

ITALIA MILANO  
Anno . . . . . L. 1942  
Semestre . . . . . L. 1942  
Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione del Corriere della Sera - Via Solferino, 28 - Milano. M

Si pubblica a Milano ogni settimana  
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"  
Spedizione in abbonamento postale - Gruppo 2

Ufficio del giornale:  
Via Solferino, 28 - Milano  
Per tutti gli articoli e illustrazioni è riservata la proprietà letteraria e artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.

Anno 44 - N. 34

23 Agosto 1942 XX

Centesimi 50 la copia



## La Seconda Battaglia della Sirte 22 Marzo 1942

di Francesco Mattesini



Collana Sism - 2014

*Dopo la splendente vittoria aeronavale del Mediterraneo. Al disopra del convoglio inglese annientato passano rombando le squadriglie italiane.*

(Disegno di A. Bellomo)

# **La Seconda Battaglia della Sirte**

## **22 Marzo 1942**

**di Francesco Mattesini**

Ho conosciuto Alberto Santoni alla metà del 1970, quando all'Ufficio Storico della Marina Militare ricopriva l'incarico di Capo della Sezione Documentazione. Subito s'instaurò tra di noi un rapporto di reciproca simpatia e fiducia che poi sarebbe sfociato, assieme a profonda amicizia, in una collaborazione storica su argomenti della seconda guerra mondiale, messa a frutto nel conosciutissimo e molto documentato libro *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, pubblicato nel 1980 dalle Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, e poi ristampato nel 2005 nella collana Storia Militare dell'Editore Albertelli. Successivamente, sempre per le Edizioni dell'Ateneo abbiamo pubblicato, in tandem, altri quattro libri: *La battaglia di Tsushima*, *La seconda battaglia della Sirte*, *La battaglia d'Inghilterra* e *Il giallo di Matapan*, i primi due compilati da Santoni. Ed è proprio basandomi da quanto scritto da Alberto nel libro della Sirte che intendo onorarne la memoria con il presente saggio sul medesimo argomento, naturalmente aggiornandone la conoscenza con il contenuto di rapporti e dati d'archivio che all'epoca non erano disponibili.

Francesco Mattesini

\*\*\*

Il mancato arrivo a Malta delle tre navi mercantili del convoglio M.W. 9 (operazione M.F. 5), salpato da Alessandria e distrutto a metà febbraio del 1942 dai bombardieri tedeschi Junker Ju 88 della 2<sup>a</sup> Luftflotte che affondarono due piroscafi e danneggiarono il terzo, allarmò il Governatore e Comandante delle Forze Armate dell'isola, gen. William Dobbie. Egli pertanto sollecitò a Londra l'invio di urgenti rifornimenti alla piazzaforte assediata, avvertendo che le provviste disponibili alle necessità della guarnigione e della popolazione potevano bastare al massimo fino a giugno. Il Comitato dei Capi di S. M. britannici, riunitosi il 27 febbraio per

esaminare la situazione di Malta, che era sottoposta a pesanti attacchi dell'aviazione tedesca del 2° Corpo Aereo (II Fliegerkorps), avendo constatato l'impossibilità di trovare le forze aeronavali necessarie per rifornire l'isola da Gibilterra, suggerì all'Ammiragliato di realizzare nel mese di marzo un nuovo tentativo da Alessandria, senza lasciarsi scoraggiare dal rischio che avrebbero corso le unità navali partecipanti all'operazione.<sup>[1]</sup>

In previsione dell'operazione, che fu considerata “*il principale incarico militare*” delle tre forze armate del Medio Oriente, e in considerazione del fatto che le navi del convoglio, riunite nel porto di Alessandria, avrebbe necessitato di una forte scorta aerea nell'ultimo tratto della sua traversata verso Malta, e quindi nel Mediterraneo centrale, i Capi di Stato Maggiore sollecitarono la RAF ad inviare sull'isola i velivoli da caccia del tipo più moderno ed efficace: ossia gli Spitfire della serie V (600 Km/h, armati con 2 cannoni da 20 mm e 4 mitragliatrici), necessari a Malta per fronteggiare la sempre più massiccia offensiva dei bombardieri del II Fliegerkorps, ed essere competitivi nei confronti dei caccia Bf 109-F tedeschi, che praticamente, per le loro superiori caratteristiche nei confronti degli Hurricane, avevano il controllo sui cieli dell'isola.

Si trattava quindi di un'estrema necessità, anche perché i caccia Hurricane disponibili, sottoposti negli ultimi tempi ad un incessante logorio, il 6 marzo erano ridotti a 32. Ad essi si aggiunsero nel corso del mese, a partire dal giorno 7, 31 Spitfire, lanciati in tre occasioni, da una zona di mare a nord di Algeri, dalle vecchie portaerei *Eagle* e *Argus*, le sole navi di quel tipo della Royal Navy che al momento si rendevano disponibili a Gibilterra.

---

<sup>[1]</sup> La Forza H di Gibilterra, a cui erano state sottratte le navi maggiori per rinforzare il fronte marittimo dell'Oceano Indiano, era fortemente ridotta anche a causa degli impegni in Atlantico, mentre la Home Fleet, che nei precedenti mesi di luglio e settembre 1941 aveva fornito una forte protezione ai convogli per Malta (operazioni Substance e Halberd), era assorbita nella protezione dei convogli artici per l'Unione Sovietica, sulle rotte dell'Artico. La Mediterranean Fleet, dopo il danneggiamento della *Queen Elizabeth* e *Valiant*, ad opera di mezzi d'assalto italiani il 19 dicembre 1941, non possedeva in efficienza alcuna corazzata e neppure portaerei, assenti nel Mediterraneo Orientale dopo il danneggiamento, ad opera degli aerei tedeschi della *Formidable*, dalla fine di maggio del 1941.

Approfittando di una delle tre missioni d'involò degli Spitfire (operazione Picket I), che costringeva le forze dell'Asse a rivolgere l'attenzione anche al Mediterraneo occidentale, il mattino del giovedì 20 marzo, ebbe inizio l'operazione di rifornimento M.G. 1, con la partenza da Alessandria del previsto convoglio M.W. 10 con la sua scorta.

Questo complesso navale comprendeva la nave ausiliaria *Breconshire* (con il commodoro del convoglio CV Colin Hutchinson) e i piroscafi da carico *Clan Campbell*, *Pampas* e *Talabot*. Partecipavano alla scorta diretta al convoglio l'incrociatore contraereo *Carlisle* (CV D.M.L Neame) e i cacciatorpediniere di squadra della 22<sup>a</sup> Flottiglia *Sikh* (CV St. J.A. Micklethwait), *Zulu*, *Lively*, *Hero*, *Havock* e *Hasty*.

Queste navi salparono da Alessandria alle ore 08.00 del 19 marzo, e furono seguite dalla scorta strategica del CA Philip Vian, denominata Forza B, e costituita dagli incrociatori leggeri della 15 Divisione *Cleopatra* (Vian) *Dido* e *Euryalus* (tutti della classe "Dido"), e dai CT di squadra della 14<sup>a</sup> Flottiglia *Jervis* (CV A.L. Poland), *Kipling*, *Kelvin* e *Kingston*.

I CT di scorta (classe "Hunt") della 5<sup>a</sup> Flottiglia *Southwold* (CF C.T. Jellicoe), *Dulverton*, *Eridge*, *Avon Vale*, *Hurworth*, *Beaufort* e *Heythrop* partendo da Tobruk furono incaricati di svolgere un rastrello antisommersibile, e quindi raggiungere il convoglio per assumerne la scorta diretta, rilevando i CT di squadra della 22<sup>a</sup> Flottiglia, che si sarebbero uniti alla Forza B. Ma l'*Heythrop* (CC R. D. Stafford) fu silurato, alle 11.15 del giorno 20 marzo a circa 60 miglia a nord-nord-ovest di Sollum, dal sommergibile tedesco *U 652* (STV Georg-Werner Fraatz), e affondò rapidamente.<sup>[2]</sup> I restanti CT di scorta, rientrati a Tobruk per rifornirsi, raggiunsero il convoglio M.W. 10 alle 09.40 del 21 marzo.

---

<sup>[2]</sup> Il 26 marzo l'*U 652* completò i suoi successi, conseguiti nel corso della sua missione, con l'affondamento del cacciatorpediniere di squadra *Jaguar* (CC L.R.K. Tyrwhitt), mentre l'*U 205* (TV Franz-Georg Reschke) eliminava lo stesso giorno la petroliera militare *Slavol* (cap. George Sydney Perry). Entrambe le navi britanniche, partite da Alessandria, erano dirette in convoglio a Tobruk.

Altre due navi militari, l'incrociatore *Penelope* e il CT di squadra *Legion*, salpando da Malta, il mattino del 22, alle ore 08.00, raggiunsero il convoglio M.W. 10 a nord della Cirenaica.<sup>[3]</sup>

Per segnalare i movimenti di navi italiane, che secondo il servizio informazioni potevano interferire con l'operazione M.G. 1, due sommergibili della 10<sup>a</sup> Flottiglia di Malta, *P 36* e *Upholder*, presero posizione nel Golfo di Taranto, assieme al *Proteus* della 1<sup>a</sup> Flottiglia di Alessandria, mentre altri due sommergibili della 10<sup>a</sup> Flottiglia, *Unbeaten* e *P 34*, andarono a pattugliare la zona a sud dello Stretto di Messina.

In un'operazione in cui ciascuna delle tre forze armate britanniche del Medio Oriente doveva fare la sua parte, la RAF, oltre a svolgere le ricognizioni dall'Egitto e da Malta e assicurare la scorta al convoglio nel Mediterraneo orientale e centrale finché possibile, avrebbe dovuto attaccare gli aeroporti dell'Asse a Creta, in Grecia e in Cirenaica, mentre l'Aviazione Navale, la Fleet Air Arm (FAA) che agiva con la RAF, doveva impiegare l'826th Squadron per attaccare l'aeroporto di Derna con i suoi Albacore armati con bombe, mentre a Malta fu tenuto pronto ad intervenire, l'828th Squadron, con i suoi Albacore aerosiluranti. Infine, fu chiesto all'Esercito di simulare un'avanzata per minacciare gli aeroporti dell'Asse, anche con reparti di sabotatori, per distrarre le forze aeree nemiche dall'attaccare il convoglio. Ed in effetti il mattino del 20 marzo alcuni sabotatori entrarono nell'aeroporto italiano K 2, presso Bengasi, distruggendo con sacchetti incendiari tre velivoli, di cui due caccia Cr. 42 e un aereo da ricognizione Ca. 133 già fuori uso. Altri sei aerei, quattro Cr. 42 italiani, e un Ju 52 e uno Ju 88 tedeschi, furono salvati dopo le prime esplosioni, disattivando le cariche fissate agli aerei.

---

<sup>[3]</sup> Approfittando dell'operazione MG. 1, due motolance, partite da Gibilterra camuffate con bandiera francese, tentarono di raggiungere Malta. Ma furono entrambe scoperte il mattino del 20 marzo da ricognitori italiani, e poi attaccate da dodici caccia Cr. 42 del 24° Gruppo della Sardegna che, in due formazioni successive, affondarono con bombe alari la *ML-129* e danneggiando gravemente la *ML-132*, la costrinsero ad entrare nel porto algerino di Bona ove fu internata dai francesi. Contemporaneamente, come vedremo, la Forza H di Gibilterra si spinse a nord di Algeri, per far decollare dalle portaerei *Eagle* e *Argus* nove Spitfire V, destinati a rinforzare a Malta i caccia della RAF.

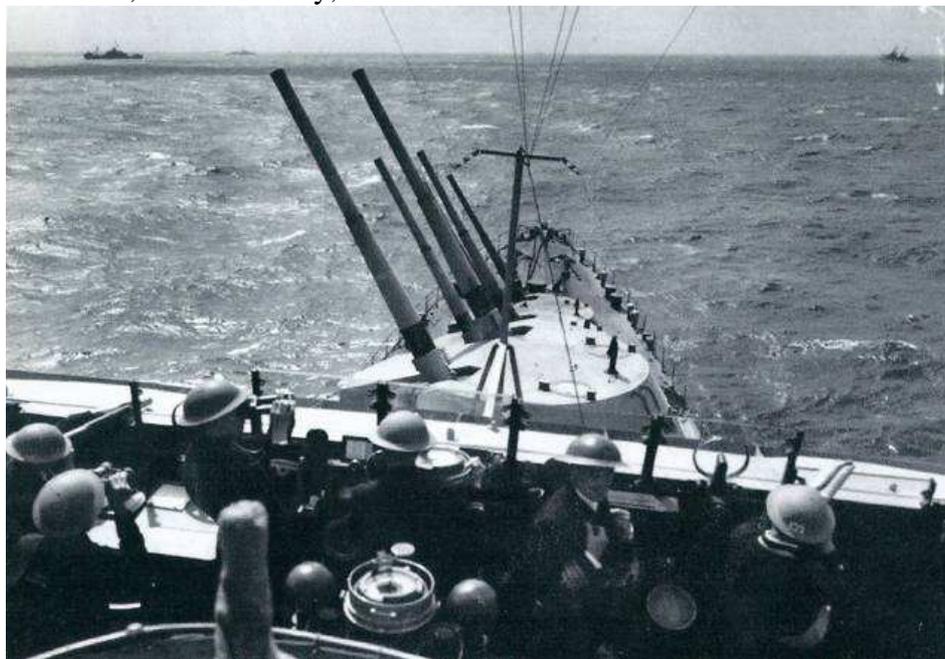


L'incrociatore *Cleopatra*, nave ammiraglia della Forza B della Mediterranean Fleet, su cui era imbarcato il comandante della 15<sup>a</sup> Divisione incrociatori, CA Philip Vian.

Inizialmente, nella giornata del 20 marzo, il convoglio M.W. 10 fu scortato, nel cosiddetto Canale delle Bombe (Bomb Alley), tra Creta e la Cirenaica, dai caccia Kittyhawks del 3rd Squadron sudafricano di base in Cirenaica, a Gambut (50 km ad est di Tobruk), forniti di serbatoi supplementari per aumentarne l'autonomia. Poi, dall'alba del 22 fino alle ore 09.00, subentrarono i caccia a lungo raggio Beaufighter del 252nd e 272nd Sqs del 201st Gruppo di Cooperazione Aeromarittima, anch'essi decollati da Gambut, che operarono ad una distanza notevole di 300 miglia dalla base, al limite dell'autonomia. Da questo momento fino all'arrivo nei pressi di Malta per il complesso navale britannico non vi fu alcuna protezione dall'aria.

Nel contempo il Comando della RAF in Egitto, al progettato scopo di menomare le unità aeree tedesche del X Fliegerkorps, il 20 e 21 marzo inviò bombardieri Blenheim del 14th e Wellington del 37th, 38th, 104th, 108th e 148th Sqs ad effettuare bombardamenti crepuscolari e notturni sugli aeroporti di Creta e della zona di Atene, causando danni modesti e perdendo due Blenheim. Questa attività aerea fu comunque utile, così come maggiormente lo fu, secondo l'amm. Cunningham Comandante della Mediterranean Fleet, quella dell'8<sup>a</sup> Armata britannica in Cirenaica (operazione Fullsize), consistente in incursioni da parte di colonne della 50<sup>a</sup> Divisione, della 1<sup>a</sup> Divisione sudafricana, e della brigata Francesi Liberi, effettuate nella giornata del 21 marzo, perché permisero, causando perdite al nemico, di distrarne l'attenzione dal mare. Ne conseguì che le

navi britanniche poterono transitare per la zona pericolosa tra Creta e la Cirenaica, il Bomb Alley, senza contrasto.



L'incrociatore *Euryalus*, a poppa del convoglio M.W. 10, con i sei cannoni prodieri da 133 mm alla massima elevazione.

Subito dopo la riunione con l'incrociatore *Penelope* e il cacciatorpediniere *Legion*, il convoglio e il suo gruppo di scorta assunsero la rotta 250° alla velocità di 13 nodi, in quanto il CA Vian aveva ricevuto alle 05.18 il messaggio indicante che il sommergibile *P 36* alle 01.31 del 21 annunciava che le navi italiane, con tre cacciatorpediniere e unità maggiori, erano uscite da Taranto. Intendendo ritardare una eventuale intercettazione e pertanto il combattimento fino al calar della notte del 22, quando le navi italiane si sarebbero presumibilmente ritirate, Vian dovette tener conto che il convoglio doveva arrivare a Malta l'indomani, prima del sorgere del sole; che la Forza B, dovendo tornare ad Alessandria, non poteva essere rifornita di nafta alla Valletta; e che inoltre non poteva essere prevista da Malta una ricognizione per dare notizie sul nemico, per mancanza di aerei sottoposti negli aeroporti a continui bombardamenti e che inoltre non potevano decollare per il maltempo.

Pertanto, anche tenendo conto della velocità di navigazione del piroscalo *Clan Campbell*, il più lento della formazione che imponeva, per non ritardare troppo lo spostamento verso levante, di limitare la navigazione con zigzagamento antisommergibile, Vian stabilì che il convoglio dovesse governare per ponente, e non già per mezzogiorno, durante tutta la maggior parte della giornata. “*Ne conseguiva che il nemico doveva essere respinto per il tramonto poiché, se vi fossero state delle operazioni notturne verso ponente, la situazione della nafta per la traversata di ritorno ad Alessandria sarebbe stata difficilissima*”.<sup>[4]</sup> Con queste prospettive il complesso navale britannico continuò ad avanzare verso ponente.

#### *I piani aeronavali degli alti comandi italiani e tedeschi per contrastare l'operazione britannica*

Secondo la Relazione del Servizio Informazioni Segrete della Regia Marina (SIS), portata alla visione del Duce il 6 aprile 1942, i primi sintomi di movimenti navali di una certa importanza si erano avuti il 19 marzo, quando, per il traffico radio telegrafico intercettato risultava trovarsi in mare, su un incrociatore tipo “Dido”, il Comandante delle Forze Leggere della Mediterranean Fleet, che era Vian. Successivamente, 00.22 del giorno 20, per una trasmissione di un telegramma PA (precedenza assoluta) trasmesso a Malta, si ebbe la sensazione che unità navali fosse in movimento dalla zona di Alessandria verso l'isola.<sup>[5]</sup>

Il mattino del 21 marzo un ricognitore Ju 88 del X Fliegerkorps avvistò, a 40 miglia a nord di Sidi el Barrani, un convoglio di tre piroscali e quattro cacciatorpediniere con rotta a ponente che, in seguito ad altri avvistamenti e decrittazione delle trasmissioni nemiche, risultò procedere verso ponente alla velocità di 14 nodi. Già la sera e la notte precedente, per segnalazioni di un sommergibile tedesco, e dai numerosi rilevamenti radiotelegrafici, i comandi dell'Asse avevano avuto la conferma che un traffico importante era in corso al largo delle coste egiziane, e si penso che il convoglio avvistato dagli aerei tedeschi fosse diretto a Tobruk, non

---

<sup>[4]</sup> *Supplement to The London Gazette* n. 38073 del 18 Settembre 1947. Contiene la relazione del CA Vian sull'operazione M.G.1, che sarà di base per tutti gli argomenti riguardanti considerazioni e manovre delle navi britanniche.

<sup>[5]</sup> SIS, Notiziario Speciale. Operazione 20-24 marzo 1942. Copia Unica.

tralasciando tuttavia la possibilità che la destinazione fosse Malta. Destinazione che fu ritenuta sicura in seguito alle trasmissioni sugli spostamenti del convoglio (nome convenzionale Rivet), che segnalava ad Alessandria i propri spostamenti.

Nella stessa giornata un altro convoglio (nome convenzionale Empire) era avvistato da un sommergibile tedesco alle 02.21 a 28 miglia a nord-nordovest di Sidi Barrani con rotta nord-ovest. Alle 16.30 il convoglio Empire fu nuovamente avvistato dal nuovo sommergibile italiano *Platino* (TV Innocenzo Ragusa), che segnalò la presenza di un incrociatore leggero, quattro cacciatorpediniere e tre grossi piroscafi con rotta 320°, a 48 miglia a sud-ovest di Gauda (Creta). Alle 16.58 un Ju 88 da ricognizione del X Fliegerkorps avvistò davanti al convoglio, a 100 miglia a nord di Derna, una formazione navale di circa quattordici unità, comprendente tre grosse navi.

