

Bollettino d'Archivio

dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Anno XXXIV • ottobre - dicembre 2020



Saggi

La scoperta scientifica del T.V. Alberto Mazzuoli
di Marco Santarini

Monitori e pontoni semoventi italiani
nella Prima guerra mondiale armati
con grossi calibri
di Pier Paolo Ramoino

7 settembre 1920. Marina ed Esercito
in soccorso ai terremotati
di Silvano Benedetti

A caccia di mine. Il dragaggio italiano
a Suez e nel Golfo Persico
di Vincenzo Grienti

Fonti e documenti

Notizie sulle azioni navali della
Seconda guerra mondiale.
Le operazioni di superficie in
Mediterraneo (1940)
di Arrigo Bonifacio

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXXIV - ottobre/dicembre 2020

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXXIV - ottobre/dicembre 2020

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

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di vascello Daniele SAPIENZA

DIRETTORE SCIENTIFICO

Prof. Piero CIBOLLI SPAGNESI

DIREZIONE EDITORIALE

Capitano di fregata Marco SCIARRETTA

COORDINAMENTO EDITORIALE

1° Luogotenente Nicola HAZIDIMITRIOU

COMITATO SCIENTIFICO

Pierpaolo RAMOINO, Antonello BIAGINI, Piero CIBOLLI SPAGNESI, Massimo DE LEONARDIS, Mariano GABRIELE, 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, Stefano CORSI, Paola NOLI

PROGETTO GRAFICO

G.M. (CM) Giorgio CAROSELLA

NUCLEO VENDITE

Tiziana PATRIZI

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

ISSN 1826 - 6428

ISBN 978-88-99642-46-4

© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare

Indice

Presentazione	Pag. 5
Saggi	
La scoperta scientifica del T.V. Alberto Mazzuoli <i>Marco Santarini</i>	Pag. 9
Monitori e pontoni semoventi italiani nella Prima guerra mondiale armati con grossi calibri <i>Pier Paolo Ramoino</i>	Pag. 31
7 settembre 1920. Marina ed Esercito in soccorso ai terremotati <i>Silvano Benedetti</i>	Pag. 45
A caccia di mine. Il dragaggio italiano a Suez e nel Golfo Persico <i>Vincenzo Grienti</i>	Pag. 73
Fonti e documenti	
Notizie sulle azioni navali della Seconda guerra mondiale. Le operazioni di superficie in Mediterraneo (1940). <i>Arrigo Bonifacio</i>	Pag. 99
Autori	Pag. 128

In Copertina: Nave da battaglia Regina Elena in ingresso nel Mar Piccolo di Taranto.

Notizie sulle azioni navali della seconda guerra mondiale

Le operazioni di superficie in Mediterraneo (1940)

Arrigo Bonifacio

Abstract

The paper introduces three Notizie sulle azioni navali reports related to some surface operations carried out by the Italian navy during the first months of its involvement in the Second World War. The first document, the very first of the whole Notizie series, deals with the Battle of Cape Passero, an engagement which ended up in the sinking of the torpedo boats Airone and Ariel, and of the destroyer Artigliere, while the destroyer Aviere was seriously damaged. The action proved the superior fire accuracy of the British units, who additionally benefitted of the use of the radar technology, here used for the very first time in the Mediterranean theatre. The second document deals with two shore bombings on Greek positions in Southern Albania, the first one carried out by the Italian 7th Cruiser Division (cruisers Eugenio di Savoia and Montecuccoli, escorted by the 15th Destroyer Squadron) on the 18th of December 1940, and the second one by the 8th Division on the 4th of March 1941. These naval gunfire support operations were overall successful, but the bad coordination between Italian naval and air units emerged as a serious problem. The third and last document deals with the Battle of the Strait of Otranto, a British attack to an Italian convoy that took place during the night between the 11th and the 12th of November 1940, thus at the same time of the aerial strike on Taranto – the first all-aircraft ship to (anchored in port) ship naval attack in history. Despite the fierce resistance of the Italian escorting torpedo boat Fabrizi, the outcome of the fight was the sinking of all the merchantmen of the convoy (Locatelli, Premuda, Capo Vado, Catalani).

Il contesto: i primi mesi di guerra italiana sul mare

Nell'ambito della pubblicazione della serie *Notizie su azioni navali* del fondo *Supermarina*, il presente contributo presenta tre *Notizie* relative ad alcune operazioni di superficie svoltesi nel Mediterraneo nei primi mesi della partecipazione italiana alla Seconda guerra mondiale (fig. 1, a fronte). Nello specifico, il primo dei tre documenti in questione, intitolato *Azione notturna dell'11-12 ottobre 1940*, affronta lo scontro navale divenuto noto con

il nome di battaglia di Capo Passero; il secondo documento, dal titolo *Bombardamenti contro la costa effettuati nei mesi di dicembre e di marzo dalla VII^a ed VIII^a Divisione*, affronta invece due distinte azioni di bombardamento navale contro la costa dell'area di Lucovo (Lukovë), nell'Albania meridionale, effettuate rispettivamente il 18 dicembre 1940 dalla VII Divisione ed il 4 marzo 1941 dalla VIII Divisione; il terzo ed ultimo documento, intitolato *Attacco nemico ad un convoglio nella notte dall'11 al 12/11/1940/XIX*, affronta infine l'attacco subito da un convoglio di piroscafi nella tratta tra



Fig. 2 – V Divisione Corazzate, nave da battaglia Cavour in manovra (Archivio USMM)

Valona e Brindisi nella notte tra 11 e 12 novembre 1940, evento divenuto poi noto come battaglia del Canale di Otranto.

Per poter meglio cogliere il significato e la portata dei tre documenti si ritiene innanzitutto opportuno disegnare un breve quadro generale del contesto storico in cui si svolsero le azioni analizzate dalle *Notizie* in questione, nonché di quello in cui queste ultime vennero redatte.¹

Al momento dell'ingresso dell'Italia in guerra lo scopo principale delle Marine coinvolte nel teatro del Mediterraneo non era quello di distruggere le forze nemiche nell'ambito di un'unica immediata battaglia decisiva – per la quale peraltro nessuna poteva dirsi pronta – ma bensì quello di completare il proprio sistema difensivo e offensivo, assicurare le proprie linee di comunicazione marittima e contrastare quelle del nemico, e, in caso condizioni favorevoli lo permettessero, logorare le potenzialità belliche dell'avversario.² In questo contesto durante i primi giorni di ostilità si verificarono il bombardamento francese contro Genova e Savona e quello britannico contro Tobruch, mentre da parte italiana, oltre agli attacchi contro unità nemiche in navigazione (si pensi all'affondamento dell'incrociatore leggero britannico *Calypso*), si procedette al minamento del Canale di Sicilia e delle acque antistanti Alessandria d'Egitto.

La capitolazione della Francia, con la conseguente uscita di scena della sua flotta (le unità che

si trovavano nel Mediterraneo nordoccidentale rimasero inattive a Tolone in base ai dettami dell'armistizio di Compiègne, mentre quelle che si trovavano nel Mediterraneo meridionale, com'è noto, furono neutralizzate a Mers-el-Kébir dalla flotta britannica), fece sì che il Mediterraneo centrale divenisse il cuore dello scontro tra le Marine italiana e britannica. Londra fortificò rapidamente Malta, mentre l'Italia concentrò le proprie unità nei porti dell'Italia meridionale, da cui sarebbe stato più agevole il loro impiego in caso di violazione dello sbarramento del Canale di Sicilia da parte della flotta britannica o qualora si fosse presentata un'occasione favorevole per attaccare il nemico, la quale si sarebbe potuta facilmente presentare a margine di una delle tante operazioni di scorta ai convogli in cui erano impegnate nelle acque del Mediterraneo Centrale entrambe le marine nemiche.

Fu proprio a margine di due operazioni di scorta a convogli nel Mediterraneo Centrale che le due Marine ingaggiarono il loro primo scontro in mare, peraltro il primo in assoluto nella loro storia reciproca: il 9 luglio del 1940, infatti, la I Squadra navale italiana, uscita per una missione di scorta ad un convoglio diretto in Libia (fig. 2, a fronte), incrociò la rotta con quella di una squadra britannica, impegnata nel pattugliamento delle acque in cui sarebbero dovuti passare due convogli diretti a Malta.³

¹ Per una panoramica generale sul significato e la rilevanza della serie *Notizie su azioni navali* nel suo complesso si rimanda al contributo introduttivo del lavoro di pubblicazione della serie: P. Cimbolli Spagnesi, *Dopo la battaglia. Le notizie sulle azioni navali della Regia Marina nella seconda guerra mondiale. Informazioni e indici. I parte*, in «Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico della Marina Militare», a. XXXIII, gennaio-marzo 2020, pp. 64-81.

² Per un quadro complessivo sulla guerra navale nel Mediterraneo nel periodo compreso tra l'ingresso dell'Italia in guerra e la battaglia di Capo Matapan, di pochi giorni successiva all'ultima delle azioni analizzate dalle *Notizie* presentate da questo contributo, si rimanda al sempre fondamentale G. Fioravanzo, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. IV, *La Guerra nel Mediterraneo – Le azioni navali: dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Ufficio Storico della Marina Militare (USMM), Roma, 1959. Cfr. inoltre A. Santoni, *Strategia marittima e operazioni navali dell'anno 1940*, in «Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico della Marina Militare», a. V, marzo 1991, pp. 113-126; G. Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La Marina tra vittoria e sconfitta 1940-1943*, Mondadori, Milano, 2001, pp. 167-269.

³ F. Mattesini, *La battaglia di Punta Stilo*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, II edizione – 2001; E. Cernuschi, A. Tirondola, *Quando tuonano i grossi calibri*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2016.

Dallo scontro, noto come battaglia di Punta Stilo, emersero principalmente due elementi: la problematicità del tiro navale a lunga distanza, e le difficoltà di coordinamento tra la Marina italiana, priva non solo di portaerei ma addirittura di una propria aviazione, e l'Aeronautica.⁴ Dieci giorni dopo, il 19 luglio, questi medesimi elementi emersero nuovamente in occasione della battaglia di Capo Spada, scontro consumatosi nelle acque a largo di Creta in seguito ad un'operazione di disturbo dei traffici marittimi britannici eseguita dalla II Divisione incrociatori italiana.⁵

È in questo contesto che, nella notte tra 11 e 12 ottobre del 1940, si svolse la battaglia di Capo Passero, scontro cui è dedicata la prima delle *Notizie* qui presentate. Anche in questo caso lo scontro tra Marina italiana e britannica fu il risultato di un'operazione di contrasto ai traffici marittimi: in seguito all'avvistamento di unità britanniche nelle acque tra Malta e Tripoli la Marina italiana aveva infatti incaricato la XI Squadriglia cacciatorpediniere "Artigliere" (*Artigliere*, *Aviere*, *Geniere* e *Camicia Nera*, tutti moderni cacciatorpediniere della classe "Soldati") e la I Squadriglia torpediniere "Airone" (*Airone*, *Alcione* e *Ariel*, tutte torpediniere della classe "Spica", serie "Alcione") di svolgere un'azione di rastrellamento delle acque ad est di Malta. Durante questa operazione, a partire dalle ore 01:37 del 12 novembre, le prime unità italiane avvistarono quelle della 7ª Divisione

incrociatori britannica (*Ajax*, *Orion* e l'australiano *Sidney*, tutti incrociatori leggeri della classe "Leander"), dalle quali erano peraltro già state localizzate grazie al fatto che a bordo dell'incrociatore leggero *Ajax* era attivo il radar, strumento che vide in quest'occasione il proprio primo impiego operativo nel teatro del Mediterraneo.⁶ Ne seguì un violento scontro, che comportò da parte italiana la perdita dell'*Artigliere*, dell'*Airone* e dell'*Ariel*, nonché il danneggiamento dell'*Aviere*. Senza entrare nei particolari di quella che fu l'azione per parte italiana, per cui si rimanda al documento in appendice, è sufficiente considerare come per la Marina italiana non solo si era trattato di una sconfitta, ma questa per di più era stata riportata in un'azione in cui le sue unità avevano combattuto in condizioni di superiorità numerica. Non stupisce dunque che, al momento dell'istituzione delle *Notizie sulle azioni navali*, la prima *Notizia* in assoluto prodotta dallo Stato Maggiore si occupò di analizzare proprio la battaglia di Capo Passero. Il documento riporta con precisione tutti i dati sullo scontro di cui all'epoca poteva disporre la Marina italiana. L'analisi del testo rivela come sin da subito fosse stato colto lo spirito delle *Notizie*, il cui obiettivo consisteva nell'analisi delle varie criticità riscontrate durante le azioni navali onde poterne trarre – come si legge tanto nel documento quanto nella circolare istitutiva delle *Notizie* – degli "insegnamenti".⁷ In questo caso, il principale

⁴ Per una trattazione del problema aeronavale e dello stato del coordinamento interforze durante la Seconda Guerra Mondiale, ed in particolar modo quello tra Marina e Aeronautica, si rimanda a G. Giorgerini, *La guerra italiana sul mare*, cit., pp. 124-163; G. Rochat, *Le guerre italiane. Dall'impero d'Etiopia alla disfatta*, Einaudi, Torino, 2005, pp. 216-217.

