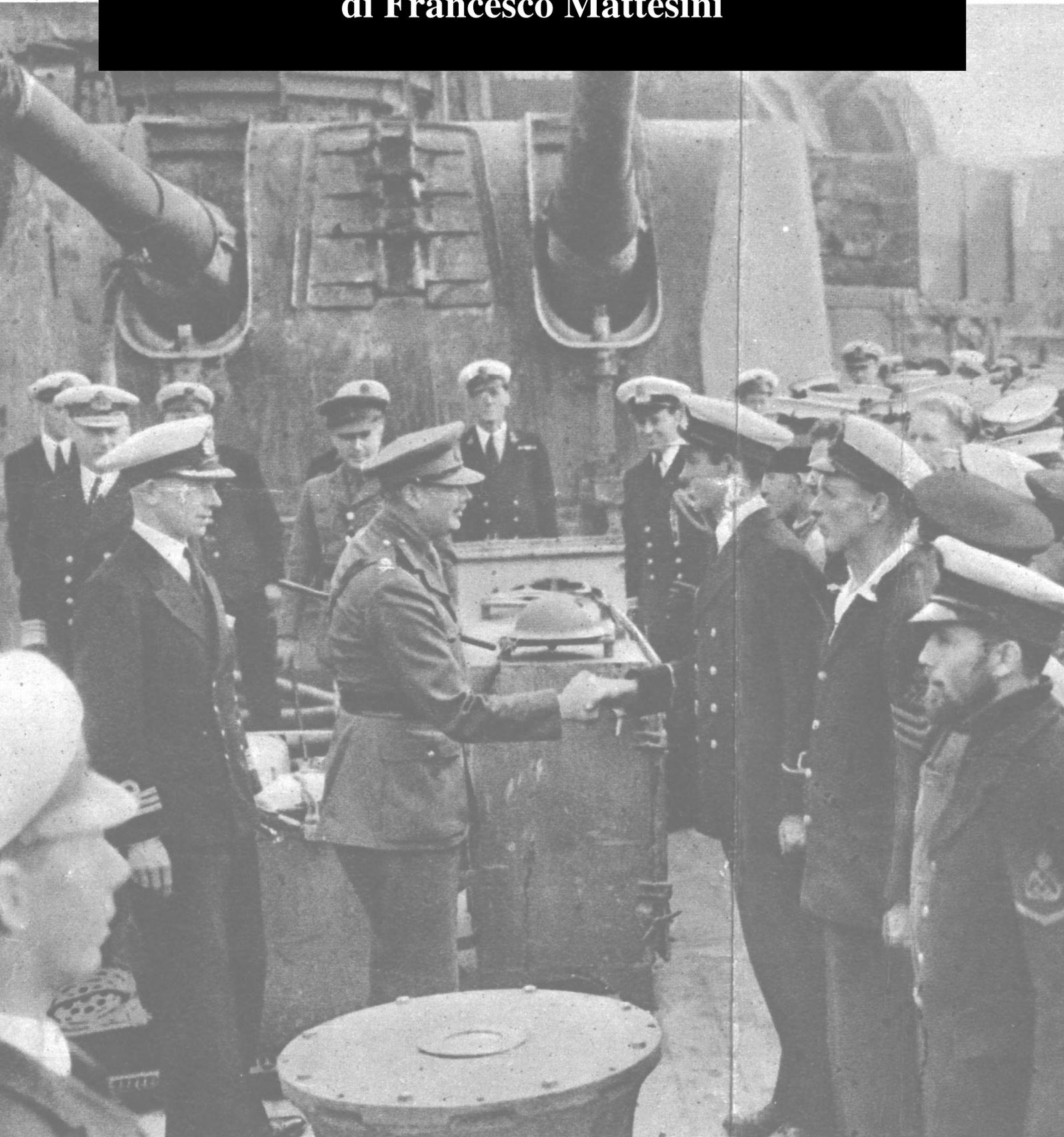


**Il disastro del 9 novembre 1941
La 3a Divisione Navale
e la fine del Convoglio «Duisburg»**

di Francesco Mattesini



IL DISASTRO DEL CONVOGLIO «DUISBURG» 9 NOVEMBRE 1941

di Francesco Mattesini¹

4.000 ton. di gasolio, di difficilissimo reintegro, in caso di perdita, il cui rifornimento in A.S. è, in questo momento, urgentissimo per esaurimento quasi totale delle scorte

Il rafforzamento dell'Isola di Malta tra il Giugno e l'Ottobre 1941

Dal giugno 1941 la maggiore preoccupazione per i Comandi italiani e tedeschi fu rappresentata, a livello strategico - operativo, dal rafforzamento delle basi britanniche a Malta deciso da Churchill con direttiva del 14 aprile per interrompere i rifornimenti dell'Asse in Libia, e intensificato dopo il ritiro dalla Sicilia del X Fliegerkorps tedesco, verificatosi nell'ultima decade di maggio.²

Inviato in Italia in gennaio per riprendere il controllo del Mediterraneo centrale perduto dagli italiani, dopo la conquista della Grecia e di Creta il X FK era stato rischierato in Grecia, per operare nel Mediterraneo Orientale e in particolare, per battere la base della Mediterranean Fleet ad Alessandria, per insidiare con mine magnetiche il Canale di Suez e per colpire i principali obiettivi nemici in Egitto e Medio Oriente.³

Il ritiro del X FK dalla Sicilia e il progressivo rafforzamento di Malta portarono ad un notevole incremento dell'attività bellica britannica contro i convogli dell'Asse diretti in Libia, che si concretò con attacchi di aerei e di sommergibili di base sull'isola, senza che da parte italiana, per la debolezza qualitativa dell'Aeronautica della Sicilia e per la insufficiente capacità antisommergibile delle scorte navali italiane, fosse stato possibile reagire adeguatamente.

Occorre poi dire che la minaccia britannica era suffragata da un efficientissimo servizio d'informazione, svolto stupendamente dall'attività della ricognizione aerea esercitata sui porti e sulle rotte di traffico italiane e, in particolare, attraverso le precise notizie fornite dall'organizzazione crittografica Ultra, la cui sede era ubicata a Bletchley Park, vicino a Londra.⁴

¹ Tutte le foto provengono dall'Archivio dell'Autore.

² Winston Churchill, *La Seconda Guerra Mondiale*, vol. 3°, Mondadori, Milano 1966, p. 1209 - 1212.

³ Per l'attività aerea tedesca vedi Francesco Mattesini, *L'attività aerea italo-tedesca nel Mediterraneo - Il contributo del "X Fliegerkorps"*, Ufficio Storico Aeronautica (da ora in poi U.S.A.), Roma 1995.

⁴ Soltanto nell'anno 1974 gli italiani e i tedeschi sono venuti a conoscenza di quello che era stato, con l'organizzazione crittografica Ultra, uno strumento d'informazioni gelosamente tenuto segreto (Frederick W. Winterbotham, *Ultra Secret*). La storiografia britannica aveva giustificato i successi conseguiti in guerra, sfruttando quella fonte inesauribile di decrittazioni, ed affermando che tutto dipendeva dall'efficienza di un servizio d'informazioni, tanto bene organizzato, che nessun convoglio italiano usciva dai porti senza che i Comandi britannici ne fossero informati. Se poi si trattava di accertare movimenti navali e velivoli da ricognizione erano tempestivamente inviati sui porti e lungo le rotte, per effettuare gli avvistamenti a vista e fotografici, in modo da fornire le conferme dei preparativi del carico o la presenza delle navi italiane in mare. Da ciò derivava la necessità di realizzare i bombardamenti dei porti, o di organizzare attacchi aeronavali contro i convogli. Malta, al centro del Mediterraneo e sulla rotta dei convogli che dovevano raggiungere dall'Italia Tripoli e Bengasi, era la base ideale per realizzarli. Una politica militare giudiziosa e lungimirante da parte dei responsabili italiani, avrebbe dovuto provvedere a eliminare fin dall'inizio della guerra quel pericoloso bubbone. Ma nulla fu fatto, e quando si tentò di preparare la conquista dell'isola nella primavera-estate del 1942 (Ope-

Nel contempo il numero dei sommergibili britannici del nuovo micidiale tipo “P” stazionanti nella base maltese di La Valletta era aumentato gradualmente, fino a raggiungere le 10 unità subacquee, ed un forte incremento continuò a verificarsi anche nel potenziale aereo concentrato sugli aeroporti dell’isola, che raggiunse il numero di 150 velivoli, dei quali 30 bombardieri Wellington e Blenheim, 12 aerosiluranti Albacore e Swordfish, 10 ricognitori Maryland, ed un centinaio di caccia Hurricane. Inoltre, per aumentare le possibilità di azione dei reparti offensivi contro i convogli dell’Asse, svolte da bombardieri Blenheim della RAF e da aerosiluranti Swordfish della Fleet Air Arms (FAA) erano stati assegnati a Malta tre ricognitori Wellington del 211th Squadron del Coastal Command (Comando Costiero), equipaggiati con un radar a lunga portata di scoperta navale tipo ASV, capace di percepire un bersaglio alla distanza di 60 miglia.

Ne conseguì che i tre Wellington contribuirono fortemente ad aumentare le possibilità offensive notturne degli Swordfish dell’830th Sqn dell’Aviazione Navale, che già erano in possesso di un radar di minore portata, utilissimo per localizzare i bersagli in fase di attacco. Poiché le azioni contro il traffico navale italo-tedesco erano costantemente guidate dall’organizzazione crittografica Ultra, ormai in grado di interpretare rapidamente e correttamente tutto lo svolgimento del traffico radio della R. Marina trasmesso con le macchine cifranti Enigma (tedesca) e Hagelin C.38 (svedese), i britannici continuarono a conseguire grossi successi.

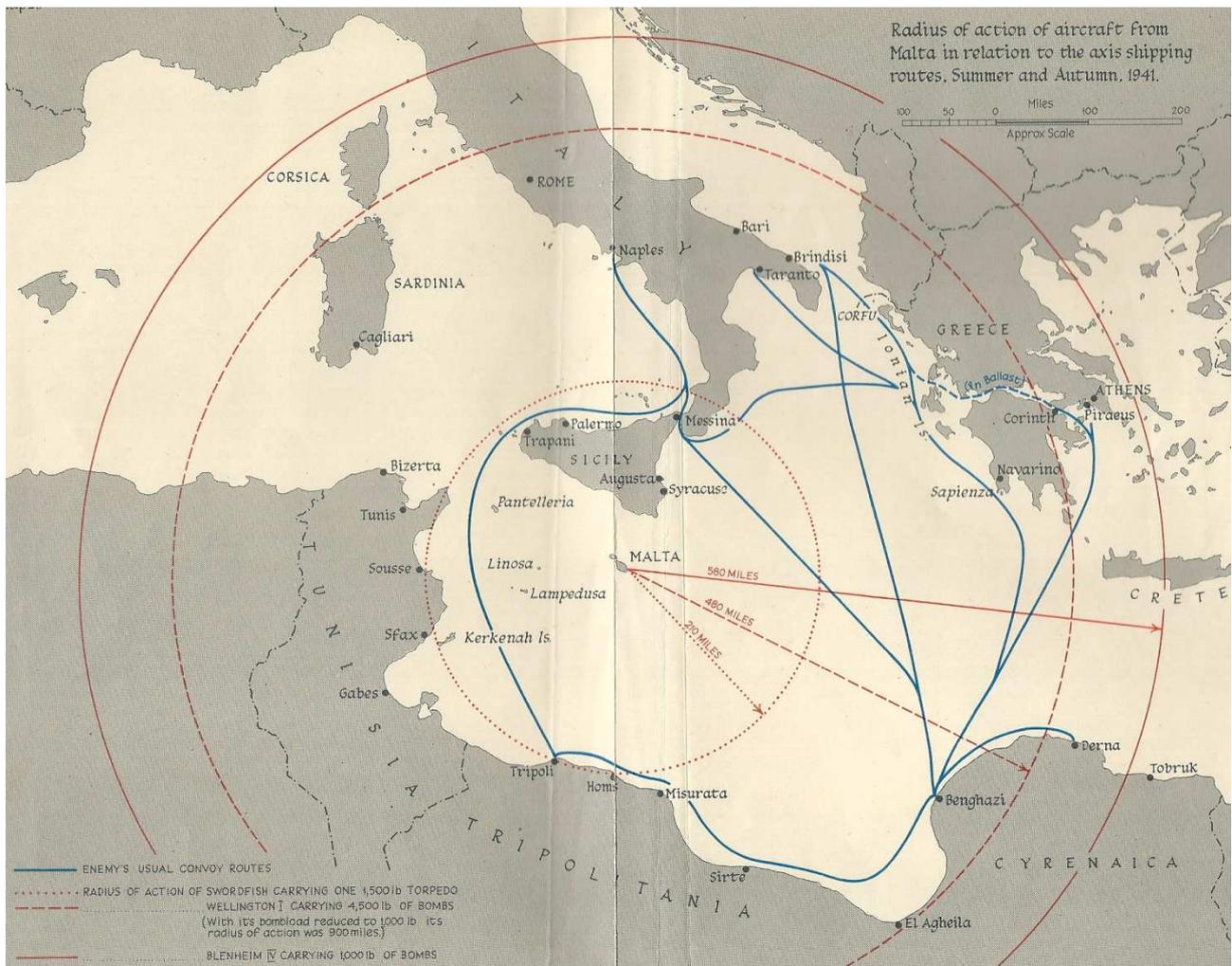


Hurricane tipo II del 185° Sqn ad Hal Far nel 1941. Nell’autunno 1941 questo tipo di caccia equipaggiava 4 Sqns RAF (126°, 185°, 249° e 261°) dislocati nei tre aeroporti di Malta, ciascuno su tre squadriglie (Flight), come i gruppi da caccia italiani. Armato di mitragliere e cannoncini da 20 mm, l’Hurricane si dimostrò un formidabile antagonista del più moderno e veloce caccia italiano Mc. 202, che equipaggiava in Sicilia il 9° Gruppo del 4° Stormo. Al centro della foto è il velivolo del comandante del reparto, maggiore P.W.O. Mound, caduto il 1° ottobre per abbattimento a N-E di Malta da parte dei Mc. 202.

Di essi il maggiore risultato in assoluto fu ottenuto dal sommergibile *Upholder* (TV Malcolm David Wanklyn), che il 18 settembre affondò nelle acque prossime al porto di Tripoli i due grandi transatlantici *Oceania* e *Neptunia*. E ciò era avvenuto dopo che il letale sommergibile con il suo abile comandante avevano affondato il transatlantico *Conte Rosso*, il 24 maggio a sud di Siracusa.⁵

razione C 3), le difficoltà apparvero quasi insormontabili, anche perché le aviazioni dell’Asse, essendo state costrette ad appoggiare l’offensiva del generale Rommel in Cirenaica, non riuscirono a conseguire la supremazia aerea. Il successo di Rommel, che dopo la conquista di Tobruk (20 giugno) fu autorizzato da Hitler ad avanzare in Egitto, a scapito della C 3 che doveva effettuarsi nell’estate, costrinse il Comando Supremo a rimandare l’operazione, poi definitivamente, per la necessità di trasferire in Africa parte dei mezzi navali italiani e tedeschi (motoszattere) e le truppe paracadutiste.

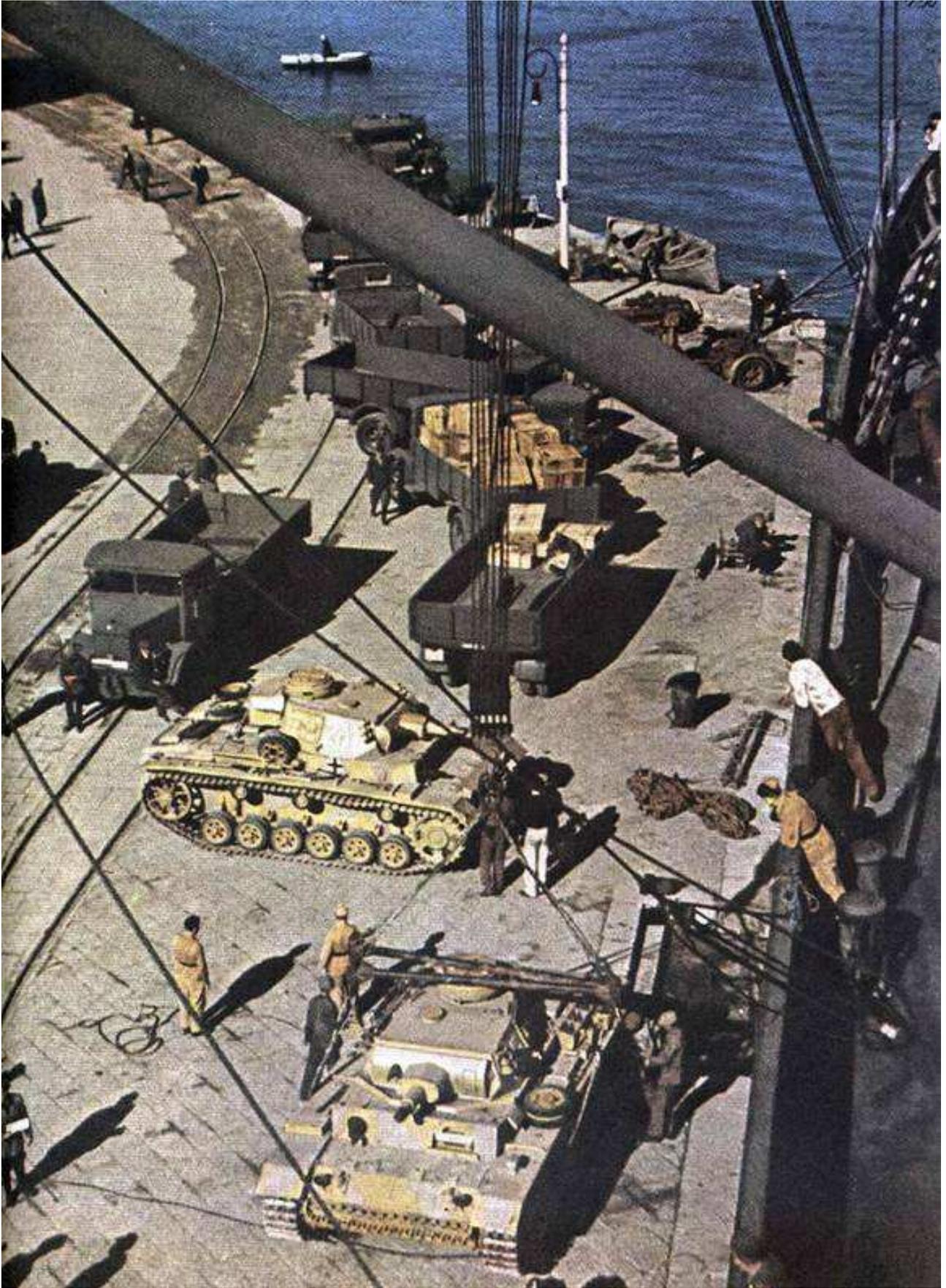
⁵ Nel suo libro memorialistico “*Briefed to attack*” (Ordine di attacco) l’allora comandante della R.A.F. di Malta, vice maresciallo dell’aria Hugh Lloyd, ha scritto: “*noi sapevamo quanto naviglio partiva dall’Europa e quanto arrivava a Tripoli o a Bengasi: i nostri calcoli erano formulati su queste notizie*”.



Raggio d'azione degli aerei di Malta in relazione alle rotte delle navi dell'Asse nell'estate e autunno 1941.

Di fronte all'allarmante e critica situazione venuta a crearsi sulle rotte dei rifornimenti diretti in Libia, il generale Erwin Rommel, comandante dell'Africa Korps e dell'Armata corazzata italo tedesca, che aveva le sue truppe attestate intorno all'assediate piazzaforte britannica di Tobruk e al confine della Cirenaica con l'Egitto, si rivolse a Berlino, sollecitando che venissero inviati nel Mediterraneo sommergibili tedeschi, assieme a rinforzi di aerei da trasferire sugli aeroporti italiani per riprendere il controllo del Mediterraneo centrale.

Benché le richieste di Rommel avessero generato forti perplessità nel Comando della Kriegsmarine, che non voleva privarsi dei sommergibili impegnati in Atlantico contro il traffico nemico destinato a rifornire la Gran Bretagna, Hitler concesse che, a partire dalla fine di settembre, sei U-boote del tipo medio, costituenti il gruppo Goeben (*U 75, U 79, U 97, U 331, U 471, U 559*), si trasferissero nel Mediterraneo orientale, sotto il comando della 23^a Flottiglia, per operare, dalla base di Salamina (in Grecia), sulle rotte britanniche tra Alessandria e Tobruk.



Carri armati dell'Afrika Korps mentre vengono imbarcati in un porto italiano su una nave da trasporto diretta in Libia.

Il Führer non ritenne invece di dovere allora aderire a far affluire in Italia rinforzi di aviazione, perché gran parte dei reparti della Luftwaffe si trovavano impiegati ad oltranza nell'appoggiare l'offensiva dell'Esercito tedesco sul fronte russo.⁶

Da parte italiana, nel corso di una riunione tenutasi il 21 agosto nella sede del Comando Supremo, presenti i Sottocapi di Stato Maggiore delle Forze Armate, per esaminare la situazione del traffico con l'Africa Settentrionale e concertare le modalità da adottare per renderlo il più possibile sicuro, l'Amm. Luigi Sansonetti disse chiaramente che tra le misure da prendere la più incisiva era quella di “*aumentare i mezzi aerei per battere Malta*” per poi arrivare ad “*eliminare radicalmente Malta*”.⁷



L'Amm. Luigi Sansonetti, Sottocapo di S. M. della R. Marina, qui ripreso mentre comandava la 7^a Divisione Navale. Alla sua destra il CV Federico Martinengo comandante dell'incrociatore *Muzio Attendolo*.

L'argomento tornò di urgente attualità all'inizio dell'autunno. Il 29 settembre il Sottosegretario di Stato e Capo di S. M. della R. Aeronautica, generale Francesco Pricolo, portò a conoscenza del generale Ugo Cavallero, Capo di S. M. Generale, le direttive “*Attacchi su Malta*”, diramate quello stesso giorno da Superaereo, al Comando dell'Aeronautica Sicilia, con foglio 1B/17001.

Il documento disponeva di cessare le azioni saltuarie di disturbo, adottate nell'intento di risparmiare il più possibile il materiale di volo, tornando all'impiego operativo di “*massa*”, indubbiamente la forma di attacco aereo più efficace contro velivoli parcheggiati al suolo, unità navali ancorate nei porti, infrastrutture e impianti aviatori e portuali. Pertanto occorre che ogni sforzo dei velivoli offensivi fosse rivolto “*ad ottenere, in maniera quanto più estesa e durevole, la neutralizzazione delle basi aeree e navali di Malta*”; ciò anche perché le azioni contro unità navali e convogli nemici si svolgevano allora “*soltanto*” con “*carattere occasionale*”, essendo condizio-

⁶ Alberto Santoni e Francesco Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra del Mediterraneo (1940 - 1945)*, prima edizione dell'Ateneo & Bizzarri, Roma 1980, seconda edizione Storia Militare, Parma, 2005.

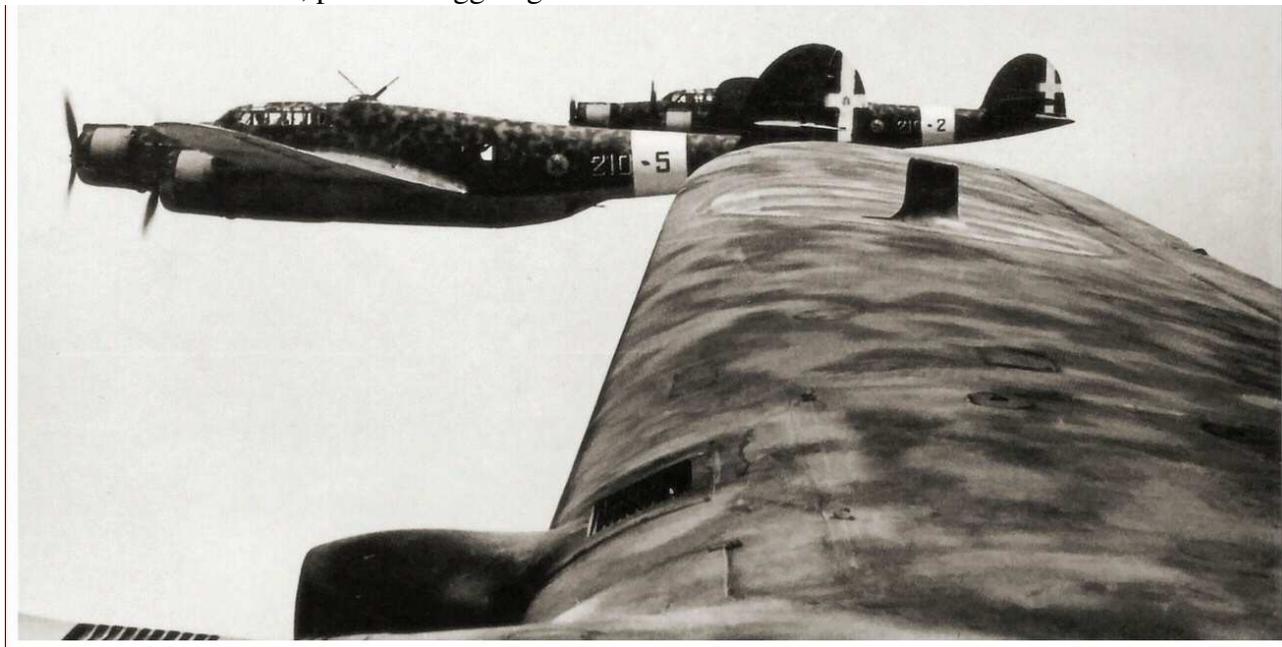
⁷ Archivio Ufficio Storico Esercito (da ora in poi AUSE), I.4, b. 12.

nate agli sporadici movimenti delle flotte nemiche che muovevano dalle estremità del Mediterraneo verso il bacino centrale quasi esclusivamente per rifornire Malta con navi da carico e per rinforzarne il potenziale aereo con velivoli decollati da navi portaerei di base a Gibilterra. Il generale Pricolo affermava, con grande ottimismo, di ritenere sufficienti le unità aeree presenti in Sicilia per neutralizzare l'attività nemica. Egli specificò che avrebbe provveduto, nei limiti del possibile ad assicurare l'efficienza dei reparti in linea che pertanto, dovevano *“assumere, e mantenere nel tempo, quel ritmo di intensitàrichiesta dall'importanza dell'obiettivo”*, impiegando in ogni azione *“un numero di velivoli sufficienti ad assicurare un risultato apprezzabile”*.

Specificando che le azioni dovevano, di preferenza, svolgersi di notte, salvo ad impiegare i veloci bombardieri Cant. Z. 1007 bis di giorno quando vi fosse stata sufficiente disponibilità di caccia per la loro scorta, il Capo di S. M. della R. Aeronautica richiamò l'attenzione sulla necessità di battere determinati obiettivi maltesi con gli stessi equipaggi, in modo da ottenere una *“specie di specializzazione”*. Quindi specificò che per conseguire un buon risultato occorreva che i reparti aerei della Sicilia dovessero essere impiegati come segue:

- 10° Stormo Bombardieri S. 79: ricognizione sul mare e scorta antisiluranti ai convogli;
- 9° e 43° Stormo Bombardieri Cant. Z. 1007 bis: attacco contro le basi aeree maltesi.
- 101° Gruppo Tuffatori Ju. 87: attacchi contro la base navale di La Valletta e contro navi all'ancora soltanto nelle notti lunari.

Oltre ad azioni di disturbo, di volta in volta ordinate da Superaereo ed attuate dal Comando Aeronautica della Sicilia con un limitato numero di velivoli, dovevano essere effettuati mitragliamenti a bassa quota con gli aerei da caccia di tipo antiquato, Cr. 42 e Mc. 200, sostenuti dai nuovi Mc. 202 del 4° Stormo che, grazie al loro motore Daimler-Benz DB 601 tedesco, erano intercettori di caratteristiche nettamente superiori ai corrispondenti velivoli britannici operanti in quel periodo nel Mediterraneo, potendo raggiungere in volo orizzontale la velocità di 600 km/h.⁸



Velivoli da bombardamento Cant. Z. 1007 bis “Alcione” che l’Aeronautica della Sicilia impiegava nei bombardamenti diurni e notturni contro gli obiettivi di Malta.

Il generale Cavallero, sostenendo che quanto disposto da Pricolo corrispondeva alle direttive sulle quali egli insisteva da tempo, richiese a Superaereo di conoscere il programma delle azioni aeree da svolgere contro Malta, che ebbero inizio nella prima decade di ottobre, con i risultati però del

⁸ AUSE, I-4, b. 15; Francesco Mattesini e Mario Cermelli, *Le direttive tedesco-operative di Superaereo*, S. M. Aeronautica Ufficio Storico (da ora in poi SMAUS), Volume. Primo - II Tomo, p. 869 - 872.

tutto insoddisfacenti.⁹ Lo stesso Pricolo, scrivendo il 18 ottobre al Comando Supremo sull'argomento "*Convogli per la Libia*" (foglio n. 1B/17948), sostenne che nonostante fossero stati attuati provvedimenti per potenziare l'Aeronautica della Sicilia, inviando sull'isola anche uno stormo di bombardieri Cant. Z. 1007 bis, in nessun caso si poteva contare di ottenere "*la neutralizzazione assoluta di Malta*"; né d'altronde, aggiunse, si poteva "*impedire che una qualsiasi attività aerea*", nei riguardi del territorio nazionale, potesse "*partire a nostro danno dalle sue basi*", specialmente di notte per l'impossibilità di effettuare una efficiente forma preventiva di interdizione con i velivoli da caccia.¹⁰



Aeroporto di Ciampino, 30 ottobre 1941. I generali Ugo Cavallero e Francesco Pricolo (3° e 4° da destra), rispettivamente Capo di S. M. Generale e Sottosegretario di Stato e Capo di S. M. della R. Aeronautica, ispezionano i nuovi velivoli Mc. 202 del 17° Gruppo del 1° Stormo Caccia in partenza per la Libia. Sull'attenti, alla destra di Cavallero, il comandante del 17° gruppo ten. Col. Bruno Brambilla. Da sinistra sono i generali Erardo Ilari (Comandante della 3^a Squadra Aerea), Giuseppe Santoro (Sottocapo di S. M. dell'Aeronautica) e Ruggero Bonomi (dello S. M. Aeronautica).

Le previsioni di Pricolo divennero realtà nella notte sul 18 ottobre, quando in seguito a precise informazioni crittografiche Ultra, che denunciarono la presenza in mare di un convoglio italiano di sei piroscafi, scortato da quattro CT, partito da Napoli e diretto a Tripoli, decollarono indisturbati da Malta cinque biplani Swordfish dell'830° Squadrone dell'Aviazione Navale.

