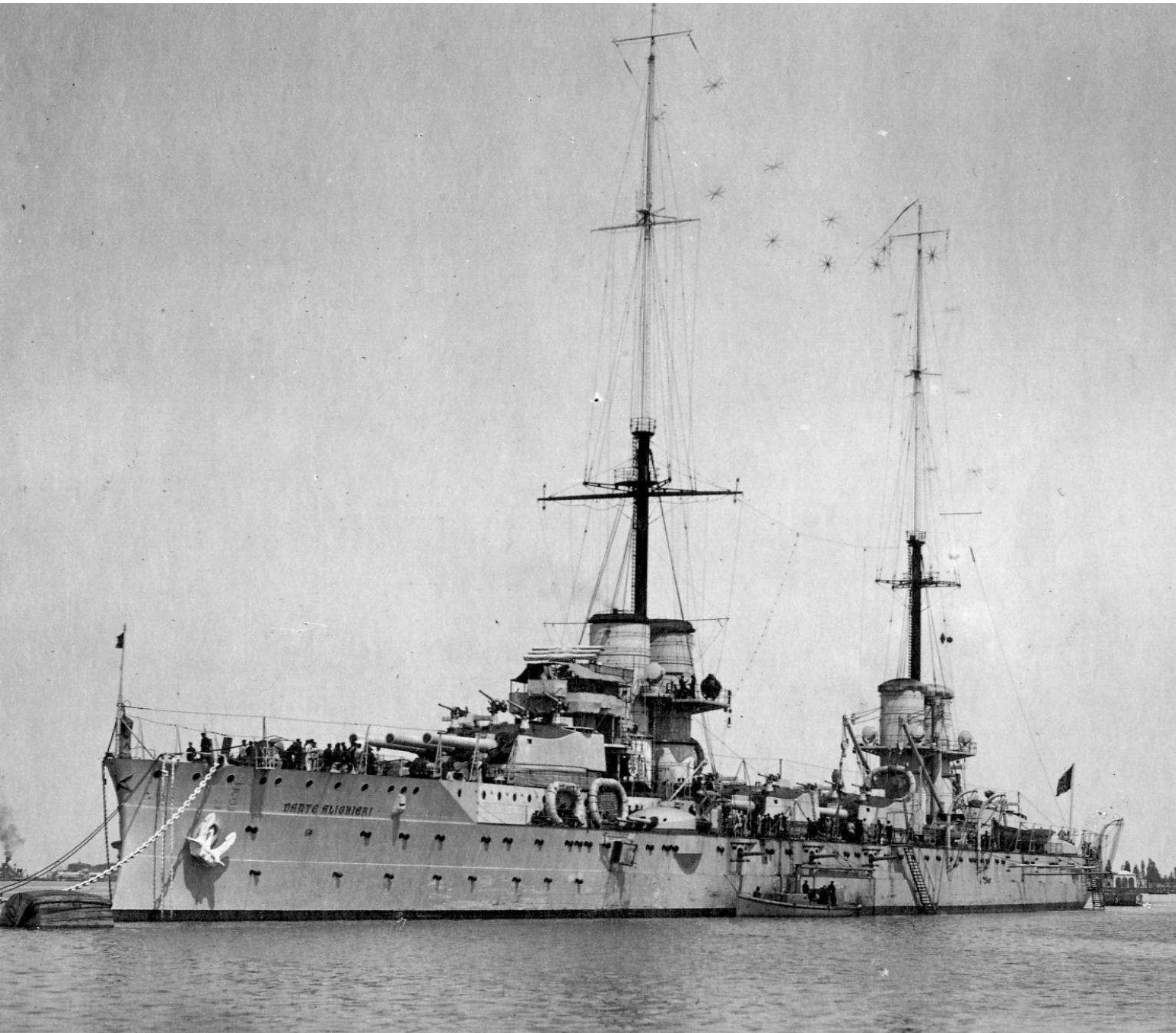


# Bollettino d'Archivio

dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Anno XXXVI • gennaio - giugno 2022

**RIVISTA DI STORIA NAVALE**



## Saggi

La Marina Militare, Dante Alighieri e il Museo Navale di La Spezia.

L'impegno della Marina per evitare i naufragi di Capo Guardafui - Il faro Crispi.

## Fonti e documenti

Notizie su azioni navali di superficie del 1941.

La Regia Marina a Cefalonia, settembre 1943 - Un resoconto raccolto da G.B. Cerutti nel Lager di Siedlce.

# Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

---

Periodico trimestrale - Anno XXXVI – gennaio/giugno 2022

# Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXXVI – gennaio/giugno 2022

## PROPRIETARIO ED EDITORE



MINISTERO  
DELLA DIFESA

## DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 – 00135 Roma

Tel.: 06 3680 7220 - Fax: 06 3680 7222

Email: [ufficiostorico@marina.difesa.it](mailto:ufficiostorico@marina.difesa.it)

## DIRETTORE RESPONSABILE

*Capitano di vascello* Daniele SAPIENZA

## DIRETTORE SCIENTIFICO

*Prof.* Piero CIBOLLI SPAGNESI

## DIREZIONE EDITORIALE

*Capitano di fregata (G.N.)* Marco SCIARRETTA

## COORDINAMENTO EDITORIALE

*1° Luogotenente* Nicola HAZIDIMITRIOU

## COMITATO SCIENTIFICO

Antonello BIAGINI, Piero CIBOLLI SPAGNESI, Massimo DE LEONARDIS, Marco GEMIGNANI, Paolo CASARDI, Danilo CECCARELLI MOROLLI, Roberto DOMINI, Gabor HAMZA, Vincent O'HARA, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE

## COMITATO EDITORIALE

Massimo ANNATI, Michele COSENTINO, Maurizio LUCARIELLO, Giuliano MANZARI, Gian Carlo PODDIGHE, Claudio RIZZA, Marco SANTARINI, Marco SCIARRETTA, Desirée TOMMASELLI

## COMITATO DI REDAZIONE

Nicola HAZIDIMITRIOU, Giorgio CAROSELLA, Giacomo INNOCENTI, Ludovico DOMINI, Stefano CORSI, Paola NOLI, Rosa MENONNA

## PROGETTO GRAFICO

*Guardiamarina (CM)* Giorgio CAROSELLA

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

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

La collaborazione al BdA è aperta a tutti.

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

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

Le norme di collaborazione sono consultabili al *link*:

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

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

[http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri\\_bollettino.aspx](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx)

ISSN 1826 – 6428

ISBN 978-88-99642-74-7

© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare

# Indice

<b>Presentazione</b>	Pag. 5
<b>Saggi</b>	
<i>La Marina Militare, Dante Alighieri e il Museo Navale di La Spezia</i> Leonardo Merlini	Pag. 9
<i>L'impegno della Marina per evitare i naufragi di Capo Guardafui – Il faro Crispi</i> Vincenzo Meleca	Pag. 27
<b>Fonti e documenti</b>	
<i>Notizie su azioni navali di superficie del 1941</i> Giulia Iacovelli	Pag. 71
<i>La Regia Marina a Cefalonia, settembre 1943</i> <i>Un resoconto raccolto da G.B. Cerutti nel Lager di Siedlce</i> Furio Cerutti	Pag. 131

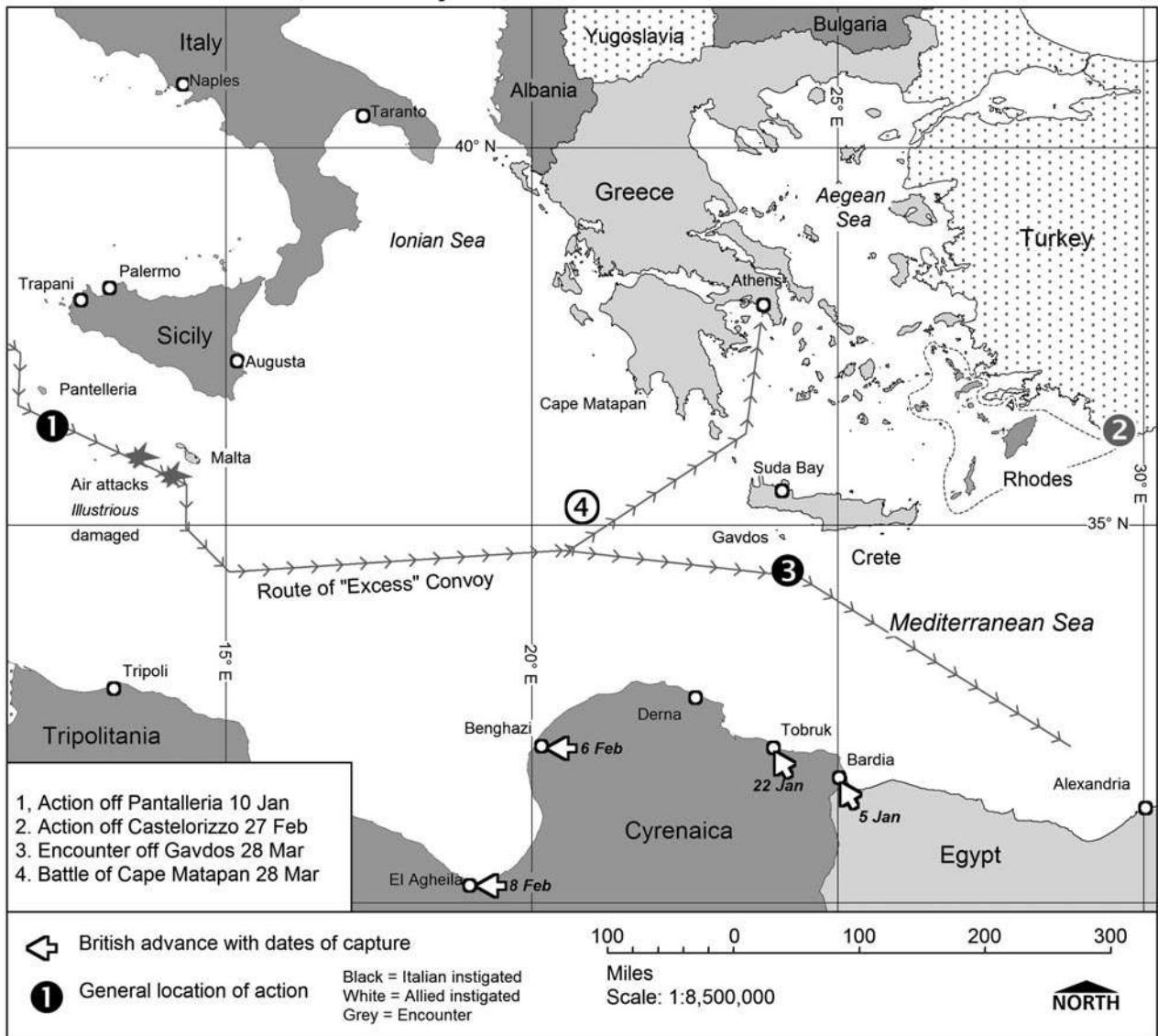


Fig. 1 – Mappa degli scontri navali del gennaio-marzo 1941 (da V.P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo, 1940-1945*, Roma, USMM, 2022)

# Notizie su azioni navali di superficie del 1941

Giulia Iacovelli

## Abstract

*The present article aims to analyze six reports selected to be part of the Notizie sulle Azioni Navali established by the Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina and related to surface naval operations carried on by the Italian Royal Navy 1941 in different Mediterranean scenarios. The text will offer a summary of the content of the documents, providing some context information and particularly focusing on the strategic conclusions outlined in each of them.*

Il presente contributo si inserisce nel progetto di cura dei rapporti della “Cartella Notizie sulle Azioni Navali.” La Cartella venne istituita dall’Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, il quale stabilì che sarebbe stata conservata presso il Comando di Squadra Navale, i Comandi di Divisione Navale, i Comandi dei Dipartimenti M.M. e i Comandi M.M. della Sicilia e della Libia.<sup>1</sup> L’obiettivo era quello di consentire agli Ufficiali che esercitavano il Comando navale di consultare i rapporti delle azioni navali svoltesi in precedenza, per trarre insegnamenti da esperienze pregresse.

In questo contributo verranno presi in esame cinque rapporti relativi a missioni di superficie condotte dalla Marina nel 1941 in diverse aree del Mediterraneo (*fig. 1*, a fronte).

Il primo documento in ordine cronologico riguarda notizie sullo scontro avvenuto il 10 gen-

naio 1941 nello stretto di Sicilia al largo di Pantelleria tra, da un lato, le torpediniere *Circe* e *Vega* e, dall’altro, un convoglio britannico di cui facevano parte l’incrociatore *Bonaventure* e i cacciatorpediniere *Jaguar*, *Hereward* e *Gallant* (*fig. 2* e *fig. 3*, pag. 72, *fig. 4* e *fig. 5*, pag. 73).<sup>2</sup> Quest’ultimo agiva nel contesto dell’operazione *Excess* (*fig. 6* e *tab. 1*, pag. 74), finalizzata a rifornire Malta nel corso dell’assedio delle truppe italiane. A seguito di uno scontro di artiglieria, il *Vega* venne affondato (*fig. 7*, pag. 78). Nel documento è presente una sezione recante “Insegnamenti dell’azione notturna del 10 gennaio.” In questa parte del testo, oltre a esaminare nel dettaglio le condizioni di visibilità in cui si era svolta l’operazione, viene evidenziato che le due torpediniere italiane lanciarono siluri “successivamente a breve intervallo l’una dall’altra”. In particolare il *Vega*

<sup>1</sup> Archivio dell’Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina [d’ora in poi AUSMM], Fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, *Cartella Notizie sulle Azioni Navali*, 5 maggio 1941, p. 1.

<sup>2</sup> *British Navy in the Mediterranean, including Malta Convoys – 1940-1941*, «Campaign Summaries of World War II», NavalHistory.net (<<https://www.naval-history.net/WW2CampaignsRNMed.htm>>, ultima consultazione: 25 aprile 2021).



Fig 2 – L'incrociatore britannico *Bonaventure*, (foto Royal Navy, in <https://Naval-History.net>, ultima consultazione 2023-05-08)

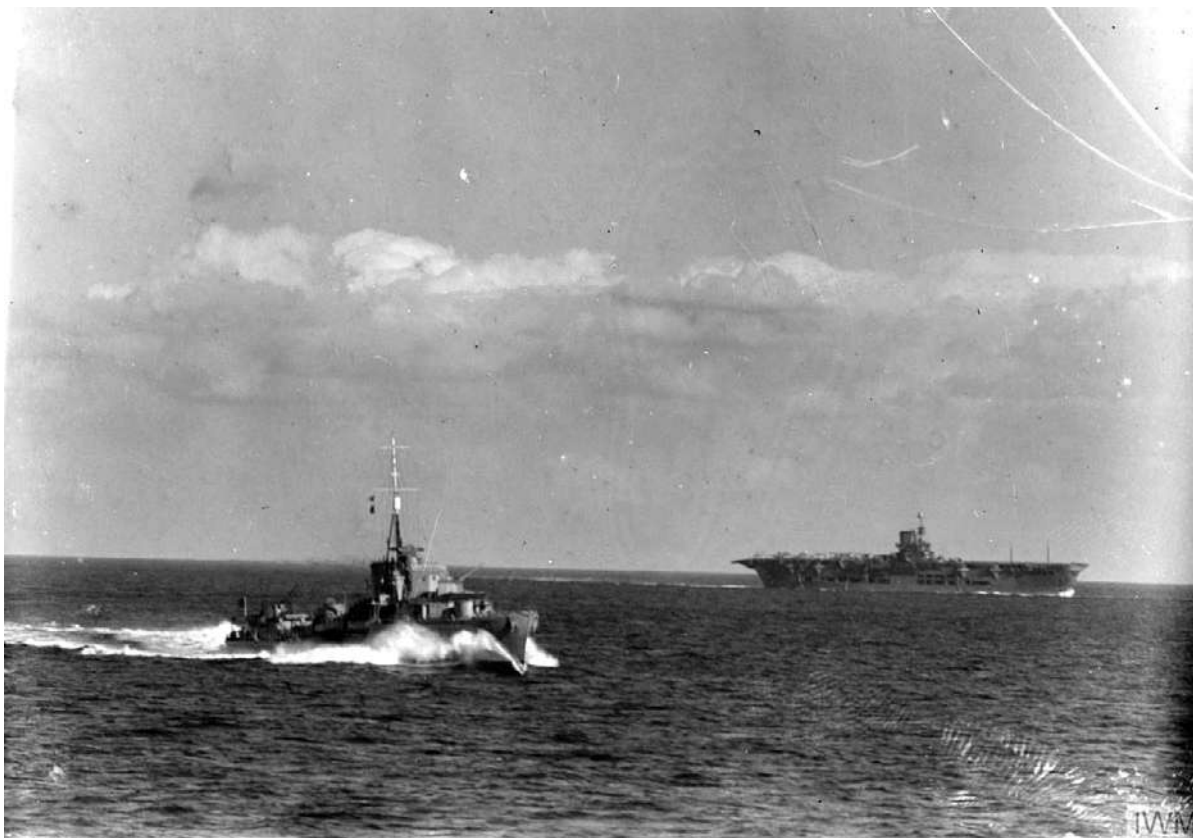


Fig 3 – Il cacciatorpediniere britannico *Jaguar*, ripreso il 27 novembre 1940 accanto alla portaerei *Ark Royal* (Imperial War Museum, A 2316)



Fig 4 – Il cacciatorpediniere britannico *Hereward* (da *Royal Navy: G & H-class Destroyer Postcards*, in <http://cardemp.co.uk>, ultima consultazione 2023-05-10)



Fig 5 – Il cacciatorpediniere britannico *Gallant*, in un'immagine dell'aprile 1938 (Imperial War Museum, coll. 8308-29, immagine FL 22249)



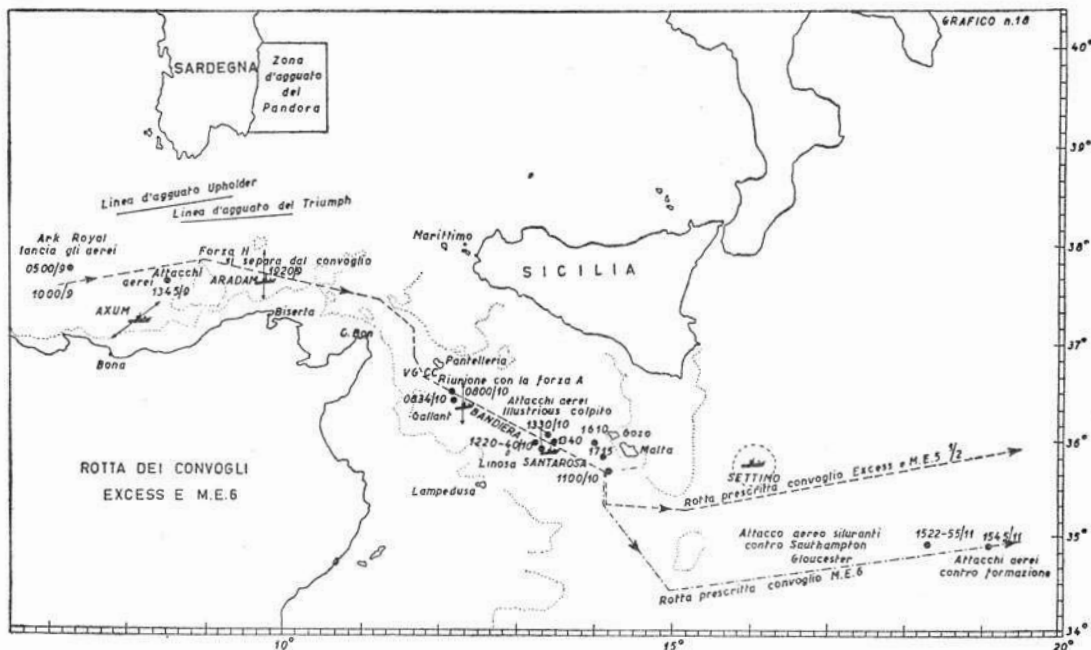


Fig. 6 – Operazione britannica *Excess*, gennaio 1941, rotta dei convogli (da G. Fioravanzo, *Le azioni navali in mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, USMM, 1976)

**Tabella 1 - Azione al largo di Pantelleria, 10 gennaio 1941, 07.41 – 08.20**

<b>Condimeeteo:</b> Visibilità scarsa, maretta
Navi britanniche – Force B (Rear Admiral E. de F. Renouf): Il: <i>Gloucester</i> , <i>Southampton</i> ; Ct <i>Ilex</i>
Force F (Captain H. J. Egerton): <u><i>Bonaventure</i></u> (*); Ct: <i>Jaguar</i> , <i>Hereward</i> , <i>Hasty</i> , <i>Hero</i>
Navi italiane – (Capitano di fregata Giuseppe Fontana): <u><i>Vega</i></u> (X), <i>Circe</i> (*)

**Tabella 2 Attacco al Convoglio GA 15, 29-30 aprile 1941, 23.15-03.00**

<b>Condimeeteo:</b> luna nuova, tramontana alle 22.48
Allied ships — Scorta convoglio: la <i>Carlisle</i> ; Ct: <i>Kandahar</i> , <i>Kingston</i> , <i>Decoy</i> , <i>Defender</i> , Avv <i>Auckland</i> (NZEL); Cv <i>Hyacinth</i>
Force B: (Vice Admiral Pridham-Wippell): Il: <i>Orion</i> , <i>Ajax</i> , <i>Perth</i> (AUS), <i>Phoebe</i> ; Ct: <i>Hasty</i> , <i>Hereward</i> , <i>Nubian</i>
Convoglio GA 15: <i>Delane</i> (6.045 t.s.l.), <i>Thurland Castle</i> (6.372 t.s.l.), <i>Comliebank</i> (5.149 t.s.l.), <i>Corinthia</i> (3.701 t.s.l.), <i>Itria</i> (6.845 t.s.l.), <i>Ionia</i> (1.936 t.s.l.), <i>Brambleleaf</i> (5.917 t.s.l.)
Navi italiane – Ct <i>Francesco Crispi</i> ; Tp: <i>Lince</i> , <i>Libra</i>

Tabella 1 e tabella 2, da V. P. O'Hara, *Lotta per il Mare di mezzo. La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo. 1940-1945*, Roma, USMM, 2022

Le indicazioni \*/X, come da testo originale, indicano i danni riportati nelle azioni, rappresentando rispettivamente danni superficiali da schegge e nave affondata. Le unità sede di comando sono indicate con sottolineatura

(fig. 8, pag. 80), appena iniziò a essere colpito, ripose subito al fuoco, risultando quindi più facile da individuare.<sup>3</sup> L'artiglieria nemica fu così in grado di danneggiare il timone e probabilmente anche l'apparato motore della torpediniera. Tuttavia, a determinarne l'affondamento, fu un colpo al deposito munizioni di poppa e la conseguente esplosione. Per questa azione, il capitano di fregata Giuseppe Fontana e il sottotenente di vascello Giorgio Scalia (fig. 9 e fig. 10, pag. 80, ricevettero la medaglia d'oro al valor militare: il primo per aver condiviso la sorte della nave, dando la priorità alla salvezza del proprio equipaggio; il secondo per aver ceduto il proprio salvagente a un marinaio che non stava riuscendo ad allontanarsi a nuoto dall'unità.

