca a rastrello condotta da quelle unità, il *Sauro* avvistò del fumo e, in seguito, un cacciatorpediniere contro il quale lanciò due siluri senza risultato. Scomparsa quella sagoma nella notte, la ricerca continuò senza risultato anche a costo di perdere il contatto con il sezionario *Battisti*. Oggi sappiamo che si era trattato dell'avviso inglese *Auckland*, il quale non si accorse di niente al pari del capo convoglio, l'incrociatore neozelandese *Leander*, il quale aveva riportato il giorno precedente danni minori da schegge in seguito ad alcune bombe cadute vicino allo scafo (20).

La notte tra il 17 e il 18 settembre, i caccia e le cannoniere inglesi bombardarono, in seguito all'inattesa avanzata italiana fino a Sidi El Barrani, quella località e Sollum. I danni furono irrilevanti mentre una sezione di aerosiluranti italiani al comando dell'allora tenente Carlo Emanuele Buscaglia (MOVIM) colpiva a sua volta il da poco arrivato incrociatore pesante *Kent* all'altezza della seconda torre poppiera, vicino le eliche, causando gravi danni e la morte di trentadue uomini d'equipaggio nonché l'arresto della nave (furono poi necessari un anno di lavori in Gran Bretagna), lasciando così alla Mediterranean Fleet i cannoni da 203 mm del solo *York*. Un altro, analogo bombardamento di Sidi El Barrani, avvenuto la notte tra il 21 e il 22 settembre, non ebbe effetti di sorta.

All'alba del **25 settembre** ebbe poi luogo un breve combattimento, senza conseguenze, tra 4 cacciatorpediniere francesi (*Fougeux*, *Fronderur*, *Epée* e *Fleuret*) che stavano passando dall'Atlantico al Mediterraneo e un caccia britannico, l'*Hotspur*, di guardia nello Stretto di Gibilterra.

Da parte britannica prendeva per contro forma, a settembre, l'idea, risalente al 1935 ma accantonata tre anni dopo, di un attacco aerosilurante notturno contro Taranto. Quel programma era tornato d'attualità, alla fine dell'estate 1940, in seguito alla sopravvenuta disponibilità sia di nuovi serbatoi ausiliari che aumentavano l'autonomia dei biplani *Swordfish* sia dei necessari cruscotti per il volo notturno di quegli aerei. L'operazione fu fissata, alla fine, per il 21 ottobre 1940. Nel contempo Londra premeva, nonostante i dubbi dell'ammiraglio Cunningham, per uno sbarco a Pantelleria da effettuare, entro la fine dell'anno, mediante un'appena costituita brigata di comando che doveva trasferirsi dalla Scozia al Canale di Sicilia a bordo delle 3 nuove *Landing Ship Infantry*, dotate di mezzi da sbarco da filare a mare, della classe «Glen». L'operazione in parola fu in seguito spostata alla fine del gennaio 1941.

Il trasporto veloce a Malta, avvenuto tra il 28 settembre e il 2 ottobre 1940, di due battaglioni di fanteria da parte di una coppia di incrociatori scortati dalle navi da battaglia *Warspite* e *Valiant* e dalla portaerei *Illustrious*, determinò una nuova uscita delle Forze navali italiane dopo l'arrivo, alle ore 8.20 del mattino del 28, della notizia dell'avvenuto avvistamento, a opera della ricognizione aerea, della formazione avversaria. Le Squadre italiane allineavano, ancora una volta, 5 corazzate. I problemi intorno ai cannoni di grosso calibro dei due «Littorio» non erano stati, però, ancora risolti, ma il timore di un attacco dal mare contro Bengasi o contro le coste italiane e considerazioni in merito al morale degli equipaggi spinsero Supermarina a non perdere quell'occasione. Il 29 settembre l'improvvisa scoperta, a opera di un ricognitore imbarcato inglese, delle navi da battaglia della Regia Marina a meno di 100 miglia dalla Mediterranean Fleet, indusse peraltro Cunningham a ritirarsi, ancora una volta,

verso sud, giudicando «*disquieting*» (inquietante) quell'episodio e sconsigliando, in tal modo, qualsiasi idea di scontro, giorno o notte che fosse, col nemico. Il tempo mediocre e una prevista burrasca da sci-rocco limitarono anche in quell'occasione le possibilità di procedere verso sud, e ad alta velocità, dei cacciatorpediniere italiani, per tacere delle solite considerazioni in termini numerici e di autonomia di quelle siluranti. Non ebbero esito, infine, per mancanza di avvistamenti, gli agguati notturni di torpediniere condotti nei pressi di Malta. Soltanto i bombardieri della Regia Aeronautica ebbero modo di agire provocando, il 28 settembre, con un *near miss*, danni minori e vittime sul *Warspite*.

Mentre l'attesa offensiva italiana verso Marsa Matruh veniva spostata dalla fine di settembre alla metà ottobre e, in seguito, a metà dicembre, i britannici avevano fatto affluire in Egitto, per la fine di settembre, un importante convoglio formato in Gran Bretagna ai primi di agosto con a bordo i primi surplus della produzione di carri armati inglese (pari alla forza di una brigata corazzata che comprendeva anche un battaglione di mezzi pesanti del tipo Matilda) resisi disponibili dopo l'avvenuto riarmo, successivo a Dunkerque, delle unità corazzate di stanza nel Regno Unito. I trasporti britannici passarono per la lunga rotta del Capo, essendo la traversata del Mediterraneo giudicata troppo pericolosa. Da allora il flusso dei rinforzi arrivati a Suez (e iniziato già nel luglio 1940 con l'arrivo delle truppe partite a maggio dall'Inghilterra e dirottate, quello stesso mese, lungo il periplo dell'Africa) si tradusse in una massa inarrestabile di uomini e mezzi appena disturbata — né poteva essere altrimenti — dall'attività aeronavale italiana nel Mar Rosso, il cui risultato maggiore consistette nell'obbligare la Royal Navy a proteggere il traffico tra Aden e Port Sudan, coi conseguenti rallentamenti delle comunicazioni e coi limiti del caso imposti dai convogli rispetto al miglior uso del tonnellaggio mercantile.

La **notte tra il 1° e il 2 ottobre** l'isola di Stampalia, nel Dodecaneso, fu nuovamente bersaglio, senza alcun danno, di una cinquantina di proietti tirati dagli incrociatori *Orion* e *Sydney*, nonostante la propaganda inglese avesse vantato, in quell'occasione e in seguito, la distruzione dell'inesistente base navale di quell'isola.

L'8 ottobre quello che avrebbe dovuto essere il primo convoglio italiano per Rodi, destinato a essere scortato laggiù dagli incrociatori della II Squadra, fu annullato, all'ultimo momento, in seguito al-



Messina, ottobre 1940. L'XI Squadriglia Cacciatorpediniere (g.c. Bruno Rasia).



Messina, ottobre 1940. L'incrociatore *TRENTO* (g.c. Bruno Rasia).

l'avvistamento, lungo la sua possibile rotta, della Mediterranean Fleet al completo. Per il seguito, la sopravvivenza del Dodecaneso fu affidata, con successo, fino al marzo 1941 a 9 violatori di blocco italiani (l'ultimo dei quali fu l'avviso veloce *Diana*), arrivati tutti a destinazione, oltre che al transito di una cisterna sovietica, la quale rifornì clandestinamente, in ottobre, Lero con un carico di preziosa benzina avio destinato a permettere alla Regia Aeronautica di continuare a operare, sia pure a regime ridotto, fino a tutto l'aprile 1941.

La sera del 10 ottobre un decrittato permise di individuare nel Mediterraneo centrale la posizione di alcune navi da guerra britanniche. Fu allora ordinato un agguato notturno, a levante di Malta, da parte di una squadriglia di caccia e di una di torpediniere. Quel rastrello si concluse con lo scontro notturno del **12 ottobre 1940**. In quell'occasione, caratterizzata da una luna piena con visibilità eccezionale (e pertanto non certo indicata per le unità insidiose), l'incrociatore inglese *Ajax* fu, non di meno, avvistato per primo, alle 01.37, e attaccato un quarto d'ora dopo, in successione, dalle torpediniere *Airone*, *Alcione* e *Ariel*. L'*Alcione* lanciò i propri 2 siluri di sinistra, alla luce della luna, da poco meno di 2.000 metri; l'*Airone* altri 2 da 2.200 m aprendo, subito dopo, il fuoco e colpendo due volte l'incrociatore. Seguì la reazione dell'*Ajax*, il quale aveva avvistato in quel momento (otticamente, e non col radar di scoperta aerea di cui era dotato, e che fu subito danneggiato e messo fuori uso) l'*Ariel*. Quest'ultima torpediniera, colpita immediatamente, poté lanciare un solo siluro. Troppo poche armi, pertanto, in omaggio a quella che era una dottrina superata risalente alla Grande guerra e alla soluzione architettonica, suggerita dalle piccole dimensioni delle torpediniere, di suddividere i lanciasiluri in 4 impianti singoli disposti due per lato. L'*Ajax* sfuggì ai siluri e fulminò, data la minima distanza in essere, tra i 2 e i 4.000 metri, l'*Ariel* e l'*Airone* affondandoli. Poco dopo fu la volta dei cacciatorpediniere *Artigliere*, *Aviere*, *Geniere* e *Camicia Nera*. Si trattò di un altro attacco individuale cui gli inglesi, ora in allarme, reagirono danneggiando l'*Aviere* mentre l'*Artigliere*, il quale fece in tempo a lanciare un solo siluro da oltre 2.000 m prima di essere colpito dall'*Ajax*, sembra essere stato immobilizzato, poco dopo, da fuoco amico. Nello scambio delle cannonate con le torpediniere e l'*Ar-*



L'incrociatore *LIVERPOOL* ad Alessandria dopo essere stato colpito da un aerosilurante italiano (g.c. Peter Cannon).

tigliere, l'*Ajax* incassò in tutto 7 cannonate, le quali provocarono un incendio protrattosi per ore, inducendo quella nave ad allontanarsi per poi trascorrere le successive 3 settimane in riparazione ad Alessandria.

La mattina dopo una Divisione incrociatori britannica raggiunse il *Camicia Nera* mentre rimorchiava l'*Artigliere* e l'incontro si concluse con la perdita di quest'ultima unità. Si era pensato, il giorno prima, di far uscire da Messina gli incrociatori pesanti della III Divisione allo scopo di coprire le siluranti, ma la necessità di risparmiare nafta aveva fatto annullare questa parte del programma salvo far salpare, alla fine e troppo tardi, quegli stessi incrociatori dopo lo scontro notturno.

Dall'altra parte della barricata vanno ricordati il siluro messo a segno, il 14 ottobre, da un S. 79 ai danni dell'incrociatore *Liverpool* (un anno di lavori negli Stati Uniti) e, soprattutto, i danni da *near miss* inferti, quello stesso giorno, dai bombardieri italiani alla portaerei *Eagle*. Quella nave lamentò, infatti, in quell'occasione una serie di avarie che le impedirono di partecipare al previsto attacco contro Taranto (a sua volta posposto dal 21 ottobre all'11 novembre), riducendo così il numero dei velivoli attaccanti da 30 a solo 24. In tal modo un solo aerosilurante fu destinato ad attaccare, alla fine, in sede di pianificazione, il *Vittorio Veneto*, a conferma del fatto che i mezzi britannici per condurre la guerra in Medio Oriente erano, comunque, troppo pochi e che la vittoria, materialmente impossibile per la Gran Bretagna, doveva essere affidata gioco forza a una sapiente e spesso cinica azione politica e di propaganda avente per oggetto lo sminuire - se non a negarle del tutto, sempre e comunque - le azioni e gli effetti delle attività belliche italiane allo scopo di intaccare il morale e gli equilibri politici a Roma e, contemporaneamente, infiammare l'opinione pubblica inglese.

La notte tra il 20 e il 21 ottobre 1940 4 cacciatorpediniere italiani di base a Massaua riuscirono, dopo 9 ricerche notturne susseguitesì senza esito tra il 27 giugno e il 6 ottobre, a incrociare un convoglio britannico diretto a Suez. Nel corso di quell'azione, definita «*unsatisfactory*» dai britannici, un mercantile fu colpito dal tiro del caccia italiano *Pantera* (21). Al ritorno, il cacciatorpediniere *Nulla*, rimasto indietro in seguito a un'avaria, fu danneggiato, non gravemente, da un colpo sparato

dall'avviso australiano *Yarra*. La mattina del **21**, quando quel caccia italiano era ormai arrivato sotto la protezione della batteria costiera da 120 mm dell'isola di Harmil, quella silurante della Regia Marina fu avvistata e attaccata dal cacciatorpediniere inglese *Kimberley*. Nel corso del nuovo scontro il *Nullo* colpì, alle 06.15, l'apparato motore del *Kimberley* con un proietto causando, poco dopo, l'immobilizzazione di quella nave. Alle 06.20 il *Nullo* strisciò sul fondo di madrepora del canale, squarciando irrimediabilmente il proprio scafo. Ormai in corso di affondamento, fu nuovamente colpito 2 volte dal *Kimberley* prima di essere finito da un siluro. La batteria costiera colpì, a sua volta, l'impianto prodiero del caccia inglese, ormai immobilizzato e preso successivamente a rimorchio dall'incrociatore *Leander*. In seguito i britannici sostennero di essere stati colpiti solo dalla batteria costiera definita, con una certa esagerazione, da 175 mm, ma il rapporto originario inglese conferma, parlando di un «*another shell*», la versione italiana (22).

Sempre in ottobre i britannici, orientati fino a quel momento a combattere una battaglia d'arresto a Marsa Matruh, cominciarono a pensare a un proprio attacco preventivo di breve raggio e durata (tre giorni) contro i campi trincerati italiani di Sidi El Barrani giudicati, correttamente, mal disposti e organizzati in quanto troppo grossi e incapaci di sostenersi l'un l'altro (la stessa constatazione fu fatta, nel 1942, dalla Commissione d'inchiesta italiana, la quale rilevò che non erano state rispettate, sin dal principio e nonostante ci fossero stati tre mesi a disposizione, le Norme regolamentari per le fortificazioni campali del Regio Esercito). Nel contempo i preparativi italiani in vista dell'imminente attacco alla Grecia deciso a Roma da Mussolini e dal suo Ministro degli esteri e genero Galeazzo Ciano procedevano. E proprio a questo scopo fu costituita, all'inizio di ottobre, la «Forza Navale Speciale» dell'ammiraglio Vittorio Tur (subito ribattezzata, data l'età degli incrociatori *Bari* e *Taranto*, «Divisone ruggine») in vista di un previsto sbarco a Corfù e a Cefalonia da effettuare il primo giorno di guerra.

Essendo ormai stati risolti, per la metà di ottobre, i problemi coi pezzi da 381 delle «Littorio» e risultando bene avviato (ma non ancora completato) il relativo addestramento del personale, si decise, all'inizio di novembre, di eseguire un bombardamento della baia di Suda a opera degli incrociatori pesanti della I Divisione protetti, a distanza, dalle corazzate. Atene tuttavia, contrariamente alle previsioni formulate da Mussolini e dal marito di sua figlia Edda, non si era arresa alle prime fucilate, ma aveva deciso di resistere, mandando così subito in crisi il Regio Esercito, il quale aveva attaccato, il 28 ottobre, con 6 Divisioni su due reggimenti un avversario che ne schierava, già mobilitate da mesi, 15 su 3 reggimenti. Proprio la necessità di rafforzare lo schieramento italiano in Grecia spinse, infine, Mussolini in persona ad annullare, il 1° novembre, lo sbarco a Corfù, rimandato in precedenza a causa del maltempo. Il **31 ottobre**, a ogni modo, i cacciatorpediniere greci *Psara* e *Spendhoni* avevano bombardato la baia di Kataito nel tentativo di ostacolare l'avanzata italiana lungo la costa. L'azione greca fu ripetuta, il 1° novembre, davanti a Konispoli.

Nel frattempo, nell'ambito dei movimenti, favoriti dal maltempo, predisposti dai britannici in vista del previsto attacco aerosilurante contro Taranto, la nave da battaglia *Barham* si trasferì da Gibilterra ad Alessandria passando per Malta. Avvistata da una pattuglia formata da 5 di bombardieri S. 79, quella corazzata subì alcuni danni minori da *near miss* all'apparato motore che richiesero, dopo una prima riparazione effettuata coi mezzi di bordo, un ciclo di ulteriori lavori ad Alessandria protratto dal 19 novembre fino alla fine di quello stesso mese.

Come è noto l'uscita (operazione C.S.) da parte delle due Squadre italiane per il bombardamento di Suda (difesa, dal 12 novembre, dal monitore *Terror* armato con una torre binata da 381 mm) fu preceduta, qualche ora prima, dal celebre attacco aerosilurante inglese contro Taranto avvenuto la notte dell'11 novembre 1940. Favorita, oltre che dalle sorprese tecniche ricordate in precedenza, dall'impiego, per la prima volta, di siluri dotati di acciarino magnetico e dall'abbattimento, in sei giorni, di ben 7 ricognitori italiani a opera della caccia imbarcata inglese, compromettendo così l'apprezzamento del «quadro» delle operazioni in corso, la Taranto Night causò il siluramento delle navi da

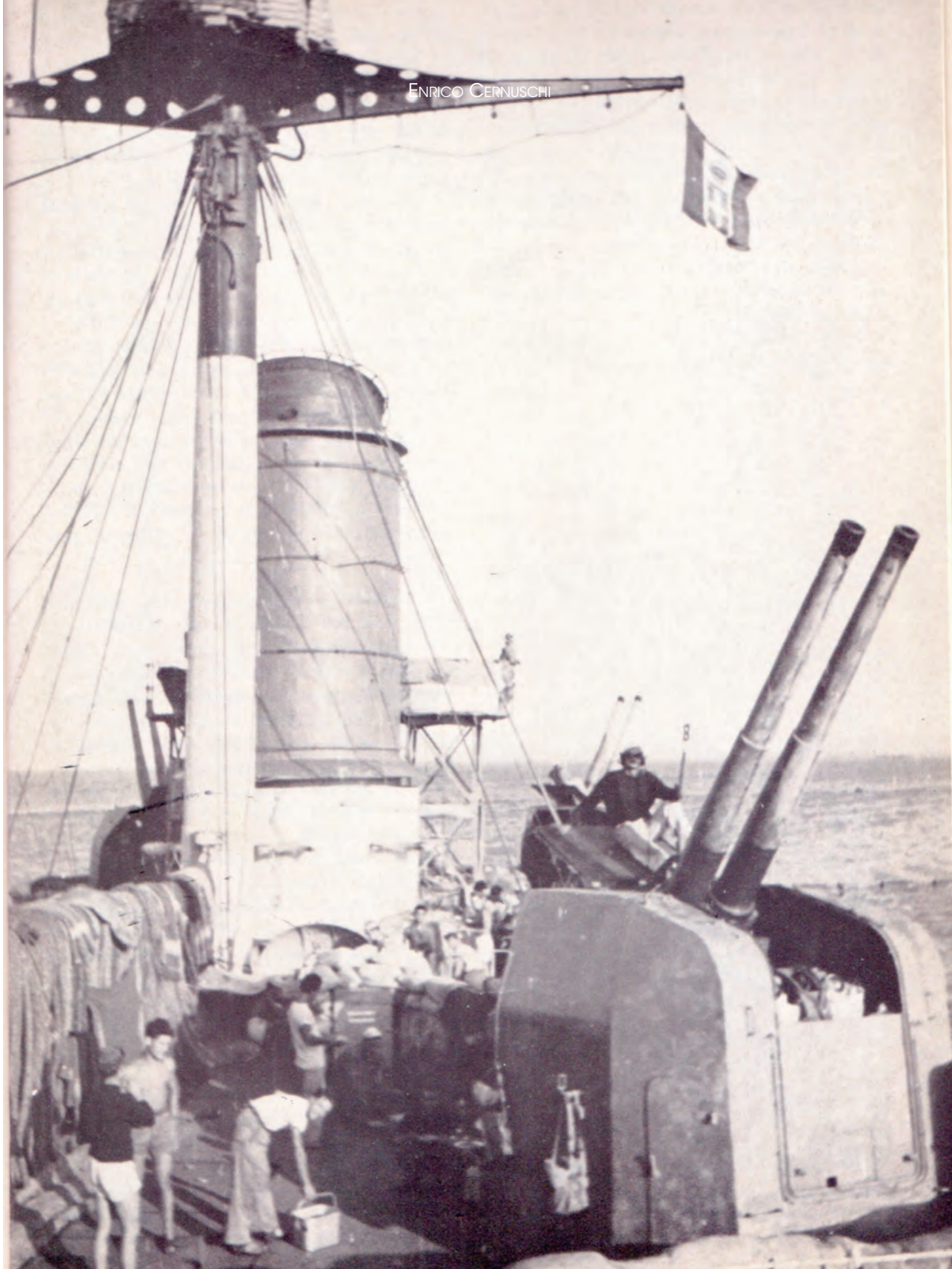


Il cacciatorpediniere australiano *VAMPIRE* davanti a Bardia (g.c. Peter Cannon).

battaglia *Cavour* (sollevata dal fondo l'anno successivo e trasferitasi, coi propri mezzi, nel dicembre 1941, a Trieste per le riparazioni, ma non più rientrata in servizio), *Littorio* (nuovamente in Squadra per il maggio 1941) e *Duilio* (tornata in attività nel luglio 1941). Le condizioni d'insufficiente sicurezza delle basi italiane nei confronti dei siluri inglesi (ritenuti in grado di attraversare, con i loro tagliareti, le maglie di una prima ostruzione) erano note sin dal giugno 1940 in occasione di alcuni falliti attacchi siluranti britannici diretti contro il vecchio incrociatore corazzato *San Giorgio* di base a Tobruch, ma l'industria italiana non sarebbe stata comunque in grado di fornire prima della fine della primavera 1941 i materiali per i necessari, doppi sbarramenti (detti anche «box») da posare intorno alle corazzate della Regia Marina allo scopo di parare quel genere di minaccia.