In seguito all'avvistamento del sommergibile *Platino* Supermarina decise di intervenire con le navi della flotta, e ciò avvenne in base apprezzamento della situazione delle ore 18.00, in cui si apprezzò che il convoglio fosse destinato a Malta, accompagnato da un gruppo leggero di scorta costituito al massimo da tre incrociatore e alcuni cacciatorpediniere. A questo complesso navale si potevano aggiungere alcune unità salpata dalla Valletta nella notte tra il 21 e il 22 marzo, poiché nel pomeriggio la ricognizione fotografica tedesca aveva rilevato nel porto alcune bettoline di rifornimento sotto bordo a un incrociatore e a un cacciatorpediniere. Supermarina, considerando che le navi del convoglio, dirigendo per Malta, sarebbero passate a nord del Banco Medina, per trovarsi alle ore 08.00 del 22 a nord del parallelo 35°40'N e all'altezza del meridiano 19°20'E, prese le seguenti misure:

1°) Approntamento ed uscita al più presto da Messina della 3<sup>a</sup> Divisione Navale, con gli incrociatori pesanti *Gorizia* (Amm. Div. Angelo Parona) e *Trento*, l'incrociatore leggero *Bande Nere* e i cacciatorpediniere della 13<sup>a</sup> Squadriglia *Alpino*, *Fuciliere*, *Bersagliere* e *Lanciere*. Queste sette navi dovevano raggiungere alle ore 08.00 del 22 marzo il punto convenzionale B (lat. 35°40'N, long. 17°40'E), per poi incrociare nella zona assegnata, in attesa delle notizie sul nemico fornite dalla ricognizione aerea.

2°) Approntamento ed uscita verso le 24.00 da Taranto della corazzata *Littorio* (Amm. Sq. Angelo Iachino) con i caccia dell'11<sup>a</sup> Squadriglia *Aviere, Grecale, Oriani, Ascari*. Altri due, il *Geniere* e lo *Scirocco* salparono con ritardo per alcune avarie verificatesi durante l'accensione. Questo gruppo navale doveva trovarsi per le ore 13.00 del 22 marzo nel punto convenzionale A (lat. 25°30'N, long. 18°00'E), per poi ricongiungersi con la 3<sup>a</sup> Divisione Navale.

3°) Richiesta all'O.B.S. di fornire una scorta aerea alle forze navali, in particolare alla 3<sup>a</sup> Divisione che sarebbe stata la più vicina a Malta.<sup>[6]</sup>

Il Comando della Marina Germanica in Italia, da parte sua, dirottò i tre sommergibili *U 431, U 205* e *U 73* che si trovavano in agguato a sud-ovest di Creta verso la costa africana, trattenendoli a ponente del 19° meridiano est, e assegnando loro zone di agguato a nord-est della Cirenaica per non interferire con le unità italiane nella zona in cui si sarebbe svolto il combattimento navale. Da parte di Supermarina, con comunicazione telefonica delle ore 08.00 del 22 marzo, chiese all'alleato che gli U-boot tedeschi evitassero di attaccare, a partire dalle ore 11.00 e fino a nuovo ordine, le unità di superficie incontrate per evitare equivoci, che potevano

---

<sup>[6]</sup> L'ordine operativo segreto, diramato da Supermarina al *Littorio*, al *Gorizia*, a Marina Taranto e Marina Messina, trasmesso la sera del 21 marzo 1942 per telescrivente in armonica con protocollo n. 60458 Riservato Personale, riportava: "Primo: Nave *LITTORIO* et sei C.T. escano ore 000022 et dirigano vela 24 rotta 150° fino meridiano 18 quindi rotta sud fino punto Alfa latitudine 3530 longitudine 1800 dove dovrà giungere ore 1300. Terza Divisione con *BANDE NERE – ALPINO – FUCILIERE – LANCIERE – BERSAGLIERE* escano appena pronti regolando navigazione modo trovarsi ore 080022 punto Beta latitudine 3540 longitudine 1740 quindi incrocino zona venti miglia attorno detto punto attesa risultati ricognizioni. Secondo: Scopo est impedire convoglio avvistato pomeriggio odierno giungere Malta. Comandante Superiore in mare Amm. *IACHINO*. Terzo: Posizioni siano riferite suddetti punti alfa et beta. Quarto: O.B.S. assicura scorta aerea ai due Gruppi. Quarta Aerosquadra provvede scorta caccia at *LITTORIO* fino limite autonomia at Cant. Z. 1007 bis intera giornata. Aerosiluranti pronti agire da Catania et Cirenaica. Quinto: Sommergibili nazionali et alleati operano levante 19° meridiano. Sesto: Probabile uscita un incrociatore et un C.T. da Malta – 210021". Questo messaggio giunse al *Littorio* alle 21.40. A Marina Bengasi la comunicazione dell'uscita delle navi con i dettagli, fu spedita per Macchina Cifrante. Si può arguire che l'organizzazione crittografica britannica Ultra riuscì a decifrare correttamente alcuni messaggi operativi trasmessi con la macchina cifrante, ma come scoprì Alberto Santoni senza poterli sfruttare ai fini operativi perché compresi e diramati con ritardo, il 23 marzo.

verificarsi nel caso le navi italiane avessero avvistato ed inseguito forze navali nemiche. Anche tre sommergibili italiani, *Onice*, *Platino* e *Gala-tea*, erano in agguato nel Mediterraneo orientale, ma non fu loro ordinato di spostarsi verso occidente.

Nel contempo il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, gen. Rino Corso Fougier impartiva l'ordine di trasferire ventidue aerosiluranti dalla Sardegna in Sicilia (dieci S. 79 del 130° Gruppo da Elmas a Pantelleria, e dodici S. 84 del 36° Stormo da Decimomannu a Siacca con i migliori equipaggi), per operare nel pomeriggio del 22 marzo assieme agli aerosiluranti S. 79 della 278<sup>a</sup> Squadriglia di base a Caltanissetta, e ai bombardieri Ju 88 tedeschi degli Stormi 54° e 77° (KG. 54 e KG.77), di base a Catania, Gerbini e Comiso. Fu anche ordinato al Comando della 5<sup>a</sup> Squadra Aerea di tener pronti in Cirenaica, a iniziare dalle prime luci del mattino, undici aerosiluranti S. 79 della 279<sup>a</sup> e 284<sup>a</sup> Squadriglia, destinati ad iniziare gli attacchi non appena fossero pervenute le prime notizie sul convoglio britannico, e per lo stesso scopo vennero spostati da Rodi a Iraklion (Creta) quattro dei nove S. 79 della 205<sup>a</sup> Squadriglia Aerosiluranti dell'Aeronautica dell'Egeo, mediante accordi diretti con il Comando del X Fliegerkorps.

Infine, furono presi accordi fra Supermarina, Superaereo e O.B.S. per ampie ricognizioni ad iniziare dalle prime luci del giorno in tutto il Mediterraneo centrale.

Occorre dire che Supermarina fu indotta ad intervenire per le pressioni che arrivarono dal gen. Ugo Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale, il quale, come riferì telefonicamente il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, amm. Luigi Sansonetti, al Comandante della Marina della Sicilia (Marina Messina), amm. Pietro Barone, aveva “*ordinato di andare ad ogni costo contro i convogli, sospendendo se necessario l'azione [aerea] intensiva su Malta*”.<sup>[7]</sup>

---

<sup>[7]</sup> Archivio Ufficio Storico della Marina Militare, Battaglia della Sirte – 22 23 marzo 1942 - Documentazione sulla cooperazione aero-navale”.

\* Alle ore 02.05 del 21 marzo il Comando Supremo spedì per telescrivente, direttamente alle persone del Capo di Stato Maggiore della Marina e dell'Aeronautica, il seguente ordine con precedenza assoluta: “40253/OP. In relazione odierne notizie relative posizione Mediterraneo Occidentale Forze “H” con portaerei per probabile lancio velivoli verso Malta et avvistamento at sud Candia convoglio piroscafi scortati diretto verosi-

Circa alle ore 20.00 giunse a Supermarina il segnale di scoperta del sommergibile *Onice* (CC Bruno Zelik) trasmesso alle 17.47, e indicante la presenza di unità navali con rotta nord-nord-ovest e velocità imprecisabile a 82 miglia a est di Gaudo. Considerata la distanza che separava questo avvistamento dall'altro del sommergibile *Platino*, Supermarina arguì che i gruppi nemici in mare fossero almeno due, e a quel momento si rese conto che, non essendo disponibili a Taranto altri cacciatorpediniere, non era possibile far uscire altre corazzate da aggregare al *Littorio*. Tuttavia conoscendo la situazione delle navi britanniche ad Alessandria, costituite soltanto da incrociatori leggeri e cacciatorpediniere, l'organo operativo dell'Alto Comando navale non si preoccupò, avendo ugualmente la sicurezza che le sue forze sarebbero state di potenza prevalente.

Alle 17.00 il convoglio M.W. 10, passando tra Creta e la Cirenaica, fu sorvolato in vicinanza da una formazione di sei velivoli da trasporto tedeschi Ju 52, avvistati dalle navi britanniche, ma la notizia, trasmessa dal II Fliegerkorps tramite Marina Messina, arrivò a Supermarina soltanto alle 01.15 del 22. Il convoglio fu poi avvicinato da due aerosiluranti italiani S. 79 della 205<sup>a</sup> Squadriglia dell'Egeo, con piloti e capo equipaggi il cap. Ettore Sandalini e il STV Normanno White, che però nell'attaccare le navi britanniche lanciarono i siluri da troppo lontano.

Da parte tedesca, il Comando del II Fliegerkorps stimò, basandosi sull'avvistamento del sommergibile *Platino*, che il convoglio britannico, mantenendo la velocità di 14 miglia, sarebbe giunto a Malta nella notte dal 22 al 23 o al più tardi, effettuato una deviazione verso il corso della Sirte, all'alba del 23. Inoltre i preparativi delle unità navali presenti nel porto di Malta, e riguardanti come sappiamo l'incrociatore *Penelope* e il CT *Legion*, controllati dalla ricognizione già da alcuni giorni, fecero supporre che la Forza K avrebbe preso il mare dalla Valletta nella notte del 21 per incontrare il convoglio. In effetti, alle ore 21.30 del giorno 21 la stazione idrofona italiana di Porto Palo (Sicilia) rilevò unità in movimento da Malta verso levante successivamente allontanatesi verso sud, e

---

*milmente stessa isola scopo rifornimenti. Est massima importanza frustare intendimenti avversario soprattutto per quanto concerne arrivo piroscafi ad Malta. Conseguentemente pregasi provvedere per domattina intensificare azioni contrasto considerando piroscafi obiettivo principale. Ugo Cavallero. 195521".*

fu ritenuto erroneamente che potesse trattarsi dell'incrociatore *Aurora*, mentre invece era il *Penelope*.



L'incrociatore pesante *Gorizia*, nave ammiraglia della 3<sup>a</sup> Divisione Navale, a Messina nella primavera 1942.

Come stabilito, Superaereo mise immediatamente in allarme i reparti aerosiluranti sulle basi dell'Egeo, della Sicilia e della Cirenaica. In particolare, in Sicilia, tutti gli S. 79 del 130° Gruppo e della 278<sup>a</sup> Squadriglia furono concentrati a Catania, mentre a Sciacca rimasero gli S. 84 del 36° Stormo. Furono messi in stato d'allarme i comandi della 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> Squadra Aerea, in Puglia e Libia, con inizio alle ore 05.00 del 22 marzo, e fu affidato alla 4<sup>a</sup> Squadra il compito di scortare il gruppo navale della corazzata *Littorio*, dal momento che alla scorta della 3<sup>a</sup> Divisione avrebbe provveduto il Comando del II Fliegerkorps, con velivoli da caccia a lungo raggio Ju 88 e Bf 109 dislocati sugli aeroporti orientali della Sicilia. Per ridurre il ritardo di ordine tattico, dipendente dalla partenza dei gruppi navali per intercettare il convoglio britannico nelle prime ore del pomeriggio, all'amm. Iachino fu ordinato di procedere con la corazzata *Littorio* alla velocità di trasferimento di ventiquattro nodi.

Sempre nella serata del 21 marzo Superaereo concordò con Supermari-na il servizio di esplorazione da iniziare all'alba dell'indomani, con la disposizione che il velivolo che avesse scoperto le navi nemiche, funzio-

nando da radiofaro, doveva mantenerne il contatto fino a quando non fosse stato rilevato da un altro velivolo destinato a continuare tale compito. Da parte della Ricognizione Marittima furono fissate cinque missioni di ricognizione al mattino e quattro nel pomeriggio con velivoli idrovolanti Cant. Z. 506. Quindi furono impartiti di massima ai comandi interessati i seguenti ordini di massima per la condotta delle operazioni offensive: Aeronautica Sicilia, intervento contemporaneo con velivoli aerosiluranti e da bombardamento, possibilmente in concomitanza con i bombardieri tedeschi; 5<sup>a</sup> Squadra Aerea e Aeronautica dell'Egeo: intervento con tutti gli aerosiluranti disponibili, ordinando che per tutte le unità l'obiettivo primario doveva essere costituito da poche unità, preferibilmente i piroscafi del convoglio per conseguire maggiori possibilità di affondamento, e limitarsi ad attaccare i soli piroscafi in caso di contatto navale.

#### *La pianificazione e gli attacchi del II FK e dell'Aeronautica Sicilia*

Durante la giornata del 22 marzo il Comando del II Fliegerkorps fu impegnato a individuare il convoglio con anticipo sufficiente a permettere un duplice impiego delle sue unità aeree offensive, costituite dalla massa dei micidiale e versatili bombardieri Ju 88. Era inoltre necessario di scoprire l'uscita delle unità della Forza K dalla Valletta, per ottenere tempestivamente dei punti di riferimento sulla rotta e la posizione del convoglio nemico e dare allo stesso tempo alla flotta italiana in mare un quadro completo della situazione navale. A tale scopo la zona tra Malta e la supposta posizione del convoglio doveva essere esplorata di giorno, dato che fino a allora il congiungimento della Forza K con i gruppi navali provenienti da Alessandria era sempre avvenuto nelle ore diurne. Infine si rendeva opportuno di continuare la neutralizzazione delle forze aeree britanniche sugli aeroporti di Malta per impedire che esse assumessero la scorta al proprio convoglio o che attaccassero le forze navali italiane, per la protezione delle quali, su richiesta di Supermarina, si rendeva necessario mettere a disposizione una scorta ravvicinata con velivoli da caccia a grande autonomia e antisommergibili.

Per svolgere tutti questi compiti il II FK disponeva:

- Per la ricognizione e combattimento: 43 Ju 88 della 1<sup>a</sup> Squadriglia del 122° Stormo Ricognizione Strategica (1./F)122), dei gruppi da combattimento del 54° Stormo Bombardamento 606° e 806° (KGr. 606 e KGr. 806) e del 2° Gruppo Bombarda-

mento del 1° Stormo Sperimentale (II./LG.1), 28 bombardieri in picchiata Ju 87 del 3° Gruppo Stuka (III./St.G.3), e in un secondo tempo, dopo chiarita la situazione aerea di Malta, altri 12 Ju 88 del 2° Gruppo del 77° Stormo Bombardamento (II./KG.77), sui quali si aveva però scarsa fiducia di conseguire successi per il loro insufficiente addestramento ad operare sul mare.

- Per la neutralizzazione delle forze aeree di Malta: 115 Bf 109 del 1°, 2° e 3° Gruppo Caccia del 53° Stormo (I., II. e III./JG.53), con aggregato il 2° Gruppo del 3° Stormo (II./JG.3), e all'inizio circa 25 Ju 88 del 3° Gruppo del 77° Stormo Bombardamento (III./KG.77), ridotti in seguito a 13.
- Per la scorta ravvicinata alle forze navali italiane: 4 Ju 88 del 1° Gruppo del 2° Stormo Caccia Notturna (I./NJG.2) e 8 Bf. 110 del 3° Gruppo del 26° Stormo Caccia Distruttori (III./ZG.26).<sup>[8]</sup>

Per quanto riguardava i compiti di ricognizione marittima potevano essere impiegati, oltre agli Ju. 88 della squadriglia 1./(F) 122), anche parte degli Ju 88 dei gruppi da combattimento KGr. 606 e KGr. 806, con equipaggi specializzati nella guerra sul mare. Occorre dire che nel Mediterraneo orientale fin dal mattino erano stati impiegati i ricognitori della 2<sup>a</sup> Squadriglia del 123° Gruppo (2./(F) 123) del X FK, per esplorare l'intera zona di mare che poteva interessare l'avanzata del convoglio britannico.<sup>[9]</sup>

Secondo la relazione del Comandante dell'Aeronautica della Sicilia, gen. Silvio Scaroni, per attaccare il convoglio britannico nel pomeriggio del 22 marzo alle ore 10.00 era attuato il seguente schieramento:

- a Catania, 15 A/S S. 79 (7 della 278<sup>a</sup> Squadriglia e 8 del 130° Gruppo);

---

<sup>[8]</sup> In quel momento erano a disposizione del II Fliegerkorps i seguenti gruppi d'impiego: I./KG.54, KGr. 606 e 806, II. e III./KG.77, II./LG.1, III./St.G.3, I. II. e III./JG.53, II./JG.3, III./ZG.26, I./NJG.2. Vi erano inoltre le squadriglie 1. e 2./(F)122, la seconda delle quali a disposizione dell'O.B.S, ossia del Comandante Superiore del Sud, e Comandante della 2<sup>a</sup> Luftflotte, feldmaresciallo Albert Kesselring.

<sup>[9]</sup> Secondo la "Situazione velivoli e personale del C.A.T., ossia il II Fliegerkorps (protocollo 1D/1063 di Superaereo), la sera del 21 marzo erano disponibili sugli aeroporti della Sicilia (Catania, Gerbini, Comiso, San Pietro, Gela e Trapani), 101 Ju 88, 17 Ju 87, 7 He 111, 18 Bf 110 e 137 Bf 109, per un totale di 280 velivoli da combattimento. Altri 90 Ju 88, 31 Ju 87, 12 He 111 e 20 Bf 109 si trovavano sugli aeroporti della Puglia ceduti ai tedeschi per compiti addestrativi e scuola.

- a Sciacca, 11 A/S S. 84 del 36° Stormo, 9 bombardieri S. 79 del 10° Stormo, 8 bombardieri Cant. Z. 107 bis del 50° Gruppo. I bombardieri erano armati con bombe antinave da 160 chili.