Della primavera del 1941 è invece l'azione navale eseguita dal cacciatorpediniere *Crispi* (appartenente alla IV squadriglia, di stanza in Egeo) e dalle torpediniere *Libra* e *Lince* il 29 aprile (tab. 2, a fronte, fig. 32, pag. 114, fig. 33 e fig. 34, pag. 120). Il relativo documento comprende tre rapporti curati dai rispettivi Comandi. La notte tra il 29 e il 30 aprile le tre unità ricevettero la missione di attaccare il convoglio britannico *GA 15*, appena avvistato e diretto verso il Canale di Caso. Il convoglio era composto dai mercantili *Delane*, *Thurland Castle*, *Comliebank*, *Corinthia*, *Itria*, *Ionia* e *Brambleleaf*, scortati dall'incrociatore antiaereo *Coventry*, dai cacciatorpediniere *Kandahar*, *Kingston*, *Decoy* e *Defender*, dallo sloop *Auckland* e dalla corvetta *Hyacinth* con l'appoggio della Forza B, costituita dagli incrociatori leggeri *Orion*, *Ajax*, *Perth* e *Phoebe* e dai cacciatorpediniere *Nubian*, *Hasty* ed *Hereward*. Il convoglio era diretto ad Alessandria e aveva a bordo 6.232 militari e 4.699 tra infermiere, prigionieri e personale consolare evacuato da Creta. Per le truppe britanniche lo spostamento di ogni gruppo di cacciatorpediniere da e

per l'isola era possibile solamente con enormi rischi. Le poche operazioni di successo avevano luogo di notte,<sup>4</sup> come appunto quella in questione, dal momento che, come si vedrà a breve, gli inglesi erano ben addestrati alle azioni notturne. Il cacciatorpediniere *Crispi* e le torpediniere *Libra* e *Lince* portarono avanti diversi attacchi siluranti contro il convoglio. La grande presenza di fumo, il fuoco abbondante e il ricorso agli illuminanti non consentiva loro di comprendere se effettivamente i bersagli fossero stati colpiti e tanto meno quali danni i colpi avessero prodotto.<sup>5</sup> L'equipaggio del *Lince* pensò erroneamente di aver colpito con due siluri uno dei cacciatorpediniere. I cacciatorpediniere *Nubian*, *Hasty* ed *Hereward* reagirono aprendo un intenso fuoco, che mantenne a distanza le unità italiane, le quali alla fine si allontanarono. Nessuna unità subì danni durante lo scontro.

La Regia Marina fu inizialmente colta di sorpresa dai numerosi combattimenti notturni della Seconda guerra mondiale, in un contesto in cui soprattutto inglesi e giapponesi avevano addestrato al meglio le proprie forze a questo tipo di scontro nel corso del primo dopoguerra. Nel rapporto del Comando del *Crispi* si legge, ad esempio, "mi è però apparsa in questa occasione particolarmente grave la mancanza di colonnette di puntamento per il tiro notturno sulle ali di plancia."<sup>6</sup>

Nelle conclusioni del rapporto del Comando del *Lince* si legge che, nel corso dello scontro, l'unità stessa aveva sfruttato al massimo la nebbia per occultarsi al nemico, tattica che parve efficace dal momento che le navi inglesi dovettero ricorrere spesso a proiettili illuminanti. Queste tentarono di inseguire le unità italiane, ma "il tiro illuminante è risultato sempre corto e quindi inefficace."<sup>7</sup>

Operazione più lunga e complessa è rappresentata dalla navigazione del rimorchiatore *Boeo*, dal 20 al 26 maggio. In questo caso a redigere il rap-

<sup>3</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 2, *Azione "Circe" – "Vega" (10 gennaio)*, p. 3.

<sup>4</sup> *Naval Operations in the Battle of Crete, 1941*, «Naval Staff History – Second World War», Battle Summary No. 4, B.R. 1736 (2), 1960, pp. 2-3.

<sup>5</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 40, *Azione navale eseguita dal C.T. Crispi (C.F. U. Ferruta) e dalle Torp. Libra (T. V. M. Candiani) e Lince (C.C. G. Cucchiara) il 29 aprile 1941*, 8 ottobre 1941, p. 4.

<sup>6</sup> Ivi, p. 3.

<sup>7</sup> Ivi, p. 9.

porto fu il tenente delle armi navali Ennio Santucci, che si trovava a bordo per un incarico di carattere tecnico, ossia ripristinare l'efficacia dell'apparecchiatura di dragaggio, ma, poiché era l'unico ufficiale sulla nave, si trovò anche a dover prendere decisioni. Il testo viene inserito nella "Cartella Notizie sulle Azioni Navali" perché "può dare utili cognizioni sul modo di manovrare delle unità della marina inglese sotto l'azione di attacchi aerei."<sup>8</sup>

La navigazione avvenne nei primi giorni dell'operazione "Mercurio", finalizzata all'occupazione di Creta da parte delle truppe tedesche (fig. 11, pag. 84, fig. 12 e fig. 13, pag. 86). Il 21 maggio l'Ammiraglio Sud-Est<sup>9</sup> decise di tentare di sbarcare a Maleme prima con il convoglio guidato dalla torpediniera *Lupo*, poi con quello guidato dalla torpediniera *Sagittario*. I tentativi fallirono, poiché la verifica delle condizioni preliminari non era stata sufficientemente approfondita: la costa individuata per lo sbarco non era infatti libera dalle forze navali nemiche;<sup>10</sup> di conseguenza seguì uno scontro in cui molti motovelieri, non abbastanza veloci da allontanarsi in fretta da Maleme,<sup>11</sup> subirono gravi danni da parte degli inglesi (fig. 14 e fig. 15, pag. 88, fig. 16, pag. 92). Il *Lupo* e il *Sagittario* recuperarono numerosi motovelieri, ricevendo per questo importanti apprezzamenti dall'alto comando navale germanico, che ne lodò il coraggio ben lungi dall'imputare loro il fallimento dello sbarco.<sup>12</sup> Le forze britanniche subirono comunque numerosi danni nel corso dei giorni suc-

cessivi. Il 24 maggio su quel fronte avevano già perso 6 unità (di cui 2 incrociatori e 4 cacciatorpediniere). Altrettante erano state danneggiate, inficiando gravemente la capacità degli inglesi di difendere l'isola.<sup>13</sup>

Il *Boeo*, che il 20 aveva ricevuto ordine di partire dal Pireo insieme al *Rovigno* per prendere a rimorchio un barcone con a bordo soldati tedeschi, navigò dunque in quelle acque in giorni dirimenti della vicenda cretese, impegnandosi in particolare nel recupero e nel primo soccorso ai reduci dell'operazione svoltasi sulla costa di Maleme (fig. 17, pag. 92, fig. 18 e fig. 19, pag. 93). Nel rapporto viene sottolineato come ogni difficoltà in quel contesto fu affrontata dai marinai italiani e dai soldati tedeschi con un forte senso di condivisione e cameratismo (fig. 20, pag. 96 e fig. 21, pag. 97).<sup>14</sup>

Di particolare interesse è lo stile narrativo adottato nel testo. Si riportano qui, a titolo di esempio, solo alcuni passaggi particolarmente intensi, come "Attendiamo ormai con ansia la luce del giorno: ci sembra che essa debba portare la salvezza e la possibilità di portare a termine la missione."<sup>15</sup>, oppure "Quasi per dispetto l'alba ci mostra il cielo coperto ad Oriente e molta foschia verso terra."<sup>16</sup>, infine "Intanto gli aerei si susseguono ininterrottamente in un carosello infernale eppure grandioso."<sup>17</sup>

Altra operazione di particolare complessità fu quella di recupero e disincaglio del cacciatorpediniere *Lampo* (fig. 22 e fig. 23, pag. 98). Il *Lampo*

<sup>8</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 16 bis, *Rapporto della navigazione eseguita dal R. Rimorchiatore "BOEO" dal 20 al 26 maggio 1941*, 1° agosto 1941, p. 1.

<sup>9</sup> Traduzione italiana dell'epoca per il comando tedesco "Admiral Suedost", nella persona dell'amm. Karl Georg Schuster. Tale comando era stato costituito nel febbraio 1941 come ufficio Admiral "Z", successivamente trasformato, tra l'aprile e il luglio del 1941, nel citato "Admiral Suedost", per poi assumere la definitiva denominazione di "Marinegruppenkommando Sud".

<sup>10</sup> A. De Toro, *La partecipazione della Marina italiana all'invasione di Creta nei documenti tedeschi (maggio 1941)*, in «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», dicembre 2013, pp. 18, 19.

<sup>11</sup> Breve rapporto sulle operazioni di motovelieri Maleme-Iraklion, 25 maggio 1941, qui consultato in A. De Toro, cit., Appendice D.

<sup>12</sup> A. De Toro, *La partecipazione della Marina italiana all'invasione di Creta nei documenti tedeschi (maggio 1941)*, in *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, dicembre 2013, pp. 21 e seguenti.

<sup>13</sup> Naval Staff History, Second World War Battle Summary No. 4, *Naval Operations in the Battle of Crete, 1941*, B.R. 1736 (2), 1960, p. 20.

<sup>14</sup> AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 16 bis, *Rapporto della navigazione eseguita dal R. Rimorchiatore "BOEO" dal 20 al 26 maggio 1941*, 1 agosto 1941, p. 14.

<sup>15</sup> Ivi, p. 5.

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> Ivi, p. 7.

era affondato il 16 aprile nel Golfo di Gabes, in Tunisia, mentre stava scortando un convoglio di 5 piroscafi diretto a Tripoli (fig. 24, pag. 100, fig. 25, pag. 101, fig. 26, pag. 102, fig. 27, pag. 103). Era stato avvistato dalla XIV squadriglia C.T. britannica. Era poi seguito uno scontro a fuoco, che aveva portato all'affondamento dell'unità insieme ai cacciatorpediniere *Baleno* (fig. 28, pag. 104) e *Tarigo*, quest'ultimo eroicamente affondato colpendo il cacciatorpediniere inglese *HMS Mohawk*. A seguito dell'azione, il *Lampo* risultava incagliato e semisommerso (fig. 29, pag. 106, fig. 30, pag. 108 e fig. 31, pag. 110). Le operazioni di recupero furono coordinate dal tenente colonnello del Genio Navale Alfredo Blandino e svolte dal 20 luglio all'8 agosto. La nave fu poi rimorchiata a Palermo, dove giunse l'11 agosto. Non trattandosi di una operazione bellica propriamente detta, è interessante leggere la motivazione addotta per l'inserimento del relativo rapporto all'interno della "Cartella Notizie sulle Azioni Navali."

"L'operazione di disincaglio del R.C.T. *Lampo* non costituisce una vera e propria azione bellica; le notizie ad essa relative vengono tuttavia incluse nella "Cartella notizie sulle Azioni Navali" perché, per le difficoltà di luogo e di tempo che si sono dovute superare, per gli esigui mezzi a disposizione, per la continua vigilanza esercitata dal nemico nella zona, esse sono di particolare interesse anche ai fini dell'addestramento."<sup>18</sup>

Il luogo dove era incagliato il *Lampo* rendeva particolarmente complesse le operazioni di recupero, in quanto continuamente oggetto di incursioni aeree nemiche. Dal momento che, in caso di difficoltà, non sarebbe stato possibile ottenere soccorso, si decise di limitare al massimo il contingente che avrebbe preso parte alla spedizione e gli strumenti tecnici necessari.

Si iniziò con la chiusura dei canali di comunicazione con il mare e poi con l'esaurimento dei

carichi liquidi presenti nei locali. Le operazioni di disincaglio furono gestite assieme al cacciatorpediniere *Fulmine*. Il cavo di acciaio di rimorchio fu disteso dal motoveliero *Elsa*. Tentativi di rimorchio furono effettuati senza successo, separatamente e assieme, dal rimorchiatore *Ciclope* e dalla torpediniera *Centauro*. A seguito di molteplici fallimenti e di ulteriori operazioni di alleggerimento del carico dell'unità, il tenente colonnello Blandino si recò al Comando Marina Messina e chiese ulteriori mezzi per portare a termine l'operazione. Furono messi a sua disposizione i rimorchiatori *Montecristo* e *Trieste*, che riuscirono nell'impresa, come riportato nel rapporto, "Il successo dell'impresa (sull'esito della quale erano sorti forti dubbi in conseguenza delle gravi difficoltà d'ordine bellico e tecnico ad essa connessa) raggiunto con l'impiego di limitatissimi mezzi si è potuto realizzare per la dedizione e la fede incrollabile della vittoria della spedizione tutta che, conscia dell'importanza della missione, ha speso ogni più riposta energia vincendo tutte le difficoltà."<sup>19</sup>

L'ultimo documento di questa sequenza si riferisce all'affondamento delle torpediniere *Altair* e *Aldebaran* (fig. 35 e fig. 36, pag. 122, fig. 37, pag. 128) a causa dell'urto contro delle mine nella notte tra il 19 e il 20 ottobre. Si tratta di tre rapporti, redatti rispettivamente dai Comandi delle torpediniere *Lupo* e *Altair* e dal capitano di fregata Moschini, imbarcato sull'*Aldebaran*. L'*Altair*, partito dal Pireo per Creta, si era incagliato nel golfo di Atene, con "un forte appruamento e un leggero sbandamento a sinistra",<sup>20</sup> per via di una violenta esplosione subacquea. Malgrado diversi tentativi di rimorchiarla, la nave affondò a seguito dei danni riportati. Prima dell'affondamento, il *Lupo*, mandato in soccorso, era riuscito a mettere in salvo l'equipaggio dell'*Altair*. Anche l'*Aldebaran* era stato inviato dal Pireo per prestare soccorso, affondando tuttavia, a sua volta, per l'urto contro una mina.

<sup>18</sup> AUSMM, Fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 34, *Recupero e disincaglio del R.C.T. Lampo (20 luglio - 11 agosto 1941)*, 15 settembre 1941, p. 1.

<sup>19</sup> Ivi, p. 16.

<sup>20</sup> AUSMM, Fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, Notizia n. 48, *Affondamento delle Torp.re Altair e Aldebaran per urto contro mine (19-20 ottobre 1941)*, 16 novembre 1941, p. 7.

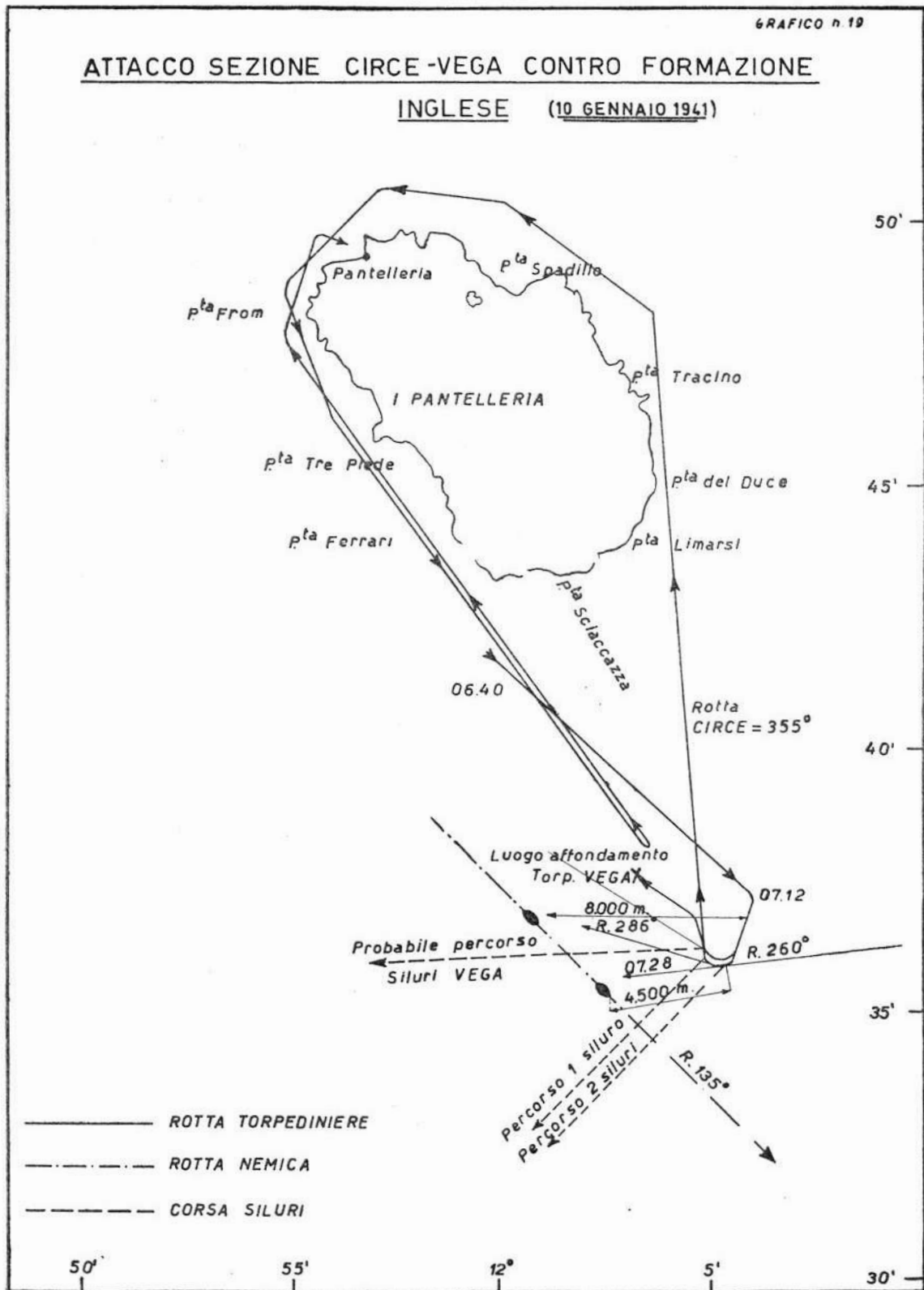


Fig 7 - Azione navale di Pantelleria del 10 gennaio 1941 (da G. Fioravanzo, *Le azioni navali in mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, USMM, 1976)

**Appendice n. 1**UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA  
REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTO

Copia n. 5

Data: 10 gennaio 1941

Notizia n. 2

AZIONE Circe – VegaEsposizione Cronologica.

07h00m La Sezione *Circe – Vega* naviga in linea di fila ordine direttivo con PV = 135, V = 12

07h12m Il *Circe* avvista circa per 270° una indistinta formazione nemica. Accosta allora per 205, mantenendo inalterata la velocità mentre il *Vega* spiega per l'attacco.

07h26m Il *Circe* lancia su una grossa nave al centro della formazione i siluri del complesso AD.

07h28m Il *Circe* lancia sullo stesso bersaglio i siluri del complesso AV.

Il siluro prodiero non parte. Contemporaneamente il *Vega* effettua il lancio.

07h30m Il *Circe* ritenta il lancio del siluro rimasto a bordo.

07h32m anche questa volta con esito negativo per avaria al complesso. Accosta quindi per 355° su Punta Traccino ed aumenta gradatamente di velocità da 12 a 30 nodi. Durante questa fase il *Vega* si mantiene parallelo al *Circe* a 90° sul suo lato sinistro, D = 300 m. In questo momento il *Circe* lancia il segnale di scoperta ed il nemico esegue segnalazioni con proiettore bianco.

07h39m Il nemico spara quattro colpi illuminanti ed accende due proiettori che illuminano il *Vega*.

07h40m Il nemico apre il fuoco.

07h41m Il *Vega* apre il fuoco.

07h43m Il nemico centra il tiro sul *Circe* che in questo momento risponde.

08h00m Il *Vega* accosta a sinistra e riduce di velocità mentre inizia il tiro anche col cannone prodiero e con le mitragliere. I CC.TT. nemici concentrano su di lui tutto il fuoco.

08h15m Il *Circe* è quasi a ridosso di Punta Traccino quando sul *Vega*, ormai quasi fermo, si scorge un'altissima vampata, e la nave rimane avvolta in denso fumo.

08h20m Il *Vega* affonda.

08h45m Il *Circe* è davanti al porticciuolo di Pantelleria.

Insegnamenti dell'Azione Notturna del 10 gennaio1) – Unità che hanno stabilito contatto col nemico e limiti dell'azione. –

Le Unità che hanno combattuto sono: *Circe* e *Vega*.

L'azione ha avuto inizio alle 07h12m quando il *Circe* e, con ogni probabilità, contemporaneamente, anche il *Vega*, avvistano il nemico.

Essa ha avuto termine alle 08h15m con l'affondamento del *Vega*.

2) – Condizioni di visibilità. –

Il sole sorgeva alle 08h14m. La luna era tramontata da quattro ore.

L'atmosfera era leggermente fosca, verso le 07h30m ha iniziato a rischiararsi. In tali condizioni le siluranti avevano buona probabilità di avvistare prima di essere viste.



Fig. 8 – La torpediniera Vega (Archivio fotografico USMM - AUSMM)



Fig. 9 – Il capitano di fregata Giuseppe Fontana (AUSMM)



Fig. 10 – Il sottotenente di vascello Giorgio Scalia (AUSMM)

3) — Valutazione della distanza di avvistamento. —

Il *Circe* ha avvistato sagome indistinte di unità nemiche a circa 135° dalla prua a dritta ed alla distanza apprezzata di circa 6000 m. Dall'esame del successivo svolgersi dell'azione, e dalla ricostruzione grafica dell'intera manovra la distanza reale risulta superiore a quella apprezzata, e si aggira sui 10-12000m. —

Il nemico ha avvistato le Torpediniere alle 07h32m quando esse, eseguito il lancio, avevano già iniziato la manovra di disimpegno.