Quella stessa **notte dell'11-12 novembre 1940** gli incrociatori *Orion*, *Sydney* e *Ajax*, in compagnia di due cacciatorpediniere, effettuarono una scorreria nel Canale d'Otranto. La luna piena per tre quarti e il mare calmo favorirono l'avvistamento di un convoglio di ritorno, scarico, dall'Albania, formato da 4 piroscafi scortati dalla torpediniera *Fabrizi* e dall'incrociatore ausiliario *RAMB III*. Tutti i piroscafi furono rapidamente affondati e la torpediniera danneggiata senza danni per gli anglosassoni. La successiva ricerca del nemico da parte di alcuni MAS di pattuglia a nord di Valona e dalla VII Divisione incrociatori uscita da Brindisi, non ebbe esito. Dieci ulteriori puntate (9 a opera dei cacciatorpediniere greci e una a cura di un'altra Divisione di incrociatori britannica) verificatesi fino al 6 gennaio 1941 non ebbero, viceversa, esito.

Anche se il *Vittorio Veneto*, il *Cesare* e il *Doria* (il quale aveva appena iniziato, nell'ottobre 1940, l'addestramento per poi completarlo alla fine di gennaio) furono subito trasferiti a Napoli, l'ammira-



Impianto binato antiaerei da 100/47 del vecchio incrociatore corazzato *SAN GIORGIO* a Tobruch (da Franco Gay, *Incrociatore San Giorgio*, ed. Ateneo e Bizzarri, Roma, 1977).

glio Cunningham, che pure disponeva delle navi di linea *Warspite*, *Valiant* e *Malaya* (il *Barham*, appena arrivato da Gibilterra passando attraverso il Canale di Sicilia era, come abbiamo visto, ai lavori ad Alessandria) e *Ramillies* e delle portaerei *Illustrious* ed *Eagle*, quest'ultima appena rientrata in servizio dopo i danni di ottobre, non tentò nulla, con le proprie forze navali principali, contro il traffico italiano diretto in Libia e neppure ai danni delle coste avversarie. L'*Action off Calabria*, così, non si sarebbe rinnovata. Nel corso del mese di novembre, anzi, sarebbero stati il *Vittorio Veneto* e il *Cesare* a uscire, mentre da lì fino alla metà di dicembre le navi di linea *Ramillies* e *Malaya* sarebbero passate, una alla volta, da Alessandria a Gibilterra per partecipare, come previsto già da mesi, ai pattugliamenti in Atlantico, avendo i tedeschi ormai riparato i danni subiti in Norvegia dalle loro unità maggiori durante la primavera 1940.

La prima missione delle Forze Navali da Battaglia italiane di questo ciclo ebbe luogo tra il 16 e il 18 novembre 1940 e causò il fallimento, il 17, del secondo lancio di aerei inglesi alla volta di Malta da parte della portaerei *Argus*. In quell'occasione, infatti, il comandante della Forza H di Gibilterra, l'ammiraglio Somerville, non disponendo quel giorno che della nave di linea *Renown* in compagnia delle portaerei *Ark Royal* e *Argus*, ritenne preferibile far decollare subito i velivoli destinati all'isola, nonostante la distanza fosse, in quel momento, al limite estremo dell'autonomia degli Hurricane, pur di evitare il contatto tra le corazzate italiane appena avvistate dai suoi ricognitori imbarcati.

Dall'altra parte del Mediterraneo ebbe luogo, la **notte sul 18 novembre**, un colpo di mano greco sull'isolotto di Gaidaro, nel Dodecaneso, occupandone la stazione di vedetta. Un contro sbarco italiano eseguito il giorno dopo da un MAS con a bordo un plotone di marinai trovò l'isolotto deserto. Per rappresaglia, la **sera del 19** i cacciatorpediniere *Sella* e *Crispi*, partiti da Lero, bombardarono il porto dell'isola di Samo. Il **23 novembre** Samo fu nuovamente cannoneggiata dalle torpediniere *Lince*, *Lupo*, *Lira* e *Libra* e il loro tiro danneggiò le cannoniere *Paralos* e *Pleias*.

In seguito fu la volta, la **notte tra il 26 e il 27 novembre 1940**, di un'azione notturna presso Capo Blanc, nel Canale di Sicilia, quando una delle 3 torpediniere italiane in mare in quell'occasione (il *Sirio*) attaccò una formazione della Mediterranean Fleet composta dalla corazzata *Ramillies* assieme a 3 incrociatori e 5 cacciatorpediniere. I due siluri lanciati non colpirono e le navi scomparvero, silenziosamente, nell'oscurità.

Seguì, il **27 novembre 1940**, lo scontro di Capo Teulada. Si trattò di un'azione tra incrociatori, appoggiati a distanza, prima i britannici e poi gli italiani, dalle rispettive navi da battaglia le quali, comunque, non arrivarono a scontrarsi tra loro. L'azione fu combattuta, grazie all'ottima visibilità, tra i 17 e i 26.000 m. Non ebbero inoltre esito gli attacchi effettuati dagli aerosiluranti e dei bombardieri in picchiata Skua imbarcati sull'*Ark Royal*. L'esito tattico di quella giornata, sostenuta per proteggere il passaggio di un convoglio britannico da Gibilterra a Malta, è presto detto: l'incrociatore pesante inglese *Berwick* fu colpito, rispettivamente alle ore 12.22 e 12.35, da due proiettili da 203 mm, tirati uno dal *Trento* e l'altro dal *Fiume*, con la torre X poppiera di quella nave inglese subito messa fuori combattimento, mentre danni minori da schegge, sempre da proiettili da 203, furono registrati a bordo dell'incrociatore *Manchester* a opera del fuoco dell'incrociatore *Trento* e, in seguito, a salve da 381 mm del *Vittorio Veneto* che caddero a meno di 100 yard dalla prora di quella nave «*piercing Manchester's upper works with a few splinters salvos*» (23). Il cacciatorpediniere italiano *Lanciere* incassò, a sua volta, 2 colpi da 152 mm, uno alle 12.35 con riduzione della velocità di quella silurante a 23 nodi, e l'altro, che non esplose, cinque minuti dopo, mentre l'incrociatore *Fiume* subì, alle 13.12, gli effetti di un *near miss* da 381 mm tirato dal *Renown*. I britannici rimasero colpiti dalla precisione del tiro avversario, tanto da parlarne nella relazione ufficiale («*Enemy gunfire which at times was heavy and accurate*») attribuendola alla superiorità dei telemetri stereoscopici italiani rispetto agli apparati a coincidenza inglesi. Gli italiani definirono, a loro volta, il fuoco inglese «*con dispersioni limitate*», ma «*né ordinato, né efficace*». I disservizi delle rispettive ricognizioni aeree compromisero,

peraltro, le sorti di quella giornata in quanto una comunicazione (basata su un precedente apprezzamento della situazione che suggeriva una netta prevalenza avversaria in termini di corazzate, per tacere della portaerei *Ark Royal*) fatta a Campioni dall'ammiraglio Odoardo Somigli, Sottocapo di Stato Maggiore e preposto a Supermarina, indusse quest'ultimo a non proseguire il combattimento mentre, nella realtà, al *Vittorio Veneto* e al *Cesare* si opponevano, quel giorno, le corazzate *Renown* e *Ramilles*. Seguirono gli attacchi dei bombardieri italiani, i quali causarono danni, minori, all'*Ark Royal* in seguito a un *near miss* caduto a 10 yard da quella portaerei (24). L'azione confermò la vitalità della Squadra italiana e fu giudicata, da Churchill, tanto insoddisfacente da far trovare a Somerville, al suo ritorno a Gibilterra, una commissione d'inchiesta giunta in aereo dalla Gran Bretagna.

La **notte tra il 27 e il 28 novembre** seguì un ulteriore forzamento del dispositivo del Canale di Sicilia da parte degli incrociatori *Coventry*, *Manchester* e *Southampton* in compagnia di 6 cacciatorpediniere, 4 corvette e 3 motonavi dirette da Gibilterra a Malta, due delle quali, cariche di autoveicoli per la RAF, proseguirono poi, in dicembre, alla volta dell'Egitto senza però influire sulla forza complessiva dell'Aeronautica britannica e australiana nel corso della campagna del dicembre 1940-febbraio 1941. Ancora una volta uscirono da Trapani, Mazara del Vallo e Pantelleria 4 torpediniere e 5 MAS. Solo la torpediniera *Calliope* arrivò a lanciare, da 2.000 m, due siluri contro un mercatile, ma senza successo. Quell'attacco indusse, tuttavia, la Royal Navy a considerare la minaccia posta degli attacchi notturni delle siluranti italiane molto maggiore rispetto a quella dei bombardieri della Regia Aeronautica, tanto da spingere, alla fine, Londra a decidere di effettuare il prossimo forzamento del Canale di Sicilia — previsto per gennaio — di giorno anziché di notte (25).

Nel frattempo il principale compito strategico della Marina italiana era diventato quello di rafforzare il prima possibile il fronte greco-albanese, in piena crisi a partire dall'11 novembre in seguito al contrattacco ellenico. In novembre arrivarono 60.020 uomini, in dicembre 80.317 e il mese successivo altri 94.643 a fronte della perdita in mare di 93 soldati. Anche l'Aeronautica germanica (fu il suo primo intervento nel Mediterraneo) concorse a questo sforzo con un centinaio di trimotori Ju 52 che assicurarono, tra l'8 dicembre 1940 e il 27 gennaio 1941, l'afflusso di 28.871 uomini mentre la Regia Aeronautica trasportò, dall'inizio di quella campagna fino al 31 marzo 1941, circa 24.000 soldati.

La Regia Marina, inoltre, dopo che era stato stroncato, la **notte tra il 23 e il 24 novembre**, lo sbarco di sorpresa di una compagnia greca nelle baie di Butrinto e Filia, alle spalle del fronte italiano, catturando un centinaio di prigionieri messi a terra da alcuni pescherecci partiti da Corfù, iniziò, dal 28 novembre, a bombardare con cacciatorpediniere, torpediniere e, talvolta, incrociatori, l'ala a mare dell'Esercito avversario. Si trattò, fino alla fine della campagna, nell'aprile 1941, di 17 azioni di fuoco (oltre a un colpo di mano anfibio effettuato il **20 aprile 1941** sbarcando, con successo, a Santi Quaranta una compagnia della Divisione Cuneo destinata a salvare le opere portuali di quello scalo per poi ricongiungersi, quello stesso giorno, col resto della divisione) che aggiunsero il proprio contributo a quel soffio che impedì, tra il dicembre e il gennaio 1941, ai greci di prendere Valona e al governo di Roma di crollare sotto il peso della crisi, da allora irrimediabile, del regime. Come scrisse in seguito il grande cronista Paolo Monelli nel proprio *Roma 1943*, il fascismo «(...) mostrava qualcosa di provvisorio, di fragile, di dilettantesco che balzava agli occhi dei più ingenui». Solo la figura del dittatore, liberatosi rapidamente del maresciallo Badoglio e gettando ogni colpa sui generali italiani, si salvò, in quel frangente, davanti all'opinione pubblica, come confermano le lettere vagliate dalla censura. (26) Il **28 novembre** ebbe pertanto luogo un primo bombardamento, da parte di cacciatorpediniere della Regia Marina, contro la costa greca, a Corfù, con esiti, più che altro, psicologici a beneficio dei soldati italiani schierati davanti a quell'isola.

Il 3 dicembre l'incrociatore inglese *Glasgow* fu silurato da un S. 79 richiedendo 9 mesi di lavori prima di rientrare in servizio. La notte successiva l'incrociatore *Pola* fu colpito, a Napoli, da una bomba che richiese 3 mesi di riparazioni. Il 13 un siluro del sommergibile *Neghelli* colpì il dritto di

prora dell'incrociatore *Coventry*. Le riparazioni, piuttosto sommarie, di quella nave durarono un mese e mezzo.

Ai primi di dicembre si pensò, a Roma, sia a una puntata offensiva della Squadra contro il traffico tra l'Egitto e la Grecia, sia a un imbottigliamento del porto di Prevesa, in quanto scalo terminale di 4/5 dei rinforzi e rifornimenti destinati all'ala sinistra dell'Esercito ellenico, in quel momento all'offensiva in direzione di Valona. Nel giro di due settimane, però, entrambi i piani furono cancellati. Il traffico avversario d'altura era, infatti, minimo, e tale rimase fino ai primi del marzo 1941. Per di più i mercantili in parola attraversavano, di giorno, il Canale di Caso e non quello di Cerigo mantenendosi, in tal modo, oltre il raggio d'azione dei cacciatorpediniere della Squadra di base a Taranto e a Messina ed esponendosi, attraverso quel passaggio, solo alla ridotta attività aerea di base a Rodi e alla minaccia dei sommergibili.

Quanto a Prevesa, i trasporti greci erano effettuati mediante piccoli piroscafi e motovelieri; di conseguenza un eventuale imbottigliamento di quel porto non li avrebbe, in pratica, ostacolati. Quella corrente di traffico fu pertanto attaccata, fino al marzo 1941, ricorrendo a una ventina di idrovolanti Cant Z 506 del Bombardamento Marittimo di base a Brindisi e «prestati», per compiti di ricognizione, alla Marina nell'agosto 1940 su ordine personale di Mussolini. I risultati ottenuti da quei velivoli non furono disprezzabili (una dozzina di piccole unità affondate e un generale rallentamento del traffico, tosto ristretto alle sole ore notturne), ma quando il generale Francesco Pricolo, Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, scoprì, a marzo, che la Marina aveva recuperato, sia pure surrettiziamente, una componente aerea offensiva, vietò quel genere di missioni.

Il 9 dicembre 1940 l'attacco inglese contro le posizioni italiane di Sidi El Barrani (28.500 italiani e libici contro 36.000 britannici e indiani, più un battaglione francese) si trasformò, tempo tre giorni, in un disastro militare di prima grandezza per la 10^a Armata del maresciallo Graziani. Anche la speranza, coltivata fino a quel momento con ragionevole certezza, di arrivare a Marsa Matruh, veniva così a cadere. La Royal Navy appoggiò dal mare quell'attacco bombardando, con il monitore *Terror* e 2 cannoniere, Sidi El Barrani e il campo trincerato di Maktila sia la **notte tra il 7 e l'8 dicembre** sia durante quella successiva dell'**8-9** di quello stesso mese, sia pure senza risultati.

Un previsto sbarco diversivo dietro le linee nemiche a opera di un commando inglese che doveva essere messo a terra, a Bug Bug, la notte sul 10 dicembre da parte del cacciatorpediniere *Hereward*, fu invece annullato per via di un attacco di mal di mare che mise fuori combattimento l'intero reparto, evidentemente non addestrato per le operazioni anfibie.

Poco dopo la mezzanotte del **10 dicembre** il *Terror* e le solite 2 cannoniere bombardarono Sollum affrontando, questa volta, la reazione di una batteria costiera da 120 mm recuperata dal cacciatorpediniere *Ostro*, affondato in precedenza in Cirenaica, che la Regia Marina aveva impiantato il mese precedente in quella località. Il maltempo, per contro, non permise alla squadriglia di MAS che era stata trasferita, a ottobre, dall'Italia a Tobruch, di intervenire. Seguì, dal 14 dicembre in poi, una serie di bombardamenti dal mare della piazzaforte di Bardia, accerchiata e posta sotto assedio dal 15 dicembre e la cui caduta fu data subito per scontata, a Roma, di lì a un mese, per esaurimento delle scorte di viveri presenti in quella località, priva di un porto e, ben presto, dell'unica striscia d'atterraggio disponibile - in quanto battuta dalle artiglierie pesanti campali inglesi - e rifornibile dal mare solo mediante l'invio, nottetempo e partendo da Tobruch, di uno o due motovelieri per volta. Per la cronaca 3 motovelieri (*Zingarella*, *Tiberio* e *Maria Giovanna*) furono catturati e un quarto affondato dai cacciatorpediniere avversari, durante l'assedio di Bardia, a fronte di un totale di 33 traversate riuscite fino al 2 gennaio 1941.

Il **14 dicembre** il tiro dalla batteria antinave di Bardia, ora armata al completo dalla Regia Marina e dotata dei due impianti binati da 120 mm e dalla centrale di tiro del cacciatorpediniere *Euro* (in quel momento in riparazione in Italia), causò danni da schegge a bordo del cacciatorpediniere au-



18 dicembre 1940 Bombardamento navale italiano di Lukovo, in Albania (U.S.M.M.).

straliano *Voyager*. La **notte tra il 16 e il 17**, sempre davanti a Bardia, fu invece colpita da 4 proiettili di piccolo calibro la cannoniera *Aphis* (27).

Un breve bombardamento britannico dal mare fu ripetuto la **notte sul 17 dicembre**, ma un attacco condotto in quell'occasione, sia pure senza successo, dal MAS 548 contro il monitore *Terror* indusse quest'ultimo a ritirarsi. I tiri controcosta, condotti a questo punto dalle sole cannoniere inglesi armate con pezzi da 152 mm e appoggiate da cacciatorpediniere australiani, furono rinnovati **il 18 e il 19 dicembre** causando la perdita in porto di 3 motovelieri; il contrastato opposto, come in precedenza, dalla batteria *Euro*, colpì però la cannoniera *Aphis*, ponendo così fine a quegli attacchi per due settimane (28). Fu poi la volta della torpediniera italiana *Procione*, i cui cannoni bombardarono due volte, il 21 e **il 27 dicembre**, le truppe inglesi che assediavano Bardia.

Sempre a dicembre 1940 e, più precisamente, il 1° del mese, i decrittatori della Regia Marina vennero a capo di un messaggio inglese, letto parzialmente, relativo a una prossima azione da compiere contro Capo Linguetta, ossia nella baia di Valona.

Nel corso delle successive tre notti, la Marina italiana eseguì due crociere protettive con incrociatori e cacciatorpediniere senza che si verificassero incontri. Il 5 dicembre una nuova decrittazione contenente la parola Valona spinse lo stesso Mussolini a informarsi, presso Supermarina, in merito alle batterie costiere dell'isola di Saseno. Per il 12 di quel mese l'apprezzamento dello Stato Maggiore del Regio Eser-

cito fu che bisognava temere uno sbarco anglo-greco a Capo Linguetta. Fu pertanto disposta, per la notte tra il 13 e il 14 dicembre, una nuova crociera notturna a opera della VII Divisione incrociatori, peraltro anch'essa senza esito. La **notte tra il 18 e il 19 dicembre**, infine, nell'ambito di una complessa missione della Mediterranean Fleet, ebbe luogo il da tempo atteso attacco dal mare contro Valona. Si trattò di un bombardamento «indiretto», ossia alla cieca, effettuato dalle navi di linea britanniche *Warspite* e *Valiant* le quali, scortate da 5 cacciatorpediniere, tirarono 96 proietti da 381 mm da 26.000 yard di distanza a sud di Capo Linguetta. La rotta seguita aveva lo scopo di evitare sia la minaccia degli sbarramenti minati sia la reazione delle batterie costiere italiane (tutte di medio calibro). Questa stessa scelta, tuttavia, costrinse le navi inglesi a sparare dietro il promontorio senza poter osservare gli effetti del proprio tiro. Questo rapidissimo «*blind area bombardment*» fu, pertanto, inefficace: 76 proietti caddero in mare e l'unico danno consistette nello smottamento di parte del terrapieno, arato da un proietto inesplosivo di grosso calibro, di una batteria antiaerei. La reazione delle batterie da 120 mm italiane, le quali iniziarono subito il necessario tiro illuminante (risultato, ovviamente, troppo corto) fu osservata dai britannici, ma non ebbe, naturalmente, anch'essa alcun effetto. Anche i MAS di base a Saseno non rintracciarono l'avversario, tosto dileguatosi nella notte.

I bombardamenti costieri da parte della Regia Marina lungo l'ala a mare del fronte greco-albanese furono a loro volta rinnovati, a dicembre, il **4, 18, il 19, il 20, il 28, il 29 e il 30 dicembre**, battendo la strada costiera in corrispondenza delle località di Santi Quaranta, Lukova, Porto Palermo, Himara, San Dimitrio e Chieparò. Durante la prima di queste azioni due bimotori Blenheim attaccarono, senza successo, i cacciatorpediniere italiani. Nel corso del secondo bombardamento una batteria di obici da 155 dell'Esercito ellenico causò danni da schegge agli incrociatori leggeri *Montecuccoli* ed *Eugenio di Savoia* e al caccia *Pigafetta*.

Il **1° gennaio 1941** i britannici pensarono bene di ricordare ai francesi che il traffico mercantile in coto dal Marocco alla Francia attraverso lo Stretto di Gibilterra era una loro concessione, e non un diritto transalpino. Cinque cacciatorpediniere fermarono, pertanto, e catturarono un convoglio formato da 4 mercatili senza che la scorta, rappresentata dal pattugliatore (ovvero un peschereccio armato) *La Toulonnaise*, reagisse.

Il **2 gennaio 1941** gli inglesi bombardarono nuovamente Bardia e il 3 quella piazza fu attaccata sia da terra sia dal mare. Per l'occasione la Royal Navy schierò, all'alba di quel giorno, le navi da battaglia *Warspite* e *Barham*, ma gli italiani avevano modificato, nel frattempo, l'alzo della batteria Euro riuscendo, in tal modo, ad arrecare alcuni danni minori a quelle due corazzate, le quali si allontanarono dopo pochi minuti (29). Anche le cannoniere *Ladybird* e *Aphis* furono danneggiate, il 1, 2 e il **3** gennaio, da *near miss* che causarono perdite tra gli equipaggi (30). Gli ultimi caposaldi della piazza-forte caddero, infine, il pomeriggio del 5.