In seguito agli accordi stabiliti con il Comando del II FK, per effettuare un'azione coordinata con i reparti da bombardamento Ju 88, gli aerosiluranti dislocati a Catania, dovevano agire in ora stabilita dal Comando tedesco, accompagnati sull'obiettivo da un velivolo guida He 111, che a sua volta sarebbe stato condotto sull'obiettivo da un altro velivolo già in contatto, con emissioni radiogoniometriche. I bombardieri di Sciacca dovevano invece agire alle dipendenze del Comando Aeronautica Sicilia, che si ripromise l'impiego al momento in cui il nemico fosse stato sicuramente avvistato, possibilmente da un velivolo italiano che doveva fungere da radiofaro; motivo per il quale erano stati inviati a Catania 4 bombardieri S. 79 del 32° Gruppo, da dirigere al momento opportuno sull'obiettivo. Per le ricognizioni, con accordi stabiliti con Marina Messina, fu deciso di inviare in volo da Sciacca, con partenza all'alba, 2 bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo, con ufficiali osservatori della Regia Marina, che una volta preso contatto con le navi nemiche dovevano mantenerlo fino al limite dell'autonomia, per poi atterrare se necessario in Libia.<sup>[10]</sup>

Poiché il convoglio M.W. 10 poteva avvicinarsi a Malta lungo due rotte principali, si rendeva necessari esplicitare il servizio d'esplorazione di una vasta parte del Mediterraneo centrale e l'utilizzazione di aerei adatti a lunghi percorsi marittimi anche in considerazione delle sfavorevoli condizioni di visibilità per una burrasca in aumento proveniente da occidente, in seguito all'entrata di masse di aria fredda. Venne pertanto deciso a Taormina, sede del Comando dell'O.B.S. e della 2<sup>a</sup> Luftflotte, di iniziare alle ore 06.30 del 22 marzo una ricognizione marittima armata con dieci velivoli Ju 88 disposti secondo ventagli spezzati partenti da Capo Passero, all'estremità meridionale della Sicilia, mentre per garantire il mantenimento del contatto con il convoglio fino a notte furono destinati quattro Ju 88 della 1./(F) 122, i cui equipaggi erano allenati all'uso di artifici illuminanti. Le restanti forze da adibire all'impiego offensivo in massa contro il convoglio, a iniziare dalle ore 08.00 furono poste in stato di al-

---

<sup>[10]</sup> *Comando Aeronautica Sicilia*, Relazione operativa, prot. N. 0021163/S del 30 marzo 1942.

larne 2, e fu predisposto l'atterraggio sull'aeroporto di Berca, presso Bengasi, di tutti quei velivoli da bombardamento e da bombardamento in picchiata del III./St.G.3 che avessero dovuto deviare la rotta in seguito alla reazione nemica.



Un bombardiere S.79 del 32° Gruppo (58<sup>a</sup> Squadriglia), in volo radente sul mare. Nonostante il tempo avverso i velivoli del Gruppo svolsero un ottimo servizio di ricognizione, fornendo alle navi italiane in combattimento preziose informazioni.

Occorre dire che il Servizio Informazione della RAF, tramite la sua sezione crittografica dell'organizzazione Ultra di Bletchley Park, riuscì a decifrare, il 22 marzo, tre messaggi della Luftwaffe trasmessi con la macchina cifrante Enigma, in cui si riferiva:<sup>[11]</sup>

*- Oggi il X Fliegerkorps deve avere un gruppo da bombardamento pronto ad operare contro il convoglio inglese. Gli aerei atterreranno in Sicilia se necessario. Tutti gli altri velivoli debbono essere usati per ricognizioni.*

*- Attacco al convoglio britannico con tutti i velivoli disponibili basati in Sicilia. Gli aerei useranno come scalo intermedio Berca dove saranno pronti rifornimenti di bombe.*

---

<sup>[11]</sup> Santoni, *La seconda battaglia navale della Sirte*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1982.

*- Bombardieri e aerosiluranti debbono attaccare il convoglio britannico alle ore 11.00 di oggi 22.*

Non sappiamo se queste notizie, ritrasmesse da Alessandria, arrivassero al CA Vian in tempo per essergli utili nel conoscere le intenzioni di attacco dell'aviazione tedesca. E' probabile che gli arrivassero ad attacchi aerei già iniziati. Comunque le intercettazioni, a parte l'orario di attacco alle ore 11.00, non erano particolarmente importanti, perché Vian, essendo stato avvistato dai ricognitori dell'Asse, già sapeva con quasi assoluta certezza che sarebbe stato attaccato dall'aria.

Gli aerei della prima ricognizione del II Fliegerkorps raggiunsero il limite del rastrello ordinato alle 08.30 e rientrarono alla base dopo un'ora senza aver avvistato il nemico a causa delle condizioni di visibilità che andavano peggiorando. Si ritenne che gli aerei avessero sorvolato il convoglio senza avvistarlo.

Contemporaneamente, con inizio all'alba, erano iniziate in tutto il Mediterraneo centro-orientale le esplorazioni italiane, con velivoli terrestri dell'Aeronautica e della Ricognizione Marittima, protratte per l'intera giornata, con ripetuti avvistamenti, a iniziare dalle 09.53.



Bombardieri Ju 88 del /KG.54 di base a Catania. Notare la grossa bomba antinave sotto la carlinga del velivolo.

Alle 09.00 i caccia a lungo raggio Beaufighter della RAF, per il raggiunto limite di autonomia, erano stati costretti a lasciare la scorta del convoglio M.W. 10 per rientrare a Gambut; e ciò avvenne alle ore 09.00, trentacinque minuti prima dell'attacco di 5 aerosiluranti italiani S.79 della 279<sup>a</sup> Squadriglia partiti all'alba dall'aeroporto K 2 di Bengasi per una

ricognizione offensiva, al comando del cap. Giulio Marini. Gli equipaggi ritennero di aver colpito un incrociatore e un caccia, ma in realtà, secondo i britannici, non si dimostrarono pericolosi perché il lancio dei siluri, tutti evitati, fu realizzato da grande distanza dalle navi sotto un forte fuoco di sbarramento contraereo che abbatté uno dei velivoli pilotato dal ten. Giuseppe Ranieri. Comunque, in seguito a questo attacco fu trasmesso, alle 09.40, il primo avvistamento del convoglio nemico, a cui seguì, alle 09.53, quello di un idrovolante Cant. Z. 506 della 186<sup>a</sup> Squadriglia della Ricognizione Marittima, che riferì di essere il convoglio composto da 5 incrociatori, 7 caccia e 7 piroscafi.

Successivi avvistamenti, segnalati da 2 ricognitori S. 79 del 32° Gruppo Bombardieri dell'Aeronautica Sicilia, con a bordo ufficiali osservatori della Marina, fecero conoscere che il numero dei cacciatorpediniere era maggiore e che in formazione vi era un incrociatore contraereo [*Carlisle*], che navigava a protezione dei piroscafi. Alle 11.07 altri 4 aerosiluranti della 5<sup>a</sup> Squadra, appartenenti alla 284<sup>a</sup> Squadriglia e guidati dal cap. Oscar Pegna, decollati dall'aeroporto K 2, presso Bengasi, svolsero un nuovo attacco, che ancora una volta fallì completamente, a dispetto delle dichiarazioni degli equipaggi che, con grande ottimismo, ritennero di aver colpito due incrociatori e un piroscampo.

Rientrata alla base la prima ondata di ricognitori tedeschi senza aver fatto avvistamenti, il Comando del II Fliegerkorps decise allora di svolgere una nuova ricognizione armata impiegando le ulteriori forze che per tale scopo si rendevano disponibili. Ma, in seguito alle prime due segnalazioni di avvistamento trasmesse dagli aerei italiani, che davano la posizione del convoglio britannico presso il 34° parallelo nord e il 19° meridiano est, fu deciso di stabilire il contatto mediante una ricognizione di quattro velivoli Ju 88 della 1./(F) 122 e di far dirigere sul convoglio, in più ondate serrate, le restanti forze da bombardamento disponibili. La prima ondata d'attacco doveva seguire immediatamente i ricognitori, con il compito di puntare verso la posizione presunta del convoglio, nel caso che per le ore 13.30 non fosse pervenuta dai ricognitori alcuna segnalazione di presa di contatto con navi nemiche. Le rimanenti forze da combattimento, compreso il II./KG.77, restarono a terra in stato di allarme 2.

Un ricognitore della 1./(F) 122 avvistò il convoglio M.W. 10 alle ore 13.30 del 22 marzo in lat. 33°50'N, long. 18°05'E e da quell'ora, fino al

sopraggiungere dell'oscurità, numerosi velivoli mantennero indisturbati il contatto fino a notte permettendo l'attacco a iniziare dalle 14.20, di 47 aerei da combattimento, e di 12 aerosiluranti italiani partiti da Catania e condotti sull'obiettivo da uno Ju 88.

Il primo attacco fu portato a compimento da 19 bombardieri Ju. 88 del KG.54, i cui equipaggi ritennero di aver colpito 2 piroscafi, come riferì, al rientro dall'azione, il comandante dello Stormo ten. col. Walter Marienfeld. Successivamente alle 15.46 sopraggiunsero tre Ju. 88, seguiti alle 16.40 da altri 10 del KG.77, che persero con il velivolo 3Z+AA il loro comandante di Stormo, magg. Arved Crüger. Altri 4 attaccarono poi isolatamente, l'equipaggio dell'ultimo dei quali sostenne di aver visto cadere le bombe vicino allo scafo di un piroscafo, con sviluppo di fumo. Furono sganciate complessivamente sul convoglio 65 bombe da 500 chili, 110 da 250 chili e 54 da 50 chili.

Tra le 18.00 e le 18.20, guidati da un velivolo He 111 tedesco, attaccarono i 12 aerosiluranti S. 79, sei del 130° Gruppo (cap. Franco Melley) e altrettanti della 278<sup>a</sup> Squadriglia (cap. Ugo Rivoli), che furono accolti dalle navi con un micidiale tiro di sbarramento contraereo. Le azioni non ebbero successo e si conclusero con il mancato rientro alla base di tre S. 79 della 280<sup>a</sup> Squadriglia del 130° Gruppo, con capi equipaggio il ten. Emilio Juzzolino e i stn Gaetano Marletta e Giovanni Scalia. Una grande delusione per i piloti che affermarono di aver realizzato risultati straordinari, affondando un incrociatore e due piroscafi, e danneggiato un incrociatore, un cacciatorpediniere (e forse due), e due piroscafi. Dei tre equipaggi non rientrati alla base si salvarono, raccolti dalla torpediniera italiana *Stocco*, soltanto gli avieri Barba e Malara, il cui S. 79, quello del stn. Marletta, era stato costretto ad ammarare per i danni riportati durante l'attacco.

Tre S. 79 non erano potuti partire da Catania per disturbi tecnici. I velivoli approntati a Sciacca, 9 S. 84 del 36° Stormo e 10 bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo, pur avendo ricevuto alle 15.00 l'ordine di partenza, non poterono decollare per le sopravvenute condizioni atmosferiche proibitive nella zona dell'aeroporto (velocità del vento 60/70 Km. all'ora con raffiche a 90 Km. ora), né per lo stesso motivo lo poterono fare da Iraklion i 4 S. 79 della 205<sup>a</sup> Squadriglia. Infine, 4 S. 79 della 5<sup>a</sup>

Squadra, decollati alle 17.15 da Bengasi, dovettero rientrare per a causa della limitata visibilità e per le condizioni burrascose del mare.

In definitiva durante tutta la giornata del 22 marzo il II Fliegerkorps impiegò contro il convoglio 17 tra ricognitori e velivoli incaricati di mantenere il contatto e 72 aerei da bombardamento Ju 88, 32 dei quali, nonostante la ulteriore diminuita visibilità e l'aumento della velocità del vento proveniente da occidente fino alla forza di un uragano, raggiunsero l'obiettivo attaccando le navi mercantili secondo gli ordini ricevuti dal Comando. Questi fu costantemente tenuto al corrente dei movimenti delle unità britanniche e italiane, ma risultò che molte delle segnalazioni trasmesse dai velivoli contenevano inesattezze che resero la visione d'insieme piuttosto confusa, ma senza apportare grandi svantaggi.

Nelle condizioni di tempo sfavorevole in cui operarono, con la visibilità in crescente diminuzione causata dalla foschia e forti raffiche di vento, che *“diminuirono fortemente le probabilità di centramento, specie nelle ore del tardo pomeriggio, quando un gran numero di aerei non riuscì di trovare il nemico”*, il comportamento degli equipaggi di volo fu messo in risalto nella relazione del II Fliegerkorps, *“per il coraggio e l'aggressività dimostrata nell'effettuare gli attacchi”*.<sup>[12]</sup>

Le condizioni atmosferiche, determinarono ritardi nell'attività di volo del X Fliegerkorps, e fu soltanto verso mezzogiorno che poterono essere svolte le ricognizioni prestabilite per le prime ore del mattino, e che partendo dagli aeroporti di Creta avrebbero dovuto fornire le prime notizie sul nemico. Conseguentemente, fu soltanto nel pomeriggio che quel Comando poté impiegare le forze da combattimento approntate, mandando all'attacco una formazione di 10 Ju 88 del 1° Gruppo del 1° Stormo Sperimentale (I./LG.1), che decollati da Iraklion alle 16.10 al comando del cap. Joachim Helbig, rientrarono alle 22.18 senza aver rintracciato l'obiettivo e dopo aver sganciato le bombe in mare.

---

<sup>[12]</sup> Lettera O.B.S. Ia Nr. 1550/42 Segreto del 5 aprile 1942, inviata a Superaereo e portata a conoscenza di Supermarina.



22 marzo. Aerosiluranti S. 79 della 279<sup>a</sup> Squadriglia attaccano le navi del convoglio M.W. 10.

Per ordine dell'O.B.S. furono impiegati dal II Fliegerkorps anche gli Ju 88 del II./KG.77 e gli Ju 87 del III./St.G.3, ma questi ultimi dovettero rientrare alla base senza compiere la progettata missione contro il convoglio per mancata possibilità di decollo di 2 Ju 88 che avrebbero dovuto guidarli sull'obiettivo; e non poterono neppure essere dirottati contro gli aeroporti di Malta e il porto della Valletta, come era stato previsto, a causa dell'ora tarda e conseguenti condizioni di luce sfavorevole per realizzare gli attacchi in picchiata. Nelle operazioni d'interdizione sulle basi aeree dell'isola furono impiegati durante tutta la giornata, dall'alba al tramonto, 39 tra aerei da bombardamento Ju 88 e cacciabombardieri Bf 109, questi ultimi della 10<sup>a</sup> Squadriglia (10./JG.53) del 53° Stormo Caccia, e 110 velivoli da caccia Bf 109 del medesimo stormo. Essi tuttavia non poterono impedire il decollo di 5 aerosiluranti britannici Albacore del 827th Squadron della FAA (CC Frank Hopkins) che comunque, per la loro insufficiente autonomia, fallirono di raggiungere ed attaccare le navi italiane che, a partire dalle prime ore del pomeriggio, erano giunte a contatto con il convoglio M.W. 10 all'estremità settentrionale del Golfo

della Sirte. Per lo stesso motivo di scarsità di autonomia non poterono decollare gli aerosiluranti Beaufort che su richiesta di Cunningham erano tenuti pronti sugli aeroporti orientali della Cirenaica.<sup>[13]</sup>

### *Prima fase della battaglia navale*

La corazzata *Littorio*, ammiraglia di Iachino, Comandante in Capo della Squadra Navale, uscì alla mezzanotte del 21-22 marzo dal bacino numero 3 del Mar Grande di Taranto, preceduta dai caccia dell'11<sup>a</sup> Squadriglia *Aviere, Grecale, Oriani e Ascari*. Il *Littorio* passò le ostruzioni alle 00.27 seguendo le rotte di sicurezza centrali, per poi accostare a sud alle 01.10 alla velocità di 24 nodi, mentre le 4 unità di scorta assumevano le posizioni ravvicinate assegnate. Si sperava che il nemico non avrebbe percepito la presenza delle navi in mare, ma ciò andò deluso, perché il sommergibile *P 36* (TV N.N. Edmonds), della 10<sup>a</sup> Flottiglia di Malta, alle 01.31 segnalò la loro partenza da Taranto, ritenendo trattarsi di caccia-torpediniere, avvistati al periscopio, e navi maggiori percepite all'idrofono, in lat. 40°08'N, long. 17°07'E, rotta 150°, con velocità 23 nodi.<sup>[14]</sup> Questa informazione, sebbene utilissima e trasmessa senza che le stazione dell'Asse l'avessero intercettata, lasciò deluso il comandante Cunningham, il quale sperava che il nemico non riuscisse a localizzare troppo presto il convoglio.

A iniziare dalle prime luci del giorno, con le unità del Gruppo *Littorio* che stavano percorrendo il Mare Ionio, con vento leggero di scirocco da sudest e mare leggermente mosso che non faceva presumere che si sarebbe trasformato durante la giornata in violenta burrasca, cominciarono ad arrivare i velivoli della scorta, i bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 35° Stormo della 4<sup>a</sup> Squadra Aerea; ma su 12 velivoli mandati ad assumere la scorta al Gruppo *Littorio* soltanto i primi sei riuscirono a rintracciare le navi a causa del cattivo tempo e della scarsa visibilità.

---

<sup>[13]</sup> Lettera O.B.S. Ia Nr. 1550/42 Segreto del 5 aprile 1942; lettera II Fliegerkorps n. 657/42 g. Kdos.

<sup>[14]</sup> *The Royal Navy and the Mediterranean convoys*, Routledge, Londra e New York, 207, p. 36

Alla partenza della 3<sup>a</sup> Divisione da Messina, che prese il mare alle 01.00 del 22 l'incrociatore *Gorizia* (CV Ugo Salvatori), su cui aveva la sua sede di comando Parona, incontrò difficoltà nel disormeggiarsi a causa del forte vento, e uscì dal porto con un'ora di ritardo. Conseguentemente Supermarina ritardò di un'ora l'arrivo della 3<sup>a</sup> Divisione sul punto B (Beta). Dopo aver seguito le rotte costiere calabre alla velocità di 24 nodi alle 02.52 la 3<sup>a</sup> Divisione, arrivata a 4 miglia da Capo Spartivento, diresse per 150° per portarsi sul punto Beta.<sup>[15]</sup>

Alle 06.25 due aerei tedeschi Ju 88 del I./NJG.2 iniziarono il servizio di scorta, e tra le 07.33 e le 08.16 il *Gorizia* e il *Bande Nere* catapultarono il loro aereo da ricognizione *Ro 43*, inviandoli verso levante in direzione in cui dovevano trovarsi le forze navali nemiche; ma il primo l'idrovolante ebbe un guasto e andò ad ammarare a Siracusa e il secondo ad Augusta, entrambi senza aver avvistato nulla,

In perfetto orario la 3<sup>a</sup> Divisione arrivò alle 09.00 sul punto Beta, ed incrociò sul posto riducendo la velocità a 20 nodi. Alle 09.55 arrivò sul *Gorizia* la notizia dell'attacco degli aerosiluranti della Libia al convoglio nemico, costituito da almeno quindici navi, a 130 miglia a nord di Bengasi. Poi, alle 10.20, al *Gorizia* fu ordinato dall'amm. Iachino di dirigere a 30 nodi verso il nemico per stabilire con esso il contatto visivo, comunicare notizie senza tuttavia impegnarsi. L'amm. Parona, come ordinatogli, fece catapultare dal *Trento* il ricognitore *Ro. 43*, e disposti i caccia-torpediniere in posizione avanzata, seguì con gli incrociatori aumentando la velocità da 25 a 30 nodi.

Alle 11.07 arrivò la notizia che altri aerosiluranti della Libia avevano nuovamente attaccato il convoglio britannico, contando 23 navi, tra cui 7 piroscafi, disposte su quattro colonne. A quel momento la 3<sup>a</sup> Divisione trovandosi schierata con rotta verso sud a una distanza di 55 miglia dal *Littorio*, stava navigando con mare grosso in aumento da sud-est e con una visibilità di circa 20 km, motivo per il quale il *Gorizia* ridusse la velocità a 28 nodi. Poco dopo, alle 12.40, arrivò il segnale di scoperta dall'aereo del *Trento*, comunicante che alle 12.20 il convoglio nemico,

---

<sup>[15]</sup> Da ora in poi, per quanto riguarda i movimenti del Gruppo *Littorio* e del Gruppo *Gorizia* ci atterremo, di massima, sui rapporti 501/SRP del Comando delle Forze Navali e 140/SRP del Comando 3<sup>a</sup> Divisione Navale, compilati da Iachino e Parona.

con 5 incrociatori, 5 caccia e 4 piroscafi (poi con successivo segnale erroneamente aumentati a sette) si trovava a 90 miglia per 160° dal *Gorizia*, rotta ovest a 16 nodi.<sup>[16]</sup> Parona ordinò il posto di combattimento, ma poi dovette ancora ridurre la velocità a 26 nodi, e dispose gli incrociatori diradati a 4.000 metri di distanza, sul rilevamento 270°. Alle 14.15 la visibilità si era ridotta a 15 km, e il mare da sud est aveva raggiunto forza 5. Sette minuti dopo furono osservate verso sud scoppi di granate antiaeree e subito dopo alcune sagome indistinte che, a causa della foschia, per il telemetraggio impreciso non fu possibile rilevare. Poi alle 12.37 il *Trento* segnalò l'avvistamento della forza navale nemica con rotta verso ovest (285°), alla velocità di 16 nodi.