Poiché il personale del *Circe* ha, circa a tale ora, osservato prima due colone bianche in corrispondenza di una delle unità nemiche, quindi segnalazioni con fanale bianco tra di esse, ed il fuoco da parte dei CC. TT. ha avuto inizio solo alle 07h39m, si può ritenere che l'allarme sia stato dato dalla esplosione dei siluri su una unità o quanto meno, dall'avvistamento delle loro scie. —

4) — Impiego delle Armi. —

*Circe* e *Vega* hanno lanciato successivamente a breve intervallo l'una dell'altra. La prima ha inizialmente lanciato tre siluri, essendo il quarto fallito, alle 07h28m con i seguenti dati apprezzati:

$$D = 4500 - = 70^\circ \text{ VN} = 18$$

Ha quindi ritentato il lancio del quarto siluro alle 07h30m, con gli stessi dati, su un'altra unità che si presentava su un uguale a quello prima messo a calcolo. Il siluro non parte neppure la seconda volta. Nessuna notizia è stata possibile avere nei riguardi dell'azione del *Vega*. È probabile però che in complesso dalle due unità siano stati lanciati sette siluri. —

Dalle testimonianze di alcuni componenti l'equipaggio del *Circe* si può ritenere che due siluri abbiano colpito una unità nemica. Tale risultato è convalidato dal ritrovamento di relitti vari (appartenenti al C.T. Galland) tra i quali un salvagente nel quale era incastrato un fondello tranciato di bossolo da 120 con cannelo inesplosivo.

Quanto all'impiego delle artiglierie risulta che: il nemico ha aperto il fuoco alle 07h39m prima con tiro illuminante, indi con tiro battente concentrandolo sul *Circe*, mentre illuminava con due proiettori il *Vega*. Poco dopo ha sparato anche sul *Vega*. Questo ha risposto subito al fuoco, e ciò probabilmente lo ha reso più facilmente individuabile, mentre il *Circe* inizia il tiro solo dopo essere stato inquadrato dalle salve nemiche.

Il tiro nemico ha prodotto sul *Vega* un'avaria al timone e, probabilmente, anche un'avaria all'apparato motore perché esso privo di governo, ha accostato a sinistra e ridotto di velocità. Con tutto ciò appena il pezzo prodiero è stato in campo, ha aperto il fuoco anche con questo contro il nemico che si era avvicinato a circa 1000 m.

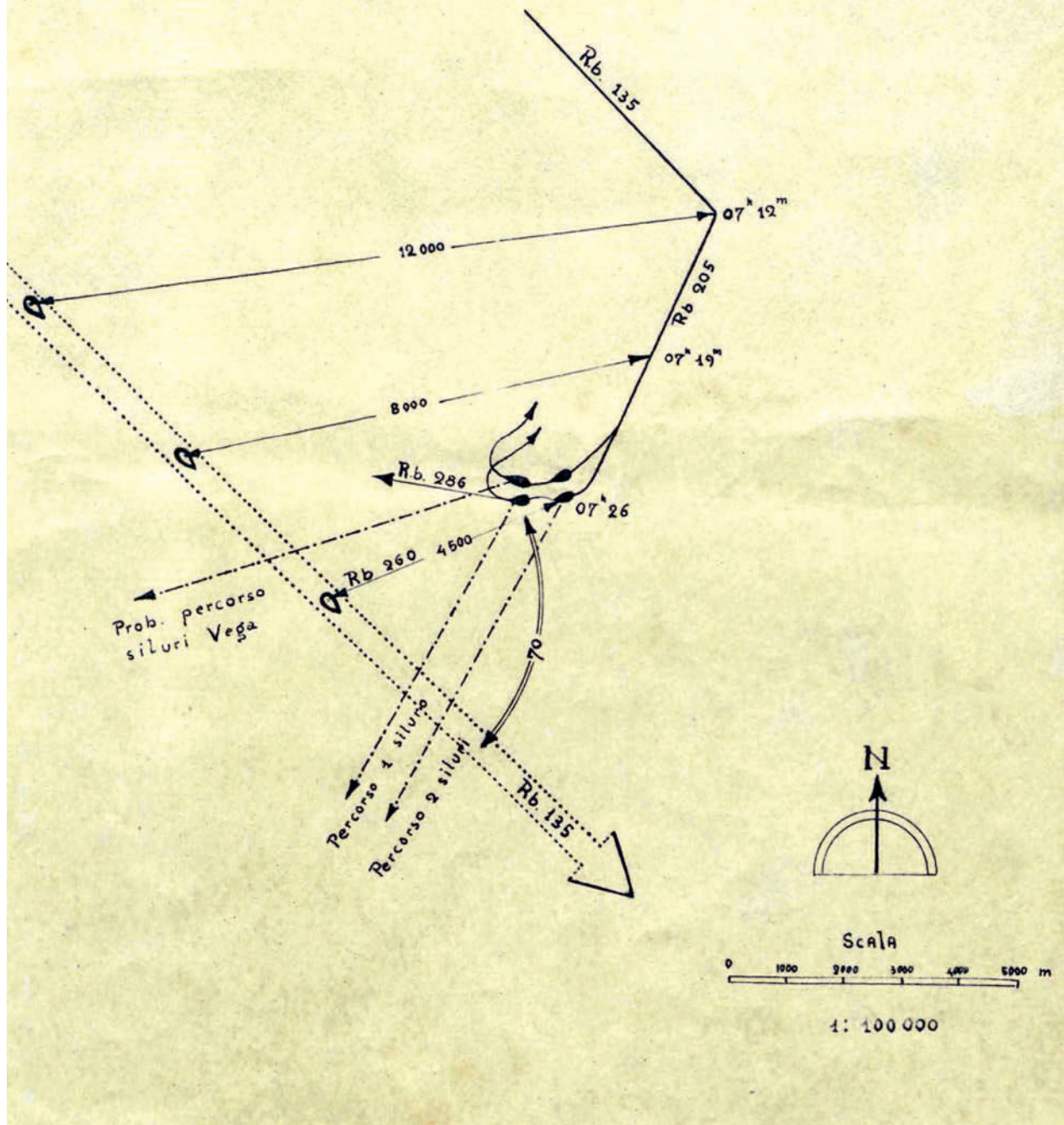
Mentre il *Circe*, accostando sulle salve per disorientare il nemico ed eseguendo una cortina di nebbia, dirige alla massima forza per Punta Traccino, il *Vega* è più volte colpito nelle caldaie; in ultimo (alle 8h15m circa) un colpo nel deposito munizioni, che salta, lo ha messo definitivamente fuori combattimento. Poco dopo esso è affondato. Mentre la nave affondava due CC.TT. nemici si sono avvicinati ed hanno mitragliato colpendo anche naufraghi in mare. —

Il *Circe* in totale ha sparato quattro salve coi pezzi poppieri.

Risulta che durante l'azione di fuoco delle due torpediniere uno dei CC.TT. nemici ha ricevuto visibilmente colpi a bordo. Le vedette di Punta Sciaccazza hanno notato, su due siluranti nemiche, incendio a bordo. L'azione da parte del nemico è stata svolta da quattro CC.TT. e da un incrociatore. — Il tiro del nemico è stato molto rapido e corto all'inizio; ben presto è risultato centrato con salve pochissimo disperse (aperture laterali minime e longitudinali di circa 100m). —



Grafico d'attacco e lancio della sezione Circe-Vega contro  
la formazione Inglese dalle ore 07<sup>h</sup>12<sup>m</sup> alle ore 07<sup>h</sup>28<sup>m</sup>  
del giorno 10 gennaio 1941 XIX.



5) –Avarie ed inconvenienti. –“CIRCE”

- 1)– La mancata partenza del siluro prodiero del complesso avanti è risultata (da verifica eseguita) dovuta a mancata accensione della carica per difetto di caricamento dell’incendio.
- 2)– Verso le 10h27m, al rientro in porto dopo essersi recato al soccorso dei naufraghi del *Vega*, il *Circe* ha avuto avaria al timone, dovuta ad eccessivo riscaldamento dell’olio dei torchi del telemotore.
- 3)– Il tiro in ritirata, per quanto eseguita con pochissima elevazione non ha dato luogo agli inconvenienti che normalmente si verificano alle sovrastrutture.
- 4)– Le comunicazioni ai tubi di lancio, sono state fatte sia a mezzo del telefono apposito, sia per maggior sicurezza col portavoce.  
Le comunicazioni con i complessi da 100/47 poppieri, effettuate a mezzo dei telefoni, non sono state efficienti.  
Si è dovuto ricorrere all’uso del portavoce. –

“VEGA”

- 1)– Poco dopo il lancio dei siluri e l’apertura del fuoco da parte del nemico, ha avuto avaria al timone dovuta probabilmente alla concussione prodotta dallo scoppio dei proiettili di una salva molto vicina alla poppa (testimonianza del timoniere superstite). –
- 2)– Le successive salve hanno colpito in piano la Torpediniera prima alla caldaia 1, quindi alla caldaia 2.  
Un ultimo colpo ha fatto saltare il deposito di poppa. –



Fig. 11 – Personale segnalatore appartenente alla marina germanica imbarcato sulla torpediniera *Sagittario*, estate del 1941 (AUSMM)

## Appendice n. 2

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

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI:  
COPIA N. 18

Data: 1 agosto 1941/XIX  
(da allegare alla notizia 16 riguardante l'operazione Mercurio)

Notizia n. 16 bis

ARGOMENTO: Rapporto della navigazione eseguita dal R. Rimorchiatore "BOEO" dal 20 al 26 maggio 1941/XIX

### SEGRETO

La notizia 16 bis si riferisce alla missione di una piccola unità destinata a concorrere alla operazione Mercurio. Per quanto essa, dal punto di vista dell'addestramento non sia di particolare rilievo, dato che contiene il rapporto di un giovane Ufficiale delle A.N. inesperto sulle questioni di impiego delle unità, si invia egualmente perché la lettura delle pagine 4-5-7-9 può dare utili cognizioni sul modo di manovrare delle unità della marina inglese sotto l'azione di attacchi aerei.

Si trascrive pressoché integralmente quanto è stato riferito dal Tenente delle A.N. Ennio SANTUCCI che, trovandosi a bordo della nave per ripristinare l'efficacia dell'apparecchiatura di dragaggio, ha partecipato alla missione per quanto non specificatamente destinato. –

Il giorno 20, mentre eravamo al Pireo in attesa di riparare il gruppo elettrogeno per il dragaggio magnetico, il *Boeo* riceve ordine di partire insieme al *Rovigno* per prendere a rimorchio un barcone carico di soldati tedeschi. Dal Comandante del *Rovigno* vengono comunicate le rotte che conducono a Milo e l'ordine di seguirlo.

Verso mezzogiorno del 20 raggiungiamo il *Rovigno* fuori dal porto del Pireo per cercare il barcone da rimorchiare. Giunti all'altezza dell'isolotto di Phleva, il *Rovigno* accosta verso la Torp. *Sagittario* ferma alla fonda e lo vediamo imbarcare dei naufraghi. Ci avviciniamo e il Comandante del *Rovigno* ci dice di procedere sulla rotta e di prendere a rimorchio il barcone in avaria conducendolo alla destinazione comunicata. Il *Rovigno* ci raggiungerà sulla rotta oppure a Milo.

Alle 15 dello stesso giorno prendiamo a rimorchio il barcone con le macchine in avaria ed una zattera armata di un cannoncino, che abbiamo trovato poche miglia oltre l'isolotto, e puntiamo direttamente su Milo. La navigazione si svolge normalmente. Durante il giorno scorgiamo sempre aerei di ricognizione e aerei da trasporto germanici.

La mattina del 21 al fare del giorno di troviamo ad una quindicina di miglia dall'imboccatura della baia di Milo; dietro di noi vediamo solo una barca a vela molto lontana. Entrati a Milo cerchiamo di scorgere qualche torpediniera o il *Rovigno* che, come pensavamo, poteva averci preceduto sulla rotta durante la notte. Non troviamo altro che un peschereccio carico di soldati tedeschi che sta uscendo per mettersi in rotta verso Creta.

Nel frattempo domando all'Ufficiale tedesco, Tenente Häsken, quali istruzioni aveva. Egli mostra gli ordini di operazioni sui quali era scritto che doveva raggiungere nel più breve tempo possibile e con qualsiasi mezzo, aiutandosi magari con le vele, la zona di Maleme nel golfo della Canea. Mi aggiunge anzi di essere già molto in ritardo, perché avrebbe dovuto trovarsi a Maleme alle 16 del 21, ciò che ormai era impossibile. A noi rimaneva l'alternativa di restare a Milo o di procedere per Creta.



Fig. 12 e fig. 13 – Motoveliero del convoglio scortato dalla torpediniera *Sagittario*, Egeo 20-22 maggio 1941 (AUSMM)



Stando agli ordini ricevuti avremmo dovuto fermarci ad attendere qualcuno che impartisse ulteriori disposizioni.

Il dubbio che già la torpediniera fosse stata lì, dato il nostro ritardo, l'impazienza che avevano i tedeschi di procedere verso la meta, ed infine, forse più importante, il senso di orgoglio di tutto l'equipaggio, ci ha fatto prendere la decisione contraria.

Fermarsi a Milo lasciando i soldati tedeschi con le macchine in avaria e, peggio ancora, tornarsene indietro, sembrava a noi poco dignitoso. Anzi, visto che il tenente tedesco diceva di essere in ritardo, il Direttore di macchina del *Boeo* si è recato a bordo della barca rimorchiata, per vedere di rimettere in moto il motore di propulsione, magari lentamente, per aiutare la navigazione del convoglio.

Riesce a rimetterlo in moto e per breve tempo procediamo a circa 6 miglia all'ora.

Per la aumentata velocità si rompono i cavi di rimorchio dello zatterone al cannoncino e perdiamo così un'altra ora per ricomporre il convoglio: quando ci rimettiamo in moto il motore della barca è di nuovo in avaria.

Intanto avvistiamo una torpediniera: è il *Sagittario*, che è fermo con un gran numero di pescherecci all'altezza del Capo Psalis. Pensando che avesse ordini per noi passiamo accanto. Ci viene chiesto in tedesco se appartenevamo al gruppo ..... (non ho afferrato il nome) ed il tenente Häskén risponde di no. Sempre in tedesco dalla torpediniera dicono che possiamo procedere oltre. Sono circa le 14 quando prendiamo la rotta 200° diretto a Maleme. Abbiamo da fare 70 miglia e siccome, d'accordo con il tenente tedesco, riteniamo preferibile giungere di notte, facciamo alzare le vele al peschereccio e così procediamo a circa 5 miglia all'ora. Contiamo di arrivare tra le 4 e le 5 del mattino del giorno seguente (22 corrente).

Alla sera, prima del calare della notte, verifichiamo la nostra posizione per vedere se manteniamo la velocità e possiamo constatare che alle 20 mancavano ancora 40 miglia da percorrere. Durante il giorno abbiamo avuto continuamente con noi la ricognizione tedesca.

Verso le 22 cominciamo a vedere dinanzi a noi di prua dei bagliori persistenti e delle esplosioni, di cui però non percepiamo il rumore. Pensiamo dapprima che sia il clamore della battaglia a terra, senonché, poco più tardi, possiamo individuare nel bagliore un proiettore molto lontano. Poco dopo vediamo, sempre lontani, sulla nostra rotta dei razzi illuminanti. Di tanto in tanto si accende sempre più vicino un proiettore. Due altri più lontani, uno a dritta ed uno a sinistra, frugano anch'essi in giro e si odono forti esplosioni.

Pensiamo che navi inglesi abbiano fatto un'incursione notturna nella baia contro le coste occupate dai paracadutisti tedeschi e che sia quindi cosa migliore arrivare a giorno fatto: le navi probabilmente si allontaneranno all'alba per evitare sicuri attacchi aerei. Alle ore 23 circa cambiamo rotta, mettendo la prua per 220 in maniera da avvicinarci a Capo Spada e sfuggire così al proiettore che si avvicina minacciosamente e che rileviamo sempre per 190°=200°. Dopo un'ora circa rallentiamo anche la velocità per diminuire il fumo al fumaiolo del *Boeo*.

All'una circa del 22 s'intravede di prua, in mezzo all'oscurità e alla foschia piuttosto notevole, la sagoma di una nave da guerra: mi sembra di riconoscere una nostra torpediniera del tipo Vega. La nave ci traversa la rotta diretta verso nord-ovest ed è vicinissima: forse cinquecento metri o poco più, nessuna luce benché minima si vede a bordo e nessun rumore si sente, che possa coprire il fruscio del vento contro le nostre sovrastrutture ed il rumore delle onde contro il nostro scafo.

Procediamo sempre a bassa velocità: due miglia all'ora circa, perché, come si è detto, volevamo arrivare alla luce del giorno. Avevamo preso accordi con gli Ufficiali tedeschi circa le modalità dello sbarco ed avevamo deciso di portare in secca il barcone sul luogo stabilito, mollando a tempo opportuno i cavi di rimorchio, tenendo però presente che nell'ultimo tratto era bene procedere quasi parallelamente alla costa, in maniera da poter utilizzare eventualmente tutte le mitragliatrici ed il cannoncino che avevamo sul rimorchio.



*Fig. 14* – Un peschereccio greco carico di truppe tedesche, appartenente al convoglio *Lupo* e disperso dopo lo scontro notturno, è preso a bersaglio dall'incrociatore australiano *Perth* (per gentile concessione di Mr. Gordon Steele da Sydney, Australia, via E. Cernuschi)



*Fig. 15* – 22 maggio 1941, ore 7.40 circa. Il tiro della batteria da 102 di sinistra dell'incrociatore australiano *Perth* contro il motopeschereccio greco avvistato poco prima (Collezione Peter Cannon, Australia, via E. Cernuschi)

Verso le due un razzo molto persistente e lanciato forse da un aereo da alta quota illumina il mare alla nostra sinistra quasi al traverso ed è seguito da colpi ben distinti di artiglieria. L'oscurità comincia a passare non poco ed attendiamo ormai con ansia la luce del giorno: ci sembra che essa debba portare la salvezza e la possibilità di portare a termine la missione. Ancora si vede un proiettore che fruga nel buio: il fascio di luce ci sfiora, ma passa oltre: nessuno ci ha scorto. Poco dopo ancora si riaccende e fa delle segnalazioni: non è alfabeto Morse, ma semplici lampi come di chiamata.

Dopo una decina di minuti fruga ancora nel buio ed il fascio è questa volta così forte che ci abbaglia; ci sorpassa, ma ecco che torna indietro, ci illumina ancora e ci sembra ci abbia scorto: invece subito si spegne e per il resto della notte null'altro si vede. Verso l'alba il vento rinforza un po' e anche il mare è mosso; mettiamo la prua al mare perché prima di procedere oltre vogliamo controllare la nostra posizione, che ormai conosciamo molto approssimativamente, dopo i cambiamenti di rotta e di velocità.

Quasi per dispetto l'alba ci mostra il cielo coperto ad Oriente e molta foschia verso terra, dimodoché dobbiamo attendere ancora molto prima di poter fare il punto. È verso le sei che ci riusciamo e ci troviamo a dodici miglia da Maleme, in direzione 185°. Il mare intanto è divenuto opaco, tanto da obbligarci a mettere la prua per 260°, onde cercare di portarci a ridosso di Capo Spada.

Verso le 7 vediamo di prua a noi nella direzione di Antikithera un fortissimo fuoco antiaereo seguito dal rumore di sorde esplosioni. Ci convinciamo sempre più che le navi inglesi hanno fatto durante la notte incursioni contro le coste occupate dai paracadutisti e che ora cercavano di guadagnare il largo attaccate dall'aviazione. Siamo tanto convinti di questo che continuiamo a dirigerci sopra vento verso ovest.

Ad un dato momento visto che siamo quasi completamente fermi ci mettiamo in fila al vento puntando nella direzione della città di Canea coll'intenzione di riprendere più tardi la direzione di Maleme.

Il fondo della baia non è ancora visibile per la foschia notevole e dalle sei del mattino in poi non abbiamo guadagnato nulla sulla nostra rotta a causa del mare e del vento.

Col salire del sole, il vento ed il mare scemano e cominciamo a poco a poco ad avvicinarci alla meta, procedendo però lentamente.

Gli uomini della zattera armata di cannoncino, che la sera prima erano venuti con noi sul rimorchiatore a causa del mare, riprendono posto accanto alle loro armi mentre avvistiamo a mezzo miglio circa due zattere con molta gente a bordo. Molliamo il rimorchio e ci dirigiamo il più rapidamente possibile verso le zattere; i naufraghi cercano di allontanarsi a forza di remi da noi; pensiamo che siano inglesi ed immediatamente ci armiamo decisi a prenderli a bordo per avere notizie sicure. Quando siamo vicini invece essi, che sono tedeschi, riconoscono la nostra bandiera e raccogliamo così una ventina di uomini fra cui anche due greci. Un soldato tedesco è ferito abbastanza gravemente ad una gamba ed un greco leggermente alla testa. Appena a bordo i naufraghi ci avvertono che 4 incrociatori inglesi sono fermi vicino a La Canea e ci raccontano quanto hanno visto del combattimento notturno: la torpediniera italiana *Lupo* era stata colpita e la credevano affondata; molti pescherecci carichi di soldati erano andati perduti e le navi inglesi avevano sparato a lungo sulle zattere e sui naufraghi, assassinando così molte persone.

Torniamo immediatamente verso il nostro rimorchio mentre ci sembra di vedere un po' più dentro nel golfo un periscopio. È un falso allarme; qualcosa di metallico sporge dall'acqua, ma è fisso; forse l'albero di una nave affondata. Faccio presente al tenente Häsken l'assoluta urgenza d'imbarcare sul rimorchiatore l'intera compagnia al suo comando e cercare così di allontanarsi a tutta velocità. Il trasbordo è fatto in breve tempo ed altri 140 uomini oltre i naufraghi, sono ora sul BOEO. I soldati tedeschi mettono una miccia ad orologeria a bordo del peschereccio per farlo saltare. Il tempo di regolazione è di 3 minuti e dobbiamo quindi allontanarci a tutta forza. Sono le 8,15 quando intraprendiamo la navigazione di ritorno; la barca abbandonata però non salta e noi cerchiamo di farlo comprendere agli aerei, che continuamente hanno seguito la nostra manovra facendo ricognizioni anche nell'interno del golfo. Prendiamo



subito la rotta per nord diretti verso Milo e poco dopo incontriamo sulla rotta un peschereccio con bandiera germanica che procede verso sud. Ci avviciniamo e lo consigliamo di tornare con noi ma con nostra sorpresa lo vediamo riprendere la rotta verso sud.