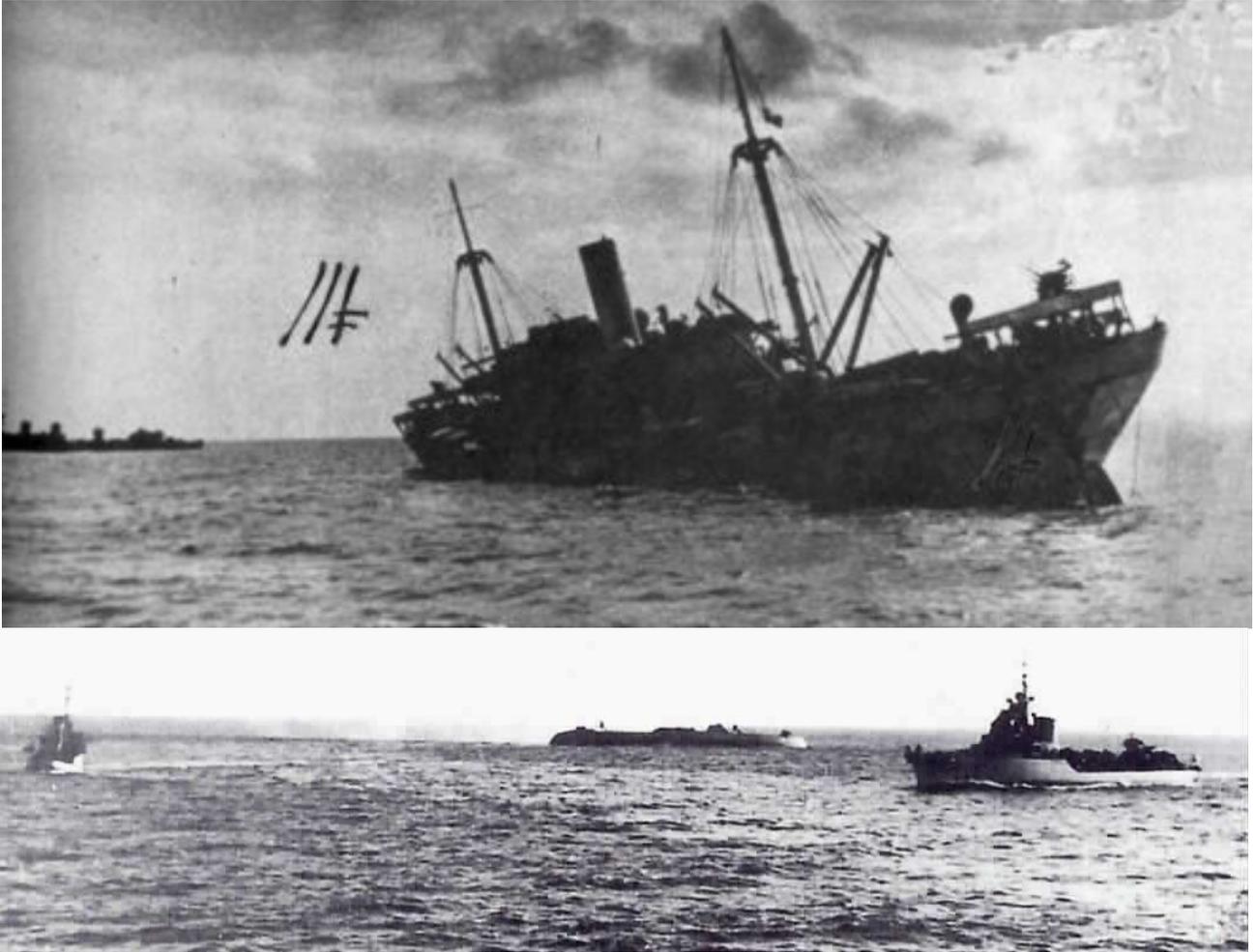
I velivoli britannici, che erano guidati dal tenente di vascello Aidan F. Wigram, seguendo le informazioni trasmesse da un ricognitore Wellington del 211° Squadrone della RAF fornito di radar, arrivarono sul convoglio quando questi era già stato attaccato dal sommergibile *Ursula* (TV Arthur Richard Hezelet), il quale, partito da Malta per operare presso lo Stretto di Messina, era stato prontamente dirottato nella zona di Lampedusa. L'azione dell'*Ursula* determinò il siluramento, del piroscafo *Beppe*, che però, nonostante i gravi danni riportati, riuscì a raggiungere il porto di Tripoli.¹¹ Gli aerosiluranti, che attaccarono alla luce dei bengala sganciati dal Welling-

⁹ *Ibidem.*

¹⁰ Francesco Mattesini, *Corrispondenza e Direttive Tecnico-Operative di Supermarina*, Ufficio Storico della Marina Militare (da ora in poi USMM), Vol. Secondo, II Tomo, p. 1036-sg.

¹¹ Kenneth Poolman, *Night Strike from Malta. 830° Squadron RN and Rommel's Convoy*, Londra – Sydney, Janes Publishing Company, 1980, p. 177 sg.

ton del 211° Squadrone, colpirono invece il piroscafo *Caterina*, di 4.768 tsl, determinandone l'affondamento che si verificò nel pomeriggio del 19 a 80 miglia a sud-est di Lampedusa.¹²



L'affondamento del piroscafo *Caterina* con un carico di 2.163 tonnellate di materiali e 158 automezzi tedeschi. Fu silurato mentre era in convoglio alle 22.30 del 18 ottobre 1941 dagli Swordfish dell'830° Sqn della FAA decollati da Malta.

In seguito a questi spiacevoli avvenimenti, che confermavano la pericolosità dei sommergibili e degli aerei britannici nei loro attacchi notturni, quello stesso giorno 19 ottobre il generale Cavallero convocò i Sottocapi di S. M. delle tre Forze Armate, ai quali riferì che nell'opera di protezione notturna del convoglio *Caterina* non era stato applicato il “*principio della massa*” preventivamente richiesto da Supermarina contro gli aeroporti maltesi. Infatti, le incursioni dell'Aeronautica della Sicilia, che avrebbero dovuto prolungarsi tutta la notte, si verificarono soltanto poco prima dell'alba, e quindi ben oltre l'ora del decollo dei velivoli britannici che avevano attaccato il convoglio *Caterina* subito dopo la mezzanotte. Successivamente il Capo di S. M. Generale descrisse in una sua annotazione dattiloscritta la situazione seguita al suo intervento, scrivendo.¹³

Gli ufficiali convenuti alla riunione avevano ritenuto di poter tendere alla unità d'azione suggerendo di sottoporre ad un unico comando tutto quanto concerne protezione diretta e indiretta dei convogli. Ma dopo maturo esame si era ravvisato che questo espediente molto difficile da realizzare, non avrebbe dato alcun miglioramento essenziale.

L'unità d'azione era pertanto da ricercarsi mediante direttive che evitassero in modo assoluto la scucitura verificatasi il 19 ottobre e assicurassero l'azione protettiva più intensa soprattutto nei momenti più pericolosi per i convogli.

¹² Christopher Shores - Brian Cull - Nicola Malizia, *Malta: The Hurricane Years 1940 - 41*, Grubb Street, Londra 1987, p 313.

¹³ AUSE, *Azione a massa e unità d'azione per la protezione dei convogli*, I.4, b. 15.



Velivolo Swordfish della FAA con il siluro. Nonostante fossero vecchi, sgraziati e molto lenti, negli attacchi notturni contro convogli e formazioni navali italiane erano temibilissimi tanto che ottennero durante la guerra, anche nei porti, uno straordinario numero di successi. In particolare gli Swordfish forniti di radar, che precedevano gli aerosiluranti, si resero utilissimi nel fornire loro un forte contributo nella scoperta dell'obiettivo, trasmettendo tutti gli elementi indispensabili per portarsi all'attacco nel modo più redditizio, e agendo come velivoli illuminatori con i loro bengala.

Sulla base di quanto era stato discusso nella riunione, quello stesso 19 ottobre il generale Cavallero diramò a Superaereo e a Supermarina il messaggio n. 40394, in cui si invitavano i due organi operativi a studiare i provvedimenti più efficaci per migliorare la difesa del traffico con l'Africa Settentrionale, specificando:¹⁴

Est assolutamente necessario migliorare difesa traffico A.S.I. contro attacchi aerei et sommergibili che si vanno facendo sempre più gravi. Supermarina e Superaereo studino possibilità di intensificare reazione ciascuno nel proprio campo oltre le scorte dirette di propria competenza. Particolarmente Supermarina per quanto riguarda caccia preventiva sommergibili nella zona di transito obbligato e di atterraggio et Superaereo per quanto riguarda azione su Malta, il tutto in relazione partenza convogli.

Azioni aeree su Malta devono tendere ad impedire attività aerea nemica durante navigazione convoglio perciò devono essere effettuate soprattutto nel periodo in cui convoglio si trova in zona pericolosa, però con carattere di grande intensità e di durata.

Supermarina e Superaereo riferiscano su predisposizioni prese.

Generale Cavallero

Alla direttiva di Cavallero, che assegnava alla R. Aeronautica l'incarico più delicato e difficile, quello di tenere Malta sotto continua pressione, il generale Pricolo rispose il 23 ottobre con lettera Superaereo n. 1B/13195, ribadendo che stava "facendo tutto quanto era in suo potere per la protezione diretta ed indiretta ai convogli in navigazione per l'A.S.I.", impiegando la quasi totalità delle forze aeree dislocate in Sicilia, per compiti di scorta alle navi, di interdizione e di offesa contro gli obiettivi maltesi. A quest'ultimo riguardo egli espose il suo "fermo convincimento" che le azioni a massa, effettuate saltuariamente" fossero "più redditizie di azioni di disturbo ripetute di frequenza"; motivo per il quale, anche in relazione al minor rischio che una simile forma di attività comportava, non vi erano da parte della R. Aeronautica nuove disposizioni da prendere, in relazione all'impossibilità di potenziare maggiormente l'Aeronautica della Sicilia.¹⁵

Questa lettera, dal contenuto alquanto duro, compilata in un momento in cui le relazioni fra Pricolo e Cavallero stavano raggiungendo il punto di rottura, generò il risentimento del Capo di S. M. Generale, che continuava a spingere affinché contro gli aeroporti di Malta fosse applicato il concet-

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ Francesco Mattesini, *Corrispondenza e Direttive Tecnico-Operative di Supermarina*, USMM), vol. Secondo, II Tomo, cit., p. 1098 sg.

to della “azione aerea a massa” da svolgere “nei momenti più appropriati, in connessione coi movimenti dei convogli”; connessione che egli riteneva non fosse “stata prima sistematicamente ricercata”, Pertanto il 27 ottobre nel corso di una riunione tenuta nel suo ufficio, egli contestò apertamente il punto di vista del Sottosegretario di Stato e Capo di S. M. della R. Aeronautica, facendo rilevare al generale Pricolo “di non aver compreso quale relazione potesse correre fra il contenuto della sua lettera” e “le direttive da lui stesso emanate”.¹⁶



Autunno 1941. Il generale Cavallero visita un reparto di nuovi caccia Mc. 202. Nella terza decade di ottobre Cavallero ebbe una dura polemica con il generale Pricolo, in merito alle azioni offensive contro le basi aeronavali di Malta, ritenute insufficienti durante i movimenti dei convogli diretti in Libia.

Il generale Pricolo, messo alle strette, si giustificò sostenendo di avere male compreso (sic) le richieste di impiego “a massa su Malta”, che egli aveva interpretato come una necessità di risparmiare il materiale di volo con interventi prolungati nel tempo. Era pertanto convinto che occorresse effettuare soltanto semplici azioni di disturbo, contro gli aeroporti, nelle notti in cui i convogli diretti in Africa Settentrionale si trovavano in mare.

Avendo Cavallero fatto presente a Pricolo “l’errore della sua interpretazione”, rilegendogli l’ultimo capoverso delle direttive che aveva emanato il 19 ottobre, in cui si affermava che l’attività aerea contro le basi aeree di Malta dovesse svolgersi “con carattere di grande intensità e durata” soltanto nei periodi in cui i convogli si trovavano “in zona pericolosa”, il Capo di S. M. dell’Aeronautica dichiarandosi “pienamente convinto” da quella tesi, accettò di ritirare la sua lettera del 23 ottobre, sostituendola con altra di pari numero e data, in cui, senza entrare in dettagli, affermava schematicamente:¹⁷

¹⁶ AUSE, I. 4 busta 15.

¹⁷ *Ibidem.* Francesco Mattesini, *Corrispondenza e Direttive Tecnico-Operative di Supermarina*, USMM, vol. Secondo, II Tomo, p. 1099.



Il Sottosegretario e Capo di S. M. della R. Aeronautica, generale Francesco Pricolo (secondo da sinistra), in visita a un aeroporto italiano discute con alti ufficiali sorseggiando il caffè.

In ottemperanza alle direttive contenute nel telegramma in data 19 ottobre u.s. – che in sostanza confermano quelle già approvate da codesto Comando Supremo con foglio 50679 del 5 ottobre u.s. – assicuro che l'Aeronautica impegna ogni suo mezzo disponibile per la protezione dei convogli e per il controllo di Malta e che, nell'avvenire, sarà meglio organizzata la massa delle azioni aeree contro i campi di aviazione nemici specialmente nelle notti in cui si effettuano i convogli, dando naturalmente la precedenza alla protezione dei convogli per il Sud.

Subordinatamente a tali esigenze, che si debbono considerare preminenti, l'Aeronautica svolgerà azioni offensive sulla base navale di La Valletta e su quelle unità navali in special modo su quelle militari, che dovessero essere avviate a Malta o nelle acque dell'isola.

Inoltre, sulle basi aeree, per la distruzione e per la neutralizzazione delle unità ivi dislocate, saranno condotte azioni a bassa quota, di mitragliamento e di spezzonamento, la cui efficacia sarà prossimamente aumentata con l'impiego di nuove bombe dirompenti ed incendiarie in corso di approntamento.

IL CAPO DI S. M.

F/to Pricolo

Rispetto alla precedente lettera, la nuova era dal punto di vista degli obiettivi navali più conforme alle esigenze di una nuova situazione strategica che si stava verificando in quei giorni in seguito all'arrivo a La Valletta di quattro unità da guerra britanniche; presenza che a Roma fu esattamente interpretata come un intendimento del nemico di mantenere dislocata a Malta una forza navale di superficie, in grado di insidiare i convogli per la Libia, in un momento delicatissimo in cui si intuiva, da vari sintomi, che l' 8^a Armata britannica si preparava a prevenire l'attacco dell'Asse contro Tobruk, con una grande offensiva terrestre in Cirenaica.

Ma vediamo ora come si realizzarono gli intendimenti navali, pianificati a Londra.

L'invio della Forza K alla Valletta

Nonostante fossero apparsi incoraggianti i crescenti successi conseguiti durante l'estate e l'inizio dell'autunno del 1941 dai sommergibili e dagli aerei di Malta per interrompere le comunicazioni marittime dell'Asse con i porti dell'Africa Settentrionale, i comandi britannici non apparivano ancora soddisfatti, perché ritenevano, giustamente, che le perdite inflitte al nemico, per quanto elevate, non avrebbero potuto impedire al generale Rommel di riprendere l'iniziativa. Essi temevano che il Comandante dell'Afrika Korps potesse attaccare Tobruk, prima che i piani predisposti per l'operazione "Crusader", il cui obiettivo primario doveva tendere proprio a spezzare il blocco di Tobruk e poi alla riconquista della Cirenaica, potessero entrare in attuazione.

Poiché appariva evidente che il "successo" dell'operazione "Crusader", che avrebbe dovuto iniziare alla metà di novembre, "poteva dipendere, in notevole misura, dal mantenimento di un blocco virtuale della linea costiera del Nord Africa tenuta dal nemico", fin dal luglio era stata sollevata più di una volta l'idea di inviare a Malta una piccola ma molto efficiente forza d'attacco di superficie, costituita da incrociatori e CT, per rinforzare sommergibili e aerei di base sull'isola.¹⁸

L'idea era venuta a Churchill, che il 22 agosto, preoccupato per l'arrivo massiccio di truppe e rifornimenti dell'Asse che avrebbero potuto influire sulla prossima offensiva dell'8^a Armata britannica del generale Claude Auchinleck in Cirenaica, prevista per il mese di novembre, aveva invitato al Primo Lord del Mare, Amm. Dudley Pound, e per visione al Capo dei Capi di S. M., generale Hastings Lionel Ismay, una lettera in cui chiedeva:¹⁹

Vi prego di voler prendere in considerazione, appena possibile, l'invio di una squadra di unità minori e, se si può, di uno o due incrociatori a Malta. Dobbiamo per un attimo ripensare al passato per vedere quanto ci siamo scostati dai nostri propositi. Esisteva il piano, da voi giudicato indispensabile, di bloccare il porto di Tripoli ... Dobbiamo continuare a restare inattivi permettendo che un numero sempre maggiore di soldati, soprattutto italiani, e rifornimenti in continuo aumento vengano concentrati sulla sponda libica? Se le cose stanno così, il generale Auchinleck non si troverà certo in una situazione migliore della attuale in confronto al nemico, allorché riterrà di essere perfettamente pronto per l'offensiva.

La principale difficoltà per attuare quel rafforzamento navale, incoraggiato anche dal fatto che la difesa aerea a Malta era molto migliorata e gli attacchi aerei italiani, dopo l'allontanamento del X Fliegerkorps, erano divenuti meno violenti, consisteva nel trovare le navi necessarie; soprattutto riguardo ai CT di Squadra, da prelevare dalla Mediterranean Fleet di Alessandria, perché in quel momento il loro maggiore impegno era rappresentato dal rifornimento di Tobruk. Scrisse al riguardo l'Amm. Cunningham:²⁰

E' sottinteso che il Primo Lord del Mare era ancora preoccupato sull'intercettazione dei rifornimenti diretti in Africa. Alla fine di agosto ricevetti da lui un messaggio nel quale diceva che, nonostante gli sforzi dei nostri sommergibili e dei nostri aerei il numero delle navi che giungeva a Tripoli costituivano un chiaro indizio che il nemico doveva ammassare rifornimenti e rinforzi a un grado tale che avrebbe potuto pregiudicare il successo della nostra offensiva allorché la iniziassimo. Sollevò la questione di una forza di superficie a Malta e, se io convenivo con le sue idee, chiedeva quanti incrociatori e CT ritenessi necessari. M'informò che avrebbero dovuto essere forniti dal Mediterraneo Orientale, e consigliò come adatti gli incrociatori antiaerei sul genere del NAJAD e del PHOEBE. Mi chiese inoltre quale forza di aerei da caccia a vasta autonomia io calcolassi necessarie di base a Malta per assicurare la indispensabile copertura aerea alle navi destinate a tagliare le comunicazioni nemiche

Nel rispondere al messaggio del Primo Lord del Mare il Comandante in Capo della Mediterranean Fleet mise allora in dubbio l'affermazione espressa dall'Amm. Pound che le forze dell'Asse stessero aumentando in Libia le quantità di scorte e di truppe; e ciò perché, basandosi su "informazioni di ottima fonte" che si riferivano al periodo 1 maggio - 20 agosto 1941, appariva "che il nemico era in gravi difficoltà, incapace di far arrivare i rifornimenti normali e ben lontano da poter costruire scorte". Cunningham sostenne, infatti "che circa il 35% delle navi partite dall'Italia per la

¹⁸ I.S.O. Playfair e altri, *The Mediterranean and Middle East*, vol. II, HMSO, Londra 1956, p. 103.

¹⁹ Winston Churchill, *La Seconda Guerra Mondiale. La Guerra investe l'America*, cit., p. 1448.

²⁰ Andrew Brown Cunningham, *L'odissea di un marinaio*, Garzanti, Milano 1952, p. 289.

*Libia era stato affondato o gravemente danneggiato da sommergibili e aerei” britannici, “e che l’Afrika Korps tedesca e la Luftwaffe si trovavano in gravi difficoltà per la mancanza di carburante e di mezzi di trasporto”.*²¹



Il generale Erwin Rommel in Libia con ufficiali dell’Afrika Korps. Al collo ha due croci di cavaliere, quella della prima guerra mondiale conseguita per il contributo fornito nello sfondamento del fronte di Caporetto, e quella, con “Fronde di Querce”, della seconda guerra mondiale.



Winston Churchill e il generale Hasting Lionel Ismay, Capo dei Capi di S. M. Imperiali. Churchill fu colui che maggiormente spinse presso l’Ammiragliato per l’invio a Malta dei 4 CT poi riuniti nella Forza K, che, tra l’altro la notte sul 16 aprile 1941 aveva causato alle secche di Kerkennan (Tunisia) la distruzione dell’intero convoglio “Tarigo”, affondando 5 mercantili (4 tedeschi e uno italiano) e 3 CT di scorta italiani.

²¹ *Ibidem*, p. 289.

In realtà queste cifre di affondamento erano esagerate, poiché come risulta dai dati dell'Ufficio Storico della Marina Militare, di ben 1.031.161 tsl di naviglio mercantile partito dall'Italia per l'Africa Settentrionale nel periodo indicato da Cunningham, le perdite erano state soltanto del 7,63 %, pari a 78.715 tsl.²²

Sebbene il Comandante della Mediterranean Fleet si trovasse pienamente d'accordo con il Primo Lord del Mare nel ritenere che il progettato invito di unità leggera a Malta “*fosse molto desiderabile*”, l'Amm. Cunningham consigliò all'Amm. Pound di rimandarlo, perché al momento esso era reso difficile dalla necessità di trovare navi e di provvedere a rifornirle, con cisterne veloci, di una gran quantità di nafta, al momento scarsamente disponibile in quanto le scorte della Mediterranean Fleet si erano ridotte ad appena 30.000 tonnellate.²³



L'Amm. Andrew Browne Cunningham, Comandante in Capo della Mediterranean Fleet ad Alessandria. La foto del 1940 mostra sullo sfondo a sinistra la portaerei *Eagle*.

Inoltre, la formazione d'attacco avrebbe dovuto comprendere, per essere veramente efficace, CT di squadra che, già in numero insufficiente per svolgere adeguatamente tutti i compiti derivanti dal rifornimento di Tobruk, erano anche elementi indispensabili per la scorta alle navi da battaglia della Mediterranean Fleet, nel caso vi fosse stata la necessità di uscire in forze per affrontare la flotta italiana. Ma soprattutto occorreva disporre d'incrociatori, indispensabili per l'attività offensiva, perché risultava che gli italiani avevano aumentato le forze navali di scorta ai propri convogli, impiegando unità similari dotate di pezzi da 203 mm; ragion per cui, sostenne l'Amm. Cunningham, era necessario che gli incrociatori britannici fossero armati almeno con cannoni da 152 mm. Si trattava, però, di racimolare un tipo di nave in quel momento quasi introvabile ad Alessandria, ove esistevano pre-

²² Ufficio Storico della Marina Militare (da ora in poi USMM), *Dati Statistici*, Roma 1972.

²³ S.O. Playfair, *The Mediterranean and Middle East*, vol. II, cit, p. 283; A. B Cunningham, *L'Odissea di un marinaio*, opera citata p. 290.

valentemente incrociatori contraerei del tipo “Dido”, armati con pezzi da 133 mm, il cui impiego a Malta, richiesto dall’Amm. Pound, era “*da scartare*” per il fatto che, specificò Cunningham, non esisteva sull’isola una riserva di proiettili di quel particolare calibro.

Sebbene il Comandante della Mediterranean Fleet mettesse in rilievo di non potersi aspettare molto dall’invio di navi di superficie a Malta, perché dopo un paio di uscite in mare delle unità britanniche gli italiani avrebbero scelto “*rotte più evasive*” ed impiegato per le scorte ai convogli “*forze navali più potenti*”, l’Amm. Cunningham si dimostrò però convinto di dover fare tutto il possibile per cercare di impedire il transito dei rifornimenti italo-tedeschi per l’Africa settentrionale; ragion per cui, pur continuando a non nascondere le sue perplessità, egli fece sapere all’Amm. Pound di ritenere essenziali, per l’operabilità e la protezione delle navi prescelte, di organizzare a Malta un migliore servizio di ricognizione e di disporre di uno squadrone di velivoli da caccia a grande autonomia. Infine, sostenne di non essere in grado di inviare alcuna nave a Malta fino al 30 settembre, perché entro quella data egli sperava di portare via da Tobruk una brigata di fanteria australiana, che doveva essere sostituita con altri reparti freschi, impegnando in tale servizio la quasi totalità delle sue unità leggere e sottili.²⁴

Alla fine di settembre, dopo la favorevole conclusione dell’operazione “Halbert” nel corso della quale un convoglio di otto piroscafi, sui nove partiti dalla Gran Bretagna, aveva portato a Malta ingenti rifornimenti, l’Amm. Cunningham, in uno scambio di messaggi con il Primo Lord del Mare, sostenne di trovarsi nell’impossibilità di dislocare incrociatori a Malta; e ciò a motivo degli impegni nel frattempo derivati dalla necessità di assicurare in Mar Rosso una forte protezione all’ingente traffico di navi mercantili che veniva insidiato dai bombardieri e dagli aerosiluranti tedeschi del X Fliegerkorps dislocati in Egeo.²⁵

In alternativa, Cunningham si disse pronto a “*destinare a Malta*” CT di squadra, a patto però che, in loro sostituzione, gli fossero inviate unità di scorta del tipo “*Hunt*”. L’Amm. Pound aderì a questo accomodamento e ordinò che alcuni CT di scorta fossero messi in rotta per l’Egitto, seguendo la lunghissima traversata oceanica del periplo dell’Africa.²⁶

Tuttavia anche il progetto di inviare a Malta CT di squadra, sottraendoli alla Mediterranean Fleet, finì per apparire a Londra come una misura insufficiente. Pertanto, rompendo ogni indugio, L’Ammiragliato britannico decise di prelevare gli incrociatori leggeri dalla Home Fleet, scegliendo, due unità della classe “*Arethusa*”. Si trattava dell’*Aurora* e del *Penelope*, che però, avendo un dislocamento di sole 5.220 tonnellate, una velocità di 32 nodi, ed un armamento alquanto modesto costituito da sei cannoni da 152 mm, erano le unità che meno si prestavano ad affrontare, in oceano, le navi corsare tedesche e, nel Mediterraneo, gli incrociatori italiani: in particolare quelli pesanti armati con otto cannoni da 203 mm., che inoltre, nei tipi “*Trento*”, disponevano di una velocità di ben 35 nodi. Cunningham fu informato della decisione col seguente dispaccio trasmesso la sera dell’11 ottobre:²⁷

SEGRETISSIMO

Al Comandante in Capo del Mediterraneo

Per conoscenza: Al Comandante in Capo della Home Fleet

Al Comandante della Forza H

Al Vice Amm. di Malta

Vostro 1339/23 Settembre non a tutti.

A) Tenuto conto della situazione nel Golfo di Suez non sembra possibile disporre di alcun incrociatore per Malta.

²⁴ A.B. Cunningham, *L’odissea di un marinaio*, opera citata, p. 289 sg.

²⁵ Francesco Mattesini, *L’Operazione “Halberd”. Cronistoria di una mancata battaglia navale*, Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare, dicembre 1990, p. 137 – 218.

²⁶ A.B. Cunningham, *L’odissea di un marinaio*, opera citata, p. 291.

²⁷ National Archives (già Public Record Office), Londra, *Prem* (carte del Primo Ministro), 274/1.

B) Essendo di vitale importanza evitare che i rinforzi nemici raggiungano l'Africa nelle prossime settimane si è deciso di inviare l'AURORA e il PENELOPE a Malta.

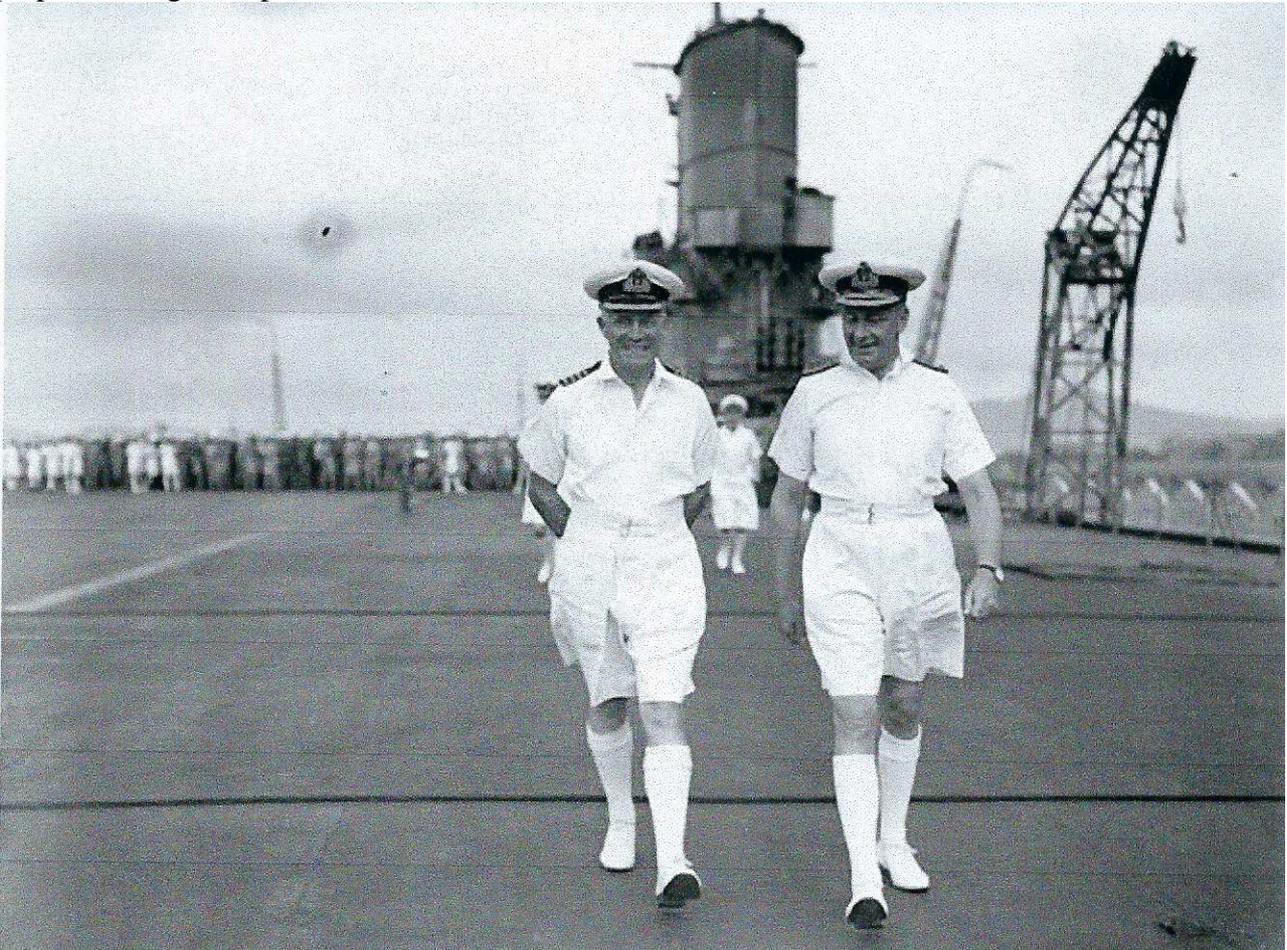
C) Dovrebbero essere assegnati a Malta durante l'operazione CALLBOY che dovrà essere ritardata per il tempo necessario.