Il nuovo anno incominciò in Albania con una nuova, grande spallata greca verso Valona, vero cardine della guerra sul quel fronte, e per l'occasione la Marina ellenica fu chiamata a fare la propria parte eseguendo, la **notte tra il 5 e il 6 gennaio**, un breve bombardamento di Capo Linguetta a cura di 5 dei propri 6 cacciatorpediniere moderni. Il tiro, condotto a grande distanza, risultò corto e i colpi caddero tutti in mare. Il maltempo favorì, a sua volta, il mancato avvistamento della squadriglia ellenica da parte dell'VIII Divisione, la quale era salpata in precedenza, il 5 gennaio, allo scopo di intercettare quelle siluranti, tradite da una decrittazione. L'azione in questione fu peraltro l'ultima operazione di bombardamento effettuata dai caccia greci nel Canale d'Otranto in quanto gli inglesi avevano sollecitato già dai primi di dicembre l'assegnazione di quelle moderne siluranti alla scorta del traffico tra l'Egitto e il Pireo, giudicato di gran lunga più importante. L'azione controcosta decisiva ebbe comunque luogo il 6 gennaio 1941. Grazie alla decrittazione di numerosi messaggi cifrati della Marina e dell'Esercito greci, Supermarina aveva appreso, infatti, che due dei tre soli gruppi di manovra dell'artiglieria pesante campale da 155/14 (di costruzione francese) dell'Esercito ellenico sarebbero

transitati, quel giorno, lungo la certa strada costiera. L'arrivo e, soprattutto, la concentrazione di quei pezzi era giudicata indispensabile per riuscire a dare l'ultima spallata contro lo schieramento italiano a difesa di Valona. In effetti sarebbe stato finalmente rispondere, con quegli obici, ai precisi tiri di controbatteria dell'artiglieria d'armata del Regio Esercito, la quale sparava da qualche giorno (grazie al controllo dei cieli assicurato dai caccia della Regia Aeronautica) avvalendosi della direzione del tiro assicurata dai biplani Ro. 37 della 42^a e della 120^a Squadriglia di Osservazione Aerea, due reparti di base a Valona e controllati dal Regio Esercito, ovvero l'equivalente terrestre della Ricognizione Marittima (Marinavia) diretta da Supermarina.

Data l'importanza strategica di quell'operazione furono decisi due bombardamenti navali. Il primo ebbe luogo la **notte tra il 5 e il 6 gennaio** a opera di alcune siluranti, tra caccia e torpediniere, battendo bersagli di opportunità tra Porto Palermo, Himera, Piquerase, Splileia e San Dimitrio. Quell'azione servì per far sospendere momentaneamente ai greci, come d'abitudine, il traffico stradale lungo la litoranea, mettendo così al riparo i trattori e i cannoni in transito. L'altro cannoneggiamento dal mare avvenne, di sorpresa, a Himara, il **6 gennaio**, in pieno giorno e con ottima visibilità, alle nove del mattino a opera della IX Squadriglia cacciatorpediniere, arrivata inattesa, navigando a oltre 30 nodi, da Valona. I bersagli erano allineati, in quel momento, lungo la strada e furono tutti messi fuori combattimento dai cannoni da 120 mm delle navi italiane. Consapevoli di quello che in quel momento era in gioco, i britannici, informati sin dalle prime cannonate tirate dalle navi italiane, dirottarono -dimostrando di avere un ottimo controllo delle comunicazioni - tre bombardieri Blenheim del 211 Squadron (in quel momento già in volo per eseguire, assieme ad altri 6 bimotori dello stesso topo, uno dei loro soliti bombardamenti veloci di disturbo su Valona) allo scopo di attaccare quei quattro cacciatorpediniere. I velivoli della RAF, però, non riuscirono a rintracciare le veloci unità avversarie (31). In compenso i tre apparecchi della RAF furono avvistati dai caccia FIAT G.50 bis del 154° Gruppo. Un bombardiere, pilotato dal Flg Off. R.D. Campbell, precipitò in mare abbattuto dal tenente Livio Bassi, il quale raggiunse poi il cacciatorpediniere serrafile, il *Gioberti* e riuscì a far capire, a gesti, la situazione. La silurante tornò così indietro e recuperò l'osservatore di quell'aereo; gli altri due membri dell'equipaggio avevano raggiunto, a loro volta, la costa e furono catturati laggiù. Gli altri due bombardieri, gravemente danneggiati, fecero altrettanti atterraggi di fortuna prima di arrivare all'aeroporto greco più vicino, andando entrambi perduti. (32)

Quello stesso 6 gennaio 1941 l'Alto comando dell'Esercito greco ordinò, dopo quel disastro, la fine di quella che sarebbe stata la propria ultima grande offensiva, essendo ormai stata raggiunta, tra l'altro, la parità numerica tra i due opposti schieramenti (33). Una cinquantina di analoghi obici da 155, risalenti alla Grande guerra, furono acquistati, pochi giorni dopo, negli Stati Uniti, ma arrivarono in Egitto, a bordo di navi mercantili inglesi, solo nell'aprile 1941 senza fare in tempo ad affluire in Grecia. Nuovi bombardamenti costieri italiani ebbero luogo, in seguito, il **9** e il **10** gennaio, contro Pikerasi, Kieparò, San Demetrio, Porto Palermo e Landalia.

Avendo Mussolini chiesto e, infine, accettato, il 4 dicembre 1940, l'aiuto tedesco, la guerra parallela nel Mediterraneo terminò, in pratica, all'inizio di gennaio con il completamento dello schieramento in Sicilia del X Corpo aereo della Luftwaffe, formato da circa 250 aerei da combattimento di ben maggiore resa bellica e addestramento superiore rispetto a quelli italiani.

Ferma restando la reciproca situazione delle Squadre da battaglia delle due Marine schierate nel Mediterraneo, il bilancio, a questo punto, della guerra al traffico in quel mare era il seguente:

- da un lato, tra l'agosto e il novembre 1940 i britannici avevano scortato 13 convogli nel Mediterraneo orientale, Malta inclusa, per un totale di 59 mercantili. Altre 3 motonavi avevano attraversato, a novembre, il Canale di Sicilia, due dirette in Egitto con un carico di automezzi per la Royal Air Force (consegnato, infine, a gennaio senza influire sulla campagna in corso, in quel momento, nel deserto ed esauritasi per metà febbraio) e una rimasta a Malta (34);

- tra il giugno e il dicembre 1940 la Regia Marina aveva fatto viaggiare tra l'Italia e la Libia 117 convogli per 244 navi-viaggio, trasportando laggiù 29.299 uomini (50 dei quali non erano arrivati a destinazione) e 304.467 tonnellate di materiali, 6.992 delle quali andate perdute, in mare o in seguito a offese aeree sui porti (35), a fronte di 8 attacchi di sommergibili e 3 di aerei. Le corrispettive cifre per l'Albania erano state: 568 convogli, 1.112 mercantili, 244.104 uomini (non arrivati 93) e 373.492 t, 70 delle quali andate perdute; 8 sommergibili avversari, tra i quali il francese *Narval*, erano stati affondati tra luglio e dicembre;
- nel periodo luglio-dicembre 1940 gli italiani avevano affondato, nel Mediterraneo e nel Mar Rosso, 81.043 tsl, danneggiandone almeno altre 96.831; 8 sommergibili della Regia Marina erano andati perduti in questi due teatri di operazione;

quanto al tonnellaggio globale dell'Asse, le 2.135.651 tsl italiane e tedesche (queste ultime ammontavano, a quella data, a 188.344 t) disponibili al 10 giugno 1940 erano salite al 31 dicembre 1940, nonostante la perdita, nel frattempo e per qualsiasi causa, di 173.629 t, a 2.205.988 tonnellate. Il traffico con l'Africa settentrionale richiedeva, allora e negli anni successivi, una media di 170.000 tsl mensili disponibili; quello con l'Albania si basò, a sua volta, sulla disponibilità di 490.000 t fino al termine della Guerra di Grecia per poi ridursi, dopo il giugno 1941, a 120.000 tsl nel 1942 e alla metà di quella cifra l'anno successivo (36). La guerra al tonnellaggio dell'asse nel Mediterraneo, pertanto, si stava rivelando inconcludente, mentre le importazioni del Regno Unito, dopo Punta Stilo e la mancata riapertura del traffico inglese transmediterraneo, erano scese dai 4,177 milioni di t registrati nel maggio 1940 a 2,547 milioni nel corso del dicembre dello stesso anno. (37) Una perdita secca del 60,9% destinata a peggiorare negli anni a venire. Il tempo, per la prima volta dall'epoca della Guerra della Lega d'Augusta del 1688, non lavorava più a favore di Londra.

NOTE

(1) <https://www.militaryimages.net/media/hms-hood-valiant-ark-royal.98707/>.

(2) Bruce Taylor, *The battlecruiser HMS Hood: an Illustrated Biography 1916-1941*, ed. Chatham, Londra 2014, pagina 205. Anthony J. Watts, *The Royal Navy, an Illustrated History*, ed. Arms and Armour Press, Londra 1995, pagina 153.

(3) John English, *Amazon to Ivanhoe*, ed. The World Ship Society, Kendal 1993, pagina 80. John English, *Grand Fleet Destroyers, Part I Flotilla Leaders and "V/W" Destroyers*, ed. The World Ship Society, Windsor 2015, pagina 27.

(4) Andrea Curami e Giancarlo Garelo, "L'Aviazione Ausiliaria per la Regia Marina tra le due guerre mondiali (1923-1940)", *Rivista Marittima*, Agosto-Settembre 1985. Il 15 giugno 1942, in condizioni migliori e con una catapulta Gagnotto ad aria compressa da 2.700 kg, l'incrociatore *Garibaldi* perse un Ro.43 appena catapultato; l'aereo si infilò in mare, al decollo, senza superstiti.

(5) In dettaglio: cacciatorpediniere *Hyperion*: 150 rounds, *Hero*: 170, *Havock*: 55, *Ilex*: 150. In più il *Sydney* tirò non meno di 1.300 colpi. Totale 2.038. Da parte italiana il *Bande Nere* sparò 432 proiettili, tra 152 e 100 mm, mentre il *Colleoni* poche decine. Date le condizioni del mare e la sempre modesta piattaforma di tiro tipica dei caccia al di sopra degli 8.000 metri, nessun colpo da 120 arrivò a segno. Royal Navy Staff History, *Battle Summary #2, Appendix E*.

(6) TNA ADM1/11178, pagina 62.

(7) Werner Stehr, "The Sinking of Bartolomeo Colleoni", 19 July 1940, *Warship*. N. 49, pagina 41.

(8) Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Documento in attesa di classificazione, "Verbale del Comitato degli Ammiragli, riunione pomeridiana dell'11-12-13 agosto 1925, Nuove costruzioni", pagina 41. "Si è detto anche che se le due macchine sono affiancate, e messe di poppa alle caldaie, un proiettile che colpisca i due collettori principali di dritta o di sinistra le inutilizza ambedue. Ma per far ciò ci vuole un proiettile intelligente, una vera combinazione, mentre normalmente è da prevedere che o è colpito un lato, o è colpito l'altro".

(9) Lettera all'autore di David K. Brown del 6 aprile 1994.

(10) TNA ADM 267/84 DNC HMAS *Sydney* Damage Report. Vale la pena di notare che il documento in questione è molto più sintetico e omette numerose informazioni contenute, invece, nel rapporto del 25 luglio 1940, Reference No. 8262/20 indirizzato dal comandante di quell'incrociatore a The Director of Naval Construction Department, Admiralty. La differenza tra le due versioni è a sua volta spiegata, in apertura, con la necessità di rispettare il Confidential Admiralty Fleet Order 2972/1939 emanato da Churchill in persona circa la necessità di far sì che "Good news was made to seem better; bad news was toned down, delayed or sometimes suppressed". David Reynolds, *In Command of History. Churchill fighting and Writing the Second World War*, Penguin Books, Londra, 2004, pagina 114.

(11) John English, *Amazon to Ivanhoe. British Standard Destroyers of the 1930s*, World Ship society, Kendal, 1993, pagina 113.

- (12) TNA ADM 199/255, 9 Sept. 1940.
- (13) G.M. Stephen, *British Warships Designs since 1906*, ed. Ian Allan, Londra, 1985, pagina 53.
- (14) Neil McCart, *Three Ark Royals 1938-1999*, ed. Fan Publications, Cheltenham 1999, pagina 34.
- (15) Admiralty, *War At Sea. Preliminary Narrative*, pagina 117. Si tratta di un dattiloscritto del 1945 non pubblicato e oggi custodito nell'Imperial War Museum di Londra, Department of Printed Books.
- (16) ADM 199/255 16th August 1940.
- (17) Max Arthur, *The Navy 1939 To the Present Day*, ed. Coronet Books, Londra 1998, pagina 62.
- (18) L'ammiraglio Cunningham menti, in seguito, nelle proprie memorie, affermando di essere stato informato in quel momento in merito all'avvistamento di 5 corazzate italiane. Non solo l'Admiralty, *War At Sea. Preliminary Narrative* del 1945 riporta, testualmente, che «At 1815/31, an enemy battle fleet (2 battleships, 7 cruisers, 8 destroyers)», ma la versione del vecchio comandante della Mediterranean Fleet era basata su un volume del 1949 del comandante Marc'Antonio Bragadin, *Che ha fatto la Marina ?*, il quale scrisse, sbagliando, che il 31 agosto erano uscite tutte e 5 le corazzate in quel momento in servizio. In realtà quello era l'ordine di operazione, ma solo 4 navi da battaglia erano salpate quel giorno da Taranto perché il Cesare aveva subito un'avaria e poté prendere il mare solo il 1° settembre.
- (19) Ross Gillett, *Australian & New Zealand warships, 1914-1945*, ed. Doubleday, Londra 1983.
- (20) Jack S. Harker, *Well Done Leander*, ed. Collins, Londra 1971, pagina 78.
- (21) T.P.A. *The Red Sea*, Naval Review, 30 November 1942, pagina 245. TNA, O.B. 3001 (42), Progress in Naval Gunnery, 1942, pagina 7.
- (22) TNA ADM 199/2068.
- (23) TNA ADM 199/385, 18th Cruiser Squadron War Diary 1.3.1940–31.12.1940, pagine 150-154.
- (24) TNA ADM 234/440, *Review of Damage to His Majesty's Ships 3rd September 1939 to 2nd September 1940*, pagina 6.
- (25) Roger Keyes, *Guerra anfibia e operazioni combinate*, Danesi, Roma 1950, pagina 131.
- (26) Bianca Ceva, *5 anni di storia italiana*, Edizioni di Comunità, Roma, 1964
- (27) <https://www.navy.gov.au/HMASVampire>; A. Cecil Hampshire, *Armed with Stings*, New EnglishLibrary, Londra, 1976, pagina 112.
- (28) A. Cecil Hampshire, *Armed with ...*, pagina 113.
- (29) Come scrisse il marinaio del Warspite Bernard Hallas: « ... splinters hit the Barham and our ship but no serious damage had been done». (<http://www.bbc.co.uk/ww2peopleswar/stories/322a4134232.shtml>).
- (30) *The Royal Navy and the Mediterranean, vol. II*, ed. Frank Cass, Londra 2002, pagina 58. J.L.S. Coulter, *The Royal Naval Medical Service*, Volume II, HMSO, Londra, 1956, pagina 382.
- (31) ADM 255 Jan. 6th 1941.
- (32) Christopher Shore e Brian Cull, con Nicola Malizia, *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940-41*, Grub Street, Londra, 1987, pagine 64 e 65.
- (33) Alexandre I. Despotopoulos, *La guerre gréco-italienne et gréco-allemande*, Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale et des conflits contemporains, 34e Année, No. 136, Octobre 1984, pagina 19.
- (34) Admiralty, *War At Sea. Preliminary Narrative*, pagine 212 e 215.
- (35) Principio, questo, delle perdite sia nel corso della navigazione sia in porto, che varrà per tutti i capitoli successivi. *Rivista Marittima*, marzo 1948, pagina 436.
- (36) Ufficio Storico della Marina Militare, *Dati statistici*, Roma 1972.
- (37) Kevin Smith, *Conflict over Convoys*, Cambridge, 1996, pagina 249.

L'azione di Capo Spada attraverso una documentazione inedita

Grazie alla cortesia dell'Ambasciatore Paolo Casardi, e a integrazione e conferma dei nuovi elementi circa quella vicenda proposti in questo Supplemento, proponiamo le seguenti fotografie tratte dall'album personale dell'Ambasciatore, noto collaboratore della Rivista Marittima, cui vanno la gratitudine nostra e dei lettori per questa documentazione inconfutabile e di prima mano. Le fotografie, infatti, come hanno insegnato Aldo Fraccaroli e il comandante Erminio Bagnasco, sono documenti, non riempitivi, e vanno trattati come tali, inserendoli nel corretto contesto e commentando adeguatamente ciò che è.



Mattina del 19 luglio 1940 al largo di Capo Spada. Ore 6.20 circa. L'incrociatore *COLLEONI* visto dal *BANDE NERE*, nave ammiraglia della II Divisione agli ordini dell'ammiraglio Ferdinando Casardi. Le unità italiane stanno aumentando la velocità nel corso dell'inseguimento dei cacciatorpediniere inglesi appena avvistati.

Tiro, corto e alla massima elevazione, dei cacciatorpediniere inglesi contro il *BANDE NERE*.



H 7.30 La prima salva da 152 dell'incrociatore *SYDNEY* e, a dritta, quella da 120 mm dei due pezzi prodieri del cacciatorpediniere *HAVOCK*, il quale precedeva quell'unità maggiore. Gli inglesi giudicarono, correttamente, il proprio tiro iniziale come corto.

Nuove salve corte del *SYDNEY*. Il tiro è raggruppato ed eseguito facendo subito fuoco celere sparando fiancate senza dar corso alla fase di aggiustamento scalare per aggiustare la distanza con le salve in volo, come pure era previsto dalle norme britanniche, ma cerca, semplicemente e secondo la migliore tradizione inglese - di sparare il maggior numero di colpi con la massima celerità alla "palla fai tu". La relazione di tiro della nave australiana parla di una media di 6 colpi per salva pur avendo, in quel momento, in campo tutte e quattro le proprie torri binate, a causa di diversi colpi falliti e di avarie varie alle norie e ai cannoni. Non mancarono neppure, sempre secondo il medesimo rapporto, dei colpi anomali.



L'azione di Capo Spada attraverso una documentazione inedita



Prosegue il tiro, corretto in cursore sin dall'inizio, del *SYDNEY*. Le navi australiana e inglese usavano come riferimento il vistoso fumo emesso dalle due navi italiane. Le loro vampe erano tutto quello che si vedeva da parte italiana.

Poco dopo le 7.35. Il tiro, molto più lento, dell'*HAVOCK* è centrato ora sia in alzo sia in cursore, con un colpo che cade a pochi metri dalla plancia dell'incrociatore italiano. I proiettili, come si vede dalla piccola colonna d'acqua priva di residui neri, non sono esplosi, cosa questa molto comune per il munizionamento inglese da 152, 133 e 120 mm quando quei cannoni tiravano alla massima elevazione. Gli italiani avevano notato sin da Punta Stilo questo problema del munizionamento avversario guardandosi bene, naturalmente, dal far trapelare sulla stampa questa notizia. Da parte loro i direttori del tiro britannici continuarono a lamentarsi per anni in merito al fatto che quando sparavano alla massima distanza, le colonne d'acqua non erano visibili, fatto questo che ostacolava o rendeva addirittura impossibile la direzione del tiro.



Un proiettile (non da 152, come si è sempre detto, ma da 120) colpisce il *BANDE NERE* ed esplode senza compromettere l'efficienza della nave, protetta da corazzette paraschegge da 23 mm.

Il *COLLEONI* visto dal *BANDE NERE* dopo l'accostata mentre la IV Divisione dirige verso sud in acque libere. Le navi italiane fanno fumo dal fumaiolo. Il *SYDNEY* ha sopravanzato l'*HAVOCK*, il quale tira ora contro il *COLLEONI* per non incrociare i piani di tiro. Il tiro avversario è dapprima corto, specialmente quello del *SYDNEY*, poi, dopo che la cortina ha preso consistenza nel giro di qualche minuto, appare lungo mentre il fuoco dell'*HAVOCK* è, adesso, scursonato come evidenza la colonna d'acqua tra il *BANDE NERE* e il *COLLEONI*.



L'azione di Capo Spada attraverso una documentazione inedita



L'*HAVOCK*, già danneggiato e rapidamente scaduto, non spara più. Il tiro del *SYDNEY* si concentra a questo punto, con tutte e quattro le torri, sul *COLLEONI*. I due incrociatori italiani navigano a vista con rotte parallele. Il *COLLEONI* è colpito in plancia. Il proietto incendia una riservetta da 40/39. E' evidente che la salva era corta, ed essendo molto raggruppata, quello che si è abbattuto sul torrione è stato un colpo fortunato. Il *COLLEONI* sta ancora camminando e il *BANDE NERE* è tornato indietro per appoggiarlo sperando che l'incendio venga domato.

Il *COLLEONI* è colpito nel condotto comune del vapore.



Il *SYDNEY* ha messo la prora sul *BANDE NERE* tirando ora con le sole due torri prodiera contro quest'ultima nave. Sono arrivati quattro cacciatorpediniere, i quali aprono un tiro di concentrazione contro il *COLLEONI*. Si notino le colonne d'acqua sparse qua e là. Come la definiva l'ammiraglio Cavagnari, quest'ultima forma di fuoco: "E' una bella confusione".

La prova, vista dall'altra parte, cioè inglese, del tiro - corto - e non efficace dei cacciatorpediniere inglesi contro il *COLLEONI*.



L'azione di Capo Spada attraverso una documentazione inedita



Il **COLLEONI**, immobilizzato, visto dal CT inglese **ILEX**. Il primo siluro ha già colpito e asportato il dritto di prora e l'equipaggio ha abbandonato la nave d'ordine del comandante. Prosegue, ora non più contrastato, l'incendio nel torrione. Non è ancora arrivato il terzo e ultimo proietto (un 120 tirato dai cacciatorpediniere) che colpirà l'unità a centro nave a meno di 1.400 metri di distanza senza provocare altri incendi. Gli impianti da 100/47 hanno cessato il fuoco, avendo esaurito le riserve, e sono stati brandeggiati in alto per confermare che la nave non è più in condizioni di combattere. L'equipaggio sarà raccolto in mare dalle siluranti britanniche, a parte alcuni marinai i quali raggiungeranno Creta. Sulla base delle loro informazioni Supermarina emanò immediate disposizioni, subito eseguite, volte a rimuovere da bordo delle navi la vernice, risultata infiammabile, oltre ai restanti oggetti, in primo luogo di legno, che potevano favorire combustioni e schegge.