Dopo poco ne conosciamo le ragioni: nella direzione di Milo si sentono forti esplosioni, vediamo ad un certo punto le nuvolette del fuoco contraereo. Accostiamo a sinistra e dopo consultata la carta decidiamo di navigare verso Antikithera. La scelta non era difficile: a nord le navi, a sud Creta; rimaneva la scelta della rotta verso est o di quella verso ovest. Abbiamo scelto la rotta ovest per non trovarci dinnanzi alla baia di Suda nel caso che le navi inglesi volessero ripararvi e perché la costa del Peloponneso era la più vicina terra sicuramente amica.

Non sapevamo però che Antikithera fosse tedesca. Alle 9,30 circa cominciamo a scorgere navi da guerra in direzione nord. Vediamo due navi isolate, poi un gruppo compatto molto lontano, poi una nave più grande un po' a sud dalle altre; tutte hanno rotta circa di collisione con la nostra. A poco a poco le sagome si distinguono più chiaramente ed oltre al tiro antiaereo si vede un furioso fuoco di artiglieria navale verso nord. La nave che si trova più a sud è attaccata accanitamente da Stuka e bombardieri in quota e procede a zig-zag fra immense colonne d'acqua. Cerca di mettere la sua prua verso nord e quando vi riesce si vedono le vampate dei tiri sulla prua.

Intanto gli aerei si susseguono ininterrottamente in un carosello infernale eppure grandioso. Tutti arrivano volando a pochi metri dall'acqua tanto che a noi che scrutavamo continuamente l'orizzonte apparivano di lontano come navi che sopraggiungessero. Alcuni provengono da sud di Antikithera, altri da nord, molti altri ancora direttamente dal Peloponneso: tutti si portano contro sole, prendono quota ed attaccano decisamente. Si distinguono nettamente le sagome degli Stuka nelle ardite picchiate in mezzo ad un fuoco antiaereo violentissimo.

Le navi che vediamo ora un po' meglio hanno tutte due fumaioli di tipo antiquato e distanziati notevolmente l'uno dall'altro. Sono dieci, dodici o più: esattamente non si potrebbe dire. Più tardi ad Antikithera ci hanno detto 16. Alle 10,30 circa si vedono le navi accostare decisamente nella nostra direzione; la più vicina, che si tiene qualche miglio più a sud delle altre naviga con rotta circa 180°: è la nave maggiormente presa di mira dagli aerei. La vediamo avvicinarsi continuamente e scorgiamo la prua ingombra delle sovrastrutture mentre la poppa è quasi completamente libera: sembra abbia tre torri a prua e nessuna a poppa. Il contorno delle sovrastrutture appare oltremodo confuso e il colore di tutta la nave è chiaro nel suo complesso e simile alla patina chiara che ha il mare con le sue onde lunghe senza increspature. La nave continua ad avvicinarsi sulla nostra dritta: ora ha qualche minuto di riposo dall'attacco aereo e procede senza zigzagare; all'aspetto crediamo trattarsi di una nave da battaglia. In questo momento mi faccio consegnare la carta e cancelliamo tutte le rotte seguite tracciandone delle altre. Il Comandante del *Boeo* intanto ha preparato il pacco dei cifrari ed è pronto a gettarlo in fondo al mare. La nave sembra procedere ancora a sud, ma ad un dato istante accosta sulla dritta. La vediamo ora d'infilata; è molto larga, più di un nostro incrociatore tra 10.000 è più alta di bordo però sembra meno larga di una nostra corazzata. Anche le altre navi che si sono notevolmente avvicinate, ma che non si distinguono nettamente per il loro colore così sfuggente su quello del mare, riprendono la rotta verso nord e sembra che le navi di testa tentino una manovra avvolgente sulla dritta, seguite da tutta la formazione.

La nave più vicina è passata al nostro traverso a non più di quattro o cinque miglia, tanto ci appariva grande ad occhio nudo. Sembrava di vedere sulla sua prua tra torri seguite da un torrione sormontato a sua volta da un'ampia torretta anch'essa di aspetto cilindrico. Mentre ad occhio nudo tutto sembrava di colore chiaro ed uniforme, col binocolo si vedeva una larga striscia nera che abbracciava la torretta alla sua base. La costruzione ad ogni modo sembrava costituita da un rivestimento di lamiera completo e liscio senza buttafuori o sporgenze di qualsiasi genere. La riga nera abbracciava certamente anche il fu-

maiolo prodiero che è stato apprezzato più alto del poppiero, per quanto l'abbondante fumo ne impedisse una netta visione. A poppavia del secondo fumaiolo si scorgeva un albero piuttosto basso.

Improvvisamente si vedono due torri trinate di prua brandeggiarsi nella nostra direzione e i cannoni andare in elevazione. Ora si capisce che le torri di prua sono due e non tre quali apparivano: quello che sembrava una terza torre doveva essere forse il ponte di comando. Tutti capiscono che il tiro è diretto verso di noi, ma quasi istintivamente guardo alla nostra sinistra: forse vi è laggiù un bersaglio più importante per i grossi calibri. Nulla si vede invece e vediamo dalla prua della nave le vampate della salva; aspettiamo qualche istante per vedere dove cadono i colpi; sono molto corti. Le colonne d'acqua si vedono spostate verso poppa e non sono tanto alte da far credere a tiri del massimo calibro come pensavamo.

Lo scafo del *Boeo* vibra sotto le esplosioni, ma è un attimo. Ecco una nuova ondata di aerei e tre Stuka si buttano contro la nave. Il suo fuoco antiaereo è ormai sopra di noi e lo sbarramento provoca un tumulto di scoppi. Nel frattempo, sarà forse passato mezzo minuto dalla prima salva, si vedono altre vampate partire dalla prua della nave: le colonne d'acqua si vedono molto di prua ma meno corte. Mentre parte la salva i tre Stuka compiono a breve intervallo la loro picchiata. La nave accosta di 90° verso dritta. Due colonne immense alla sua destra che superano in altezza le sovrastrutture, una vampata seguita da un colpo secco sulla prua a sinistra all'altezza della seconda torre o poco più a poppa. La nave sbanda a sinistra mettendo quasi tutta la fiancata a mare. Si vede ora qualcos'altro come un'altra torre molto bassa sulla poppa. Anch'essa sembra contornata alla base da una riga molto scura. Crediamo la nave perduta; sembra si capovolga ed a bordo già si sente l'entusiasmo prorompere, ma presto la nave riprende il suo assetto normale e si allontana per una decina di minuti verso est, indi accosta di 90° a sinistra.

Ora è più lontana, ma si può scorgere col binocolo che la torre prodiera è brandeggiata per chiglia, mentre la seconda è brandeggiata a sinistra con i cannoni ancora in elevazione.

La nave si allontana rapidamente verso nord assalita ancora da altri aerei e si porta lontano a ridosso delle altre unità: continua il suo fuoco antiaereo di sbarramento nella direzione di provenienza degli aerei.

Tutte le navi scompaiono ora alla nostra vista e solo le nuvolette del fuoco antiaereo ci indicano la loro posizione verso nord.

Intanto noi non ci discostiamo dalla nostra rotta che rappresenta la nostra salvezza, ma l'isola sembra irraggiungibile. Là ci nasconderemo tra le scogliere ed a notte potremmo procedere verso nord. Ma ecco che a mezzogiorno circa le nuvolette del fuoco antiaereo si riavvistano e vediamo di nuovo le sagome delle navi. La formazione ora è compatta e sembra dirigersi verso il passaggio fra Antikithera e Creta ed il *Boeo* si trova di nuovo in pericolo.

Ora che gli attacchi aerei raddoppino d'intensità e le navi intraprendono la fuga passando tra Kithera e Antikithera. Qui avviene la maggior tragedia per la squadra inglese.

Il fuoco è così persistente a nord-ovest dell'isola di Antikithera che qualche grossa nave è certamente ferma.

Verso le due del pomeriggio si vede una grossa colonna di fumo levarsi dal mare: è certamente una nave in fiamme; non riusciamo a scorgere la nave ma in dieci minuti al massimo la colonna di fumo sparisce dalla superficie del mare.

Un po' più a sud un'altra colonna di vapore: sembra un nebbiogeno in azione, ma è troppo voluminoso per essere tale. Ci avviciniamo intanto all'isola di Antikithera ed abbiamo anche scelto dove nasconderci: un'insenatura profonda a levante dell'isola.

Domandiamo ai camerati tedeschi se l'isola è tedesca o inglese: non sanno. Un greco raccolto in mare nella mattinata ci dice che non ci sono batterie sulla costa: nulla. Ad ogni buon conto prepariamo le nostre armi ed anche le bandiere. Non vogliamo cadere prigionieri ormai e siamo quasi duecento con parecchi fucili e pistole.

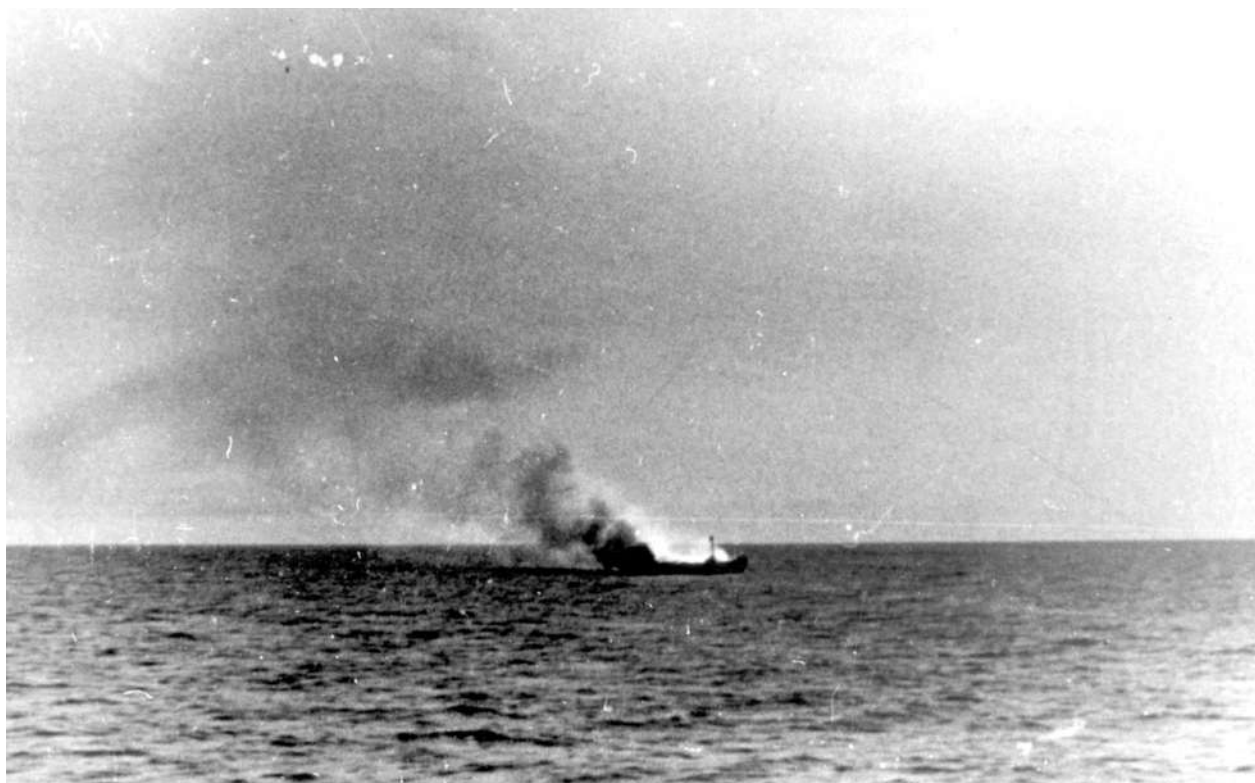


Fig. 16 – Piroscampo in fiamme dopo essere stato colpito dal tiro navale britannico, Egeo 22 maggio 1941 (AUSMM)





*Fig. 17* (pagina a fronte) e *fig. 18* e *fig. 19* (sopra) – naufraghi tedeschi di un piroscafo affondato da unità britannica vengono recuperati dalla torpediniera *Sagittario*, Egeo 22 maggio 1941 (AUSMM)

Prima di arrivare però dobbiamo assistere ad un ultimo spettacolo: un cacciatorpediniere compare da nord e dirige da solo sulla stessa rotta percorsa dalle altre unità. Lo vediamo soffermarsi a due miglia circa a nord di Antikithera presso uno scoglio; tira alcuni colpi di artiglieria contro qualcosa che da lontano sembra essere un'imbarcazione a vela; compie un giro piuttosto ampio sul posto indi ancora più si avvicina, tanto da intravedere qualche scritta sulla prua, tira con un complesso di prua qualche salva.

Dallo scoglio si alzano colonne d'acqua come onde che si frangono. Comprendiamo tutto: tirano contro i naufraghi. Ma la sua vita non è lunga e la punizione giunge ben tosto. Altri aerei sopraggiungono a ridosso dell'isola, prendono quota, picchiano. Una colonna di acqua immensa dove si trovava il caccia, una nuvola di vapore che si stacca dal mare e più nulla. Un Messerschmitt da caccia ci sorvola e batte le ali in segno di gioia.

Alle 17 circa arriviamo dentro l'insenatura a levante dell'isola e finalmente siamo al sicuro.

Sbarchiamo per interrogare subito i pochi abitanti che si trovano nelle vicinanze ed uno di essi che parla italiano ci dice che da tre giorni l'isola è in mano a soldati tedeschi. Riusciamo anche a sapere che gli inglesi durante la notte fanno ricognizioni con i proiettori nei dintorni dell'isola. Decidiamo di andare quindi nel porticciolo che si affaccia a nord dove sono i soldati tedeschi e vi andiamo prima che faccia notte.

Ripartiremo la mattina successiva verso la terra ferma.

Durante la notte tra il 22 e il 23 si vedono i proiettori incrociare il mare non molto lontani e si sente anche verso l'una il rumore delle artiglierie a oriente dell'isola. La mattina alle otto riprendiamo il viaggio diretti a Kithera con l'intenzione di costeggiare poi verso Nauplia.

Tre Stuka ci seguono continuamente ed uno di essi, sorvolando lo scoglio presso il quale avevamo visto affondare rapidamente il caccia inglese, vi lancia sopra un razzo rosso.

Sullo scoglio troviamo dieci naufraghi tedeschi e due greci di cui uno ferito molto gravemente ad una gamba. L'imbarco è stato molto difficoltoso a causa del mare piuttosto agitato.

I naufraghi ci raccontano subito che il caccia che avevano visto affondare è l'H.10 e confermano la nostra impressione. Avvicinatosi alla piccola barca che portava viveri da Kithera ad Antikithera aveva alzato a rive la bandiera K e contemporaneamente sparava contro la barca. I soldati tedeschi si buttavano a nuoto mentre i due greci prendevano posto nel battellino di salvataggio.

La nave era così vicino al battellino che un greco faceva segno di saluto col cappello, perché non spassero. La risposta fu una scarica di mitraglia dalla prua del caccia, che convinse i due greci a buttarsi in mare. Mentre nuotavano, non appena gli uomini comparivano sulla cresta delle onde, il caccia sparava raffiche di mitragliatrice finché accortosi che i naufraghi raggiungevano lo scoglio nuotando il più possibile sott'acqua sparava con le artiglierie contro lo scoglio stesso, ferendo gravemente alla gamba sinistra uno dei due greci.

I naufraghi hanno portato a bordo schegge di granate raccolte sullo scoglio ed un pezzo di fondello appartenenti ad un calibro di circa 100 mm – Uno dei naufraghi ci dice che poco prima il vento che spira da greco ha portato verso sud-ovest una zattera con tre naufraghi appartenente molto probabilmente all'equipaggio di un aereo.

Andiamo nella direzione indicata e troviamo la zattera con tre naufraghi inglesi stremati di forze. Diamo loro un po' di the caldo e presto si rimettono.

Non conoscendo l'inglese a stento si riesce a farsi capire. Uno di essi scrive il suo nome e il nome della nave su un pezzo di carta: G. Archer Petty – Officer Cook P/MX 48121 del cacciatorpediniere Greyhound. Domandiamo come è affondato ed egli ci disegna una pianta di nave, facendo capire a cenni che il caccia era stato colpito verso poppa da una salva di tre bombe di aereo).

Riprendiamo la rotta verso Kithera e poco oltre notiamo sul mare un ribollire di nafta, mentre la superficie è ricoperta completamente da uno strato oleoso. Più oltre ancora in mezzo a qualche rottame

alla deriva avvistiamo una zattera con un altro inglese: è ferito e dà segni di pazzia; resiste per non venire a bordo. Ha la spalla destra passata da parte a parte da un proiettile o da una scheggia. Non parla ma il suo collega Archer ci dice che apparteneva all'equipaggio dell'incrociatore Gloucester e ci fa anche capire che questo incrociatore affondando si è spaccato letteralmente a metà.

Il Greyhound ed il Gloucester debbono essere affondati durante la mattina del 22 a sud-ovest di Milo, poiché al momento in cui sono stati raccolti i naufraghi e cioè verso le dieci del 23, le zattere venivano spinte rapidamente verso libeccio dal mare e dal vento.

Mentre raccogliamo l'ultimo naufrago vediamo a sud, all'orizzonte la sagoma di una nave di guerra che si allontana però rapidamente: può darsi che sia alla ricerca dei naufraghi.

Noi decidiamo di riparare nel porto di Kithera date le condizioni ormai pessime del mare ed ivi dovremo restare due giorni in attesa che le condizioni migliorino. Il locale Comando tedesco ci consiglia di recarci a Githio dove si possono trovare rifornimenti e mezzi di comunicazione celeri per Atene. La mattina del 26 il mare ci permette finalmente di navigare ed alle tre del pomeriggio raggiungiamo Githio da dove posso ripartire per Atene nella stessa giornata a bordo di un idrovolante tedesco da ricognizione.

I feriti sono stati ricoverati nel piccolo ospedaletto tedesco mentre i soldati tedeschi hanno raggiunto Atene il giorno 27 a mezzo di automobili. Il *Boeo*, che necessita di riparazioni alle macchine è tutt'ora fermo a Githion in attesa di ordini.

Da Kithera a Githion abbiamo portato con noi un tenente medico della marina inglese, appartenente all'incrociatore Gloucester. Egli ha affermato che a bordo della nave avevano già notizia da due giorni del tentativo di sbarco nell'isola di Creta.

L'equipaggio del *Boeo* ha mantenuto durante tutta la navigazione e di fronte a qualsiasi pericolo la massima calma. L'accordo fra tutti è stato completo ed il cameratismo fra marinai italiani e soldati tedeschi perfetto. Tutti hanno fatto quello che era possibile con i mezzi di bordo per i feriti tedeschi e greci ed anche per i naufraghi inglesi che si trovavano depressi fisicamente. Io mi trovavo sul *BOEO* in missione per ragioni di carattere tecnico, ma trovandomi unico ufficiale a bordo ho preso la direzione delle decisioni dinanzi a tutte le circostanze, aiutato anche dalla parziale conoscenza della lingua tedesca che mi permetteva di consultare anche gli Ufficiali germanici, oltre il Comandante del *Boeo*, Capo Nocchiere di I<sup>^</sup> BARONE. –



Fig. 20 – Regia Torpediniera *Sagittario*, posto di manovra a prora, Grecia 1941 (AUSMM)

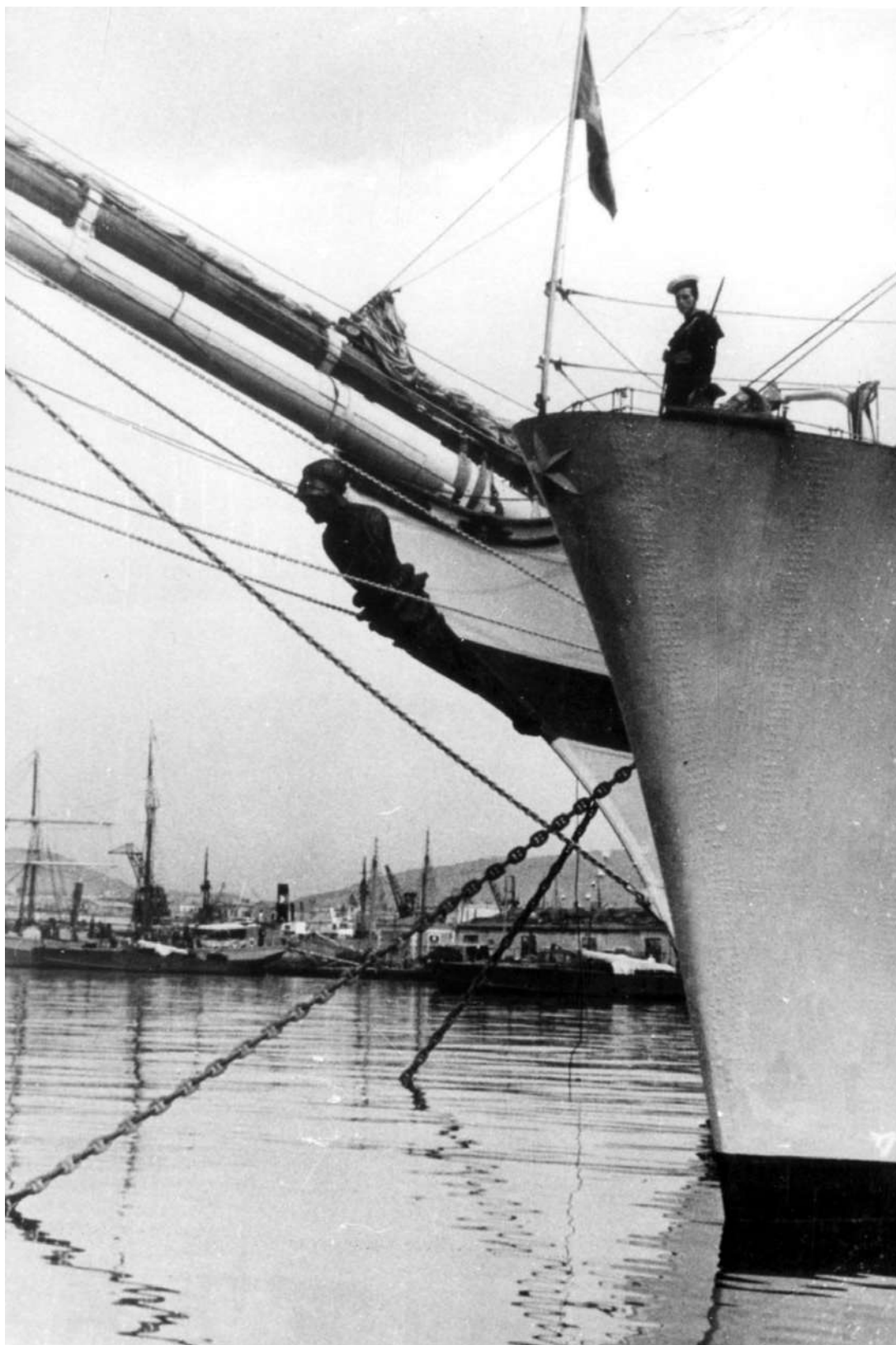


Fig. 21 – Prora della torpediniera *Sagittario* e nave ospedale tedesca ex *Ares* greca, Pireo, maggio 1941 (AUSMM)