D) Non sarà possibile fornire alcun CT da Ovest e gli incrociatori dovranno operare senza CT a meno che non troviate possibile mandarne qualcuno a Malta.

2110A/11

Quello stesso 11 ottobre l'Ammiragliato informò il Comandante della Forza H, vice Amm. James Somerville, che l'indomani gli incrociatori destinati a Malta, l'*Aurora* e il *Penelope*, sarebbero salpati dalla base di Scapa Flow, nelle Isole Orcadi, diretti a Gibilterra. Successivamente essi si sarebbero dovuti trasferire alla Valletta, transitando attraverso il Mediterraneo occidentale, approfittando dello svolgimento dell'operazione "Callboy", che consisteva nell'invio a Malta di rinforzi di aerosiluranti dell'Aviazione Navale, decollati a sud-ovest della Sardegna dalla nave portaerei *Ark Royal*.²⁸

Per la scelta dei dettagli e delle modalità del trasferimento degli incrociatori da Gibilterra a Malta, connessi proprio con l'attuazione dell'operazione "Callboy", il mattino del 12 ottobre il Comandante della Forza H inviò all'Ammiragliato il dispaccio immediato e segretissimo n. 246, da ritrasmettere ai Comandi della Home Fleet e della Mediterranean Fleet e al Vice Amm. di Malta, in cui era proposto il seguente piano.



Gibilterra ottobre 1941. Da sinistra sulla *Ark Royal* il comandante della portaerei, CV Loben Edward Harold Mound, con il vice Amm. James Sommerville, comandante della Forza H.

Considerando che l'operazione "Callboy" sarebbe dovuta iniziare il 16 ottobre, con la partenza della Forza H da Gibilterra, occorre che gli incrociatori provenienti dall'Atlantico arrivassero a

²⁸ Historical Section Admiralty (da ora in poi Admiralty), *Mediterranean*, vol. II, Londra 1957, p. 189.

Gibilterra nel pomeriggio del 19, per poi ripartire nella notte, dopo essersi riforniti, per transitare nel Mediterraneo occidentale a velocità elevata.

Il preventivo movimento della Forza H, che per far decollare i velivoli diretti a Malta si sarebbe spinta molto ad occidente, avvicinandosi alla Sardegna, avrebbe dovuto attrarre l'attenzione degli aerei italiani durante la giornata del 20 ottobre, in modo da permettere agli incrociatori di transitare per il Canale di Sicilia *“in un periodo senza luna”* e *“con le migliori probabilità di successo”*.²⁹

Restava pur sempre aperta la delicata questione di assegnare all'appoggio degli incrociatori una pur modesta scorta di CT e poiché l'Amm. Cunningham continuava a mostrare la sua contrarietà a impiegare a Malta proprie siluranti, l'Ammiragliato prese la decisione di affiancare all'*Aurora* e al *Penelope* altrettanti CT della Forza H di Gibilterra, scegliendo il *Lance* e il *Lively* della moderna classe *“Laforey”*. Per il loro dislocamento di 1.920 tonnellate, la velocità di 36 nodi, e l'armamento costituito da sei cannoni a tiro rapido da 120 mm, adatti sia nel combattimento navale che per la protezione antiaerea, a cui si aggiungevano due complessi da 40 mm a quattro canne pom-pom e otto tubi lanciasiluri, i CT della classe *“Laforey”* costituivano allora il meglio in assoluto nel campo delle navi scorta della *Royal Navy*, tanto che erano usualmente assegnati alla protezione delle navi portaerei.

Accettando il piano di trasferimento proposto da Sommerville, il 14 ottobre l'Ammiragliato dispose che gli incrociatori *Aurora* (CV William Gladstone Agnew) e *Penelope* (CV Andus Dacres Nicholl) e i CT *Lance* (CF Ralph Northcott) e *Lively* (CF William Frederick Eyre Hussey) una volta arrivati a Malta dovevano costituirvi la Forza K, la quale, pur passando alle dipendenze organiche della Mediterranean Fleet, sarebbe stata agli ordini del locale comandante della Marina, vice Amm. Wilbraham Tennyson Randle Ford. Nel contempo fu disposto affinché i due CT sottratti alla Forza H fossero rimpiazzati da altre due unità della stessa classe, il *Laforey* e il *Lightning*, che in novembre arrivarono a Gibilterra provenienti dal Regno Unito.³⁰



In questa immagine del 10 giugno 1942 a Liverpool, il CV W.C. Agnes, all'epoca degli avvenimenti Comandante della Forza K, accompagna personalità civili a visitare la sua nave, l'incrociatore *Aurora*.

²⁹ National Archives, *Prem*, 274/1.

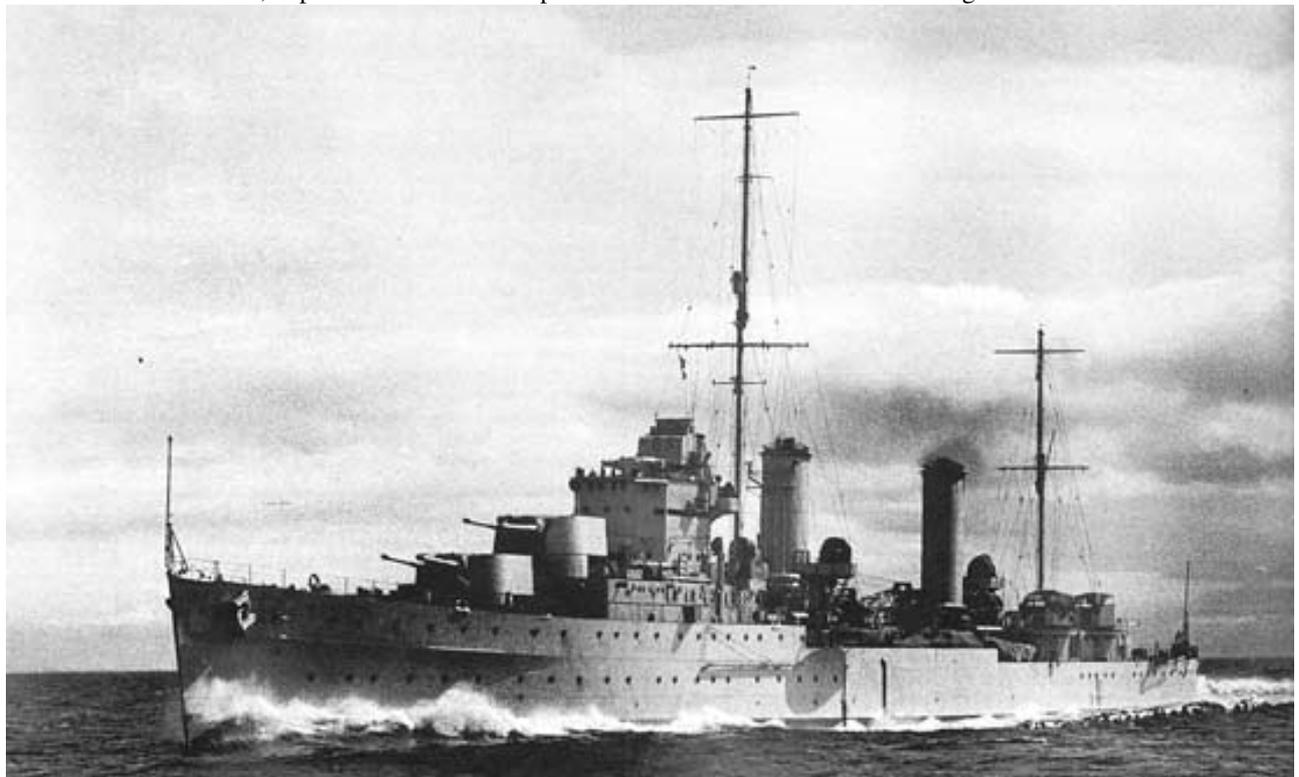
³⁰ Admiralty, *Mediterranean*, vol. II, cit., p. 189.

Da parte sua il vice Amm. Ford comunicò all'Ammiragliato il suo intendimento di approfittare dell'operazione "Callboy" per far salpare da Malta due piroscafi arrivati a La Valletta alla fine di settembre con l'operazione "Halbert", i quali avrebbero dovuto raggiungere Gibilterra navigando isolati e senza scorta, contando sul fatto che l'attenzione italiana sarebbe stata attratta dai movimenti della Forza H. Quest'ultima, costituita dalla corazzata *Rodney* (nave di bandiera dell'Amm. Somerville), la portaerei *Ark Royal*, l'incrociatore *Hermione* e i sette CT della 4^a Flottiglia *Cossack*, *Forester*, *Foresight*, *Fury*, *Legion*, *Sikh* e *Zulu*, salpò da Gibilterra, come previsto, alla mezzanotte del 16 ottobre. Dirigendo verso oriente, l'*Ark Royal* mantenne in volo velivoli *Swordfish* per svolgere pattugliamenti antisom, ed anche una sezione di caccia *Fulmar* destinati alla protezione aerea durante i giorni critici del 16 e del 17, in cui le navi britanniche si sarebbero trovate entro il raggio d'azione degli aerei italiani della Sardegna.

Alle ore 13.50 del 17 ottobre, trovandosi a 400 miglia da Gibilterra e a 300 miglia da Cagliari, la Forza H fu avvistata da un idrovolante Cant. Z. 506" della 287^a Squadriglia della Ricognizione Marittima della Sardegna, avente per pil. il tenente Mirko Salvi e per ufficiale osservatore il STV Pietro Raineri.



Dopo lunghe discussioni con l'Amm. Cunningham e avendo constatato l'impossibilità di mandare a Malta alcuni incrociatori della Mediterranean Fleet armati con cannoni da 152 mm, l'Ammiragliato britannico decise di ripiegare su due unità del tipo "Arethusa", l'*Aurora* e il *Penelope* prelevandole dalla Home Fleet. Sopra, ripreso dalla corazzata *Malaya*, della Forza H, la partenza da Gibilterra per Malta dell'incrociatore *Aurora* che guidava la Forza K.



Il *Penelope* in navigazione, l'altro incrociatore della Forza K.



Idrovolante Cant. Z. 506 della Ricognizione Marittima, che veniva impiegato nell'esplorazione, per il soccorso e per le scorte antisom navali a grande distanza.



Una bella immagine del CT *Laforey*, armato con sei cannoni da 120 mm ad alta elevazione (55°) in torrette stagne. Assieme ad altra unità della stessa classe, il *Lightning*, sostituì a Gibilterra i gemelli CT *Lance* e *Lively*, trasferiti a Malta.

Il Velivolo, che non era stato percepito dai radar delle navi britanniche, fu però intercettato da due Fulmar dell'808° Squadrone dell' *Ark Royal*, pilotati dal TV Guthrie e dal STV Guy, e ripetutamente colpito precipitò in fiamme a 20 miglia di distanza dalla portaerei. Successivamente, alle 01.45 del 18 l' *Ark Royal* iniziò le operazioni di decollo degli aerei diretti a Malta, e dal suo ponte di volo partirono 11 Albacore dell'828th Sqn (CC D.E. Langmore) e 2 Swordfish da assegnare in rinforzo all'830th Sqn. Di questi ultimi uno non arrivò a destinazione essendo andato perduto lungo la rotta. Decedettero il pilota (STV M.D. Muller) e l'osservatore (STV A.S. Denby).³¹

Subito dopo il decollo dei velivoli la Forza H tornò verso occidente alla velocità di 18 nodi, e diresse per rientrare a Gibilterra, ove nel frattempo, alle ore 22.00 di quello stesso 18 ottobre, arrivavano tranquillamente gli incrociatori *Aurora* e *Penelope*, che sei giorni prima avevano iniziato il loro trasferimento oceanico, salpando da Scapa Flow.

Dopo essersi riforniti e avere imbarcato 200 proiettili da 4 pollici, 17 siluri per aerei e munizionamento contraereo Oerlikon da trasportare a Malta, l' *Aurora* e il *Penelope* ripresero il mare alle 05.15 del 19 ottobre, e precedettero verso occidente dopo essersi congiunti, alle 08.00, a 40 miglia da Punta Europa, ai CT *Lance* e *Lively*. Questi ultimi, prima della partenza da Gibilterra, avevano completato le dotazioni di munizionamento e il carico del combustibile.

Le quattro unità della neo costituita Forza K precedettero per Malta in piena tranquillità, ma anche esercitando la più assoluta vigilanza, e alle 10.00 del 19 avvistarono le unità della Forza H che

³¹ *Ibidem*, p. 189, 190.

stavano rientrando a Gibilterra. L'indomani alle 15.19 le navi della Forza K avvistarono a una distanza di 12 miglia un sommergibile in emersione. Si trattava di un'unità subacquea italiana, il *Diaspro* o il *Serpente*, che avvistarono entrambi le unità britanniche con rotta levante, ma che passarono troppo lontane per poterle attaccare.³²

Gli incrociatori e i CT della squadra evitarono il sommergibile alterando la rotta ed effettuando evoluzioni ed accostate, per poi arrivare a Malta alle 09.15 del 21 ottobre, anniversario della battaglia di Trafalgar, senza essere stati minimamente disturbati dagli italiani, che in più occasioni avevano messo in allarme i loro sommergibili e inviato gli aerosiluranti della Sardegna e della Sicilia ad effettuare ricognizioni armate.³³

Nel frattempo la Forza H era rientrata a Gibilterra alle 17.00 del 19, precedendo i due piroscafi scarichi del convoglio Halbert, il *Dunedin Star* e il *City of Lincoln*, che vi arrivarono il 25. In realtà in un secondo tempo era stato deciso di far seguire la stessa rotta ad altri due piroscafi scarichi, ma di essi l'*Empire Guillemot*, che era arrivato a Malta isolato il 19 settembre, fu affondato il 24 ottobre, a 30 miglia da Las Rosas, da un S. 79 della 283^a Squadriglia (130° Gr. A/S), decollato da Elmas e pilotato dal ten. Guido Focacci. L'equipaggio del mercantile ebbe 11 morti su 36 marinai e 6 cannonieri: i superstiti furono internati dalle autorità francesi in Tunisia.



24 ottobre 1941. L'affondamento del piroscafo britannico *Empire Guillemot*, determinato nei pressi dell'Isola Galite dall'attacco del velivolo S. 79 della 283^a Sq. /130° Gruppo A/S, decollato da Elmas col tenente Manlio Caresio.

Anche il secondo piroscafo, il *Clan Ferguson*, anch'esso arrivato a Malta col convoglio "Halbert", fu rintracciato e attaccato quello stesso giorno 24 nei pressi dell'isola di Linosa da due S. 84 della 282^a Squadriglia, decollati dalla Sicilia (cap. pil. Marino Marini e stn pil. Saverio Mayer. Nonostante le ottimistiche affermazioni degli equipaggi, che ritennero di aver colpito il piroscafo, l'azione degli aerei italiani non ebbe alcun esito, ma servì comunque a convincere i britannici sulla necessità di non far correre altri rischi al *Clan Ferguson*, riportandolo a La Valletta.³⁴

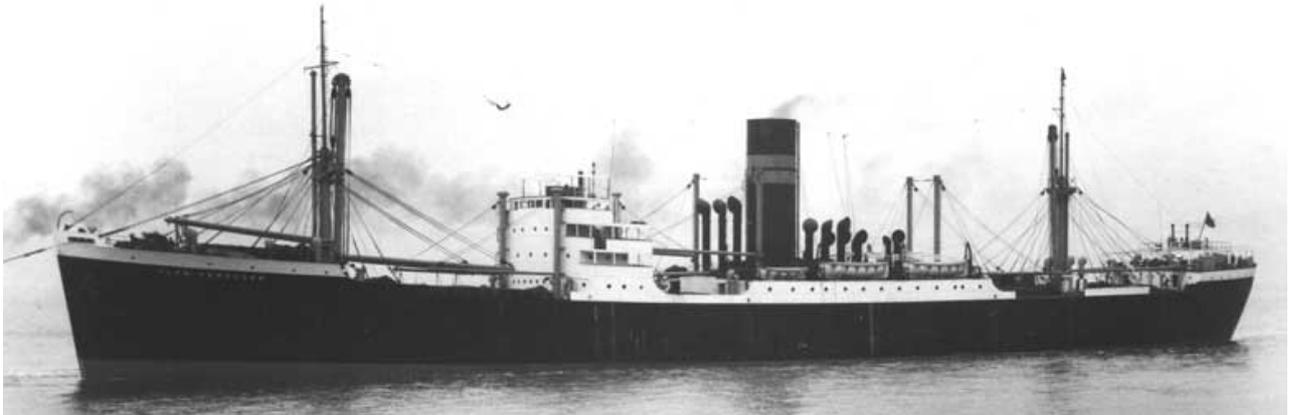
³² Peter C. Smith - Edwin Walker, *The battle of the Malta striking Force*, Ian Allen LTD, Londra 1974, p. 40-41. * Quando fu segnalata l'uscita da Gibilterra della Forza H, Maricosom, il Comando in Capo della Squadra Sommergibili italiani, dispose uno sbarramento con nove unità tra il sud della Sardegna e il Canale di Sicilia. Di esse soltanto i sommergibili *Diaspro* e il *Serpente* nella giornata del 20 ottobre ebbero l'occasione di avvistare le Navi della Forza K dirette a levante, ma troppo lontane per poterle attaccare.

³³ Nella notte di quello stesso giorno 21 il porto di Napoli fu bombardato da ventiquattro bimotori "Wellington" decollati dall'aeroporto maltese di Luqa. L'obiettivo fu costituito dalle corazzate italiane della 9^a Divisione, *Littorio* e *Vittorio Veneto*, che però non riportarono alcun danno.

³⁴ AUSA, *Diario Storico del 130° Gruppo Aerosiluranti 1941 e Diario Storico della 282^a Squadriglia Aerosiluranti 1941*; Admiralty, *Mediterranean*, cit., p. 190.

Le preoccupazioni italiane e i bombardamenti sul porto della Valletta

Naturalmente, la presenza a Malta della Forza K innervosì i comandi italiani, che il 21 ottobre, lo stesso giorno dell'arrivo delle navi britanniche a La Valletta, avevano nuovamente discusso al Comando Supremo, presenti i Sottocapi di S. M. delle tre Forze Armate, sulla delicata situazione del traffico con la Libia. In tale occasione l'Amm. Sansonetti affermò che occorreva “*battere incessantemente Malta*” con l'aviazione, “*per lo meno nelle notti dei passaggi dei convogli*”, e nel contempo ridurre la quantità dei convogli, per concentrare le navi in formazione più numerose allo scopo di “*aumentare la protezione*” navale. Bisognava inoltre tener presente, a causa della maggiore attività del nemico esplicita con sommergibili ed aerei, l'eventualità che il traffico nazionale venisse “*addirittura*” paralizzato, anche mediante l'impiego, da parte del nemico di mine magnetiche ad ancoraggio ed, in particolare, con “*l'offesa di navi leggere di superficie con base a Malta*”.³⁵



Il piroscafo britannico *Clan Ferguson* che, diretto a Gibilterra e vanamente attaccato a ponente di Malta da due aerosiluranti italiani S. 84 fu costretto a rientrare alla Valletta. La sera del 12 agosto 1942, nel corso della battaglia di mezzo agosto, trovandosi presso l'isola Galite, il *Clan Ferguson* fu colpito gravemente da un siluro lanciato da un He. 111 della 6./KG.26, e poi finito, sempre col siluro, dal sommergibile italiano *Bronzo* (TV Cesare Buldrini).

Parole profetiche, perché l'indomani, 22 ottobre, in seguito alla constatata presenza a La Valletta della quattro unità della Forza K, il Capo di S. M. della R. Marina, Amm. di armata Arturo Riccardi, compilò ed inviò al Comando Supremo la seguente allarmante lettera di Supermarina n. 23902:³⁶

1. – *La ricognizione a vista di stamane alle 10 ½ su Malta, conferma la presenza di due incrociatori e di alcuni CT.*

Ciò può significare che questo gruppo di unità leggere, provenienti da Gibilterra, non è entrato a Malta solo per rifornirsi, ma per restarvi.

2. – *La presenza di queste navi a Malta obbliga a tener fermi i convogli per la Libia, sia per la via di Tripoli che per quella di Bengasi.*

Sono in questo momento fermi a Tripoli cinque piroscafi (GIULIA – PROSERPINA – NIRVO – FOSCARINI – SPARTA) e 6 cc.tt. (DA RECCO – FOLGORE – USODIMARE – ORIANI – GIOBERTI – SEBENICO) che devono rientrare in porti metropolitani.

E' fermo a Navarrino un convoglio di 2 piroscafi scortato da Ct. STRALE diretto a Bengasi (ISEO e BOLZENA).

3. – *A protezione dei convogli per Bengasi potrebbe uscire la 3ª Divisione da Messina, ma ogni operazione del genere costerebbe circa 4.000 tonn. di nafta (supponendo di impiegare solo 2 incrociatori tipo TRIESTE e 4 cc.tt).*

4. – *A protezione dei convogli per Tripoli occorrerebbe provvedere con un'altra Divisione da dislocare nuovamente a Palermo, porto, come è noto, di insufficiente protezione a.a.*

³⁵ AUSE, I.4, b. 15.

³⁶ Francesco Mattesini, *Corrispondenza e Direttive Tecnico-Operative di Supermarina*, USMM), vol. Secondo, II Tomo, cit., p. 1099.

Inoltre l'impiego di queste Divisioni nel Canale di Sicilia comporterebbe ora gravissimi rischi, che non si correvano nella primavera scorsa quando si determinò una situazione analoga perché non c'erano ancora tanti sommergibili e non vi erano affatto aerosiluranti.

Infine occorrerebbero circa 3.000 tonn. di nafta per ogni missione (supponendo di impiegare 2 incrociatori tipo GARIBALDI e 4 cc.tt.).

5. – E' indispensabile, per non andare incontro a gravissime conseguenze, che l'Aeronautica renda impossibile la permanenza a Malta di navi di superficie.

IL CAPO DI S. M.

F/to Arturo Riccardi

Informato dal Comando Supremo sui timori e delle richieste della Marina, il generale Pricolo trasmise l'indomani 23, al Comando dell'Aeronautica della Sicilia, il seguente categorico messaggio di carattere operativo:³⁷

1B/18213 SUPERAEREO PUNTO - Presenza unità inglesi a Malta rende impossibile traffico marittimo con A.S.I. /./ Est pertanto necessario cercare con tutti i mezzi impedire ulteriore permanenza dette unità /./ Codesto Comando studi ed effettui azioni notturne e diurne su La Valletta intese a raggiungere scopo di cui sopra /./ Generale Pricolo.

Sulla base di questi ordini, l'attività aerea dell'Aeronautica della Sicilia contro gli obiettivi navali presenti nel porto di La Valletta ebbe inizio nella notte sul 24 ottobre mediante l'impiego di quattro velivoli Cant. Z. 1007 bis del 9° Stormo Bombardieri. L'offensiva proseguì l'indomani con un'identica formazione del medesimo reparto, che effettuò un'incursione diurna con la scorta diretta di diciannove Mc. 200 del 54° Stormo Caccia e con la scorta indiretta, ad alta quota, di venti Mc. 202 del 9° Gruppo del 4° Stormo Caccia.

Dopo che i quattro Cant. Z. 1007 bis ebbero raggiunto l'obiettivo, sganciando sedici bombe da 250 chili contro le navi della Forza K ancorate a French Creek, i velivoli italiani furono attaccati dall'alto da otto caccia Hurricane del 185° Squadrone della RAF i quali, effettuando rapidi passaggi e senza riportare alcuna perdita danneggiarono gravemente uno dei trimotori, che fu costretto ad effettuare un atterraggio di fortuna senza carrello, ed abbattono l'Mc. 202 del comandante del 4° Stormo Caccia, col. pil. Eugenio Leotta, alla cui memoria fu concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Dopo questa luttuosa esperienza il Comando dell'Aeronautica della Sicilia, concordò con Superaereo di sospendere l'attività diurna su Malta e, temporaneamente, fino al 28 ottobre, anche quella notturna.

In questo clima di incertezza, ed essendo ormai stato constatato che le navi della Forza K intendevano realmente rimanere basate a La Valletta, il problema di come comportarsi nei loro riguardi venne affrontato al Comando Supremo nella riunione del 27 ottobre, in cui, come abbiamo visto, erano state temporaneamente appianate, tra i generali Cavallero e Pricolo, le divergenze sul concetto dello svolgimento delle azioni aeree da attuare contro Malta durante le fasi più delicate del transito dei convogli diretti in Libia. Nel corso della discussione, cui intervenne in un secondo tempo anche l'Amm. Riccardi, fu convenuto che l'Aeronautica della Sicilia avrebbe agito contro le navi britanniche durante il loro periodo di sosta negli ancoraggi del Grand Harbour, "ma senza subordinarlo al movimento dei convogli la cui protezione" permaneva "compito preminente" dell'attività delle forze aeree nazionali.

Il concetto d'azione espresso al riguardo dal generale Cavallero fu molto chiaro. Egli dichiarò che, anche nel caso fossero state segnalate in mare le unità nemiche salpate da Malta per attaccare i convogli in transito, occorreva non distogliere le azioni di bombardamento programmate sugli

³⁷ Francesco Mattesini e Mario Cermelli, *Le Direttive Tecniche Operative di Superaereo 1940 - 1943*, vol. I, Tomo secondo, citata, p. 920.

obiettivi dell'isola, in particolare sugli aeroporti, che non dovevano subire attenuazioni di sorta; ma nello stesso tempo non doveva essere sottovalutata la minaccia della Forza K, che occorreva contrastare decisamente agendo con gli aerosiluranti, i quali, in determinate condizioni, erano in grado di operare efficacemente anche di notte.

Come detto, l'attività notturna dell'Aeronautica della Sicilia contro Malta fu ripresa nella notte del 28 ottobre con l'invio di altri 5 Cant. Z. 1007 bis del 9° Stormo Bombardieri sul porto della Valletta, e poi continuata, in modo alquanto modesto, nei giorni successivi. Ma, non erano certamente poche tonnellate di bombe che potevano impensierire la permanenza a Malta degli incrociatori e dei CT britannici, e di tale palese fallimento si rese interprete lo stesso Capo di S. M. dell'Aeronautica che, il 30 ottobre, inviò a Berlino, al Comandante in Capo della Luftwaffe maresciallo del Reich Hermann Göring, il seguente telegramma.³⁸

Presenza at Malta di incrociatori inglesi impedisce effettuazione convogli per la Libia infirmando assai gravemente possibilità rifornimenti ./ Considero che unico mezzo per eliminare da Malta dette unità est quello di effettuare reiterati et violenti bombardamenti in picchiata su base navale La Valletta et poiché disponiamo attualmente di pochissimi velivoli Stukas, vi prego eccellenza di voler cortesemente disporre che con carattere di urgenza siano temporaneamente dislocati in Sicilia due Squadriglie Stukas che potrebbero essere sostituite da reparti con equipaggi italiani qualora vi compiaceste disporre che almeno venticinque-trenta velivoli Ju 87 siano al più presto ceduti all'Aeronautica italiana ./ Ringraziandovi vi invio il mio più cordiale saluto. Pricolo

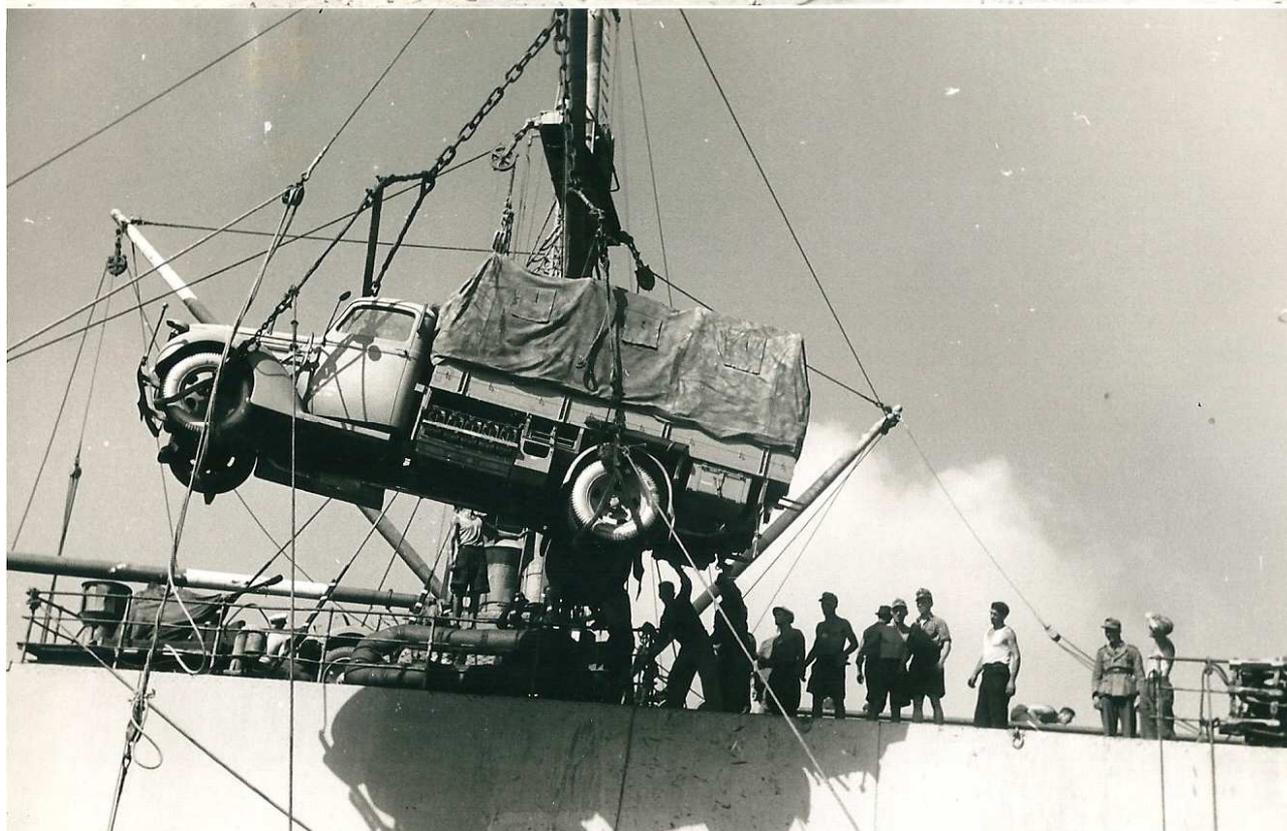


I due incrociatori della Forza K a Malta. Sopra l'*Aurora*, sotto il *Penelope* mentre procedono a lenta velocità nel Grand Harbour di Malta. Sullo sfondo i bastioni dei forti della Valletta

³⁸ Francesco Mattesini, *Corrispondenza e Direttive Tecnico-Operative di Supermarina*, USMM), vol. II, II Tomo, cit., p. 1105.



I due CT della Forza K: nella foto in alto, del gennaio 1942, il *Lance* entra nel Grand Harbour di Malta guidando la nave ausiliaria *Glengyle* proveniente da Alessandria con rifornimenti; nella foto in basso il *Lively* all'ancora alla Valletta.