Il **COLLEONI** visto dal cacciatorpediniere **HYPERRION**, il quale sta per lanciare un ultimo siluro. La bandiera, come riporta la relazione di quell'unità sottile, è osservata ancora a picco.



Il siluro colpisce il **COLLEONI** a centronave.

20 luglio 1940. Bengasi, La traslazione a bordo della Nave Ospedale **CALIFORNIA** degli 8 caduti del **BANDE NERE**.



CAPITOLO VI

L'intervento tedesco



Uomini e materiali del Regio Esercito trasportati oltremare (g.c. ANMI).

Il 10 gennaio 1941, nel corso di una nuova operazione di rifornimento di Malta denominata Operazione Excess e di Creta (mediante, rispettivamente, 1 e 3 mercantili) con provenienza da Gibilterra, una formazione britannica composta da 3 incrociatori e 5 cacciatorpediniere di scorta al convoglio fu attaccata, a sud-est di Pantelleria e a giorno fatto, dalle torpediniere *Vega* e *Circe*. Nel corso dell'azione il *Vega* fu affondato e l'altra torpediniere lamentò danni da schegge al pari dell'incrociatore *Bonaventure* e del cacciatorpediniere *Jaguar* mentre il cacciatorpediniere *Gallant* finì, nel corso dell'accostata in fuori del convoglio, su una mina (i britannici pensarono, all'inizio che si fosse trattato di un siluro lanciato da quelle torpediniere). I danni furono tali che, per quanto fosse stato rimorchiato a Malta, non tornò più in servizio.

Seguirono dapprima l'azione di 3 Junkers Ju 87 (i cosiddetti Stuka) italiani i quali provocarono, con un *near miss*, danni minori all'opera viva dell'incrociatore *Southampton* e poi un attacco generale a opera dei bombardieri in picchiata tedeschi e italiani, dei grossi bimotori Heinkel He 111 germanici da bombardamento orizzontale e degli aerosiluranti Savoia-Marchetti S.M.79, contro la Mediterranean Fleet. La portaerei *Illustrious* incassò 7 bombe, una delle quali italiana, con danni talmente gravi da richiedere un ciclo di riparazioni dapprima a Malta e poi negli Stati Uniti, per un totale di 10 mesi e mezzo di lavori. Le navi da battaglia *Warspite* e *Valiant* registrarono a loro volta danni minori da *near miss*. Il giorno dopo i bombardieri in picchiata tedeschi affondarono il *Southampton* e danneggiarono il gemello *Gloucester* (un mese di lavori). Al ritorno ad Alessandria l'ammiraglio Cunningham attribuì la colpa di quanto era accaduto alla mancanza di disciplina di fuoco antiaerei dei suoi marinai (1).

L'uscita, per le ore 4 del mattino dell'11 gennaio, degli incrociatori pesanti della III Divisione da Messina e delle navi da battaglia *Vittorio Veneto* e *Doria* dalla Spezia dove erano arrivate il 9 (in seguito a un breve abbandono del porto di Napoli causato da un bombardamento aereo notturno inglese che aveva provocato, l'8 gennaio, danni minori al *Cesare*) in attesa del potenziamento del numero dei nebbiogeni che proteggevano il capoluogo partenopeo, fu ordinata da Mussolini in persona, ma si tradusse, come già era avvenuto il 7 settembre 1940, in un inutile consumo di nafta, in quanto non esisteva la possibilità materiale di intercettare in tempo le navi inglesi a sud di Malta (a nord di quell'isola le acque erano giudicate troppo fittamente minate dai britannici). Le navi italiane rientrarono, alla fine, alle rispettive basi poche ore dopo.

Le vicende di quei due giorni convinsero inoltre Londra ad abbandonare la, da tempo prevista invasione di Pantelleria (fissata nel dicembre 1940 per la fine del mese successivo) e a inviare in Egitto lungo l'assai meno pericolosa rotta del Capo la brigata dei commando prevista per quell'attacco assieme alle navi per operazioni anfibe *Glengyle*, *Glenearn* e *Glenroy*. Quella forza navale specializzata

avrebbe dovuto essere utilizzata per uno sbarco a Rodi. I due mesi di ritardo imposti dal quel lungo periplo si sarebbero tuttavia rivelati decisivi per l'intera strategia britannica della primavera 1941.

La **notte tra il 20 e il 21 gennaio** Tobruch, sotto assedio a opera di inglesi e australiani dal 7 di quello stesso mese, fu bombardata, con tiro indiretto, dal mare. Le navi britanniche (3 cannoniere e 3 cacciatorpediniere guidati dal monitore *Terror*) tirarono da dietro il promontorio della baia e non fu pertanto possibile controbatterle da parte del vecchio incrociatore corazzato *San Giorgio*. In quella stessa occasione il cacciatorpediniere australiano *Vampire* affondò, la notte tra il 21 e il 22 gennaio, il motoveliero italiano *Diego*, sorpreso in mare. Il fuoco inglese risultò, peraltro, mal diretto, anche a causa dell'usura dei cannoni del *Terror*, tanto che i colpi caddero oltre la cinta fortificata finendo tra le postazioni australiane. Investita quello stesso giorno da terra, la piazzaforte cessò la resistenza il 23. Il *San Giorgio* si autoaffondò.

Il **25 gennaio** la Regia Marina tornò a bombardare l'ala a mare dell'Esercito greco battendo, il pomeriggio di quel giorno, le località di Pikerasi, Kieparò, San Demetrio, Porto Palermo e Landalia mediante caccia e torpediniere permettendo, in tal modo, al Regio Esercito di riconquistare tutto il terreno perduto (7 chilometri) nel corso della settimana precedente.

La sera del **30 gennaio** le torpediniere *Libra* e *Lupo*, libere ormai dai compiti strettamente difensivi ordinati dal precedente governatore del Dodecaneso De Vecchi, salparono da Lero per intercettare un convoglio avvistato dalla ricognizione aerea. Era la prima volta, dall'inizio del conflitto, che la luna nuova e il passaggio a portata tattica di una formazione avversaria coincidevano, anche se il tempo si stava rapidamente guastando proprio in quelle stesse ore. Il 31 il *Lupo* avvistò e attaccò il nemico, all'altezza di Capo Sidero, lanciando i due siluri di dritta da 600 metri e centrando, con un'arma, la cisterna inglese *Desmoulea*, da 8.120 t. La nave si incendiò e fu subito abbandonata dall'equipaggio. Due ore dopo venne presa a rimorchio dal cacciatorpediniere *Dainty* e portata a Suda. Ricondotta in Egitto rimase inutilizzata laggiù fino alla fine della guerra. I britannici non si accorsero di nulla, salvo scatenare dopo il siluramento una vivacissima e disordinata reazione a posteriori che non arrecò alcun danno alle unità italiane, tosto allontanatesi e rientrate a Lero. In seguito gli inglesi tornarono a percorrere, per i propri non numerosi convogli diretti da e per la Grecia, la solita rotta che passava attraverso il Canale di Cerigo, giudicata più lunga, ma maggiormente sicura.

Nel frattempo l'offensiva britannica in Libia si era esaurita, per il 9 febbraio, nella regione della Sirte. Il comandante inglese della Western Desert Force, generale sir Richard O'Connor, aveva infatti appena chiesto, per poter avanzare fino a Tripoli, che gli fossero messe a disposizione tutte le risorse aeree, navali e terrestri disponibili nel Medio Oriente. Secondo il suo piano, redatto già a gennaio, il primo atto della nuova operazione avrebbe dovuto consistere in uno sbarco a Tripoli da parte di un gruppo di brigate britannico (in pratica l'equivalente di una Divisione binaria italiana) destinato a rappresentare l'elemento decisivo dell'intero programma, visto che a O'Connor non erano rimasti, tra tutto, che una cinquantina di mezzi, tra blindati e corazzati. Questo programma fu però respinto immediatamente da Londra, non fosse altro per il fatto che le 3 grosse *Landing Ships Infantry*, *Glen-gyle*, *Glenearn* e *Glenroy*, necessarie per quest'operazione erano salpate, come abbiamo visto, il 31 gennaio 1941 alla volta dell'Egitto prendendo la lunga rotta del Capo, data l'impossibilità di forzare il Canale di Sicilia. Quel convoglio arrivò, infine, a Suez soltanto il 7 marzo. Quanto allo sbarco a Rodi, previsto il 10 febbraio 1941 dall'ammiraglio Cunningham per i primi di aprile, fu poi rinviato, il 10 marzo, alla fine del mese successivo a causa dell'ostinata resistenza italiana nell'oasi di Giarabub, una posizione in mezzo al deserto che tratteneva laggiù una brigata australiana giudicata indispensabile per quell'operazione anfibia. Giarabub cadde solo il 21 marzo 1941 e il 24 marzo, mentre gli australiani erano ancora in corso di trasferimento alla volta di Alessandria, l'intero piano britannico per il Medio Oriente andò definitivamente all'aria in seguito all'inizio della prima, inaspettata offensiva di Rommel, fatto questo che costrinse il comando inglese del Cairo a trasferire d'urgenza, dalla Palestina al confine

libico-egiziano, anche le altre brigate della 9^a Divisione australiana destinata, originariamente, a mettere piede a Rodi assieme ai commando giunti dal Regno Unito.

In realtà Londra, dopo l'esaurimento ai primi di gennaio della grande offensiva greca lanciata contro Valona, aveva già deciso, nel corso di quello stesso primo mese dell'anno, di puntellare il governo ellenico inviando laggiù un primo corpo d'armata anglosassone destinato a essere seguito, poco dopo, da un secondo passando, di conseguenza, alla difensiva in Libia dopo gli insperati successi riportati in Cirenaica. Si trattava, in effetti, di una scelta politica e strategica. Il vero problema di Atene era rappresentato, invero, dalle munizioni. L'Esercito greco era entrato in guerra con una riserva di 1.350.000 proietti d'artiglieria di tutti i calibri che era andata progressivamente esaurendosi, data l'impossibilità di fabbricarli in Grecia (2). Né i britannici potevano supplire più di tanto. I due mercantili arrivati in gennaio dalla Gran Bretagna trasportavano, infatti, solo materiali d'equipaggiamento (elmetti, scarponi, coperte ecc.) per il corpo d'armata ellenico, formato da riservisti, in corso di costituzione lungo il confine bulgaro dopo che l'intero Esercito greco era stato impiegato, da novembre, contro gli italiani. I successivi, primi rifornimenti in termini di munizioni giunti dalla Gran Bretagna nel marzo 1941 passando da Suez ammontavano — a loro volta — a soli 40.000 proietti da 75 mm acquistati negli Stati Uniti l'estate dell'anno precedente. Seguirono, a marzo, altri 18.000 analoghi proietti italiani dello stesso calibro catturati in Africa settentrionale, oltre «ad alcune centinaia di tonnellate» di esplosivi da lancio e da scoppio provenienti dal Regno Unito e destinati alla ricarica di non più di 150.000 granate. Per la fine del gennaio 1941, però, era rimasto ai greci un totale di colpi d'artiglieria pari a meno di 30 giorni. Di conseguenza il governo ellenico si vide costretto a chiedere d'urgenza a Londra la fornitura di 5.440.000 proietti, poi ridotti, il 2 aprile 1941, a soli 700.000 colpi, giudicati peraltro indispensabili «per l'ultima battaglia». Proprio l'entità, materialmente impossibile per l'industria inglese del tempo (3), di questi rifornimenti indusse gli inglesi a sospettare la presenza, nei ranghi dell'esecutivo ellenico, di un'ormai diffusa volontà di resa o, quantomeno, di un armistizio auspice la Germania (effettivamente molto attiva, ormai da mesi, in questo senso), in vista di un'occupazione concordata, e più o meno indolore, dei punti strategici dell'Ellade da parte della Wehrmacht sullo stile di quello che era già accaduto alla Finlandia nel marzo 1940. In mancanza di aiuti materiali, gli inglesi potevano però inviare soltanto truppe (non destinate, comunque, ad affluire, in ogni caso, in linea contro gli italiani) allo scopo di rafforzare la tenuta del governo del nuovo presidente del consiglio Alexandros Korizis, succeduto al dittatore Ioannis Metaxas, scomparso il 29 gennaio 1941. Lo scopo era quello di controbattere le profferte tedesche volte ad arrivare a una «pace bianca» tra Atene e Roma lungo la linea di confine originaria, in cambio di un'effettiva neutralità ellenica garantita dalla supervisione di osservatori germanici, riattivando così il traffico dell'Asse attraverso i Dardanelli chiuso dal giugno 1940. Secondo la strategia elaborata a Londra nel gennaio 1941, la Grecia doveva, viceversa, continuare a resistere facendo da incudine in attesa che la classe dirigente jugoslava, nuovamente corteggiata da Londra dopo una precedente, analoga stagione di profferte esauritasi nella primavera 1940, accettasse finalmente di attaccare alle spalle lo schieramento del Gruppo d'Armata italiano in Albania risolvendo in tal modo, con un colpo di maglio a sorpresa, la partita mediterranea (4).

I medesimi problemi quantitativi, ossia di mancanza di risorse da parte inglese, affliggevano anche il potenziamento di Malta come base offensiva diretta contro il traffico avversario. Nell'agosto 1940 l'ammiraglio Cunningham aveva, infatti, messo in preventivo l'invio, entro l'aprile 1941, di 400.000 t di rifornimenti, per mettere quell'isola in condizione di agire. Per il maggio 1941, tuttavia, era arrivato a destinazione meno di un quarto di quella cifra (5).

Il **9 febbraio** ebbe luogo il bombardamento di Genova da parte della Forza H di Gibilterra (navi di linea *Renown* e *Malaya* in compagnia della portaerei *Ark Royal*, dell'incrociatore *Sheffield* e di 8 cacciatorpediniere). La fitta nebbia che coprì l'avvicinamento delle navi inglesi ostacolò altresì il loro tiro, oltre a quello delle batterie e dei pontoni armati italiani (uno dei quali dotato di 2 cannoni da

381 mm) posti a difesa di quel porto. Alla fine, una volta che si prescinda dalle vittime civili e dai danni, presto riparati, subiti da alcuni mercantili, la sola vittima di quell'azione fu il pontone-nave scuola marinaretti *Garaventa*. Gli effetti morali dell'attacco inglese furono gestiti abilmente dalle autorità liguri all'insegna del *business as usual* (già sfoggiato da mesi dai britannici a casa propria sotto le bombe della Luftwaffe), spingendosi fino ad autorizzare il normale svolgimento dell'atteso incontro di calcio, quel pomeriggio, tra le formazioni del Genoa e dell'Ambrosiana. La Squadra italiana (*Vittorio Veneto*, *Cesare* e *Doria* in compagnia della III Divisione) era uscita dalla Spezia la sera dell'8 febbraio allo scopo di respingere un eventuale sbarco in Sardegna o in Corsica da parte delle tre «Glen» ricordate in precedenza e che gli osservatori italiani avevano visto salpare, poco tempo prima, da Gibilterra. La storia della successiva, mancata intercettazione, al ritorno, della Forza H, transitata invisibile a meno di 30 miglia dalle navi italiane, è nota. La ricognizione aerea italiana non poté fornire le informazioni necessarie e l'ammiraglio Angelo Iachino, nuovo comandante, dal dicembre 1940, della Squadra da battaglia della Regia Marina, decise di non seguire le comunicazioni inviate inizialmente da Supermarina, puntando a uno scontro fuori dal banco di nebbia, poi non materializzatosi. Antonio Langiu, ufficiale addetto alla direzione del tiro nel torrione del *Cesare*, ha a sua volta ricordato, da testimone, che quel giorno la visibilità (nell'ordine dei 40.000 metri, in condizioni ottime, dal torrione di quella corazzata) era di soli 3-4.000 m, fatta salva una breve schiarita sui 12.000 m durata qualche minuto (6). In queste condizioni (e con il radar montato già da due anni a bordo dell'incrociatore inglese *Sheffield* che batteva fino a 10.000 m bersagli delle dimensioni di un incrociatore), uno scontro a bruciapelo avrebbe potuto risolversi in un disastro visto che a quelle distanze un attacco silurante inglese, oppure il tiro dei loro grossi calibri, sarebbero stati senz'altro fatali.

Tra il dicembre 1940 e il febbraio dell'anno successivo la Kriegsmarine chiese vanamente a Hitler di assumere il comando della Regia Marina sulle linee di quanto era avvenuto, nel 1914, con i turchi. I propositi tedeschi in questo senso furono, anzi, tanto avanzati da spingere lo Stato Maggiore navale tedesco a progettare il trasferimento, dal porto francese atlantico di Brest al Mediterraneo, forzando lo stretto di Gibilterra, dell'incrociatore pesante *Hipper* allo scopo di far vedere ai propri alleati meridionali come si faceva la guerra. Il piano fu messo in esecuzione, senza avvisare gli italiani, in occasione della puntata in Atlantico dell'*Hipper* iniziata l'11 febbraio 1941. Gli inglesi, però, erano a conoscenza di quel programma, tanto da far partire da Gibilterra, il 12 febbraio, la Forza H, formata per l'occasione dal *Renown* in compagnia dell'*Ark Royal*, dello *Sheffield* e di 5 cacciatorpediniere, nel tentativo di intercettare e distruggere quell'incrociatore, viceversa rientrato a Brest il 15 in seguito alle periodiche noie meccaniche che affliggevano il proprio apparato motore (7). Questa vicenda è, a sua volta, solo una delle tante, succedutesi tra il 1940 e il 1943, che non depongono a favore della riservatezza, se non dello stesso ambiente, dell'Ufficio dell'addetto navale tedesco a Roma e dell'Ufficio di collegamento della Marina germanica in Italia.

Quanto al traffico con la Libia, esso proseguì con regolarità, nel gennaio e febbraio 1941, trasferendo laggiù la Divisione corazzata italiana Ariete (armata, però, solo con carri leggeri del tipo L3) e la 5^a Divisione leggera tedesca, i cui primi reparti giunsero a Tripoli il 14 febbraio seguiti dalla Divisione motorizzata Trento. Si trattò di 51 convogli, tra andata e ritorno, che subirono 12 attacchi da sommergibili e 3 da aerei. Le perdite ammontarono a 277 uomini (in maggioranza salvati e riportati in Italia) non arrivati in Africa su 32.048 partiti e a 2.595 t di materiali, pari al 2 % su un totale spedito di 128.267 tonnellate. I tedeschi, tuttavia, erano talmente ossessionati dall'idea della padronanza inglese del Mediterraneo che pretesero e ottennero da Mussolini (dopo che Weichold era stato ammesso, quello stesso mese, nel salone di Supermarina, sia pur solo in qualità di osservatore) la protezione di quel traffico a opera degli incrociatori della Regia Marina, nonostante i vertici navali italiani avessero subito osservato che l'assenza di navi da guerra inglesi a Malta non giustificava una simile misura. Il risultato di questa pretesa psicologica (frutto della propaganda inglese e della per-



La conferenza navale italo-tedesca di Merano del 25 febbraio 1941 (da Storia Illustrata).

durante, profonda sfiducia germanica alimentata sia dall'addetto navale tedesco a Roma, sia dall'ammiraglio Weichold, peraltro in perfetta intesa con i vertici della Kriegsmarine) si tradusse nella perdita, il 25 febbraio, dell'incrociatore leggero *Diaz*, affondato dal sommergibile britannico *Upright*.

La **notte tra il 22 e il 23 febbraio**, dopo 2 precedenti uscite senza esito, tra il 3 dicembre 1940 e il 25 gennaio 1941, 3 cacciatorpediniere italiani usciti da Massaua avvistarono un convoglio avversario. Lo scontro non causò danni né da una parte, né dall'altra.

Nel corso dei due giorni successivi, un totale di 5 *near miss* messi a segno dai bombardieri tedeschi portò, per contro, alla perdita per allagamento, al largo della Cirenaica, del monitore *Terror*.

Il **25 febbraio**, 200 commando sbarcarono dai cacciatorpediniere *Hereward* e *Decoy* nella piccola isola di Castelrosso, nell'Egeo, allo scopo di occuparla per installare laggiù una base per le motosiluranti della Royal Navy di prossimo arrivo dalla Gran Bretagna. Mentre il piccolo presidio italiano della stazione di vedetta di quell'isola resisteva, la Regia Aeronautica reagì danneggiando, con 2 bombe, la cannoniera *Ladybird*. La sera arrivò la torpediniera *Lupo* con a bordo un plotone di marinai per effettuare un contro sbarco. La nave italiana bombardò in quell'occasione la stazione di vedetta, appena occupata dal nemico. Il **27 mattina** i cacciatorpediniere *Sella* e *Crispi* e le torpediniere *Lupo* e *Lince*, assieme ai MAS 541 e 546, misero a terra 250 soldati e 88 marinai guidati dall'ammiraglio Biancheri, comandante navale in Egeo, in persona. Gli inglesi, nel frattempo, avevano inviato laggiù mezza compagnia di fanti, ritirandoli però la sera. Il 28 i combattimenti a terra cessarono con la resa dei commando. Seguirono,

la **notte tra il 27 e il 28**, due brevi scontri notturni. Durante il primo, il cacciatorpediniere *Jaguar* lanciò tutti i suoi siluri, ovviamente senza risultati, contro due MAS. Subito dopo ci fu una breve fase di fuoco tra il *Crispi* e il *Jaguar*, quest'ultimo fu colpito da proietto di mitragliera da 40 mm mentre il *Crispi* lamentò un ferito, vittima di un colpo di mitragliera da 12,7 mm. Le due siluranti si allontanarono, subito dopo, nella notte. Poco dopo il MAS 546 lanciò, senza colpire, contro il *Jaguar* mentre questo procedeva a tutta velocità. Lo scacco inglese di Castelrosso fu assai sfruttato dalla propaganda italiana e definito dall'ammiraglio Cunningham una faccenda deplorabile ordinando, subito dopo, che: «*No communicate has or will be issued here*», salvo liquidare il comandante superiore in mare, il contrammiraglio Edward de Faye Renouf, come un: «*Poor man, he cracked in the middle of it*», rimuovendolo immediatamente dal comando e spedendolo sollecitamente in Patria.