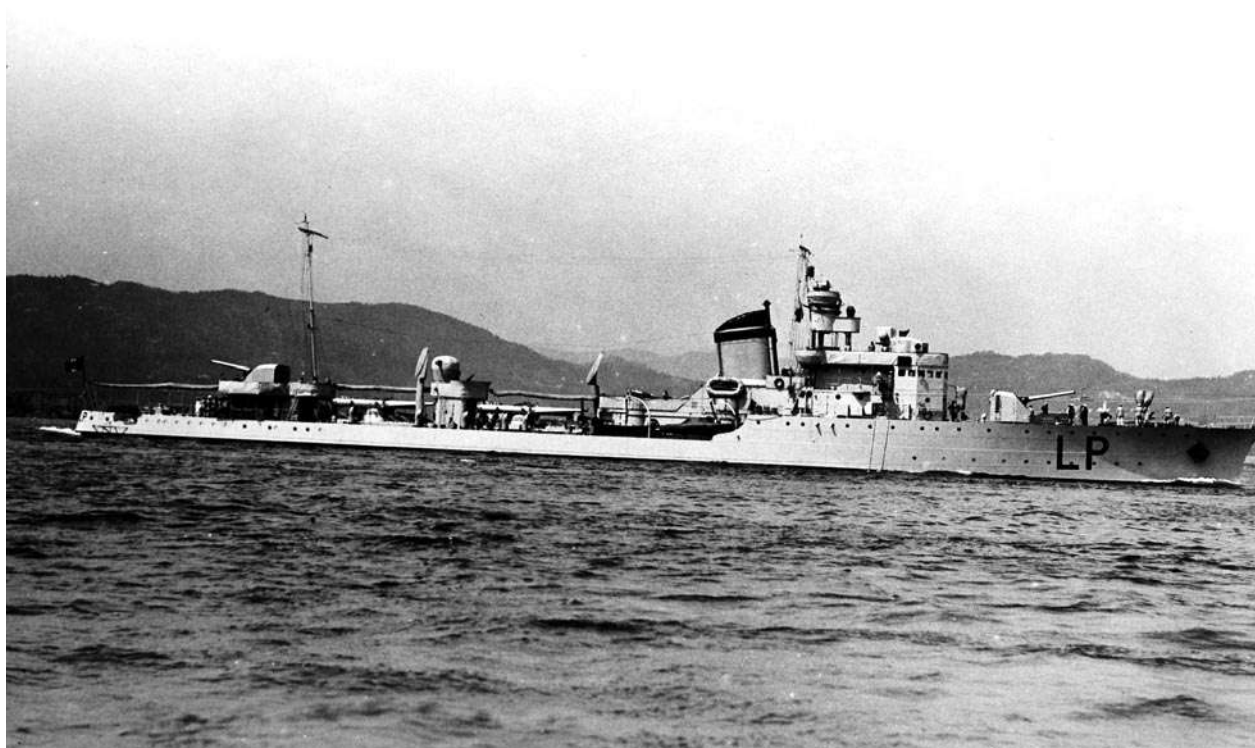


Fig. 22 e fig. 23 – Il cacciatorpediniere *Lupo* ripreso in un'immagine di anteguerra e nel suo nuovo aspetto, dopo il recupero e i lavori di ripristino conclusi nel maggio del 1942 (AUSMM)



**Appendice n. 3**

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

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI:  
COPIA N. 5

Data: 15 settembre 1941/XIX

Notizia n. 34

ARGOMENTO: Recupero e disincaglio del R.C.T. *Lampo* (20 luglio-11 agosto 1941-XIX)

L'operazione di disincaglio del R.C.T. *Lampo* non costituisce una vera e propria azione bellica; le notizie ad essa relative vengono tuttavia incluse nella "Cartella notizie sulle Azioni Navali" perché, per le difficoltà di luogo e di tempo che si sono dovute superare, per gli esigui mezzi a disposizione, per la continua vigilanza esercitata dal nemico nella zona, esse sono di particolare interesse anche ai fini dell'addestramento.

Nel mese di giugno furono eseguiti da Tecnici inviati da Tripoli alcune spedizioni allo scopo di accertare se il *Lampo*, incagliato e semisommerso presso la boa 3 di Kerkenah dopo la nota azione del 16 aprile u.s., poteva essere recuperato.

In seguito a risultanze affermative fu inviata sul posto una spedizione diretta dal Ten. Col. Del G.N. Alfredo BLANDINO. Le operazioni di ricupero iniziate il 20 luglio furono portate a termine l'8 agosto e finalmente la nave fu rimorchiata a Palermo ove giunse l'11 agosto u.s.

Rimessa in quei Cantieri in condizioni di sicura navigabilità, essa è stata in seguito rimorchiata a Genova ove sono in corso i lavori di riparazione.

Si riporta la relazione del Ten. Col. Del G.N. Alfredo BLANDINO circa le operazioni di ricupero e di disincaglio. –

A seguito del sopralluogo da me effettuato sul C.T. *Lampo* il 6 giugno 1941/XIX, per ordine di Mari-libia, le Superiori Autorità decisero di tentarne il salvataggio e in data 21 giugno mi veniva affidato l'incarico di preparare la spedizione e dirigere i lavori di ricupero.

L'impresa presentava gravi difficoltà principalmente perché si trattava di operare in una zona pericolosa (secche di Kerkenah) costantemente battuta dagli aerei nemici ed in conseguenza, per realizzare il successo, era necessario che i lavori venissero eseguiti con la massima rapidità tenendoli nel contempo celati, per quanto possibile, alla eventuale ricognizione nemica ed all'elemento indigeno locale.

Tenuto presente che in caso di attacco nemico la spedizione, non disponendo di alcun mezzo di difesa né potendo ricevere tempestivo aiuto dall'Italia o dalla Libia, era fatalmente destinato al sacrificio, decisi di limitare al massimo il personale che doveva prendere parte alla spedizione stessa ed i mezzi per la esecuzione dei lavori. Pertanto il personale che ho avuto a disposizione per i lavori di salvataggio è risultato come segue:

- n. 1 Capitano G.N.D.
- “ 3 palombari con respiratori Davis
- “ 2 operai congegnatori motoristi
- “ 1 operaio attrezzatore
- “ 1 operatore r.t.
- “ 1 infermiere
- “ 1 sottonocchiere
- in totale 10 persone.



*Fig. 24 e fig. 25* – Fotografie scattate ai convogli colpiti durante l'attacco della XIV squadriglia cacciatorpediniere britannica, il 16 aprile 1941, presso le Isole Kerkennah (AUSMM, collezione Pianigiani)





*Fig. 26 e fig. 27* – Fotografie scattate ai convogli colpiti durante l'attacco della XIV squadriglia cacciatorpediniere britannica, il 16 aprile 1941, presso le Isole Kerkennah (AUSMM, collezione Pianigiani)

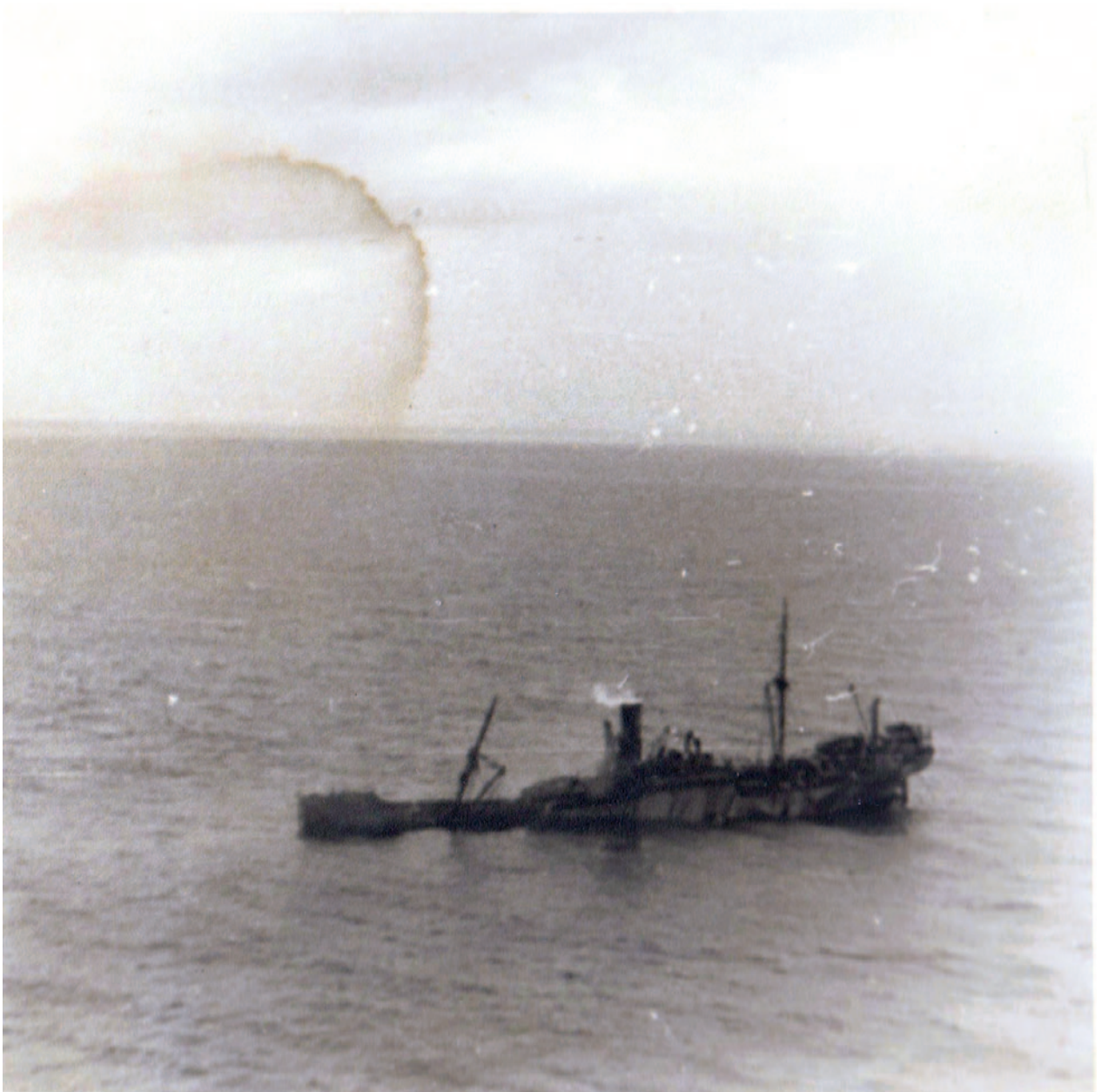




Fig. 28 – Foto aerea del cacciatorpediniere *Baleno* dopo lo scontro del 16 aprile 1941 (AUSMM, collezione Pianigiani)

I mezzi di esaurimento sono stati limitati a tre motopompe a benzina, due delle quali della portata di 60 tonn/ora e una da 20 tonn/ora. Quest'ultima, per il suo limitato peso ed ingombro, risultava di facile trasporto e poteva essere facilmente piazzata nell'interno dei vari locali da esaurire, qualora ciò fosse stato necessario.

Per il trasporto della spedizione sul posto è stato messo a disposizione il M/vl. *Elsa* sul quale era installata una piccola stazione r.t., successivamente trasbordata sul C.T. *Lampo*.

Il M/vl. *Elsa*, oltre al compito di trasportare la spedizione sul posto, doveva servire da Nave appoggio qualora ciò fosse stato ritenuto necessario.

### SERVIZIO COMUNICAZIONI

Tale servizio è stato organizzato come segue:

- Le comunicazioni fatte dalla spedizione al Comando M.M. della Sicilia, che aveva la direzione generale delle operazioni di salvataggio, venivano appoggiate alla Stazione r.g. di Punta Sideri che a sua volta, a mezzo filo, le trasmetteva a Maristat – Ufficio Informazioni –, per essere successivamente trasmesse per telearmonica a Marina Messina.
- Le comunicazioni fatte da Marina Messina alla spedizione venivano appoggiate a Maristat – Ufficio Informazioni –, che provvedeva all'inoltro alla spedizione a mezzo radio sull'onda di Tripoli.
- Col Comando M.M. della Sicilia era stato inoltre convenuto che qualora, per avaria alla stazione r.t. della spedizione e per qualsiasi altra causa, fossero venute a mancare comunicazioni dalla spedizione sarebbe stato giornalmente inviato un aereo per ristabilire le comunicazioni; a tale scopo sono stati concordati i seguenti segnali convenzionali da farsi a mezzo di grandi tele colorate esposte sul castello del C.T.:
  - tela bianca – tutto procede bene, non mi occorre nulla.
  - tela rossa – ho bisogno di farvi urgenti comunicazioni, ammarate.
  - tela verde – sono pronto per il rimorchio.

### PROGRAMMA DEI LAVORI

Le condizioni dell'Unità all'inizio dei lavori erano le seguenti:

- tutti i locali allagati fino al livello del mare, con i locali macchina e turbodinamo in diretta comunicazione col mare per lo smontamento di una portella di visita del condensatore della macchina di prora e di una valvola grandi masse della macchina di poppa (smontamenti eseguiti dal personale di bordo, prima dell'abbandono della nave).
  - immersione a bassa marea: AV m. 4.60
  - “ “ “ “ AV m. 4.50
  - dislocamento corrispondente: Tonn. 2.630
  - peso complessivo Nave – acqua imbarcata: Tonn. 3.835
  - reazione sul fondo: Tonn. 1.200 circa
  - i fondali in corrispondenza della prora e della poppa risultavano rispettivamente di m. 3 e m. 3,80 e pertanto la nave risultava incastrata sul fondo sabbioso per m. 1,60 a prora e per m. 1,70 a poppa.
- Tenuto conto che le immersioni dell'Unità delle condizioni di carico normale erano di m. 4,60 e di m. 4,20 a poppa e che ad alta marea i tiranti d'acqua sul banco risultavano variabili da m. 3,50 a m. 4,30, per liberare l'Unità dalla secca formulai il seguente programma di lavoro:
- a) – chiudere dall'interno, a mezzo di palombari, le comunicazioni col mare;
  - b) – approfittare della forte reazione sul fondo per esaurire completamente alcuni locali, in modo di avere, all'atto del distacco della nave dal fondo, un minimo di altezza metacentrica positiva per assicurarne la stabilità trasversale;





Fig. 29 – Foto aerea del cacciatorpediniere *Lambo* dopo lo scontro del 16 aprile 1941 (AUSMM, collezione Pianigiani)

- c) – esaurire contemporaneamente tutti gli altri locali tenendo sempre il livello interno dell'acqua nei locali stessi al disotto del galleggiamento esterno in modo da compensare, almeno parzialmente, la diminuzione di altezza metacentrica dovuta ai livelli liberi con l'abbassamento del centro di gravità del complesso nave carico;
- d) – alleggerire adeguatamente la nave fino a portarla alla immersione media di m. 3,90 (immersione massima consentita per poter operare il disincaglio dato che a circa m. 100 dalla poppa della nave esisteva un banco della larghezza di m. 6 con un tirante d'acqua ad alta marea di circa m. 3,90);
- e) – mettere la nave in assetto molto appruato per compensare l'inevitabile appoppamento che ne sarebbe derivato in conseguenza dello sforzo di trazione che doveva essere applicato sulla poppa per il disincaglio dell'Unità.

Qualora non fosse stato possibile chiudere dall'interno le comunicazioni col mare, si sarebbe provveduto ad una chiusura sommaria dall'esterno applicando dei paglietti lardati alle prese e scarichi delle circolazioni ai condensatori dopo aver fatto galleggiare la nave con i soli locali macchine allagati.

Successivamente, concentrando tutti i mezzi di esaurimento in un unico locale, si sarebbe provveduto allo esaurimento del locale stesso ed al definitivo lavoro di chiusura delle vie d'acqua.

#### ESECUZIONE E SVILUPPO DEI LAVORI

Accentrati sul M/vl. *Elsa* il personale e i materiali, la spedizione il giorno 17 luglio alle ore 04.00 partiva da Trapani e causa del mare giungeva a destinazione il 20 luglio alle ore 21.00.

Sbarcati i materiali, viveri, etc. sono state piazzate subito le pompe ed alle ore 23.00 veniva iniziato il prosciugamento dei seguenti locali:

- a) – quadrato ed alloggio Ufficiali
- b) – caldaie n.2 e n.3
- c) – locale cannonieri.

I risultati si sono manifestati subito soddisfacenti e pertanto alle ore 04.00 del 21 luglio facevo allontanare il M/vl *Elsa* con l'ordine di ritornare sul posto la sera del 22, dopo il tramonto, per prendere notizie e ricevere ordini. Alle ore 06.00 del 21 trasmetto il seguente cifrato:

“N. 1 – 21/7/1941 ore 06.00 – Iniziatò esaurimento alloggi quadrato Ufficiali caldaie due e tre et locale cannonieri esito ottimo prego accusare ricevuta”

Alle ore 08.00, essendo in vista numerose barche da pesca, scoprendo il funzionamento delle pompe ed a mezzo dei palombari inizio il lavoro di chiusura delle comunicazioni col mare.

Il lavoro si presenta abbastanza difficoltoso, ma la capacità professionale e lo spirito di sacrificio dei palombari, vincono ogni difficoltà ed alle ore 16.00 la chiusura delle vie d'acqua è un fatto compiuto.

Alle ore 21.00 si rimettono in moto le pompe e si accerta la perfetta tenuta delle chiusure delle vie d'acqua; trasmetto quindi il seguente cifrato:

“N. 2 – 21/7/1941 ore 22.00 – Chiuse aperture locali macchine esauriti locali dinamo et alloggio Ufficiali salvo imprevisti sarò pronto al rimorchio pomeriggio 24 luglio confermando domani 22 corrente ore 22.00.”

Dal corridoio alloggio Ufficiali sono state estratte due salme che, racchiuse in sacchi ed assicurate ad un peso, sono state calate in mare, fuori bordo dove, fra due acque, galleggiavano le altre salme prevalentemente sgombrate, dalla coperta, dalla nave ospedale appositamente a suo tempo inviata.

Altra salma è stata estratta dal locale caldaia n. 3.

Tutta la notte del 21, e parte del giorno 22 continua l'esaurimento dei vari locali secondo il programma che mi ero prefisso e la sera del 22 la nave risulta sollevata di circa 80 cm. a poppa e di circa 10 cm. a prora.

Alle ore 21.00 torna sul posto l'*Elsa*, tutto il personale vi trasborda per qualche ora e per la prima volta si concede un po' di riposo.



Fig. 30 – Il cacciatorpediniere *Lampro* incagliato dopo lo scontro del 16 aprile 1941 (AUSMM, collezione Pianigiani)

Essendosi nel frattempo verificata avaria alla motopompa da 20 tonn/ore e non essendo sicuro di poterla riparare in poche ore trasmetto il seguente cifrato:

“N. 3 – 22/7/1941 ore 22.00 – Prosecuzione mio n. 2 preciserò data approntamento rimorchio domani 23 ore 12.00 tutto procede bene”

Ritenendo ormai prossima la fine dei lavori do ordine al M./vl *Elsa* di allontanarsi tenendosi sempre a portata di segnale e di avvicinarsi al *Lampo* tutte le sere dopo il tramonto.

La notte del 22 e parzialmente la giornata del 23 continua l'esaurimento dei vari locali; nel pomeriggio, durante l'alta marea, la nave risulta liberamente galleggiante sul suo letto con le seguenti immersioni: AV m. 4,65 – AD m. 4,60 e per effetto della corrente subisce piccoli spostamenti. Trasmetto il seguente cifrato:

“N. 4 – 23/7/1941 ore 17.00 – Confermo approntamento at rimorchio sera 24 luglio prego comunicare ora probabile arrivo rimorchio per esaurire carichi liquidi prego comunicare ora et variazione marea”

Il 24 luglio essendo la nuova situazione del *Lampo* nota a moltissimo elemento indigeno decido di lavorare in piano anche di giorno ed inizio l'esaurimento di carichi liquidi.

Alle ore 16.00 l'unità ha le seguenti immersioni: AV m. 4,45 – AD m. 4,25 e trasmetto il seguente cifrato:

“N. 5 – 24/7/2021 ore 16.00 – Lampo totalmente libero immersioni prora 4,45 poppa 4,25 fondali alta marea prora 4,10 poppa 5,10 riserva ulteriore diminuzione immersione cm. 14 nuova situazione Unità notata numerosi elementi indigeni prego comunicare ora probabile arrivo rimorchio”

Giorno 25, pur non ricevendo ancora alcuna comunicazione circa arrivo rimorchiatore per disincaglio, continuo l'esaurimento dei carichi liquidi ed inizio la manutenzione alla portelleria di coperta, argani a salpare, manovra a mano del timone e paramine per approntare l'Unità alla navigazione.

Alle ore 15.00 sul posto giunge un idrovolante, segnale con tela rossa e l'aereo ammara; il S.T.V. Osservatore mi comunica che fin dal 20 sera il Comando M.M. della Sicilia non aveva notizie della spedizione e che quindi cercassimo di elevare il tono della nostra radio trasmittente. Comunico al predetto Ufficiale il mio tele n° 5 facendo presente che era indispensabile provvedere all'urgente invio del rimorchiatore per il disincaglio, possibilmente entro la sera del giorno dopo, 26 luglio.