⁵ Sul tema cfr. A. Santoni, *La battaglia di Capo Spada. La ricostruzione del secondo scontro navale italo-inglese nel Mediterraneo sulla scorta di nuovi documenti britannici*, in «Rivista Marittima», a. CXLV, giugno 2012, pp. 87-98.

⁶ L'effettivo utilizzo del radar da parte dell'*Ajax* durante questa azione è tuttavia contestata da parte della letteratura di lingua anglosassone: cfr., a titolo di esempio, quanto sostenuto in V. P. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea: The Great Navies at War in the Mediterranean Theater, 1940-1945*, Naval Institute Press, Annapolis, 2009, p. 60.

⁷ Archivio dell'Ufficio storico dello Stato maggiore della Marina [d'ora in poi AUSMM], fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 1, *Azione notturna dell'11-12 ottobre 1940*, s.d. (databile tra 5 e 30 maggio 1940), p. 2; AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, *Circolare su "Cartella notizia su azioni navali"* dell'Ufficio di Stato maggiore della Regia Marina, Reparto OA – Ufficio Addestramento, prot. n. 23180/S – allegato 1, del 5 maggio 1941, pubblicata in P. Cimbolli Spagnesi, *Dopo la battaglia*, cit., p. 71.

problema riscontrato durante la battaglia di Capo Passero fu la maggior precisione di tiro notturno delle unità britanniche, che peraltro avevano effettuato il tiro contro le torpediniere “quasi contemporaneamente al loro avvistamento”.⁸ Per cercare di spiegare come mai le unità britanniche avessero potuto aprire il fuoco – per prime – così prontamente rispetto alla presa di contatto, la *Notizia* ipotizzava che il nemico fosse maggiormente vigile per via di precedenti azioni italiane, ed evidenziava come le condizioni di luce lunare giocassero a suo favore. Nella *Notizia* non si avanzava invece ipotesi alcuna per quanto riguardava il maggior problema riscontrato nell’azione (ovvero, come già illustrato, la maggior precisione di tiro delle unità britanniche rispetto a quelle italiane), evidentemente dovuto a cause ben note, ovvero alle dotazioni e all’addestramento britannici migliori:⁹ a questo proposito, infatti, il documento si limitava ad evidenziare come fosse “difficile stabilire i motivi del completo insuccesso di 7 siluri lanciati da tre torpediniere a brevissima distanza con un’ottima visibilità”.¹⁰

La notte tra l’11 ed il 12 novembre, ad un mese esatto dalla battaglia di Capo Passero, il grosso della flotta italiana, concentrata nel porto di Taranto onde poterne favorirne un rapido impiego

tanto nel Mediterraneo Centrale quanto eventualmente nelle operazioni legate alla guerra con la Grecia, dichiarata pochi giorni prima (il 28 ottobre), subì da parte britannica il primo attacco aereo della storia lanciato esclusivamente da apparecchi imbarcati su navi portaerei contro una squadra da battaglia in porto.¹¹ Fu la cosiddetta “notte di Taranto”, che costò alla Marina italiana la messa fuori combattimento di tre delle sue cinque navi da battaglia (*Littorio*, *Duilio* e in particolar modo *Cavour*).

L’attacco al porto di Taranto non fu, tuttavia, l’unica azione in cui la flotta britannica si cimentò quella notte: nelle stesse ore, infatti, la cosiddetta “Forza X” britannica (composta dalla già citata 7^a Divisione – sempre composta dagli incrociatori *Orion*, *Ajax* e *Sidney* – scortata dai cacciatorpediniere *Nubian* e *Mohawk*, entrambi appartenenti alla classe “Tribal”) fu lanciata in un’azione diversiva nel Canale di Otranto. Sebbene il compito principale della 7^a Divisione britannica fosse quello di distogliere l’attenzione italiana dal grosso della squadra britannica – impegnata a scortare la portaerei *Illustrious* in posizione utile per il decollo dei suoi apparecchi alla volta di Taranto – la Marina britannica era conscia che la navigazione notturna nelle acque del Canale di

⁸ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 1, *Azione notturna dell’11-12 ottobre 1940*, cit., p. 4.

⁹ Cfr. E. Bagnasco, *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, Parma, 1978; G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico. La Marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Mondadori, Milano, 1989, p. 278.

¹⁰ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 1, *Azione notturna dell’11-12 ottobre 1940*, cit., p. 5.

¹¹ Sulla “notte di Taranto” cfr. B. B. Schofield, *The Attack on Taranto*, Jan Allan, Londra, 1973; F. Mattesini, *La notte di Taranto. Parte prima: le misure italiane degli anni 1938-1939 per fronteggiare un eventuale attacco di aerosiluranti contro Taranto, e la pianificazione dell’operazione britannica “Judgment”*, in «Bollettino d’archivio dell’Ufficio storico della Marina Militare», a. XII, settembre 1998, pp. 45-191 (in cui peraltro si affronta, alle pp. 137-151 e all’appendice I, p. 191, la “battaglia del Canale di Otranto”) e *La notte di Taranto. Parte seconda*: in «Bollettino d’Archivio dell’Ufficio storico della Marina Militare», a. XII, dicembre 1998, pp. 51-185; A. Caravaggio, *The Attack at Taranto. Tactical Success, Operational Failure*, «Naval War College Review», estate 2006, vol. 59, n. 3, pp. 103-127. Inoltre, per un approfondimento su come l’attacco aereo lanciato dall’aviazione navale britannica contro Taranto divenne il modello su cui venne poi architettato l’attacco giapponese a Pearl Harbor dell’anno successivo, si rimanda a T. P. Lowry, J. W. G. Wellham, *The Attack on Taranto: Blueprint for Pearl Harbor*, Stackpole Books, Mechanicsburg, 2000; A. Konstam, *Taranto 1940: the fleet air arm’s precursor to Pearl Harbor*, Osprey Military, Oxford, 2015.

Otranto avrebbe probabilmente portato ad intercettare uno dei frequenti convogli impegnati a fare la spola tra Puglia ed Albania per assicurare supporto logistico alle operazioni in Grecia. Questa evenienza finì col verificarsi poco dopo le ore 01:15, quando, al largo di Saseno, in condizioni di visibilità ottime, la 7^a Divisione britannica incrociò la sua rotta con quella di un convoglio composto da quattro piroscafi (*Capo Vado*, *Catalani*, *Locatelli* e *Premuda*) scortato dalla torpediniera *Fabrizi* e dall'incrociatore ausiliario *Ramb III*.¹² Ne seguì uno scontro, noto come battaglia del Canale di Otranto, nell'ambito del quale, nonostante l'acanita resistenza del *Fabrizi*, tutti i piroscafi del convoglio "Locatelli" vennero affondati.¹³

A questa vicenda è dedicato il terzo dei documenti in appendice, la *Notizia* n. 19, in cui sono riportate le principali informazioni sullo scontro di cui la Marina disponeva alla data del 9 luglio

del 1941, giorno di stesura del documento. In questo caso, a differenza di quanto avvenuto nella *Notizia* n. 1, il documento non si spinge oltre alla mera ricostruzione degli eventi ed evita di formulare ipotesi o di evidenziare problematicità significative,¹⁴ cosa che non può certo stupire dal momento che l'esito dello scontro di fatto era stato segnato in partenza dalla grande disparità di forze in campo. La *Notizia* n. 19, che affronta disgiuntamente l'azione del *Fabrizi*, del *Ramb III* e di ciascuno dei piroscafi del convoglio, non muove neppure alcuna critica esplicita verso il comportamento del *Ramb III*, che pur sarebbe in seguito costato una condanna al suo Comandante, un ufficiale di complemento, limitandosi anche in questo caso a riportare i dati dell'azione riguardanti l'unità. È poi particolarmente interessante rilevare come nella *Notizia* non si accennasse neppure al fatto che l'attacco al convoglio "Locatelli" fosse

¹² La *Fabrizi* era un vecchio cacciatorpediniere della Grande Guerra (aveva fatto parte, assieme all'*Audace*, della prima formazione italiana giunta a Trieste il 3 novembre 1918), riadattato a torpediniera nel 1929. Il *Ramb III* era invece una bananiera della classe "Ramb", un'imbarcazione precedentemente appartenuta alla Regia Azienda Monopolio Banane (RAMB) predisposta per la sua trasformazione in incrociatore leggero in caso di guerra. Caduto in mano tedesca in seguito all'8 settembre 1943, il *Ramb III* venne acquisito dalla *Kriegsmarine*, dove fu ridenominato *Kiebitz*, per venire poi assegnato alla Jugoslavia al termine del conflitto. Sotto le insegne jugoslave l'imbarcazione avrebbe conosciuto un destino inaspettato, giungendo addirittura a raggiungere la notorietà su scala mondiale. Dopo un primo periodo in cui l'unità fu inquadrata dalla *Jugoslavenska ratna mornarica* (Marina militare jugoslava) con il nome di *Mornar* ("Marinaio"), questa fu in seguito destinata, con il nuovo nome di *Galeb* ("Gabbiano"), al ruolo di nave scuola e yacht presidenziale, divenendo celebre in tutto il mondo per via del suo frequente impiego per viaggi di Stato dal forte impatto simbolico e mediatico. La più nota delle crociere dell'ex *RAMB III* fu quella che, immediatamente dopo la chiusura della "questione di Trieste" con la firma del Memorandum d'intesa di Londra dell'ottobre 1954, a cavallo del 1954 e del 1955 portò il Capo dello Stato jugoslavo a recarsi fino in India, dove, forte tra le altre cose della popolarità ottenuta grazie all'arrivo nel Paese sul *Galeb*, avrebbe rafforzato quell'intesa jugo-indiana che tanto avrebbe contribuito alla conferenza di Bandung ed alla nascita del movimento dei Paesi non allineati. Per un approfondimento della storia del *Ramb III* – *Kiebitz* – *Mornar* – *Galeb* si rimanda a Z. Frevogel, *Sotto tre nomi e tre bandiere*, in «Storia Militare», n. 160, gennaio 2007, pp. 4-13. L'imbarcazione si trova al momento nei cantieri di Porto Re, dove sono in corso i lavori di restauro per la sua prossima destinazione, quella di museo galleggiante della città di Fiume.