Il mese successivo l'attività controcosta della Regia Marina ricominciò, la **notte tra il 2 e il 3 marzo**, con un attacco condotto dal caccia *Riboty* e dalla torpediniera *Andromeda* contro posizioni costiere elleniche situate presso Porto Palermo. Al ritorno, la mattina dopo il 3 marzo, la torpediniera *Andromeda* affondò due motovelieri armati ellenici. I bombardamenti dal mare della Regia Marina raggiunsero, infine, il culmine in occasione dell'attacco effettuato dall'VIII Divisione (incrociatori *Gaibaldi* e *Abruzzi*, scortati dai cacciatorpediniere *Da Recco* e *Pessagno* e dalle torpediniere *Altair* e *Aretusa*) il pomeriggio del **4 marzo**. In quell'occasione le navi italiane batterono, scendendo fino a 3.500 m di distanza, le località di Pikerasi e Borsh e il ponte di Dorshit, giudicato un obiettivo di rilevanza strategica che era necessario interrompere a tutti i costi dopo che l'aviazione, durante le settimane precedenti, non era riuscita a distruggerlo. A un quarto d'ora dall'inizio del fuoco da parte dei due incrociatori, una dozzina di bombardieri Blenheim della RAF, scortati da 10 caccia Hurricane e da 17 Gladiator, attaccarono le navi italiane sganciando senza esito le loro bombe da 3.500 m di quota. La scorta aerea italiana, assicurata da 15 caccia FIAT G 50, reagì subito dopo e secondo le versioni confrontate delle due parti, 2 Hurricane e 2 monomotori italiani furono abbattuti. Dopo il bombardamento aereo, le navi italiane ripresero il tiro portando, alla fine, a termine la propria missione distruggendo due arcate del ponte e rientrando, infine, a Brindisi senza subire ulteriori attacchi.

Il **14 marzo** 2 MAS avvistarono, nottetempo, nel Canale di Caso, altrettanti cacciatorpediniere britannici. Individuate prima di potersi portare nel cerchio di lancio, le due unità veloci costiere furono oggetto, senza conseguenze, del tiro del *Nubian*. Il pomeriggio del 25 marzo, dopo tre mesi di preparazione, i cacciatorpediniere *Sella* e *Crispi* trasportarono a sei miglia della baia di Suda 6 barchini esplosivi del tipo MTM. L'azione, notissima in letteratura, ebbe luogo **all'alba del 26 marzo** causando la messa fuori combattimento dell'incrociatore pesante *York*, colpito da 2 MTM e il grave danneggiamento della cisterna *Pericles* da 8.234 t, andata successivamente perduta durante il rimorchio.

Anche le vicende della puntata effettuata dalla Squadra italiana contro il traffico avversario tra l'Egitto e la Grecia che furono all'origine delle vicende di Gauda e Matapan sono note.

Dal 4 marzo 1941 era iniziato il trasporto da Alessandria al Pireo del corpo di spedizione promesso da Londra e formato da truppe australiane, neozelandesi e britanniche. Quella nuova corrente di traffico triplicò, improvvisamente, il numero dei convogli diretti in Grecia. Allo scopo di guadagnare tempo, gli inglesi decisero di percorrere nuovamente la rotta, più breve rispetto a quella di Cerigo, che passava attraverso lo Stretto di Caso, percorrendolo di giorno allo scopo di evitare i mezzi insidiosi della Regia Marina. Il 6 marzo, però, i bombardieri italiani di base a Rodi causarono danni minori, con un *near miss*, all'incrociatore *Orion*, e per questo motivo quel convoglio e i successivi tornarono nuovamente a inoltrarsi nello Stretto di Cerigo. Questa scelta, tuttavia, espose i trasporti britannici agli attacchi, aerei e navali, provenienti dall'Italia, registrando ben presto perdite e danni. I tedeschi rinnovarono, a questo punto, le proprie pressioni su Mussolini affinché la Regia Marina agisse contro quella nuova corrente di traffico promettendo per l'occasione l'assistenza della Luftwaffe, tanto più che l'Aeronautica germanica aveva altresì dichiarato di aver silurato, il 16 marzo, 2 delle 3 corazzate

inglesi di base ad Alessandria. Questa notizia fu infine smentita, da parte tedesca, solo alle ore 18.17 del 26 marzo mediante un bollettino etichettato non urgente e indirizzato a Supermarina. Il 17 marzo la celebre organizzazione interforze di decrittazione inglese battezzata - dal cifrario di Nelson - ULTRA (e, impropriamente, chiamata anche *Ultra Secret*) mise in allarme l'ammiraglio Cunningham a causa di alcuni messaggi dell'Aeronautica tedesca. Seguirono, il 21 e il 25 marzo, altri due decrittati germanici mentre la puntata della Regia Marina, fissata inizialmente per il 24 marzo, veniva differita di due giorni su richiesta della Luftwaffe. D'altra parte l'assistenza dell'Aeronautica germanica per quella puntata offensiva era giudicata essenziale, tanto da spingere l'ammiraglio Sansonetti, comandante della III Divisione incrociatori, ad affermare con lieto animo, davanti ai suoi: «*Questa volta combatteremo all'ombra!*».

La notte tra il 25 e il 26 marzo i britannici catturarono a Creta, grazie a un falso radiofaro e a un aeroporto-civetta creato mesi addietro, un aereo da trasporto italiano diretto a Rodi con a bordo un messaggio cartaceo criptato con una macchina cifrante meccanica Enigma (ovvero il modello commerciale) passato nel dicembre 1936 dai tedeschi agli italiani e agli spagnoli in 10 esemplari e che era in dotazione, dal 1939, al solo Reparto Informazioni della Regia Marina. Quella macchina, letta con metodi crittografici dagli inglesi dal settembre 1940 in poi con ritardi nell'ordine delle 24 ore, data la bassa priorità ben presto attribuitale in Inghilterra, integrò il quadro della situazione spingendo l'Ammiragliato e Cunningham ad apprezzare, per il mezzogiorno del 26 e grazie anche a due ulteriori decrittati della Luftwaffe, che gli italiani intendessero scortare un convoglio diretto a Rodi. La Mediterranean Fleet, dopo aver opportunamente dirottato i mercantili propri e alleati in mare, uscì così da Alessandria, la sera del 27 marzo, con 3 navi da battaglia e una portaerei mentre una divisione di incrociatori faceva lo stesso dal Pireo. L'idea era quella di arrivare a uno scontro, se possibile e a un successivo attacco notturno da effettuare la notte tra il 28 e il 29 a opera dei cacciatorpediniere inglesi contro il convoglio italiano attraverso il passaggio obbligato del Canale di Caso. In cuor suo l'ammiraglio Cunningham pensava, senza farne mistero, che si sarebbe trattato dell'ennesima uscita



Acque di Gaudò, 28 marzo 1941. L'incrociatore inglese *GLOUCESTER* sotto il tiro italiano (collezione Cernuschi).

a vuoto, anche se l'avvistamento il pomeriggio del 27, da parte della propria ricognizione aerea, della III Divisione incrociatori uscita da Messina (ma non della corazzata *Vittorio Veneto* e delle altre due Divisioni di incrociatori avversari) lasciava adito a qualche speranza.

Dato questo programma, il Comandante in capo della Mediterranean Fleet assegnò alla Divisione incrociatori dell'ammiraglio Pridham-Wippell il compito di trovarsi, all'alba del 28 marzo, al largo di Gaudo per ombreggiare, se del caso, le forze navali avversarie tenendosi alla massima distanza possibile. Contemporaneamente lo stesso Cunningham, con le navi da battaglia *Warspite*, *Valiant* e *Barham* e la portaerei *Formidable*, si sarebbe mantenuto a circa 100 miglia di distanza, a Levante, in attesa del da farsi. Anche i decrittatori italiani del Reparto Informazioni lessero, però il 27 marzo, nel giro di un paio d'ore, alcuni messaggi avversari cifrati con il Naval Cypher No. 2, ovvero il principale codice navale della Marina britannica. In particolare, come riporta un documento «Segreto riservato personale» del 1942 redatto dall'Ufficio Statistica Operativa di Supermarina e intitolato *Danni inflitti al nemico: «Poiché dalle ricognizioni aeree non risultavano convogli in mare, Supermarina rinunciò alla puntata in Egeo dando ordine che dopo il tramonto il gruppo Zara convergesse verso il gruppo Vittorio Veneto allo scopo di assicurare una forte prevalenza di forze nella zona a sud di Creta contro un reparto di incrociatori inglesi che da intercettazioni R.T. risultava in mare»*.

Il 28 mattina, alle 06.35, un Ro.43 del *Vittorio Veneto* avvistò la Divisione incrociatori nemica (*Orion*, *Ajax*, *Perth* e *Gloucester* in compagnia di 4 cacciatorpediniere). L'ammiraglio Iachino, certo come era che i britannici, spinti dal proprio tanto vantato *Nelson's Touch*, si sarebbero gettati senz'altro addosso agli italiani, ordinò alla III Divisione dell'ammiraglio Luigi Sansonetti (*Trieste*, *Trento* e *Bolzano* con 3 caccia) di ritirarsi a bella posta allo scopo di permettere, in questo modo, di chiudere la Divisione avversaria in una morsa con, dall'altra parte, il *Vittorio Veneto* e, magari, anche un'altra Divisione di incrociatori italiani, in quel momento ancora distanti. Pridham-Wippell, però, dopo aver avvistato il nemico poco prima delle 8 del mattino, accostò in fuori e si allontanò a tutta forza a smentita delle supposizioni di Iachino. L'ammiraglio Sansonetti inseguì, per contro, il nemico aprendo il fuoco, alle ore 08.12, alla distanza di 23.000 m circa. Il tiro italiano fu definito «accurato» e schegge da 203 mm arrivarono sul *Gloucester*, nave serrafile, prima che le altre unità della Mediterranean Fleet fossero nascoste da una densa cortina fumogena. Data la velocità analoga, sui 31 nodi, delle due formazioni a causa del logorio delle turbine del *Trento*, le distanze non diminuirono. Le macchine del vecchio cacciatorpediniere australiano *Vendetta*, sottoposte a uno sforzo evidentemente troppo duro, andarono però in avaria e quella nave, lasciando dietro di sé un'enorme massa di fumo nero, si allontanò per conto proprio. Gli incrociatori italiani continuarono a tirare, di tanto in tanto e facendo fuoco celere quando il vento liberava, brevemente, la visuale, fino alle 08.55, causando altri danni da schegge all'*Ajax* e al *Perth* (8) e sparando, in tutto, appena 535 colpi (*Trieste* 132, *Trento* 214 e *Bolzano* 189). I britannici replicarono con solo 3 salve del *Gloucester*, tutte corte. A questo punto Sansonetti, in seguito agli ordini di Iachino, si diresse verso il *Vittorio Veneto* mentre Pridham-Wippell, mantenendosi fuori dalla portata dei cannoni da 203 italiani, tornava indietro per inseguire la III Divisione. Iachino concepì, a questo punto, una rinnovata manovra a tenaglia allo scopo di chiudere la Divisione incrociatori nemica tra sé e la III Divisione, mettendo così quest'ultima in condizione di sparare, finalmente, col favore del vento senza essere più ostacolata da una rinnovata cortina fumogena avversaria. In effetti, il *Vittorio Veneto* arrivò di sorpresa, alle 10.50, in vista del nemico e aprì il fuoco 6 minuti dopo da 23.000 m, ma l'errata stima della posizione e della velocità delle navi di Pridham-Wippell fatta in precedenza da un Ro 43 (e in base alla quale era stata decisa l'accostata, oltre l'orizzonte, della III Divisione) vanificò la manovra. La nave da battaglia italiana sparò dapprima contro l'unità di testa, l'*Orion*, danneggiandone l'opera viva con un *near miss* prima che quell'incrociatore fosse del tutto nascosto da una nuova cortina fumogena. La corazzata italiana passò poi a tirare, fino alle 11.18, contro il *Gloucester*, unica nave avversaria rimasta parzialmente visibile. Anche



28 marzo 1941. L'incrociatore inglese AJAX mentre fa fumo per proteggersi a Gaudo (g.c. Peter Cannon).

in questo caso la nave britannica fu raggiunta da alcune schegge. In totale si trattò di 94 proietti da 381 fino a quando la distanza, saltata ormai a 26.000 m e il totale occultamento del bersaglio da parte delle rinnovate cortine fumogene britanniche, non portarono alla fine dell'azione. Pochi minuti dopo 6 aerosiluranti decollati dalla *Formidable* attaccarono, senza esito, il *Vittorio Veneto*, ormai sulla rotta di rientro alla base. Nel frattempo Pri-dham-Wippell continuò a correre verso le corazzate inglesi, ricongiungendosi infine con esse alle 12.30. Nelle ore che seguirono, gli aerosiluranti britannici della portaerei e di base a Creta e i bombardieri orizzontali britannici, rinnovarono per 7 volte i propri attacchi contro le navi italiane silurando, alla fine, la corazzata, la cui velocità rimase però di 19 nodi, e — al tramonto — danneggiarono con un altro siluro dotato di acciarino magnetico l'incrociatore *Pola* immobilizzandolo.

L'ammiraglio Iachino (il quale ignorava la presenza in mare delle corazzate britanniche, non avvistate dalla ricognizione aerea e che non aveva sorvolato, quel giorno, neanche Alessandria) ordinò, a questo punto, all'ammiraglio Cattaneo, comandante della I Divisione (*Zara* e *Fiume* con i cacciatorpediniere *Alfieri*, caposquadriglia, *Carducci*, *Gio-berti* e *Oriani*) di soccorrere il *Pola*

prendendo quell'unità a rimorchio — come proposto via radio dal suo comandante — salvo abbandonarlo se, il giorno successivo, gli inglesi fossero apparsi in forze. Le navi britanniche individuarono però col radar, nell'oscurità della notte, il *Pola* immobilizzato. Le corazzate britanniche si apprestavano a tirare contro di esso quando dal torrione del *Warspite*, più alto di una dozzina di metri rispetto alle vedette degli incrociatori pesanti italiani, furono avvistati lo *Zara* e il *Fiume*. Dopo un affannoso cambio di bersaglio le due unità maggiori italiane furono improvvisamente illuminate, alle 22.29 della **notte del 28 marzo 1941**, dai proiettori avversari e colpite a bruciapelo (3.000 m circa) dalla prima salva delle navi di linea inglesi. L'unica reazione è verosimile sia stata quella di una superstite mitragliera binata da 37/54 dello *Zara*, la quale riuscì a piazzare una raffica sul torrione del *Barham*. Quella nave

di linea spese, a sua volta, subito i propri due proiettori e accostò in fuori (9). Subito dopo l'armamento di quell'impianto spostò il proprio tiro scaricando gli ultimi caricatori della riservetta sul *signal deck* della corazzata *Valiant* falciando il personale addetto ai proiettori e mancando, per sua buona fortuna, d'un soffio il Principe Filippo, futuro marito della regina Elisabetta, responsabile di quel reparto. Come raccontò, molti anni dopo, la stampa sulla base di quanto ricordato dal consorte della Regina Elisabetta: "He survived unscathed amid his shattered lights as enemy cannon shell ripped into his position ... The Duke later spoke of how he coped when his shipmates died or were wounded. "It was part of the fortunes of war," he said. "We didn't have counsellors rushing around every time somebody let off a gun, you know asking 'Are you all right – are you sure you don't have a ghastly problem?' You just got on with it". (10)

Questa circostanza, per quanto si tratti di un ben modesto episodio nel quadro di quella notte, non fu riportata nei resoconti propagandistici del tempo né in quelli postbellici — a loro volta prigionieri delle versioni del tempo di guerra — ed è, di per sé, tanto più curiosa in quanto Supermarina fu messa a parte di quest'episodio già il 17 aprile 1941 a cura dell'addetto navale italiano a Tokyo,

il quale aggiunse che in quella stessa occasione anche il *Warspite* aveva subito analoghi danni minori. Si trattava, in realtà, come abbiamo visto, del *Barham* e del *Valiant*, segno evidente che le notizie in parola erano, come già in precedenza, il frutto di un'osservazione a distanza da parte dell'addetto navale nipponico - la cui attività in questo senso era nota da mesi ai britannici, come ricordò lo stesso ammiraglio Cunningham nelle sue memorie, - o di suoi informatori.

Vale la pena di ricordare, a questo proposito, che tutte le altre notizie pervenute da quella fonte (e basate sui resoconti dell'addetto navale giapponese accreditato in Egitto) sono risultate, dopo la guerra, rigorosamente esatte. Subito dopo queste raffiche pressoché inutili e fortunate, il *Warspite* lanciò un allarme generale, avendo avvistato i cacciatorpediniere italiani che seguivano gli incrociatori in seguito



28 marzo 1941 *Near miss* da 381 caduto presso l'incrociatore *ORION* causando danni all'opera viva. (g.c. Peter Cannon).

alla decisione presa precedentemente in questo senso dell'ammiraglio Cattaneo. Si trattò di una scelta che potrebbe essere spiegata: o per via dell'ormai troppo scarsa autonomia residua dei caccia italiani, i quali avrebbero dovuto risalire la formazione con un dispendioso spunto di velocità per portarsi in testa alla formazione, oppure con la volontà di non sollevare comunque, procedendo a oltre le 16 miglia, baffi di prora che avrebbero tradito la I Divisione nella notte o, ancora, con la semplice scelta da parte dell'Ammiraglio di evitare che i caccia potessero intralciare la prevista, difficile e pericolosa manovra di rimorchio del *Pola* da parte del *Fiume* o, magari, nel timore di un altro caso di fuoco amico come quello che era avvenuto la notte sul 12 ottobre 1940. Sicuramente, comunque, uno scontro notturno con le corazzate inglesi non era dato per probabile nell'oscurità. Al massimo si sarebbero potuti incontrare i cacciatorpediniere britannici impegnati nelle ricerche notturne. La III Divisione, costretta come era a percorrere una rotta obbligata - una sorta di Butakoff - per rintracciare il *Pola* immobile e alla deriva nella notte, si trovò, tuttavia, in una posizione di luce sfavorevole rispetto ai pianeti bassi sull'orizzonte. Impostando, infatti, Patrasso, ovvero la località più vicina fra quelle a disposizione, è possibile calcolare che quella notte Giove tramontò per 291 (ovvero ovest nord ovest; alle spalle, cioè, della formazione italiana, ore alle 22.01 con buona luminosità. Marte e Venere erano tramontate molto prima. La luminosità causata al crepuscolo di Giove era così modesta, ma sufficiente per rischiarare leggermente la pozione di orizzonte interessata. La possibilità di avvistare per primi, in quanto più alti sul lare, eventuali cacciatorpediniere avversari era, in tal modo, compromessa.

Meno di un minuto dopo la prima salva di grosso calibro, le navi da battaglia aprirono il fuoco con le proprie batterie secondarie contro i caccia italiani che stavano sopraggiungendo, sia pure inquadrando, con le prime 2 fiancate da 152 mm del *Warspite*, il caccia inglese *Havock*. Gli inglesi, anzi, avvistarono i siluri italiani (in realtà ancora negli impianti trinati di quelle unità sottili), essendo i caccia avversari già nel cerchio di lancio. Il Comandante della squadriglia italiana, un illustre osservatore d'aereo tornato in mare in quell'occasione dopo oltre 2 anni a terra, accostò dapprima in fuori allo scopo di chiarire la situazione per poi andare all'attacco col siluro. Col senno di poi, come raccontò l'allora tenente di vascello Vito Sansonetti, uno degli ufficiali superstiti dell'*Alfieri*, il precedente comandante di quella stessa Squadriglia (giudicato da tutti uomo di grande esperienza) avrebbe potuto valutare sia la distanza dalle navi inglesi come inferiore ai 2.000 m, poiché le luci dei proiettori non sfrigoravano sia la loro rotta, avendo i britannici commesso l'errore di accendere 2 proiettori a bordo di ognuna delle loro unità maggiori.

Durante questa fase il cacciatorpediniere *Carducci* piazzò un proietto da 120 mm sulla controcarena di dritta del *Valiant*. La conferma di questa ulteriore, minore vicenda è data, ancora una volta, dallo sportivo Principe Consorte Filippo d'Edimburgo, il quale scrisse nel proprio diario da guardiamarina che: "*They found another eight-foot hole, narrow but deep, in the starboard torpedo protection bulges amidships*", ovvero "Hanno trovato un altro buco da due metri e mezzo, stretto, ma profondo, nella controcarena di dritta". (11) Dopo una prima riparazione provvisoria, il *Valiant* completò, più o meno, le riparazioni ad Alessandria legate a quel colpo a metà del maggio 1941 "*The ship was still refitting as the tragedy of Crete rushed to its close*").

Subito dopo il *Valiant* colpì a sua volta, alle 22.31, il *Carducci* alle macchine, immobilizzandolo nel giro di pochi minuti, mentre l'*Oriani* veniva danneggiato, un minuto dopo, da un proietto da 152 mm del *Barham*. Per le 22.32 le corazzate inglesi spensero i proiettori mentre i timoni rispondevano all'ordine impartito in precedenza di accostare in fuori di 90° per evitare l'atteso lancio dei siluri da parte dei caccia avversari. Le scie di quelle armi (in realtà inesistenti) furono addirittura avvistate da alcune unità britanniche. Infine, tra le 22.33 e le 22.35, il *Barham* tirò le proprie ultime salve di grosso e medio calibro contro l'*Alfieri*, già colpito in precedenza da un proietto che, però, non l'aveva immobilizzato, danneggiandolo gravemente. Quell'unità sottile affondò un quarto d'ora dopo al termine di un breve duello contro i cacciatorpediniere nemici durante il quale causò alcuni danni da schegge

(pur avendo tirato soltanto o due salve con il proprio impianto prodiero da 120 mm) al caccia austriaco *Stuart*, il quale giudicò la brevissima azione di fuoco italiana "... a fairly accurate heavy and accurate fire". (12)

Il legittimo silenzio inglese in merito a queste vicende non deve, a sua volta, né stupire né scandalizzare. I marinai inglesi avevano infatti ricevuto sin dal 1939 l'ordine: "... neither to discuss nor to relate our experiences, essentially for security and morale reasons". Anche le macchine fotografiche venivano sequestrate in queste occasioni e i rullini distrutti, fatti salvi i casi rarissimi, in cui il proprietario dell'apparecchio non facesse in tempo a nascondere la pellicola per poi svilupparla per conto proprio, beninteso a suo rischio e pericolo. L'Official Secrets Act del 23 novembre 1939, voluto da Churchill in persona nella propria qualità di Primo Lord dell'Ammiragliato, prevedeva, infatti, fino al massimo della pena di morte e vincolava, comunque, al segreto per tutta la vita il personale che era stato obbligato a sottoscrivere l'impegno in parola.