Alle ore 22.00 del 25 ricevo il seguente cifrato:

“N. 1 del 25 luglio ore 19.00 – Prego ripetere vostro telegramma cifrato non potendo ricevere per cattiva emissione et per disturbi”

Alle ore 23.00 ritrasmetto il cifrato n. 5.

Sicuro ormai dell'imminente arrivo dei mezzi per il disincaglio la giornata del 26 intensifico l'esaurimento dei carichi liquidi.

Alle ore 19.30 avvisto il C.T. *Fulmine* – la Torpedin. *Centauro* ed il Rimorchiatore *Ciclope*.

Alle 21.00 dopo aver preso contatto col Comandante del *Fulmine*, direttore della manovra di disincaglio, a mezzo del M./vl. *Elsa* si iniziano le operazioni per la distesa del cavo di acciaio di rimorchio.

L'operazione si presenta difficoltosa e lunga dato che il *Ciclope*, per la forte immersione ed il limitato tirante di acqua sul banco, ha dato fondo a circa 600-700 metri dal *Lampo*; mentre si procede alla distesa del detto cavo una comandata del C.T. *Fulmine* in collaborazione col personale del *Lampo* provvede alla preparazione del rimorchio di prora.

Alle ore 03.00 del 27 si inizia il tentativo di disincaglio che ha esito negativo per la rottura del cavo incattivatosi nell'elica di sinistra del *Lampo*.

Ricuperato con manovra laboriosissima il cavo rotto, il Comandante del *Fulmine* decide di fare subito un altro tentativo utilizzando anche la Torpediniera *Centauro* e pertanto vengono stesi i cavi di rimorchio del *Ciclope* e del *Centauro* alle ore 09.00 ha inizio il secondo tentativo di disincaglio.



Fig. 31 – Il cacciatorpediniere *Lampro*, in una foto aerea ripresa il 18 maggio 1941 (AUSMM)

Pur essendo nel periodo di bassa marea il *Lampo*, sotto lo sforzo di trazione, comincia a muovere prima lentamente, poi rapidamente prendendo un forte abbrivo che si estingue quasi subito per la cessata azione di trazione conseguenza della fermata e successiva messa addietro delle macchine della *Torped. Centauro* e del *Ciclope*.

Detta manovra si è resa necessaria onde evitare la collisione fra le Unità rimorchiati, in conseguenza della errata sistemazione dei cavi di rimorchio.

Durante tale manovra, di arresto e successiva marcia addietro, il cavo di rimorchio del *Centauro* si rompe perché impigliatosi nell'elica di Dr. di tale Unità ed il *Ciclope* si incaglia leggermente.

Con tale tentativo di disincaglio il *Lampo* si è spostato di circa m. 65.

Altri due tentativi vengono fatti, uno col *Ciclope* disincagliandosi durante l'alta marea e l'altro col *Centauro*, ma entrambi hanno esito negativo per deficienze marinaresche e poca manovrabilità delle due Unità.

A seguito di tali risultati trasmetto, dalla Stazione r.t. del *Fulmine*, sull'onda assegnata alla spedizione, il seguente cifrato:

“N. 7 del 27 luglio 1941 ore 14.00 – Immersioni raggiunte prora 4,14 poppa 3,80 malgrado ciò deficienze Rimorchiatore *Ciclope* non permesso ancora disincaglio mentre provvedo at ulteriore alleggerimento sbarcando munizioni in mare prospetto opportunità rinvio rimorchiatori di minore pescaggi et maggiore potenza prego impartirmi istruzioni”

Subito dopo mi reco sul *Ciclope* dove trovasi il Comandante del *Fulmine* e con questo prendo i seguenti accordi:

- a) – sospendere ogni ulteriore tentativo durante il periodo di bassa marea;
- b) – nel corso dello sbarco delle munizioni del deposito di poppa del *Lampo*, stendere i cavi di rimorchio del *Centauro* e del *Ciclope*;
- c) – alle ore 03.00 del 28, ora di quasi massima marea, fare un definitivo tentativo di disincaglio facendo agire contemporaneamente le due Unità.

Tale programma, che con moltissime probabilità avrebbe dato esito soddisfacente, non si è potuto attuare perché a causa della intercettazione di un telegramma di scoperta il Comandante decideva di sospendere ogni ulteriore tentativo e di partire dandone comunicazione alle superiori Autorità.

La sera del 27, per misura prudenziale, faccio trasbordare sull'*Elsa* tutto il personale e per la prima volta ci allontaniamo dal *Lampo* dando fondo a circa 4 miglia da esso.

Il mattino del 28 la spedizione fa ritorno sul *Lampo*, si sbarcano in mare le munizioni del deposito di poppa e si ripassano tutte le sentine per eliminare i livelli liberi.

Alle ore 13.00 giunge un idrovolante; segnale con tela rossa e l'aereo ammara; apprendo che l'apparecchio era in volo per incontrarci sulla via del ritorno.

Al Tenente di Vascello Osservatore faccio prendere visione delle condizioni di galleggiabilità ed assetto del *Lampo* che risultano come segue: immersione AV m. 4,20 – immersione AD m. 3,70 e lo prego di comunicare con urgenza a Marina Messina quanto avevo trasmesso col mio cifrato n.7 del 27, facendo presente che le munizioni del deposito di poppa erano già state scaricate in mare e che mentre non avevo nessuna possibilità di trasmettere per radio con sicurezza, la ricezione della mia stazione r.t. era perfetta ed in conseguenza attendevo ordini: a mezzo aereo se dovevo dare risposta, a mezzo radio se non dovevo dare risposta. Lo pregavo di fare altresì presente che avevo viveri ancora per 4 giorni.

Giorno 29 ricevo il seguente cifrato:

“N. 2 – Marina Messina provvederà invio M.A.S. per ritirare Ten. Col. BANDINO per condurlo Trapani scopo conferire urgenza stessa Autorità provvederà per invio viveri”

Durante la giornata si eseguono lavori di manutenzione alla portelleria di coperta, piccoli esaurimenti e rassetto generale.

Giorno 30, avendo il *Lampo* raggiunto le immersioni di m. 4,20 a prora e m. 3,60 a poppa, sospendo ogni ulteriore alleggerimento perché con vento moderato da NNE la nave ha ruotato intorno la prora spostando la poppa di circa m. 3 a sinistra dove il banco ha minori fondali.

I carichi liquidi esistenti ancora a bordo pesano complessivamente Tonn. 160 e sono ripartiti nei D.F. prodieri e in quelli della macchina prora.

Alle ore 14.30 giunge il M.A.S. che mi deve condurre a Trapani; prima di prendere imbarco lascio le consegne seguenti al Capitano G.N. D.M. facente parte della spedizione:

- a) – ultimare il prosciugamento delle sentine e stendere un ancorotto dell'*Elsa* a poppa dritta del *Lampo* per evitare ulteriori spostamenti della Nave verso sinistra;
- b) – trasbordare tutto il personale sull'*Elsa* e allontanarsi dando fondo a 4 mg. dal *Lampo*;
- c) – durante la mia assenza eseguire giornalmente una visita a bordo del *Lampo* per accertare eventuali spostamenti dell'Unità e provvedere in conseguenza.

Alle ore 15.00 prendo imbarco sul M.A.S. e il mattino del 31 giungo a Trapani.

Lo stesso giorno mi reco a Messina e conferisco con l'Ecc. l'Ammiraglio Comandante M.M. della Sicilia e col suo Capo di Stato Maggiore circa i lavori eseguiti, la nuova situazione del *Lampo* ed i provvedimenti da prendersi per il disincaglio e rimorchio di detta Unità.

Giorno 1° agosto parto da Messina per Trapani e il mattino del 2 mi presento a quel Comando M.M. che intanto aveva ricevuto ordini da Marina Messina di mettere a mia disposizione i mezzi ed il personale da me richiesti.

A seguito di ciò sono stati messi a mia disposizione:

- a) – per la manovra di disincaglio: Rimorchiatore *Montecristo* (immersione massima m. 4 – potenza CV 500); Rimorchiatore *Trieste* (immersione massima m. 3,60 – potenza CV 250);
- b) – per la traversata sotto rimorchio: gli armamenti ed il munizionamento per: una mitragliera binata da 13,2 – una mitragliera binata da 20 – due mitragliere Colt già messe in efficienza dal personale della spedizione.

Una comandata della manovra a mano del timone.

A causa delle condizioni del mare solamente il giorno 5 sera il Comando Marina di Trapani dà il via alla partenza della spedizione. Prendo imbarco sul *Montecristo* e alle ore 04.00 del giorno 6 si inizia la navigazione che procede regolarmente alla velocità miglia 5 (circa) fino alle ore 01.00 del giorno 7.

Da tale ora le condizioni del mare peggiorano rapidamente e la navigazione diviene penosa, tanto che il *Trieste* stenta a seguire il *Montecristo*; alle ore 05.00 si stima di trovarci in vicinanza delle secche di Kerkenah ma non avendo avvistato nessun fanale ed essendo notevolmente peggiorate le condizioni del mare, decido, per evitare eventuali incagli, di dar fondo ed attendere il giorno per riconoscere la posizione.

Al levarsi del sole constatiamo che approssimativamente ci troviamo sulla congiungente le boe N.O. e n. 1 del banco di Kerkenah e a circa miglia 4 dalla boa N.O.

Le condizioni del mare sono ancora peggiorate e pertanto si rimane ancora all'ancora.

Giorno 8 alle ore 06.00 malgrado il mare sia ancora agitato si salpa e si dirige sul *Lampo*.

Verso le ore 07.30 a circa 4 miglia dal *Lampo* avvistiamo un aereo che ritengo ricognitore nemico; detto aereo compie due giri su di noi, sul *Lampo* e sull'*Elsa* (che trovasi a circa 5 miglia dal *Lampo*) mantenendosi ad una altezza di circa m. 300 e poi si allontana verso Sud. Poco dopo un altro aereo che porta dipinto sull'impennaggio del timone verticale delle strisce orizzontali bianche e rosse, compie un largo giro sulla zona e si allontana verso la costa Tunisina.

Alle ore 09.30 trasbordo sull'*Elsa* dopo aver dato i seguenti ordini:

- al *Trieste*: distendere subito il cavo di rimorchio, portandosi a poppa dritta del *Lampo* e dar fondo sguardato di circa 45° per agguantare la poppa dell'Unità che, per il forte vento da NNE, tendeva a spostarsi verso sinistra;

– al *Montecristo*: distendere il suo cavo di rimorchio sulla prora del Trieste e dare fondo in attesa dell'inizio della manovra di disincaglio.

Del calcolo della marea eseguito dal Comando del C.T. *Vivaldi* durante la mia permanenza a Trapani, risultava che il giorno 8 agosto la massima marea si verificava alle ore 16.30. Decisi pertanto di iniziare le operazioni di disincaglio alle ore 14.30 in modo le stesse potessero svolgersi nel periodo più idoneo.

Alle ore 14.00 do ordine ai rimorchiatori di salpare e disporsi sulla linea prora-poppa del *Lampo* e iniziare a tirare. Il *Lampo* sotto lo sforzo comincia subito a muovere prima lentamente e poi sempre più rapidamente e si ferma dopo circa 100 m.

Faccio scandagliare lungo il fianco dell'Unità e constato che è incagliata all'altezza della caldaia n. 3 per una lunghezza di circa m. 6; il tirante d'acqua nella zona d'incaglio risulta di m. 3,90. Do ordine ai rimorchiatori di dare uno strappo e si verifica la rottura del cavo di rimorchio del *Trieste* che sopporta gli sforzi sommati dei due rimorchiatori.

Sospendo l'operazione e do ordine al *Montecristo* e al *Trieste* di stendere ognuno il proprio cavo di rimorchio sulla propria poppa del *Lampo* e tirare contemporaneamente.

Alle ore 15.45 è ultimata la distesa dei cavi; il tirante d'acqua nella zona d'incaglio risulta di m. 3,95; do ordine ai rimorchiatori di tirare e il *Lampo* si mette subito in movimento con velocità sempre crescente. Alle ore 16.05 il *Lampo* è completamente libero su fondale di oltre 5 metri.

Dispongo per la presa a rimorchio di prora e trasmetto il seguente cifrato:

“N. 11 – 8 agosto ore 17.00 – Con *Lampo* at rimorchio dirigo Kuriat Prego urgente invio scorta aeronavale et rimorchio veloce”

Alle ore 18.00 il *Lampo* a rimorchio del *Montecristo* e del *Trieste* lascia definitivamente le secche di Kerkenah.

La spedizione che aveva eseguito i lavori, ultimato il disincaglio, giunta quanto in precedenza disposto, avrebbe dovuto lasciare il *Lampo* e rientrare in Sede separatamente col M/vl. *Elsa*; in considerazione però che per un eventuale attacco nemico durante la traversata, l'Unità si sarebbe trovata esposta a tutte le offese, senza possibilità di difesa e cadere eventualmente in mano al nemico, decisi di rimanere a bordo del *Lampo* con tutti i componenti della spedizione per far fronte a possibili avarie e procedere all'autoaffondamento della Nave qualora se ne fosse verificata la triste necessità.

La mattina del giorno 9 ci vengono incontro le Torpediniere *Pallade* o *Cigno*; la prima prende a rimorchio il *Lampo* e la seconda fa da scorta. Do ordine perché il *Montecristo* navighi di conserva con il *Lampo* e l'*Elsa* con il Trieste rientrino in Sede indipendentemente dal convoglio.

La traversata a rimorchio è stata particolarmente difficoltosa tra la notte del 9 e la sera del giorno 10 (tratto Pantelleria – Trapani) per le condizioni del mare ritengo forza 5 che per ben tre volte spezzarono i cavi di rimorchio e si deve alla capacità del Comando della Torpediniera *Pallade* e allo spirito di abnegazione di tutto il personale imbarcato sul *Lampo* se il mattino del giorno 11 l'Unità ha potuto raggiungere felicemente Palermo.

Il successo dell'impresa (sull'esito della quale erano sorti forti dubbi in conseguenza delle gravi difficoltà d'ordine bellico e tecnico ad essa connessa) raggiunto con l'impiego di limitatissimi mezzi si è potuto realizzare per la dedizione e la fede incrollabile della vittoria della spedizione tutta che, conscia dell'importanza della missione, ha speso ogni più riposta energia vincendo tutte le difficoltà.=





*Fig. 32* – La torpediniera *Libra*, in una foto di origine statunitense ripresa in Albania, a Durazzo, nel 1939 (Naval History and Heritage Command, NH 111428)

## Appendice n. 4

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

#### CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: COPIA N. 5

Data: 8 ottobre 1941/XIX

Notizia n. 40

ARGOMENTO: Azione navale eseguita dal C.T. “CRISPI” (Cap. Freg. Ugo FERRUTA) e dalle Torp. “LIBRA” (Ten. Vasc. M. CANDIANI) e “LINCE” (Cap. Corv. G. CUCCHIARA) il 29 aprile 1941 XIX

#### SEGRETO

In seguito all'avvistamento di un convoglio nemico diretto verso il Canale di Caso, Marina Rodi dispose che la sera del 24 aprile 1941/XIX uscisse da Naltezana un gruppo di siluranti composto dal Ct. *Crispi* (Com/te Cap. Freg. U. FERRUTA) e dalle Torp. *Libra* (Com/te Ten. Vasc. M. CANDIANI) e *Lince* (Com/te G. CUCCHIARA) col compito di ricercarlo ed attaccarlo.

La base del rastrello di ricerca fu scelta sul meridiano di Capo Sidero con il *Crispi* al centro in lat. 30°33' N. long. 20°20' Est, il *Libra* 6 mg. più a sud, il *Lince* 6 mg. più a nord; rotta di ricerca 270° velocità 14 nodi.

Prima ancora che le unità avessero raggiunto le posizioni assegnate il *Crispi* (ore 22.05) ed il *Libra* (ore 22.07) effettuano l'avvistamento di forze nemiche e iniziano l'attacco lanciando il segnale di scoperta.

Si riportano gli estratti dei rapporti dei Comandanti delle tre Unità:

#### RAPPORTO DEL COMANDANTE DEL C.T. “CRISPI”

Alle 22.05 mentre navigo con rotta 160° avvisto circa 40° di prora a dritta varie sagome di Unità nemiche apprezzando la loro rotta leggermente convergente (120).

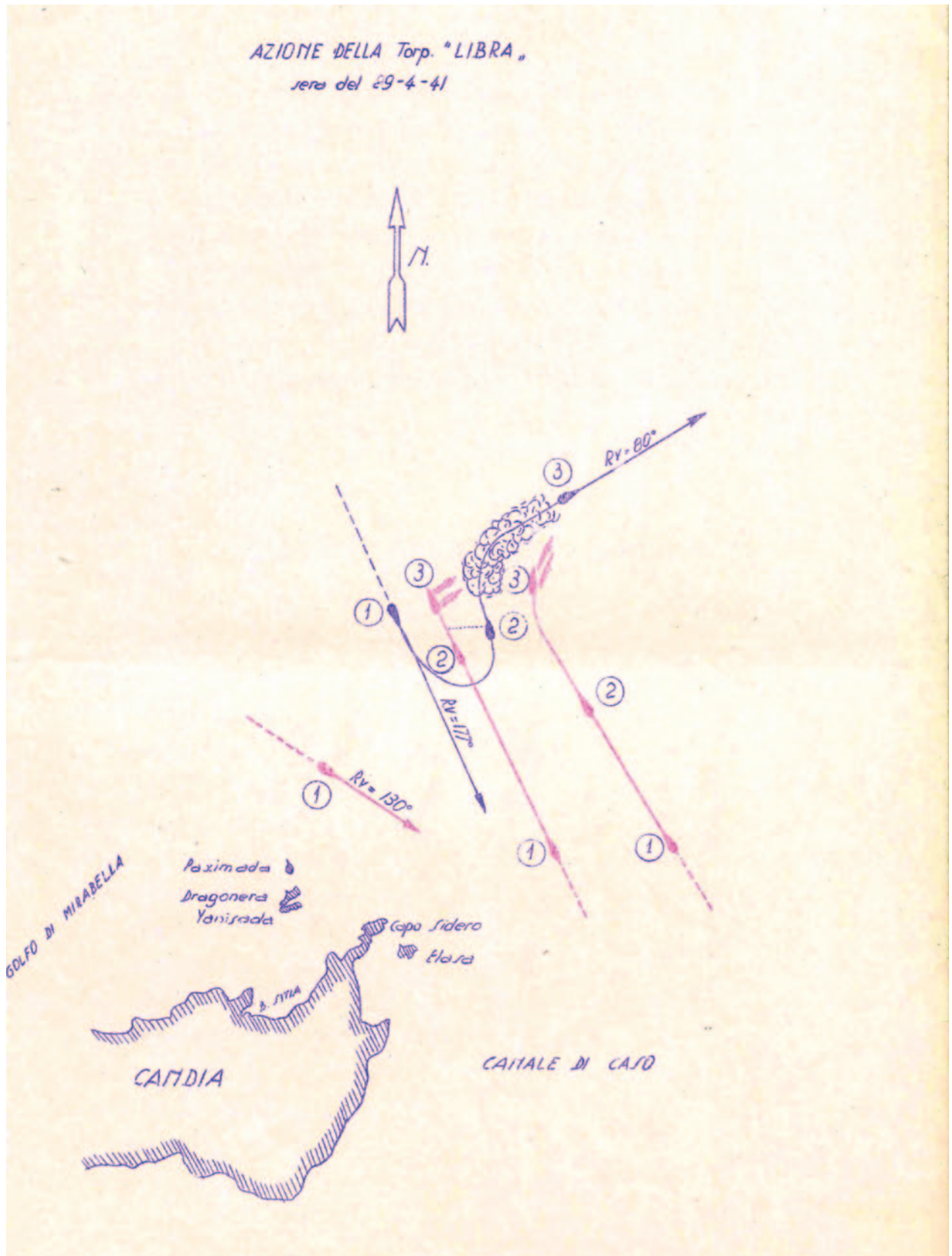
L'Unità nemica più a dritta ultima della formazione e meglio visibile e credo si tratti di un Ct. di scorta, mentre le altre sagome appartengono probabilmente a piroscafi. Faccio trasmettere subito il segnale sulla dritta alle altre due siluranti di ricerca.

Aumento di velocità a 22 nodi proseguendo in rotta per portarsi in posizione utile al lancio sui piroscafi. Il Ct. nemico accosta con la prora verso il *Crispi* e allora vengo anche io a sinistra con poca barra osservandolo: – esso poco dopo riprende la rotta primitiva apparendomi ora, più vicino e con beta largo, come un grosso Ct. e forse un incrociatore leggero.

Le sagome delle Unità nemiche a proravia restano sempre confuse per cui decido il lancio sul Ct., continuando con tutta la barra l'accostata sulla sinistra, di contro bordo sul lato sinistro.

Lancio 2 siluri a distanza apprezzata di 1500 metri alle 22.15. Aumento a nodi 25 e accosto sulla dritta per rotta 300°. Ricevo avvistamento del nemico dalla Torp. *Libra* e poi anche dalla *Lince*.

Poco dopo il lancio vedo varie vampe di cannoni sulla dritta al mio traverso verso poppa. Osservo, sempre sulla dritta, l'accensione per breve istante di un proiettore, nel cui fascio resta visibile una Unità che spara contro il proiettore. Vengono percepiti in tale fase ad intervallo di alcuni secondi due rumori di scoppi più forti di quelli dovuti alle cannonate. Seguono vari colpi illuminanti sulla mia sinistra e sulla mia dritta che restano però leggermente a poppavia al traverso. Aumento a 32 nodi e cerco di osservare le sagome delle Unità che sparano; riesco ad individuarle solo a tratti e ne conto almeno tre.



L'inseguimento e il fuoco del nemico si protraggono per circa un'ora durante la quale vario la velocità da nodi 27 a nodi 32 e la rotta da 300° a 360°. Dopo riduco a nodi 20 e poi a 12; essendo cessato il tiro nemico accosto per 30° verso Stampalia.

Nella fase che ha seguito il lancio ho fatto trasmettere più volte dal direttore del tiro il transitorio brandeggio del nemico ai pezzi i quali hanno sempre comunicato di non vedere il bersaglio. Il pezzo di prora che aveva pronti illuminanti si è trovato nel settore morto ad intervalli, in seguito alle accostate e non si poteva essere sicuri di non illuminare eventualmente una delle siluranti nazionali che mi avevano informato di aver lanciato e di essere impegnate col nemico.

Non mi è stato perciò possibile cercare di contrabbattere il fuoco nemico che per altro è stato molto impreciso perché non è stata notata alcuna colonna d'acqua nelle vicinanze della nave.