Messina, 25 gennaio 1942, Da sinistra, sull'incrociatore *Gorizia* il vice amm. Angelo Parona, Comandante della 3<sup>a</sup> Divisione Navale, con il gen. Bruno Loerzer, Comandante del II Fliegerkorps, e il CV Ugo Salvatori, comandante del *Gorizia*.

Da parte britannica il primo avvistamento delle navi della 3<sup>a</sup> Divisione avvenne con l'incrociatore *Euryalus* che alle 14.17 segnalò in direzione nord del fumo, che poi alle 14.34 si rivelò per quello di un formazione

---

<sup>[16]</sup> Nel frattempo con il messaggio n. 87952 Supermarina aveva trasmesso al *Littorio*: “Finora non risulta che vostri due gruppi siano stati avvistati - 111522”.

nemica, ritenuta da Vian comprendesse erroneamente ben tre navi da battaglia alla distanza di 12 miglia. Immediatamente, lanciato il segnale ZLG, fissato nell'ordine di operazione, gli incrociatori e i cacciatorpediniere di squadra si riunivano dividendosi in sei sezioni e dirigendo verso nord per parare la minaccia. Giunti a opportuna distanza dal convoglio, che scortato da cinque cacciatorpediniere di scorta del tipo "Hunt" si allontanò dal nemico con rotta verso sud-ovest (210°), le unità delle sei sezioni, accostando per levante, cominciarono a far fumo secondo il piano prestabilito, che Vian aveva elaborato per una eventualità del genere, e sperimentato un mese prima con esercitazioni al largo di Alessandria. Esso in definitiva consisteva nello stendere una impenetrabile cortina fumogena tra il nemico e il convoglio e nell'attaccare con i cacciatorpediniere col siluro, sotto la protezione degli incrociatori, qualora fosse stato tentato dal nemico di superare la cortina e di lanciarsi all'inseguimento del convoglio. Il forte vento da scirocco agevolò l'evoluzione di tale piano che, come vedremo, fu dai maestri britannici brillantemente eseguito.<sup>[17]</sup>

Lanciato dal *Gorizia* il segnale di scoperta, "*Nemico in vista per 185°*", fu appurato che la formazione britannica, avvistata alla distanza di 23.000 metri con telemetraggio incerto, si presentava divisa in tre gruppi, comprendenti cinque incrociatori, due tipo "Penelope" e tre tipo "Dido", una decina di cacciatorpediniere e sei piroscafi. Nell'occasione gli strumenti ottici italiani, pur nella loro imprecisione, fornirono informazioni migliori di quelle delle unità della Royal Navy, stabilendo subito la proporzione approssimativa delle forze, già fornita dalla ricognizione aerea. Quindi, considerata la sua maggiore potenza di fuoco, Parona non ebbe soventi preoccupazioni nell'apprestarsi ad impegnare il nemico.

Come gli incrociatori britannici furono visti accostare sulla dritta, per poi iniziare a stendere una densa cortina di fumo, quelli italiani ne imita-

---

<sup>[17]</sup> Le sei sezioni erano costituite come segue: 1<sup>a</sup>) cacciatorpediniere della 14<sup>a</sup> Flottiglia *Jervis, Kipling; Kelvin, Kingston*; 2<sup>a</sup>) incrociatori *Dido* e *Penelope* e cacciatorpediniere *Legion*; 3<sup>a</sup>) cacciatorpediniere *Zulu* e *Hasty*; 4<sup>a</sup>) incrociatori della 15<sup>a</sup> Divisione *Cleopatra* e *Euryalus*; 5<sup>a</sup>) cacciatorpediniere della 22<sup>a</sup> Squadriglia *Sikh, Lively, Hero, Havock*.; 6<sup>a</sup>) incrociatore *Carlisle* e caccia di scorta *Avon Vale*. Quest'ultima sezione era incaricata di stendere cortine di nebbia artificiale a copertura del convoglio, che era scortato dai caccia di scorta *Southwold, Beaufort, Dulverton, Hurworth* e *Eridge*.

rono la manovra, portando la velocità a 30 nodi. Poiché anche le altre navi nemiche avevano cominciato a far fumo, che si combinava con quello degli incrociatori, una densa cortina coprì l'intero convoglio, nel momento in cui, alle 14.35, il *Gorizia* e il *Trento* aprivano il fuoco con i cannoni da 203 mm alla distanza di 21.000 metri, sugli incrociatori più vicini, il *Cleopatra* seguito dall'*Euryalus*. Un minuto dopo il *Gorizia* segnalò al *Littorio* “*Nemico in vista*”.<sup>[18]</sup>

Sempre mantenendosi con rotta parallela alla rotta delle navi britanniche, a imitazione delle loro manovre, la 3<sup>a</sup> Divisione, che numericamente era molto inferiore al nemico, ridotta la velocità a 25 nodi continuò a sparare sulle unità della scorta del convoglio che si intravedevano a tratti quando uscivano dalla densa ed estesa cortina. Una salva da 203 mm sparata dal *Gorizia* e dal *Trento* fu vista centrare un incrociatore tipo “*Dido*” sul quale si sollevò una persistente altissima colonna di fumo. Alle 14.49 fu sospeso il tiro, poi ripreso a secondo della visibilità dei bersagli, la cui distanza scese a 19.000 metri in diminuzione, permettendo alle artiglierie britanniche, di minore portata, di aprire a sua volta il fuoco. A questo punto Parona diresse verso nord aumentando la velocità a 30 nodi, per portare gli incrociatori britannici verso il *Littorio*, che stava sopraggiungendo, inizialmente alla velocità di 28 nodi, poi ridotta a 24 nodi alle 15.15 per le condizioni del tempo che erano andate rapidamente peggiorando.<sup>[19]</sup>

Alle 14.44, dopo otto minuti dall'apertura del fuoco delle sue navi, Vian aveva capito che la formazione nemica non possedeva corazzate, ma soltanto quattro incrociatori (erano invece tre), uno armato con cannoni da 8 pollici (203 mm) e tre con cannoni da 6 pollici (152 mm). Dette quindi l'ordine alle sue navi di accostare verso il nemico, che sembrava si stesse ritirando verso nord.

---

<sup>[18]</sup> Relazione di Supermarina, “Combattimento navale della Sirte (22 maggio 1942).

<sup>[19]</sup> Avendo intercettato un messaggio di nave britannica che segnalava “*il nemico dirige con rotta 10°*”, Supermarina comprese che l'amm. Parona stava ripiegando sul *Littorio* che si trovava più a nord a circa un'ora di distanza.



L'incrociatore italiano *Gorizia* spara con i cannoni da 203 contro le navi britanniche. Notare le condizioni del mare.



Il corazzata *Littorio* ad alta velocità mentre dirige verso il nemico. Anche la torre trinata prodiera da 381 è pronta ad aprire il fuoco.

Diminuita nuovamente la velocità a 25 nodi, alle 15.10 la 3<sup>a</sup> Divisione fu inquadrata da numerose salve d'artiglieria, molto rapide, particolarmente precise sul *Bande Nere*, sparate dalla distanza di 20.000 metri. Alle 15.21 il *Gorizia* segnalò che il nemico lo stava seguendo con rotta nord, e due minuti più tardi avvistata il *Littorio* alla distanza di 15.000 metri, ridusse la velocità a 20 nodi e accostò per prendere in formazione

il posto ordinato. Alle 15.35 Vian trasmise a Cunningham, ad Alessandria, “*Nemico respinto*”.

Queste manovre si erano svolte mentre l’aviazione italiana e tedesche era impegnata con aerosiluranti S. 79 e bombardieri Ju 88 ad attaccare le nave britanniche, con il tiro dei cannoni da 102 mm del *Carlisle* e dei cacciatorpediniere tipo “*Hunt*”, che scortavano il convoglio, dal rumore impressionante, come si espresse Vian, udibile alla distanza di 8-10 miglia dal *Penelope*, e che “*rassomigliava ad un interrotto fuoco di armi automatiche*”. Il consumo di munizionamento contraereo fu particolarmente elevato, tanto che il *Carlisle* segnalò: “noi abbiamo consumato un terzo del nostro munizionamento”; e il *Southwold* trasmise alle 16.33: “*finora nove attacchi. Munizionamento da 102 residuo 40%*”. Su queste notizie Vian ordinò ai cacciatorpediniere della prima sezione, *Jervis*, *Kipling*, *Kelvin*, *Kingston* “*di coprire il convoglio contro attacchi aerei e di superficie provenienti da Sud e di rinforzare il fuoco contraereo*”.<sup>[20]</sup>

Il comportamento di Parona, che nella sua relazione affermò di essersi impegnato col nemico, senza spingere l’azione a fondo, per poi ritirarsi per portarlo sotto i cannoni del *Littorio*, “*per obbedire all’ordine ricevuto*”, fu particolarmente criticato da Iachino, il quale negò recisamente di aver trasmesso quell’ordine, come dimostrava il messaggio che era stato trasmesso alla 3<sup>a</sup> Divisione alle 10.20, in cui si ordinava di prendere contatto ma senza impegnarsi. E’ da ritenere che Parona non avesse compreso l’ordine, poiché nel suo “*primo rapporto sommario telefonico*” inviato a Supermarina, scrisse “*per attenermi agli ordini del LITTORIO accostavo a dritta per disimpegnarmi*”. Affermazione che Iachino giustamente contestò, è che fu altrettanto contestata negli ambienti di Supermarina, dove fu ritenuta inopportuna la manovra di disimpegno del Comandante della 3<sup>a</sup> Divisione, perché concesse al nemico un’ora di tempo prima dell’arrivo del *Littorio*.<sup>[21]</sup>

---

<sup>[20]</sup> *Supplement to The London Gazette* n. 38073 del 18 Settembre 1947.

<sup>[21]</sup> Rapporto sommario telefonico dell’Ammiraglio Parona Comandante della 3<sup>a</sup> Divisione nell’azione navale del 22 marzo, datato 24 Marzo 1942.

### *Seconda fase della battaglia navale*

Il congiungimento della 3<sup>a</sup> Divisione col *Littorio*, che nell'ultima parte della navigazione, alle 15.15, aveva ridotto la velocità da 28 a 25 nodi (la massima nelle condizioni del mare possibile ai cacciatorpediniere della scorta dei quali il *Grecale* stava scadendo per avaria al timone), e che aveva poi catapultato uno dei suoi due aerei da ricognizione Ro. 43 per seguire i movimenti della formazione navale britannica, avvenne alle 16.18. Iachino decise di mantenere riunite tutte le sue unità, poiché “*per sopraffare il nemico il più rapidamente possibile*” occorreva “*non rischiare di mettere la III Divisione nuovamente in condizioni di inferiorità rimandandola verso la formazione nemica*”,<sup>[22]</sup> i due gruppi navali italiani, con la 3<sup>a</sup> Divisione che ricevette l'ordine di prendere posto sulla sinistra del *Littorio* a 5.000 metri di distanza, proseguirono a velocità 20 nodi per rotta 210° sino alle 16.40 quando, alla distanza di 17.400 metri telemetrata dal *Littorio*, fu ripreso il combattimento tra le due opposte fazioni, che durò oltre due ore con molte interruzioni.<sup>[23]</sup>

Occorre dire che Iachino, come si legge nel suo rapporto di missione, era giunto “*al contatto balistico, e di completa sorpresa per il nemico*”, con la speranza “*di avere finalmente afferrata l'occasione propizia per un combattimento risolutivo*”. Il nemico non possedeva corazzate e navi portaerei e neppure aerei nel cielo della battaglia, e il vantaggio delle forze favorevole alle sue navi era reso ancora più vantaggioso dalla “*concomitanza degli attacchi degli aerei bombardieri e siluranti nazionali e tedeschi*”. In questa situazione di alto morale del Comandante della Squadra Navale, e con la sua determinazione di mettersi davanti al convoglio con tutte le forze riunite e non concedergli alcuna “*modo di sfuggire verso Malta*”, il *Littorio* aumentò la velocità a soli 22 nodi per agevolare la navigazione con mare grosso dei cacciatorpediniere “*in scorta ravvicinata a quella stabilita per il combattimento (che era di 4.000 metri)*”.<sup>[24]</sup> Nel frattempo l'aereo da ricognizione Ro. 43 del *Littorio* aveva cominciato a fornire precisi dati sulla posizione dei vari gruppi nemici e

---

<sup>[22]</sup> Angelo Iachino, *Le due Sirti*, Mondadori, Milano, 1953, p. 227

<sup>[23]</sup> Alle 15.50 Supermarina trasmise al *Littorio*. “*Appena in contatto con il nemico informate. Il nostro cuore è con voi*”.

<sup>[24]</sup> Angelo Iachino, *Le due Sirti*, cit., p. 227

del convoglio, riferendo che alle 15.47 esso si trovava a 20 miglia dagli incrociatori, entrambi con rotta sud.<sup>[25]</sup>



Le artiglierie prodriere da 381 mm della corazzata *Littorio* che naviga con mare agitato

All'inizio il *Littorio* aveva di prua un solo caccia. Altri due erano di fianco sottovento a causa delle condizioni di mare, ma successivamente, allo scopo di togliersi dal probabile piano di tiro del *Littorio*, essi ricevettero l'ordine di spostarsi verso ponente, a prua della corazzata, che manovrava con le incappellate di mare che la prendevano da prua a poppa. Il quarto cacciatorpediniere, il *Grecale*, rimasto indietro, avendo segnalato che non gli era possibile di riparare l'avaria al timone, ricevette l'ordine di rientrare a Taranto. In tal modo, da parte italiana, rimasero a fronteggiare 4 incrociatori leggeri e 11 caccia di squadra britannici, in grado di effettuare attacchi siluranti, la *Littorio*, 2 incrociatori pesanti, 1 leggero, e 7 caccia.

Gli incrociatori della 3<sup>a</sup> Divisione che procedevano in linea di fila, nell'ordine *Gorizia*, *Trento* e *Bande Nere*, si trovavano sulla sinistra del

---

<sup>[25]</sup> Comando in Capo delle Forze Navali, "Relazione riassuntiva sulla missione del 22 e 23 marzo 1942-XX (2<sup>a</sup> Battaglia della Sirte)", vista dal Duce il 9 aprile 1942.

*Littorio* per poi spostarsi variamente nelle varie fasi del contatto balistico, fino a portarsi di massima di poppa a dritta della nave da battaglia. Le unità britanniche apparivano disposte con gli incrociatori in linea di fila e i caccia più avanzati, verso il *Littorio*. Le navi britanniche aprirono il fuoco inizialmente sui cacciatorpediniere italiani, per poi spostarsi, stendendo cortine fumogene, verso il *Littorio* che era sottovento e sotto luce.

Vian, ricevuto il primo segnale dal caccia *Zulu*, “*Quattro unità sconosciute rilevamento 042 distanza 9 miglia rotta sconosciuta*”, stimando che le forze italiane comprendessero, con l’arrivo del *Littorio*, 2 incrociatori pesanti, 3 leggeri e un’unità non identificata, ripeté la stessa tattica attuata precedentemente. Alle 16.44, gli incrociatori e i caccia, che navigavano per parallelo, per proteggere il convoglio e coprirsi loro stessi dalle artiglierie italiane, iniziarono a far fumo, per poi proseguirlo ininterrottamente per due ore e mezzo fino al termine del combattimento.



L’incrociatore *Cleopatra* durante la seconda fase della battaglia stende una fitta cortina di fumo, che però impedisce all’*Euryalus* di individuare con precisione le navi italiane.

Come scrisse Vian,

*“il fumo fatto in quest’ultimo scopo ha seriamente disturbato il tiro; mentre il CLEOPATRA, normalmente in testa alla formazione, ha sparato 1.000 colpi, il PENELOPE, generalmente al centro, ne ha sparti 64 e lo ZULU, capo della sezione di coda, nessuno”.*

Nel frattempo il nemico governava per sud-ovest, evidentemente per interpersi tra il convoglio e Malta.

Il tiro del *Littorio* fu inizialmente diretto sull'incrociatore *Dido* e poi spostato sul gemello *Euryalus*, due delle tre unità della classe "Dido" che con le loro 5 torri binate, erano in grado di sparare fino a 100 colpi da 133 al minuto. Il *Littorio* e gli incrociatori della 3<sup>a</sup> Divisione continuarono a sparare saltuariamente sulla formazione degli incrociatori britannici che apparivano di tanto in tanto attraverso la nebbia, facendolo con tiro molto intenso. In questa fase del combattimento alle 16.44 dal *Littorio* fu notato un colpo su uno degli incrociatori. E, in effetti, a quell'ora fu colpito il *Cleopatra* (CV Guy Grantham), per i britannici da un proietto da 152 mm del *Bande Nere* (CF Vittore Raccanelli), sparato alla seconda salva diretta su quell'obiettivo, mentre invece l'amm. Iachino, considerando che il *Bande Nere* e la nave della linea di tiro più lontana, ritenne trattarsi di un proietto di medio calibro del *Littorio*. Il colpo, esploso sulla parte poppiera di dritta del ponte di comando, distrusse la centrale del tiro contraereo e la colonnina del tiro illuminante, uccise 15 uomini e ne ferì altri 5; ciononostante il *Cleopatra* continuò a sparare ancora per quattro minuti, sotto le salve centrate delle navi italiane che continuarono dopo l'accostata di disimpegno, e ritenne di aver colpito un incrociatore tipo "Bolzano" sul ponte di comando.



L'incrociatore *Giovanni dalle Bande Nere* durante il combattimento. Un suo proietto da 152 colpi in pieno l'incrociatore britannico *Cleopatra*.

Anche l'incrociatore *Dido*, della 2<sup>a</sup> sezione, aprì il fuoco alle 16.44 contro un incrociatore italiano, con risultati non osservati a causa del fumo e delle incappellate delle onde. Spostata poi l'attenzione più a ponente su un altro incrociatore pesante tipo "Gorizia", poco dopo le 17.00 il *Dido* ritenne, ottimisticamente, di averlo palesemente colpito alla sesta e settima salva delle nove sparate.



Il *Littorio*, manovrando con mare molto mosso, ripreso da uno dei cacciatorpediniere della scorta mentre sta sparando con le artiglierie sulle navi britanniche.

Nel frattempo, inquadrati dal tiro di due cacciatorpediniere sbucati improvvisamente dalla cortina di fumo, i caccia dell'11<sup>a</sup> Squadriglia, *Aviere*, *Oriani*, *Ascari*, rimasti di scorta al *Littorio* dopo la ritirata del menomato *Grecale*, ebbero l'ordine di disimpegnarsi e portarsi sotto vento alla corazzata, che si manteneva in formazione di linea di fila precedendo i tre incrociatori di *Parona*, *Gorizia*, *Trento* e *Bande Nere*.

Alle 17.20, mentre le navi italiane accostavano "ad un tempo per 240° per continuare nella manovra avvolgente della formazione nemica", il cacciatorpediniere *Havock* (CC G.R.G. Watkins) riportò gravi danni ad una caldaia per un proiettile da 381 mm del *Littorio* (CV Vittorio Baciagalupi) caduto in vicinanza, e avendo ridotto la velocità a 16 nodi, ricevette l'ordine di raggiungere il convoglio. Poco dopo i cannoni da 381

del *Littorio* spararono una serie di salve sull'*Euryalus* (CV Eric Wheeler Bush) inquadrandolo pericolosamente e generando esplosioni molto vicine allo scafo. Una grossa scheggia lunga un metro e pesante una tonnellata colpì il fianco dell'incrociatore, passò attraverso nove paratie di acciaio e si arrestò presso una paratia corazzata più interna, ma la nave non né risultò menomata e dopo essersi disimpegnata dal tiro della corazzata, fu in grado di continuare a combattere.