¹³ Per una ricostruzione della battaglia del Canale di Otranto si rimanda a F. Mattesini, *La notte di Taranto. Parte prima*, cit., pp. 137-151 e appendice I, p. 191. Il comandante del *Fabrizi*, il tenente di vascello di complemento Giovanni Barbini, rimasto al posto di comando per tutta la durata dell'azione nonostante una ferita riportata sin dall'inizio del combattimento, fu insignito della Medaglia d'Oro al Valor Militare.

¹⁴ La principale problematicità nelle operazioni navali esplicitamente evidenziata dalla *Notizia* fu l'errato impiego del segnale di soccorso da parte di uno dei piroscafi, il *Locatelli*, che «Lanciò ripetutamente il segnale di soccorso, ma quello prescritto per l'attacco di aerei»: AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, *Notizia* n. 19, *Attacco nemico ad un convoglio nella notte dall'11 al 12/11/1940/XIX*, 9 luglio 1941, p. 6.

avvenuto in concomitanza a quello alla base navale di Taranto, o ancora che il reparto britannico che lo aveva condotto fosse entrato indisturbato nel Canale di Otranto, il che illustra piuttosto chiaramente come le *Notizie sulle azioni navali* fossero intese quale strumento per evidenziare le mere criticità operative emerse nelle singole azioni affrontate, e non dunque per affrontare questioni di carattere tattico o strategico generale.

Gli eventi della notte tra 11 e 12 novembre 1940, che comportarono un maggior impegno in settori molto più arretrati rispetto e quella che sino a quel momento era stata la principale zona di confronto diretto con la Marina britannica, come per l'appunto il Basso Adriatico (il 12 e 13 del mese Mussolini ordinò rispettivamente il blocco del Canale di Otranto – e di quello di Sicilia – con sommergibili e siluranti e la scorta dei piroscafi per l'Albania con incrociatori da 10.000 tonnellate¹⁵) e, in particolar modo, la messa fuori combattimento di tre delle cinque navi da battaglia della Marina italiana, obbligarono quest'ultima a rivedere in chiave maggiormente difensiva la propria strategia, sino a quel momento imperniata proprio sulle navi da battaglia ed in particolare sull'ipotesi di un loro impiego nell'ambito di un'occasione di scontro con le forze britanniche in condizione di superiorità.¹⁶ La guerra navale italiana entrava dunque in una nuova fase, così come, quasi simultaneamente, quella terrestre: il 14 novembre del 1940 – a soli due giorni dalla notte di Taranto e dalla battaglia del Canale di Otranto – le truppe greche, oramai ripresi dall'attacco italiano del

28 ottobre, lanciarono infatti una controffensiva che le portò in breve tempo a far arretrare la linea del fronte sino all'interno del territorio albanese.¹⁷ La Marina continuò a fornire il proprio contributo alla campagna di Grecia non solo continuando ad assicurare i collegamenti marittimi tra le due sponde dell'Adriatico, ma anche con interventi di bombardamento navale contro le postazioni costiere del nemico.

Fu in questo contesto che si svolsero le due azioni alle quali si riferisce il secondo dei documenti riportati in appendice, la *Notizia* n. 7. La prima di queste azioni fu il bombardamento contro alcune postazioni di artiglieria greche annidate nella zona di Lucovo, effettuato il 18 dicembre 1940 dalla VII Divisione incrociatori (*Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli*, appartenenti rispettivamente alle classi “Duca d'Aosta” e “Montecuccoli” – *fig. 3*, pag. 106), scortati dalla XV Squadriglia cacciatorpediniere (al tempo composta dai cacciatorpediniere *Antonio Pigafetta*, *Alvise da Mosto*, *Giovanni da Verrazzano* e *Nicolò Zeno*, tutti appartenenti alla classe “Navigatori”). La *Notizia* illustra i punti salienti dell'azione, che produsse buoni risultati nonostante i due inconvenienti riscontrati, la mancata “cooperazione degli aerei per l'esatta individuazione del bersaglio e per l'osservazione degli scarti” e il “dragaggio esplorativo dei CC.TT. [...] risultato alquanto difficoltoso”.¹⁸ Inizialmente imprecisa fu la risposta da parte delle batterie costiere nemiche, la quale, migliorando l'accuratezza del tiro durante la seconda corsa della formazione italiana, causò tre

¹⁵ Pietro Badoglio (Capo Stato Maggiore Generale) a Domenico Cavagnari (Capo Stato Maggiore Marina), dispaccio riservato personale segreto n. 3780/op. del 12 novembre 1940, pubblicato in F. Mattesini, *La notte di Taranto. Parte seconda*, cit., p. 130; Pietro Badoglio (Capo di Stato Maggiore Generale) a Ufficio Stato Maggiore Marina, dispaccio segreto n. 3790 op. del 13 novembre 1940, pubblicato in *ivi*, p. 131.

¹⁶ *Ivi*, 127

¹⁷ Per un quadro complessivo sulla guerra di Grecia si rimanda a M. Montanari, *La campagna di Grecia*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito (USSME), Roma, voll. I-IV, 1980-1985; M. Cervi, *Storia della guerra di Grecia*, Rizzoli, Milano, 2005.

¹⁸ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, *Notizia* n. 7, *Bombardamenti contro la costa effettuati nei mesi di dicembre e di marzo dalla VII^a ed VIII^a Divisione*, s.d. (databile tra 5 e 30 maggio 1940), pp. 1-2.



Fig. 3 – R. Claudus, *Incrociatore classe “Duca d’Aosta” alla banchina*. Olio su tela, cm 68x48. Comando Subacquei e Incursori – Le Grazie (SP)

feriti leggeri sul *Pigafetta* per via dell’esplosione di una granata in mare vicino all’unità. In merito a questa azione non vengono riportate ulteriori conclusioni, a differenza di quanto invece fu fatto per quella trattata in seguito, il bombardamento effettuato il 4 marzo 1941 dalla VIII Divisione incrociatori contro l’abitato di Piquerasi, il bivio di Borsh ed il ponte di Borshit, tutti obiettivi situati a pochi chilometri a nord di Lucovo. A scortare i due incrociatori che effettuarono il bombardamento, il *Duca degli Abruzzi* ed il *Garibaldi* (entrambi della classe “Condottieri”, serie “Duca degli Abruzzi”), oltre ai cacciatorpediniere *Da Recco* e *Pessagno* (entrambi della classe “Navigatori”), erano state poste le torpediniere *Altair* ed *Aretusa* (ambidue appartenenti alla classe “Spica”, e rispettivamente alle serie “Perseo” ed

“Alcione”), cui era stato assegnato il compito di eseguire il dragaggio. L’impiego delle torpediniere per questa operazione dovette produrre dei risultati positivi, e, a differenza di quanto avvenuto per l’azione del 18 dicembre, quando erano stati incaricati di questo compito dei cacciatorpediniere, la *Notizia* non fa menzione di alcuna problematicità in tal senso. Ad accomunare l’azione del 4 marzo a quella del 18 dicembre furono infatti altri aspetti, ed in particolar modo il soddisfacente raggiungimento dei risultati prefissi e la reazione delle batterie costiere nemiche imprecisa ed inefficace. Si ripropose però, la questione di una copertura aerea realmente efficace: se il 18 dicembre le pessime condizioni atmosferiche avevano reso impossibile il decollo degli aerei di ambedue le parti, durante l’azione del 4 marzo i cieli

dell'area di Lucovo furono sorvolati da svariati apparecchi nemici, senza efficace contrasto da parte italiana. Nello specifico, la prima formazione che sorvolò l'area di operazioni fu, alle ore 14:50, una formazione di 15 caccia italiani, seguita il minuto successivo (ore 14:51) da un'altra composta da 11 apparecchi. Dopo pochi minuti, alle ore 15:01, le unità della Marina vennero fatte oggetto di un attacco da parte di una formazione nemica composta da 15 bombardieri scortati da 24 caccia, dalla quale furono lanciate una cinquantina di bombe che caddero in mare ad una distanza tra i 100 ed i 500 metri dal *Garibaldi*. Contro questo attacco si rivelarono piuttosto efficaci le manovre difensive ed il fuoco antiaereo delle unità navali (fig. 4, pag. 108), coadiuvate dai velivoli da caccia italiana che si lanciarono all'inseguimento del nemico. Fu questo l'aspetto dell'azione che fu oggetto delle più rilevanti considerazioni espresse nella *Notizia*, in cui si evidenzia come gli apparecchi nemici avessero sorvolato l'area a distanza di pochi minuti dai caccia italiani, per di più seguendo quasi la stessa rotta, il che aveva portato il Comando della VIII Divisione a ritardare le manovre difensive ed il tiro antiaereo per via del timore che si trattasse di aerei italiani. Anche in questo caso si era dunque riproposto a livello operativo quello che fu uno dei grandi problemi della guerra italiana, il carente coordinamento tra forze navali e aeree. Una problematica importante, che portò i redattori della *Notizia* a dichiarare come quanto accaduto il 4 marzo 1941 andava a provare "ancora una volta la necessità che il cielo di una formazione navale

non venga mai sorvolato da apparecchi nazionali, dovendo le navi considerare sempre come nemici gli aerei che tentano di farlo e regolarsi quindi di conseguenza".¹⁹ Considerato che le *Notizie* riflettevano l'orientamento dello Stato Maggiore, questo documento costituisce così un'interessante testimonianza di come, a nemmeno un anno dall'entrata in guerra dell'Italia (il documento fu redatto nel maggio del 1941), l'esperienza avesse già portato la Marina a considerare il cronico problema del coordinamento interforze così dannoso nelle sue conseguenze pratiche, e apparentemente, irrisolvibile nella sua sostanza, da propendere per una netta separazione tra aree di operazioni di unità navali ed aeree: opzione che veniva addirittura definita dall'estensore della *Notizia* non come una semplice ipotesi teorica, ma addirittura come "una necessità" per la Marina²⁰. Mentre già da lunghi mesi la Marina britannica, anche in seguito all'esperienza della "notte di Taranto", aveva dimostrato come l'aviazione navale fosse ormai diventata l'arma più devastante di una Marina, la Marina italiana si trovava dunque a dover considerare l'adozione di una nuova procedura operativa, quella della completa separazione tra operazioni navali e aeree. Una procedura caratterizzata dal singolare fatto di essere concepita non al fine di sfruttare al massimo uno dei più potenti strumenti bellici disponibili, quello aereo, quanto addirittura alla sua rinuncia, nel tentativo di arginare le disastrose conseguenze delle scelte politiche che la avevano privata di una propria forza aerea e messa nelle condizioni di non poter fare affidamento nemmeno su quella dell'Aeronautica.

¹⁹ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 7, *Bombardamenti contro la costa effettuati nei mesi di dicembre e di marzo dalla VII^a ed VIII^a Divisione*, cit., p. 3.

²⁰ *Ibidem*.



Fig 4 – 8^a Divisione, Abruzzi e Garibaldi, difese antiaeree in azione



Fig 5 – Il Cacciatorpediniere *Artigliere*, classe “Soldati”, unità protagonista dello sfortunato scontro di Capo Passero (Archivio USMM)

Appendice n. 1

S.d. (databile tra il 5 ed il 30 maggio 1941). Notizia n. 1 (AUSMM, fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, b. 1). Le indicazioni tra parentesi [] sono relative alla numerazione originale delle pagine

[p. 1]

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA
Reparto O. A. – Ufficio Addestramento

Copia N. 18

NOTIZIA 1^

AZIONE NOTTURNA DELL'11-12 OTTOBRE 1940

Premessa. –

In seguito ad avvistamento, da parte di aereo, concernente forze nemiche fra Malta e Tripoli, era stato disposto che nella notte sul 12 fosse eseguita una ricerca a rastrello, da parte della Squadriglia Artigliere e della Squadriglia Airone, nella zona colle modalità indicate nel grafico.

[p. 2]

Insegnamenti dell'Azione Notturna 11 – 12 Ottobre.-

1) Unità che hanno stabilito il contatto col nemico e limiti di tempo delle azioni.