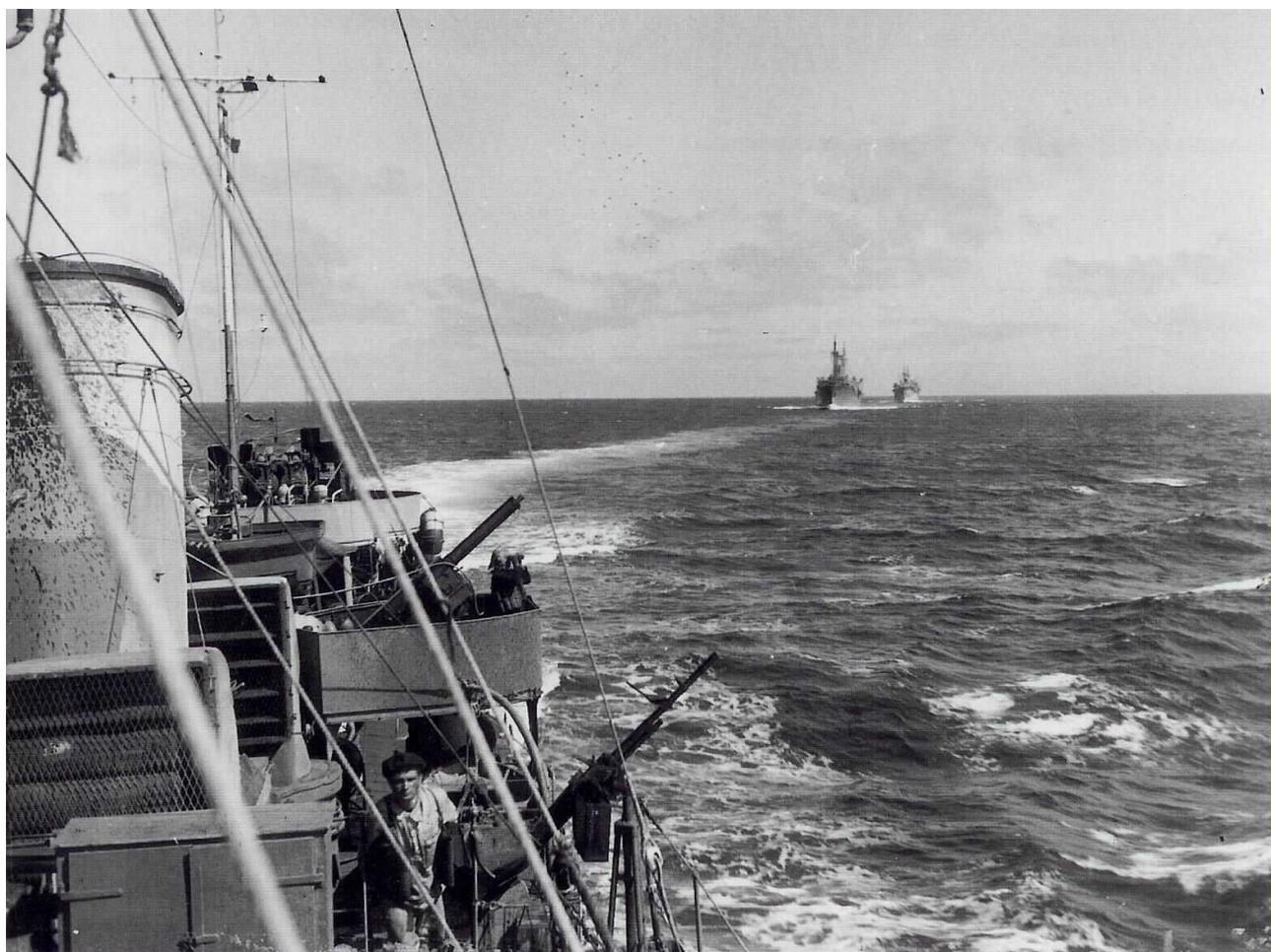


L'imbarco su piroscafi di autocarri tedeschi diretti dall'Italia in Africa Settentrionale.

Prima ancora che il Reichs-marshall Göring fornisse la sua risposta che, diramata il 17 novembre con notevole ritardo, apparve subito di natura negativa riguardo alla richiesta di cedere alla R. Aeronautica gli Stukas, e ciò per la carenza di tali velivoli esistente nei reparti germanici, Hitler si era reso conto che ogni possibilità di vittoria in Nord Africa sarebbe derivata dall'afflusso sicuro e con-

tinuo dei rifornimenti. Pertanto, allo scopo di venire incontro alle pressanti richieste dei Comandi italiani e dei suoi addetti militari a Roma, aveva preso due importanti decisioni.

Dapprima dispose che il X Fliegerkorps, che era impegnato dall'Egeo e da Creta ad appoggiare il fronte terrestre in Libia e nell'attacco ai centri logistici britannici in Egitto, si dedicasse anche alla protezione dei traffici fra la Sicilia e la Grecia e la Cirenaica, in modo da permettere alla R. Aeronautica di concentrare ogni suo sforzo sulle rotte per Tripoli. Quindi il 2 novembre 1941, il Führer scrisse a Mussolini informandolo di aver deciso di inviare in Italia una nuova grande unità aerea, il II Fliegerkorps ritirato dal fronte russo che, assieme al X Fliegerkorps in Grecia e alle forze aeree della Libia (Fliegerführer Afrika), sarebbe stato inquadrato nella 2^a Luftflotte del feldmaresciallo Albert Kesselring. Questi, con l'incarico di Comandante Superiore del Sud (*O.B.S.*), arrivò a Roma alcuni giorni più tardi per concordare con gli italiani le direttive che gli erano state assegnate da Hitler, che lo considerava il suo miglior comandante di aviazione. Ma soprattutto Kesselring, che era stato ufficiale del genio, si sarebbe fatto una fama di grandissimo stratega sul fronte terrestre durante la campagna d'Italia del 1943-1945.



Fra le misure prese da Supermarina, per non intralciare lo svolgimento delle operazioni contro il nemico ed evitare attacchi alla navigazione nazionale, vi era quella di sospendere temporaneamente il traffico con la Libia e l'Egeo. Nella foto un piccolo convoglio di motonavi scortato da un CT tipo "Navigatori".



Mussolini e Hitler sul fronte russo nell'agosto 1941. Alla loro destra è il feldmaresciallo Gerd von Rundstedt.

Nel contempo, superando le opposizioni del Comandante in Capo della Kriegsmarine, grande Amm. Erich Raeder, e del Comandante Superiore dei Sommergebili (B.d.U.), Amm. Karl Dönitz, ai quali era stato ordinato di fornire i mezzi navali che da sei mesi erano insistentemente richiesti da Roma, il Führer dispose che il numero degli U-boote tedeschi operanti nel Mediterraneo fosse portato da sei iniziali a ventiquattro, inquadrati nelle Squadriglie 23^a a Salamina e 29^a alla Spezia.

Quindi autorizzò il trasferimento in Italia, attraverso i fiumi e i canali navigabili della Francia, della 6^a Squadriglia Motosiluranti, destinata a operare nel Canale di Sicilia e a minare gli approcci al porto di Malta, e di una squadriglia di moto dragamine (6^a), necessaria per tenere sgombri delle mine britanniche gli accessi dei porti libici.

Ma mentre questi preparativi si stavano completando secondo quanto era stato auspicato dagli italiani, si verificò un doloroso avvenimento, causato nel modo più inaspettato dall'attività offensiva della Forza K, che poi avrebbe costretto la R. Marina ad impegnare, nei mesi successivi, ogni suo sforzo nella protezione del traffico della Libia per evitarne lo strangolamento.

La pianificazione del convoglio "Beta" da parte di Supermarina

Nei primi venti giorni di permanenza a Malta la Forza K uscì in mare in due sole occasioni nel vano tentativo di intercettare altrettanti convogli dell'Asse, segnalati dell'organizzazione crittografica Ultra.

Il primo di essi, costituito dal piroscafo italiano *Capo Orso* e dal piroscafo tedesco *Tinos* e scortato dal CT *Strale*, salpò da Bengasi la sera del 25 ottobre con destinazione Brindisi. La Forza K lasciò Malta alle 17.40 di quello stesso giorno, e procedette nella notte alla velocità di 26 nodi. Ma, nonostante fosse stata preceduta da un velivolo da ricognizione Wellington del 211° Squadrone della RAF, equipaggiato con apparato radar ASV, che illuminò la zona della ricerca con bengala, il convoglio italiano non fu avvistato ed arrivò a Brindisi il giorno 28.

Un'analoga infruttuosa ricerca si verificò nella notte sul 1° novembre per intercettare un altro convoglio salpato da Bengasi alle ore 18.30 del 31 ottobre, e anch'esso diretto a Brindisi. La Forza K lasciò La Valletta alle 17.15 - e quindi prima ancora che il convoglio italiano fosse sal-

pato da quel porto della Cirenaica - e procedette verso levante alla velocità di 25 nodi. Ma, ancora una volta, il ricognitore Wellington del 211° Squadrone che precedeva le navi britanniche, fallì il compito assegnato di stabilire il contatto con le unità italiane, e il convoglio, costituito dai piroscafi *Iseo* e *Bolsena* e dalla torpediniera di scorta *Procione*, transitò indisturbato.



Potenza dell'Italia sul mare. Esercitazioni nell'estate 1940 delle nuovissime corazzate della 9ª Divisione Navale. In testa la *Littorio* seguita dalla *Vittorio Veneto*. Sparano i cannoni da 381 mm.

Comunque, l'allarmante presenza a Malta della Forza K costrinse Supermarina ad allentare alquanto il traffico con la Libia, che ormai appariva seriamente minacciato, e secondo quanto esposto al Comando Supremo con la lettera 23092 del 22 ottobre, si preparò ad organizzare un grosso convoglio destinato a raggiungere Tripoli con adeguata scorta. Il piano fu preparato, come di consueto, della Direzione Superiore Trasporti dello S. M. dell'Esercito, e fu poi diramato il 29 ottobre al Comando Supremo e, per conoscenza, a Supermarina e a Superaereo, mediante la lettera n. 60252M, "Avviamento piroscafi in A.S.I.", in cui era specificato:³⁹

Il convoglio di prossima partenza, comprendente 5 piroscafi e due navi cisterna di grosso tonnellaggio ha un complessivo carico di circa:

- 26.000 t di materiali e carburanti alla rinfusa;
- 10.666 fusti di benzina;
- 470 automezzi.

Le navi con carico germanico hanno a bordo artiglierie e mezzi di attacco di notevolissima importanza ai fini operativi immediati.

Del carico fanno parte circa 6.000 t di viveri, nonché 8.000 fusti di benzina avio.

Si ritiene necessario mettere in rilievo che la nave cisterna ha, fra l'altro, un carico di circa

La disponibilità in patria di detto tipo di carburante è ridotta a proporzioni minime.

Quanto sopra si reputa doveroso portare a conoscenza di Codesto Comando Supremo per i provvedimenti speciali che si ritiene necessario adattare per la sicurezza del convoglio stessi in navigazione e durante la sua sosta nel porto di Tripoli.

³⁹ SMAUS, pratica distruzione convoglio "Beta".



Stupenda immagine aerea della corazzata *Littorio*. Notare la disposizione delle artiglierie, con le tre torri da 381 mm a prora e a poppa. Sul fianco destro due delle quattro torri trinate da 152 mm poste alle due estremità dell'allineamento di sei delle dodici torrette di cannoni singoli da 90 mm contraerei. Sotto due dei quattro cannoni da 120 mm per il tiro illuminante. All'epoca degli avvenimenti del convoglio "Duisburg" la *Littorio* era la nave ammiraglia della Squadra Navale, comandata dall'ammiraglio di squadra Angelo Iachino.

Sulla base di questo programma della Divisione Trasporti dello Stato Maggiore dell'Esercito e soprattutto sulla richiesta di assegnare al Convoglio diretto a Tripoli la forma di protezione navale ritenuta più adeguata, Supermarina, dimostrò alquanto pessimismo per le modalità di organizzare l'operazione a causa della presenza a Malta delle unità della Forza K. Considerando che quelle navi britanniche erano state scarsamente disturbate dalla Regia Aeronautica, l'Organo Operativo dell'Alto Comando navale espresse tutte le sue legittime preoccupazioni in una bozza di lettera preparata per il Comando Supremo e firmata dall'ammiraglio Riccardi.

Per rendersi pienamente conto di quali fossero i timori e le preoccupazioni che agitavano in quel momento l'animo del Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, anche nei riguardi della quantità e qualità delle unità di scorta da assegnare al convoglio e della scelta delle rotte di trasferimento ritenute più opportune, in base alla considerazione della minaccia del nemico e del risparmio delle scorte di nafta che, assottigliandosi nei depositi, stavano allora cominciando a preoccupare seriamente Supermarina, riportiamo di seguito il contenuto del documento *Traffico per la Libia* preparato per il Comando Supremo, il 30 ottobre 1941.^[1]

^[1] Francesco Mattesini, *Corrispondenza e Direttive Tecnico-Operative di Supermarina*, USMM), vol. secondo, II Tomo, cit., p. 1157-1159.

1. - I due incrociatori inglesi giunti a Malta il 21 corrente sono tuttora in porto. Ciò denota la precisa intenzione di costituire con essi una nuova minaccia permanente al nostro traffico libico. Già prima del loro arrivo la intensificata offesa dei sommergibili e particolarmente quella degli aerei aveva fatto salire le perdite al 30-40% dei viaggi-piroscafo, perdite che in breve tempo sarebbero diventate insostenibili.

La nuova minaccia porta a condizioni assolutamente proibitive.

2.- Per far passare un convoglio, e sempre che si accetti di rischiare che ne arrivi solo una parte, occorrerebbe scortarlo con una Divisione Navale capace di contrastare le forze inglesi.

Ma questa Divisione, data la scarsa velocità dei convogli, e la necessità di scortare anche il convoglio di ritorno già pronto vuoto a Tripoli, dovrebbe permanere, se si sceglie la rotta di ponente (Trapani - Lampedusa), circa tre giorni in acque ristrette, particolarmente adatte alle insidie subacquee e dentro il raggio di 150 miglia da Malta.

Sarebbe impossibile sottrarla alla vigilanza nemica e anche ammesso che una buona protezione di caccia aerea possa difenderla nelle ore diurne, nulla potrebbe contrastare l'offesa aerea notturna che l'esperienza dimostra essere particolarmente efficace.

E' molto probabile quindi che la nostra Divisione Navale sarebbe menomata prima ancora di aver potuto eseguire il proprio compito.

3.- La protezione potrebbe essere affidata, sempre sulla rotta di ponente, anziché a una Divisione di incrociatori, a due Squadriglie di CT in più della scorta ravvicinata.

La probabilità di successo dell'offesa aerea contro i CT è molto minore e il rischio sarebbe pienamente accettabile.

Ma va tenuto presente:

a) - che la protezione diurna del convoglio dagli incrociatori nemici dovrebbe essere affidata soltanto all'Aeronautica e l'esito non può essere garantito;

b)-che in una mischia notturna potremmo infliggere perdite al nemico, ma sacrificando un certo numero di CT, naviglio indispensabile del quale sentiamo gravemente la deficienza numerica.

4.- Ciò tale, come si è detto, per la rotta di ponente. La rotta di levante (Messina - Homs - Tripoli) potrebbe passare fuori del raggio degli aerosiluranti e in acque meno adatte alle offese insidiose. La Divisione Navale potrebbe compiere la sua opera in condizioni di sufficiente sicurezza.

Ma la durata del viaggio sarebbe portata, per la sola andata e per il solo tratto oltre Messina, a tre giorni e tre notti e l'esperienza dimostra che in un periodo così lungo il nemico ha sempre avuto la possibilità di realizzare un concentramento di offese con sommergibili e aerei nel tratto finale - obbligato - della rotta, nelle ultime 24 ore. Su questa rotta, inoltre, per la maggior parte del viaggio non vi è possibilità di dare al convoglio la scorta di caccia aerea. Né la Divisione potrebbe, per ragioni di autonomia, scortare nel ritorno il convoglio vuoto, che peraltro non può rimanere a Tripoli insieme con il convoglio in arrivo. Questa soluzione non può dunque essere presa in considerazione per i convogli lenti e forse nemmeno per quelli veloci.

5. - Va infine tenuto presente che l'intervento di una Divisione Navale a scorta del convoglio costa non meno di 2500 tonnellate di nafta per la via di ponente e non meno di 3500 per quella di levante.

6. - E' stata più volte esaminata la possibilità di effettuare il traffico con navi isolate. Esiste già però un'esperienza in materia nettamente negativa e sulla base di essa si dovrebbe presumere che delle sette navi che formano il primo convoglio da inviare non più di una o forse due giungerebbe a destinazione.

Ed è da tener presente che lo Stato Maggiore dell'Esercito ha comunicato che il carico del convoglio ora pronto a partire è tutto particolarmente prezioso ed insostituibile e chiede che venga avviato con specialissima protezione.

7. - E' stata esaminata la possibilità di un trasporto di combustibile con gli incrociatori tipo GIUSSANO, che potrebbero entrare in porto a Tripoli.

Si è dovuto rinunciare all'idea del trasporto di benzina in latte per la forte diminuzione di stabilità che ne risulterebbe per la nave. Potrebbe farsi un trasporto di gas olio nei depositi di nafta, ma esso risulterebbe assolutamente poco economico perché per sbarcare a Tripoli 400 tonnellate di carburante occorrerebbe consumare nel viaggio 500 tonnellate di nafta.

8. - Stando così le cose bisogna concludere non esservi che una soluzione: quella di costringere con pressione aerea le navi inglesi a lasciare Malta. Occorre naturalmente una pressione molto forte.

Dal giorno 21 al 29, per quanto risulta a Supermarina, sono state eseguite, in tutto, sul porto della Valletta soltanto 5 azioni di bombardamento:

2 bombardamenti con tre apparecchi ciascuno

2 bombardamenti con quattro apparecchi ciascuno

1 bombardamento con cinque apparecchi

e sarebbero state lanciate in tutto:

864 bombe da 2 Kg.

48 bombe da 250 Kg.

6 bombe da 500 Kg.

le quali bombe, come è noto, non essendo perforanti, sono di scarsa efficacia contro le navi da guerra.

Un così modesto contrasto non solo non ha alcuna probabilità di determinare l'allontanamento da Malta dei due incrociatori leggeri tipo "Aretusa" dei quali l'Inghilterra possiede gran numero di esemplari, ma può addirittura dare al nemico la sensazione che gruppi più importanti della flotta possano permanere a Malta senza eccessivo rischio. E se ciò avvenisse le conseguenze potrebbero essere incalcolabili.

La Marina ha più volte e da lungo tempo fatto presente che senza un'azione aerea continua, energica, violenta su Malta, il traffico con la Libia avrebbe finito per arrivare ad una grave crisi e che occorreva quindi concentrare su Malta tutte le forze aeree disponibili e se insufficienti, per numero o tipo, chiederne all'Alleato.

La situazione che ora si delinea è precisamente quella prevista.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Arturo Riccardi

In questa situazione particolarmente pessimistica e di estrema incertezza, il 3 novembre, Supermarina fece pervenire a Superaereo l'Avviso a mano Unica Copia n. 7324. In esso si affermava che le navi mercantili del convoglio, salpando in parte da Napoli (*Duisburg, San Marco, Maria, Minatiland, Sagitta*) scortate dai CT *Maestrale, Fulmine, Euro, Usodimare*, e in parte da Palermo (*Conte di Misurata, Rina Corrado*) con la scorta dei CT *Grecale e Libeccio*, dopo essersi riunite a 20 miglia a nord di Pantelleria avrebbero raggiunto Tripoli la sera del 6. Durante la navigazione il convoglio sarebbe stato protetto a distanza dall'8^a Divisione Navale, salpata da Napoli e costituita dai due incrociatori leggeri *Duca degli Abruzzi e Garibaldi* e dai quattro CT della 13^a Squadriglia *Granatiere, Fuciliere, Alpino e Bersagliere*.^[2]

Subito dopo aver ricevuto aver ricevuto quest'Avviso, alle 11.45 del 3 novembre, Superaereo, che già aveva provveduto a dare gli ordini per predisporre l'appoggio aereo nei giorni dell'operazione, concernente la scorta con i velivoli da caccia, voli di ricognizione e di vigilanza, approntamento su allarme dei reparti e il bombardamento delle basi aeree e navali di Malta, fu informato telefonicamente da Supermarina del rinvio della partenza del convoglio, che fu motivato con le condizioni atmosferiche sfavorevoli.

In realtà la decisione del rinvio derivava dal clima d'incertezza esistente sulla scelta delle rotte ed, in particolare, sulla qualità e quantità delle scorte navali da assegnare alla protezione del convoglio, seguita ad un'esposizione sulla situazione del traffico discussa al Comando Supremo. In quella riunione fu fatta presente la necessità di rompere ogni indugio per rimettere in moto i convogli per la Libia, che erano stati sospesi dal 19 ottobre per la minacciosa presenza a Malta della Divisione navale britannica, accettando, come telefonò l'ammiraglio Sansonetti al Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio Angelo Iachino, "il rischio e il prezzo" che occorreva pagare.

Sebbene, per rimettere in moto i convogli, fosse stato conveniente attendere almeno una settimana, in modo da poter contare sull'arrivo in Sicilia di un gruppo da combattimento tedesco (il KGr. 606) costituito con 30 bombardieri Ju. 88, velivoli considerati dal Sottocapo di Stato Maggiore della Marina "particolarmente adatti alla lotta su Malta", l'urgente necessità di mandare materiali a Tripoli imponeva di agire al più presto.

[2] Per il documento originale fotocopiato vedi Francesco Mattesini, *Il disastro del convoglio "Duisburg"*, Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Parte prima, Settembre 1996, p. 110 sg.

Pertanto, considerando che nella scelta delle rotte per Tripoli i rischi di transitare ad ovest o ad est di Malta erano praticamente uguali, anche se a ponente occorreva tenere in considerazione l'offesa proveniente da Tobruk e da Alessandria, su suggerimento del colonnello pilota Luigi Gallo, rappresentante di Superaereo presso lo Stato Maggiore Generale, fu deciso, “*rischio per rischio*”, di “*passare a ponente*” dell'isola, “*dove di giorno si poteva avere la protezione aerea della caccia*”.

Sull'argomento della protezione dei velivoli da caccia, l'ammiraglio Sansonetti telefonò, la sera del 5 novembre, al generale Giuseppe Santoro, Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Quest'ultimo, a differenza di quanto aveva afferrato il colonnello Gallo, dichiarò di non condividere affatto “*l'opinione sulla opportunità della rotta di levante*”, in quanto trovava che una simile scelta avrebbe presentato “*gravi rischi per la grande durata del viaggio*”.

Nel frattempo, con i messaggi n. 10060 e n. 88858, erano state diramate da Supermarina, ai Comandi e alle formazioni navali interessate all'operazione, le varianti agli ordini già impartiti. Con esse veniva disposto che il convoglio “Beta” avrebbe seguito la rotta a levante di Malta, invece che quella di ponente, mentre per la scorta e la protezione sarebbero state impiegate la 3^a Divisione Incrociatori pesanti dell'ammiraglio Bruno Brivonesi, di base a Messina, assieme alle squadriglie CT 12^a e 13^a, quest'ultima presente a Napoli a disposizione del Comando della Squadra Navale.

Sull'impostazione dell'operazione esiste un significativo promemoria del Comando Supremo in cui furono dettagliatamente esposti i motivi per i quali fu scelta per il convoglio “Beta” (noto anche come “Duisburg” dal nome del piroscafo tedesco che esercitava le funzioni di nave comando) la rotta a levante di Malta, e la modalità stabilite per la sua protezione durante tutta la navigazione da Napoli a Tripoli.

Nel documento, compilato il 13 novembre 1941 con il titolo “*Convoglio per la Libia del 7 corrente mese*”, si affermava:^[3]

Con l'arrivo a Malta di 2 Incrociatori leggeri inglesi e 2 o 3 CT era stato temporaneamente sospeso il traffico marittimo con Tripoli per il grave onere che in queste condizioni rappresentava la sua effettuazione. (Ultimo convoglio giunto a Tripoli il 19 ottobre).

Si era disposta intensa azione aeronautica sulla base di La Valletta per cercare di costringere le unità suddette ad allontanarsi o meglio ancora a porle fuori combattimento ma l'azione per scarsità di mezzi non aveva raggiunto lo scopo desiderato.

La necessità di rifornire la Libia fece decidere la ripresa del traffico con l'invio di almeno un convoglio tenuto conto della situazione di fatto dimostratasi non rapidamente superabile.

Malgrado che il convoglio pronto fosse costituito di piroscafi lenti e dislocati a Napoli e Palermo fu decisa l'effettuazione della rotta a levante da Malta scegliendo un tragitto che non si avvicinasse a meno di 200 mg. dalla predetta base, facendo scortare il convoglio da una Divisione di Incrociatori e da CT scelti in modo di avere la prevalenza delle forze su quelle inglesi dislocate a Malta.

Tale rotta benché più lunga di quella di ponente fu scelta per le seguenti principali considerazioni:

a) - *Fosse fuori dal limite normale d'impiego degli aerosiluranti inglesi specie per la presenza della Divisione Incrociatori. I tratti non sorvegliabili dalla nostra caccia non erano in ogni modo insidiabili dalla caccia inglese che ha raggio d'azione inferiore alla nostra.*

b) - *Consentisse in caso di avvistamento preventivo la possibilità di manovra del convoglio.*

c) - *Evitasse, ad eccezione dello stretto di Messina, zone molto battute dai sommergibili nemici.*

d) - *Si svolgesse su rotte non insidiabili nella maggioranza da mine.*

Come scorta diretta al convoglio furono assegnati 6 CT e come protezione al medesimo i due Incrociatori “Trento” e “Trieste” ed una Squadriglia di CT.

^[3] Francesco Mattesini, *Corrispondenza e Direttive Tecnico-Operative di Supermarina*, USMM), vol. Secondo, II Tomo, cit., p. 1160 sg.

La distanza della rotta da Malta pur consentendo alle forze inglesi di compiere tutto il tragitto in ore notturne imponeva in ogni modo il ritorno, almeno in parte, in ore diurne e quindi consentiva una maggiore possibilità di reazione, oltre che delle forze navali anche delle forze aeree della Sicilia e della Libia preventivamente allarmante.

Furono disposte intense ricognizioni dalle provenienze da Malta e fu altresì interessato il 10 ° CAT [X Fliegerkorps] e l'Aviazione dell'Egeo per le provenienze da levante e per la sorveglianza aerea della base di Alessandria. Furono altresì disposte intense azioni aeree su Malta e furono dislocati 2 Sommergibili a levante di Malta e 2 a ponente per il ritorno che avrebbe dovuto fare per tale rotta il convoglio vuoto già pronto a Tripoli. Pertanto nelle condizioni di fatto in cui si trovava l'operazione fu giustamente concepita. La scorta assegnata era decisamente superiore alle forze inglesi di superficie dislocate a Malta (2 Incrociatori leggeri tipo "Galatea" e 2 o 3 CT).

Si nota:

a) - La scorta diretta navale avrebbe potuto essere di maggiore consistenza e cioè costituita da una Divisione in scorta diretta o da un'altra in scorta indiretta sulle provenienze da Malta ma la nota deficienza di combustibile e la considerazione di una giusta economia delle forze ha fatto scartare tale soluzione e la decisione appare logica.

b) - I sommergibili dislocati sarebbe stato conveniente fossero stati in numero maggiore. A ciò si è opposto la scarsità di sommergibili pronti e la necessità di conservarne qualcuno pronto all'impiego per la segnalata attendibile possibilità che la forza "H" prendesse il mare.

ORDINI DI OPERAZIONI

Appaiono bene impostati con la sola eccezione che sarebbe stato opportuno ripetere nell'ordine generale la consistenza ultima accertata delle forze navali inglesi presenti a Malta, benché attraverso i quotidiani bollettini informazioni l'ammiraglio in mare ne doveva essere già edotto....

ESPLORAZIONI AEREE

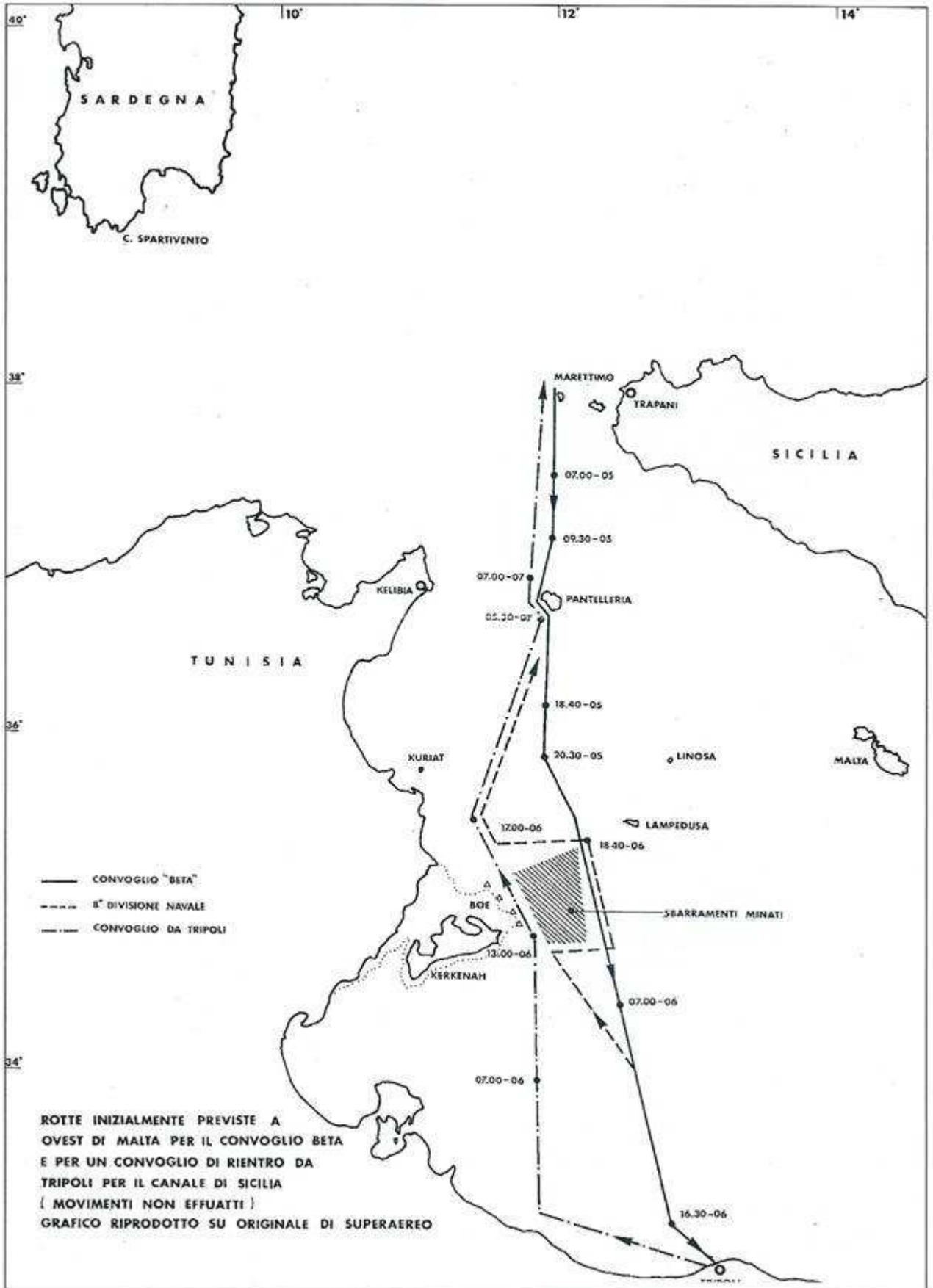
Era stato dato ordine all'Aeronautica della Sicilia da Superaereo su richiesta di Supermarina di effettuare fino al tardo pomeriggio esplorazioni sulle provenienze da Malta.