Nel frattempo, dalle navi italiane, erano visti aerosiluranti nazionali e bombardieri tedeschi, passare a ondate in prossimità, per dirigere verso il nemico. E, al disopra della zona annebbiata, furono osservati gli scoppi delle granate di un intenso fuoco contraereo.

### *Terza fase della battaglia navale*

Alle 17.30 ricercando due navi italiane che sembrava si fossero staccate di formazione per attaccare le unità britanniche alle spalle, dalla parte scoperta al vento della cortina di fumo, Vian si allontanò col *Cleopatra* e l'*Euryalus* molto verso levante. Il comandante della 22<sup>a</sup> Flottiglia CT, CV St. J.A. Micklethwait, sul *Sikh*, avvistata verso nordovest la corazzata *Littorio* che si dirigeva a sud ad alta velocità, la fronteggiò assieme al *Lively* e all'*Hero*, e combattendo con molta decisione nella cortina di fumo ristabilì la situazione che poteva essere molto pericolosa tenendo da solo il contatto con le unità nemiche per quasi mezz'ora. Su questa fase del combattimento, in cui il *Lively* e l'*Hero* facevano fuoco con i loro modesti cannoni da 120 mm ogni qualvolta coglievano l'immagine del bersaglio attraverso la cortina fumogena stesa dal capofila *Sikh*, Vian scrisse nella sua relazione:

*Alle 1740 il SIKH ha avvistato la nave da battaglia nemica per 330° a 16.000 yard, ed ha continuato ad impegnarla con fuoco di artiglieria sino alle 1820 circa. Né l'HERO né il LIVELY (le altre due unità della sezione) potevano capire cosa stesse accadendo, perché il fumo del SIKH nascondeva loro il nemico. Alle 1748 il SIKH è stato centrato e, secondo le parole del suo Comandante, "per evitare d'essere affondato con tutti i siluri a bordo", alle 1750 sono stati lanciati due siluri. Non sono stati osservati i risultati. Il SIKH si è disimpegnato alle 1820 accostando a Nord e facendo fumo.*

Non si trattava del *Littorio* a sparare sul *Sikh* ma del *Trento* (CV Alberto Parmigiano) che alle 17.48 ritenne di aver messo un colpo a segno sulla poppa di un incrociatore. Dopo di che, sebbene la distanza dal nemico fosse scesa a 13.000 metri, alle 17.52 le navi italiane sospesero il tiro per la pessima visibilità, per poi accostare per 220° per sottrarsi alle salve d'artiglieria dell'avversario che continuavano a cadere numerose.

Non avendo trovato le due navi ricercate, Vian invertì la rotta con il *Penelope* e l'*Euryalus* riprendere il suo posto avanzato di combattimento, trovando una situazione che appariva critica; ragion per cui, alle 17.59, trasmise il segnale generale a tutte le sezioni “*preparatevi a lanciare sotto la copertura della cortina*”. Attraversando la cortina di fumo, e avendo individuato il *Littorio* per nord-ovest alla distanza di circa 12.600 metri in diminuzione, alle 18.06 il *Penelope*, accostando a sinistra, lanciò tre siluri, mentre la corazzata spariva nuovamente dietro il fumo; siluri di cui nessuna nave italiana si accorse. Anche i tentativi di attacchi di altre navi, tra cui quelli degli incrociatori della 2ª Sezione *Dido* e *Penelope*, non riuscirono per il fumo, che non permise di far individuare le navi italiane.

In quel momento a Vian appariva evidente che il *Littorio* e alcuni incrociatori stavano cercando di passare sottovento alla cortina per aggirarla da ponente, ma commentando questa manovra egli scrisse nella sua relazione che “*la miglior manovra per il nemico sarebbe stata quella di passare da sottovento*”, e non era improbabile che ciò avvenisse con alcuni incrociatori. La situazione britannica, se ciò si fosse verificato, sarebbe diventata critica, con le navi attaccate da due parti, strette in una morsa. Occorreva pertanto fare di tutto per evitarlo, con un attacco silurante deciso.<sup>[26]</sup>

In quel momento le navi mercantili convoglio si trovava a una distanza di sole 10 miglia e mezzo, all'incirca ai limiti occidentali della cortina

---

<sup>[26]</sup> Secondo la monumentale opera diretta dal gen. britannico I.S.O. Playfair, *Mediterranean and Middle East*, Volume III, a rendere facilitata l'opera delle navi, contribuì il fatto che esse “*erano in posizione vantaggiosa di sopravvento ed il loro schermo fumogeno, spostandosi verso ovest ad oltre venti miglia orarie, coprì rapidamente una vasta zona cui le navi italiane non volevano avvicinarsi per timore dei siluri. Esse tentarono persistentemente di aggirare da ponente la cortina fumogena, cioè da sottovento in modo che il fumo servì a tenerle lontane dal convoglio e nello stesso tempo salvaguardò le unità britanniche dai loro più forti antagonisti*”.

fumogena, ben dentro la portata delle artiglierie delle unità italiane, e più vicino al convoglio di quanto lo sarebbe mai stato. Ma l'idrovolante da ricognizione Ro. 43 del *Littorio*, che aveva fornito precise indicazioni, giunto al limite dell'autonomia si stava dirigendo per ammarare a Siracusa, e l'amm. Iachino non ebbe notizia di quella favorevole occasione, che si presentava oltre la cortina.

L'attacco ordinato a tutte le sezioni, secondo le affermazioni di Vian, presentava notevoli difficoltà causate dalla grande nuvola di fumo che si diffondeva bene, dalla visibilità decrescente, dal vento di scirocco che aveva raggiunto forza 6 (25 miglia) verso nord-ovest, e dalla forza del mare in aumento, e tutti i tentativi di attraversare la cortina in direzione del nemico fallirono. In effetti, secondo la testimonianza di un telemetrista dell'incrociatore *Euryalus*, la foschia e le cortine di fumo distese a protezione del convoglio che si erano riunite, finirono per nascondere completamente le unità italiane. A ciò si aggiungeva l'inconveniente che grandi ondate investivano i ponti superiori degli incrociatori e dei cacciatorpediniere, spazzando i ponti scoperti di comando e oscurando in parte anche la visibilità dei telemetri. I cacciatorpediniere sembravano a volte completamente sommersi.



La densa cortina di fumo in cui manovravano nel mare grosso gli incrociatori britannici.

Pertanto le difficoltà di navigazione degli avversari erano in quelle condizioni comuni, ma le navi inglesi, che non avevano mai posseduto rilevamenti aerei sulla posizione del nemico, poterono anche avvalersi dell'apparecchiatura radar che permetteva loro di localizzare, nei momenti di oscurità, la posizione delle navi italiane. Tuttavia, non risulta dei rapporti britannici che nell'occasione il radar avesse fornito un qualche vantaggio, dal momento che gli avvistamenti delle navi italiane, attraverso la cortina, erano sempre fatti otticamente. In tali condizioni vi era anche la difficoltà di conoscere dove si trovavano le varie sezioni, mentre gli italiani, trovandosi oltre la cortina, non avevano di questi problemi.

#### *Quarta fase della battaglia*

Mentre le sezioni britanniche si preparavano ad andare contro il *Littorio*, partendo da una posizione verso nord stimata in 15 miglia, i cacciatorpediniere della 14<sup>a</sup> Flottiglia, che era stata rinforzata con il *Legion*, dovettero schivare l'attacco di 4 S. 79 accostando verso sud. Quindi una volta svanita la minaccia dal cielo il *Jervis*, guidando gli altri 4 caccia della sua formazione, *Kipling*, *Kelvin*, *Kingston* e *Legion*, tornò a nord, per poi dirigere verso il *Littorio*, che fu avvistato alle 18.34 alla distanza di circa 6 miglia, coi tre incrociatori della 3<sup>a</sup> Divisione che in linea di fila lo seguivano dislocati ad intervalli regolari e con rotta ovest.<sup>[27]</sup>

Alle 18.40 i 5 caccia, appoggiati dagli incrociatori *Cleopatra* e *Euryalus*, andarono all'attacco, avvicinandosi molto al *Littorio* protetti dalle cortine di fumo che si spostavano con il vento alla velocità di circa 50 km (25 nodi nei rapporti britannici) nella loro stessa direzione. In queste condizioni, spingendosi all'attacco coraggiosamente, i caccia della 14<sup>a</sup> Flottiglia effettuarono, alle 18.47, un lancio di siluri da distanza molto ravvicinata, apprezzata in 6.000-6.500 metri dagli italiani e di circa 3 miglia per i britannici; distanze che per una nave da battaglia era come spa-

---

<sup>[27]</sup> Ricordiamo che la 14<sup>a</sup> Flottiglia aveva ricevuto l'ordine di riunirsi alla scorta del convoglio, ma avendo ricevuto il segnale che le navi italiane erano nuovamente in vista, e un messaggio incompleto di Vian che cominciava con "*Finta in ...*", il CV *Poland*, sul *Jervis*, era stato indotto a decidere di seguire il convoglio a distanza e a stendere cortine fumogene tra esso e il nemico, che per la prima volta avvistò alle 17.45, vedendo per nord-est le vampe dei cannoni.

rare a bruciapelo, tanto che tirarono anche i cannoni contraerei da 90 mm. A queste basse distanze, secondo Iachino, era praticamente annullato uno dei principali vantaggi dei grossi calibri del *Littorio*, cioè la loro superiore portata, mentre la presenza delle cortine di nebbia non permetteva di individuare l'istante del lancio di siluri del nemico, e di manovrare subito per evitarli.



Il *Littorio* mentre manovra nel corso della battaglia con i cannoni da 381 mm puntati in direzione del nemico.

Il secondo caccia della formazione fu visto, dal *Littorio*, colpito da un proiettile da 381 mm e apparve distrutto. Successivamente fu visto in fiamme pure il caccia di testa, senza però poterne controllarne la fine a causa delle pessime condizioni di visibilità, complicata dalle abbondanti ed efficacissime cortine di fumo delle unità britanniche. In realtà il *Kingston* (CF Philip Sommerville) fu fermato proprio all'inizio dell'attacco da un proietto da 203 del *Trento* e s'incendiò restando immobilizzato per

qualche tempo, col *Kelvin* rimastogli vicino per dargli assistenza.<sup>[28]</sup> Occorre rilevare che se fosse stato colpito da un proietto da 381, dal peso di 890 chili, il *Kingston* non avrebbe avuto scampo.

Attaccarono poi i caccia della 22<sup>a</sup> Flottiglia, *Sikh*, *Lively* e *Hero*, ma il loro avvicinamento fu disturbato dal denso fumo. A causa di una salva a cavallo da 381 mm il *Lively* (CC William Frederick Eyre Hussey) fu visto letteralmente sparire, per poi riapparire emergendo dalle colonne d'acqua sollevate dai grassi calibri della torre poppiera da 381 del *Littorio* con velocità inalterata e apparentemente indenne. Il *Lively* riportò qualche danno per le schegge, ma nonostante avesse un locale inferiore allagato e i tubi di lancio bloccati, il cacciatorpediniere poté riportarsi all'attacco per poi lanciare, unico della sua sezione, tutti i suoi otto siluri con le giuste regolazioni. Prima di disimpegnarsi, il comandante Hussey ritenne che almeno uno dei siluri avesse colpito la corazzata, che nello sparare di poppa con le vampe dei cannoni da 381 mm aveva incendiato sulla catapulta il suo secondo aereo da ricognizione Ro.43, rimasto a bordo e andato distrutto.

Nessun siluro arrivò a segno, anche perché il *Littorio*, che era l'obiettivo dell'attacco, manovrò per evitarli. Su segnalazione dei vari cacciatorpediniere che avevano attaccato il comandante britannico fu convinto che la nave da battaglia fosse stata raggiunta da almeno un siluro, e con numerosi proiettili del tiro degli incrociatori *Cleopatra* e dell'*Euryalus*. Alle 18.46 dal *Cleopatra* furono visti due colpi raggiungere il *Littorio*, uno dei quali, cadendo a poppa della corazzata, provocò un notevole incendio ancora visibile dopo venti minuti, ed altri colpi a segno se li accreditarono i cacciatorpediniere della 14<sup>a</sup> Flottiglia. In effetti, il *Littorio* fu colpito a poppa senza alcuna conseguenze da una granata da 133 mm (oppure da 120 di un caccia), che scoppiata nell'urto contro il barcarizzo esplose prima di toccare la coperta, e riportò danni a una torre di medio calibro per l'esplosione di un cannone da 152 mm. Dalle commissioni d'inchiesta fu ritenuto che il cannone fosse stato colpito sulla volata mentre partiva un colpo scoppiato in canna. Quanto all'incendio a poppa si trattava di quello dell'idrovolante Ro.43.

---

[28] I CT della 1<sup>a</sup> Sezione lanciarono in tutto 25 siluri, dei quali 5 dal *Jervis*, 5 dal *Kipling*, 4 dal *Kelvin*, 3 dal *Kingston* e 8 dal *Legion* che si era aggregato alla 14<sup>a</sup> Flottiglia.

In quest'ultima fase del combattimento i 7 CT italiani, che in condizioni normali avrebbero dovuto contrattaccare l'azione silurante nemica, restarono quasi inutilizzati dal mare grosso di prua e dall'alta velocità sostenuta per cinque ore, mentre i cacciatorpediniere britannici, con caratteristiche marittime indubbiamente migliori spararono con buona precisione. Soltanto l'*Alpino* poté sparare coi cannoni da 120 mm, mentre in precedenza l'*Aviere* (CV Gastone Minotti), aveva lanciato da 7.000 metri di distanza tre siluri contro un incrociatore che, sbucando da una cortina di fumo, gli era apparso improvvisamente.<sup>[29]</sup>

Per avere un'idea di quanto fosse stato pericoloso l'attacco silurante dei caccia, ci rifacciamo al rapporto Iachino:

*1841 – Sul nostro traverso a sinistra. sbucano dalla nebbia alcuni cacciatorpediniere che dirigono decisamente all'attacco facendo contemporaneamente fuoco su di noi. Su di questi si concentra il nostro tiro. Un cacciatorpediniere nemico colpito accosta sulla sinistra e si occulta, gli altri portano a fondo l'attacco e alle 1846 dopo aver lanciato sulla dritta stendono una cortina di nebbia. Il Gruppo LITTORIO – GORIZA evita i siluri accostando ad un tempo in fuori per 290°, continuando il tiro sui cacciatorpediniere nemici. In questa fase un siluro passa di prora al LITTORIO, un cacciatorpediniere nemico appare colpito dalle salve da 152; un altro cacciatorpediniere di poppa al LITTORIO è colpito in pieno da una salva della torre 3 da 381 e scompare in mezzo al fumo. L'aereo del LITTORIO [Ro.43] sulla catapulta a poppa si incendia per effetto del nostro tiro da 381.*

*1851 – Si ordina a tutti rotta 330° velocità 26 nodi per allontanarsi rapidamente dalla zona di lancio, tutta avvolta da densa nebbia che il forte vento spinge continuamente contro di noi. Un colpo di medio calibro colpisce la scala di poppa a dritta, che è rizzata alla battagliaiola, ed esplose sul ponte con vasta proiezione di schegge.*

*18.58 – Si sospende il tiro. 1906 – Si ordina a tutti rotta Nord.*

In definitiva, la sospensione del tiro e l'allontanamento verso nord della Squadra Navale italiana, rilevato da Vian alle 18.45, furono ordinati da Iachino subito dopo l'attacco silurante dei CT britannici che, sostenuti dagli incrociatori leggeri, si spinsero a breve distanza dal *Littorio*, riu-

---

<sup>[29]</sup> Molto apprezzata fu l'attività di due idrovolanti Cant. Z. 506 della 170<sup>a</sup> Squadriglia della Ricognizione Marittima, che nella fase pretattica e tattica del combattimento navale svolsero utili servizi, comunicando la posizione relativa delle navi britanniche rispetto a quelle italiane e la posizione del convoglio rispetto agli incrociatori.

scendo a colpirlo con l'artiglieria, sebbene superficialmente. Con l'oscurità che stava sopraggiungendo, Iachino decise di rompere il contatto per tornare verso nord, non esistendo ormai più la possibilità di raggiungere le navi mercantili del convoglio, che fin dall'inizio del combattimento, con la protezione dell'incrociatore contraereo *Coventry* e 5 CT di scorta, si erano allontanate e mantenute poi sempre parecchie miglia più a sud. La ritirata fu giustificata da Iachino con la necessità di obbedire alle direttive di Supermarina che tassativamente ingiungevano ai Comandanti di evitare il combattimento notturno, in cui le navi italiane erano palesemente sfavorite dalla mancanza del radar.<sup>[30]</sup>

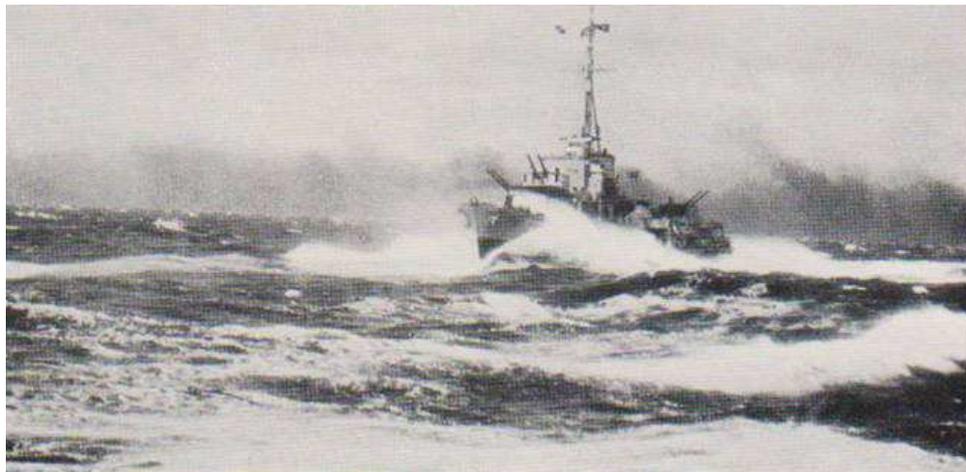
Vian considerò invece la rottura del contatto come una conseguenza del suo ultimo attacco silurante, che capovolse le sorti della situazione in favore dei britannici. Fino a quel momento quel che Vian aveva temuto maggiormente era stata l'eventualità che le navi italiane avessero continuato a mantenere il contatto nel corso della notte, poiché lo avrebbero costretto a dirigere verso ponente con tutte le sue navi, con la conseguenza che *“la situazione della nafta per la traversata ad Alessandria sarebbe stata difficilissima”*.<sup>[31]</sup>

---

<sup>[30]</sup> Se non si volevano rischiare le grandi navi italiane in un combattimento nell'oscurità, sarebbe stato necessario impiegare i cacciatorpediniere in attacco notturno silurante; ma ciò era irrealizzabile poiché in quel momento il numero dei cacciatorpediniere italiani era ridotto a sette, appena sufficienti per scortare il *Littorio* e gli incrociatori della 3<sup>a</sup> Divisione. Inoltre, dopo le passate negative esperienze nei combattimenti con le navi britanniche, un attacco notturno di superficie di qualsiasi genere era assolutamente impensabile per il prudente Supermarina e per i Comandi della Squadra Navale, con la giustificazione che mancava il radar. Invece, come avevano ben compreso i britannici e i tedeschi, lo stato d'inferiorità degli italiani era determinato dalla mancanza di un sufficiente addestramento al combattimento notturno. Come abbiamo scritto più volte per l'Ufficio Storico della Marina, dopo la battaglia di Matapan (28 marzo 1941) e quella forse ancora più traumatizzante della distruzione del forte scortato convoglio “Duisburg” (9 novembre 1941) ad opera di quattro unità della Forza K di Malta (incrociatori *Aurora* e *Penelope* e cacciatorpediniere *Lance* e *Lively*), combattere nell'oscurità rappresentava per Supermarina, per Iachino e gli altri suoi Ammiragli e Comandanti una condizione di vero terrore, che non fu mai superata. Al tramonto le navi italiane, impegnate in un combattimento, si allontanavano a grande velocità. Era una guerra perdente a priori perché lasciava l'iniziativa al nemico.