Le unità che hanno avuto possibilità di combattere sono: Alcione – Airone – Ariel – Artigliere – Aviere – Camicia Nera

Il Geniere non ha stabilito il contatto.

L'azione ha avuto inizio alle 1^h37^m con l'avvistamento fatto dall'Alcione ed è finita alle 2^h33^m con la messa fuori combattimento dell'Artigliere, frazionandosi in cinque episodi, oltre quello meno importante del C.N.:

– Episodio Alcione:

Avvista alle 1^h37^m – lancia alle 1^h57^m – perde il contatto alle 2^h03^m circa.

– Episodio Airone:

Avvista alle 1^h42^m – lancia alle 1^h57^m – resta fuori combattimento alle 2^h05^m.

– Episodio Ariel:

Non si hanno elementi orari. Si può ritenere che abbia avvistato tra le 1^h45^m e le 1^h50^m e che sia stato messo fuori combattimento contemporaneamente all'Airone, dopo aver lanciato un siluro.

– Episodio Artigliere:

Accosta a Nord alle 2^h00^m. Avvista alle 2^h32^m – lancia alle 2^h32^m,5 – Messo fuori combattimento alle 2^h33^m.

– Episodio Aviere:

Accosta a Nord alle 1^h56^m – Avvista alle 2^h10^m. Decide il lancio alle 2^h15^m. Perde il contatto, ripetutamente colpito, alle 2^h48^m circa.

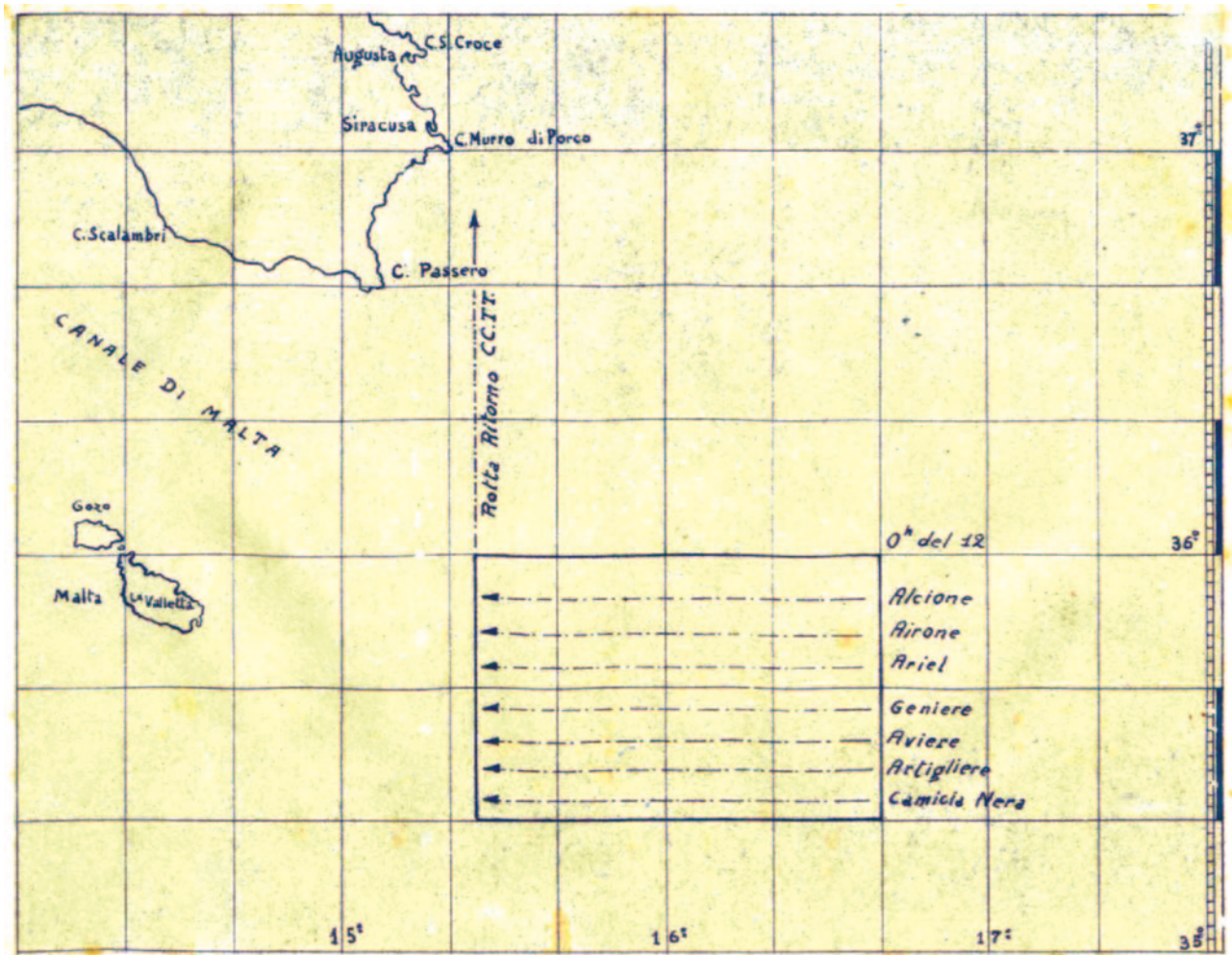


Fig. 6 – Fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 1, *Azione notturna dell'11-12 ottobre 1940*, cit., p. 1. (Archivio USMM)

– Episodio Camicia Nera:

[p. 3] Avvista alle 2^h47^m a circa 5000 m. – scambia qualche salva alle 2^h48^m circa. Perde contatto alle 3^h00^m.

2°) Condizioni di visibilità. –

Alle 1^h37^m mancavano circa due ore al tramonto della luna, che sarebbe stata piena dopo quattro giorni.

Tutte le testimonianze concordano nell'affermare che la visibilità era eccezionale, specialmente verso Sud-Ovest.

Poiché la ricerca era eseguita con direttrice da levante a ponente (Rv. = 270°) le siluranti si sono trovate nelle condizioni più favorevoli per avvistare molto prima di essere a loro volta avvistate. –

3°) Valutazione delle distanze di avvistamento. –

L'*Alcione* ha avvistato l'unità nemica a 40° dalla prua a sinistra in direzione prossima all'azimut della luna ad una distanza dell'ordine di 18000-20000 m. su un β di circa 40°.

La manovra di attacco, eseguita seguendo la curva del cane, è durata infatti 20 minuti a una velocità media di 17-18 nodi. Attribuendo al nemico la velocità di 16 nodi e ricostruendo la manovra si ottiene precisamente la distanza indicata.

L'*Airone*, che non era nell'azimut della luna, ha avvistato quasi di prua a una distanza dell'ordine di 14000-15000 m. su un β apprezzato di 40°. Ha eseguito l'avvicinamento alla velocità media di 14 nodi.

L'*Alcione* ha giudicato alle 1h37m che l'unità nemica avesse rotta 90°; l'*Airone* alle 1h42m ha giudicato rotta 130° e tra le 1h48m e le 1h54m ha notato una accostata per 70° e una successiva per 110°. La nave doveva perciò procedere zig-zagando.

Sull'avvistamento dell'*Ariel* mancano elementi per poter dedurre la distanza.

I tre CC.TT. hanno tutti avvistato a distanza molto ri-[p. 4]dotta, con la luna circa al traverso a sinistra. È impossibile stabilire la distanza di avvistamento con sufficiente approssimazione, perché esso è avvenuto durante o poco dopo l'azione delle torpediniere in un'atmosfera di battaglia e contro bersagli che è difficile identificare. Si può solo rilevare che l'episodio dell'*Artigliere*, dall'avvistamento alla messa fuori combattimento del C.T., dopo il lancio di un siluro, è durato circa un minuto soltanto; l'episodio dell'*Aviere* è durato 8 minuti, e in 5 minuti il C.T. si era portato a distanza giudicata favorevole al lancio contro una unità che gli veniva incontro di contro bordo; l'episodio del *Camicia Nera* si è svolto in due minuti a distanza dell'ordine di 5000 m.

Concludendo, le torpediniere hanno eseguiti gli avvistamenti in perfetta tranquillità a distanze di poco inferiori a quelle che si sarebbero verificate di giorno, i CC.TT. invece a distanza dell'ordine di quelle di una notte oscura con atmosfera non molto trasparente.

Il nemico non ha dato segno di vedere le torpediniere fino al momento del lancio; ha avvistato i CC.TT. quasi contemporaneamente al loro avvistamento.

4°) Impiego delle armi. –

Alcione e *Airone* lanciano contemporaneamente, entrambi sul lato sinistro del bersaglio, il primo due siluri e il secondo quattro.

Il primo apprezza $D = 1800$ $\beta = 60^\circ$ $VN = 19$

Il secondo apprezza $D = 2000$ $\beta = 50^\circ$ $VN = 16$ (per la prima coppia) e $D = 900$ per la seconda, partita un minuto dopo la prima.

Nessun siluro colpisce.

Non si hanno i dati dell'*Ariel* e dell'*Artigliere*. Entrambi hanno lanciato sul lato dritto del nemico un solo siluro alla distanza dell'ordine 1000 m. Probabilmente il [p. 5] siluro dell'*Artigliere* ha colpito.

Aviere e *Camicia Nera* non hanno lanciato: il primo perché non ne ha avuto il tempo, il secondo per eccessiva distanza trovandosi nei quartieri poppieri del nemico.

Sono stati quindi lanciati in totale 8 siluri.

È difficile stabilire i motivi del completo insuccesso di 7 siluri lanciati da tre torpediniere a brevissima distanza con un'ottima visibilità: sta di fatto che le 3 torpediniere hanno lanciato quasi simultaneamente contro la stessa unità nemica e che questa ha eseguita un'inversione di rotta nelle acque attraversate dalle scie dei siluri e durante la loro corsa. Il siluro dell'*Artigliere*, lanciato probabilmente contro un'unità diversa dalla precedente mezz'ora dopo, costituisce un successo non ancora accertato.



Fig. 7 e fig. 8 – Torpediniere Alcione (AC) e Airone (AI), classe “Spica”, ambedue serie Alcione (Archivio USMM)

Quanto all'impiego delle artiglierie risulta che:

- L'*Airone* ha preso la decisione di aprire il fuoco circa un minuto dopo eseguito il primo lancio e mentre eseguiva il secondo, quando ha visto l'unità nemica iniziare un'accostata a sinistra (cioè verso l'*Airone*) e brandeggiare gli impianti nella sua direzione. Ha iniziato il tiro alle 2^h00^m, mentre il Comandante dava anche l'ordine di far nebbia per mascherarsi durante l'allontanamento. Intanto, avendo proseguito nella direttrice 270°, ha finito per trovarsi di prua alla nave nemica che alle 2^h01^m aveva finita l'inversione di rotta, aprendo subito a sua volta il fuoco contro l'*Airone* che la precedeva a brevissima distanza. Il tiro, eseguito ovviamente coi soli impianti prodieri, ha messo l'*Airone* fuori combattimento in meno di 4 minuti, provocando un vasto incendio al centro e facendo strage degli armamenti di tutti e tre i pezzi.

Al quarto minuto del tiro nemico, il Comandante, già ferito al dorso da una scheggia, fa mettere la barra a sinistra per sottrarsi al tiro centrato, ma il [p. 6] timone rimane alla banda finché la torpediniera non ha eseguito un'accostata di 180° con velocità in rapida diminuzione per avarie all'apparato motore. Viene così alle 2^h09^m, cioè dopo altri 4 minuti, a defilare sotto il bordo dell'incrociatore che spara a meno di 100 m. con le sue mitragliere contro gli armamenti di quelli dell'*Airone* uccidendone o ferendone tutti i componenti.