Il *Pola*, fine, testimone in lontananza dell'intera vicenda, fu silurato e affondato qualche tempo dopo dai caccia britannici dopo che l'equipaggio era stato raccolto. La confusione, dalle due parti, regnò sovrana quella notte, tanto che il primo messaggio trasmesso dalle corazzate inglesi, in corso di rapido allontanamento, comunicò a Londra che erano stati danneggiati due incrociatori pesanti e che si sperava in un loro successivo affondamento (13). Soltanto dopo questa sconfitta gli italiani appresero, tramite una decrittazione, che gli inglesi disponevano di radar navali imbarcati, notizia già nota ai tedeschi sin dalla fine del 1940, ma che non avevano ritenuto opportuno passare ai propri alleati al pari, del resto, della disponibilità sin dal 1938, da parte della Kriegsmarine, di analoghi apparati, più compatti rispetto ai troppo voluminosi e pesanti radar terrestri come quello mostrato in Germania agli italiani il 14 giugno 1940 e giudicato analogo, come prestazioni e caratteristiche, all'RDT completato e collaudato a Livorno nell'ottobre 1939 (14). D'altra parte lo stesso ordine del grande ammiraglio Raeder, emanato l'11 giugno 1940, di informare gli italiani in merito sia al radar, sia all'ecogoniometro sia, infine, ai siluri elettrici che la Regia Marina aveva cercato di acquistare nel 1939, era stato annacquato, per motivi prudenziali, dall'addetto navale a Roma, Löwisch (il quale aveva definito, sin dal febbraio 1940, l'Italia in generale "una palla al piede" per la Germania dando scontato che, proprio per questo motivo, la Gran Bretagna avrebbe fatto di tutto per "spingere l'Italia in guerra al nostro fianco" grazie all'arma del blocco navale) (15), col favore dei competenti ispettorati in Germania e delle imprese del Reich, le quali tendevano a tutelare i propri brevetti rispetto al loro sfruttamento sul mercato internazionale da parte di una nazione concorrente. Vale inoltre la pena di ricordare lo strano giudizio espresso a Berlino dall'ammiraglio Weichold in merito alla vicenda di Matapan. Una volta che si prescinda dalle consuete accuse di inefficienza, il capo dell'Ufficio di collegamento a Roma della Kriegsmarine concluse affermando che l'errore maggiore era stato quello di provocare l'affondamento dell'incrociatore *York*, fatto questo che era servito «ovviamente ad attrarre l'attenzione britannica nelle acque intorno a Creta» (16).

Il 30 marzo il cacciatorpediniere *Kandahar* intercettò, all'uscita del Mar Rosso, il mercantile tedesco *Bertram Rickmers*, subito autoaffondatosi.

Il 31 marzo, al largo della costa egiziana, il sommergibile *Ambra* lanciò in superficie tre siluri contro una formazione avversaria. Due colpirono e affondarono l'incrociatore britannico *Bonaventure*. Il battello, sottoposto a venti ore di caccia, riuscì a rientrare a Lero. Sempre il **31 marzo** l'incrociatore *Sheffield* e 4 cacciatorpediniere attaccarono davanti a Nemours, in Algeria, un convoglio francese formato da 6 mercantili scortati dal cacciatorpediniere *Le Siroco*. Le navi riuscirono a portarsi sotto la protezione di una batteria costiera e gli inglesi si allontanarono. Poco dopo un aereo francese causò danni da schegge, riparati in 5 giorni, allo *Sheffield*.

In quegli stessi giorni la partita in corso da ormai 3 mesi nei Balcani stava arrivando allo scacco matto. L'entrata in guerra dell'Italia e l'armistizio francese avevano definito a senso unico i rapporti



Il cacciatorpediniere *LAMPO* incagliato a Kerkennah dopo l'azione notturna del 16 aprile 1941. Fu in seguito recuperato tornando in servizio (g.c. Ammiraglio Sirio Pianigiani).

li a 10 giorni, della Jugoslavia, in concomitanza con l'inizio dell'attacco alla Grecia. Gli alleati della Germania: Italia e Ungheria, sarebbero stati della partita.

Il generale Simović si era mosso, a sua volta, a marzo nell'ambito del grande piano britannico ricordato in precedenza. Lo stesso Churchill non si peritò di ricordare, in termini singolarmente brutali, al nuovo dittatore jugoslavo quelli che erano i patti scrivendogli personalmente, il 4 aprile 1941: «(...



La torpediniera greca *PROUSSA*, affondata da bombardieri in picchiata italiani a Corfù il 4 aprile 1941. Fu in seguito recuperata e demolita a Fiume nel 1942 (g.c. Bruno Rasia).

commerciali tra l'Italia e la Jugoslavia. Ciò spinse il governo di Belgrado facente capo al reggente Principe Paolo a percorrere, sia pure con riluttanza, la via della collaborazione con l'Asse fino a sottoscrivere, il 25 marzo, l'adesione di quel paese al Patto tripartito e a continuare, per il futuro, la benevola neutralità di Belgrado (in corso sin dal giugno 1940) in cambio della promessa annessione di Salonico, essendo ormai la da tutti attesa invasione tedesca della Grecia una questione, al massimo, di poche settimane. Meno di due giorni dopo la firma del trattato, però, un colpo di Stato favorito dal SOE (*Special Operations Executive*) britannico consegnò agli inglesi il Reggente, subito spedito, per via aerea, in esilio in Kenya. Il potere passò, per contro, al generale dell'aeronautica jugoslava Dušan Simović, nuovo uomo forte del paese sotto l'egida, nominale, del nuovo Re Pietro II, dichiarato sveltamente *magiorenne* a soli 17 anni con un provvedimento *ad hoc*. L'ira di Hitler (confermatosi, per l'occasione, più austriaco che tedesco nei confronti dei vecchi nemici serbi) davanti a questi avvenimenti inattesi fu apocalittica. Nel giro di una mattinata venne pertanto decisa, a Berlino, l'invasione, di

) Non posso capire l'affermazione per cui voi stareste guadagnando tempo. L'unico disperato sforzo per poter vincere e salvarsi consiste nel conseguire una decisiva vittoria in Albania e nell'impadronirsi delle grandi quantità di materiali che in tal caso cadrebbero nelle vostre mani» (13).

A discolpa di Simović è peraltro opportuno aggiungere che i britannici gli avevano parlato per ben due volte di fila, il 1° e il 12 marzo 1941, dell'invio in Adriatico, in appoggio alla Jugoslavia, del grosso della Mediterranean Fleet a partire dalle 3 navi da battaglia e dalle 2 portaerei di base, in quel momento, ad Alessandria. Questa notizia, per quanto possa apparire oggi piuttosto peregrina, fu presa, non di meno, sul serio a Belgrado, tanto da spingere lo Stato Maggiore jugo-

slavo (tradizionalmente dominato dai serbi e di mentalità prettamente terrestre) non soltanto a rovesciare il proprio governo, ma addirittura a dare esecuzione, in vista dell'imminente pericolo di guerra con l'Asse, al proprio piano R-41, redatto e approvato tra il gennaio e il febbraio 1941. Si trattava di uno studio basato, oltre che sull'attesa offensiva jugoslava in Albania prendendo a rovescio lo schieramento italiano rivolto contro i greci, su una ritirata progressiva dell'intero Esercito jugoslavo fino a una quinta e ultima linea di resistenza tracciata sulla dorsale montuosa della Dalmazia in attesa dell'arrivo, (dato per sicuro in omaggio al solito *Nelson's Touch* della secolare propaganda londinese) della Marina britannica. Gli inglesi giudicavano a loro volta possibile attestarsi con le loro forze e quelle degli alleati balcanici (dopo l'avvenuta eliminazione del Gruppo d'armate italiane in Albania una volta che fosse stato stretto nella morsa greco-jugoslava) lungo una non meglio specificata linea «*ben a nord di Salonicco*», rinnovando così il fronte balcanico della Grande guerra (17).

Le prospettive di quest'«ultima carta» britannica, di per sé di carattere prevalentemente psicologico, stavano però svanendo rapidamente. Tanto per cominciare non c'era alcuna traccia di un imminente crollo morale italiano. Anzi, come osservò con non nascosta irritazione, il bollettino riservato dell'*intelligence* britannica destinato al Gabinetto di guerra di Londra: «*Secondo affidabili osservatori, molti italiani credono sul serio che il loro paese stia impegnando la potenza britannica per il semplice fatto che stanno ancora resistendo. Conseguentemente non sentono di aver perso la faccia in seguito all'aiuto tedesco per rifarsi, come sperano possa avvenire. E questa speranza è più forte dei sentimenti anti germanici, che certamente esistono*» (18).

Il soverchiante attacco tedesco alla Grecia e alla Jugoslavia scatenato il 6 aprile 1941 mediante 37 Divisioni e quasi 800 aerei, cambiò, infine, anche i termini militari della situazione e neppure le acque dolci furono risparmiate. La **notte tra l'8 e il 9 aprile** due diesel barche italiane, ciascuna armata con una mitragliera da 8 mm e alcuni fucili mitragliatori, fecero fallire due operazioni di sbarco jugoslave, una tentata sulla sponda settentrionale e l'altra su quella orientale del lago di Scutari. Il **9 aprile**, sul lago di Ocrida, quella stessa sezione di diesel barche della Regia Marina riuscì, viceversa, a scortare un piccolo convoglio e a sbarcare — grazie a un colpo di mano favorito dal maltempo — un plotone che occupò Ocrida favorendo la presa, il giorno successivo, di quella località da parte della Divisione Pinerolo. Essendo stata dotata, per l'occasione, dei necessari automezzi, trasportati attraverso il lago tramite un flusso incessante di maone, quella grande unità terrestre prese alle spalle, passando attraverso il territorio jugoslavo, lo schieramento ellenico in Albania, dando il tal modo il via, l'11 aprile, all'offensiva finale italiana contro l'Esercito greco, rivelatasi subito tanto travolgente da spingere già il giorno 12 il generale Joannes Pitsikas, comandante dell'armata di destra della fronte ellenica in Albania, a chiedere, sia pure senza successo, un armistizio immediato mentre aveva inizio la ritirata generale oltre il vecchio confine del 1940.

In quello stesso periodo si stava inoltre consumando l'attività italiana nel Mar Rosso. La flottiglia di cacciatorpediniere della Regia Marina di base a Massaua andò perduta, tra attacchi aerei e autoaffondamenti sulla costa araba, tra il 1° e l'8 aprile 1941. Si trattava di navi a ogni modo condannate, avendo ormai quasi esaurito le 20.000 t di nafta disponibili in Eritrea all'inizio del conflitto, oltre ai siluri. Il traffico lungo le coste di quella colonia e, mediante sambuchi, il contrabbando con lo Yemen continuò, a ogni modo, fino al giugno 1941.

Dopo un primo attacco, senza esito, condotto la **notte tra il 6 e il 7 aprile** da 2 vecchi MAS contro le navi da guerra e ausiliarie britanniche che si stavano radunando nell'ancoraggio di Ras Kuba a nord di quel porto in vista dell'attacco da terra contro Massaua, la **notte sull'8 aprile** il MAS 213 riuscì a colpire con un siluro l'incrociatore inglese *Capetown*. La nave, riparata l'anno successivo, fu adibita, per il seguito, a deposito. La **mattina dell'8** la torpediniera *Orsini* uscì in mare e batté l'ala a mare delle truppe francesi bloccandole fino al pomeriggio inoltrato. Attaccata da un biplano *Sworfish*, la torpediniera lo respinse senza danni. Massaua cadde, infine, per il mezzogiorno dell'8 dopo



Il cacciatorpediniere greco *LEON*, gravemente danneggiato da bombardieri italiani a Suda il 20 aprile 1941 e andato successivamente perduto (g.c. Paolo M. De Gaetano).

5 giorni di combattimenti. Le navi presenti nel porto si autoaffondarono e la base fu distrutta, tanto che dovette intervenire l'US Navy, l'anno dopo, per ripristinarla. La presenza ad Assab, debitamente pubblicizzata dagli italiani sulla stampa statunitense, di alcuni motoscafi armati di siluro permise, non di meno di continuare a mantenere il Mar Rosso chiuso al traffico mercantile americano nonostante le insistenti richieste inglesi di concorso statunitense per alimentare adeguatamente i rifornimenti diretti alle loro Forze armate in Egitto. Quanto alla speranza, tenacemente coltivata a Londra sin dal 1939, di arrivare comunque alla caduta politica del governo di Roma in seguito alla perdita dell'Africa orientale, il 22 maggio 1941 il Foreign Office era costretto ad osservare, con malinconia, che nonostante la resa, con l'onore delle armi, del Duca d'Aosta avvenuta tre giorni prima all'Amba Alagi: «*Ben lungi dal crollare, ora è probabile che l'Italia sia in condizioni di spirito migliori*» (19).

Il 10 aprile l'avviso *Hindustan* intercettò una lancia a motore con 13 tedeschi a bordo, diretti a Gedda e presi prigionieri dagli indiani.

In Cirenaica l'avanzata delle truppe italo-tedesche del generale Rommel procedeva, per contro, a tutta velocità arrivando, il 10 aprile, davanti a Tobruch. Quella piazzaforte sarebbe rimasta sotto assedio fino a dicembre. La Royal Navy effettuò a sua volta una serie di bombardamenti costieri **le notti sull'11, 12, 14, 15 e 16** aprile lungo la strada costiera che portava a quella località. Questi attacchi non causarono danni, a parte l'affondamento di un motoveliero davanti ad Apollonia durante l'ultima azione.

Tornando in Europa, nell'Albania settentrionale, nonostante le grosse preoccupazioni nutrite a Roma per la difesa di Scutari davanti all'attesa offensiva jugoslava, il generale Ugo Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale e Comandante Superiore in Albania, conscio com'era della delicatissima posizione politica dell'esecutivo a Roma dopo le sconfitte invernali, decise di mantenere a tutti i costi quella città, per quanto il rapporto di forze fosse nell'ordine di 5 Divisioni su 3 reggimenti jugoslave (Zetska, Kosovaska, Vardarska, Sumardisha e Bregalnica) contro 4 italiane su 2 reggimenti (Cen-

tauro, Messina e Marche, più un raggruppamento di cavalleria integrato da camicie nere e Guardia di Finanza).

In effetti, per quanto alcune colonne jugoslave fossero avanzate, tra il 6 e il 14 aprile, fino a 50 chilometri di profondità oltre il confine albanese, i ripetuti attacchi mossi contro le linee italiane non riuscirono, alla fine, a sfondare. Questo successo difensivo era stato conseguito anche in virtù di un riuscito inganno effettuato, tra il 12 e il 13 aprile, dal SIM, il Servizio Informazioni del Regio Esercito, inserendo nel traffico radio jugoslavo alcuni ordini e contrordini falsi, ma cifrati con la chiave corretta del giorno dei vari mittenti e destinatari con l'aggiunta, per amor di precisione, dell'opportuno «tocco» telegrafico, riprodotto con abilità dai marconisti italiani. Questo trucco ritardò, in effetti, non poco le mosse delle sempre troppo centralizzate Divisioni jugoslave (20). Il 15 aprile furono gli italiani a passare all'attacco contro il nuovo nemico slavo recuperando rapidamente il terreno perduto per poi puntare verso Ragusa e il Montenegro. Cettigne, capitale di quell'ex regno, fu raggiunta il 17 aprile e sempre quello stesso giorno, i primi elementi della Divisione Messina arrivarono, in tarda mattinata, a Ragusa e a Cattaro.

Nell'Albania meridionale, dopo l'avvio dell'avanzata finale italiana contro i greci, iniziata la notte tra il 12 e il 13 aprile 1941, le motovedette della Regia Guardia di Finanza *Marcomenni* e *Marras*, in compagnia dei similari motodragamine *Vigilante* e *Vedetta* e di una squadriglia di MAS effettuarono, il **14**, lungo la strada litoranea tra Porto Palermo e Himara, un bombardamento costiero tirando 200 colpi da 76 mm e interrompendo il movimento avversario. Impegnate poco dopo da una batteria campale, le motovedette la ridussero al silenzio al termine di una nuova, prolungata azione di fuoco. Sempre il **14** iniziarono le operazioni di sbarco italiane nelle isole della Dalmazia, proseguite, con poco o senza contrasto, fino al **22 aprile**.

Il 17 aprile avvenne il congiungimento tra le truppe italiane provenienti dalla Venezia Giulia, quelle entrate dall'Albania settentrionale e nel tardo pomeriggio di quello stesso giorno la piccola Marina jugoslava riunita a Cattaro si arrese all'ammiraglio Ettore Sportiello, comandante navale in Albania. Le navi, incluso il vecchio incrociatore protetto *Dalmacija* e 3 cacciatorpediniere (uno dei quali ai lavori) ammainarono a sera la propria bandiera, per poi issare, il 25 aprile, quella italiana. Sempre il 17, alle ore 21.00, l'Esercito jugoslavo si arrese con decorrenza dal giorno successivo.

Nel frattempo, una squadriglia di cacciatorpediniere inglesi, appena dotati di apparati radar giunti dal Regno Unito, era stata basata a Malta. Dopo alcune uscite a vuoto, le 4 unità britanniche attaccarono la **notte tra il 15 e il 16 aprile 1941**, grazie alle segnalazioni della loro ricognizione e alle osservazioni comunicategli da agenti francesi di vedetta in Tunisia, un convoglio italiano formato da 5 mercantili scortati da 3 cacciatorpediniere. Favoriti dalla scelta della posizione migliore e dalla sorpresa, le navi inglesi distrussero i mercantili e affondarono i cacciatorpediniere *Tarigo* e *Baleno* perdendo il *Mohawk*, mentre gli altri 3 caccia britannici subivano danni da schegge (21). La realtà di questi scontri, dove gli italiani, a detta dei britannici, avevano tutto (a partire dalle cariche anti-vampa, che invece mancavano agli inglesi, e di migliori proiettili illuminanti) fuorché la linea di mira, è quella riportata da questa testimonianza « (...) un'improvvisa doccia di illuminanti, avanti massimo e cortina nebbiogenica nel tentativo di riprendere fiato quando già i primi colpi giungono a bordo, illuminati a casaccio cercando di scoprire il nemico invisibile e inesorabile, un ritorno disperato attraverso la cortina cercando di lanciare i siluri e di impegnare i cannoni ancora efficienti in un fuoco brancolante quando un bengala fortunato illuminava uno scafo nemico, e così via, praticamente senza speranza fino all'immobilizzazione, l'incendio e l'affondamento» (23).

La **mattina del 20 aprile** le piccole unità italiane del bombardamento del 14 sbarcarono a Porto Edda (ovvero Santi Quaranta) un plotone rinforzato della Divisione Cuneo, poi raggiunto nel pomeriggio, via terra, dal resto di quella grande unità. Il 23 aprile il comando dell'armata ellenica dell'Epiro si arrese agli italiani, vanificando in tal modo il proprio precedente programma di «pace finlandese».

Seguì, **tra il 28 aprile e il 1° maggio**, l'occupazione, a opera dei marinai e dei paracadutisti italiani, delle Isole Jonie, non comprese nella resa del 23 aprile.

Quello stesso **giorno 20** fallì, invece, lo sbarco inglese, iniziato la notte precedente, di un piccolo battaglione di commando a Bardia. Un terzo degli uomini fu preso prigioniero dagli italiani.

La notte successiva (**21 aprile**) le 3 corazzate della Mediterranean Fleet, in compagnia di un incrociatore e 9 cacciatorpediniere, giunte senza essere state avvistate, grazie al maltempo, dalla ricognizione, bombardarono Tripoli. Due mercantili scarichi furono affondati mentre la torpediniera *Partenope*, che rispose al fuoco assieme alle altre siluranti presenti e alla locale batteria costiera di medio calibro, subì danni da schegge. Il caccia *Geniere* fu invece colpito da un proietto nel fumaiolo e il gemello *Aviere* da schegge. I danni alle installazioni portuali e militari furono, ancora una volta, nulli anche perché molti proietti da 381 non esplosero. La nave da battaglia *Valiant* registrò a sua volta danni minori allo scafo in seguito all'esplosione, sfogata in parte nell'aria, di una vecchia mina galleggiante del tipo Bollo alla deriva dopo che il cavo dell'ancora era stato tagliato dal dragaggio in corsa a opera dei cacciatorpediniere inglesi. (24) e il caccia *Janus* lamentò danni da schegge. L'ammiraglio Cunningham era stato costretto dalle pressioni di Churchill a effettuare quell'azione pur di poter respingere il suggerimento impartitogli di autoaffondare la nave da battaglia *Barham* e un vecchio incrociatore per imbottigliare Tripoli. Rientrato alla base, il comandante della Mediterranean Fleet chiese «*di non correre più tali rischi ingiustificati*» (25).