Fu in base a queste procedure concordate al Comando Supremo, che il 6 novembre 1941 Supermarina spedì a Superaereo i dettagli dell'operazione, diramati con l'Avviso n. 7401, in cui erano inseriti, per maggiore sicurezza, punti di posizione convenzionali:^[4] Ad esempio il "punto Base" era Messina.

Nell'Avviso si specificava che il convoglio con i piroscafi *Duisburg*, *San Marco*, *Maria*, *Minatitland* e *Sagitta*, sarebbe salpato da Napoli alle 05.00 del 7 novembre, con sette CT della Squadriglia *Maestrale*, unità capo scorta. Avrebbe poi diretto con rotta sud per lo Stretto di Messina, dove si sarebbero congiunti i piroscafi *Conte di Misurata* e *Rina Corrado*, provenienti da Palermo accompagnati tre CT. Quindi i sette piroscafi del convoglio sarebbero entrati nello Ionio, diretti a Tripoli, con la scorta ridotta a sei CT, poiché le quattro unità della 13^a Squadriglia avrebbero raggiunto gli incrociatori della 3^a Divisione Navale, *Trieste* e *Trento*, che salpati da Messina avrebbero costituito la scorta di protezione alle navi mercantili, con particolare attenzione alle provenienze da Malta.

Alle 19.00 del 10 novembre la 3^a Divisione Navale (Gruppo "Trieste"), ormai nelle acque prossime a Tripoli, avrebbe invertito la rotta per rientrare a Messina, mentre il convoglio doveva proseguire nella sua rotta entrando nel porto libico (punto "Lunghezza") alle 17.30 del giorno 11. Era stabilito che la protezione aerea antisom al convoglio e alla 3^a Divisione Navale, da parte degli idrovolanti della Ricognizione Marittima di Marina Messina, si sarebbe svolta nello Ionio, per una profondità di 100 miglia dalle coste della Sicilia, fino al tramonto del giorno 8 novembre. Sarebbe stata poi ripresa nella giornata del giorno 11, con le medesime modalità, sempre ad iniziare da una distanza di 100 miglia, per la protezione del Gruppo "Trieste", di rientro dalla missione. La protezione antisom del convoglio e del Gruppo "Trieste" nelle giornate del 9 e 10 novembre, durante l'avvicinamento a Tripoli e al momento di entrare in porto, sarebbe stata assolta degli idrovolanti della Ricognizione Marittima di Marina Tripoli.

^[4] AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.





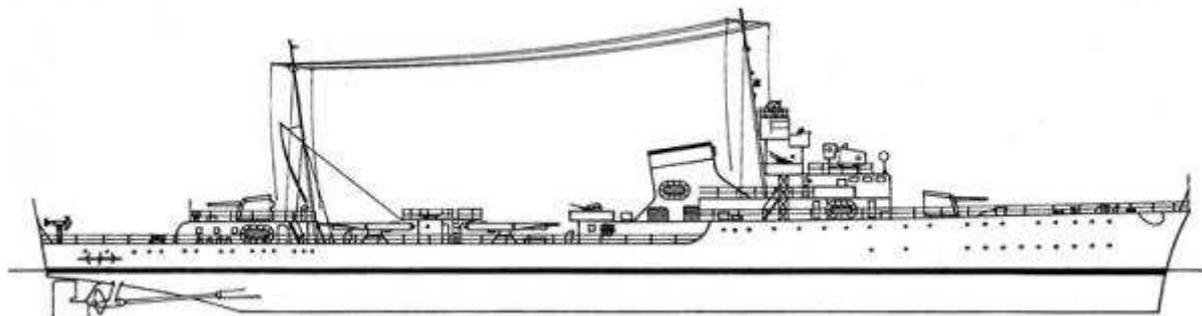
Navigazione di guerra di una torpediniera italiana. I due cannoni prodieri da 100 mm sono tenuti pronti a far fuoco alla massima elevazione di 45*.



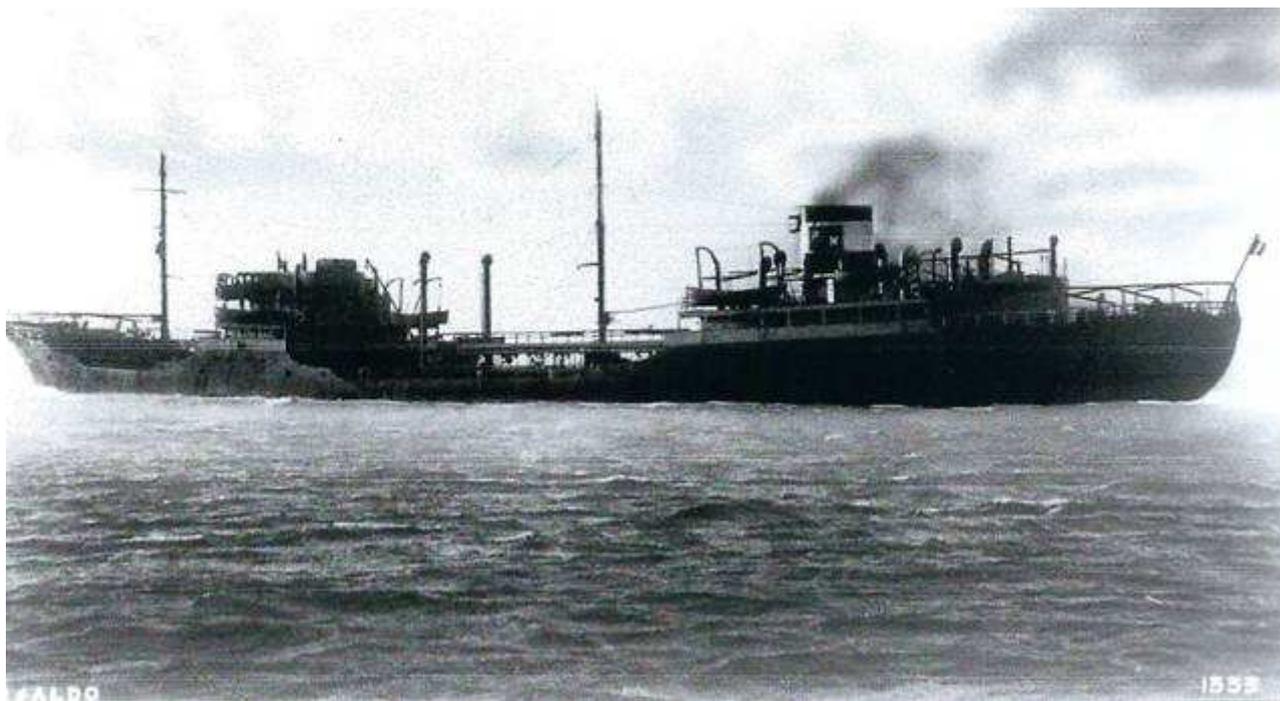
Il piroscafo *Duisburg* in immagine d'anteguerra. Era la nave comando del convoglio "Beta".



Per la protezione del convoglio “Beta”, sulla rotta del Canale di Sicilia, Supermarina aveva inizialmente deciso di impiegare gli incrociatori leggeri della 8^a Divisione Navale, il *Duca degli Abruzzi* (sopra nell’immagine) e il gemello *Giuseppe Garibaldi*, armati con dieci cannoni da 152, e di base a Palermo. Ma in un secondo tempo, quando fu deciso di mutare la rotta del convoglio “Beta” da ponente a levante di Malta, il compito della protezione fu assegnato agli incrociatori pesanti della 3^a Divisione Navale, che si trovavano dislocati a Messina e che erano armati con otto cannoni da 203 mm, ritenuti più idonei per affrontare i 152 mm degli incrociatori britannici. Forse sarebbero stati più utili i moderni 152 mm degli incrociatori tipo “Abruzzi” (portata 25.000 metri), in grado di realizzare un tiro più rapido e meglio assistiti da centrali di tiro e telemetri più efficaci di quelli vecchi e lacunosi del tipo “Trieste”.



CT italiano tipo “Soldati”.



La moderna petroliera *Minatitland*, entrata in servizio nel 1941. Era forse la nave più preziosa del convoglio trasportando un carico 8.946 di combustibili liquidi e in particolare 2.254 tonnellate di benzina tedesca per la Luftwaffe.



L'incrociatore *Trento* ripreso sulla scia del *Trieste* durante una missione di guerra. Furono prescelti per scortare il convoglio "Beta" ritenendoli più idonei degli incrociatori leggeri *Abruzzi* e *Garibaldi* per sostenere un eventuale combattimento con la Forza K, grazie alla loro maggiore potenza di artiglieria.

In seguito ai dettagli fissati nell'avviso 7401 di Supermarina, la sera del 6 novembre, alle ore 21.00, il Comando operativo della Regia Aeronautica diramava per telescrivente, al Comando dell'Aeronautica della Sicilia, due ordini dettagliati a firma del generale Pricolo, uno dei quali, con

numero di protocollo 1B/18873, da far pervenire con urgenza, per mezzo di un aereo, al Comando dell'Aerosettore Ovest della 5^a Squadra Aerea della Libia, con sede a Tripoli.

E ciò allo scopo di inoltrarlo a destinazione con maggiore margine di sicurezza di quella che sarebbe stata assicurata diramandolo con trasmissione radio, intercettabile e decrittabile dal nemico.

Nel messaggio era riportato:^[5]

Per noto convoglio diretto sud disporre scorta caccia et antisommergibile con mezzi Armera [Armata Aerea] giorno precedente arrivo et scorta caccia giorno arrivo. Esplorazioni Armera dalla Libia verranno effettuate con velivoli Aeronautica Sicilia che atterreranno Castel Benito secondo modalità che verranno comunicate da Comandante formazione. Arrivo detti velivoli sarà tempestivamente comunicato. Marilibia svolgerà compiti assegnati da Supermarina con suoi mezzi et concorso Reparto A.O. [osservazione aerea]. Assicurate ricognizione per R.T. GENERALE PRICOLO

Subito dopo la diramazione dei due messaggi che fissavano in modo particolareggiato le modalità da attuare nella ricognizione e nelle scorte aeree al convoglio "Beta" e alla 3^a Divisione Navale, Superaereo ordinava all'Aeronautica della Sicilia di effettuare attacchi notturni sulle basi aeree di Malta nelle notti sul 9, 10 e 11 novembre, impiegando il "massimo delle forze disponibili", e di svolgere, nei giorni 8, 9 e 10 ricognizioni sull'isola britannica, allo scopo di accertare se le navi della Forza K si trovavano in porto.

Nel frattempo, per assicurare al convoglio "Beta" la protezione più efficace, Supermarina, col messaggio in copia unica n. 7406, chiedeva al Comando Supremo di voler interessare il Comando delle Forze Armate dell'Egeo (Egeomil) affinché provvedesse ad ordinare lo svolgimento di ricognizioni aeree sul porto di Alessandria il mattino dei giorni 7, 8 e 9 novembre, assegnando agli equipaggi il compito di trasmettere i risultati degli avvistamenti ottici "direttamente in volo", in modo che le notizie arrivassero a Roma con la massima tempestività.

Sempre tenendo presente l'eventualità che forze della Mediterranean Fleet potessero uscire da Alessandria per dirigere verso il Mediterraneo centrale, all'evidente scopo di cercare di intercettare il convoglio diretto a Tripoli, Supermarina, con il messaggio n. 90858 del 7 novembre, chiedeva al Comando Marina di Atene (Marisudest) di pregare il Comando del X Fliegerkorps a tenere pronti all'intervento i reparti aerei disponibili nei giorni 9 e 10.

Nel contempo, quello stesso giorno 7 novembre, quando ormai l'operazione stava per entrare in attuazione con la partenza del convoglio "Beta" dal porto di Napoli, l'ammiraglio Brivonesi, o sulla base dell'ordine generale di operazioni ricevuto da Supermarina con telegramma n. 88558 del 4 novembre, diramava alle unità della 3^a Divisione Navale l'ordine di operazione n. 21, (prot. N. 474 del 7 novembre 1941), in cui si specificavano le modalità di navigazione. In particolare, per i compiti di protezione del convoglio (che procedeva alla velocità di 9 nodi) nel corso della navigazione diurna e notturna, si portava a conoscenza delle unità impegnate nell'operazione:^[6]

La 13^a Squadriglia CT e successivamente TRIESTE e TRENTO usciranno da Messina, nell'ordine, alle 120008, dirigendo per le rotte di sicurezza sud dello stretto, e regolando la navigazione per raggiungere il convoglio verso le ore 180008.

La Divisione deve mantenersi a distanza ravvicinata del convoglio durante il giorno, e a distanza di visibilità durante la notte, navigando a velocità di 16 nodi, e zigzagando.

In generale la Divisione si manterrà di poppa al convoglio, spostandosi in modo da coprire le possibili provenienze da Malta e modificando la posizione relativa in relazione alla illuminazione lunare.

Per mantenere la velocità di 16 nodi senza sopravanzare il convoglio la Divisione sarà obbligata ad effettuare, di giorno, ampi zigzaga menti su rotte alternativamente sguardate a dritta e sinistra rispetto alla direttrice di marcia. Di notte, in dipendenza della maggiore o minore illumina-

^[5] *Ibidem.*

^[6] *Ibidem.*

zione lunare sarà adottato analogo sistema oppure sarà ridotta l'andatura, zigzagando secondo le norme di Squadra.

I CT della 13^a Squadriglia assumeranno di giorno la formazione di scorta prevista dalle "Norme per il combattimento notturno" del Comando Squadra Navale p. 4 bis e di notte si terranno con la 1^a sezione a 30° rispettivamente a dritta e a sinistra della prora, distanza 1500 metri, e con la 2^a sezione in scorta arretrata.

Si tenga presente che il convoglio probabilmente manterrà di giorno la formazione su tre colonne e di notte la formazione su due colonne.

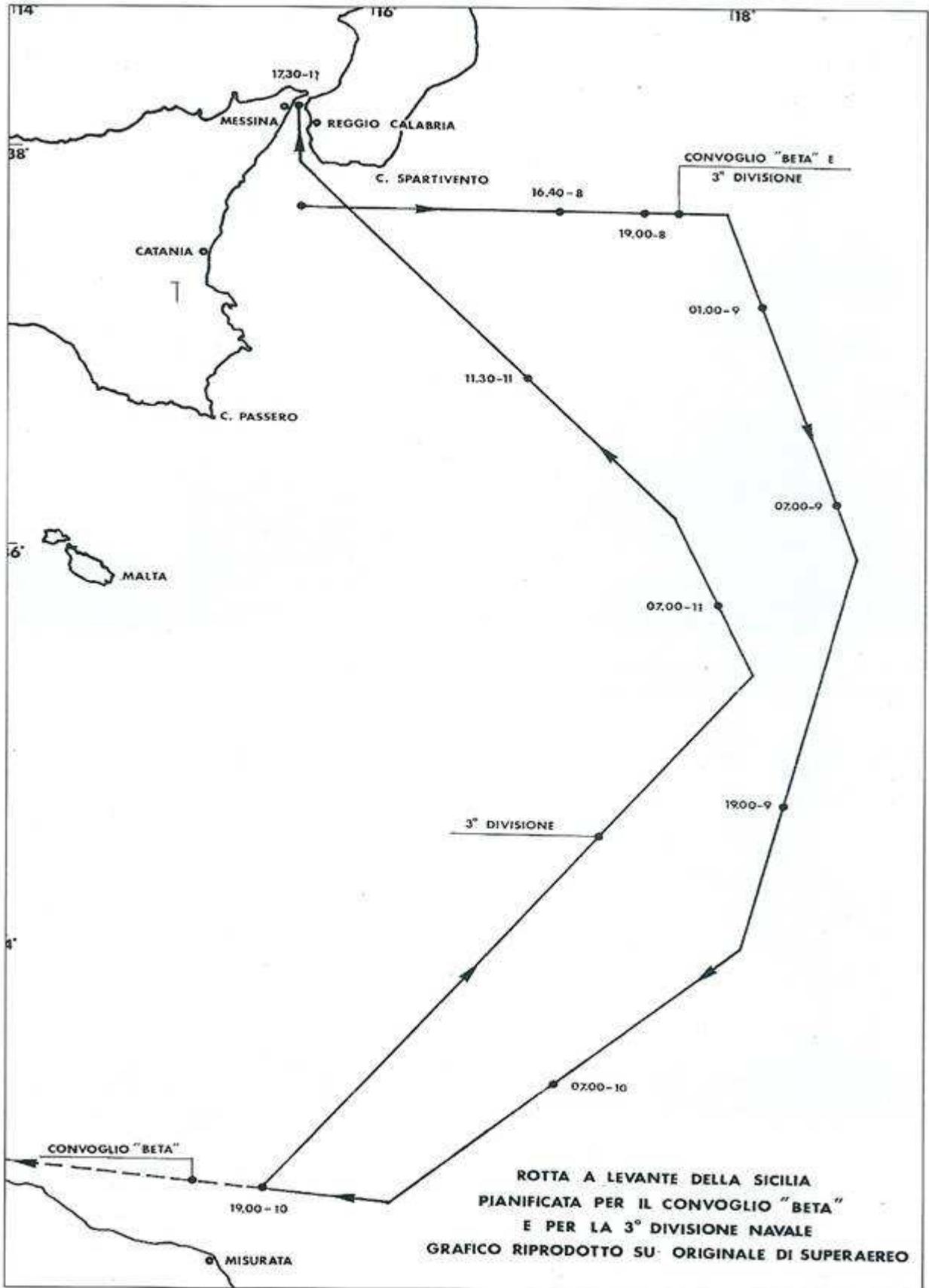
Salvo ordini contrari la scorta sarà mantenuta fino alle ore 190010. A tale ora la Divisione dirigerà per rientrare a Messina a velocità 20 nodi ...

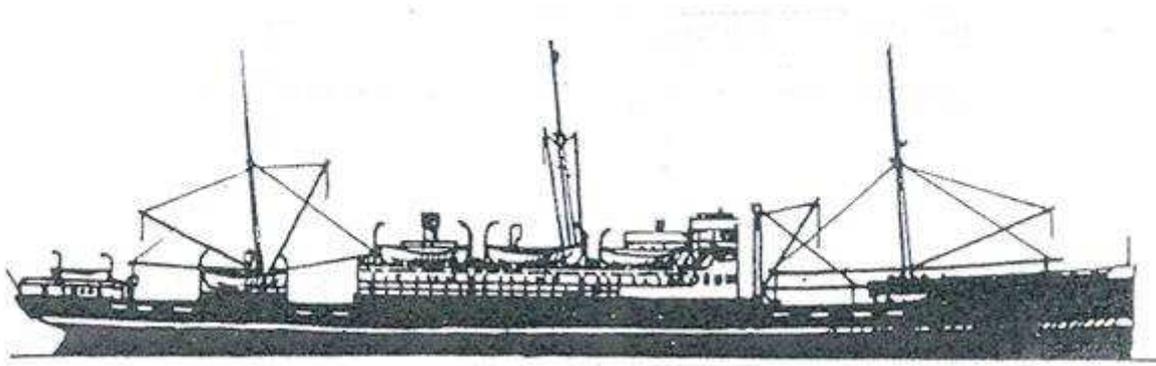
All'ordine di operazione n. 21 il Comandante della 3^a Divisione Navale apportò un'aggiunta, concernente: i dettagli per la navigazione in formazione, diurna e notturna, cui avrebbero dovuto attenersi le navi mercantili, e i loro CT di scorta; le norme per l'attività delle scorte aeree e dei velivoli da ricognizione durante i giorni 8 - 9 - 10 e 11 novembre; e la vigilanza antisom preventiva assegnata alla torpediniera *Dezza* nelle zone di mare a sud dello Stretto di Messina e sotto la costa della Sicilia.^[7]



L'Ammiraglio Bruno Brivonesi Comandante della 3^a Divisione Navale che doveva fornire l'appoggio al convoglio "Beta" nella rotta per Tripoli, passando a levante di Malta.

^[7] *Ibidem.*





Schema grafico del piroscafo San Marco, ex Muinam, ceduto ai tedeschi che lo presero il carico il 3 settembre 1941.

La partenza da Napoli del convoglio "Beta" e la traversata dello Stretto di Messina

Secondo quanto stabilito nell'ordine di operazione n. 251, emanato il 5 novembre 1941 dal Comando in Capo del Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno, il convoglio "Beta", inizialmente costituito dai due piroscafi tedeschi *Duisburg* (capo convoglio capitano Arno Ostermeier) e *San Marco* (ex *Muinam*), e da tre navi mercantili italiane, i piroscafi *Sagitta* e *Maria* e la cisterna *Minatitland*, salpò dal porto di Napoli alle ore 06.30 di venerdì 7 novembre. Ne assunsero la scorta diretta i tre CT della 10^a Squadriglia *Maestrale* (unità capo scorta), *Euro* e *Fulmine*, seguiti dai quattro CT della 13^a Squadriglia *Granatiere*, *Fuciliere*, *Alpino* e *Bersagliere*.



Particolare centro-prodiero del CT *Fulmine*.

L'intero complesso navale transitò per il passo di San Vincenzo subito dopo che si era conclusa un'incursione aerea, condotta da alcuni bombardieri britannici Wellington della RAF partiti da Malta (essi illuminarono e mitragliarono il piroscafo *Duisburg* senza causargli danni), che aveva costretto a ritardare la partenza del convoglio, il quale, alla prescritta velocità di 9 nodi, passando presso l'Isola Capri proseguì con rotta sud per lo Stretto di Messina.^[8] Altre due navi mercantili italiane, la motonave *Rina Corrado* e la cisterna *Conte di Misurata*, che dovevano aggregarsi al convoglio "Beta" dopo aver imbarcato il carico a Palermo, salparono da quel porto della Sicilia poco

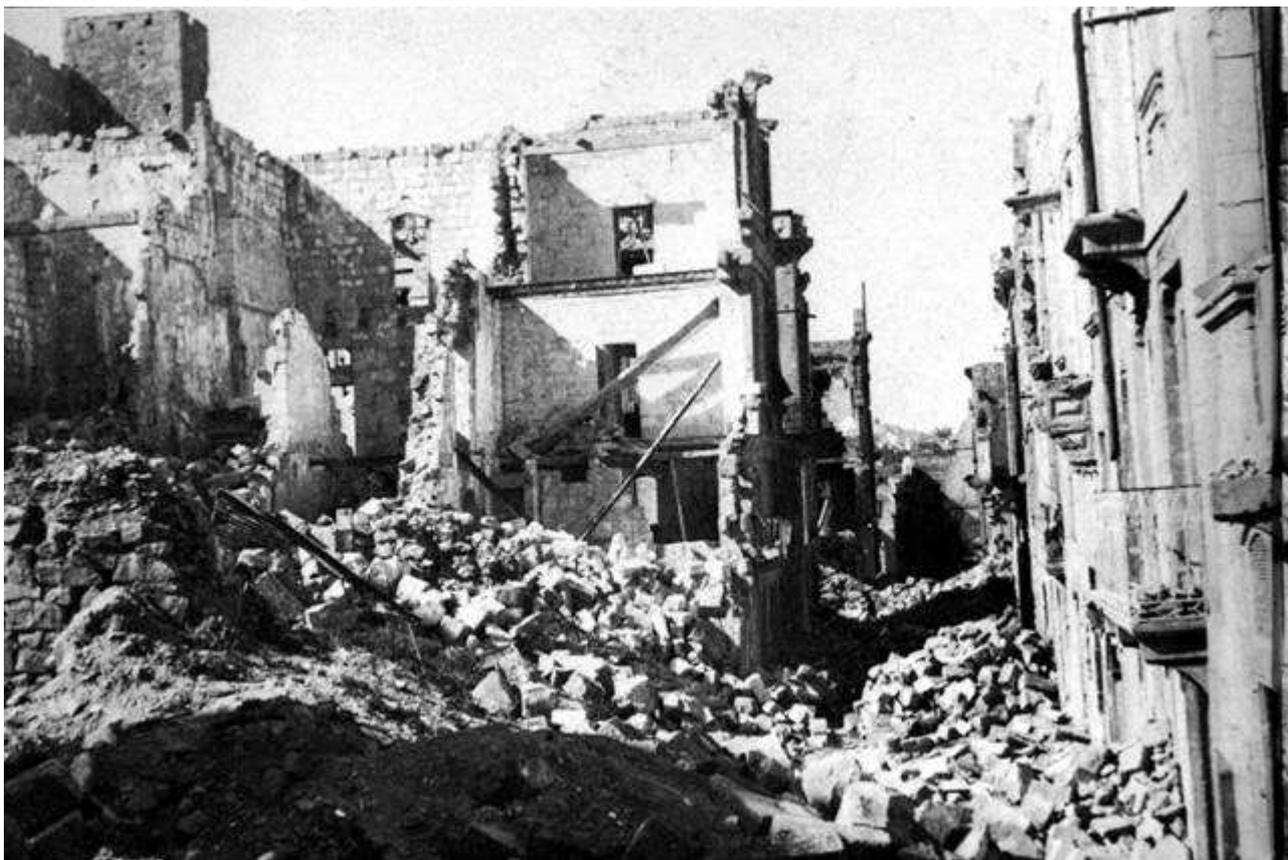
^[8] Nella notte sull'8 - 9 novembre, 11 Wellington del 40th Squadron e 6 del 104th bombardarono Napoli, Palermo, Catania, Siracusa e altri obiettivi, mentre altri 4 Wellington del 104th colpirono Brindisi e Messina.

prima della mezzanotte del 6 novembre, per poi arrivare a Messina verso le ore 14.00 del 7, scortate dai CT *Grecale*, *Libeccio* e *Oriani*.^[9]

In concomitanza con il movimento delle navi per lo Stretto di Messina, e allo scopo di tenere sotto pressione le basi aeronavali di Malta, nella notte sull'8 novembre il Comando dell'Aeronautica della Sicilia inviò sull'isola otto velivoli da bombardamento. Di essi tre Cant. Z. 1007 bis del 9° Stormo e 2 Br. 20 del 37° Stormo sganciarono i loro carichi esplosivi su un incrociatore alla fonda nel porto della Valletta, con tiro che gli equipaggi apprezzarono ottimamente centrato sul bersaglio, mentre in realtà nessuna unità navale nemica riportò alcun danno. Altri due Br. 20 del 37° Stormo batterono invece gli aeroporti di Luqa e di Ta Kali, mentre un altro velivolo dello stesso reparto rientrò alla base, dopo circa venti minuti di volo, per sopraggiunta avaria al motore.^[10]

Questo modesto impiego offensivo non ebbe alcun influenza sull'attività aerea di Malta, che si concretò nel corso di quella stessa notte con un pattugliamento antisom ad oriente dell'isola svolto da tre Swordfish dell'830° Squadrone dell'Aviazione Navale, e con una incursione sul porto di Brindisi attuata da tre Wellington del 104° Squadrone della RAF.

Un'altra formazione del 104° Squadrone, anch'essa costituita da tre Wellington, decollò dall'Aeroporto di Luqa per bombardare Napoli. Nella rotta del ritorno, passando a 40 miglia a nord dell'Isola Lipari, fu avvistato il convoglio "Beta", che gli equipaggi dei velivoli britannici stimarono composto da nove navi mercantili e da due CT di scorta, con probabile rotta verso lo Stretto di Messina alla velocità di 5 o 6 nodi.^[11]



Novembre 1941. La zona maltese di Senglea dopo un bombardamento di aerei italiani.

Durante la navigazione verso Messina, svoltasi nelle ore diurne del 7 novembre, le navi del convoglio "Beta" furono impiegate in una esercitazione di carattere antiaerosilurante a cui parteciparono sei velivoli S. 79 del Nucleo Addestramento Aerosiluranti di Capodichino, e nel contempo ven-

^[9] AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

^[10] SMAUS, *Diario Storico del Comando Bombardamento della Sicilia 1941*.

^[11] Kenneth Poolman, *Night Strike from Malta*, cit., p. 122 sg.

nero scortate da un solo idrovolante Cant. Z. 501 della Ricognizione Marittima. Quest'ultimo, svolgendo compiti di protezione antisommergibili, si mantenne in vista delle navi dal punto di lat. 40°25'N, long. 14°10'E, situato a sud del Golfo di Napoli, fino a poca distanza dalle coste settentrionali della Sicilia.^[12]

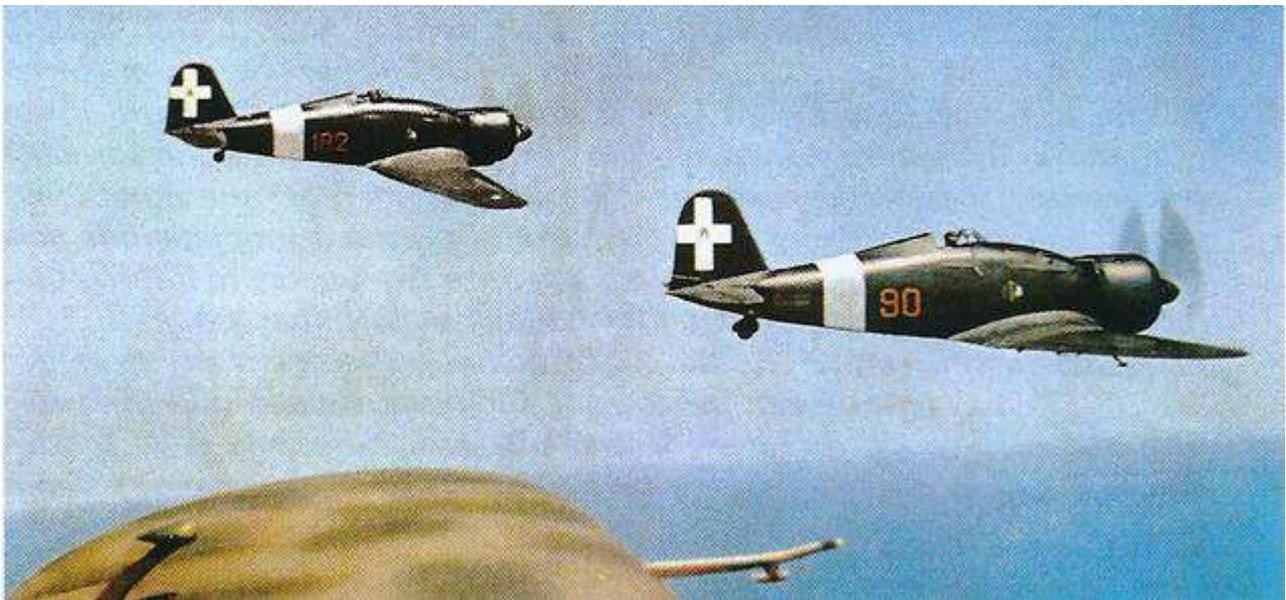
Nel frattempo, alle 09.00 di quello stesso giorno 7, i CT *Maestrale*, *Fulmine* e *Euro* avevano temporaneamente abbandonato la scorta del convoglio "Beta" (che fu assunta dalle quattro unità della 13^a Squadriglia) per dirigere, alla velocità di 17 nodi, per Messina, ove entrarono in porto per rifornirsi. Ripresero il mare nelle prime ore dell'8, assieme al *Grecale*, al *Libeccio* e all'*Oriani* che, alle 03.30, mollarono gli ormeggi per scortare la motonave *Rina Corrado* e la Cisterna *Conte di Misurata*, le quali diressero per uscire dallo Stretto di Messina, navigando con rotta sud a bassa velocità per farsi raggiungere dal nucleo principale del convoglio proveniente da Napoli, a cui si unirono intorno alle ore 04.30. A questo punto i quattro CT della 13^a Squadriglia entravano a loro volta a Messina per completarsi d'acqua e nafta restando quindi a disposizione della 3^a Divisione Navale, in procinto di salpare per assumere la protezione del convoglio "Beta".