L'*Airone* osserva durante le prime 3 salve quattro colpi da 100 sull'incrociatore nemico: uno sulla plancia, due a centro ed uno a poppa.

- L'*Alcione* e l'*Ariel* hanno aperto contemporaneamente il tiro pochi secondi dopo l'*Airone*. Il primo, mentre si preparava a lanciare altri due siluri cui ha rinunciato in primo tempo perché l'*Airone* era venuto a trovarsi nella direzione del bersaglio e in secondo tempo perché l'accostata del nemico aveva frustrata la manovra eseguita per riportarsi in posizione di lancio. Il secondo, mentre era ancora in fase di avvicinamento per il lancio.

L'*Alcione* ha sparato 15 salve e ritiene di aver messo qualche colpo a bordo della nave nemica dalla quinta salva in poi.

- Non si hanno indicazioni circa la condotta e l'efficacia del tiro dell'*Ariel*.

L'incrociatore nemico, appena prodotti effetti decisivi sull'*Airone*, ha sparato tre o quattro salve contro l'*Alcione* senza colpirlo e poi accostando verso Sud, ha aperto il fuoco contro l'*Ariel* colpendo la plancia alla prima salva e altre parti della nave alle salve successive; è quindi passato a brevissima distanza dalla torpediniera già immobilizzata, spazzandone la coperta con le mitragliere.

La prima salva, uccidendo il Comandante e interrompendo le comunicazioni coi lanciasiluri appena partito il [p. 7] primo siluro, non ha consentito che partisse il secondo siluro né i successivi.

L'*Ariel* è rapidamente affondato senza incendio a bordo, dal che si può dedurre che abbia ricevuto anche colpi al galleggiamento.

L'*Artigliere* è fatto segno ad alcune salve che cadono nelle sue vicinanze, mentre sta per lanciare. Nel momento in cui lancia il primo siluro una salva investe il ponte di comando, provoca l'esplosione della riserverta dell'impianto prodiero e un immediato vasto incendio. Prima che ciò si verificasse aveva fatto in tempo a sparare due salve, in risposta a quelle che erano cadute nelle sue vicinanze.

Subito dopo la salva nemica centrata sulla plancia, arrivano altri colpi in coperta, uno in macchina di prora e uno nella caldaia n° 2; quest'ultimo colpo è arrivato dal lato opposto le precedenti, il che fa concludere che l'*Artigliere* è stato preso tra due fuochi. L'Unità è immobilizzata con tutti gli Ufficiali di Vascello morti o feriti gravi e metà dell'Equipaggio fuori combattimento.

L'unità resta a galla e il Direttore di Macchina riesce a spegnere l'incendio, non ostante successive esplosioni di bombe da getto e di munizioni delle mitragliere; riesce anche a mettere in moto una macchina; dopo quattro ore, l'*Artigliere* raggiunto dal *Camicia Nera* viene preso a rimorchio di poppa e mollato all'avvicinarsi di unità nemiche poco dopo le 8h del mattino.

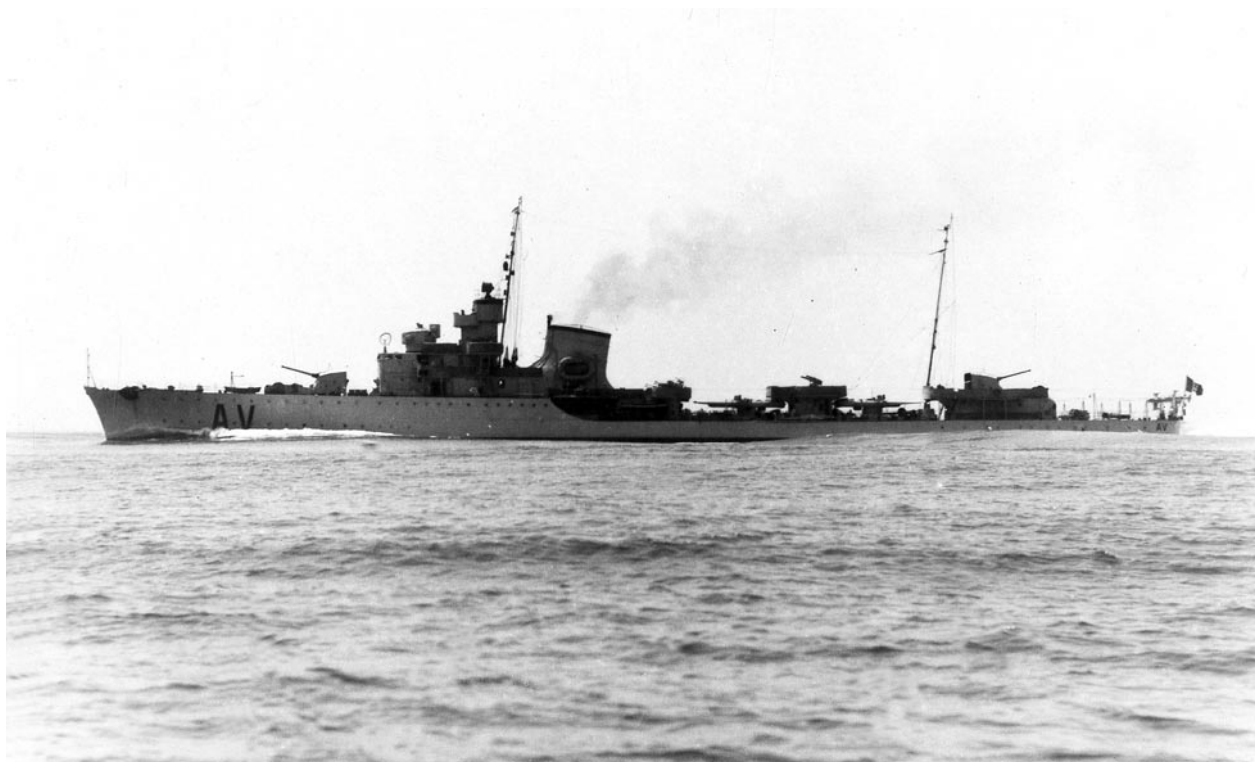


Fig. 9 e fig. 10 – Cacciatorpediniere Aviere e Camicia Nera, entrambe classe “Soldati” (Archivio USMM)

L'*Artigliere* affonda alle 9^h05^m dopo essere stato cannoneggiato da una nave nemica, avvicinatasi per distruggerlo e dopo aver ricevuto un siluro nella poppa.

- L'*Aviere* è colpito da una salva a prua e una a poppa mentre sta per lanciare e subito dopo da altri colpi in [p. 8] vari punti dello scafo: la prima salva a prua produce una larga falla al galleggiamento, fa mancare la luce e perciò l'*Aviere* deve rinunciare all'azione, tanto più che anche torrette, A.P.G. e impianto di poppa sono colpiti.
- Il *Camicia Nera*, avvistato un incrociatore su β maggiore di 90°; viene subito fatto segno a due salve che non lo colpiscono e risponde con due salve; cerca di guadagnare sul β ma dopo 10 minuti perde di vista il nemico.

Da questa sintetica esposizione si possono dedurre queste considerazioni:

I siluri, come si è già osservato, non hanno raggiunto il bersaglio, eccetto forse quello dell'*Artigliere*: ma questa affermazione non può essere ancora fatta.

Airone e *Ariel* hanno aperto il tiro per prime: lo *Airone*, quando era certamente già scoperto dopo il lancio dei primi due siluri. L'*Ariel* invece ha iniziato il fuoco prima di giungere in posizione di lancio, rivelando probabilmente così la sua presenza.

L'*Alcione* ha imitato l'*Airone*, al quale si trovava vicinissimo.

Contro i tre CC.TT., che hanno preso contatto col nemico, questi ha fatto fuoco per primo, forse perché messo in allarme dalle precedenti azioni, esercitava la vigilanza con maggiore attenzione, e perché i CC.TT. erano più visibili, per la loro maggior mole e per il fatto che si trovavano dal lato verso cui la luna stava per tramontare.

Gli effetti del tiro inglese sono stati imponenti contro le quattro siluranti, che si sono trovate a brevissima distanza; nulli contro le altre due, alquanto più lontane.

È notevolissima la pronta reazione dell'incrociatore che colla manovra e col fuoco ha sventato gli attacchi simultanei di tre torpediniere, mettendone due in pochi minu-[p. 9]ti fuori combattimento. –

5°) Analisi delle manovre. –

Le tre torpediniere sono arrivate al lancio con una perfetta spontanea coordinazione di movimenti.

Assistite dall'eccezionale visibilità verso ponente, hanno potuto eseguire un lungo percorso in avvicinamento senza disturbo. Si sono portate così alla distanza al lancio cui si sarebbero trovate in una notte oscura, ma appena scoperte hanno subito gli effetti micidiali del tiro nemico eseguito con alzo praticamente a zero.

L'*Airone*, invece di accostare subito in fuori per allontanarsi dopo il secondo lancio ha continuato in rotta: ma, trovandosi tra il bersaglio e l'*Alcione*, a breve distanza da questo, ha dovuto apprezzare impossibile l'accostata in fuori senza pericolo di collisione colla silurante sorella. –

L'*Alcione*, dopo il primo lancio, ha accostato in fuori per riguadagnare sul β del nemico che stava accostando per invertire la rotta; accortosi dopo qualche minuto che il nemico aveva ripreso l'accostata dirigendo verso Sud, lo ha imitato ma non ha potuto guadagnare cammino, desistendo dall'inseguimento dopo 14 minuti anche perché ha ritenuto che stava per entrare nella zona di azione della Squadriglia CC. TT.

L'*Ariel*, l'*Artigliere* e l'*Aviere* non hanno avuto il tempo di sviluppare la loro manovra: il fuoco nemico ha immobilizzato subito i primi due e costretto il terzo a rinunciare all'azione.

È da rilevare che il segnale dell'*Artigliere* fatto col regolo PO "Rb 36 – V.20" è stato interpretato da tutti come l'ordine di assumere la rotta 36° anziché 360°, come è chiaramente indicato nelle istruzioni annesse al regolo. L'*Aviere*, per errore di ricezione ha invece interpretato: "Rotta 30° velocità 33 nodi". –



Fig. 11 – Gli incrociatori leggeri *Eugenio di Savoia* e *Raimondo Montecuccoli* in azione preceduti da una squadriglia di cacciatorpediniere (Archivio USMM)

Appendice n. 2

S.d. (databile tra il 5 ed il 30 maggio 1941). Notizia n. 7 (AUSMM, fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, b. 1)

[p. 1]

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DALLA R. MARINA
Reparto O.A. – Ufficio Addestramento

Copia N. 5

Notizia 7[^]

BOMBARDAMENTI CONTRO LA COSTA EFFETTUATI NEI MESI DI DICEMBRE E DI MARZO DALLA VII[^] ED VIII[^] DIVISIONE

—====00000====—

A) – Bombardamento contro costa effettuato dalla 7[^] Divisione il 18 Dicembre 1940/XIX^o. -

La 7[^] Divisione ha effettuato il giorno 18 dicembre un'azione di bombardamento contro postazioni di artiglierie nemiche annidate nella zona "Lucovo".

Gli incrociatori *Eugenio di Savoia*", e *Montecuccoli*, scortati dalla 15[^] Squadriglia CC.TT. alle ore 14 circa, sulla rotta di avvicinamento, hanno assunto la seguente formazione: incrociatori in linea di fila, distanza fra le unità m. 1000; CC.TT. in linea di rilevamento a 4000 metri di prora alla formazione delle navi maggiori, per il dragaggio in corsa (vedi grafico).

A causa delle pessime condizioni del tempo non è stato possibile la cooperazione degli aerei per l'esatta individuazione del bersaglio e per l'osservazione degli scarti. Per conseguenza il Comando di Divisione decise di effettuare il bombardamento a distanza tale da provocare sicuramente la reazione delle batterie nemiche, in modo da poterne stabilire l'ubicazione.