La **notte sul 23 aprile** i cacciatorpediniere di Malta intercettarono presso l'isola di Lampedusa l'incrociatore ausiliario *Egeo*, affondandolo dopo un lungo combattimento. Nonostante questi successi, il primo ministro Churchill, sempre alla ricerca della mitica «grande-battaglia-navale-decisiva» della letteratura, ribadì la propria contrarietà scrivendo all'Ammiragliato, dopo una delle periodiche, fallite ricerche di un convoglio italiano di quei giorni: «*Questo è un fallimento grave. Un altro convoglio mortale («deadly convoy») è passato. Abbiamo il diritto di chiederci perché la Marina non li ferma*» (26). Poiché i «convogli mortali» arrivati in Libia furono, in aprile, 25 su 26 all'andata e 21 su 22 al ritorno (nonostante complessivamente 16 attacchi, tra sommergibili e aerei) con una perdita del 4,9% degli uomini trasportati e dell'8% dei materiali, è evidente che le reazioni londinesi tradivano, legittimamente, un certo nervosismo. Per questo motivo, date l'aleatorietà delle ricerche notturne e la scorta che gli incrociatori della Regia Marina assicuravano al traffico con la Libia, l'Ammiragliato chiese a Cunningham, il 27 aprile, di inviare nel *Grand Harbour* di Malta anche una delle sue 3 navi da battaglia per poter conseguire, finalmente, il dominio del mar Ionio, sia pure a costo di affrontare «*gravi perdite in navi di linea, incrociatori e cacciatorpediniere*», visto che gli incrociatori e i caccia assegnati a Malta potevano assicurare, al massimo, solo una guerriglia navale priva di ricadute strategiche. Anche quest'idea, peraltro (a sua volta legata al solito concetto, dominante ovunque, in base al quale solo le corazzate potevano assicurare il Potere Marittimo) per quanto fosse stata suggerita dall'ormai evidente diminuzione delle incursioni aeree tedesche scatenate contro Malta a partire dal gennaio 1941, fu subito scartata da Cunningham con l'appoggio, sotterraneo, del primo lord del mare, ammiraglio sir Dudley Pound, sempre costretto — tra il 1939 e il 1943 — ad approvare in pubblico i geniali piani offensivi del proprio Primo ministro, salvo poi disinnescarli a porte chiuse (27).

Quello stesso 23 aprile la cannoniera inglese *Shoreham* intercettò davanti all'isola di Perim la nave mercantile tedesca *Oder*, subito autoaffondatasi. Il **27 aprile** ebbe poi luogo, davanti all'isola di Nocra, nel Mar Rosso, uno scontro, a dir poco singolare condotto, da entrambe le parti, a colpi di fucile mitragliatore e di pistola. Si trattò, infatti, di un duello tra la lancia a motore dell'incrociatore ausiliario *Ratnigiri* (filata a mare a causa dei fondali, troppo bassi per quella nave) e un sambuco a bordo del quale il federale del partito di Massaua e 5 elementi della sua segreteria cercavano di raggiungere la costa araba. Dopo un vivace scambio di colpi tra le due parti, il veliero, ormai sopravanzato, dovette alla fine arrendersi. La sua perdita e i danni subiti dall'imbarcazione indiana armata dai

britannici permisero, comunque, a un altro sambuco italiano, partito in seguito con a bordo la minuscola guarnigione dell'isola di Shumma, di raggiungere la salvezza, sfuggendo così alla prigionia.

Tra **il 29 e il 30 aprile** ebbe poi luogo una nuova azione notturna nel Canale di Caso avendo i britannici ripreso, nel corso della loro evacuazione dalla Grecia continentale a Creta (operazione condotta nottetempo nell'Egeo al di là del raggio di azione della flotta italiana) quella via rispetto allo Stretto di Cerigo, per le loro comunicazioni con l'Egitto. Un caccia e due torpediniere di Lero attaccarono in quell'occasione un convoglio diretto ad Alessandria senza danni per parte.

La chiave del successo finale italiano nei Balcani risiedeva, a sua volta, nei seguenti numeri: 476.767 uomini inviati via mare in Albania tra il 1° novembre 1940 e il 30 aprile 1941, oltre a 111 non giunti; 587.004 tonnellate di materiali arrivati a destinazione in quel settore a fronte di altre 1.426 t andate, invece, perdute.

La Regia Aeronautica trasportò nei due sensi, tra il novembre 1940 e l'aprile 1941, 30.852 uomini e 3.016 tonnellate di materiali. La Luftwaffe, tra il 9 dicembre 1940 e il 31 gennaio 1941, registrò 28.8751 uomini portati in Albania assieme a 2.923 t di materiali (giunti per il 90% a destinazione entro la metà di gennaio), rimpatriando al ritorno 10.941 tra feriti e malati (28).

L'attività notturna degli incrociatori e dei cacciatorpediniere inglesi contro la costa cirenaica proseguì, a maggio, contro Bengasi e Apollonia la **notte tra il 7 e l'8** affondando, in mare, un rimorchiatore e piroscalo, e nelle ore d'oscurità dell'**11-12 maggio** con un bombardamento costiero. I danni a terra furono, al solito «irrilevanti» grazie anche alla pronta replica della batteria costiera (29).

Di ben altra importanza avrebbe dovuto essere, viceversa, l'operazione Tiger, ovvero un forzamento, partendo da Gibilterra, del Canale di Sicilia eseguito tra il 6 e il 12 maggio facendo passare, col favore del maltempo, un convoglio urgente diretto dalla Gran Bretagna all'Egitto con a bordo carri armati e aerei destinati alla tanto attesa battaglia d'annientamento che i britannici contavano di scatenare, per giugno, nel deserto occidentale, tagliando la testa delle forze mobili dell'armata italo-tedesca di Rommel.

La ricognizione aerea avvistò appena l'8 maggio le navi nemiche, frustrando così qualsiasi possibilità di intervento, diurno, delle due navi da battaglia (*Cesare* e *Doria*) in quel momento di base a Napoli. Un agguato tentato da una squadriglia di torpediniere la notte tra l'8 e il 9 maggio 1941 fu parimenti reso impossibile dal mare in burrasca. Per la verità Churchill, sempre alla ricerca di una battaglia navale risolutiva che gli permettesse di por fine, nel giro di una giornata, al lento stillicidio della Battaglia dell'Atlantico («*La sola cosa che mi facesse veramente paura*», come scrisse dopo la guerra), aveva chiesto che la Forza H di Gibilterra formata dalla portaerei *Ark Royal* e dalle navi da battaglia *Renown* e *Queen Elizabeth* (quest'ultima passata, in quell'occasione, nel Mediterraneo orientale, elevando così le navi di linea dell'ammiraglio Cunningham da 3 a 4, oltre alla portaerei *Formidable* mentre la vecchia *Eagle*, ormai logora, era stata trasferita nell'oceano Indiano) bombardasse Napoli, ma l'Ammiragliato riuscì, alla fine, a fargli cambiare idea visto che, questa volta, una sorpresa sullo stile di quella di Genova di tre mesi prima era da scartare a priori. Nel corso degli scontri aeronavali dell'operazione Tiger il *Renown* tirò una cannonata da 133 mm contro sé stesso mentre sparava durante un attacco di aerosiluranti della Regia Aeronautica. Il cacciatorpediniere *Foresight* fu a sua volta colpito dalla bomba di un aereo italiano. Quattro dei cinque mercantili inglesi di quel convoglio arrivarono, alla fine, ad Alessandria dopo che le mine ne avevano affondato uno e danneggiato un altro, ma quel rinforzo (l'ultimo attraverso il Mediterraneo, rimasto chiuso da allora per i successivi 24 mesi) si rivelò inutile ai fini dell'attesa offensiva britannica in Egitto. I carri e gli aerei da caccia imbarcati erano stati, infatti, stivati 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 alla grande offensiva Battleaxe del 15-17 giugno 1941, peraltro subito fallita davanti al tiro dei cannoni italiani da 100/17 del I Gruppo artiglieria celere schierati sull'Halfaya (30) mentre il gruppo



22 maggio 1941 Tiro da 152 e 133 mm a prora della torpediniera SAGITTARIO. Come spesso accadde durante quel conflitto i proiettili britannici non esplodono (U.S.M.M.).

di intercettatori radio del SIM del Regio Esercito registrava l'accorato «*They are tearing my tanks to bits*» del maggiore Miles comandante il 4th Royal Tank Regiment su Matilda.

Le isole dell'Egeo furono anch'esse occupate, tra il 4 e il 10 maggio, a opera delle navi italiane di base a Lero, cominciando da Mitilene, Chio e Amorgo.

Quanto alla campagna di Creta (decisa a marzo dai tedeschi in quanto il possesso di quell'isola — erroneamente stimata a Berlino di facile conquista — era giudicato indispensabile per assicurare il traffico, fondamentale per l'Asse, tra il Mar Nero e l'Egeo) conclusasi con l'invasione aerea, iniziata il 20 maggio 1941, di quell'isola, in questa sede basterà ricordare, da un lato, il disinteresse tedesco per un'eventuale partecipazione italiana (peraltro impossibile sia per motivi, puri e semplici, di distanza, sia a causa della mancanza di un numero di cacciatorpediniere sufficiente a scortare, contemporaneamente, tanto le 2 corazzate minori della Regia Marina in quel momento in servizio quanto i convogli che stavano trasportando in quel momento in Africa la 15^a Panzerdivision. Oltretutto Supermarina fu informata appena il 20 maggio 1941 dell'inizio delle operazioni e soltanto grazie a un decrittato inglese. Dall'altro è opportuno notare che il ricordo dei danni, sia pure minori, subiti a Gaudò ebbe un certo peso, poiché la Mediterranean Fleet uscì al gran completo per parare la minaccia in potenza della Squadra italiana esponendosi così agli attacchi degli aerei tedeschi e italiani e delle siluranti della Regia Marina.

L'invasione dall'aria di Creta incontrò subito una durissima resistenza. Una volta calate le tenebre

del primo giorno, gli incrociatori e i caccia della Royal Navy si portarono a nord dell'isola allo scopo di intercettare eventuali convogli d'invasione tedeschi, oltre che per eseguire, a opera dei cacciatorpediniere *Jervis*, *Nizam* e *Ilex*, un bombardamento notturno della striscia d'atterraggio dell'isola di Scarpanto. Poco dopo la mezzanotte **tra il 20 e il 21** i MAS 546, 541, 536, 520 e 523 della III Flottiglia MAS del Dodecaneso avvistarono, nello Stretto di Caso, una Divisione navale inglese formata dagli incrociatori *Naiad* e *Perth* in compagnia dei caccia *Kandahar*, *Nubian*, *Kingston* e *Juno*. Attaccate di sorpresa, le unità anglosassoni accostarono in fuori mentre i soli *Naiad*, *Juno* e *Kandahar* reagivano aprendo il fuoco. Seguì una mischia nel corso della quale gli inglesi apprezzarono di aver colpito quattro unità veloci costiere. In effetti il 520 e il 523 incassarono, ciascuno senza conseguenze, una pallottola di mitragliera da 12,7. Gli italiani ritennero, a loro volta, di aver messo a segno almeno un siluro, oltre a qualche raffica da 13,2 mm. Nel 1944 il comandante George Stett rivelò, nel proprio *Under Cunningham's Command*, che il *Kandahar*, nel corso del tiro inglese (giudicato «*piuttosto disordinato*» da entrambi i contendenti) era stato centrato da alcuni colpi da 40 mm sparati dal *Juno* che provocarono un incendio scambiato, dagli italiani, per un siluro a segno.

Meno di due ore dopo (era ormai il **21 maggio**) i MAS 520, 541 e 546, reduci dall'appena ricordata sarabanda notturna e privi di siluri, erano attraccati al piccolo molo del porticciolo dell'isola di Scarpanto per rifornirsi di benzina. Alle 02.40 l'area fu rischiarata, improvvisamente, da alcuni proiettili illuminanti tirati dai tre caccia inglesi *Jervis*, *Nizam* e *Ilex* ricordati in precedenza. Nonostante la mancanza di siluri, il sottufficiale comandante quella sezione ordinò ugualmente di accendere i motori e di uscire in mare. Il rombo dei potenti Isotta Fraschini ASM da 1.150 cavalli avviati contemporaneamente proruppe, fragoroso, nell'oscurità e già mentre la prima di quelle piccole siluranti di legno stava superando le ostruzioni, il bombardamento inglese cessò. In tutto erano stati sparati contro la costa meno di 10 colpi di cannone risultati, alla fine, inoffensivi, in quanto caduti quasi tutti in mare. Quel brevissimo bombardamento di Scarpanto causò soltanto danni da schegge (riparabili in squadriglia) a 2 bimotori tedeschi del tipo Do. 17, oltre a 2 feriti.

Il **21 maggio**, alle 22.33 di una notte senza luna con nuvole basse e visibilità mediocre, una delle vedette della torpediniera *Lupo* di scorta a uno dei due convogli tedeschi formati da pescherecci e piccoli piroscafi greci destinati a sbarcare truppe germaniche a Creta, segnalò la presenza di un caccia avversario sul lato dritto. La nave italiana cominciò immediatamente a stendere una cortina fumogena a protezione delle navicelle affidategli. Alle 22.35 la torpediniera italiana avvistò un incrociatore inglese della classe «Dido» e subito manovrò per portarsi al lancio. La relazione dell'ammiraglio britannico comandante quella Divisione, Irvine Glennie, afferma a sua volta che le sue unità furono attaccate di sorpresa. Subito dopo i britannici aprirono il fuoco e il *Lupo* lanciò i propri due siluri di dritta contro l'incrociatore alla distanza stimata di 700 m, accostando quindi a sinistra e rispondendo al tiro avversario con tutte le armi. A questo punto un secondo incrociatore comparve, improvvisamente e a brevissima distanza sulla sinistra della nave italiana. La collisione fu evitata per pochi metri. Il fuoco (cannoni e mitragliere) fra le due parti proseguì per circa 3 minuti. Superato il secondo incrociatore, la nave italiana fu colpita a dritta da una raffica da 40 mm tirata dal *Dido*, unica unità britannica che sparava in quel momento. In seguito, la torpediniera fu oggetto anche del tiro da 152 mm dell'incrociatore *Ajax* incassando, in quell'occasione, due proiettili (entrambi non esplosi) a sinistra, oltre a un totale complessivo di 16 proiettili da 40 mm. Mentre gli inglesi pensavano di aver affondato quella piccola silurante della Regia Marina, data per fatta a pezzi, allora e dopo la guerra, gli italiani avvistarono un'esplosione in prossimità della murata del primo incrociatore, osservando altresì che le unità avversarie si stavano sparando tra di loro. In effetti, il *Dido* aveva colpito con le proprie mitragliere l'*Orion*, mentre il cacciatorpediniere *Hereward* subì anch'esso analoghi danni per la medesima causa. La già in precedenza ricordata relazione tecnica del *Royal Corps of Naval Constructors* (il Genio Navale inglese) TNA 234/444 riferisce, a questo punto, che l'incrociatore *Orion* fu danneggiato, nel corso

di quell'azione notturna, da una bomba esplosa in prossimità di quella nave, registrando diversi danni da schegge. L'efficienza bellica di quell'unità fu leggermente compromessa e la sua velocità massima cadde da 28 a 25 nodi. Poiché nessun attacco aereo notturno, né tedesco né italiano, avvenne quella notte, né andò perduto alcun velivolo, dell'Asse o britannico, la bomba in parola poteva essere solo uno dei due siluri del *Lupo* scoppiato nella scia del *Dido*. In tutto, quella notte, furono affondate 7 navicelle su 14; morirono, complessivamente, 297 tedeschi e 7 italiani (tutti, sia detto per la cronaca, di Pesaro) sui 2.331 soldati germanici e 60 marinai italiani trasportati da quel convoglio.

La mattina del **22 maggio 1941** una seconda Divisione navale britannica, questa volta agli ordini del contrammiraglio Edward Leigh Stuart King e formata dagli incrociatori *Naiad* (nave ammiraglia), *Perth*, *Calcutta* e *Carlisle* in compagnia dei cacciatorpediniere *Kingston*, *Kandahar* e *Nubian*, pattugliava, col medesimo compito, le acque a nord di Creta. In effetti, il secondo dei due convogli tedeschi ricordati in precedenza, e formato in quest'occasione da 38 tra motopescherecci e piccoli piroscafi greci con a bordo circa 4.000 soldati germanici destinati a sbarcare a Creta era, in quel momento, in quella stessa zona. Quella lentissima formazione era scortata dalla torpediniera *Sagittario*, la quale aveva avvistato, in precedenza, gli inglesi alle 8.47. Stesa, a partire da quello stesso minuto, una cortina fumogena per occultare le navicelle, la nave italiana andò all'attacco quattro minuti dopo, per poi lanciare alle 09.07 due siluri da 7.000 m in direzione del *Naiad*, secondo incrociatore della formazione avversaria aprendo, subito dopo, il fuoco contro il *Perth* da 12.000 m. I britannici avevano a loro volta avvistato quella torpediniera alle 09.04, iniziando immediatamente il tiro contro il *Sagittario* salvo scorgere, alle 09.10, il convoglio. Alle 9.14 tutti osservarono, a bordo della torpediniera, due colonne d'acqua, seguite da un'esplosione, che si innalzavano dal secondo incrociatore della formazione avversaria. Due minuti dopo il secondo incrociatore della linea di fila avversaria accostò in fuori scomparendo dalla vista. Fu poi la volta, fra le 9.23 e le 9.28, di uno scambio di cannonate fra il *Sagittario* e il cacciatorpediniere *Kingston*, mentre il resto della formazione britannica accostava verso sud. Concluso questo nuovo duello, con la silurante britannica danneggiata dalla quarta salva della torpediniera e costretta a prendere caccia (31), la gente del *Sagittario* vide apparire, alle 09.29, alcuni bombardieri tedeschi, i quali attaccarono, imparzialmente, sia le navi inglesi, ben presto scomparse sotto l'orizzonte, sia la torpediniera italiana. La fortuna sfacciata di quel giorno protesce, comunque, ancora una volta il *Sagittario*, mettendo altresì in salvo il convoglio, la cui ritirata a Milo era già stata disposta, alle 7.30 di quella stessa mattina, dal comando germanico di Atene.

Da parte loro, i britannici affermarono, allora e in seguito, di aver affondato una silurante italiana senza subire, per contro, danni di sorta. Il giornale di chiesuola (*log*) del *Naiad* parla, a sua volta, di danni subiti in seguito a continui attacchi aerei tedeschi succedutisi sin dalle prime luci del mattino e di pretesi lanci di siluri da parte di velivoli avversari. Il diario di guerra dell'VIII Fliegerkorps tedesco non menziona, tuttavia, attacchi di sorta contro quella Divisione prima delle ore 9.30, per tacere del fatto che l'Aeronautica germanica nel Mediterraneo aveva già lanciato, il giorno prima e senza esito, l'ultimo siluro di cui disponeva (32), mentre la Regia Aeronautica fece decollare, in tutto, il 22 maggio 1941, soltanto 3 aerosiluranti S 79, i quali rientrarono alla base, nel pomeriggio, con le armi ancora agganciate sotto il ventre. In realtà uno dei due siluri da 450 mm del *Sagittario*, stando a quanto scritto dall'allora Lt. (E) Louis Le Bailly, capo Servizio Genio Navale del *Naiad*: «(...) *punched a hole through our stem*» (33). Sempre Le Bailly ricorda che dopo il ritorno della propria nave ad Alessandria «*well down by bows*», cioè assai appruata, richiese 21 giorni di lavori e l'assistenza della nave officina *Resource* per poter riparare, alla fine, un «*huge hole for'd*» (un enorme buco a prora) saldando una grande lamiera («*welding a great plate*») sopra. I danni da siluro al *Naiad* sono inoltre confermati da Jack S. Harker nel proprio *Well Done Leander*, pubblicato ad Auckland, nel 1973, da Collins Bros. & Co. Ltd.: «*Those on deck that afternoon (21 June 1941) watched Naiad enter Haifa with something new, technicolor camouflage. Her usual black, grey and light grey pattern was now*

augmented for'ard with a hihe splash of red where her repairs had yet to be finally painted. She'd been torpedoed off Crete, hastily repaired in dock at Alexandria and left Haifa again at duck ahead of Leander with an eight destroyer escort». Analoga la versione fornita dal sottufficiale australiano George Hatfield, imbarcato a quel tempo sull'incrociatore *Perth*, quando scrisse il 24 maggio 1941, dopo essere appena arrivato ad Alessandria, di aver notato «*a large hole*» («un grosso buco») nella prora del *Naiad* salvo aggiungere, il 31 di quello stesso mese, che il *Naiad* era in bacino ad Alessandria con «*two torpedo holes in her*» («due falle da siluro»).

La velocità del *Naiad* e quindi di quella Divisione incrociatori, scese, a questo punto, a soli 16 nodi mentre gli attacchi aerei tedeschi si rinnovavano. Ciò costrinse l'ammiraglio King a chiedere alle 09.30 l'appoggio della Divisione di navi da battaglia rimasta, fino a quel momento e come da ordini, oltre il raggio d'azione dei bombardieri tedeschi. L'effetto di questo nuovo stato di cose si manifestò, nel giro di poche ore, nell'affondamento, a opera dei velivoli germanici, degli incrociatori *Fiji* e *Gloucester* oltre che nel grave danneggiamento (7 mesi di lavori negli Stati Uniti) della nave da battaglia *Warspite* e in danni minori alla gemella *Valiant*. L'ammiraglio Cunningham, sempre attento alla propria immagine, attribuì al contrammiraglio King la colpa dell'accaduto rimandandolo in Gran Bretagna, dove fu destinato a compiti di collegamento con le Marine cinese e belga.

In margine alla vicenda del *Sagittario* si colloca quella del vecchio, piccolo e lento rimorchiatore *Boeo* della Regia Marina, sorpreso verso le ore 10 del 22 maggio, per puro caso, dalla Divisione dell'ammiraglio King mentre le navi inglesi si stavano ritirando ad alta velocità in direzione del Canale di Cerigo. Attaccate da aerei tedeschi sopraggiunti nel frattempo, le unità britanniche non badarono, pur avendola notata, a quella piccola nave ausiliaria, ma dopo che i bombardieri si furono allontanati i cacciatorpediniere *Nubian* e *Kandahar* si diressero contro il lento *Boeo*, armato con un cannone da 76 mm e che aveva a bordo duecento naufraghi tedeschi del convoglio attaccato la notte precedente. Le navi inglesi aprirono il fuoco oltre la portata del solitario cannone italiano. La prima salva fu molto lunga, la seconda risultò corta di poco. Subito dopo arrivò, inattesa, una sezione ritardataria di Ju 87 tedeschi e le due siluranti britanniche si ritirarono a tutta velocità. Giunto ormai presso l'isola di Cerigotto il *Boeo* avvistò, alle 12.20, un altro cacciatorpediniere inglese, il *Greyhound*, intento a fare il tiro al bersaglio contro la motobarca greca che svolgeva il proprio quotidiano servizio di collegamento tra Cerigo e Cerigotto (imbarcazione che i britannici elevarono, nella propria relazione ufficiale a un grosso motoveliero carico di truppe tedesche). Dopo averla affondata, il *Greyhound* si diresse contro il *Boeo*, ma l'arrivo di un altro gruppo di Stuka tedeschi affondò, con un colpo in pieno, quel caccia. Come raccontò poi, con notevole senso dell'umorismo, il comandante di quella piccola unità, giunta infine a Cerigotto «*(...) i tedeschi arrembarono il pontile con (...) bombe a mano, pronti a fare un massacro piuttosto che rinunciare alla terra. Ma non ce ne fu bisogno: (...) i paesani furono gentilissimi. Procurarono viveri, vino e letti per tutti, e tutti dormirono in pace, quella notte*» (34).