La navigazione assunta dal convoglio divenne quel giorno di sabato la seguente. Il piroscafo *San Marco*, e la petroliera *Conte di Misurata*, erano sulla colonna destra preceduti dal CT *Maestrale* e seguiti dall'*Oriani*; i piroscafi *Duisburg*, *Sagitta* e *Rina Corrado*, si trovano nella colonna centrale, la petroliera *Minatitland* e il piroscafo *Maria*, erano sulla colonna di sinistra precedute dal CT *Euro* e seguite di poppa dal *Gregale*. I CT *Libeccio* e *Fulmine* si trovavano rispettivamente sul fianco sinistro della prima colonna e sul fianco destro della terza colonna.



Nel novembre 1941, le incursioni contro i porti italiani furono svolte soprattutto dai bimotori Wellington dislocati a Malta, in particolare quelli del 104° Squadron (nell'immagine) basati sull'aeroporto di Luqa. Il loro principale obiettivo era rappresentato dai porti di Napoli e di Brindisi, dai quali partivano i convogli libici diretti a Tripoli e a Bengasi.

^[12] SMAUS, *Comando di Aeronautica del a Sicilia. Relazione su la scorta contraerea e antisommergibile al convoglio MAESTRALE diretto in Libia*, GAM 7, b. 132.



Un altro tipo di velivolo da caccia italiano che durante il 1941 fu fortemente impegnato nella protezione delle navi fu il Fiat G. 50 (nelle due immagini). Si trattava di un aereo di caratteristiche moderne, rese precarie dallo scarso armamento costituito da due mitragliere da 12,7 mm, e dalla scarsa velocità e maneggevolezza. Inoltre, come tutti gli altri velivoli da caccia italiani (eccetto l'Mc. 202) all'epoca degli avvenimenti era privo di impianto radio.



Un idrovolante Cant. Z. 501 della Ricognizione Marittima, impiegato per la protezione antisom dei convogli



Durante la giornata dell'8 novembre anche i biplani da caccia Cr. 42 parteciparono nello Ionio alla scorta del convoglio "Beta" e della 3^a Divisione Navale

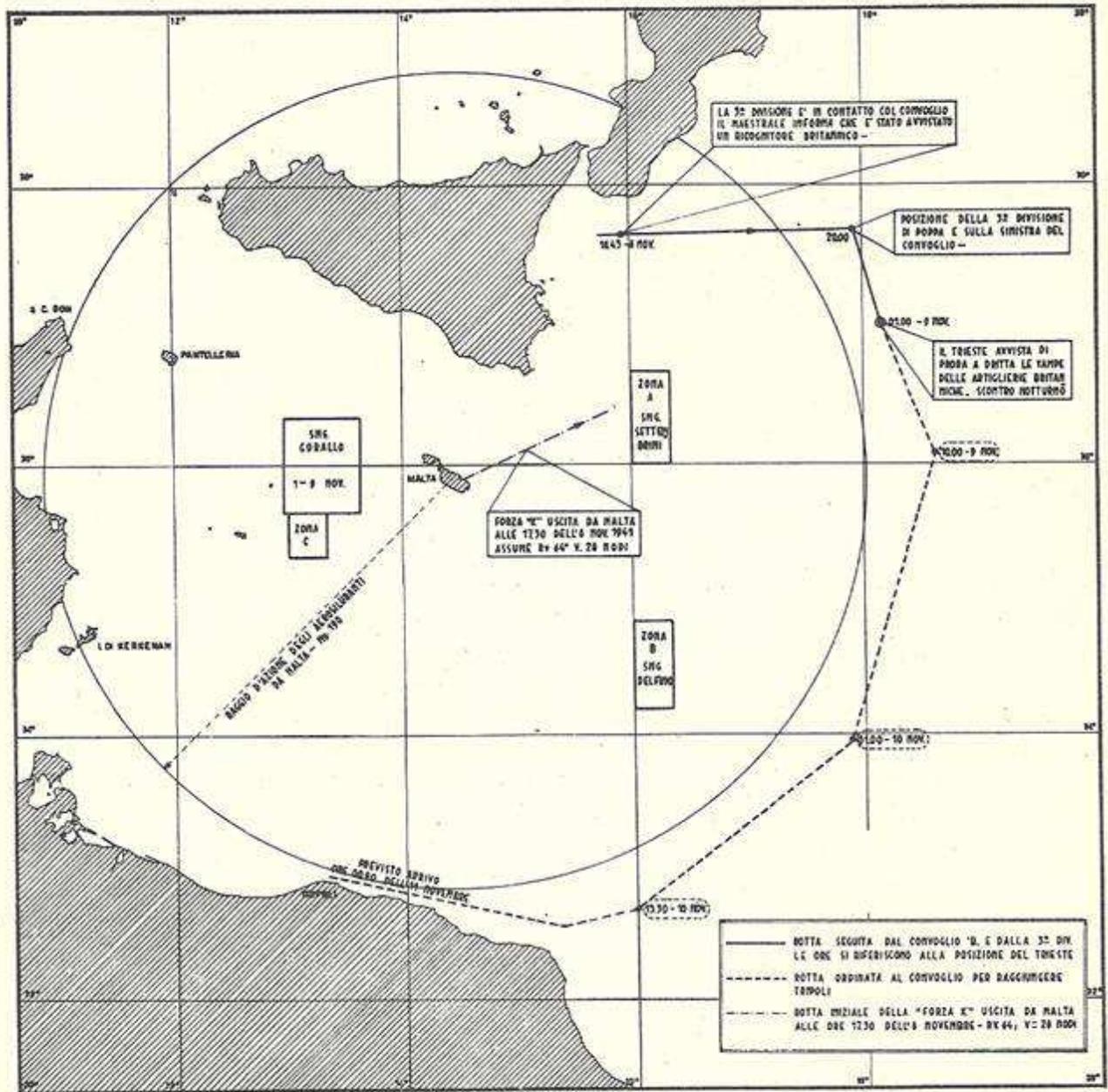
Complessivamente vi era a bordo dei cinque piroscafi un carico di 34.473 tonnellate, che includeva, oltre a merci varie, armi, munizioni e carburante in fusti, 389 tra automezzi e rimorchi, di cui 217 per le Forze Armate tedesche e 172 per quelle italiane, e una motobarca. Le due navi cisterna trasportavano 6.692 tonnellate di combustibili liquidi per le esigenze italiane, 5.160 tonnellate di nafta della Regia Marina, e 2.254 tonnellate di benzina per la Luftwaffe. Vi erano inoltre a bordo dei piroscafi *San Marco*, e *Maria 21* militari tedeschi e 119 italiani.

Per dare al nemico l'impressione che il convoglio fosse diretto in Grecia o a Bengasi, una volta che i due mercantili provenienti da Palermo si furono accodati ai 5 salpati da Napoli, l'intero complesso, mantenendo una velocità di 8 nodi orari, diresse verso levante. Esso procedette nella prescritta formazione diurna su tre file, intorno alle quali vigilavano i CT di scorta e, iniziare dall'alba, anche i velivoli della protezione aerea forniti dall'Aeronautica della Sicilia.

In quel momento i CT della scorta si erano ridotti ai sei previsti dall'ordine di operazione poiché, come detto, le 4 unità della 13^a Squadriglia, *Granatiere*, *Fuciliere*, *Alpino* e *Bersagliere*, erano anch'esse entrate a Messina per rifornirsi, per poi passare alle dipendenze della 3^a Divisione Navale (incrociatori pesanti *Trieste* e *Trento*). Le sei unità salparono alle 12.00 dell'8, e regolarono la navigazione in modo da assumere la protezione del convoglio "Beta", che raggiunsero alle ore 16.45 in lat. 37°40'N, long. 15°57'E, corrispondente a 19 miglia per 155° da Capo dell'Armi. Quindi si disposero, zigzagando, a poppavia delle navi mercantili la cui rotta 90° era stata studiata, com'era di consuetudine, per tenere il convoglio e la scorta fuori dal raggio d'azione degli aerosiluranti di Malta, che era a quell'epoca di 190 miglia (vedi cartina).

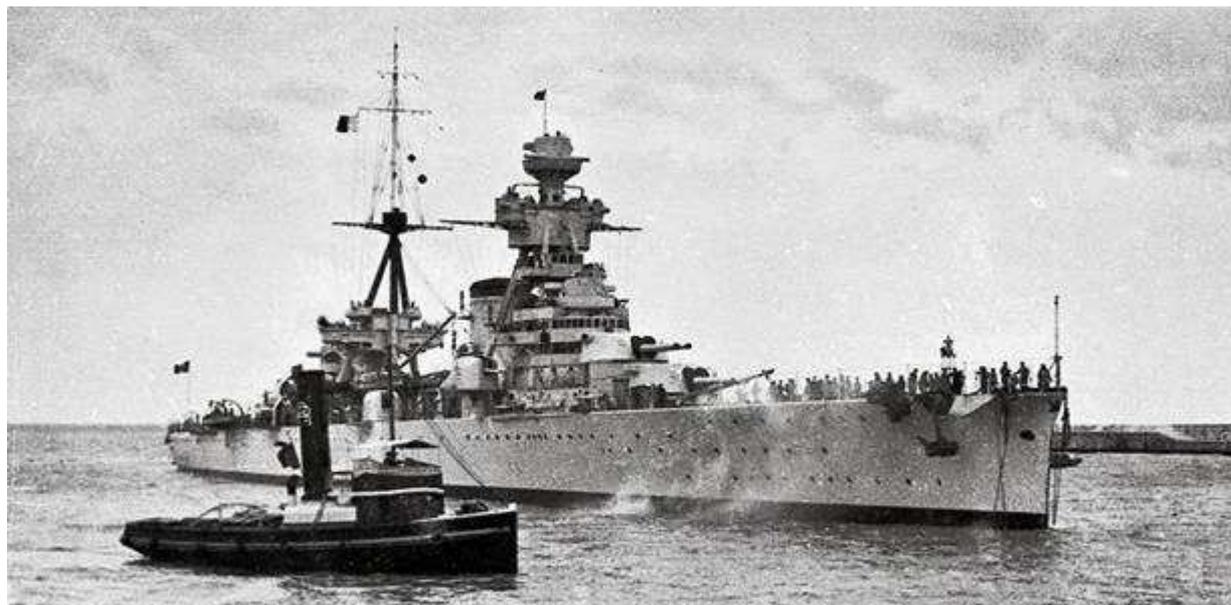
Alla 3^a Divisione appartenevano anche l'incrociatore *Gorizia* e i due CT della 12^a Squadriglia *Corazziere* e *Carabiniere*, che però furono trattenuti a Messina, pronti a muovere in due ore in caso di necessità, a partire dalle ore 18.00 dell'8 novembre. Circa ai compiti assegnati alla 3^a Divisione Navale, l'ordine di operazione n. 251 diramato da Marina Napoli specificava che essa, navigando a zig-zag alla velocità di 16 nodi, avrebbe dovuto coprire il convoglio "Beta" "dalle provenienze da Malta, mantenendosi di giorno entro 5 miglia di distanza e di notte entro il raggio di visibilità del convoglio", che poi, alle ore 19.00 del 10 novembre, avrebbero dovuto abbandonare per rientrare a Messina. Da quel momento, trovandosi ormai vicino alle coste della Libia, il convoglio avrebbe proseguito per Tripoli scortato dai sei CT della sola scorta diretta.^[1]

^[1] AUSMM, "Comando 3^a Divisione Navale. Rapporto della missione dei giorni 8-9/11/1941", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

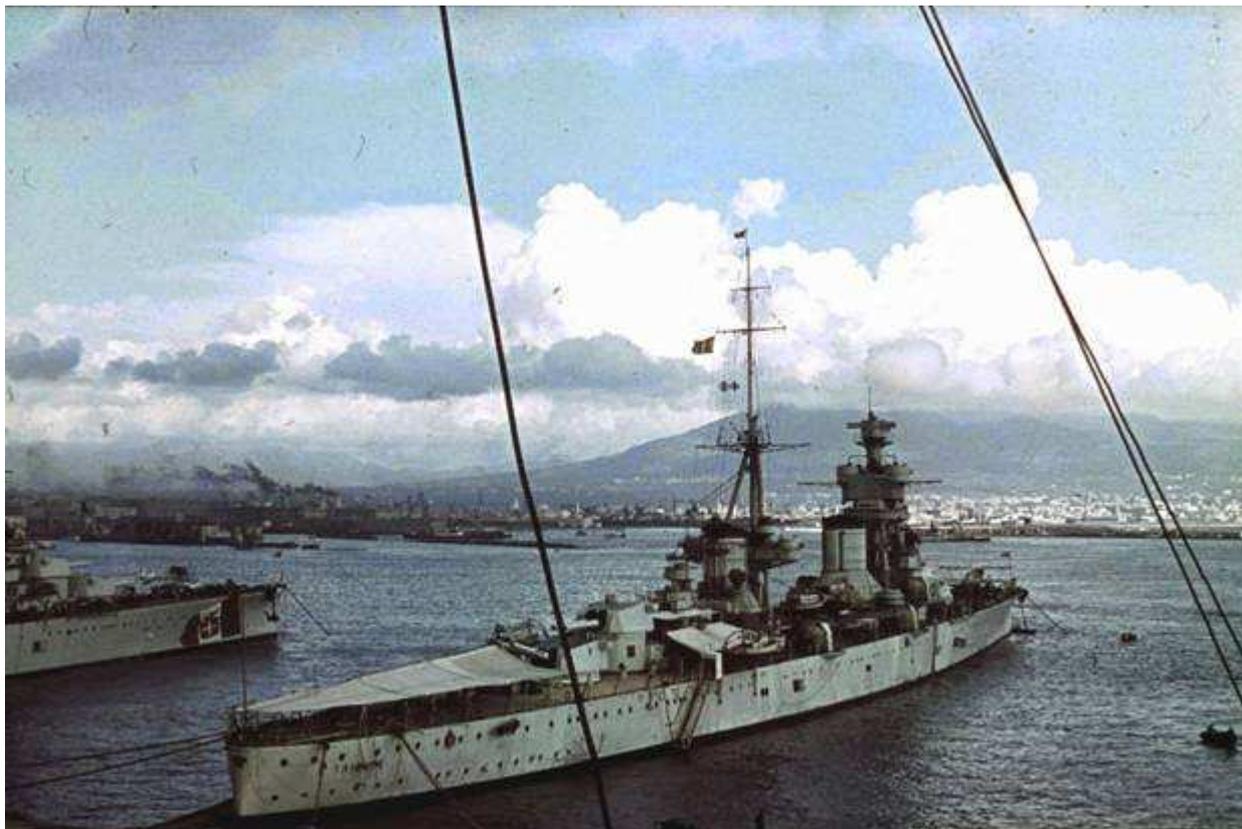


Dispositivo generale per la navigazione del convoglio «Beta» (Duisburg).

Cartina dell'Ufficio Storico della Marina Militare.



Il CT *Fuciliere* una delle quattro unità di scorta classe "Soldati" della 13^a Squadriglia.



L'incrociatore pesante *Trieste* la nave ammiraglia della 3^a Divisione Navale. Nella foto a colori è ormeggiato nel porto di Napoli all'inizio del maggio 1938, poco prima della famosa rivista "H" in onore di Hitler. Salpò da Messina con le altre cinque navi della sua formazione alle ore 12.00 dell'8 novembre e raggiunse il convoglio "Beta", assumendone la protezione, alle 16.45 a sud di Capo dell'Armi.



Il CT *Granatiere* che esercitava le funzioni di nave comando della 13^a Squadriglia assegnata alla scorta degli incrociatori pesanti della 3^a Divisione *Trieste* e *Trento*.

L'attacco della RAF di Malta al convoglio "Pegaso" nel Mare Ionio

Contemporaneamente al movimento del convoglio "Beta" diretto a Tripoli, era stata pianificata un'altra operazione concernente il passaggio di un convoglio diretto a Bengasi, denominato "Pegaso" dal nome dell'unità di scorta che fungeva da nave comando.

Costituito da due piroscafi, l'italiano *Bosforo* e il germanico *Savona*, che imbarcavano un carico di 6.466 tonnellate di materiale militare e civile, munizioni e carburanti, il convoglio "Pegaso" partì da Brindisi alle ore 24.00 del 6 novembre, con la scorta della sola torpediniera *Pegaso*, comandata dal tenente di vascello Francesco Acton.^[2]

Alle ore 10.50 dell'indomani 7, le tre navi furono avvistate da un aereo da ricognizione britannico, e successivamente le stazioni d'ascolto di Maristat intercettarono un ordine operativo dato a un sommergibile in agguato, avente protocollo orario 12.59, e poi un telegramma urgente trasmesso da Malta al Comando in Capo della Mediterranean Fleet, con protocollo orario 13.02. I due telegrammi furono messi in connessione con l'avvistamento del convoglio "Pegaso".^[3] Due ore più tardi, alle 15.00, il convoglio fu attaccato a ponente di Cefalonia, da 5 bombardieri Blenheim del 18° Squadrone decollati da Malta, ma non riportò alcun danno, anche perché un'altra formazione di sei Blenheim del 107° Squadrone non riuscì a rintracciarlo.^[4]

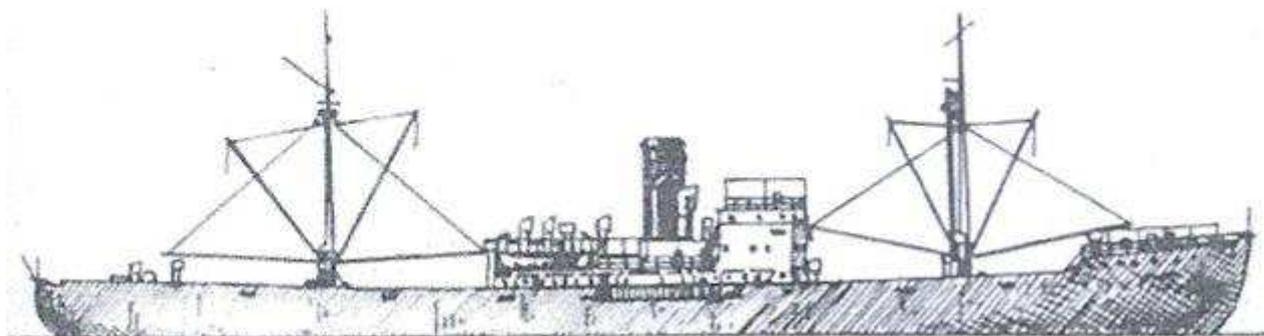


Sulla plancia destra del CT *Bersagliere*, durante una missione di guerra, la sorveglianza diurna avviene con tutti gli strumenti ottici a disposizione. Lo stesso avveniva sulla plancia di destra e dalle vetrate della torre comando protetta.

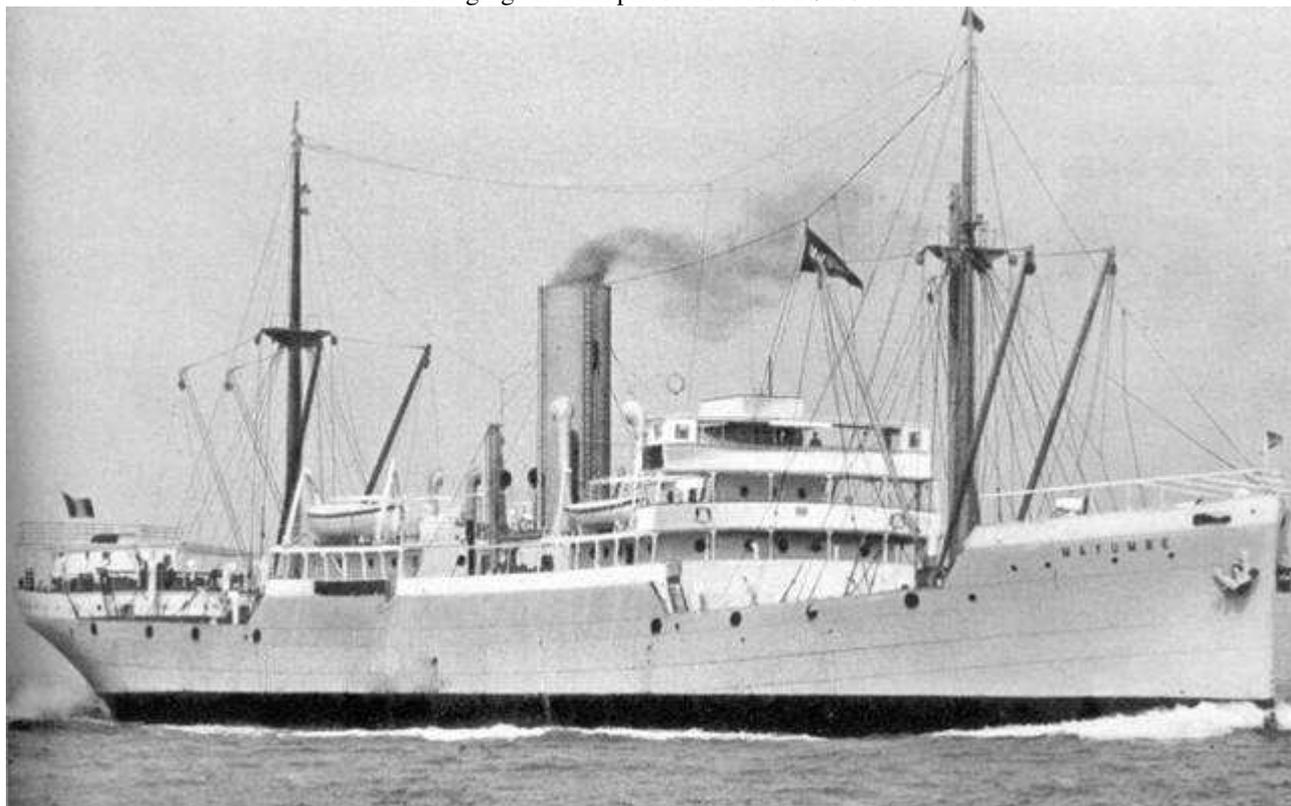
^[2] Aldo Cocchia, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale*, vol. VII, Roma 1962, p. 40.

^[3] Aldo Cocchia, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale*, vol. VII, Roma, 1962, p. 40.

^[4] Kenneth Poolman, *Night Strike from Malta 830° Sq. R.N. and Rommel's convoy*, cit., p. 131.



Dettagli grafici del piroscafo tedesco *Savona*.



Il piroscafo *Bosforo* (3.567 tsl) quando si chiamava *Mayumbe* della Cie Africaine de Navigation SA di Anversa, che lo acquistò dopo il varo nel 1929. Fu poi venduto, nel 1930, ad una società belga e poi, nel 1939 all'Adriatica di Venezia che lo chiamò *Bosforo*.



La torpediniera *Pegaso*.

Allo scopo di fornire al convoglio la protezione aerea richiesta urgentemente da Supermarina a Superaereo, e da quest'ultimo diramata ai comandi aerei interessati ad appoggiare la navigazione del convoglio "Beta", due velivoli Mc. 200 della 364^a Squadriglia Caccia dell'Aeronautica Albania, decollarono nel pomeriggio, dall'aeroporto di Araxos (Patrasso), ma anch'essi non trovarono le navi dell'Asse da scortare. Sulla rotta del rientro, alle 17.55, uno dei caccia italiani precipitò per cause imprecisate sull'isola Zante, causando la morte del pilota sergente Adriano Caprioli.^[5]

Alle ore 10.05 dell'8 novembre il Comando Aeronautica della Sicilia informò telefonicamente Superaereo che la torpediniera *Pegaso* aveva segnalato di avere avvisato, alle ore 08.30, un velivolo da ricognizione britannico in lat. 35°50'N, long. 19°50'E, corrispondente a 110 miglia a sud-ovest dall'isola di Sapienza. Seguì poi la notizia che la stazione di ascolto Titus aveva intercettato la trasmissione radio di una squadriglia di bombardieri Blenheim, che alle ore 10.00 si trovavano approssimativamente a nord del convoglio "Pegaso", senza però riuscire a rilevarne la rotta.^[6]



Disegno pittorico di un Mc. 200 della 364^a Squadriglia del 150° Gruppo Caccia Terrestre dell'Aeronautica dell'Albania.



La parte prodiera di un bombardiere Bristol Blenheim della RAF.

Infatti, in seguito all'avvistamento di un ricognitore, il Comando della RAF di Malta aveva invitato contro il convoglio dodici bombardieri Blenheim, sei dei quali del 107° Squadrone e altrettanti del 18° Squadrone. Essi diressero oltre Capo Spartivento, verso le coste della Grecia, e do-

^[5] SMAUS, *Diario Storico Comando Aeronautica Grecia 1941*, vol. 413.

^[6] SMAUS, *GAM 11*, busta n. 176.

po essere passai vicino al convoglio “Beta”, senza riuscire ad individuarlo, alle ore 10.15 e alle ore 12.30 attaccarono in due ondate l’obiettivo ricercato.^[7]

Come era la loro tattica usuale, ampiamente sperimentata dapprima nel Mare del Nord e poi nel Mediterraneo i Blenheim attaccarono a volo radente le navi del convoglio “Pegaso”, per rendere più efficace la loro azione. La reazione della torpediniera e dei due piroscafi si concretò soprattutto col fuoco delle mitragliatrici da 20 mm Breda, che abbatterono un velivolo del 18° Squadrone, con capo equipaggio il capitano pilota C.G. Prior, e ne colpirono altri due del 107° Squadrone, uno dei quali pilotato dal sergente W.A. Hopkinson andò a cadere sul piroscavo *Savona*, sviluppandovi un vasto incendio che però poté essere domato dall’equipaggio della nave.^[8]

La notizia che il convoglio “Pegaso” si trovava sotto attacco, e aveva richiesto la scorta aerea in lat. 35°30’N, long. 19°30’E, arrivò a Superaereo, diramata da Supermarina, intorno alle 10.30. Immediatamente fu telefonato al Comando dell’Aeronautica della Sicilia, che intorno a mezzogiorno inviò in volo, a oriente di Malta, l’unica pattuglia di tre caccia Mc. 200 disponibili nell’intendimento di intercettare i bombardieri britannici che stavano rientrando sull’isola dopo aver svolto le loro incursioni. Ma la missione dei velivoli italiani non ebbe esito alcuno.^[9]

Nel frattempo, poiché il danneggiato *Savona* era costretto a manovrare col timone a mano, fu deciso di dirottare il piroscavo sull’ancoraggio greco di Navarrino, assieme alle altre due navi del convoglio, delle quali il *Bosforo* fu fatto poi proseguire per Patrasso, scortato dalla torpediniera *Stocco*. Dopo una sosta di due giorni il *Bosforo* salpò da Patrasso per Bengasi, ove arrivò il mattino del 12.



La disposizione delle mitragliere binate da 20 mm su una torpediniera italiana a centro nave.

^[7] Da parte del convoglio “Beta”, due degli aerei britannici furono visti passare vicini alle navi mentre dirigevano verso Oriente.

^[8] Christopher Shores - Brian Cull - Nicola Malizia, Malta: *The Hurricane years 1940-41*, opera citata, pag. 325. Nel corso di quell’attacco la torpediniera *Pegaso* segnalò di aver abbattuto ben quattro velivoli britannici.

^[9] SMAUS, *GAM 11*, b. 176.



Un Mc. 200 della 160^a Squadriglia Caccia viene rifornito di munizioni per le 2 mitragliere da 12,7 mm a Castelvetrano.



Un complesso di mitragliere binate da 20 mm Breda su una silurante italiana. Era questo il tipo di armamento, dalla portata massima di 2.500 metri, di cui potevano valersi i CT e le torpediniere impegnate sulle rotte dei convogli e per la difesa delle formazioni navali. Invece i corrispondenti mezzi navali britannici, avendo i pom-pom in impianti quadrupli da 40 mm, potevano sparare a una distanza di 4.000 metri, utile anche nel tiro navale.

L'avvistamento del convoglio "Beta" e la partenza dalla Valletta della Forza K

Vediamo ora quale fu l'attività svolta durante la giornata dell'8 novembre 1941 dall'Aeronautica della Sicilia, per la protezione diretta e indiretta del convoglio "Beta" e della 3^a divisione Navale.

Nelle prime ore del mattino 2 Mc. 202 del 9° Gruppo del 4° Stormo Caccia furono inviati a svolgere una ricognizione fotografica sul porto di La Valletta, e successivamente, verso mezzogiorno, fu portata a termine un'incursione sugli incrociatori britannici segnalati alla fonda a French Creek, a cui prese parte una formazione di 4 Cant. Z. 1007 bis del 27° Gruppo del 9° Stormo Bombardieri. Essi furono scortati sull'obiettivo da ventidue Mc. 202 del 4° Stormo Caccia, che impiegò nella missione 14 velivoli del 10° Gruppo, al comando del magg. Pil. Tito Maddalena, e 18 velivoli del 9° Gruppo, guidati dal cap. Minio Paluello.

I velivoli Mc. 202 del 9° Gruppo, che costituivano la protezione indiretta ai trimotori, trovandosi ad una quota di 8.200 metri, furono attaccati, subito dopo che i Cant. Z.1007 bis avevano sganciato le loro bombe, da 4 Hurricane del 129th Sqn della RAF, guidati dal cap. pil. S.M.W. Carpenter. Scendendo da quota notevolmente superiore, rispetto a quella cui si trovavano i velivoli di scorta italiani, ed effettuando un rapidissimo passaggio seguito da un altrettanto rapido disimpegno, i caccia britannici riuscirono ad abbattere due Mc. 202, determinando la morte dei piloti, cap. Mario Proda e serg. magg. Luigi Taroni. Da parte britannica furono colpiti 2 Hurricane, uno dei quali fu abbattuto, ma il pilota, ten. Lardner-Burke, sopravvisse lanciandosi col paracadute.^[10]



^[10] SMAUS, *Diario Storico del Comando dell'Aeronautica della Sicilia 1941*; Christopher Shores - Brian Cull - Nicola Malizia, *Malta, The Hurricane years 1940-41*, cit., p. 324.