Alle 14^h13^m, ha avuto inizio l'azione di fuoco che si è sviluppata in una prima corsa a distanze variabili tra 10600 a 10400 metri ed in una seconda in rotta opposta alla precedente a distanze tra 11600 e 14600 metri.

Alle 14^h59^m il fuoco è stato cessato e la divisione ha diretto per rientrare alle basi.

Durante tutta l'azione le artiglierie, eseguendo salve di 4 [p. 2] colpi intervallate di circa un minuto, hanno battuto con efficacia tutta la zona marginale intorno a "Lucovo". Di massima i punti di caduta dei proiettili erano ben visibili. Il totale dei colpi sparati è stato di 162. L'azione è durata complessivamente 38 minuti. Il nemico ha risposto con salve generalmente di due colpi. Il tiro, molto corto durante la prima corsa, si è fatto più preciso durante la seconda. In tutto sono state osservate 16 salve di medio calibro, alcune delle quali vicino alle navi. Una granata esplosa in mare vicino al *Pigafetta* ha causato su tale unità 3 feriti leggeri.

Il dragaggio esplorativo dei CC.TT. è risultato alquanto difficoltoso.

B) – Bombardamento contro costa effettuato dalla VIII[^] Divisione il 4 Marzo 1941/XIX^o. -

Scopo dell'azione era il bombardamento da parte degli incrociatori *Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi* contro l'abitato di Piquerasi, il bivio di Borsh ed il ponte di Borshit.

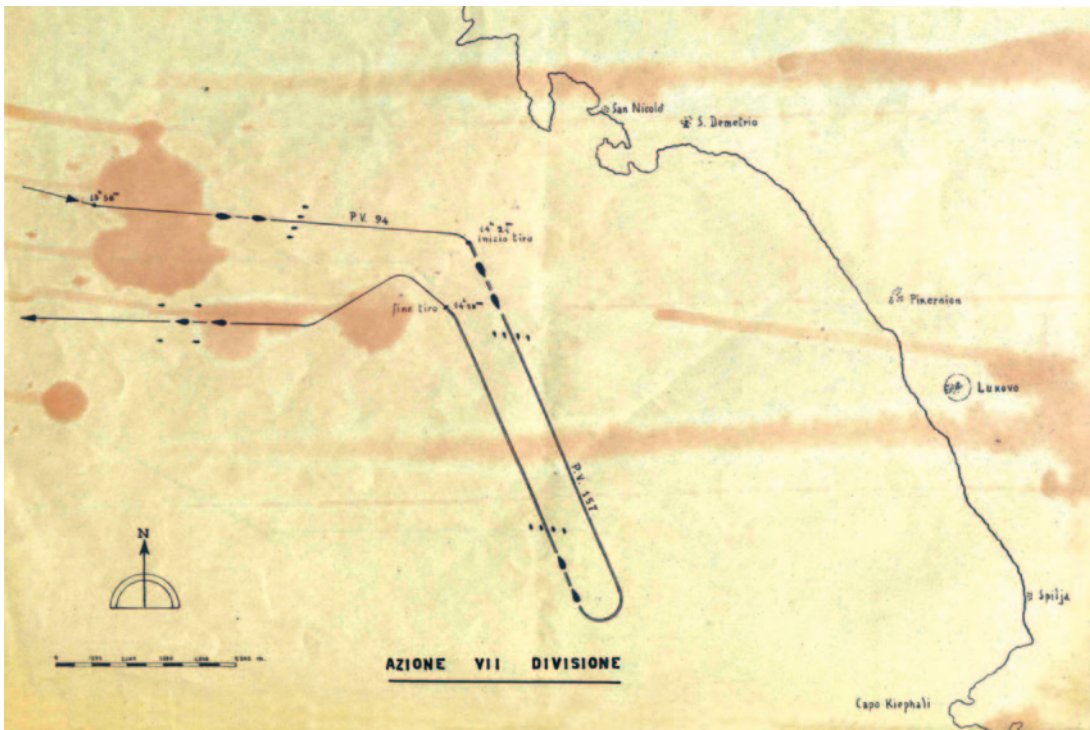


Fig. 12 – Fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, b. 1, Notizia n. 7, Bombardamenti contro la costa effettuati nei mesi di dicembre e di marzo dalla VII ed VIII Divisione, cit., grafico allegato Azione VII Divisione (Archivio USMM)

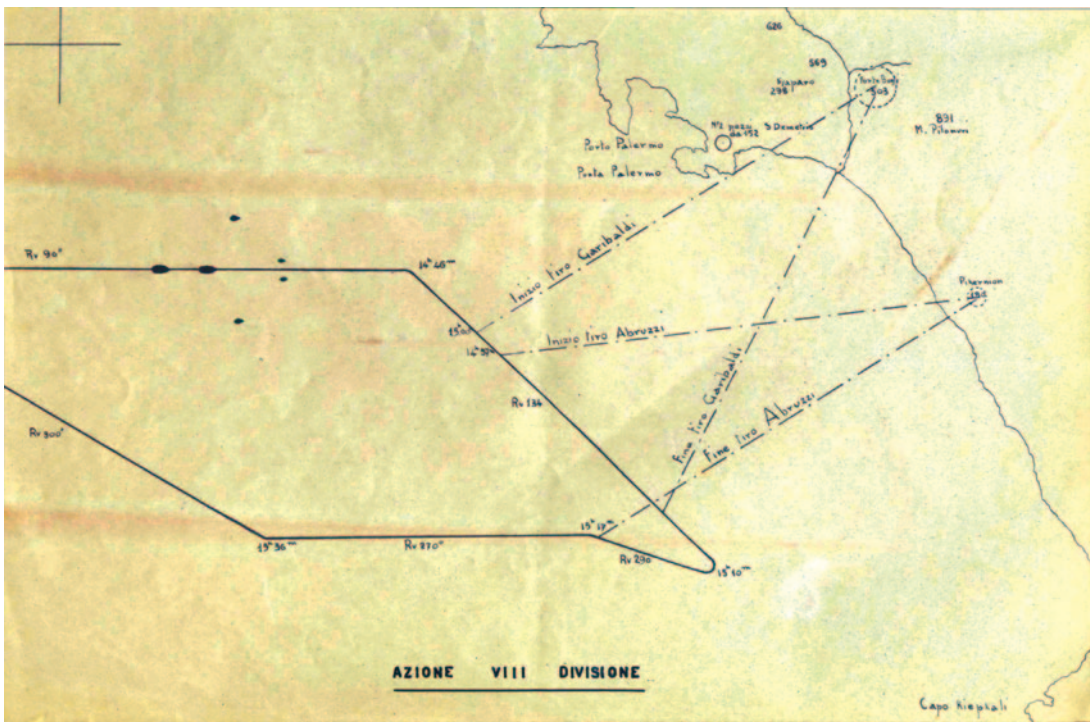


Fig. 13 – Fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, b. 1, Notizia n. 7, Bombardamenti contro la costa effettuati nei mesi di dicembre e di marzo dalla VII ed VIII Divisione, cit., grafico allegato Azione VIII Divisione (Archivio USMM)

Le unità erano scortate dai CC.TT. *Da Recco* e *Pessagno*, mentre le torpediniere *Altair* ed *Aretusa* dovevano eseguire il dragaggio di prora alla formazione.

Alle 14h25m, mentre le navi dirigevano per il punto di inizio tiro, si osservavano nelle loro vicinanze salve (di uno a 3 colpi) sparate dalle batterie costiere. Alle 14h50m una formazione di 26 apparecchi da caccia nazionali ha sorvolato la formazione.

Alle 14h57m l'*Abruzzi* e subito dopo il *Garibaldi* hanno iniziato il tiro. Il primo batteva l'abitato di Piquerasi. Il secondo le strade confluenti al bivio di Borsh. Il tiro è stato manovrato in modo da battere tutta la zona intorno agli obiettivi prefissi. Le salve sono sempre state eseguite di bordata da ambedue gli incrociatori.

Alle 15h01m una formazione di 15 bombardieri nemici scortati da 24 caccia (12 Spitfire e 12 Gloster) ha attaccato la formazio-[p. 3]ne lanciando circa 50 bombe che sono cadute sulla sinistra del *Garibaldi* ad una distanza da 100 a 500 metri. Le unità, pur continuando il bombardamento sugli obiettivi assegnati, hanno iniziato il fuoco contraereo ed eseguito una manovra difensiva accostando per imitazione di manovra di 40° a dritta e riprendendo subito dopo la rotta primitiva. La caccia nazionale ha inseguito il nemico. Un apparecchio da bombardamento ed uno da caccia sono stati visti cadere.

Alle 15h17m le unità hanno cessato il tiro dirigendo verso le basi. L'Azione è durata complessivamente 24 minuti e sono stati sparati 395 colpi.

La reazione delle batterie nemiche è cessata alle 15h33m. Il loro tiro è stato sempre impreciso ed inefficace. Le salve (costituite da uno a tre colpi ma in generale di uno) sono risultate quasi sempre scurorate ed errate in distanza.

Il Comando VIII^a Divisione nota: il tiro e la relativa manovra difensiva contro gli aerei nemici sarebbero state iniziate prima se non fosse sorto il dubbio che si trattasse di apparecchi nazionali. Il dubbio è stato causato dal fatto che alle 14h50m era arrivata sul nostro cielo una formazione di 15 caccia nazionali, alle 14h51m arrivava un'altra formazione di 11 caccia nazionali ed infine, a breve intervallo da questa, sopraggiungevano gli aerei nemici, all'incirca con la stessa rotta.

L'attacco dei bombardieri inglesi è stato condotto in una unica e lunga formazione a triangolo, con rotta normale a quella del bersaglio.

Contro questa forma di attacco, sia la manovra difensiva che il tiro c.a., possono risultare particolarmente efficaci.

È comunque apparsa ancora una volta la necessità che il cielo di una formazione navale non venga mai sorvolato da apparecchi nazionali, dovendo le navi considerare sempre come nemici gli aerei che tentano di farlo e regolarsi quindi di conseguenza.-



Fig. 14 – Il piroscafo *Antonio Locatelli*, varato nel 1920 negli USA con il nome *West Camak*, fu acquistato nel 1938 dall'Anonima Cooperativa di Navigazione Garibaldi, che lo ribattezzò appunto *Antonio Locatelli* (Archivio USMM)

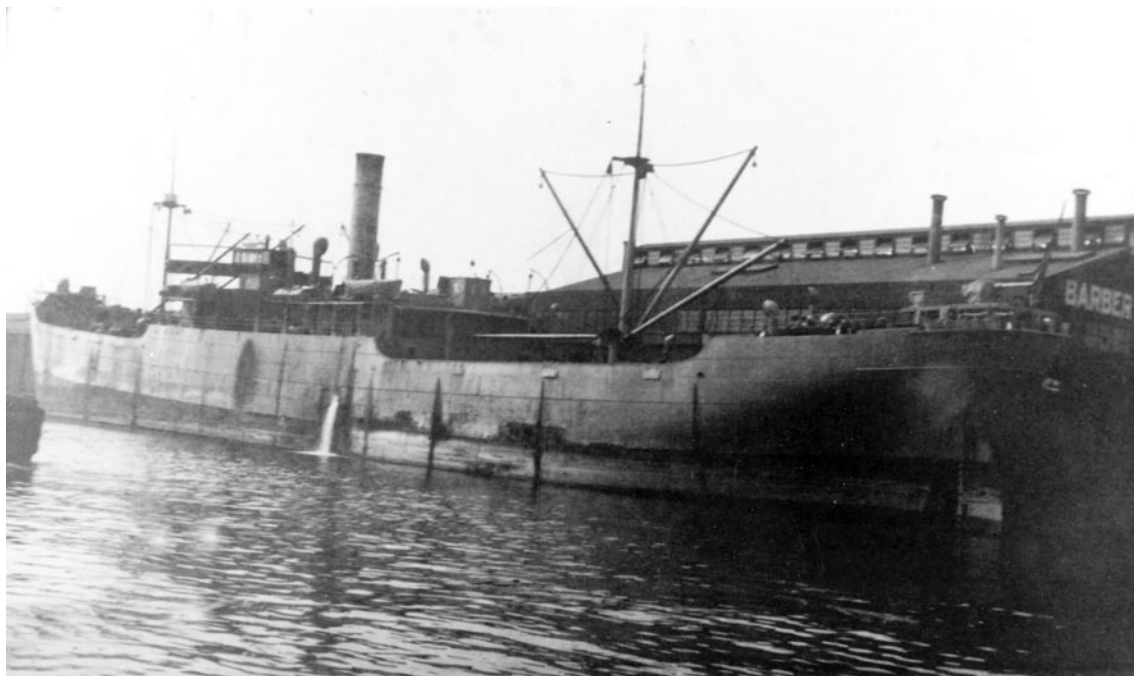


Fig. 15 – Il piroscafo *Capo Vado* all'epoca del suo precedente servizio nel corso della Prima guerra mondiale nella marina statunitense con il nome di USS *Dochra* (NH 94483A, Naval History and Heritage Command)