La **notte fra il 22 e il 23** i cacciatorpediniere della squadriglia di Malta, richiamati d'urgenza nel Mediterraneo orientale, furono inviati a eseguire un bombardamento notturno dell'aeroporto cretese di Maleme, ormai in mano germanica. Nel corso della navigazione queste unità intercettarono un motoveliero greco in avaria e lo affondarono. Quel breve bombardamento costiero notturno, effettuato sparando alla cieca per motivi, più che altro, morali, non ebbe effetti pratici anche perché il Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina aveva intercettato e decrittato, il pomeriggio del 21, l'ordine d'operazione impartito da Alessandria a quella squadriglia, scoprendo che per proteggersi le truppe inglesi avrebbero dovuto sparare dei razzi very verdi. Due carichi distinti di razzi di quel colore furono pertanto lanciati d'urgenza dai tedeschi e distribuiti ai loro paracadutisti, vanificando così il bombardamento navale di quella notte. Attaccata, la mattina del 23, da due dozzine di Ju 87 della Luftwaffe mentre si stava ritirando a tutta velocità, la squadriglia proveniente da Malta perse, infine, i caccia *Kashmir* e *Kelly*.



Una mitragliera terrestre Breda da 20 mm del Regio Esercito catturata in Egitto nel dicembre 1940 e saldata a bordo dell'incrociatore australiano *SYDNEY*. A causa degli sforzi di compressione e strappamento esercitati sugli improvvisati basamenti di bordo, queste armi si rivelarono spesso più pericolose per gli anglosassoni che non per il nemico (g.c. Peter Cannon).

Il 26 maggio i tedeschi, data la mala parata a Creta, formularono una pressante richiesta a Roma affinché gli italiani effettuassero uno sbarco nell'isola. Il comando italiano di Rodi aveva già predisposto, in verità, per conto proprio mezzi e piani per un simile intervento riuscendo così a far partire il relativo convoglio già il 27 per poi sbarcare, il **28** a Sitia — senza incidenti — 2.600 uomini e una dozzina di carri leggeri tipo L 3.

La perdurante mancanza di vittorie per quella che considerava la «propria» battaglia contrariò, naturalmente, Churchill, il quale scrisse il 25 maggio a Cunningham affermando, senza mezzi termini, che era necessario «*perdere metà della Mediterranean Fleet pur di salvare Creta*». Il comandante della Mediterranean Fleet ordinò, subito dopo quel nuovo, sferzante messaggio, di far uscire le corazzate *Queen Elizabeth* e *Valiant*, assieme alla portaerei *Formidable* e a 8 cacciatorpediniere, per eseguire un bombardamento aereo notturno dell'aeroporto di Scarpanto da parte di appena 4 biplani Albacore accompagnati da altrettanti caccia del tipo Fulmar, ossia tutto quello che i gruppi aerei dell'aeronavale britannica, logorata da mesi di guerra nel Mediterraneo e nel Mar Rosso, poteva mettere insieme dopo le due precedenti settimane di pura e semplice paralisi. In totale si trattò di meno di 2 tonnellate, tra bombe di piccolo calibro e bengala. Quell'incursione causò, a sua volta, un caduto e

distrusse uno Ju 87 tedesco. Al ritorno la formazione britannica fu però attaccata, il pomeriggio del 26, da una squadriglia di Ju 87 della Luftwaffe di base in Africa settentrionale. La portaerei *Formidable* incassò in quell'occasione due bombe e, gravemente danneggiata, dovette trasferirsi negli Stati Uniti per sei mesi di riparazioni. Contemporaneamente, una formazione di bombardieri orizzontali S.79 dell'8° Stormo sganciò anch'essa centrando, a poppa, con una bomba, il cacciatorpediniere *Nubian*, rimasto per 17 mesi ai lavori in India. La mattina del giorno dopo fu la volta della nave da battaglia *Barham*, colpita da una bomba tedesca da 250 kg che causò danni tali da richiedere due mesi di lavori in Sudafrica.

La sera del 28 maggio, quando era ormai in corso l'evacuazione di Creta da parte britannica, i bombardieri italiani S 84 di base a Rodi danneggiarono il cacciatorpediniere *Imperial*, finito il giorno dopo dagli stessi inglesi. Il mattino del **29 maggio** il caccia *Hereward* fu immobilizzato da un aereo italiano. Abbandonato, per quanto fosse carico di truppe reduci da Creta, dai propri compagni di squadriglia, l'*Hereward* fu avvistato presso l'isola di Caso, a giorno fatto, dai MAS 520, 536, 540 e 546. Mentre stavano per portarsi nel cerchio di lancio, gli italiani videro la nave inglese autoaffondarsi. 239 naufraghi finirono a Scarpanto e, in seguito, in prigionia in Italia. Il 1° giugno fu affondato, infine, da due bombe tedesche, l'incrociatore antiaerei *Calcutta*.



Il cacciatorpediniere francese *VAUQUELIN* lascia Salonico nel luglio 1941 dopo la resa francese in Siria. (g.c. Paolo M. De Gaetano).

Passando a un altro settore, la notte tra **il 2 e il 3 giugno** la motosilurante MTB 215 inglese intercettò presso Mersina, alle ore 00.15 e in vista della futura campagna di Siria, il motoveliero turco *Iki Kardeshler*, arremandolo e incendiandolo. Quella piccola navicella neutrale esplose, poco dopo, in quanto carica di benzina. In precedenza, il **18 maggio** 1941, gli inglesi avevano tentato di mettere fuori uso la raffineria francese di Tripoli di Siria. Lo sbarco di due dozzine di sabotatori ebrei sotto guida britannica messi a terra dalla motovedetta *Sea Lion* era però fallito e i francesi, dato lo stato di neutralità di Vichy e la natura illegale di quell'operazione, soppressero tutti gli uomini del commando eliminando ogni traccia (35).

L'**11 giugno 1941** gli inglesi sbarcarono ad Assab venendo a capo, a sera, della resistenza delle poche forze italiane presenti laggiù (meno di 300 marinai con 2 cannoni da 76/40). In tal modo il Mar Rosso fu finalmente aperto, a partire dal luglio 1941 (36), al traffico neutrale statunitense che, nella misura di un milione di tonnellate di stazza lorda, avrebbe contribuito, per il seguito, in misura indispensabile all'alimentazione del Medio Oriente nel corso dei successivi due anni di guerra.

La **notte fra il 12 e il 13 giugno** 1941 ebbe quindi luogo, a 17 miglia da Capo Passero, uno scontro fra i MAS 451 e 452 e il dragamine costiero inglese *Jade*, spintosi fin laggiù nel tentativo di recuperare un pilota inglese abbattuto. Dopo un reciproco avvistamento, gli italiani attaccarono e aprirono il fuoco, con le mitragliere, contro la piccola unità inglese sparando alla massima portata efficace. Nel corso di un rapidissimo scambio di colpi, il *Jade* fu colpito, lamentando la morte di un ufficiale, ma riuscì a scomparire, subito dopo, nell'oscurità rientrando alla base. Anche il 452 fu colpito, sia pure senza conseguenze, dal tiro avversario.

La campagna di Siria combattuta a partire dall'8 giugno 1941 tra inglesi e francesi, fu a sua volta contraddistinta, oltre che da un piccolo sbarco inglese alle foci del fiume Litani avvenuto la **notte tra il 7 e l'8 giugno**, da tre scontri navali verificatisi tra una squadriglia di cacciatorpediniere della Marine Nationale e una Divisione di incrociatori e caccia anglosassoni. Le azioni avvennero, rispettivamente, il pomeriggio del **9 giugno 1941** al largo di Sidone in seguito a un bombardamento navale francese, e le notti del **15-16 giugno** e **21-22** dello stesso mese nelle acque di Beirut. Durante il primo di questi tre scontri, i cacciatorpediniere inglesi *Jackal* (centrato 3 volte) *Janus* (un colpo a bordo) furono danneggiati al pari del *Guépard*, colpito senza gravi conseguenze da un proietto da 120 mm. La seconda azione si concluse senza conseguenze e la terza vide nuovamente colpito, da un proietto da 133 mm del *Naiad* rimasto inesploso, il *Guépard*. Ebbero altresì luogo ripetuti bombardamenti dal mare a opera di incrociatori e cacciatorpediniere britannici eseguiti il **10**, il **26**, il **27**, il **28** e il **30 giugno** e, ancora, il **3** e il **6 luglio**, quasi tutti contro la località di Damur. La **notte tra l'8 e il 9 luglio** la motosilurante inglese MTB 68 forzò il porto di Beirut e attaccò, con le proprie bombe torpedini da getto, due mercantili ormeggiati lungo un molo affondando il piroscalo transalpino *Pegasus*.

In seguito all'aggressione britannica l'ammiraglio Darlan chiese formalmente, il 24 giugno 1941, alla Germania e all'Italia, di poter inviare in Siria un convoglio di truppe e materiali (pari a una brigata circa) provenienti dalla Francia e inviati, per via ferroviaria, a Salonicco, facendolo scortare, da quel porto fino a destinazione, dalla nave da battaglia *Strasbourg* in compagnia di 4 incrociatori e 10 cacciatorpediniere. Berlino e Roma diedero subito il proprio assenso ma, alla fine, non se ne fece niente a causa, formalmente, del precipitare degli avvenimenti (37). Il 9 luglio i francesi chiesero, invero, un armistizio. Il 13, il relativo strumento fu firmato dalle parti dando corso immediato a una tregua prima dell'entrata in vigore, il giorno dopo, di tutte le clausole di quel documento. In seguito a quell'accordo la Siria e il Libano furono infine evacuate dalle truppe francesi.

Si chiudeva così la prima fase della guerra nel Mediterraneo. La Gran Bretagna, priva della forza necessaria, aveva cercato con ogni mezzo di vincere, con l'astuzia, i propri avversari, ma non ci era riuscita. Si passava, pertanto a una nuova fase del conflitto basata, oramai su una strategia di logoramento. Sulla carta i rapporti di potenza globali erano ancora a favore di Londra, ma questa volta i

britannici avrebbero dovuto fare i conti, rispetto ai propri scopi di guerra perseguiti sin dal 1939, con un convitato di pietra: gli Stati Uniti.

NOTE

- (1) TNA, ADM 223/89, Report of Med. Intelligence Centre, Jan. 12th to 13th, 1941.
- (2) Phoebe Athanassiou, *Armies of the Greek-Italian War 1940-41*, ed. Osprey, Oxford 2017, pagina 12.
- (3) Fino all'autunno 1940 l'Esercito britannico non poté autorizzare l'istruzione a fuoco delle proprie truppe in quanto non era possibile assicurare i 2 milioni di cartucce al mese necessari per questo scopo. Quanto al munizionamento d'artiglieria esso era praticamente inesistente, in Gran Bretagna, dopo Dunkerque. Questo collo di bottiglia rimase tale, date le necessità imposte dalla Battaglia d'Inghilterra, fino alla primavera 1941. Franco Bandini, *Tecnica della sconfitta: secondo volume*, ed. Longanesi, Milano 1969, pagina 49. A titolo di paragone, i britannici inviarono dall'Inghilterra a Malta, nel gennaio 1941, mediante lo stesso convoglio che poi proseguì, in parte, per il Pireo, 4.000 t di munizioni.
- (4) TNA, ADM 223/89, Report of Med. Intelligence Centre, March 2nd: «outlook for Greece poor unless Yugoslavia shows strength».
- (5) The Naval War College Review, vol. 37 (1984), No.6 art. 9, pagina 94.
- (6) Antonio Langiu, *Lettere al Direttore*, «Il problema tattico dal punto di vista dell'architetto navale», Rivista Marittima, gennaio 1982, pagina 96.
- (7) L.E.H. Maund, *Assault From the Sea*, ed. Methuen and Co. LTD, Londra 1949, pagine 132-140. *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung Operations abteilung 1939-1945, A*, vol. 18, ed. Mittler und Sohn, Herford, Bonn 1988, 17 febbraio 1941, pagine 213-215. Robert C. Stern, *Kriegsmarine*, ed. Arms and Armour Press, Londra 1980, pagina 50.
- (8) Keith McBride, *Eight Six-Inch Guns in Pairs*, Warship 1997-1998, pagina 175.
- (9) TNA, ADM 223/89, Report of Med. Intelligence Centre. Più precisamente «Our losses – A few hits by gunfire».
- (10) Fonte: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-9456333/Price-Philip-dies-Sea-Lord-pays-tribute-highlights-role-Battle-Cape-Matapan.html> <https://www.standard.co.uk/news/uk/italian-greece-pacific-edinburgh-westminster-b928802.html> <https://www.belfasttelegraph.co.uk/news/uk/philip-mentioned-in-despatches-for-role-in-battle-of-cape-matapan-40293302.html> <https://www.shropshirestar.com/news/uk-news/2021/04/09/philip-mentioned-in-despatches-for-role-in-battle-of-cape-matapan/>. La traduzione è la seguente: «Sopravvisse illeso tra i suoi proiettori in frantimi mentre i proietti nemici sventravano la sua postazione ... il Duca raccontò in seguito come si comportò in mezzo ai suoi marinai morti o feriti. «Sono i casi della guerra», disse, «Non c'erano psicoterapeuti che corressero intorno mentre la gente cadeva chiedendo «Avete in problema? Era così e basta».
- (11) Redazionale, «HRH Prince Philip», *After the Battle*, n. 7, p. 30.
- (12) <https://www.awm.gov.au/collection/C2742553?image=1>
- (13) TNA ADM 199/255, March 28th 1941.
- (14) Eberhard Weichold, *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, ONI Ref. G.H.S. /5 U.S. Naval Department, NARA, Washington DC, pagina 30.
- (15) Fabio Degli Esposti, «L'industria bellica italiana e le commesse tedesche», *Rivista di storia contemporanea*, fascicolo 2-3, 1993, pagina 204.
- (16) Essendo la prevista riproduzione dell'equivalente apparato terrestre italiano RDT 3 ritardata dalla mancata disponibilità delle valvole elettroniche statunitensi RCA 800, riprodotte in Italia solo a partire dalla seconda metà del 1941, due «Freya» terrestri furono chiesti ai tedeschi alla fine del 1940 e, nuovamente, nel febbraio 1941, ma sempre senza alcun risultato.
- (17) Winston Churchill, *La seconda guerra mondiale*, Vol. III, ed. Mondadori, Verona 1959, pagine 203-204.
- (18) Alexandros, Papagos, *The Battle of Greece, 1940-1941*, ed. Skazakis, Atene 1949. Questa circostanza fu però smentita dal generale britannico sir Henry Maitland Wilson, presente a entrambi gli incontri con gli jugoslavi e i greci, il quale parlò di un «misunderstanding».
- (19) NAA 004.0261, *Weekly Intelligence*, n. 56, pagina 53.
- (20) Richard Lamb, *The Ghosts of Peace 1935-1945*, ed. Michael Russel, Salisbury, 1987, pagina 156.
- (21) Nell'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Esercito, relazione SIM 15 aprile 1941, allegato 836 del *Diario del Comando Supremo*.
- (22) TNA O.B. 3001 (42) *Progress in Naval Gunnery*, 1942, pagina 54.
- (23) *Rivista Marittima*, giugno 1949, pagina 752.
- (24) R.A. Burt, *British Battleships*, Londra, ed. Arms and Armour Press, 1993, pagina 238.
- (25) TNA CAB 120/10.
- (26) Stephen Roskill, *Churchill and the Admirals*, ed. Collins, Londra, 1977, pagina 182.
- (27) TNA CAB 120/10.
- (28) Centro Alti Studi Militari, *Studio dell'organizzazione dei trasporti in guerra. Allegato alla parte prima*, Roma, 1951, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare.
- (29) ADM 199/255 11th May 1941.
- (30) Quel giorno, infatti, non c'erano all'Halfaya cannoni tedeschi, né da 50 né da 88 mm. Lucio Ceva, *Africa Settentrionale 1940-1943*, ed. Bonacci, Roma 1982, pagine 25-26.
- (31) Jack Greene e Alessandro Massignani, *The Naval War in the Mediterranean 1940-1943*, ed. Chatham, Londra 1998, pagina 170.
- (32) Rudi Schmidt, *Achtung – Torpedo los! Der strategische und operative Einsatz Des Kampfgeschwaders 26 Löwengeschwader*, ed. Bernhard und Graefe Verlag, Coblenza 1991.
- (33) Louis Le Bailly, *The Man Around the Engine: Life Below the Waterline*, ed. Kenneth Mason Publication Ltd, 1990, pagina 82.
- (34) Marc'Antonio Bragadin, *La tragicomica avventura del rimorchiatore Boeo*, Rivista Marittima, settembre 1976.
- (35) Saul Kelly, *A Succession of Crises: SOE in the Middle East, 1940-45* Intelligence and National Security, May 2006, pagina 144.
- (36) Douglas Porch, *The Path to Victory*, ed. Farar, Straus and Giroux, New York pagina 241.
- (37) *Diario del Comando Supremo*, vol. IV, tomo II, ed. Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Storico, Roma 2000, pagina 218.

Indice cronologico delle azioni di superficie: Tomo I

Si elencano qui di seguito, per pronto riferimento del Lettore, le azioni di superficie descritte nell'opera.

La prima cifra in grassetto indica il numero della pagina, il secondo gruppo di cifre è relativo, invece, alla data (giorno, mese ed anno) dell'azione combattuta tra le varie navi di superficie. Sono escluse dall'elenco le vicende nel corso delle quali solo una delle due parti era armata in quanto, in quel caso, si tratta di un'intercettazione da parte di una nave di superficie e non di un combattimento.

Il nome dell'azione è indicato nel solo caso di scontri maggiori, diurni o notturni, che abbiano coinvolto, da entrambi i lati, navi da battaglia o incrociatori.

La sovrapposizione degli avvenimenti ha comportato, a sua volta, alcune postergazioni nell'ambito della successione delle pagine, ciò allo scopo di rispettare strettamente la cronologia.

35 11 6 40	91 1-2 10 40	99 14 12 40
36 12 6 40	92 12 10 40	100 16-17 12 40
37 14 6 40	93 20-21 10 40	100 18 12 40
38 14 6 40	94 21 10 40	101 18 12 40
39 15 6 40	94 31 10 40	101 18-19 12 40
39 26 6 40	95 11-12 11 40	100 19 12 40
40 22 6 40	97 18 11 40	101 19 12 40
40 28 6 40	97 19 11 40	101 20 12 40
44 6 7 40	97 23 11 40	100 27 12 40
49 3 7 40	98 23-24 11 40	101 28 12 40
61 9 7 40 Punta Stilo	97 26-27 11 40	101 29 12 40
82 19 7 40 Capo Spada	97 27 11 40 Capo Teulada	101 30 12 40
87 17 8 40	98 27-28 11 40	101 1 1 41
87 23 8 40	98 28 11 40	101 2 1 41
89 3 9 40	101 4 12 40	101 3 1 41
89 4 9 40	99 7-8 12 40	101 5-6 1 41
90 17-18 9 40	99 8-9 12 40	102 5-6 1 41
90 25 9 40	99 10 12 40	102 6 1 41

102 9-10 1 41	126 15-16 4 41	135 27 6 41
112 20-21 1 41	126 14-22 4 41	135 28 6 41
112 25 1 41	126 20 4 41	135 30 6 41
112 30-31 1 41	98 20 4 41	131 3 7 41
113 9 2 41	127 20 4 41	135 6 7 41
115 22-23 2 41	127 21 4 41	135 8-9 7 41
115 25 2 41	127 23 4 41	
115 27 2 41	127 27 4 41	
116 27-28 2 41	127 28 4 – 1 5 41	
116 2-3 3 41	128 29-30 4 41	
116 4 3 41	128 7-8 5 41	
116 14 3 41	128 11-12 5 41	
116 26 3 41	135 18 5 41	
118 28 3 41 Gaudio	130 20-21 5 41	
119 28 3 41 Capo Matapan	130 21 5 41	
122 31 3 41	130 21 5 41	
124 8-9 4 41	131 22 5 41	
124 6-7 4 41	132 22-23 5 41	
124 7-8 4 41	133 28 5 41	
124 8 4 41	134 29 5 41	
126 11 4 41	135 2-3 6 41	
126 12 4 41	135 11 6 41	
126 14 4 41	135 7-8 6 41	
126 14 4 41	135 9 6 41	
126 14-22 4 41	135 10 6 41	
125 15 4 41	135 12-13 6 41	
125 16 4 41	135 15-16 6 41	
126 14 4 41	135 26 6 41	

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

PROPRIETARIO



MINISTERO
DELLA DIFESA

EDITORE **DIFESA SERVIZI SPA**

UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 - 00135 Roma

Tel. +39 06 36807248-54

Fax +39 06 36807249

rivistamarittima@marina.difesa.it

www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/marivista/Pagine/Rivista_Home.aspx

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di vascello Daniele Sapienza

CAPO REDATTORE

Capitano di fregata Gino Lanzara

REDAZIONE

Capitano di corvetta Danilo Ceccarelli Morolli

Guardiamarina Giorgio Carosella

Sottocapo di prima classe scelto Luigi Di Russo

Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Primo luogotenente Riccardo Gonizzi

Addetto 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 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 alla Rivista Marittima
Ottobre 2022