Mi è però apparsa in questa occasione particolarmente grave la mancanza delle colonnette di puntamento per il tiro notturno sulle ali di plancia.

.....OMISSIS.....

Le Torp. *Libra* e *Lince* che componevano il gruppo di ricerca notturna mi hanno informato tempestivamente dell'avvistamento, dell'eseguito attacco e lancio con probabile buon esito del combattimento in corso, del resto a me visibile, per cui ho giudicato opportuno lasciare proseguire il loro rientro alla base di Lero isolatamente senza effettuare la riunione che era stata prevista all'alba sotto Stampella.

L'osservazione del bersaglio dopo il lancio è stata imprecisa per la presenza del fumo da noi prodotto e per il fatto che la mia attenzione fu richiamata nelle altre direzioni dell'orizzonte dove si scorgevano le luci di vampate.

Sebbene la mia prima impressione sia stata quella di non aver colpito pure debbo segnalare che i due scoppi violenti nettamente percepiti da me e dagli altri Ufficiali e sottufficiali in coperta sono avvenuti dopo trascorso un tempo corrispondente ad una corsa di siluri intorno ai 2000-2500 metri perfettamente ammissibile dato che il beta apprezzato al lancio fu di circa 90-100°.

Non è quindi da escludere che i siluri del *Crispi* abbiano colpito.

Come risulta dai rapporti sull'azione notturna del 29 aprile rimessi dal Comando della Torped. *Libra* e da quella della *Lince* ambedue le siluranti hanno lanciato ciascuna due siluri contro grossi Ct. od incrociatori leggeri e la *Lince* ha nettamente osservato lo scoppio dei suoi siluri contro l'Unità nemica. Dai rapporti appare anche che le tre siluranti Italiane si sono venute a trovare a contatto con almeno sei Ct. inglesi in fase di congiungimento ad un convoglio. Il fuoco abbondante anche con illuminanti effettuato da tutte le Unità nemiche ha reso difficoltoso l'apprezzamento esatto della situazione. –

.....OMISSIS.....

#### RAPPORTO DEL COMANDO DELLA R. TORP. "LIBRA"

Alle ore 22.07 sul punto a mg. 8 per 0 gradi da Capo Sidero (Candia) mentre con rv. 177° e vel. Nodi 24 stavo dirigendo sul punto base della ricerca, avvisto su brandeggio 45 Dr. due sagome di Unità da guerra, quasi certamente incrociatori da 10.000, rv. 120° distanza 3500 – 4000 m. beta 100 – 110. –

Alle ore 22.07'30" comunico al *Crispi* e *Lince* l'avvistamento secondo le modalità prestabilite. Quasi contemporaneamente ricevo dal *Crispi* analogo segnale. Alle ore 22.10 ricevo comunicazione di avvistamento del *Lince* sulla sua sinistra.

Avuta la sensazione di essere in forte avvicinamento con le Unità avvistate, decido di tentare un lancio poppiero laterale destro, senonché, sortomi il dubbio di non aver dato il tempo necessario per variare l'angolazione delle armi e non vedendo accesi i lampadini di impianto pronto, accosto a sinistra per rimontare la formazione e stringere il beta del nemico.

Dopo aver accostato di 15-20 gradi avvisto di prora con beta 0 gradi di distanza 2000 metri altra Unità nemica di considerevole mole ma più piccola delle precedenti presumibilmente un incrociatore da 7000-5000 tonn.

Data la breve distanza fra le due formazioni nemiche naviganti con rotte pressoché opposte e convinto mi avessero avvistato desisto dal primo attacco e continuo, accelerandola, l'accostata in corso per tentare, allargando il beta, il lancio contro bordo destro sulla nuova Unità avvistata.

Resomi contro che la variazione di rilevamento era rapidissima e che correvo il rischio di perdere anche il secondo attacco o per lo meno di essere costretto ad eseguirlo con poca precisione, continuo ulteriormente l'accostata diminuendo a 20 nodi fino a portarmi con la rotta parallela all'Unità nemica che venne così a trovarsi sul mio lato sinistro con beta 90° distanza 1200 metri,

Alle ore 22.10 con angolo di traguardo di 60° eseguo il lancio laterale multiplo sinistro di due siluri.

Dopo circa un minuto dal lancio l'Unità nemica, riconosciuta per un moderno incrociatore o grosso Ct., fino allora mantenutasi su brandeggio costante di 270° circa, scade rapidamente di poppa ed apre il fuoco battente ed illuminante con le artiglierie; le prime salve illuminanti risultarono di poco a sinistra, inizialmente corte poi sempre più vicine tanto da ben illuminare l'interno della plancia.

Il tiro battente risultò molto scursorato tanto da non poter individuare il punto di caduta. Data la reazione, metto la poppa sul nemico facendo cortine di fumo e mi allontano a massima andatura.

Alle ore 22.12, ancora sull'accostata, mi si avverte che di poppa a dritta è ben visibile una quarta Unità che riconosco essere un Ct.. Assumo allora rotta 80° e proseguo sempre occultandomi, l'allontanamento dal campo dell'azione mentre di poppa l'azione del fuoco dilaga dando la sensazione che sempre maggiore numero di unità entrassero in contatto di artiglieria.

Tale azione segnando un massimo di intensità alle ore 22.15 continuò con volume e visibilità decrescente fino alle ore 00.15. Non ho potuto impiegare le artiglierie di ritirata contro le unità inseguite perché occultate dalla nebbia e dal fumo.

Subito dopo aver eseguito l'attacco noto a poppavia del traverso sinistro l'accensione di un proiettore rivolto verso NW e le tracce incrociate dei proietti a codetta luminosa: sul momento data la posizione, ritengo riguardassero la zona del Ct. *Crispi*. Alle ore 24.00 ritenendo di non essere più inseguito, riduco l'andatura a 400 giri.

Gran parte dell'equipaggio asserisce di aver veduto chiaramente dopo circa un minuto dal secondo lancio una fiammata verdastra azzurra bassa sull'acqua contro il fianco destro dell'Unità avversaria sormontata da traccia fumosa e schiumosa scura, seguita da sordo boato e cupa detonazione.

Io occupato nella manovra, non ho osservato, ad eccezione del già menzionato scadere dell'unità alcuno di tali fatti, pertanto non mi è possibile esprimere giudizio sull'esito del lancio. –

.....OMISSIS.....

#### RAPPORTO DEL COMANDO DELLA R.TORP. "LINCE"

Ore 22.07 ricevo l'avvistamento del *Crispi* seguito subito dopo dall'avvistamento del *Libra*; manovro quindi per portarmi a proravia delle Unità avvistate accostando subito per Rombo 130 e aumentando la velocità a nodi 20.

Ore 22.10, ad ultimata accettata, ricevo da una vendetta la comunicazione di avvistamento sulla sinistra. individuata la presenza di una Unità nemica, che naviga con forte andatura con rotta ponente, manovro per portarmi subito al lancio, che eseguo di contro bordo su B. 45 alla distanza apprezzata di metri 1300 + 1400 alle ore 22.13. –

Durante la fase di avvicinamento al lancio giudico trattarsi di un grosso Ct. nemico (probabilmente della classe Tribal) navigante alla velocità di miglia 20 circa.

Appena eseguito il lancio dei due siluri, accosto con tutta la barra sulla sinistra aumentando al massimo la velocità, assumendo rotta  $10^\circ$ . Un istante prima del lancio su rilevamento  $215^\circ$  circa si avvista la sagoma di una seconda Unità alla distanza di circa metri 4000, su un beta molto largo che accende per un istante i fanali di riconoscimento. Contemporaneamente al lancio una vedetta avvista di pochi gradi dalla prora a sinistra, una terza Unità nemica su beta  $0^\circ$  che, ad accostata ultimata, risulta circa al mio traverso a dritta, e dopo aver acceso per un istante i fanali di riconoscimento, apre il tiro contro questa Unità.

Ordino di far fuoco e di iniziare la cortina di nebbia, accostando contemporaneamente sulla sinistra per rotta 300 circa. Dopo aver sparato salve con gli impianti poppieri, per effetto dell'accostata e della nebbia, il bersaglio si perde di vista; faccio pertanto cessare il fuoco per non rivelare la mia posizione.

Da questo momento fino alle 23.00 navigo alla massima velocità con direttrice  $320^\circ$  eseguendo varie accostate sulla dritta e sulla sinistra di ampiezza variabile intorno ai  $30^\circ$ .

Un minuto dopo il lancio, leggermente a dritta di poppa, in direzione della rotta dei siluri sono state notate ad intervallo di 3 o 4 secondi due grandi esplosioni rossastre, successivamente, sullo scafo stesso anormali vibrazioni avvertite particolarmente da tutto il personale trovatosi sotto coperta.

Nessun dubbio doversi trattare della esplosione di entrambi i siluri che hanno colpito il segno. Le esplosioni sono state talmente appariscenti che sono state notate da quasi tutto il personale di coperta. È da ritenersi pertanto sicuro l'affondamento.

Individuata così la posizione dell'Unità nemica che m'insegue, ordino immediatamente di aprire il tiro contro di essa. Dopo la subitanea partenza delle prime salve, perfettamente centrate in cursore, il proiettore si spegne. Faccio quindi sospendere il tiro per non rivelare oltre la mia posizione, accostando sulla dritta in modo da risultare coperto dalla nebbia.

Contemporaneamente all'accensione del proiettore, si scorge dritto di poppa la presenza di un'altra Unità nemica che accende per pochi istanti i fanali di riconoscimento, a cui viene risposto all'altra Unità appena spento il proiettore.

Successivamente, e fino alle ore 23.25 il nemico mi dà caccia facendo largo impiego di proiettili illuminanti.

Questi ultimi rimangono tutti nei settori poppieri, dapprima vicini poi allontanandosi sempre più. Verso le 22.50 scorgo di poppa a dritta un lampo di luce che mi rivela in quella direzione la presenza di una nave nemica. Una successiva accostata sulla sinistra mi occulta da questa dietro la cortina che intanto ho ripreso a distendere.

Alle ore 23.30 circa si scorge in lontananza in un settore dell'ampiezza di  $30^\circ$  circa a poppavia del traverso a dritta l'accensione quasi contemporanea di cinque luci indistinte, che ho ritenuto trattarsi di un segnale di riunione delle Unità nemiche, che mi avevano dato la caccia.

Dopo detta ora non ho più avvertito la presenza di Unità nemiche nelle vicinanze.

Dall'insieme degli elementi raccolti durante e dopo lo scontro è stato possibile ricostruire con sufficiente certezza le varie fasi della lunga azione notturna che possono così ricapitolarsi:

- 1) – L'Unità nemica prima avvistata contro la quale ho diretto immediatamente attacco a distanza ravvicinata, pur avendola riconosciuta per almeno un grosso Ct., era l'Unità centrale di una formazione di almeno 3 Unità naviganti su linea di rilevamento con direttrice  $270^\circ$ . Probabilmente dovrà trattarsi di Unità che eseguivano crociera di vigilanza notturna a nord del Canale di Caso per coprire convoglio in uscita navigante sotto costa, da un nostro attacco di siluranti.
- 2) – La caccia è stata iniziata, subito dopo il lancio, da parte delle altre Unità che dovevano avermi avvistato quasi contemporaneamente nel momento del lancio come risulta dall'accensione dei fanali di riconoscimento.
- 3) – Le prime salve sono passate molto vicine ed è stato sentito nettamente da diverse persone il sibilo dei proiettili in aria. Non è stata però vista alcuna salva cadere nelle vicinanze della nave.



Fig. 33 – La torpediniera *Lince* (AUSMM)

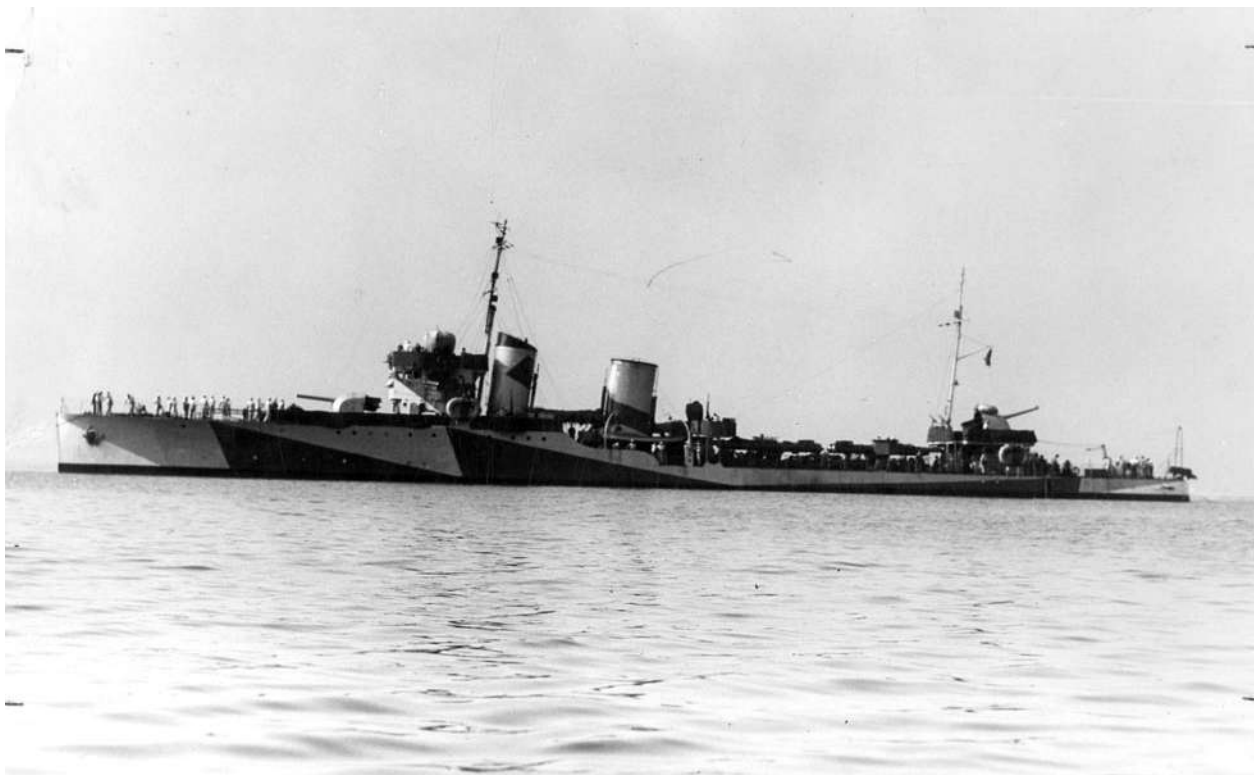


Fig. 34 – Il cacciatorpediniere *Francesco Crispi*, ripreso in Egeo nell'autunno del 1942 (AUSMM)

- 4)– La presenza delle Unità nemiche inseguatrici è rivelata spesso dai lampi provocati dalla partenza delle salve a volta di poppa a dritta, altre di poppa a sinistra o esattamente nella scia.
- 5)– Ho fatto largo impiego nella nebbia, ad intervalli, cercando sempre di occultarmi dietro di essa rispetto alle direzioni in cui è stata vista partire l'ultima salva rivelatrice della posizione del nemico. Pertanto è stato necessario eseguire numerose accostate, che, se mi hanno fatto perdere un po' di cammino, mi hanno però consentito di evitare di essere raggiunto dal tiro nemico disorientando l'avversario.
- 6)– L'abbondante impiego di proietti illuminanti mi ha dato la sensazione che le Unità inseguatrici mi abbiano perso di vista dopo i primi minuti di combattimento, ma hanno insistito ad inseguirmi sperando di potermi riscoprire, agevolati, dalla inevitabile scia di fumo prodotta dalla combustione spinta al massimo che, data l'atmosfera calma, rimaneva persistente per lunghissimi tratti. Fortunatamente il tiro illuminante è risultato sempre corto e quindi inefficace.=



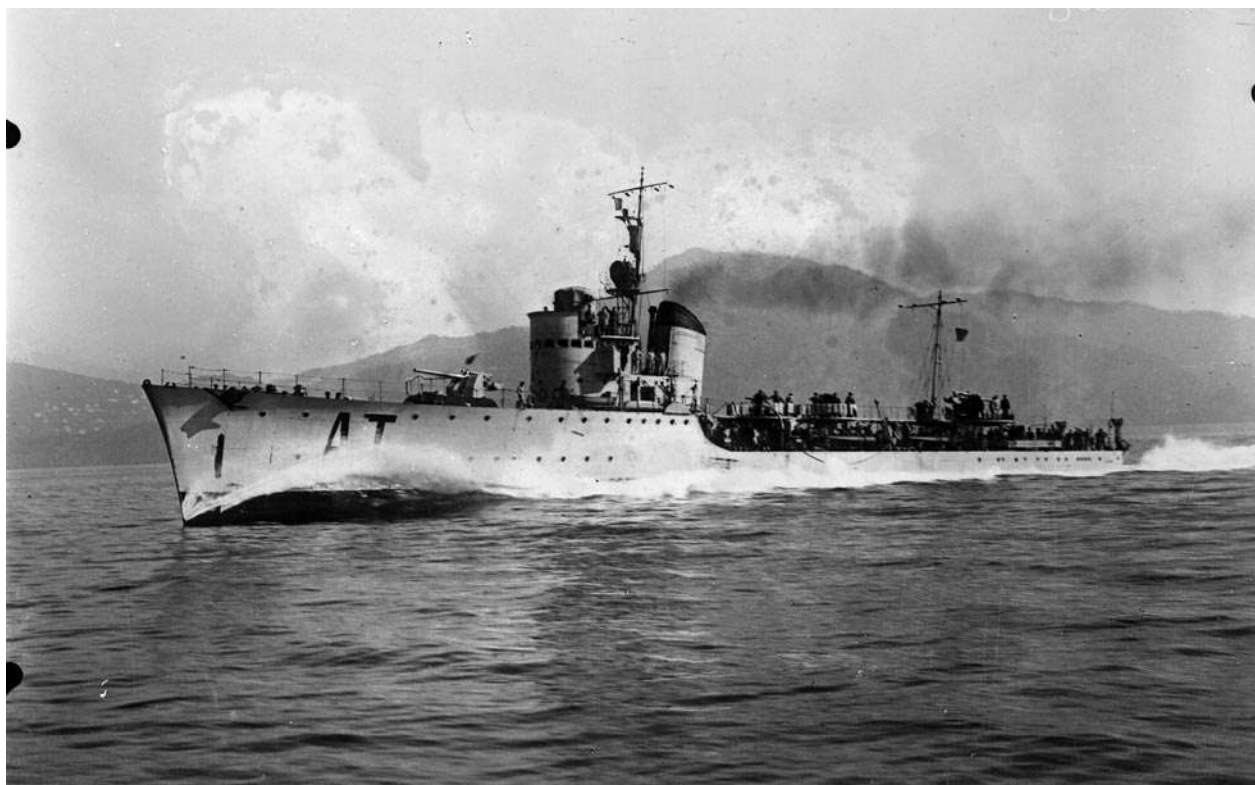


Fig. 35 e fig. 36 – Le torpediniere Altair (in alto) e Aldebaran (AUSMM)



**Appendice n. 5**UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA  
REPARTO O.A. – UFFICIO ADDESTRAMENTOCARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI:  
COPIA N. 5

Data: XXX li 16 novembre 1941/XIX

Notizia n. 48

ARGOMENTO: Affondamento delle Torp. ALTAIR e ALDEBARAN per urto contro mine (19 – 20 ottobre 1941)

SEGRETO

La Torp. *Altair*, di scorta ad un convoglio partito da Pireo per Creta nel pomeriggio del 19 ottobre, alle 19.00 fu colpita da forte esplosione subacquea a 3 miglia circa a ponente dell'Isola S. Giorgio (Golfo di Atene). La nave fu subito presa a rimorchio dalla Torp. *Lupo*, ma prima che fosse stato possibile condurla in porto, 02.47 del 20 ottobre, affondò.

La Torp. *Aldebaran*, inviata dal Pireo per prestare assistenza alla Torp. *Sinistrata*, alle 08.05 del 20, urtò contro una mina nella stessa zona dell'*Altair*, ed affondò in circa un'ora.

Si riportano i rapporti dei Comandi della Torp. *Lupo* ed *Altair* e del Capitano di Fregata G. MOSCHINI, imbarcato sulla Torp. *Aldebaran* per dirigere le operazioni di assistenza.

RAPPORTO DEL COMANDO DELLA TORPEDINIERA "LUPO"

.....Omissis.....

Ore 19.28 del giorno 19 corrente, mentre mi trovato in prossimità del piroscampo di testa del convoglio – a circa miglia 3 a ponente della punta N. W. di S. Giorgio – si è verificato di poppa a sinistra una formidabile esplosione che ha illuminato per alcuni istanti tutto il cielo.

Ho messo subito alla massima forza e, dopo essermi portato sull'altro lato del convoglio, ho diretto per il luogo dell'esplosione che era segnato da una colonna di fumo nero e da bagliori di incendio.

A circa 2000 metri di distanza ho acceso il proiettore ed ho potuto constatare che la nave sinistrata era l'*Altair*. La prora della torpediniera era completamente asportata fino al pezzo 1; grossi incendi divampavano sotto il castello e sulle sovrastrutture della plancia, mentre la poppa ed il centro apparivano integri.

La torpediniera era leggermente sbandata sulla sinistra ed appruata; sulla poppa era ammassata gran parte dell'equipaggio.

Quasi contemporaneamente ho percepito grida di naufraghi che invocavano soccorso: non ho ritenuto opportuno fermarmi e raccogliarli per non ritardare l'opera di assistenza alla nave sinistrata e anche perché sapevo che avrei potuto disporre poi per il loro salvataggio, a mezzo delle Unità adibite alla caccia dei sommergibili, che già si trovavano nella zona.

Nel frattempo il convoglio proseguiva regolarmente in rotta scortato dal *Monzambano* e dal *Barletta*, ai quali più tardi si aggiungeva il *Sella*.

Ore 19.47 – sono giunto a portata di voce dall'*Altair* ed ho chiesto se potevo prenderla a rimorchio.

Da bordo mi è stato risposto che ritenevano imminente l'affondamento dell'unità, anche perché non era stato possibile allagare il deposito di prua, in prossimità del quale divampava un incendio, e che era

quindi necessario procedere subito al salvataggio dell'equipaggio a mezzo delle imbarcazioni del *Lupo* e della jole dell'*Altair*, già in mare.