Appendice n. 3

9 luglio 1941. Notizia n. 19 (AUSMM, fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, b. 1)

[p. 1]

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

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI - Copia N. 5

Data: 9 luglio 1941/XIX

Notizia N. 19

ARGOMENTO: Attacco nemico ad un convoglio nella notte dall'11 al 12/11/1940/XIX

SEGRETO

La sera dell'11 Novembre, alle 22h, salpò da Valona diretto a Brindisi un convoglio composto dei piroscafi: *Locatelli* – *Premuda* – *Capo Vado* – *Calatani* [*Catalani*, N.d.R.], scortato dalla Torpediniera *Fabrizi* e dalla nave scorta *Ramb III*.

Le condizioni meteorologiche erano ottime; visibilità eccezionalmente buona; plenilunio, luna già alta.

Il convoglio percorse regolarmente le rotte di sicurezza al termine delle quali le navi scorta presero posizione laterale, il *Fabrizi* a sinistra ed il *Ramb III* a dritta della formazione dei piroscafi.

Alle 01^h10^m del 12 a 12 miglia da Saseno, il convoglio seguendo le rotte prescritte, accostò per 315°. Alle 01^h18^m il *Fabrizi*, e successivamente il *Ramb III* e gli altri piroscafi avvistarono sulla sinistra ombre oscure, riconosciute ben presto come unità nemiche.

Lo svolgersi dei successivi avvenimenti è stato ricostruito [p. 2] sulla traccia dei rapporti dei Comandanti dell'Unità di scorta e delle testimonianze dei superstiti dei piroscafi. È da notare che specie queste ultime sono risultate spesso discordanti e talvolta antitetiche specie per quel che riguarda le ore degli avvenimenti ed il numero e la classifica delle unità nemiche.

Dall'esame dei vari documenti raccolti è stato tuttavia possibile ricostruire con sufficiente esattezza gli episodi nei quali l'azione si è frazionata e che, per chiarezza, sono esposti separatamente.

AZIONE FABRIZI

All'avvistamento il Comandante, che era a conoscenza dei movimenti in mare dei nostri convogli, e che riconobbe nelle sagome avvistate unità da guerra, ritenne subito che dovesse trattarsi di navi nemiche.

Pertanto fece battere il posto di combattimento generale e diede ordine di mettere rapidamente in funzione la 4^a caldaia.

Il rilevamento polare del nemico era circa 40°, la distanza forte ma in rapida diminuzione.

01^h20^m – La Torpediniera accostò verso il nemico e diresse alla massima velocità per portarsi a distanza utile di lancio.

Alle 01^h22^m l'unità nemica in posizione laterale Sn. più avanzata accostò sulla Sn. e aprì il fuoco sulla Torp. *Fabrizi*, che immediatamente rispose con i pezzi prodieri, mentre continuava nella sua corsa di avvicinamento. La distanza si ridusse a circa m. 5000.



Fig. 16 – L'incrociatore leggero HMS *Ajax*, classe "Leander", in uscita da Malta (Archivio USMM)



Fig. 17 – L'incrociatore leggero HMS *Orion*, classe "Leander", in navigazione (Archivio USMM)

Anche le altre unità nemiche apersero successivamente il fuoco contro la Torp. *Fabrizi* che ricevette i primi colpi a bordo, di cui il primo inutilizzò gli apparati R.T.. Essa [p. 3] proseguì sulla stessa rotta e quando giudicò di essere dal nemico a circa 4000 metri, tentò il lancio di due siluri sul lato Sn.; i fonici non funzionarono, per interruzione del circuito in seguito ad un colpo remico, ed i siluri non vennero lanciati.

Il Comandante nelle condizioni in cui già si trovava l'Unità in seguito ai danni subiti al materiale e al personale, ed anche per il fragore delle salve, che con colonne d'acqua avvolgevano e spesso inondavano la Torp. fino sulla plancia, non riuscì ad ottenere che il lancio dei siluri venisse effettuato sia pure con ritardo.

D'altronde una ulteriore insistenza nell'attacco avrebbe sicuramente portato all'affondamento dell'unità, molto probabilmente prima che fosse riuscita ad effettuare il lancio.

Il Comandante della Torp. *Fabrizi* decise allora di accostare sulla Dr. e si allontanò zigzagando tra le salve che cadevano molto vicine alla sua unità, investita anche da schegge, mentre continuava a rispondere al fuoco. Un colpo inutilizzò il complesso da 102/45 di prua a Sn., abbattendo il relativo armamento.

Le unità nemiche rallentarono intanto il tiro sulla Torp. *Fabrizi* per cannoneggiare il convoglio che stava dirigendo verso terra tenendolo bene in vista con i colpi illuminanti.

Liberato dal fuoco avversario il Comandante della Torp. *Fabrizi* si preoccupò di tentare il salvataggio di parte almeno del convoglio, per cui accostò decisamente sulla Dr. e diresse nuovamente per fraporsi tra le unità nemiche e quelle del convoglio mentre con i complessi n° 3 – 4 continuava a sparare.

Alle 01^h35^m un colpo investì il locale dinamo e l'unità rimase completamente al buio. Incendi si svilupparono un po' dovunque e vennero prontamente domati. Venne avvistata una scia di siluro a circa metri 30 di prua e altre due scie lo dichiarano alcuni del *Fabrizi*, vennero viste di poppa.

[p. 4] Alle 01^h36^m il pezzo n°3 venne colpito, ma poté continuare a sparare. Vennero sostituiti i feriti dell'armamento. Su un'unità nemica, evidentemente colpita, si notarono grandi fiammate.

Alle 01^h39^m un'altra salva colpì la prua. Il *Fabrizi* continuò a rispondere al fuoco coi pezzi n°3 e 4, mentre con direttrice 40° si allontanava zigzagando. Era completamente centrato, individuato in pieno dal tiro illuminante. Si allontanò ancora combattendo, manovrando per uscire dalle salve centrate, accostando a volta e volta verso il nemico, in modo che le sue salve a gruppi di 2 – 3 divennero lunghe, e riprendendo poi la direttrice di allontanamento. Si allontanò non solo perché era fortemente menomato nella sua efficienza, ma soprattutto nell'intento di portare il nemico sui nostri campi minati.

Alle 01^h45^m la Torp. *Fabrizi*, riuscita a sfuggire al tiro delle unità nemiche che la cercavano con tiri illuminanti, per non farsi individuare cessò il tiro. Proseguì verso la costa alla massima velocità possibile e si allontanò dalla zona del combattimento.

Le sue condizioni erano ormai tali da doversi solo preoccupare del suo salvataggio, un ritorno offensivo contro il nemico, che ormai aveva immobilizzato e incendiato i piroscafi, sarebbe stato vano.

Alle 02^h01^m accostò per 90° e diresse decisamente verso la costa, onde potersi arenare, se la galleggiabilità fosse venuta a mancare, dato che le vie d'acqua erano notevoli.

Alle 02^h30^m avvistò la costa albanese; dato che le pompe riuscivano ad assicurare la galleggiabilità, decise di raggiungere Valona navigando parallelamente alla costa. Vennero spente 2 caldaie, essendo ormai da tempo l'alimentazione di tutte le caldaie fatta con acqua fortemente salmastra, in seguito ad infiltrazioni nei depositi d'acqua dolce forati da varie schegge.

Alle 04^h00^m passò la porta delle ostruzioni con velocità che andò poi a mano a mano forzatamente diminuendosi fino a 4 – 5 nodi.

Alle 07^h25^m raggiunse, nella rada di Valona, la nave Ospedale *California*, sulla quale vennero sbarcati 16 feriti e 7 morti.

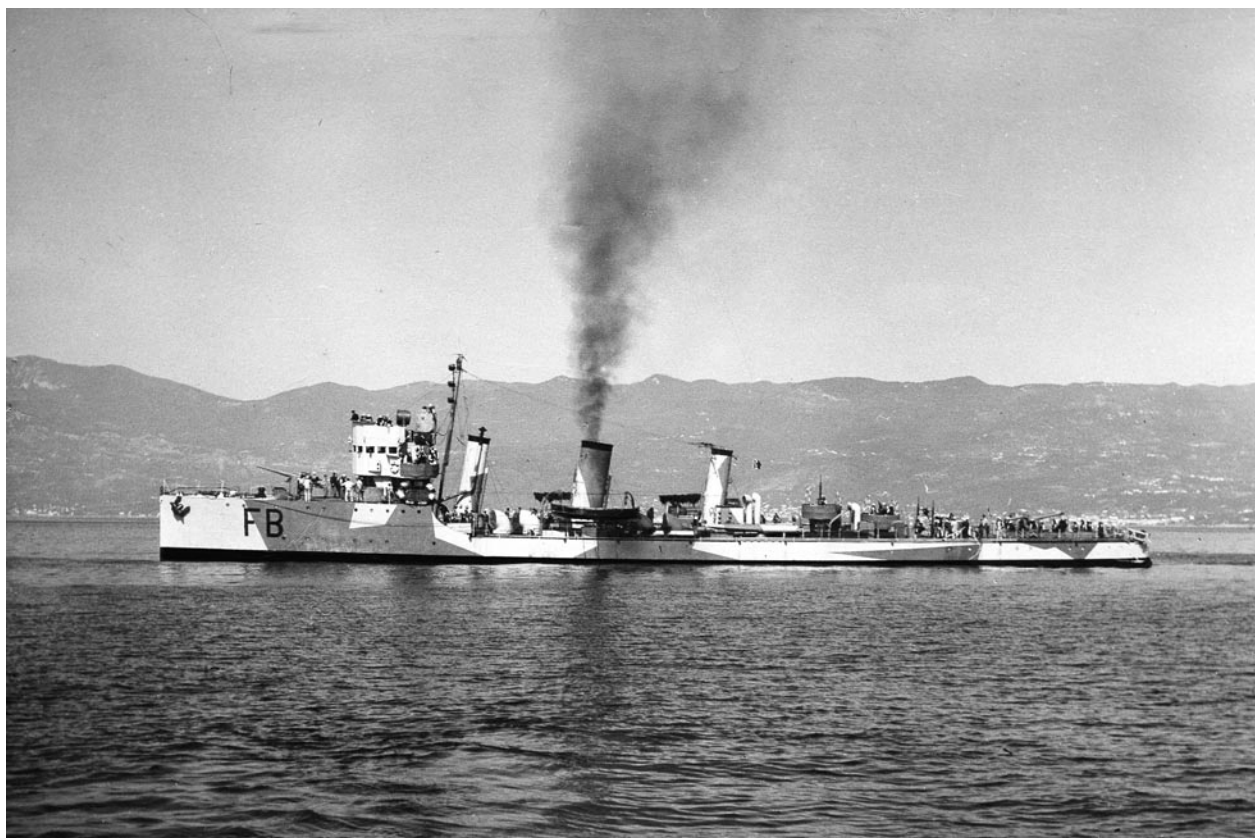


Fig. 18 – Torpediniera *Nicola Fabrizi*, classe “La Masa” in manovra, ripresa nel periodo successivo agli eventi narrati (Archivio USMM)



Fig. 19 – Rara foto con colorazione mimetica dell'incrociatore ausiliario *RAMB III* (ex Regia Azienda Monopolio Banane) (Archivio USMM)

Anche il Comandante, che fin dall'inizio del combattimento aveva riportato una ferita alla coscia destra per penetrazione di una grossa scheggia e di altre minori, ed aveva avuto forti perdite di sangue, venne ricoverato sulla nave Ospedale. –

AZIONE RAMB III

Dopo l'accostata a Dr. verso la costa albanese continuò ad allontanarsi dal nemico, che intanto aprì il tiro contro il convoglio.