Due formazioni di Bristol Blenheim della RAF in volo sul mare per missione bellica. Furono aerei di questo tipo che l'8 novembre attaccarono nello Ionio i due piroscafi del convoglio "Pegaso", dal nome della torpediniera di scorta, partito da Brindisi e diretto a Bengasi.



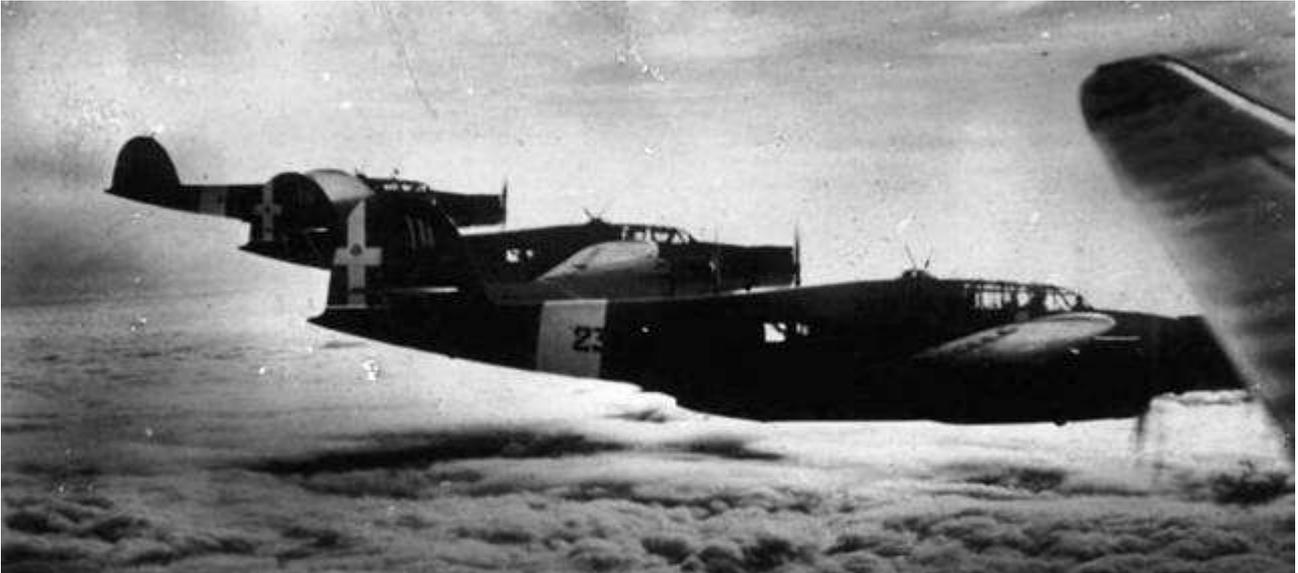
Il vice ammiraglio Wilbraham Ford (a destra), Comandante delle Unità Navali a Malta, e il suo collega della Royal Air Force, vice maresciallo dell'aria Hugh Lloyd da cui dipendevano tutte le forze aeree dell'isola.



Nel novembre 1941 i caccia Mc. 202 del 9° Gruppo del 4° Stormo di base a Comiso erano impiegati nelle operazioni diurne su Malta, specialmente come scorta ai bombardieri e per contrastare le incursioni della RAF.



Pur essendo un velivolo di costruzione recentissima, e per molti versi all'altezza dei tempi grazie anche al motore tedesco in linea D.B. 601, l'Mc. 202 "Folgore", velivolo da caccia molto veloce (600 km/h) e di grande maneggevolezza, come tutti caccia italiani dell'epoca disponeva di un modestissimo armamento, 2 sole mitragliere da 12,7 mm. Troppo poco per competere in modo determinante con l'Hurricane della RAF, che nelle sue ultime versioni era armato con 4 cannoni da 20 mm. Inoltre, avendo una superficie alare piuttosto piccola, perché la cellula era stata ricavata su quella dell'Mc. 200 "Saetta", l'MC. 202 si trovava a disagio nel combattere a quote superiori ai 7.000 m. Ma al contrario di tutti gli altri caccia italiani dell'epoca aveva il vantaggio di poter disporre della radio.



Velivoli da bombardamento Cant. Z. 1007 bis in volo sopra estesi banchi di nuvole.

Nel frattempo, a iniziare dalle ore 07.30 e fino alle ore 17.30, nel servizio di scorta alle navi si susseguirono sul cielo del convoglio “Beta” e della 3^a Divisione Navale, dieci idrovolanti Cant. Z. 506 della Ricognizione Marittima, due bombardieri S. 79 e sessantasei velivoli da caccia. Inoltre, nelle prime ore del pomeriggio, decollarono dagli aeroporti siciliani tre coppie di S. 79 del 10° Stormo Bombardieri, che si spinsero a sud-est della Sicilia per assolvere le programmate missioni di esplorazione marittima.

L’assistenza antisommergibile dei Cant. Z. 506” alle unità del convoglio “Beta” e della 3^a Divisione Navale fu considerata “*Lunghissima e scrupolosa*”. Anche i velivoli della scorta antiaerea, cui parteciparono trentaquattro caccia Mc. 200 e due Cr. 42 del 54° Stormo, ventidue Cr. 42 del 23° Gruppo e otto Bf. 110 tedeschi appartenenti alla 9^a Squadriglia del 3° Gruppo del 26° Stormo Distruttori (III./ZG. 26), da pochi giorni dislocato sull’aeroporto di Catania, continuò sistematicamente ad alternarsi nel compito di scorta diretta ed indiretta alle due formazioni navali.^[11]

Il servizio dei caccia si svolse “*Con regolarità*” fino alle ultime luci del giorno, mantenendo sulle navi una coppia di velivoli ad alta quota per contrastare eventuali attacchi di bombardieri, e una coppia ad un’altitudine di 1.000 metri per agire contro attacchi a volo radente e di aerosiluranti.^[12]

Nonostante questo notevole schieramento di forze aeree difensive, il convoglio “Beta”, trovandosi in lat. 37°38’N, long. 17°16’E, fu avvistato da un velivolo Maryland del 69° Squadrone da ricognizione della RAF, decollato nelle prime ore del pomeriggio dell’8 dall’aeroporto maltese di Luqa. Il ricognitore britannico, che aveva per capo equipaggio il tenente colonnello pilota John Noel Dowland, intorno alle 16.45 fu avvistato ad altissima quota dal piroscampo *Duisburg* (comandante capitano Arno Ostermeier, che aveva quale ufficiale di collegamento il tenente di vascello Rodolfo Sennis), nel momento in cui il velivolo aveva superato per quasi tutta la lunghezza le navi del con-

^[11] SMAUS, *GAM II*, b. 176.

^[12] Nel pomeriggio dell’8 ottobre, a causa di un guasto meccanico uno del “Bf. 110” della 9./ZG.26 fu costretto ad ammarare a circa 20 miglia a sud-est di Capo Spartivento, ma i due uomini dell’equipaggio, entrambi feriti, furono salvati e trasportati a Siracusa da un idrovolante italiano Cant. Z. 506^a della 612^a Squadriglia Soccorso, il cui intervento era stato chiesto dal comando aereo tedesco in Sicilia. Ci fu anche un incidente, fortunatamente senza conseguenze, determinato da un errato riconoscimento. Esso si verificò alle ore 13.50 quando un “S.79” della scorta antisommergibili sparò su un “Cant Z. 506” della Ricognizione Marittima impiegato in una missione di ricognizione. In precedenza, alle 11.40, era andato perduto un Cr. 42 della 75^a Squadriglia del 23° Gruppo Caccia entrato in vite, alla quota di 1.000 metri, mentre rientrava a Pantelleria da un’azione bellica. Il pilota, sergente Giorgio Pretti, pur lanciandosi con il paracadute, decedette.

voglio. Tuttavia non fu possibile aprire il fuoco contro un bersaglio tanto sfuggente poiché era venuto a mancare “*Il tempestivo avvistamento*” da parte dei CT della scorta.^[13]



I caccia pesanti Bf. 110 della Luftwaffe erano particolarmente efficaci nelle scorte a lungo raggio in mare aperto. Nell'immagine, una sezione di velivoli del 3° Gruppo del 26° Stormo Distruttori (III./ZG.26), operante in Libia. La loro colorazione è, infatti, quella desertica. Pochi giorni prima della partenza da Napoli del convoglio “Beta” una delle sue tre squadriglie di questo reparto, la 9ª era stata dislocata in Sicilia, a Catania, per scortare i convogli diretti in Nord Africa nelle zone non coperte dai caccia italiani.



Il ten. Col. John Noel Dowland e un velivolo da ricognizione Maryland del 69th Sqn della RAF parcheggiato nell'aeroporto maltese di Luqa. Fu Dowland, nel pomeriggio dell'8 novembre, a segnalare il convoglio “Beta”.

^[13] SMAUS, *Comando Aeronautica Sicilia - Relazione sulla scorta contraerea e antisommergibile al convoglio MAESTRALE diretto in Libia*, GAM 7, b. 132.



Disegno pittorico di un Martin Maryland, impiegato dalla RAF nei compiti di ricognizione e di bombardamento.

Infatti, sebbene la presenza del Maryland fosse stata rilevata alle ore 16.45, a una distanza di circa 5.000 metri, dal CT *Euro* che, con il segnale per ultracorte “*Aerei in vista Rb 200 - quota superiore quota 3.000*”, avvertì prontamente il capo scorta *Maestrale*, e poi, “*con messaggio radio di scoperta all’aria*”, anche Supermarina e tutte le unità navali in navigazione, per un grave disservizio non fu diramato l’allarme agli aerei da caccia di scorta, da effettuare sotto forma dei “*Prescritti segnali luminosi*” e di trasmissioni “*in radiofonia*”.^[14]

La notizia dell’avvistamento del convoglio “Beta” da parte del ricognitore di Malta arrivò regolarmente a Supermarina, la quale, alle ore 18.00, la diramò telefonicamente a Superaereo.^[15] Quindi, per ordine del generale Simone Martini, Capo del 1° Reparto Operazioni dell’Organo Operativo dell’Alto Comando dell’Aeronautica, fu subito compilato un “*Promemoria per l’Ufficiale Superiore di servizio all’Ufficio B*”, consegnato alle 19.50 nella forma seguente.^[16]

Dato l’avvistamento del convoglio importante da parte del nemico, è probabile che Supermarina ordini il dirottamento del convoglio verso le coste greche.

Se ciò avvenisse, bisognerà provvedere domani la protezione del convoglio con velivoli caccia quando esso sarà entrato nel relativo raggio d’azione.

Preavvertire subito l’Albania affinché appronti una Squadriglia Caccia da trasferire domattina presto ad Araxos per rinforzare la Squadriglia di lì sede. Il trasferimento avverrà soltanto dietro specifico ordine di Superaereo.

Qualora Supermarina emanasse l’ordine di dirottamento si dovrà ordinare all’Albania di eseguire il trasferimento della suddetta Squadriglia ad Araxos al più presto possibile.

Nel contempo si dovrà comunicare ad Aeronautica Grecia il previsto arrivo ad Araxos di tale Squadriglia e l’ordine di eseguire il servizio di scorta che richiederà Marimorea.

Con telegramma partente alle ore 2000 si ordina ad Aeronautica Grecia l’allacciamento radio continuo con l’Inviolata [la stazione radio di Superaereo].

Questi ordini preventivi furono tempestivamente diramata dall’Ufficio B del reparto operazioni di Superaereo, ma il supposto dirottamento del convoglio non si verificò, e dal momento che esso continuò a seguire nella notte la rotta prevista lo spostamento della squadriglia di caccia ad Araxos non fu ordinato.

Fu però disposto affinché il Comando dell’Aeronautica dell’Egeo provvedesse a spostare la preventiva ricognizione aerea sul porto di Alessandria sulla direttrice Alessandria – Capo Sidero (Cre-

^[14] *Ibidem*. I velivoli plurimotori italiani e i “Bf.110” tedeschi erano tutti forniti di apparati radio. Ne erano invece quasi del tutto privi i caccia di scorta italiani, poiché soltanto sette di essi, sui cinquantotto impiegati per la scorta alle navi, disponevano di una stazione R.T.F. Si cercò di ovviare al grave inconveniente aggregando ad ogni turno di caccia di scorta uno dei velivoli forniti di apparato radio.

^[15] Ricevuta la trasmissione di avvistamento del Maryland, alle ore 15.55 dell’8 novembre l’Ammiraglio di Malta inviò al Comando in Capo della Mediterranean Fleet un segnale che le stazioni d’ascolto italiane intercettarono, per poi riuscire a decrittare soltanto il giorno 13 nella seguente forma: “*Sei piroscafi, quattro CT, alle ore 14.00 TMEC dell’8 in 37°40’N, 16°43’E*”.

^[16] SMAUS, *Comando Aeronautica Sicilia - Relazione sulla scorta contraerea e antisommergibile al convoglio MAESTRALE diretto in Libia*, GAM 7, b. 132.

ta), per segnalare eventuali movimenti della Mediterranean Fleet verso ponente, e ad apprestare nel contempo il maggior numero di velivoli offensivi da far eventualmente intervenire sulle unità navali nemiche avvistate in mare da mezzi aerei e navali italiani e tedeschi.^[17]

Lo stesso incarico, per l'impiego dei mezzi aerei contro unità navali nemiche, fu dato da Superaereo al Comando dell'Aeronautica della Sicilia e dal Comando della 5^a Squadra Aerea della Libia. Quest'ultimo Ente, infatti, ricevette l'ordine di tenere in stato di emergenza i reparti da bombardamento orizzontali e in picchiata, e nel contempo provvedere ad assicurare la scorta al convoglio "Beta", a partire dalle ore 10.00 del 10 novembre e fino all'imbrunire dello stesso giorno, con velivoli da caccia e con bombardieri S. 79, questi ultimi da destinare alla protezione antisommergibili.

Allo scopo di assicurare alla diramazione del messaggio quella che si riteneva fosse la procedura più sicura, dal punto di vista della segretezza, Superaereo pregò Supermarina di trasmettere l'ordine con la sua macchina cifrante. Il messaggio, avente numero di protocollo 1B/18957 dell'8 novembre, e compilato nella forma che segue, fu trasmesso direttamente a Marina Bengasi, la quale lo fece poi pervenire, al Comando della 5^a Squadra aerea per via filo.⁴⁰

Questo è il messaggio che Superaereo prega di far inoltrare a Marina Bengasi con la Macchina cifrante.

Marina Bengasi dopo decifrato, dovrebbe inoltrarlo con mezzo a filo, in cifra con cifrario aeronautico, alla 5^a Aero-squadra.

1B/18957 – SUPERAEREO PUNTO Disporre che Reparti Bombardamento disponibili er reparti Aerosiluranti siano pronti per intervento in mare contro unità avvistate punto. Inoltre per eventuale impiego di collaborazione Armero Navale disporre che Reparti Aerosiluranti dipendenti dalle ore otto del giorno nove et Reparti Bombardamento a Tuffo Aero settori Ovest et Centrale da ore otto giorno dieci siano considerati in stato di emergenza per eventuale intervento zona del convoglio at richiesta diretta Divisione Navale aut seguito avvistamenti aerei. In conseguenza per collaborazione Armero Navale codesto Comando Aero settore et Reparti di volta in volta interessati applichino per comunicazioni R.T. disposizioni Stato Emergenza ci cui circolare 49956 allegata S.M. 59. Si informa che Reparti et Velivoli Ricognitori altra G.U. [Grande Unità] interessata stessa collaborazione applichino stesse norme per oggi.

GENERALE PRICOLO

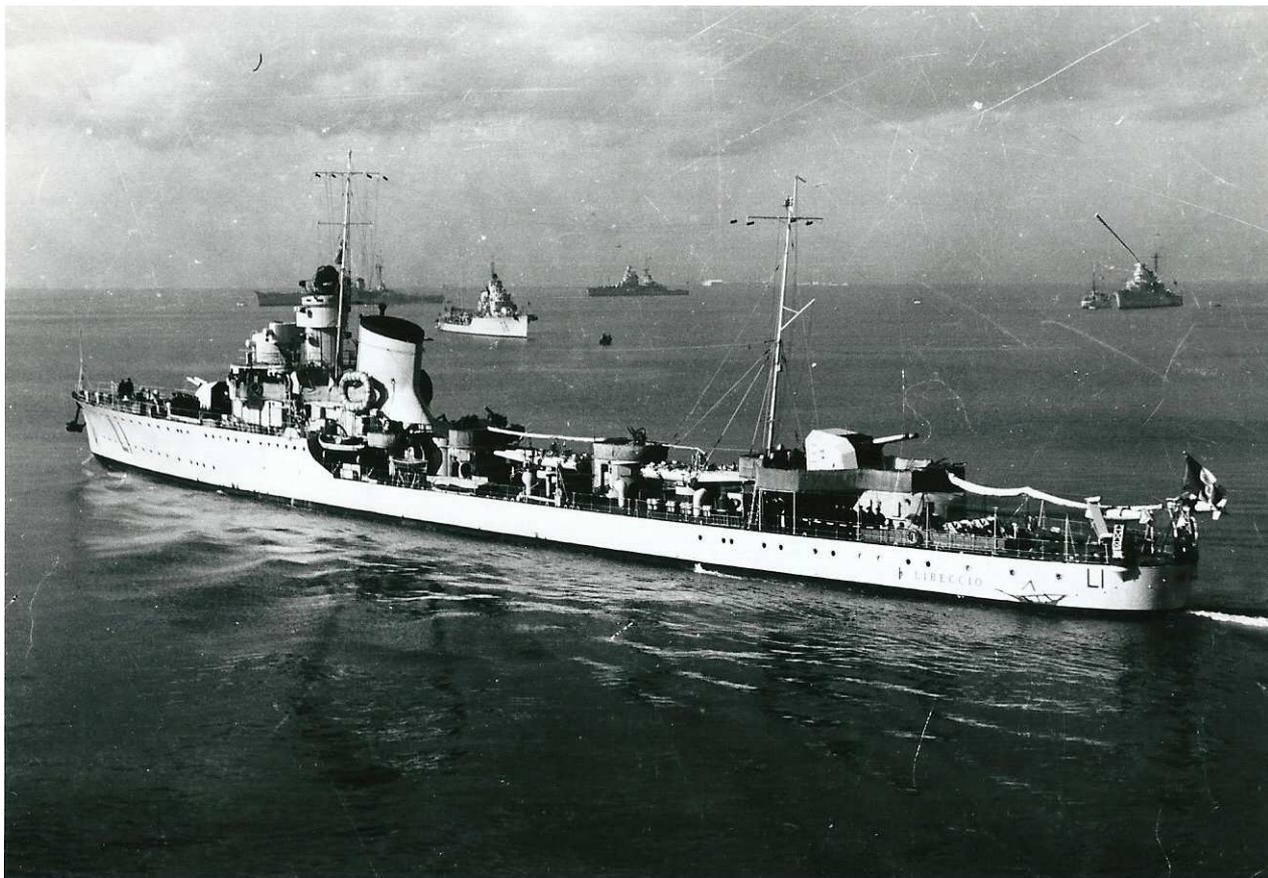
Il ten. Col. Dowland, pilota del ricognitore del 69th Sqn che aveva avvistato il convoglio "Beta", non riuscì ad individuare la 3^a Divisione Navale, la quale pendolava a velocità più sostenuta lungo il fianco occidentale delle navi mercantili, ossia dalla parte in cui era ritenuto potesse svilupparsi un possibile attacco delle navi britanniche provenienti da Malta.

Dopo aver evitato di segnalare l'avvistamento con la radio, per non mettere in allarme il nemico, Dowland rientrò velocemente a Malta con il suo Maryland e una volta atterrato a Luqa riferì che il convoglio italiano, costituito da sei navi mercantili e da una scorta di soli 4 CT, si trovava a 40 miglia ad est di Capo Spartivento Calabro. Sebbene la rotta del convoglio fosse esattamente diretta a oriente (90°), e la velocità erroneamente calcolata in 10-12 nodi (mentre invece era di 9 nodi), il CV Agnew, che esercitava le funzioni di commodoro della Forza K, arrivò alla conclusione che le navi nemiche sarebbero passate a circa 200 miglia ad est di Malta per poi dirigere per un porto della Libia.⁴¹

^[17] Nel corso della giornata dell'8 novembre le ricognizioni nel Mediterraneo orientale che, allo scopo di sorvegliare tutto il tratto di mare tra il 20° e il 27° meridiano est furono effettuate con direttrici di ricerca estese da Creta e da Rodi verso le coste africane, vennero svolte da sei velivoli "Ju.88" del 2° Gruppo del 1° Stormo Sperimentale (II./LG.1) del X *Fliegerkorps*, e da due "Cant Z.1007" italiani dell'Aeronautica dell'Egeo. Ma pur avendo incontrato buone condizioni meteorologiche, i velivoli italo-tedeschi non effettuarono avvistamenti di navi nemiche. Un altro "Cant Z.1007 bis", che era stato inviato nel corso della mattinata a controllare la situazione navale esistente sulla base di Alessandria, non poté fare rilevamenti e scattare le fotografie per la totale copertura nuvolosa riscontrata sull'obiettivo.

⁴⁰ SMAUS, *GAM 11*, b. 132.

⁴¹ Admiralty, *Mediterranean*, vol. II, cit., p. 190.



Il CT *Libeccio* una delle sei unità di scorta al convoglio "Beta".



Rifornimento di velivoli da caccia Mc. 200 che per le loro modeste e sorpassate caratteristiche di intercettori erano impiegati soprattutto nelle scorte navali ove nel corso del 1941 ottennero considerevoli successi soprattutto contro i bombardieri Blenheim di Malta negli attacchi ai convogli diretti in Nordafrica.

FORZE NAVALI IMPIEGATE NELL'OPERAZIONE

NAVI ITALIANE

Convoglio "Beta"

Piroscafo (tedesco)	<i>Duisburg</i>	cap. l. c.	Arno Ostermeier
Piroscafo (tedesco)	<i>San Marco</i>	cap. l. c.	Paul Osseberg
Piroscafo	<i>Sagitta</i>	cap. l. c.	Domenico Ingegneri
Motonave	<i>Rina Corrado</i>	cap. l. c.	Guglielmo Schettini
Motonave	<i>Maria</i>	cap. l. c.	Angelo Pogliani
Petroliera	<i>Minatitland</i>	cap. l. c.	Guido Incagliati
Petroliera	<i>Conte di Misurata</i>	cap. l. c.	Mario Penco

Scorta diretta al convoglio "Beta"

Cacciatorpediniere	<i>Maestrale</i>	cap. vasc.	Ugo Bisciani
	<i>Fulmine</i>	cap. corv.	Mario Milano
	<i>Euro</i>	cap. corv.	Giuseppe Cigala Fulgosi
	<i>Grecale</i>	cap. freg.	Giovanni di Gropello
	<i>Libeccio</i>	cap. freg.	Corrado Tagliamonte
	<i>Oriani</i>	cap. freg.	Vittorio Chinigò

Gruppo di appoggio al convoglio "Beta"

3 ^a Divisione Navale	(ammiraglio di divisione Bruno Brivonesi, imbarcato sull'incrociatore <i>Trieste</i>)		
3 ^a Divisione Incr.	<i>Trieste</i>	cap. vasc.	Umberto Rouselle
	<i>Trento</i>	cap. vasc.	Alberto Parmigiano
13 ^a Squadriglia Ct.	<i>Granatiere</i>	cap. vasc.	Ferrante Capponi
	<i>Fuciliere</i>	cap. freg.	G. Cerrina Feroni
	<i>Bersagliere</i>	cap. freg.	Giuseppe de Angioy
	<i>Alpino</i>	cap. freg.	Agostino Calosi

Sommergibili

	<i>Settembrini</i>	cap. corv.	Mario Resio
	<i>Delfino</i>	cap. corv.	Alberto Avogadro di Cerione

NAVI BRITANNICHE

Forza K

Incrociatori leggeri	<i>Aurora</i>	cap. vasc.	G. W. Agnew
	<i>Penelope</i>	cap. vasc.	A. D. Nichol
Cacciatorpediniere	<i>Lance</i>	cap. freg.	R. W. F. Northcott
	<i>Lively</i>	cap. freg.	W. F. E. Hussey

Sommergibili

10 ^a Flottiglia di Malta	<i>Upholder</i>	ten. vasc.	M. D. Wanklyn
	<i>Urge</i>	ten. vasc.	E. P. Tomkinson
	<i>P. 34</i>	ten. vasc.	P. R. Harrison

CARICO DEL CONVOGLIO "BETA"

P.fo Duisburg (7389 tsl)

Per le FF.AA. italiane:

Materiali vari	2 495 t
Munizioni	70 t

Per le FF.AA. germaniche:

Materiali vari	1 426 t
Automezzi e rimorchi, n. 170	750 t

Totale 4 741 t

Personale R. Esercito, n. 21

Personale tedesco, n. 57

P.fo San Marco (3113 tsl)

Per le FF.AA. italiane:

Materiali vari	487 t
Munizioni e mat. artiglieria	528 t

Per le FF.AA. germaniche:

Materiali	1 602 t
Automezzi e rimorchi, n. 47	235 t

Totale 2 852 t

Personale R. Esercito, n. 10

Personale tedesco, n. 21

M/n Rina Corrado (5180 tsl)

Per le FF.AA. italiane ed Enti civili:

Materiali vari	4 167 t
Munizioni e mat. artiglieria	621 t
Automezzi, n.3	3 t
Carburante in fusti	807 t

Totale 5 598 t

Personale R. Esercito, n. 5

P.fo Sagitta (5153 tsl)

Per le FF.AA. italiane:

Materiali vari	667 t
Carburante in fusti	1 754 t
Automezzi e rimorchi, n. 67	347 t

Per le FF.AA. germaniche:

Carburante in fusti	614 t
Materiali vari	6 t

Totale 3 388 t

Personale civile di passaggio, n. 21

M/n Maria (6339 tsl)

Per le FF.AA. italiane:

Materiali vari	3 107 t
Munizioni e mat. artiglieria	360 t
Automezzi e rimorchi, n.102	318 t
1 motobarca	3 t

Totale 3 788 t

Personale R. Esercito, n. 109

Cisterna Minatitland (7651 tsl)

Per le FF.AA. italiane:

Combustibili liquidi	6 692 t
----------------------	---------

Per l'aviazione tedesca:

Benzina	2 254 t
Totale	8 946 t

Cisterna Conte di Misurata (5014 tsl)

Per la Marina italiana:

Nafta	5 160 t
-------	---------

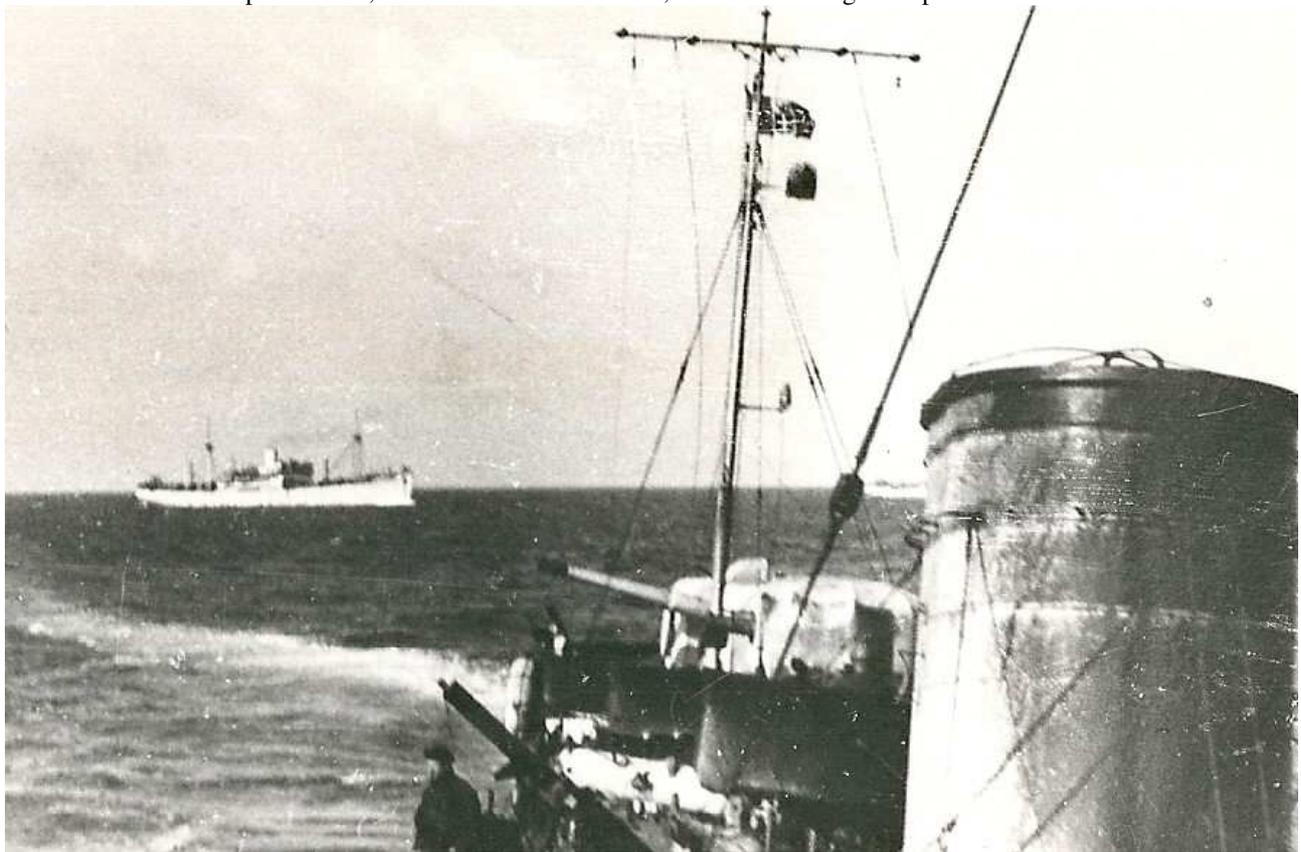
Totale complessivo dei materiali trasportati 34 473 t