Tenuto conto delle condizioni del momento (vi era fra l'altro vento fresco e mare vivo, che avrebbe reso oltremodo lento il trasbordo a mezzo delle piccole imbarcazioni di cui dispongono le torpediniere) ho deciso di attaccarmi all'*Altair*.

Ore 19.50 – mi armeggiavo con il castello alla poppa dell'*Altair* e poteva essere subito iniziato il trasbordo del personale, che avveniva con la massima rapidità e in ordine esemplare, a cominciare dai feriti. Per ultimi abbandonavano la nave gli Ufficiali, seguiti dal loro Comandante.

Ore 20.00 – e cioè appena 32 minuti dopo che si era verificata l'esplosione, mi sono scostato dall'*Altair* avendo ricuperato tutto il personale che si trovava ancora a bordo e precisamente 6 Ufficiali – 12 Sottufficiali e 72 Sottocapi e Comuni. In tutto 90 persone. (I rimanenti si erano per la massima parte gettati a mare subito dopo l'esplosione, ritenendo probabilmente che la torpediniera affondasse subito).

Appena scostato dall'*Altair* mi sono portato dalla parte opposta a quella ove si trovavano i naufraghi ed ho lanciato alcune bombe da getto a scopo intimidatorio, nella presunzione che nelle vicinanze potesse esservi un sommergibile.

Ho girato poi per qualche tempo intorno all'*Altair*, sperando che i suoi incendi diminuissero di intensità e di poterla prendere a rimorchio.

Nel frattempo davo istruzioni a due motovedette che si erano avvicinate di provvedere alla ricerca e al salvataggio della gente a mare.

Ore 21.00 – avendo notato che l'incendio sotto il castello tendeva a diminuire e che d'altra parte l'assetto della torpediniera non si era sensibilmente alterato, ho deciso di tentare di rimorchiare l'*Altair* di poppa. Mi sono fermato a pochi metri di distanza da essa e per mezzo di un battello ho provveduto a far distendere il cavo da rimorchio del *Lupo*, che avevo sin dall'inizio fatto preparare.

Ad un MAS che mi si era avvicinato, ho dato intanto ordine di assicurare la sorveglianza antisommergibile, girando intorno alle due torpediniere, alla distanza di 2000 metri circa.

Ore 21.30 – il cavo era disteso e potevo mettere in moto aumentando gradatamente di velocità. L'accostata per assumere la rotta verso il Pireo risultava molto lenta (la poppa dell'*Altair* era orientata per S.W., mentre bisognava dirigere per rotta 340° circa) e l'ultimavo soltanto alle ore 21.50.

Pochi minuti dopo – alle ore 22.02 – mentre sembrava che tutto procedesse regolarmente, il cavo si spezzava in prossimità dell'estremità che era data volta alle bitte di poppa della *Altair*. (La rottura è da attribuirsi con tutta probabilità allo sfregamento del cavo sulla gruetta ..... dell'*Altair*, nonché alla resistenza al rimorchio opposta dall'unità sinistrata che aveva tutto il timone alla banda, e le lamiere della opera viva di prora piegate sulla sinistra di oltre 90° rispetto alla linea della chiglia e parecchio sporgente).

Provvedevo immediatamente a ricuperare il cavo ed a farlo distendere nuovamente. L'operazione risultava alquanto più difficile della prima volta, perché il vento ed il mare da N.W. erano in continuo aumento.

Ore 23.05 – il cavo era nuovamente disteso alle 23.09 potevo rimettere in moto aumentando gradatamente fino ad una andatura delle macchine corrispondente a 7 nodi, che consentiva di rimorchiare la *Altair* ad una velocità effettiva poco superiore alle due miglia orarie.

Durante la sosta per riprendere il rimorchio, avevo tentato di trasbordare i feriti su di una motovedetta, per farli trasportare subito al Pireo, non potendo prestare loro a bordo tutte le cure necessarie. Ho dovuto perciò rinunciare non essedo per due volte la motovedetta riuscita ad affiancarsi al *Lupo*, a causa del vento e del mare, né volendo d'altra parte fermarmi più dell'indispensabile.

Ore 01.30 – del giorno 20, quando mi trovavo a circa 25 miglia dal Pireo ed a 12 miglia da Phleva, dove speravo di trovare un po' di ridosso dal vento di N.E. che ostacolava molto il rimorchio, le condi-

zioni dell'*Altair* sono sensibilmente peggiorate: è aumentato lo sbandamento sulla sinistra e la poppa si è molto abbassata, tanto che le onde salivano sulla coperta.

Informavo di quanto sopra a Marisudest per R.D.S., dicendo che pur prevedendo prossimo l'affondamento dell'unità, avrei tentato di rimorchiarla fino all'ultimo. Non essendovi nelle vicinanze nessuna località che si prestava per fare incagliare la unità sinistrata e neppure una zona di bassi fondali, ho preferito di continuare in rotta nella speranza d'incontrare i rimorchiatori che mi erano stati preannunziati da Marisudest.

“ 01.50 – ho avvistato l'*Aldebaran* – uscita dal Pireo dopo la notizia del sinistro – che ha assunto posizione di scorta antisommergibile.

Le condizioni dell'*Altair* dalle ore 02.00 in poi sono diventate ancora più critiche, tanto che uno si domandava come una nave in quelle condizioni (fortemente sbandata, senza la prua, con la coperta a fior d'acqua e rosa da grossi incendi) potesse ancora galleggiare.

Ore 02.47 – mentre sulla poppa del *Lupo* veniva tagliato il cavo di rimorchio, l'*Altair* s'inclinava repentinamente sulla sinistra ed affondava, in un punto a miglia 3,6 per 256° dal fanale dell'isola di Gaidaro – in 150 metri di fondo.

Dopo essere rimasto per qualche tempo ad esplorare con il proiettore la zona dell'affondamento senza scorgere né naufraghi né relitti, ho diretto per il Pireo, onde sbarcare al più presto i feriti.

Ore 04.45 – mi sono affiancato al molo Re Costantino ed ho potuto subito iniziare lo sbarco del personale sulle autoblunze italiane e tedesche, che erano là ad attendermi.

#### RAPPORTO DEL COMANDO DELLA TORPEDINIERA “ALTAIR”

.....Omissis.....

Ore 16.00 – del giorno 19 corrente, salpo dal Pireo per eseguire scorta convoglio Divisione *Siema* diretta Creta.

La posizione di scorta assegnatami era sul lato sinistro del convoglio. Appena il convoglio assunse la formazione iniziai la scorta zig-zagando, alla velocità di 14 miglia.

Ore 19.30 – mentre l'unità si trovava sul punto per accostare a dritta verso il convoglio, per iniziare la nuova spezzata del zig-zagamento, avvenne una forte esplosione sul lato dritto, all'altezza del pezzo 1. –

Una forte fiammata – altezza stimata m. 100 – 150 circa – ed un'altra colonna di nafta incendiata investiva la parte poppiera del castello e tutte le sovrastrutture della plancia, controplancia ecc....

L'incendio si sviluppò istantaneamente prendendo vaste proporzioni sì da interessare le parti rimanente del castello e dell'anticastello, dei locali sottostanti e le sovrastrutture già accennate.

Lo scoppio asportò completamente la parte prodiera della nave fino all'altezza del pezzo 1, ripiegandola sul lato sinistro dove rimase attaccata con solo fasciame esterno ed immersa.

La nave dopo lo scoppio ebbe un forte appruamento ed un leggero sbandamento a sinistra.

Dopo l'esplosione tentai, mettendo tutta la barra a dritta, di dirigere la nave contro l'isola di S. Giorgio sperando di portarla in secca, visto che il bastimento non governava dovetti rinunciare al tentativo.

Mentre l'Ufficiale di Rotte ed un Segnalatore salvavano le pubblicazioni RR. Raccolte in stazione r.t., con estintore abbiamo cercato di spegnere l'incendio della controplancia, senza riuscirvi perché le fiamme ripresero, data la grande quantità di nafta incendiata.

In seguito le pubblicazioni segrete della plancia sono state rinchiuse nell'apposita cassetta e filate in mare.

Le macchine nel frattempo erano state fermate.

Scesi in coperta dove trovai molta gente ustionata, che fu fatta radunare a poppa del bastimento, lontana dall'incendio.

Tentato inutilmente con i rimanenti estintori, disponibili, di spegnere l'incendio a prora, e inutilmente cercato di allagare il deposito di prora poiché tutte le lamiere ed i maneggi degli allagamenti erano contorti sì da renderne impossibile la manovra, temendo lo scoppio del deposito di prora, furono sgomberati i locali dopo un'accurata verifica che tutto fosse ben chiuso. Furono allagati i depositi del centro e di poppa e gli allagamenti furono quindi chiusi.

Temendo, per l'incendio che non si riusciva a domare, lo scoppio del deposito di prora, con tutto il personale rimasto a bordo nel frattempo radunato a poppa, trasbordai sul *Lupo* dopo essermi assicurato che nessuno fosse rimasto a bordo. Il *Lupo* per effettuare il trasbordo della gente, si affiancò con il castello alla poppa dell'*Altair*.

A disposizione dei naufraghi che erano in mare, sono stati gettati in mare i due Carley di poppa e la baleniera.

#### RAPPORTO DEL CAPITANO DI FREGATA GIUSEPPE MOSCHINI

.....Omissis.....

Ore 23.15 – circa del 19 ottobre, insieme al Maggiore G.N. Giovanni DONATI, imbarco sulla R. Torp. *Aldebaran* ormeggiata nel porto del Pireo.

La Torpediniera, comandata dal Capitano di Corvetta Antonio GIUNGI, alle ore 23.35 esce dal porto e dirige per raggiungere la Torpediniera *Lupo* con a rimorchio lo scafo della Torpediniera *Altair*.

Scopo della mia missione era quello di recarmi, insieme al Maggiore DONATI, sul relitto dell'*Altair* o sulla Torpediniera *Lupo* per portare eventuale soccorso alle operazioni di rimorchio.

Ore 01.30 – a circa 7 miglia a Nord dell'isola di S. Giorgio, la Torpediniera *Aldebaran* giunge in vicinanza del convoglio *Lupo – Altair* che naviga scortato da un MAS e da una Vedetta. Esaminata la situazione rilevo che:

- a) il *Lupo* ha preso a rimorchio il relitto dell'*Altair* che naviga di poppa fortemente sbandato sulla sinistra e notevolmente più immerso del normale;
- b) l'incendio sul relitto divampa nei locali delle sovrastrutture di prora, in plancia e nell'interno dei locali inferiori prodieri i quali in seguito all'asportazione della prua fino all'altezza del cannone sono facilmente visibili dall'esterno.

La situazione si presenta criticissima per l'assoluta mancanza dei mezzi di esaurimento di cui sarebbe necessario disporre per poter fronteggiare l'invasione dell'acqua.

La velocità del convoglio, come comunicato dal *Lupo*, risulta di miglia 4 all'ora.

Un eventuale trasbordo del sottoscritto e del Maggiore DONATI avrebbe richiesto l'arresto del convoglio per un tempo abbastanza lungo date le condizioni del mare.

Rinuncio al trasbordo nella considerazione che le critiche condizioni del relitto e lo stato del tempo impongono che la marcia venga accelerata per raggiungere al più presto possibile un ridosso, il porto o un basso fondale.

La Torpediniera *Aldebaran* assume quindi la scorta del convoglio zig-zagando nei settori poppieri e lanciando alcune bombe a scopo preventivo.

Ore 01.40 – si riceve l'ordine di trasbordare i feriti che sono imbarcati sul *Lupo*. Ma le condizioni del mare non lo consentono, né con le imbarcazioni, né affiancandosi al *Lupo*. Ritengo necessario attendere di aver raggiunto l'isola di Phleva ove il ridosso della costa avrebbe consentito o il trasbordo dei feriti, ovvero il passaggio del rimorchio dal *Lupo* all'*Aldebaran*.

Ore 02.53 – del 20 ottobre, nel punto a miglia 3 per 255 da Gaidaro, mentre la Torpediniera *Aldebaran* si trovava a circa 3000 metri sul lato sinistro del convoglio, la Torpediniera *Lupo* richiama l'attenzione col proiettore ed illumina il relitto dell'*Altair* mentre questi rapidamente si rovescia sul lato sinistro e scompare dalla superficie del mare. La Torpediniera *Lupo* si avvicina alla zona di affondamento per esplorare la superficie dell'acqua e la *Aldebaran* si mantiene ad opportuna distanza per non intralciare la manovra.

Ore 03.02 – il *Lupo* spegne il proiettore, mette in rotta per il Pireo e segnala che la zona è libera da relitti e non vi sono naufraghi sul luogo dell'affondamento.

L'*Aldebaran* mette in rotta per Pireo riducendo opportunamente la velocità per giungere alle prime luci dell'alba agli sbarramenti dell'ingresso del porto.

Ore 06.15 – mentre la Torpediniera inizia la manovra per entrare in porto, giunge l'ordine di rimanere nella zona fino a giorno fatto per la ricerca dei naufraghi dell'*Altair*. Viene invertita la rotta per il passo di Phleva e poscia si dirige per raggiungere il punto a mg. 3,5 per NW dall'isola S. Giorgio.

All'altezza del passaggio di Phleva si incrocia il MAS 534 che segnala di avere a bordo 22 superstiti.

Dalle ore 07.31 si inizia lo zig-zagamento con rotta Sud velocità miglia 20.

Ore 08.05 – circa, sul punto a mg. 3 per W-NW dall'estremità di ponente della isola di San Giorgio, mentre mi trovavo sul lato dritto dell'ala di plancia insieme al Comandante GIUNGI ed al Maggiore DONATI, si manifesta una violenta esplosione sul lato dritto della nave, circa in corrispondenza del cannone prodiero.

Dissipatosi il fumo e ricaduta la colonna d'acqua, nafta e vapore proiettata dall'esplosione, viene esaminata la situazione che si presenta come segue:

- l'esplosione ha spezzato in due lo scafo fino a poppavia del cannone prodiero, ed ha aperto un lungo squarcio sulla dritta in corrispondenza della caldaia 1;
- la parte poppiera presenta un notevole risentimento in corrispondenza del fumaiuolo sul lato sinistro, ove alcune lamiere della murata e della coperta sono piegate verso l'esterno, ma non sembrano strappate;
- una rapida ispezione eseguita dal Maggiore DONATI nei locali inferiori porta alla conclusione che:
  - i locali poppiari e le due macchine sono stagni almeno apparentemente;
  - la caldaia n. 2 è allagata fino a circa 90 centimetri al di sopra della platea;
  - la caldaia n. 1 completamente allagata e distrutta;
  - tutti i locali prodieri risultano inutilizzabili;
  - risultano altresì non impiegabili tutti i mezzi di esaurimento per la impossibilità di disporre del vapore necessario.

Poiché a causa del mare la parte prodiera tende a staccarsi definitivamente, ed il nuovo assetto della sola parte poppiera si presenta incerto, per quanto sembra vi siano alcune probabilità che essa possa galleggiare, ordino di far ammainare le imbarcazioni e le zattere per raccogliere i feriti e alcuni uomini che l'esplosione ha gettato in mare e di riunire tutto il rimanente personale a poppa.

Il Comandante GIUNGI ha mantenuto fermamente il Comando senza un attimo d'incertezza ed ha dato tutti gli ordini che la situazione richiedeva.

Sono state fermate le macchine, controllate tutte le paratie stagne, verificate le aperture, messi gli spilli di sicurezza alle b.t.g. e tolte le cariche dei siluri, liberate dalle rizze tutte le imbarcazioni ed i mezzi di salvataggio, provveduto a riunire a poppa l'archivio segreto, disteso il cavo di rimorchio.

La stazione R.T. principale e il R.D.S. risultano inservibili. Il segnale relativo all'esplosione ed alla richiesta di rimorchio, cifrato coll'ELS viene trasmesso col tono di soccorso, ma non è possibile sapere se sia stato ricevuto. Il segnale sarà trasmesso successivamente per R.T. F. dall'A.S. 43 *Fedelsono*.



Fig. 37 – Foto di gruppo a bordo della torpediniera *Aldebaran*, 1939 (AUSMM)

Ore 08.20 – circa, all'estremità settentrionale dell'isola di S. Giorgio spunta il motopeschereccio A.S. 43 *Fedelsono* di cui viene richiamata l'attenzione mediante il lancio di Very rossi.

Ore 08.30 – il *Fedelsono* attracca all'*Aldebaran* e su di esso vengono trasbordati i rimanenti feriti e tutto il personale che si ritiene non possa prestare utile servizio a bordo. Vengono tratti a bordo l'Ufficiale in 2<sup>a</sup>, il Direttore di Macchina, l'Ufficiale di Rotta e il personale di coperta per l'eventuale rimorchio e l'armamento di un impianto.

In attesa di rimorchiatori il *Fedelsono* viene fatto allontanare dal bordo perché non avendo elementi probatori per attribuire l'esplosione ad una mina piuttosto che a siluramento, permaneva la possibilità in quest'ultimo caso, di lancio di un secondo siluro.

Nel frattempo la parte prodiera dell'unità accelera il processo di distacco dal rimanente scafo e ciò viene denunciato dal sollevamento dell'estrema prora e dalla schiodatura delle lamiere di coperta in corrispondenza della frattura.

Contemporaneamente la parte centrale si appesantisce la acqua raggiunge il ponte di coperta in corrispondenza della caldaia N. 2.

Lo sbandamento è tale che gli sfoghi d'aria del lato sinistro sono sommersi e l'acqua penetra nel deposito gradualmente. La poppa si mantiene sollevata ma verso le 08.40 l'unità accenna ad aumentare l'inclinazione sul lato sinistro.

Ore 08.50 – circa, peggiorando ulteriormente le condizioni del relitto che ha raggiunto uno sbandamento di circa 20 gradi, ed accenna a rovesciarsi, allo scopo di evitare inutili perdite umane, ordino al rimanente equipaggio di gettarsi in acqua e raggiungere a nuoto il *Fedelsono*.

Ore 08.55 – ordino agli Ufficiali di abbandonare la nave che ha iniziato un rapido movimento di rovesciamento sul lato sinistro.

L'Ufficiale in 2<sup>a</sup> e l'Ufficiale di Rotta ed il Direttore di Macchina si gettano a mare e raggiungono a nuoto un'imbarcazione. Rimangono ancora con me a bordo, il Comandante GIUNGI ed il Maggiore G.N. DONATI per attendere l'istante di distacco della prora che avrebbe potuto eventualmente variare le condizioni di stabilità e forse ristabilire l'equilibrio del rimanente scafo.

Ore 09.05 – lo sbandamento ha oltrepassato i 40° ed accelera il suo movimento. Ordino al Comandante GIUNGI ed al Maggiore DONATI di gettarsi in mare ed io mi tuffo insieme a loro.

Appena in acqua osservo che le eliche sono fuori dall'acqua e così pure una parte della chiglia, e che la rotazione continua fino a che si immerge rapidamente e lo scafo raggiunge una posizione subverticale con poppa fuori dall'acqua, indi rapidamente scompare sotto il livello del mare. Solo la parte prodiera galleggia verticalmente fino alle ore 09.40 circa.

Raggiunto il *Fedelsono*, dirigo per recuperare tutti i naufraghi che sono in mare, e quelli che si trovano nei battelli, imbarcazioni e zattere, e dirigo successivamente per rientrare al Pireo.

Ore 10.00 – giungono sulla zona i CC. SS.; il MANCOMENI mi comunica di aver avvistato una mina ancorata a circa un metro di profondità.

In vicinanza dell'isola di Phleves incontro la Torpediniera *Lupo* sulla quale effettuo il trasbordo dei feriti e dei superstiti.



## AUTORI

### Leonardo Merlini

Ammiraglio del Corpo di Stato Maggiore laureato in Scienze marittime e navali, ha conseguito nel 2010 il Master in Giornalismo Internazionale presso l'*Institute for Global Studies* e Centro Studi Americani di Roma. Specializzato in Telecomunicazioni e Informazioni Operative di Combattimento, ha svolto per circa 15 anni servizio a bordo delle navi di squadra e Comandi Complessi della Marina Militare, ricoprendo diversi incarichi operativi, e partecipando a molteplici missioni in ambito nazionale, NATO e UE. Ha prestato servizio presso l'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina, dove ha ricoperto, tra l'altro, gli incarichi di Direttore del *Notiziario della Marina*, di Responsabile dell'Editoria Storica della Marina Militare, di Capo dell'Ufficio Storico della Marina Militare e di Direttore Responsabile del *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*. Attualmente direttore del Museo Tecnico Navale della Spezia.

### Vincenzo Meleca

Avvocato giuslavorista, con una lunga esperienza di gestione delle risorse umane maturata in varie aziende, ha utilizzato la sua conoscenza del diritto del lavoro per scrivere una decina di testi e numerosi articoli in materia. La sua passione per i viaggi e per la storia italiana (in particolare quella militare), unitamente all'essere giornalista pubblicista e ufficiale in congedo dell'Esercito, lo hanno portato a scrivere anche numerosi articoli e reportage (come quelli sulle missioni in Afghanistan, 2011 e Libano, 2012), sei testi a carattere storico (*Storie di uomini di navi e di guerra nel Mar delle Dahlak*, *I carri armati poco conosciuti del Regio Esercito*, *Il potere nucleare delle FFAA italiane –1954-1992*, *Strani Italiani*, *Italiani in Africa Orientale*, *I racconti delle navi morte*), e alcuni romanzi e libri di viaggio. Collabora da anni con varie riviste del settore storico-militare.

### Giulia Iacovelli

Ha conseguito la laurea in Scienze politiche e delle relazioni internazionali presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, dove è stata anche allieva del Collegio Marianum, e la laurea magistrale in Scienze della politica alla Sapienza. Fa parte del percorso per dottorati di ricerca della Scuola Superiore di Studi Avanzati Sapienza. È membro della Commissione esteri del Consiglio nazionale dei giovani e fa parte del programma *University Fellows* di *Aspen Institute* Italia.

### Furio Cerutti

Già ordinario di Filosofia politica nell'Università di Firenze, è professore affiliato alla Scuola superiore Sant'Anna di Pisa, dove insegna nel dottorato *Human Rights and Global Politics*. I suoi lavori riguardano le sfide letali (armi nucleari e cambiamento climatico), l'identità politica, in particolare quella europea, e le categorie della filosofia politica (*Conceptualizing Politics*, Londra, Routledge 2017).