Alle 01^h23^m, senza ben scorgere le sagome delle navi nemiche, perché i tiri illuminanti abbagliavano tutto il personale di bordo, iniziò il tiro con i due pezzi da 102/45 di sinistra facendo punteria sulle vampe del tiro nemico. Le unità avversarie spararono allora anche sul *Ramb III*, che venne rapidamente centrato, senza però che alcun colpo cadesse a bordo.

Continuando ad allontanarsi, zigzagando per rendere meno agevole il centramento del tiro nemico, il *Ramb III* sparò ancora qualche colpo coi due pezzi di poppa e coi due di dritta quando gli fu possibile.

Alle 01^h40^m, visto che le salve nemiche erano sempre più lontane di poppa diresse per Rv. 40° e cessò il fuoco. Complessivamente sparò 17 colpi. Anche il nemico cessò il fuoco.

[p. 6] Alle 02^h00^m avvistò molto lontano sulla Dr. sotto costa un'unità che faceva molto fumo. Ritenne fosse il *Fabrizi*.

Alle 03^h10^m vide nella direzione di Durazzo un grande incendio e le traiettorie luminose di proiettili contraerei. Comprese che Durazzo doveva essere sotto un attacco aereo, per cui accostò per 340° onde togliersi dalla rotta probabile di ritorno degli aerei attaccanti Durazzo. Con rotte opportune diresse verso il centro dell'Adriatico, per portarsi poi sul le rotte prescritte per il percorso Bari – Durazzo.

Alle 12^h15^m prese ormeggio nel porto di Bari. –

MANOVRA ED AFFONDAMENTO DEI PIROSCAFI

Appena le unità nemiche aprirono il fuoco contro la Torp. *Fabrizi*, i piroscafi accostarono di circa 90° a Dr., dirigendo quindi per Rv. 80 0 + 90°, allo scopo di sfuggire al cannoneggiamento. Ma le unità nemiche aprirono anche contro di essi il fuoco e li inseguirono mantenendoli sotto il tiro illuminante.

Non è possibile ricostruire dai rapporti e dagli interrogatori come sia avvenuto l'affondamento dei piroscafi. Risulta che le unità nemiche avvicinarsi fino a 500 metri diressero prevalentemente il tiro al galleggiamento dei piroscafi; ma vari colpi arrivarono anche sulle sovrastrutture e le schegge causarono morti e feriti. Non mancarono raffiche di mitragliere.

Il *Locatelli*, primo piroscavo del convoglio quando la formazione era in linea di fila, si trovò quindi più a sinistra sulla nuova rotta di fuga di 80° + 90°; secondo le deposizioni raccolte, sarebbe stato subito colpito dal tiro del nemico mentre ancora stava accostando a dritta. Erano le 01^h20^m.

Lanciò ripetutamente il segnale di soccorso, ma quello prescritto per l'attacco di aerei.

[p. 7] Un proiettile colpì il condensatore e produsse un'invasione di vapore nel locale macchina obbligando ad evacuarlo, altri colpi determinarono falle e danni alle sovrastrutture.

Venne abbandonato per ordine del Comandante civile, in pieno accordo col Comandante Militare, alle 01^h35^m circa, essendo sbadato a dritta e leggermente appruato. Pochi minuti dopo si sviluppò un incendio a bordo, che andò rapidamente estendendosi a prora a al centro, dove si trovavano il deposito del legame di stivaggio e le casse nafta di servizio.

L'affondamento si verificò alle 03^h45^m, cioè quasi due ore dopo che le unità nemiche lo lasciarono danneggiato; ma un ritorno a bordo per tentare di salvarlo non sarebbe stato possibile, dato che era completamente preda delle fiamme.

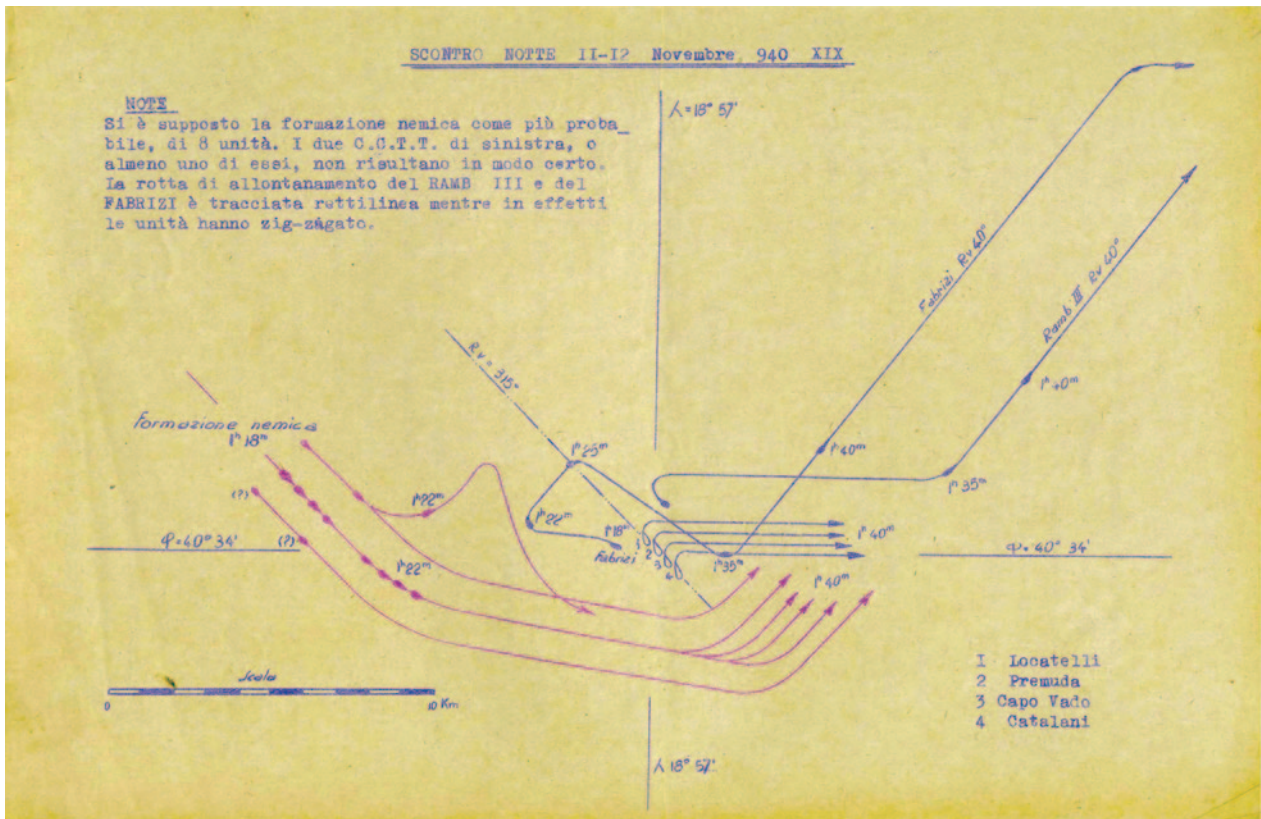


Fig. 20 – Fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, b. 1, Notizia n. 19, Attacco nemico ad un convoglio nella notte dall' 11 al 12/11/1940/XIX, grafico allegato Scontro notte 11-12 Novembre [1]940, XIX (Archivio USMM)

Il Premuda, seconda unità del convoglio, alle 01h30m circa, cioè dopo il *Locatelli*, ebbe i primi colpi a bordo, mentre anch'esso era già sulla rotta di allontanamento. Un colpo penetrò nella stiva n°2 incendi[ò] 20 automezzi del Battaglione San Marco che venivano riportati in Italia, altri colpi incendiarono carbonili del centro, un proiettile colpì le testate delle caldaie, un altro l'albero di trinchetto.

Al cannoneggiamento, fatto sotto il tiro illuminante, seguirono raffiche di mitragliere.

Molti furono i feriti, tra i primi il Comandante Militare, 1° Tenente di Vascello C. Preve, deceduto poi in seguito a ferite sulla nave Ospedale *California*.

Alle 03h50m, quando già tutti i superstiti, incolumi e feriti, avevano lasciata la nave ed erano su zattere di salvataggio e altri mezzi improvvisati, essendo state le imbarcazioni tutte perforate da schegge, il *Premuda* s'inabissò, mentre ancora ardeva l'incendio a bordo.

Il Capo Vado, alle 01h25m circa, avendo avvistato la formazione nemica, accostò a dritta, come gli altri piroscafi del [p. 8] convoglio e diresse a levante con l'intento di presentare minor bersaglio e di sfuggire all'attacco nemico, ma dopo qualche minuto venne colpito sul ponte di Comando, sugli organi di governo, al centro, e a poppa dove si sviluppò un incendio nel deposito nafta. Successivamente venne colpito anche nella stiva di prora.

Il Capo Macchinista Pagano Amelio riferisce che le navi nemiche, dopo che il personale ebbe abbandonato la nave, si avvicinarono fino a 500 metri mitragliando i naufraghi. Erano 2 di medio tonnellaggio e 4 più piccole; data la breve distanza poté vederle distintamente.

Ufficiali ed Equipaggio lasciarono la nave, prendendo posto prevalentemente nelle imbarcazioni che ancora erano nelle condizioni di galleggiare e nelle zattere di salvataggio. In mare vennero utilizzate anche altre imbarcazioni precedentemente ammainate, per quanto facessero acqua per le schegge ricevute.

Il Comandante Militare, Tenente di Vascello di c. Lagorio Aristide, impartì tutte le disposizioni del caso al Comandante del piroscavo Franklin Innocenzo. Questi, presente il Comandante Militare, provvide ad affondare, con una valigia appesantita, tutti i documenti segreti.

Il fuoco nemico cessò poco dopo l'abbandono della nave.

Alle 03h30m il *Capo Vado* affonda.

La M/n. Catalani, ultima unità del convoglio, venne cannoneggiata per ultima, alle 01h40m circa, quando era già sulla rotta di allontanamento alla massima velocità possibile. I proiettili caddero a bordo colpendo la stazione R.T., lo scafo in corrispondenza, prima della stiva n°2, poi in varie altre parti.

La nave sbandò fortemente sulla sinistra e si appruò, per cui fu necessario abbandonarla. Il Comandante Militare e quello [p. 9] civile impartirono tutte le disposizioni del caso, i documenti segreti, raccolti e appesantiti, vennero affondati dal Comandante Militare.

Per l'abbandono della nave vennero impiegate le due imbarcazioni di sinistra apparentemente illese, una delle imbarcazioni di dritta e le zattere di salvataggio.

Quando i naufraghi furono a circa 100 metri dalla nave questa affondò con la prora. Erano le 02h00m esatte. —

—==oOo==—