<sup>[31]</sup> *Supplement to The London Gazette* n. 38073 del 18 Settembre 1947.

Quando Cunningham fu informato che le navi italiane si stavano ritirando, il suo “*sollievo*” fu “*indescrivibile*”.<sup>[32]</sup>



Famosa immagine britannica della battaglia della Sirte del 22 marzo 1942. Il caccia *Jervis*, uscendo dalla cortina di fumo, dirige all’attacco silurante delle navi italiane.

#### *Il disimpegno delle navi italiane e il rientro alle basi nella tempesta*

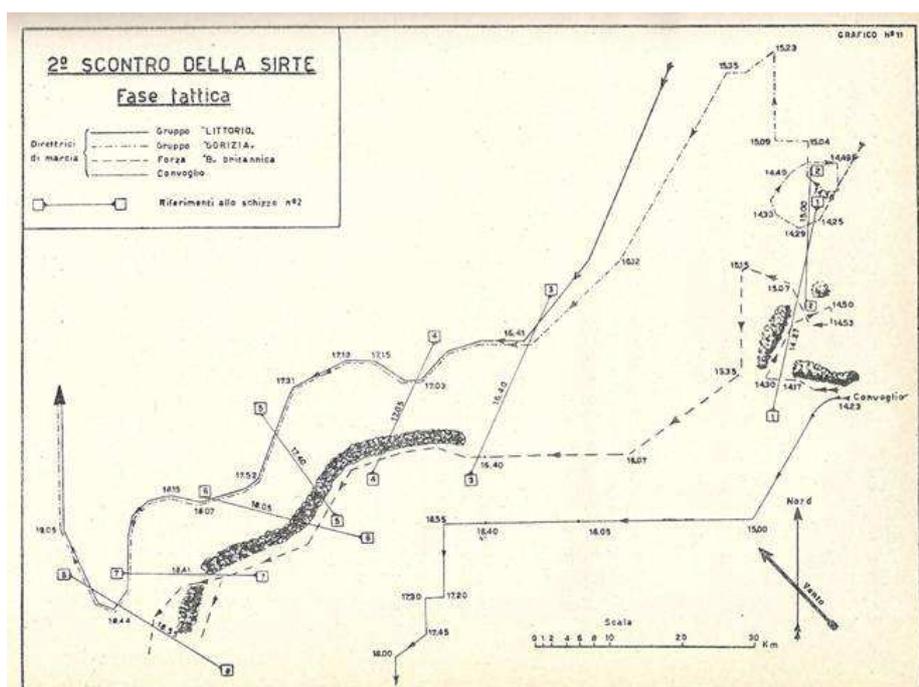
Dopo che l’amm. Iachino aveva segnalato di aver interrotto il contatto con il nemico e dirigere con rotta nord, Supermarina ritenendo che ormai non sarebbe stato più possibile intercettare il convoglio, a meno di non portare il mattino seguente le sue navi a poche miglia da Malta, e considerata la scarsa autonomia residua dei cacciatorpediniere, alle 20.00 del 22 marzo ordinò il rientro alle basi.

La navigazione verso Taranto e Messina dei due gruppi *Littorio* e *Gorizia* fu ostacolata dal mare tempestoso di poppa che cimentò fortemente le navi leggere producendo su alcune di esse avarie irreparabili. Il caccia della 3<sup>a</sup> Divisione Navale *Lanciere* (CF Costanzo Casana), ebbe in avaria tutte le caldaie e nella notte sul 23 marzo si arrestò, traversato dal mare, finché per l’allagamento dei locali, dopo aver lanciato alle 10.07 un ultimo messaggio “*Stiamo affondando. Viva L’Italia, Viva il Re, Viva il Duce*”, s’inabissò poco dopo a circa 120 miglia ad est di Malta.

---

<sup>[32]</sup> Andrew Browne Cunningham, *L’odissea di un marinaio*, Garzanti, Milano, 1952, p.348.

Il caccia *Scirocco* (CF Francesco dell'Anno), che uscito da Taranto con ritardo dal *Littorio* aveva sempre navigato a velocità moderata, durante la notte del 23 ebbe anch'esso successivamente inutilizzate tutte le caldaie e, traversato dal mare che lo danneggiò seriamente, fece la fine del *Lanciere*, affondando intorno alle ore 05.45 a circa 150 miglia a est di Malta.



Da *Le azioni navali in Mediterraneo*, Volume V, US della Marina Militare, p. 179.

Per il salvataggio dei naufraghi fu subito inviata nella zona dei sinistri la nave ospedale *Arno*, che però partì da Taranto con ritardo avendo impigliato le sue eliche alle reti di protezione. Raggiunta la zona della ricerca, il 24 marzo l'*Arno* (comandante Filippini) recuperò 8 naufraghi del *Lanciere*, mentre altri 7 dello stesso caccia furono raccolti due giorni dopo da un idrovolante Cant. Z. 506. In totale i morti del *Lanciere* furono 242, quelli dello *Scirocco* 234. Di quest'ultimo si salvarono soltanto due uomini, il sergente nocchiere Michele Perugini e il marinaio Domenico Frisanda, raccolti il 26 marzo, mentre si trovavano su un canotte, da un idrovolante Cant. Z. 506. Ai due comandanti dei caccia, Casana e dell'Anno, fu concessa la Medaglia d'Oro al V. M..

L'incrociatore *Bande Nere*, costretto ad uscire di formazione per cambiare rotta, dovette mettersi alla cappa (rotta 60°) per tutta la notte sul 23. Il caccia *Grecale*, che come detto non aveva partecipato allo scontro navale per avarie al motore e agli apparati elettrogeni, dirigendo verso Taranto, riportò tante avarie da costringerlo di raggiungere Punta Stilo, sulla costa della Calabria. Tutti gli altri caccia subirono avarie, alcune gravi, soprattutto alle sovrastrutture e agli impianti elettrici e raggiunsero con difficoltà le loro destinazioni. Di essi il *Fuciliere* (CV Cerrina-Feroni) rientrò a Messina con una macchina completamente allagata, perché i portelli di coperta, che era devastata dalle onde, erano stati contorti. Danni riportò pure l'incrociatore *Trento*, che nell'andare in soccorso del caccia *Lanciere*, investito da poppa dalle onde del mare dapprima, alle 13.30, dovette ridurre la velocità a 12 nodi e un'ora dopo, essendo aumentata la forza del mare, fu temporaneamente costretto a invertire la rotta, per numerose infiltrazioni d'acqua. Ripresa la rotta per raggiungere il *Lanciere*, alle 18.50 il *Trento* ricevette la notizia di cessare la ricerca del caccia che era ormai affondato.



Il *Littorio*, in navigazione di rientro dalla battaglia, fotografato da aereo italiano il 23 marzo.

La stessa gigantesca corazzata *Littorio*, investita con violenza dalle onde del mare, riportò diversi danni, per evidenti difetti di costruzione che in particolare agevolarono infiltrazioni d'acqua nelle torri dei grossi calibri. Rientrato a Taranto, Iachino chiese a Sansonetti il permesso di effettuare subito i necessari urgenti lavori in arsenale; ma la richiesta del Comandante della flotta dovette subire il ritardo di un giorno, con la motivazione che l'indomani 24 era atteso, per una visita a bordo del *Littorio*,

l'amm. Eberhard Weichold, Capo della Marina Germanica in Italia, che doveva consegnare alcune decorazioni.

### *Considerazioni sulla battaglia navale*

Durante il combattimento, per la forza del mare e dell'alta velocità delle navi, gli strumenti ottici non poterono essere impiegati e non fu mai possibile rilevare una distanza. Tuttavia, con le navi britanniche che uscendo dalle ampie cortine fumogene andarono più volte all'attacco silurante, con i caccia che erano appoggiati dalle artiglierie degli incrociatori, fu ritenuto che le navi italiane avessero colpito almeno due incrociatori. E in realtà fecero di più, poiché un proietto da 152 mm del *Bande Nere* colpì l'incrociatore *Cleopatra*, un proietto da 203 del *Trento* colpì il CT *Kingston*, mentre l'incrociatore *Euryalus* e i CT *Havock* e *Kingston* ebbero avarie per colpi vicini da 381 mm del *Littorio*. Da parte italiana solo il *Littorio* fu colpito, senza conseguenze, da una granata da 120 o 133 mm e riportò danni a una torre di medio calibro per l'esplosione di un cannone da 152 mm. Come detto, fu ritenuto che il cannone fosse stato colpito sulla volata mentre partiva un colpo scoppiato in canna. Le altre unità non furono raggiunte che da schegge senza procurare danni al materiale e al personale.<sup>[33]</sup>

In definitiva il tiro dei due avversari fu mediocre, come fu appurato dagli ispettorati di Maristat. Invece Iachino ritenne nella sua relazione che quello italiano, di grosso e medio calibro, con le navi che spinsero le distanze dal nemico anche entro i limiti di sicurezza, fosse stato migliore di quello britannico, e che non aveva conseguito i risultati sperati solo per "le eccezionali condizioni in cui esso si è dovuto svolgere", ed anche perché le apparecchiature di tiro ottiche, confermatesi "deficienti come chiarezza e luminosità", si rivelarono nell'occasione "anche imperfettamente

---

<sup>[33]</sup> Durante tutto il combattimento furono sparati dal *Littorio* 175 proietti da 381 mm e 384 da 152 mm (300 con le torri di sinistra e 84 con quelle di dritta), dal *Gorizia* e *Trento* complessivamente 570 proietti da 203 mm (rispettivamente 226 e 355), dal *Bande Nere* 112 proietti da 152, e infine dall'*Alpino*, furono sparati 84 colpi da 120, il tutto per un totale di 1.325 proietti. Da parte britannica furono sparati 64 proietti da 152 mm (tutti del *Penelope*), 1.490 da 133, 979 da 120 e 257 da 100 mm, per un totale di 2.790 proietti. Inoltre furono lanciati trentasei siluri, ma senza alcun successo.

*stagne ai colpi di acqua e di mare che le investivano*”, appannandole e offuscandone le lenti.

Sebbene la distanza fosse scesa fino a 6.000-6.500 metri, quando i caccia britannici vennero decisamente all’attacco, la regolazione del tiro delle navi italiane fu complicata sia dall’abile sfruttamento da parte del nemico delle impenetrabili cortine di fumo, sia dalle condizioni del mare, che determinò un rollio dai 10 ai 18° per gli incrociatori, e dai 5 ai 6 gradi per il *Littorio*.<sup>[34]</sup>



La torre da 152 mm del *Littorio* messa fuori combattimento dall’esplosione di un proiettile nel cannone centrale, probabilmente causato da un colpo delle navi britanniche.

---

<sup>[34]</sup> Nella “Relazione del Tiro” del Comando in Capo Squadra Navale (Allegato n. 3), è riportato: “*Il tiro inglese è stato sempre rapido ed intenso: spesso era tutto concentrato sul LITTORIO, ed allora era un vero ribollire di colonne d’acqua intorno a questa nave. Peraltro si può affermare che solo un piccolo numero di salve nemiche erano centrate, e spesso le salve che sembravano efficaci erano formate da colpi corti di un incrociatore e dai colpi lunghi di un altro. Questo spiega come mai, nonostante che le salve nemiche fossero molto raccolte (sempre 5 – 6 colpi in 100 – 150 metri), nessuna salva abbia colpito in pieno il LITTORIO. Spesso il nemico ha sparato a ridosso della cortina di nebbia, ma il suo tiro era ugualmente regolato dal D.T. [Direttore del Tiro] in base alle osservazioni dei punti di caduta che evidentemente era possibile, grazie alle migliori apparecchiature ottiche delle navi inglesi*”.

In definitiva, lo scontro navale, che per la zona di mare in cui fu combattuto prese il nome di Seconda battaglia della Sirte, si era prolungata per molte ore con condizioni di mare molto cattive. L'intenzione di Iachino di interporre tra Malta e il convoglio per poi annientarlo, non era riuscita per le sue indecisioni tattiche, e poiché le unità di scorta britanniche, facendo largo uso delle cortine di fumo e nebbia artificiale, riuscirono a nascondere i piroscafi e con decise e brillanti manovre a tener lontano da essi le navi italiane. Queste, trovandosi controvento e quindi in condizioni tattiche sfavorevoli, non riuscirono a sfruttare il notevole vantaggio della superiorità potenziale e del maggior calibro delle loro artiglierie, e al calar della notte, non essendo attrezzate per combattere nell'oscurità per la mancanza del radar, ma anche, e soprattutto, per loro carenze di addestramento, furono costrette ad interrompere il contatto.<sup>[35]</sup>

Evento che, anche a causa delle perdite e dei danni alle navi riportati per il mare grosso, determinò nel deluso campo tedesco duri sarcasmi sulla Regia Marina e il coniato appellativo di "*flotta del bel tempo*".

Impedendo ai più forti avversari di avvicinarsi a distanza utile dal convoglio, i britannici fornirono una lampante dimostrazione ed un esempio classico di azione vittoriosa da parte di una flotta inferiore, se non per numero per inferiorità della potenza delle artiglierie. Nondimeno gli avvenimenti che seguirono alla battaglia navale, non furono favorevoli per i britannici perché come vedremo il convoglio M.W. 10 per sottrarsi alla pressione delle navi italiane, era stato costretto a dirottare verso sud, allontanandosi da Malta, cosicché esso non poté raggiungere la destinazio-

---

<sup>[35]</sup> La decisione di Parona, dopo l'inizio del combattimento, di ripiegare per portare il nemico sotto i cannoni del *Littorio*, che si trovava arretrata di parecchie miglia, fu una mossa errata. Infatti, mantenendo il contatto balistico si sarebbe guadagnato tempo, anche perché gli incrociatori pesanti *Gorizia* e *Trento* non avevano certamente bisogno del sostegno della nave da battaglia. L'amm. Iachino, da parte sua, si trovò poi impantanato in un combattimento in cui l'inferiore nemico si limitava a difendersi per non allontanarsi dal convoglio che stava proteggendo, e ancora una volta non seppe approfittarne. La sua incapacità di adattarsi a una situazione tattica che imponeva, per avere successo, di portarsi sottovento al nemico, era stata discussa prima dell'inizio del combattimento del *Littorio* con il suo Stato Maggiore, venendo scartata perché, secondo l'opinione determinante, di Iachino, poteva permettere al nemico di sottrarsi al combattimento avendo poi libera la rotta per Malta, che doveva essere assolutamente sbarrata al convoglio.

ne durante la notte e si trovò con la luce del giorno dell'indomani, 23 marzo, ancora distante dalla destinazione, esposto all'offesa della Luftwaffe.

Vediamo ora quale esito ebbero gli attacchi aerei tedeschi nel pomeriggio del 22 marzo. Il Comando del II Fliegerkorps, vagliati i risultati comunicati dagli equipaggi degli aerei offensivi, ritenne di aver conseguito buoni risultati, affondando un piroscafo e danneggiandone almeno altri due; e ciò in considerazione delle condizioni atmosferiche, con vento a forti raffiche e del limitato addestramento delle formazioni per il bombardamento in picchiata. Si aggiungevano, come successi ottenuti, l'affondamento di un piroscafo e di un cacciatorpediniere dichiarati dagli equipaggi degli aerosiluranti italiani. In realtà, come ha scritto Cunningham,

*“Bombardieri tedeschi e aerosiluranti italiani andarono all’attacco con risolutezza e perizia, ma non combinarono niente se si prescinde dal fatto che fecero quasi esaurire le dotazioni contraeree delle unità di scorta”.*

In tale frangente la difesa contraerea delle navi britanniche fu molto efficace e causò agli attaccanti la perdita di un Ju 88, quello del comandante del KG.77 maggiore Harwed Kruger, e di tre S. 79 della 280<sup>a</sup> Squadriglia del 130° Gruppo.

#### *Gli attacchi della Luftwaffe del 23 marzo*

Quando le navi italiane si ritirarono, il convoglio era in ritardo sul previsto di almeno quattro ore, quante ne erano trascorse nel corso del combattimento navale. Per tale motivo alle 19.00 del 22 marzo, dovendo navigare di notte per raggiungere Malta, le navi mercantili si divisero per ordine del commodoro Hutchinson, comandante del *Breconshire*, un piroscafo requisito dallo Royal Navy e trasformato in nave ausiliaria. Lo scopo della suddivisione dei quattro piroscafi era quello che ogni singola nave da carico, passando a sud del Banco Medina, potesse spingere al massimo la propria velocità in modo da raggiungere il porto della Valletta nelle prime ore del mattino. Alle 19.40 la Forza B, coi tre incrociatori della 15<sup>a</sup> Divisione, *Cleopatra*, *Euryalus* e *Dido* e i CT di squadra *Jervis*, *Kipling*, *Sikh*, *Lively*, *Hero*, *Zulu* e *Hasty*, invertì la rotta per rientrare ad Alessandria, non essendo stato previsto nei piani che raggiungesse Malta,

non essendo possibile rifornirvi tutte quelle navi a scapito degli scarsi depositi dell'isola. Restarono pertanto coi piroscafi gli incrociatori *Penelope* e *Carlisle* e il CT di squadra *Legion*, cui si aggiunsero i danneggiati *Havock* e *Kingston*, e come previsto i 6 CT di scorta tipo "Hunt" della 5<sup>a</sup> Flottiglia *Southwold*, *Beaufort*, *Dulverton*, *Hurworth*, *Eridge* e *Avon Vale*.

La ricognizione del II Fliegerkorps tentò di conservare il contatto anche dopo il sopraggiungere dell'oscurità, ma senza successo per l'avversa situazione meteorologica; conseguentemente, l'ultima segnalazione del convoglio M.W. 10 si ebbe alle 19.15 ed indicò che esso, essendo stato trattenuto dalla Flotta italiana e respinto verso sud, considerata la distanza da Malta, non avrebbe raggiunto l'isola durante l'oscurità, anche navigando in gruppi isolati ad alta velocità.

Nel frattempo, durante la giornata del 22 marzo 12 Ju 88 del 122° Gruppo Ricognizione Strategica, di base a Trapani, erano stati impiegati nel Mediterraneo occidentale per tenere sotto osservazione la Forza H di Gibilterra, salpata alle 03.00 del 20 marzo per l'operazione Picket I, con la quale le vecchie portaerei *Eagle* e *Argus* effettuarono, da una zona a sud delle Baleari, un lancio di 9 caccia Spitfire V, che raggiunsero Malta il mattino del 23 marzo. Questo movimento navale, cui parteciparono per la scorta alle portaerei la corazzata *Malaya* (CV Cuthbert Coppinger), l'incrociatore *Hermione* e 9 CT (*Active*, *Anthony*, *Blankney*, *Croome*, *Exmoor*, *Laforey*, *Lightning*, *Whitehall* e *Wishart*), era stato rilevato fin dalle prime ore del mattino del 20 dal sommergibile italiano *Mocenigo* (CC Paolo Monechi), che alle 15.33, a sudest di Capo de Gata, aveva lanciato 3 tre siluri contro una portaerei tipo "Argus", senza però colpirla.

La Forza H fu poi avvistata nella giornata del 21 a sud delle Baleari dai ricognitori italiani della Sardegna e nella giornata del 22 anche da 4 Ju 88 della 1./(F) 122. L'Aeronautica della Sardegna mandò all'attacco 10 aerosiluranti S. 79 che però non trovarono l'obiettivo. Ciò costrinse le forze dell'Asse a rivolgere l'attenzione anche al Mediterraneo occidentale, e ne conseguì che i Comandi del II Fliegerkorps e dell'Aeronautica Sicilia tennero pronti ad intervenire velivoli da caccia per intercettare gli Spitfire durante la loro navigazione di trasferimento a Malta, senza però riuscire a fare alcuna intercettazione. Il gen. Aldo Urbani, Comandante dell'Aeronautica della Sardegna, chiese il rientro degli aerosiluranti

mandati in Sicilia, ma Superaereo, ritenendo che la loro presenza fosse necessaria nel Mediterraneo centrale, non dette l'autorizzazione.

Al Comando del II Fliegerkorps interessava di precisare alle prime luci del giorno la posizione del convoglio e dei singoli gruppi, per attaccare gli stessi con forze considerevoli, ed era necessaria l'effettuazione di una ricognizione armata nella zona dove si erano svolte le azioni del giorno precedente, per poter distruggere le navi rimaste immobilizzate oppure prese a rimorchio. Per questo il motivo il 122° Gruppo Ricognizione Strategica, che dipendeva dall'O.B.S., ossia direttamente dal Comando del feldmaresciallo Kesselring, trasferì 6 dei suoi Ju 88 della 2./(F) 122 a disposizione del II Fliegerkorps. Inoltre bisognava continuare a predisporre una scorta ravvicinata alle proprie forze navali in navigazione di rientro alle basi, in un momento in cui era diminuita la disponibilità delle forze impiegate il giorno 22, destinandovi, ancora una volta, gli Ju 88 del I./NJG.2 e i Bf. 100 del III./ZG.26. Si aggiungeva, ad aumentare le difficoltà il fatto, che a causa del maltempo risultavano interrotte nella notte le comunicazioni coi Comandi degli stormi K.G.77, JG.53 e del gruppo III./St.G.3, riattivate soltanto la sera del 23.

Dal momento che le cattive condizioni di visibilità non consentivano una ricognizione senza lacune nella vasta zona da esplorare, sia pure impiegando il massimo numero di aerei, il II Fliegerkorps decise di effettuare le ricognizioni soltanto nella zona a sud e a sud-est di Malta. Dovevano parteciparvi, per svolgere una ricognizione armata a iniziare dalle prime luci del giorno, 15 velivoli da combattimento Ju 88 dei gruppi da combattimento KGr. 606 e KGr. 806. Quattro Ju 88 della 1./(F) 122 dovevano dirigere con disposizione a ventaglio verso sud, e altri 6 ricognitori Ju 88 del 122° Gruppo decollando da Marsala dirigere nel settore a S-E di Malta. Al verificarsi di un avvistamento di navi nemiche era stata ordinata la ripetizione esplorativa dei settori di ricognizione.

In attesa dei risultati della ricognizione nelle acque di Malta, tutte le formazioni da combattimento e da caccia, compresi gli Ju 87 del III./St.G.3 (magg. Walter Enneccerus) si trovarono alle prime luci del 23 marzo in stato di allarme 1; ciononostante, a causa delle condizioni meteorologiche sfavorevoli nella zona di Malta, con nubi basse e compatte, e della scarsa visibilità da 1 a 4 km, non fu possibile mantenere in volo

sopra l'aeroporto di Comiso un gruppo da bombardamento pronto ad entrare in azione non appena la situazione lo avesse richiesto.

Anche il Comando dell'Aeronautica Sicilia avrebbe voluto partecipare alle operazioni della giornata ma, dopo le perdite e i danni subiti nel pomeriggio del 22 marzo, gli rimanevano disponibili a Catania soltanto tre aerosiluranti S. 79. Fu però rinunciato a impiegarli perché, avendo richiesto ai tedeschi una scorta di velivoli da caccia per proteggere gli S 79 nella zona vicino a Malta, il Comando del II Fliegerkorps aveva risposto di non potervi aderire dovendo dare tutto l'appoggio possibile alla protezione dei suoi bombardieri. Per lo stesso motivo ancora una volta non fu possibile l'impiego dei bombardieri Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo per l'impraticabilità dell'aeroporto di Sciacca, che si trovava sotto un vero diluvio, e degli aerosiluranti del 36° Stormo per le condizioni burrascose del mare. Ne conseguì che durante la giornata del 23 marzo nessun aereo italiano andò ad attaccare le navi britanniche, ma svolsero soltanto un servizio di esplorazione con velivoli S. 79 del 10° Stormo, Cant. Z. 1007 bis del 50° Gruppo e Cant. Z. 506 Ricognizione Marittima. L'attività di volo fu ostacolata dalle pessime condizioni atmosferiche, addirittura proibitive in alcuni settori d'azione, che causarono per alcuni velivoli di non condurle a termine e per altri l'impossibilità di decollo.

Le prime segnalazioni di avvistamento della giornata cominciarono a pervenire alle ore 07.03 e fu molto chiaro che stavano dirigendo allora su Malta 4 mercantili, ciascuno con 2 CT di scorta. La difficile situazione atmosferica tanto negli aeroporti di partenza della Sicilia quanto intorno a Malta richiese da parte di tutti gli equipaggi il massimo sforzo. Pertanto, malgrado le condizioni avverse del tempo non permettessero l'impiego degli Ju 87 del III./St.G.3 e di realizzare il servizio di scorta ravvicinata alle forze navali italiane in rotta di rientro alle basi, diversi reparti da bombardamento e cacciabombardieri raggiunsero gli obiettivi e proseguirono gli attacchi per tutta la mattinata.

In totale nella giornata del 23 marzo il II Fliegerkorps impiegò contro il convoglio 13 tra ricognitori e velivoli destinati a mantenere il contatto e 69 bombardieri, 41 dei quali attaccarono le navi sganciando 37.250 kg di bombe. Il Fliegerkorps ritenne che fossero stati affondati almeno 2 piroscafi e un'altra nave, forse da parte di uno Ju 88 non rientrato alla base, oppure per mine tedesche all'entrata della Valletta.

I tedeschi ottennero un primo successo alle ore 09.25 quando 7 caccia-bombardieri Bf 109 della Squadriglia 10./JG.53 (ten. Werner Langermann) attaccarono la nave ausiliaria *Breconshire*, scortata dall'incrociatore contraereo *Carlisle* e dai caccia *Southwold* e *Beaufort*, e la colpirono nella sala macchine, immobilizzandola a circa 8 miglia dall'entrata del Grand Harbour. La *Breconshire* fu trascinata a Marsa Scirocco dal rimorchiatore militare *Ancient*, ma uno dei suoi CT di scorta, il *Southwold* (CF C.T. Jellicoe), finì su una mina vagante, probabilmente di uno sbarramento britannico o italiano, e affondò il mattino seguente, 24 marzo.



La nave ausiliaria *Breconshire* in fiamme dopo essere stata colpita dagli aerei tedeschi il mattino del 23 marzo 1942.

Alle 10.35 un isolato bombardiere Ju 88 del II./LG.1, decollato da Catania con pilota e capo equipaggio il ten. Erwin Sy avvisto a circa 50 miglia a sud di Malta il piroscafo *Clan Campbell* (cap. J.F. Voogt), la nave più lenta del convoglio, che era scortato dal cacciatorpediniere *Eridge*, e lo attaccò colpendolo in pieno. Il locale macchine fu invase dall'acqua del mare, e il *Clan Campbell* affondò in 25 minuti. L'*Eridge* raccolse 112 naufraghi, con una difficile operazione che, a causa del mare, richiese due ore e mezzo. Anche il caccia *Legion* (CF Richard Frederick Jessel), che aveva ricevuto l'ordine di soccorrere il *Clan Campbell*, nella navigazione per raggiungere il piroscafo fu attaccato da un solitario Ju 88 a circa 13 miglia di distanza dalla costa meridionale di Malta e a causa di 4 bombe esplose tutt'intorno allo scafo riportò danni alle macchine e fu costretto a portarsi all'incaglio presso Marsa Scirocco.

Infine la motonave *Pampas* fu colpita da 2 bombe, che però non esplosero permettendole di entrare nel porto della Valletta assieme all'indenne piroscafo norvegese *Talabot*. Le due navi vennero fortemente protette dai caccia della RAF di Malta che da parte loro, rinforzati da 6 Beaufighter

del 201st Group trasferiti dalla Cirenaica per scortare le navi, durante la giornata abbatterono in duelli aerei 6 Ju 88 (uno ciascuno dei gruppi KGr 606, KG.54, II./LG.1, 1./(F)122, e 2 del KGr 806) e un cacciabombardiere Bf 109 della 10./JG.53.

In effetti a partire da circa le ore 13.00, il contrasto della caccia britannici nei cieli di Malta era diventato talmente costoso da convincere il Comando del II Fliegerkorps a rallentare le azioni offensive, per “*evitare che le perdite aumentassero in modo tale da non essere più tollerabili in rapporto col successo*”.<sup>[36]</sup>



La Valletta, 26 marzo 1942. Il piroscafo olandese *Talabot* è inquadrato e colpito dalle bombe sganciate in picchiata dai velivoli Ju 88 del II Fliegerkorps.



Sempre il 26 marzo, il piroscafo britannico *Pampas* in fiamme.

---

<sup>[36]</sup> II Fliegerkorps, f. n. Ia cp Nr 657 g. Kdos del 6 aprile 1942.

### *La navigazione di rientro ad Alessandria della Forza B*

La Forza B del CA Vian, che come detto nella sua rotta di rientro ad Alessandria era costituita dagli incrociatori della 15<sup>a</sup> Divisione *Cleopatra*, *Dido* e *Euryalus*, e dai CT di squadra *Jervis*, *Kipling*, *Sikh*, *Lively*, *Hero*, *Zulu* e *Hasty*, nella navigazione verso oriente lungo ebbe una scorta continua di velivoli da caccia, a cominciare dai Beaufighter, iniziata all'alba del 23 marzo. Tuttavia la Forza B fu avvistata dai ricognitori del X Fliegerkorps e del Comando Aereo Africa (Fliegerführer Afrika), e contro di essa vennero diretti 4 Ju 88 della 12<sup>a</sup> Squadriglia del 1° Stormo Sperimentale (12./LG.1) e 9 Ju 87 del 3° Stormo Stuka (St.G.3), decollati dalla Cirenaica scortati da 8 Bf 109 del 27° Stormo Caccia (JG.27). Degli Ju 88 un solo velivolo rintracciò l'obiettivo e lo attaccò nel pomeriggio senza esito, restando danneggiato dalla contraerea, mentre 7 dei 9 Ju 87 arrivati sulle navi britanniche concentrarono la loro azione in picchiata contro il caccia *Lively*, che dovette manovrare a tutta forza per evitare di essere colpito dalle bombe.<sup>[37]</sup>

Questo periodo trascorse con le navi in notevole difficoltà di navigazione per una forte burrasca da levante, che aveva fatto ridurre nella notte la velocità della Forza B, poi ridotta ulteriormente a 10 nodi per un periodo di circa mezzora, essendo la massima velocità sostenuta dal caccia *Zulu*. Aumentata gradualmente fino a raggiungere i 20 nodi, la velocità fu nuovamente ridotta nel pomeriggio per un'ora, per permettere al *Lively* di riparare delle avarie, che si aggiunsero a quelle determinate dal tiro del *Littorio*. Ma il caccia, a causa di allagamenti nei locali di prora, segnalò nella notte sul 24 di non poter navigare a velocità superiore ai 17 nodi, e fu dirottato su Tobruk per effettuare le riparazioni, prima di rientrare ad Alessandria.

Nel frattempo, alle 14.00 attaccò a S-O di Gaudo il sommergibile italiano *Onice* (CC Bruno Zelik), che ritenne erroneamente di aver colpito e affondato un incrociatore coi 2 siluri lanciati di prora. Nel tardo pomeriggio, dopo che erano terminati gli attacchi aerei tedeschi, sopraggiunsero alle 19.00 tre aerosiluranti S. 79 della 205<sup>a</sup> Squadriglia, decollati da Heraklion al comando del ten. col. Ettore Muti, e che inizialmente le ve-

---

<sup>[37]</sup> O.B.S., Bollettino n. 118 del 24 marzo 1942.

dette delle navi britanniche scambiarono per caccia Beaufighter. L'aereo di Muti fu danneggiato dalla reazione contraerea delle navi, e nessun siluro andò a segno, sebbene gli equipaggi avessero ritenuto di aver colpito 2 unità, un incrociatore e un caccia. Un'ultima azione si verificò alle 07.35 del 24 marzo, quando attaccarono 2 S. 79 della 205<sup>a</sup> Squadriglia del 41° Gruppo A/S inviati da Rodi in ricognizione armata verso Alessandria, ma ancora una volta non ottennero risultati, mentre gli equipaggi ritennero di aver colpito un incrociatore. Il velivolo del capo formazione, stn pil. Giorgio Tourn, gravemente colpito dalla contraerea dovette ammarare, incendiandosi. Le ricerche dei sei uomini dell'equipaggio, che dall'S.79 del velivolo del stn Monterumici, gregario di Tourn, furono visti prendere posto su un battellino, e che furono realizzate da altri tre S. 79 della 205<sup>a</sup> Squadriglia, non ebbero alcun esito.

Dopo quest'azione la Forza B non fu più disturbata, e navigando col tempo migliorato alla velocità di 26 nodi, alle 12.30 del 24 raggiunse Alessandria accolta con grandi e spontanee acclamazioni da parte degli equipaggi di tutte le unità da guerra e mercantili presenti nel porto. Lo stesso Comandante in Capo della Mediterranean Fleet salì a bordo del *Cleopatra* per congratularsi con Vian per la bella "magistrale" impresa che aveva realizzato, e in seguito alla quale fu nominato commendatore dell'Ordine dell'Impero Britannico (K.B.E.), che era un giusto e meritato riconoscimento. Cunningham, pur considerando che dopo la missione le condizioni della flotta "erano piuttosto disperate", restandogli "utilizzabili soltanto due cacciatorpediniere di squadra" (lettera al 1° Lord del Mare, amm. Dudley Pound), considerò "sempre la battaglia della Sirte del 22 marzo 1942 come una delle più brillanti azioni di guerra, se non addirittura la più brillante". E ne spiegò il motivo scrivendo:<sup>[38]</sup>

*Sembra facile: ma che una divisione di piccoli incrociatori e un pugno di cacciatorpediniere tenga a distanza una forza di unità pesanti è cosa contraria a tutti i canoni della guerra marittima. E non si commetta l'errore di pensare che gli italiani fossero inefficienti in quell'azione: i nostri cacciatorpediniere che andavano all'attacco furono accolti da violento e accurato fuoco d'artiglieria, e si dovette solo alla grazia della Provvidenza se molti di essi non furono affondati e un numero ancora*

---

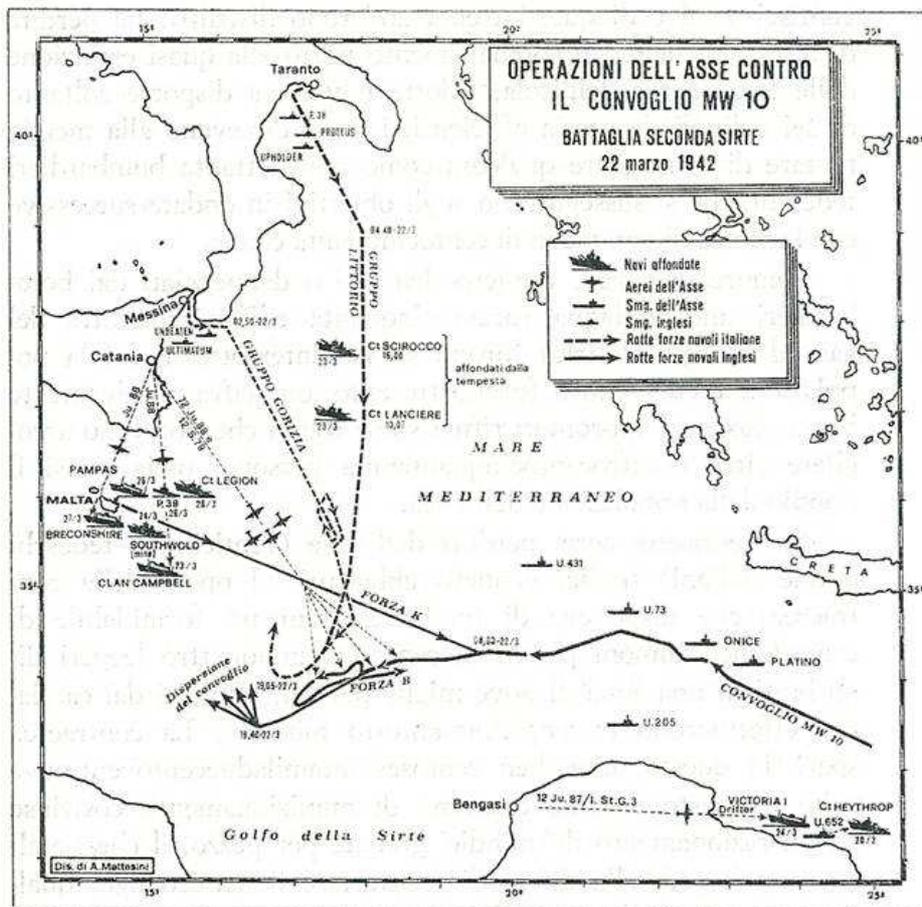
<sup>[38]</sup> Andrew Browne Cunningham, *L'odissea di un marinaio*, cit., p.350.

*maggiore gravemente danneggiato. Ma il pensiero di attraversare una cortina di fumo, per poter portare le sue unità in contatto col convoglio, sapendo che i cacciatorpediniere erano pronti per attaccarlo una volta che fosse apparso dall'altra parte della cortina, era troppo per i nervi dell'ammiraglio italiano. Per ogni ammiraglio, per quanto coraggioso, deve essere sempre un problema. In tali circostanze il vantaggio è sempre a favore dei cacciatorpediniere.*

### *Le incursioni della Luftwaffe nel porto della Valletta e l'affondamento le navi superstiti del convoglio M.W. 10*

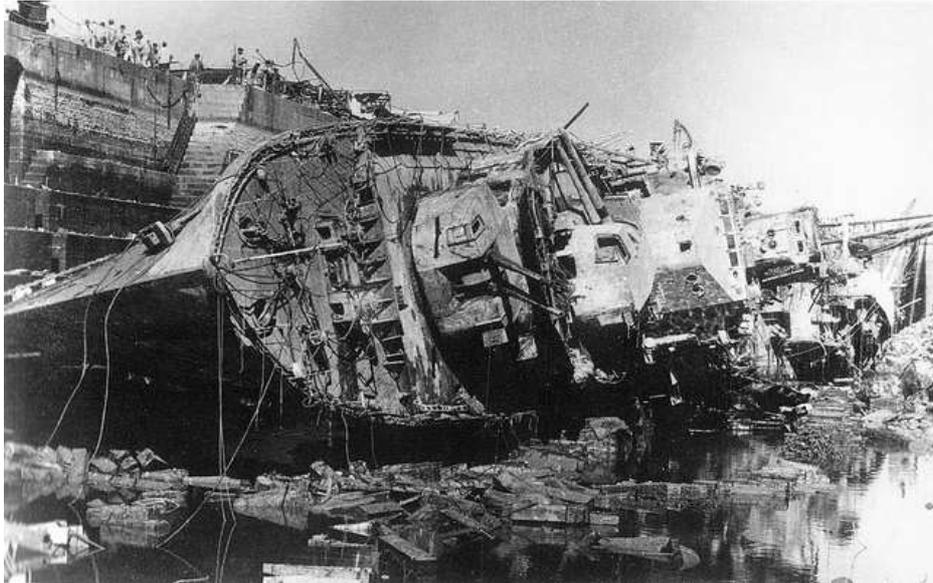
Per impedire che il nemico ultimasse lo scarico dei rifornimenti giunti a Malta coi due piroscafi del convoglio M.W. 10 e approfittando del fatto che le condizioni atmosferiche sull'isola erano migliorate, a partire dal mattino del 24 tutte le unità aeree del II Fliegerkorps ricevettero l'ordine di portare a fondo i loro attacchi. Conseguentemente durante la giornata e nei giorni successivi gli aerei da combattimento si susseguirono ad ondate contro le navi mercantili, sulle installazioni portuali della Valletta, Marsa Scirocco e Marsa Scala, e sugli aeroporti per disturbare ed annientare l'attività di volo della RAF.

La violenza estrema degli attacchi aerei tedeschi, senza alcuna collaborazione da parte dell'Aeronautica italiana della Sicilia, costrinse a far partire da Malta il maggior numero possibile di unità navali, prima che subissero altri danni, e ciò fu fatto mettendo le unità in condizioni di partire con tenaci sforzi in arsenale. Il 25 marzo partirono per rientrare ad Alessandria l'incrociatore *Carlisle* e i CT di scorta *Hurworth*, *Dulverton*, *Eridge* e *Beaufort*. Il 29 marzo salpò per Gibilterra l'incrociatore *Aurora* (che essendo danneggiato e ai lavori non aveva preso parte all'operazione M.G.1), seguito il 5 aprile dal caccia *Havock*, e l'8 dall'incrociatore *Penelope*, che per gli attacchi aerei subiti era fortemente danneggiato. Ad eccezione dell'*Havock*, che nella navigazione di trasferimento finì incagliato a Kelibia, a sud di Capo Bon, dove l'equipaggio lo distrusse prima di essere internato dai francesi, tutte le altre navi raggiunsero le loro destinazioni. L'*Aurora* e il *Penelope* furono più volte attaccati dagli S. 79 della Sardegna, ma nonostante le loro condizioni di inefficienza i due incrociatori riuscirono sempre a reagire e a schivare i siluri.



Il 26 marzo il risultato di eliminare i due piroscafi arrivati a Malta fu raggiunto coll'impiego di 126 velivoli da bombardamento. Alla Valletta furono affondati il *Pampas* e il *Talabot* (cap. Margit Johsen), colpito in pieno da due bombe; si aggiunsero la perdita del sommergibile *P 39* (TV Norman Marriott), che si trovava nel Gran Harbour, e il danneggiamento della cisterna militare *Plunleaf* e del rimorchiatore *Ancient*. Il *Penelope*, attaccato da 7 Ju 88 del 1° Gruppo del 54° Stormo Bombardamento (I./KG.54), comandato dal cap. Georg Graf von Platen, riportò notevoli danni, mentre la nave ausiliaria *Breconshire*, che trovandosi a Marsa Scirocco il giorno prima era stata attaccata senza successo dagli Ju 87 del III./St.G.3 e dai cacciabombardieri Bf. 109 della 10/JG.53, presa di mira

da 10 Ju 88 fu raggiunta in pieno da due bombe e dopo essersi incendiata si capovolse e colò a picco verso le 11.00 dell'indomani. Infine il caccia *Legion* fu colpito da 2 bombe durante l'ultima incursione e affondò a Marsa Scirocco in seguito all'esplosione di un deposito munizioni.



Il caccia *Kingston* che, colpito gravemente durante la battaglia da un proiettile da 203 mm dell'incrociatore *Trento*, fu distrutto in bacino a Malta dagli aerei tedeschi.

Complessivamente tra il 22 e il 26 marzo il II Fliegerkorps impiegò contro le sole unità navali ben 657 aerei dei quali 570 velivoli da combattimento, 52 da ricognizione e 35 per servizio di scorta ravvicinata. Complessivamente andarono perduti 8 Ju 88, 1 Ju 87 e 1 Bf. 109, e fu abbattuto un aereo da caccia nemico.

Nell'analizzare i risultati ottenuti nell'attività contro il convoglio W.S. 10, l'O.B.S. giungeva alla seguenti conclusioni:

*Il successo è da attribuire, specie negli attacchi contro La Valletta e nelle immediate vicinanze, allo sprezzo del pericolo dimostrato dagli equipaggi dei reparti da bombardamento e da caccia con bombe alari. Esso merita pieno riconoscimento. Ciò è da rilevare in modo particolare, giacché a causa delle avverse condizioni il convoglio è stato avvistato soltanto con ritardo ed era stata perduta un'intera giornata per gli attacchi che su di essi andavano effettuati a sud di Creta ed inoltre le stesse avversità meteorologiche avevano reso particolarmente difficile la ricerca degli obiettivi e gli attacchi contro di essi. Il Comando e i Reparti*

*hanno imparato molto da questo combattimento, ogni singolo attaccante ha dato di sé quanto poteva. Le perdite si sono contenute in limiti soddisfacenti e non possono paragonarsi al successo ottenuto. Il nemico, tutt'al più, è riuscito a scaricare il 50 per cento del carico di due navi.*

Quest'ultima valutazione dell'O.B.S. non era di natura ottimistica in quanto su 26.000 tonnellate di carico imbarcate in Egitto i britannici poterono utilizzarne 7.522, delle quali 1.052 sbarcate dal *Talabot* e 3.970 dal *Pampas*, a cui si aggiunsero 2.500 tonnellate recuperate in un secondo tempo sulle navi mercantili affondate, compreso il *Breconshire*, da appaltatori specializzati.



Il caccia *Havock* incagliato e in fiamme dopo che era stato sabotato dall'equipaggio fotografato da un Mas italiano della 17<sup>a</sup> Squadriglia.

La sorte toccata al convoglio M.W. 10, che era stato solo il preavviso di quanto sarebbe accaduto a Malta delle settimane successive, costrinse la Royal Navy a sgombrare l'isola di tutte le navi di superficie ad eccezione delle unità di difesa locale. Ma nel frattempo fortissime erano state le perdite e i danni. Sotto la pressione della Luftwaffe, nel corso del mese di aprile furono distrutte le navi che avevano riportato gravi danni nel corso del combattimento navale con le unità italiane, e che includevano il caccia *Havock*, autodistrutto dopo essersi incagliato a Capo Bon nel corso della navigazione di trasferimento a Gibilterra, e il *Kingston*, colpito dalle bombe irrimediabilmente in bacino. Sfuggì invece alla distruzione l'incrociatore *Penelope*, che colpito più volte dalla Luftwaffe, riuscì a

raggiungere Gibilterra in condizioni tali da essere chiamato “porcospino”, per i tanti tappi di legno inseriti sui fori sullo scafo colpito da centinaia di schegge. Era l’ultima nave della forza K che tanti danni aveva causato nell’autunno del 1941 alla Marina italiana.

### *Conclusioni*

Il 25 marzo 1942 l’amm. Riccardi si recò a Taranto per una visita alle unità del Gruppo *Littorio* rientrate dalla battaglia. Complimentatosi con l’amm. Iachino, aveva poi visitato le navi, elogiando tutto il loro personale, quindi si era recato a Messina per visitare le unità della 3<sup>a</sup> Divisione. Rientrato a Roma, il giorno 27 il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, che evidentemente, dopo aver interpellato l’amm. Iachino, aveva dei dubbi sulla condotta del combattimento, scrisse al Comandante della flotta chiedendo spiegazioni su due argomenti specifici:<sup>[39]</sup>

*In campo tattico, le due cose essenziali da mettere bene in luce sono. La necessità della rottura, o meglio sospensiva, del contatto balistico tra GORIZIA, TRENTO e due incrociatori inglesi e successivamente l'impossibilità di mettersi di sopravento al nemico per le nostre forze navali.*

Il 30 marzo Iachino rispose a Riccardi che la manovra per mettersi sopravento al nemico era “*perfettamente possibile*”, ma aggiunse di non averla fatta “*non ritenendola conveniente*”, anche perché non aveva disposto di precise “*notizie sulla posizione del nemico*”. Pertanto, per non trovarsi con “*dati probabilmente errati*” in “*una situazione imprevista e sfavorevole*”, aveva preferito mettersi “*al sicuro da ogni possibile sorpresa, sbarrando la strada al nemico verso ponente*”. Con ciò l’amm. Iachino confermava la sua carenza tattica e di iniziativa, da noi molte volte messa in risalto, in parte da addebitare al disastro di Matapan, che lo aveva reso particolarmente sospettoso e prudente. Difficilmente in un’altra Marina avrebbe mantenuto per quasi tre anni il Comando in Capo della Flotta.

Non ci convincono neppure le motivazioni esposte da Iachino a Riccardi su quale era stato il suo ragionamento e la sua condotta nell’andare

---

<sup>[39]</sup> Angelo Iachino, *Le due Sirti*, cit., p. 292.

all'attacco del convoglio britannico. Ossia, che avendo discusso col suo capo di stato maggiore *“la convenienza di assumere una rotta più a levante allo scopo di giungere alle spalle del nemico”*, di comune accordo questa eventualità era stata scartata per scarsità di informazioni sulla posizione delle navi britanniche, ed anche di quelle della 3<sup>a</sup> Divisione che non era ancora in vista. Occorreva evitare al nemico di poter *“sfuggire verso ponente”* e ciò fu presa la decisione di *“sbarrandogli la strada”*, e obbligarlo a deviare la rotta verso Sud. In tal modo Iachino ritenne di aver raggiunto due obiettivi: far *“perdere molte ore di navigazione”* al convoglio, e *“dando ai nostri aerei la possibilità di attaccarlo nuovamente l'indomani mattina prima dell'arrivo a Malta”*.

Il Comandante della flotta concluse la sua lettera affermando:

*“la manovra di aggiramento verso levante avrebbe invece rischiato di farci perdere l'incontro col nemico, se la sua posizione fosse risultata molto spostata verso ponente rispetto a quella segnalata dagli aerei; e comunque, anziché spingerlo verso Sud, lo avrebbe sospinto verso ponente, cioè proprio nella direzione desiderata. Infine la manovra di aggiramento verso levante ci avrebbe fatto perdere del tempo, non solo per la maggiore lunghezza della manovra, ma anche soprattutto perché bisognava accostare per 150° o 160°, cioè dirigere con la prora contro vento”*.

Da ciò sarebbe risultata una diminuzione della velocità del gruppo *Littorio* e quindi *“il contatto col nemico si sarebbe stabilito molto più tardi, forse troppo tardi”*. Per questo, onde avere il maggiore possibile tempo di luce a disposizione nell'avvicinarsi al nemico, Iachino aveva aumentato la velocità del Gruppo *Littorio* a 28 nodi, senza ancora avere

*“la sensazione che la visibilità sarebbe diventata tanto cattiva, ed era lecito sperare che avendo qualche ora a disposizione prima del tramonto, il tiro dei grossi calibri avrebbe portato a risultati decisivi. Per questo”* concluse *“ho poi accanitamente tenuto agganciato il nemico, serrando le distanze oltre il limite di sicurezza per il lancio dei siluri, sempre sperando di avere finalmente un colpo fortunato”*.<sup>[40]</sup>

Francamente mi sembra un arrampicarsi sugli specchi per giustificare un insieme di manovre sbagliate.

Comunque, nella sua nuova lettera di risposta a Iachino, che non accennò minimamente alla temporanea rottura del contatto degli incrociato-

---

<sup>[40]</sup> *Ibidem*, p. 293-296

ri della 3<sup>a</sup> Divisione, l'amm. Riccardi si dichiarò soddisfatto delle spiegazioni fornitegli, mentre invece nell'ambiente del Ministero della Regia Marina le critiche a Iachino e a Parona da parte di Alti Ufficiali non mancarono, con l'accusa di non essere riusciti a combinare nulla e di aver perduto, con norme di navigazione di velocità errate, due cacciatorpediniere.



Taranto, 25 marzo 1942. L'amm. Arturo Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, che ha alla sua sinistra l'amm. Angelo Iachino, si congratula con gli ufficiali delle navi che hanno partecipato alla battaglia.

Particolarmente acuto è stato il giudizio dell'amm. Romeo Bernotti, nell'anteguerra Comandante della 2<sup>a</sup> Squadra Navale:

[l'ammiraglio Parona era giunto con gli incrociatori] *“a contatto visivo col nemico abbastanza presto, così da disporre di parecchie ore di luce per prolungare il contrasto”. Il gruppo LITTORIO era a 50 miglia a nord del gruppo GORIZIA ed alla velocità di 28 nodi faceva rotta per attaccare il nemico.*

Pertanto, secondo quanto fissato da Supermarina nell'ordine generale di operazioni [v. nt. 6] la missione di Parona consisteva di impegnare il

convoglio avversario per impedire che potesse proseguire verso Malta. L'ammiraglio

*“avrebbe dunque dovuto ispirare la sua manovra al criterio di guadagnare posizione a ponente del nemico; questa forma di azione avrebbe preparato l'intervento della forza principale”.*

Invece Parona rimase a nord, imitando le manovre degli incrociatori britannici su rotte parallele, mantenendosi alle massime distanze di tiro, *“per poi accostare in direzione nord col criterio di attrarre gli incrociatori nemici verso il gruppo LITTORIO”.* Pertanto, *“per la forza navale italiana la fase iniziale dell'azione tattica era stata una perdita di tempo”.*

Quando poi arrivò l'amm. Iachino con il *Littorio*, si presentavano due possibilità:

*“1) Aggiramento da nord-est, così da passare sopravvento alla squadra nemica per dirigere contro il convoglio, la cui distruzione costituiva l'obiettivo essenziale; 2°) Combattere da sottovento, allo scopo di determinare, con l'eccesso di velocità, la rotazione della congiungente col nemico, da nord-est ad ovest, per sbarrare la rotta verso Malta. Quest'ultima fu la soluzione prescelta”.*

che però per le condizioni del mare contrario apparve la più svantaggiosa, in quanto gli spruzzi d'acqua, disturbando l'impiego dei telemetri e degli Inclinatori, misero *“in difficoltà la punteria generale delle artiglierie”.*

Quando poi, alle 18.35, l'agognata manovra da sottovento riuscì, e le navi italiane raggiunsero una posizione a ponente a circa 10.000 da quelle nemiche, era ormai il tramonto, e in quel momento si verificò il deciso e coraggioso attacco dei cacciatorpediniere britannici. *“Per evitare i siluri e per il sopravvenire dell'oscurità alle 18.47 le navi italiane accostarono in fuori, facendo rotta verso nord per allontanarsi dal nemico”*, che, in definitiva, restò padrone del campo di battaglia. Con navi mercantili rimaste incolume *“l'abile manovra di Vian aveva raggiunto lo scopo di proteggere il convoglio”.*<sup>[41]</sup>

---

<sup>[41]</sup> Romeo Bernotti, *Storia della guerra nel Mediterraneo (1940-43)*, Vito Bianco Editore, Roma – Milano – Napoli, p. 218-220.

Iachino avrebbe anche potuto tentare un attacco frontale, attraversando la cortina di fumo, ma non lo fece per i motivi tanto bene spiegati dal gen. Playfair nella monumentale opera “Mediterranean and Middle East”:

*Se le grandi navi italiane fossero penetrate al di là dello schermo di fumo esse si sarebbero private di parte del loro vantaggio in fatto di potenza d'artiglieria e si sarebbero esposte al lancio di siluri da parte delle navi britanniche che manovravano più rapidamente. L'Ammiraglio Vian era pronto a ciò, ma l'Ammiraglio Iachino non si assunse il rischio. Egli voleva sbarrare al convoglio la via di Malta e per questa ragione, fra le altre, non fu attratto dall'idea di attaccare da sopravento. In effetti la tattica italiana causò ritardo al convoglio che di conseguenza fu esposto ad ulteriori attacchi dall'aria il giorno successivo, prima di entrare in porto. Da questo punto di vista le manovre italiane ebbero successo.*

A conclusione di questo saggio, vediamo come Alberto Santoni ha commentato lo scontro navale nel suo libro *La seconda battaglia della Sirte*, sotto l'aspetto delle informazioni ricavate sulla reale efficienza del radar britannico, delle intercettazioni Ultra, e sulle manovre dell'amm. Iachino. Sul radar ha scritto:<sup>[42]</sup>

*In tutti i resoconti compilati dagli inglesi nella seconda battaglia della Sirte si sostiene che la modesta efficacia del loro tiro, così come di quello italiano, fu dovuta alle condizioni del mare e alla scarsa visibilità determinata dalle cortine di fumo. Poiché quest'ultima considerazione risulta in netto contrasto per quanto ripetutamente asserito nel libro “Le due Sirti” dell'ammiraglio Iachino e ripreso nella storia ufficiale della nostra Marina, dove si sostiene che gli inglesi potevano impunemente sparare per essere coperti dalla nebbia artificiale perché dotati di radar, crediamo opportuno soffermarci su tale argomento.*

*Di tutte le navi britanniche impegnate nello scontro soltanto gli incrociatori EURYALUS e PENELOPE erano dotati di radar di direzione tiro navale modello 284. I rimanenti incrociatori e cacciatorpediniere possedevano allora soltanto radar di scoperta o di controllo del tiro contraereo, dei modelli 280, 281, 285 e 286, oppure non ne avevano affatto. Oltre a ciò va ricordato che in quell'epoca le navi inglesi non disponevano di una centrale operativa dove potessero essere riprodotti visualmente i continui e mutevoli dati sul nemico, mentre molte antenne radar erano fisse e non ruotanti e sensibilissime ai disturbi del mare mosso.*

---

<sup>[42]</sup> Alberto Santoni, *La seconda battaglia della Sirte*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1982, p.73 sg.



Armamento contraereo della parte centrale laterale della corazzata *Littorio*, costituito da cannoni da 90 mm e mitragliere binate da 37 e 20 mm. Nel corso della missione non ebbero occasione di sparare per assoluta mancanza dell'aviazione britannica nelle giornate del 22 e 23 marzo. Tuttavia nell'ultima fase della battaglia i cannoni da 90 poterono sparare contro i cacciatorpediniere che venivano all'attacco

Sulla conoscenza britannica sulle intenzioni italiane intercettando e decrittando messaggi trasmessi con le macchine cifranti Enigma e C. 38, da parte dell'organizzazione Ultra di Bletchley Park, e diramati dalla Operational Intelligence Centre, la Sala Operativa dell'Ammiragliato britannico, Alberto ha sostenuto con convinzione:<sup>[43]</sup>

*Da quanto riferì l'Operational Intelligence Centre si può ricavare che gli inglesi decrittano sicuramente alcuni ordini operativi diretti all'ammiraglio Parona, così come vari segnali tra Roma, i comandi aeronautici e sommergibili periferici e le nostre forze navali in mare. Tuttavia le informazioni così ricavate da Londra non poterono essere pienamente utilizzate dall'ammiraglio Vian, in quanto compendiate il 23 marzo, cioè soltanto il giorno dopo la battaglia.*

---

<sup>[43]</sup> *Ibidem*, p. 75

*L'attenzione dei decrittatori di Bletchley Park si rivolse però non unicamente contro i messaggi in cifra della Marina italiana, ma anche contro le similari comunicazioni intercorrenti in quell'occasione tra i comandi e i reparti della Luftwaffe. A tale proposito possiamo dire che gli inglesi furono in grado di conoscere, pur se nuovamente per lo più in ritardo, gli ordini operativi diramati alle squadriglie del X Fliegerkorps in Grecia, del Fliegerführer Afrika in Libia e del II Fliegerkorps in Sicilia...*

*C'è da supporre comunque che, seppure il più delle volte tardive, tali informazioni sarebbero state sfruttate in ben altro modo dagli inglesi qualora la Mediterranean Fleet fosse stata in grado di schierare in quel momento una qualunque squadra da battaglia con adeguata copertura aerea.*

**Sulla tattica seguita nella battaglia dall'amm. Iachino e dall'amm. Parona, Alberto è stato, con validi motivi, piuttosto pungente:**

*La condotta della squadra di Iachino durante il penoso scontro navale fu caratterizzato – come è noto – dalla decisione di non aggirare il nemico alle spalle per non costringere le nostre navi a prendere il mare di prora con conseguente riduzione di velocità e inconvenienti nella direzione del tiro. Ciò pur potendo obbligare gli inglesi ad accostare nella stessa direzione per fronteggiare il pericolo da levante e pur avendo un validissimo motivo per compiere questa manovra ... La decisiva prova a supporto della nostra tesi è data dall'insistente preoccupazione mostrata dall'ammiraglio Vian nei confronti proprio di un aggiramento italiano sopravento, nonché dai commenti britannici, tutti assai critici nei riguardi della scelta tattica di Iachino.*

*Parona, che all'inizio dello scontro aveva il compito di stabilire un contatto preliminare con il nemico, anche senza impegnarsi, per segnalarne consistenza e movimenti ... interpretò a modo suo questa direttiva e si sganciò ben presto dagli inglesi, rendendo inattuabile la sua missione esplorativa e informativa.*