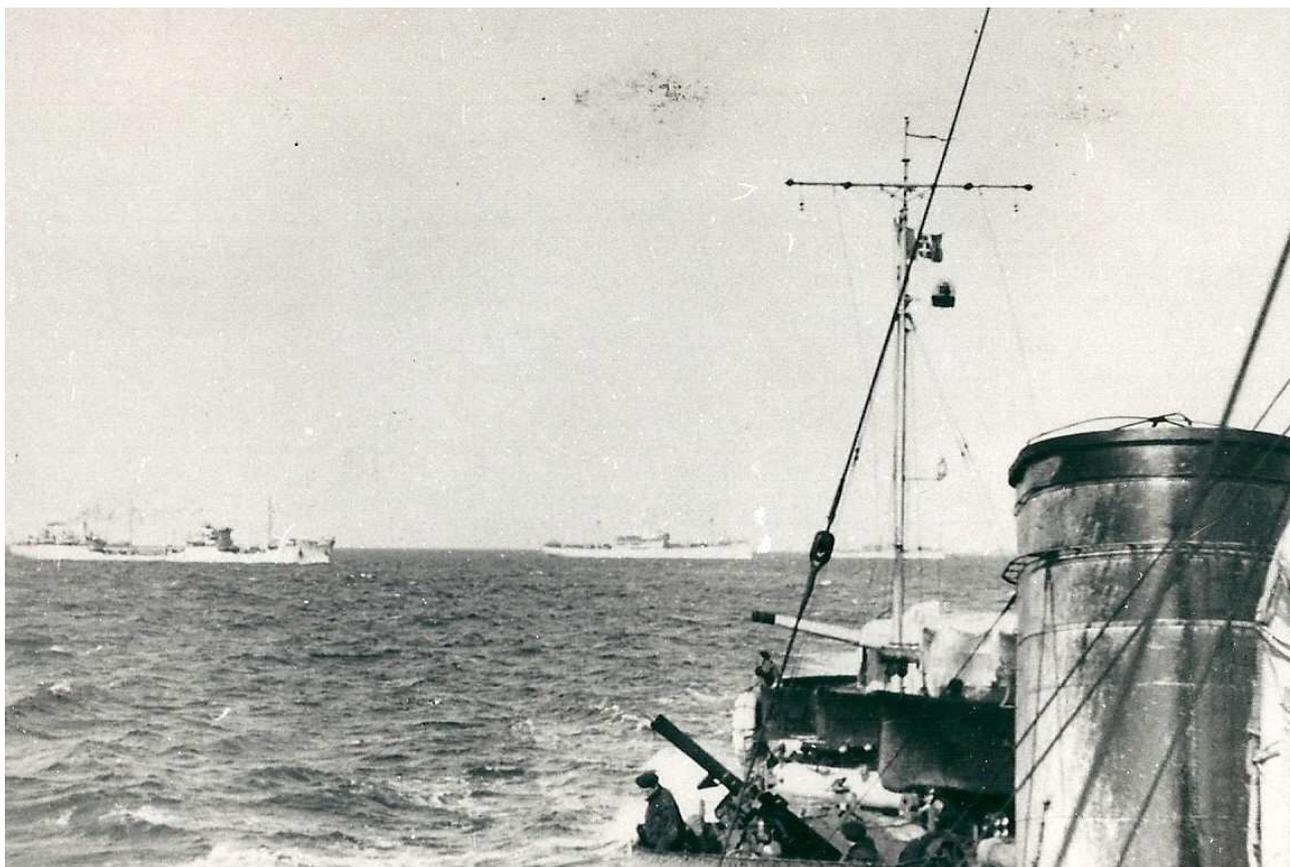
FORZE AEREE DELL'AERONAUTICA DELLA SICILIA
(Situazione riferita alle ore 20.00 dell'8 novembre 1941)

REPARTI	VELIVOLI	IN CARICO	EFFICIENTI
<i>Bombardamento</i>			
173 ^a Squadriglia Ricognizione Strategica	Cr. 25	8	6
278 ^a Squadriglia Aerosiluranti	S. 79	8	4
282 ^a Squadriglia Aerosiluranti	S. 84	5	3
9° Stormo Bombardamento Terrestre			
29° Gruppo	Cant. Z. 1007 bis	13	11
33° Gruppo	Cant. Z. 1007 bis	11	7
10° Stormo Bombardamento Terrestre			
30° Gruppo	S. 79	17	9
32° Gruppo	S. 79	14	8
37° Stormo Bombardamento Terrestre			
55° Gruppo	Br. 20	14	8
116° Gruppo	Br. 20	13	8
101° Gruppo Autonomo Tuffatori	Ju. 87	16	9
Totale		119	73
<i>Caccia</i>			
Reparto Volo Comando Caccia	Cr. 41	1	1
4° Stormo Caccia Terrestri			
9° Gruppo	MC. 202	27	20
10° Gruppo	MC. 200	33	27
	Cr. 42	6	3
54° Stormo Caccia Terrestri			
7° Gruppo	Cr. 42	4	4
	MC. 200	30	19
16° Gruppo	Cr. 42	1	1
	MC. 200	23	13
23° Gruppo Autonomo Caccia Terrestri	Cr. 42	29	27
	MC. 200	8	4
	Re. 2000	11	8
171° Gruppo Autonomo Caccia Terrestri	Cr. 42	12	1
612 ^a Squadriglia Soccorso	Cant. Z. 506	4	3
Totale		189	131
AVIAZIONE PER LA MARINA DELLA SICILIA			
83° Gruppo Ricognizione Marittima	Cant. Z. 501	18	14
	Cant. Z. 506	15	10
Totale		33	24
Totale generale delle Forze aeree in Sicilia		341	228



(novembre 1941. Una parte delle navi mercantile del convoglio "Beta" riprese dall'*Euro*, uno dei sei CT della scorta diretta. La prima unità, al centro della formazione, era la moderna grande petroliera *Minatitland*.





Altre navi mercantile del convoglio "Beta" sempre fotografate dall' *Euro* nella giornata dell'8 novembre.

Alle ore 17.30 il comandante Agnew uscì da La Valletta con l'incrociatore *Aurora*, seguito dal *Penelope* e dai CT *Lance* e *Lively*, e con il favore dell'oscurità, che impedì ai ricognitori italiani di dare l'allarme, diresse alla velocità di 28 nodi verso nord-est con l'intenzione di intercettare il convoglio "Beta" intorno alle 02.00 del 9. La partenza delle unità della Forza K dal porto maltese si verificò nello spazio di "meno di un ora" dal rientro del tenente colonnello Dowland, tanto che il comandante del *Penelope*, capitano Nicholl, trovandosi a terra, "dovette salire a bordo della sua nave mentre stava già muovendo dal porto".⁴²

Nel frattempo, non avendo ricevuto alcuna notizia sulla partenza da Malta degli incrociatori e dei CT della Forza K, il Comando dell'Aeronautica della Sicilia aveva dato attuazione al programmato bombardamento notturno intensificato degli obiettivi aeronavali dell'isola, il quale, iniziato alle ore 19.45, si concluse alle ore 06.10 dell'indomani.

In questo lasso di tempo gli obiettivi di Malta furono battuti da 9 Cant. Z. 1007 bis del 9° Stormo Bombardieri e da 10 Br. 20 del 37° Stormo Bombardieri. Altri 2 Cant. Z. 1007 bis e 2 Br. 20 dei medesimi reparti, dovettero rientrare alla base con il carico bellico a causa di sopraggiunte avarie ai motori o per mancato avvistamento di Malta determinato dalle "condizioni atmosferiche mediocri di visibilità", che portarono ad una copertura di 5/10 lungo la rotta e sull'Isola di Malta. Le azioni da bombardamento, che era stato previsto dovessero svolgersi con carattere di continuità, ebbero invece uno "svolgimento saltuario a causa delle condizioni atmosferiche proibitive sui campi di partenza".⁴³ Complessivamente, dei 19 velivoli impiegati, 7 Cant. Z. 1007 bis e i 10 Br. 20 ripartirono lo sgancio sugli aeroporti di Luqa, Hal Far, Takali e sulla pista di volo di Gudia, mentre l'ancoraggio di French Creek, ove normalmente stazionavano alla fonda gli incrociatori della Forza K, fu battuto da 2 soli Cant. Z 1007 bis. I velivoli italiani sganciarono 900 bombe da 4 kg (tipo 4/R), 48 da 50 kg,

⁴² Hugh Lloyd, *Ordine di attaccare. La parte di Malta nella vittoria d'Africa* (traduzione dall'inglese dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica), pp. 64-65.

⁴³ SMAUS, Messaggio 0040237 del Comando dell'Aeronautica della Sicilia, GAM 7, b. 132.

e 3 da 500 kg. Nessun danno riportarono i velivoli e gli equipaggi dei bombardieri, e questo sebbene vi fosse stata da parte britannica una notevole attività di proiettori, ed in parte anche una forte reazione contraerea.⁴⁴

La navigazione del convoglio "Beta" e della 3^a Divisione Navale la sera dell'8 novembre e l'avvicinamento della Forza K

Tra le 18.00 e le 18.30, mentre gli incrociatori della 3^a Divisione Navale e le loro quattro siluranti di scorta della 13^a Squadriglia CT procedevano zigzagando sulla sinistra dei piroscafi, "con accostate di 40° ad un tempo secondo le norme di Squadra", il convoglio "Beta" manovrò "per passare dalla formazione su tre colonne a quella su due colonne".⁴⁵

In seguito a ciò si venne a costituire una formazione preceduta dall'unità capo scorta *Maestrale*. Vi erano poi le navi mercantili del convoglio, con il piroscafo *Duisburg*, seguito dal *San Marco* e dal *Conte di Misurata* sulla colonna di sinistra, mentre su quella di dritta procedevano, nell'ordine, la petroliera *Minatitland*, e i piroscafi *Maria* e il *Sagitta*. La petroliera *Rina Corrado* si trovava in coda al convoglio, in posizione centrale tra le due colonne di mercantili, e aveva di poppa il CT *Grecale*. Degli altri quattro CT, l'*Euro*, e *Fulmine* costituivano, nell'ordine, la scorta laterale di dritta del convoglio, mentre il *Libeccio* e l'*Oriani* realizzavano la scorta laterale di sinistra.

L'intero complesso navale proseguì nella rotta a levante (90°) fino alle 19.30, quindi accostò per sud-est (122°) e poi, alle 19.55, deviò per sud-sud-est.

Secondo le prescrizioni di navigazione fissate dall'ordine di operazione n. 21 del 7 novembre 1941, la 3^a Divisione Navale avrebbe dovuto navigare alla velocità di 16 nodi a protezione delle provenienze da Malta, mantenendosi di giorno ad una distanza di 5 miglia dal convoglio "Beta" e di notte a distanza di visibilità. L'ammiraglio Brivonesi, consapevole delle difficoltà di dover osservare nelle ore di oscurità della notte tali prescrizioni, scortando un convoglio che aveva la velocità di appena 9 nodi, "aveva chiesto per telefono all'ammiraglio Jachino, Comandante in Capo della Squadra, l'autorizzazione a ridurre la propria velocità anche al disotto dei 14 nodi; autorizzazione che venne data con la condizione che le altre disposizioni venissero osservate".⁴⁶

Ma quello della riduzione di velocità non costituì l'unico problema di carattere notturno che l'ammiraglio Brivonesi dovette affrontare e risolvere, perché si presentò alle unità della 3^a Divisione la necessità di superare le difficoltà di mantenersi, con visibilità ridotta, in vista di una formazione più lenta, effettuando manovre che comportavano per gli incrociatori di sfilare lungo le colonne del convoglio, per poi effettuare le inversioni di rotta ed un tempo ai due vertici della zona di pendolamento. Tenendo presente che in certi momenti le unità di scorta della 3^a Divisione e del convoglio si sarebbero avvicinati fino a 1.500 metri di distanza, e volendo realizzare un più attento servizio di vigilanza durante le inversioni di rotta e nei frequenti zigzagamenti, che stavano determinando numerosi falsi allarmi, l'ammiraglio Brivonesi decise di variare la propria posizione di navigazione, fornendone poi la seguente spiegazione:⁴⁷

La Divisione aveva ordine di rimanere a distanza di visibilità durante la notte, mantenendo una velocità di 16 nodi. Per ottenere che la velocità di spostamento lungo la direttrice di marcia fosse di soli 9 nodi, sarebbe stato necessario un zigzagamento di 55° per parte, con conseguenti accostate superiori ai 90°: d'altronde, mantenendo entro limiti ragionevoli il numero delle accostate, le distanze del convoglio sarebbero divenute spesso eccessive. Oltre a ciò, speri-

⁴⁴ SMAUS, *Diario Storico Comando Aeronautica Sicilia 1941* e *Diari Storici del 9° e 37° Stormo B.T.*

⁴⁵ AUSMM, "3^a Divisione Navale. Rapporto di missione dei giorni 8-9/11/1941", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

⁴⁶ *Un documento per la Storia Marina italiana. Sentenza della Corte d'Assise di Milano nel processo contro Antonio Trizzino autore di "Navi e poltrone"*, Nuova Editoriale Marinara Italiana, Roma 1953.

⁴⁷ AUSMM, "3^a Divisione Navale. Rapporto di missione dei giorni 8-9/11/1941", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

mentato questo sistema prima delle ore 20.00, esso si è dimostrato in pratica inapplicabile perché le vedette non riuscivano a disimpegnare regolarmente il loro compito, e davano ininterrottamente falsi allarmi e falsi avvistamenti.

Nella luce crepuscolare si è pure sperimentato il sistema di zigzagare secondo le norme notturne lungo rotte inclinate rispetto alla direttrice di marcia, in modo da ottenere una ulteriore riduzione dello spostamento lungo la direttrice stessa; però si è constatato che questo sistema aggravava la difficoltà sopra descritta per le vedette, a motivo della maggior frequenza delle accostate.

Si è allora concluso che era indispensabile ridurre la velocità e mantenersi di poppa al convoglio, per quanto fosse noto che, con i grandi incrociatori, la velocità di soli 9 nodi non consente alcuna maneggevolezza. In questa fase della scorta, fino alle ore 22.00, si sono verificati infatti avvicinamenti al convoglio, che hanno obbligato a ridurre ulteriormente l'andatura per parecchi minuti.

E' stato perciò necessario, per mantenere una distanza di sicura visibilità, adottare una soluzione di compromesso disponendo la Divisione dal lato di più probabile provenienza del nemico e della parte opposta alla luna (lato dritto per la rotta 160°) assumendo V.12 e risalendo il convoglio fino a portarsi a proravia di esso, per poi invertire la rotta a un tempo e riportarsi di poppa. In tal modo il periodo di crisi per il servizio di scoperta veniva ad essere ridotto al minimo. In relazione a questa manovra di inversione di rotta a un tempo ho disposto due Ct. in scorta prodiera e due Ct. in scorta poppiera.

Dopo il suo scorgere, la luna, che era in diminuzione verso l'ultimo quarto (U.Q. il giorno 12) era alternativamente coperta di nuvole, che riducevano la visibilità. Quando la luna si scopriva la visibilità contro luna era invece ottima.



Il CT *Grecale* in formazione con incrociatori.

In base alle decisioni prese dal Comandante della 3^a Divisione Navale, alle 20.45 gli incrociatori *Trieste* e *Trento*, che procedevano in linea di fila, separati da un intervallo di 800 metri, si portarono a poppa del convoglio avendo in posizione di scorta laterale i quattro CT della 13^a Squadriglia: il *Granatiere* e il *Bersagliere* a prora, l'*Alpino* e il *Fuciliere* a poppa, disposti ad una distanza di 2.000 metri e con angoli di 30° rispetto alla nave ammiraglia *Trieste*.



L'incrociatore pesante *Trento* in navigazione di guerra nel 1940. Notare di prora il velivolo idrovolante Ro. 43 impiegato per ricognizione e, all'occorrenza, per la direzione del tiro. Per questi motivi, oltre al pilota dell'Aeronautica, aveva sempre a bordo un qualificato ufficiale osservatore della Marina.

Avendo pertanto adottato la soluzione di compromesso ritenuta più conveniente dall'ammiraglio Brivonesi, tra le ore 22.00 e le ore 24.00 le unità della 3^a Divisione Navale risalirono sulla dritta il convoglio fino a portarsi a 30° di prora a dritta del CT capo scorta *Maestrale* che, alla distanza di 4.000 metri, si trovava in testa alle colonne dei mercantili. Quindi alla mezzanotte esatta, gli incrociatori e i loro CT di scorta invertirono “*la rotta ad un tempo sulla dritta*” per poi defilare “*in contro-bordo in vista del convoglio*”.⁴⁸

Vediamo ora come si stava verificando l'avvicinamento al convoglio “Beta” da parte della Forza K, la quale, dirigendo da Malta verso levante, appena calata l'oscurità aveva accostato verso sud-est, passando inavvistata attraverso la zona di agguato assegnata da Maricosom (il Comando in Capo della Squadra Sommergibili) al sommergibile *Settembrini* (CC Mario Resia) che, assieme al *Corallo* e al *Delfino*, era stato incaricato di esercitare la vigilanza intorno a Malta.⁴⁹

Quindi, navigando con un intervallo di 800 yard (750 metri) l'una dall'altra, le navi britanniche procedettero su una formazione in linea di fila, con in testa l'incrociatore *Aurora* seguito dal CT *Lance*, dall'incrociatore *Penelope* e dal CT *Lively*.⁵⁰

Mentre la Forza K avanzava verso levante, un aereo bimotore da ricognizione notturno Wellington del 211th Sqn della RAF, decollato da Malta, fu incaricato di rintracciare il convoglio “Beta” e tenerlo sotto controllo per guidarvi all'attacco le navi britanniche; ma il velivolo non poté assolvere quel particolare servizio perché il radar di scoperta navale ASV (Anti-Surface-Vessel) non funzionò. Lo stesso inconveniente si verificò alla radio del Wellington, ragion per cui l'aereo non risultò nell'occasione di nessuna utilità per guidare le unità della Forza K sulle navi italiane.⁵¹

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ Il sommergibile *Corallo* si trovava a ponente di Malta e il *Settembrini* e il *Delfino* presso Capo Passero, in rotta per una zona d'agguato assegnata a ponente di Malta. L'ordine di costituire lo sbarramento di subacqueo era stato trasmesso da Supermarina a Maricosom, il Comando in Capo della Squadra Sommergibili, con il messaggio n. 7378 del 5 novembre 1941, in previsione del traffico Messina Tripoli che si sarebbe svolto, nei due sensi, sulla rotta di ponente, fra il 7 e il 10 del mese. Con successivo messaggio Supermarina comunicò a Maricosom che il *Settembrini* e il *Delfino* raggiungessero le zone di agguato A e B, a levante di Malta, con ventiquattro ore di ritardo rispetto al precedente ordine. Il *Settembrini* raggiunse la zona assegnata alle ore 12.00 dell'8 novembre, il *Delfino* alle ore 12.00 del giorno 9, e quindi troppo tardi per intercettare la Forza K sulla rotta di attacco al convoglio “Beta”. Gli ordini prevedevano che i sommergibili effettuassero: “*Di giorno compito offensivo esplorativo. Di notte compito offensivo esplorativo totale con frequente ascolto idrofonico per segnalare eventuale direttrice di marcia di unità nemiche rilevate*”.

⁵⁰ AUSMM, *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, quesito n. 12.

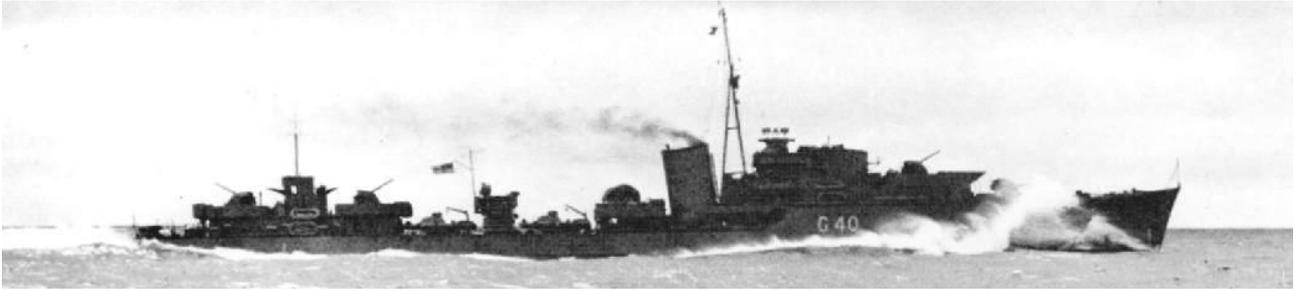
⁵¹ *Ibidem*; Admiralty, *Mediterranean*, vol. II, cit., p. 190.



Il radar di scoperta navale ASV MK II che equipaggiava gli aerei britannici impegnati da Malta nella ricerca dei convogli e delle formazioni navali italiani.



Veduta aerea dell'incrociatore *Aurora*, nave comando della Forza K, in navigazione con mare mosso.



Il CT *Lively* mentre procede ad alta velocità. Notare l'onda di prua che copre la prima torre binata da 120 mm.



Un Wellington tipo VIII del 221 Squadron del Coastal Command della RAF di base a Limavady (Londonderry). Il velivolo era dotato di apparato radar di ricerca navale ASV (Anti-Surface-Vessel). Tre velivoli del reparto vennero inviati a Malta all'inizio dell'autunno del 1941 per essere adibiti al controllo del traffico navale dell'Asse nel Mediterraneo centrale, e vennero assegnati alle dipendenze del 69° Squadron da ricognizione.



L'Albacore, aereo versatile operante sia da terra che dalle portaerei, impiegato come aerosilurante, bombardiere e ricognitore. Nelle operazioni che portarono alla battaglia notturna di Capo Matapan, gli Albacore decollati il 28 marzo 1941 dalla *Formidable* silurarono la corazzata *Vittorio Veneto* e l'incrociatore pesante *Pola*, successi che poi permisero alle corazzate della Mediterranean Fleet di realizzare il fortunato attacco notturno, che influì negativamente nel prosieguo della guerra sui capi della Regia Marina. Essi, già prudenti a ricercare un combattimento con la Royal Navy, lo divennero ancora di più, specialmente nel cercare a tutti i costi di evitare il combattimento notturno, che, in seguito ai numerosi insuccessi, divenne per i comandanti e gli equipaggi delle navi italiane un vero incubo. Come all'epoca dissero i tedeschi era subentrato in loro "un vero terrore a combattere nell'oscurità", determinato da un addestramento insufficiente e dall'inferiorità in apparati tecnici, come la mancanza di radar e di strumenti ottici a forte luminosità notturni all'altezza dei tempi, che la nostra industria, da sola, non era in grado di fornire.



Disegno pittorico di un velivolo Albacore armato con siluro. Gli Albacore dell'828° Squadron della FAA di base a Malta sull'aeroporto di Hal Far, impiegati nell'autunno 1941 come bombardieri, furono particolarmente attivi contro gli obiettivi navali della Sicilia, in particolare contro quelli di Augusta, importante base di sommergibili.

Nel frattempo, 5 Albacore dell'828th Sqn FAA erano decollati dall'aeroporto maltese di Hal Far per attaccare nuovamente con le bombe la base sommergibili di Augusta, mentre 8 Swordfish dell'830th, armati con siluri, decollarono anch'essi da Hal Far per intercettare il convoglio "Beta".

A causa di guasti ai motori, soltanto tre dei cinque Albacore raggiunsero l'obiettivo di Augusta e, dopo aver evoluto sopra lo sbarramento di palloni e il forte fuoco di sbarramento contraereo eretto dalla difesa italiana con cannoni e mitragliere, sganciarono le bombe da una quota di 4.000 piedi senza conseguire risultati positivi. Invece nessuno degli Swordfish riuscì a localizzare il convoglio e tutti furono costretti a rientrare alla base con le loro armi. Tuttavia la presenza di questi aerosiluranti, percepita dalle stazioni di ascolto italiane, fu ugualmente utile ai britannici, poiché finì per determinare un notevole stato di allarme nell'ambito di Supermarina.⁵²

La presenza degli Swordfish era stata infatti rilevata dalle stazioni d'ascolto del Servizio Informazioni Estere di Maristat, tra le ore 22.30 e le ore 23.44 dell'8. Sulla base delle emissioni radio, fu calcolato che vi fossero in volo almeno tre velivoli britannici, due dei quali, alle ore 23.05 e alle 23.00, trasmisero telegrammi tipo tattico con classifica urgente di precedenza.⁵³

Successivamente la stazione idrografica di Portopalo, situata all'estremità meridionale della Sicilia, fornì a Supermarina un altro allarmante indizio di pericolosità, che non doveva essere sottovalutato, perché era stato percepito, tra i 230° e i 226°, "*Rumore presunto turbine*", il quale poteva significare la presenza di unità di superficie dirette verso levante. Inspiegabilmente, la notizia di quella possibile minaccia di tipo navale non fu segnalata da Supermarina al Comando della 3ª Divisione Navale, al quale fu invece trasmesso, con il messaggio n. 139 delle ore 01.00 del 9, un allarmante telegramma con caratteristica urgente PAPA (Precedenza Assoluta delle Precedenze Assolute), in cui era detto: "*Si prevede prossimo attacco di aerosiluranti*". Questa ipotesi, estremamente minacciosa che, come vedremo, avrebbe generato notevole allarme al Comando della 3ª Divisione Navale, proprio mentre le sue navi si trovava ormai impegnate in combattimento con la Forza K, era stata desunta dal fatto che alle ore 00.49 la stazione radio di Tirrenia (tra Pisa e Livorno) aveva radiogoniometrato per 150° le trasmissioni degli aerosiluranti britannici dell'830° Squadron, in contatto con Malta.⁵⁴

⁵² Christopher Shores - Brian Cull - Nicola Malizia, *Malta, the Hurricane Years 1940-41*, opera citata, pag. 325; Kenneth Poolman, *Night strike from Malta. 830° Squadron R.N. and Rommel's Convoy*, cit., p. 132.

⁵³ AUSMM, *Supermarina - Rilevamenti radiogoniometrici*, registro n. 30.

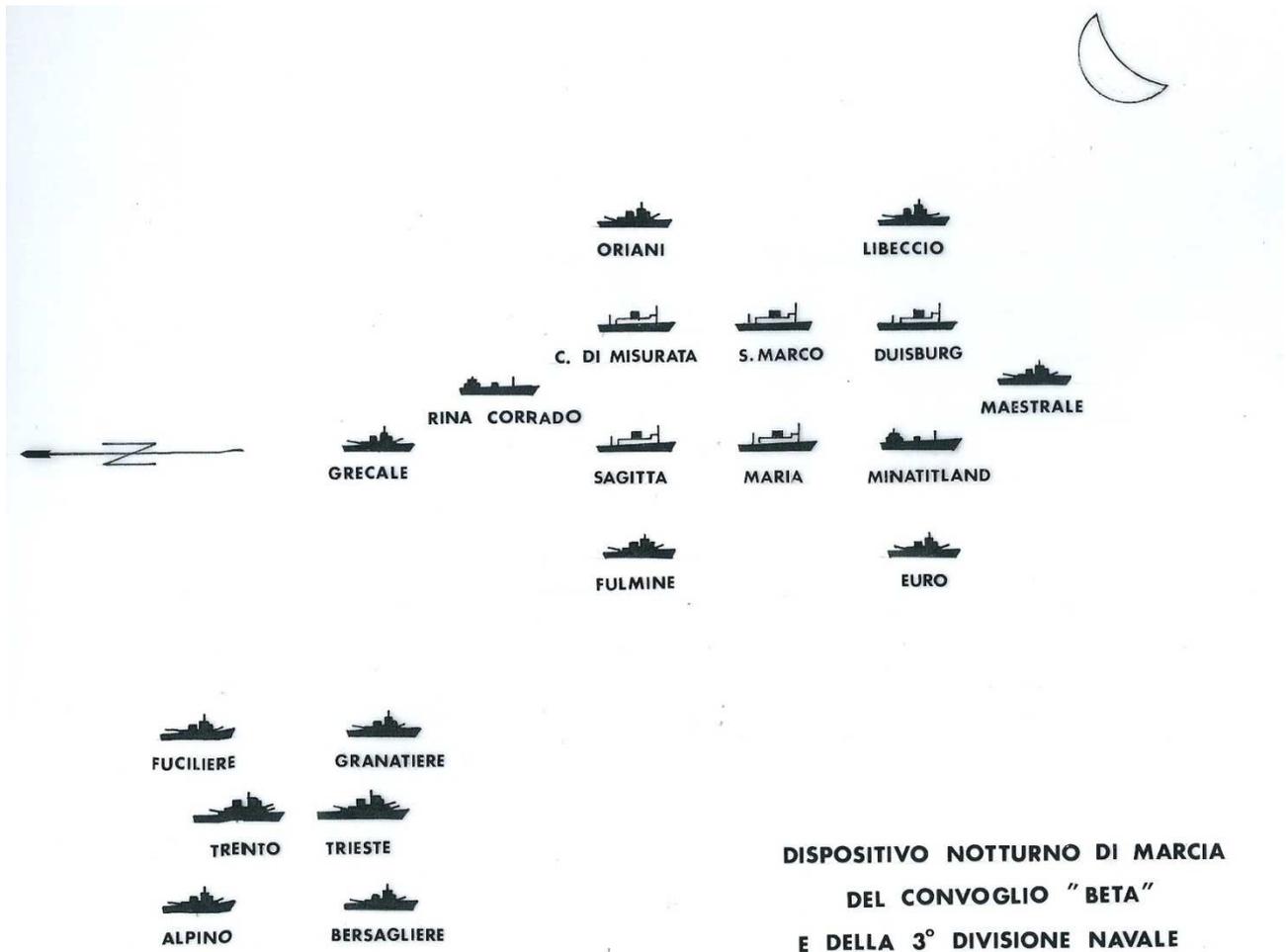
⁵⁴ *Ibidem*.



Su un incrociatore italiano i serventi armano i cannoni contraerei da 100/47 mm su impianti binati, preparandosi a far fuoco sui velivoli nemici che stessero sopraggiungendo per attaccare.

Pochi minuti prima alle 00.30 del 9 novembre la 3^a Divisione Navale aveva invertito nuovamente la rotta a un tempo di 180° sulla dritta, per ridiscendere con rotta sud (160°) il convoglio, che si trovava sempre ad una distanza di 4.000 metri. Contemporaneamente, alla medesima ora, a bordo del *Trieste* vennero percepiti i segnali radio telegrafici “NO 30 - NO 30 - NO 30”, trasmessi senza nominativo; segnali che, “già molto forti, andarono continuamente aumentando di intensità fino ad essere uditi alle ore 00.58 fuori cuffia, seguiti talvolta da un altro segnale “GI 5”.⁵⁵

⁵⁵ Ha scritto l'ammiraglio Brivonesi in un suo Memoriale per il Tribunale Territoriale di Roma datato 25 febbraio 1942: “ Verso le ore 00.30 del giorno 9 [dopo segnali trasmessi da un presunto sommergibile] si è avuto un nuovo sintomo sulla presenza del nemico, perché sul TRIESTE si sono uditi distintamente i seguenti segnali radiotelegrafici, emessi su onda di m. 105,50 e senza alcun nominativo radiotelegrafico: “NO 30 NO 30 NO 30”. Questi segnali avrebbero potuto provenire anch'essi da un sommergibile nemico. Questi stessi segnali, che in un primo tempo erano già assai forti, sono andati man mano aumentando di intensità, dimostrando che la stazione che li trasmetteva si stava gradatamente avvicinando. Alle ore 00.58 si sono sentiti ancora gli stessi segnali, seguiti questa volta dal G5, fortissimi, fuori cuffia. Ho avvertito allora il Comandante del TRIESTE e gli ho raccomandato di ordinare alle vedette di fare la massima attenzione. Stavo facendo compilare un segnale generale di avvertimento a tutte le unità quando, alle ore 01.00, ho visto apparire io stesso quasi esattamente di prua al TRIESTE la prima vampa, seguita dalle scie delle codette luminose dei proiettili nemici”.



L. M.

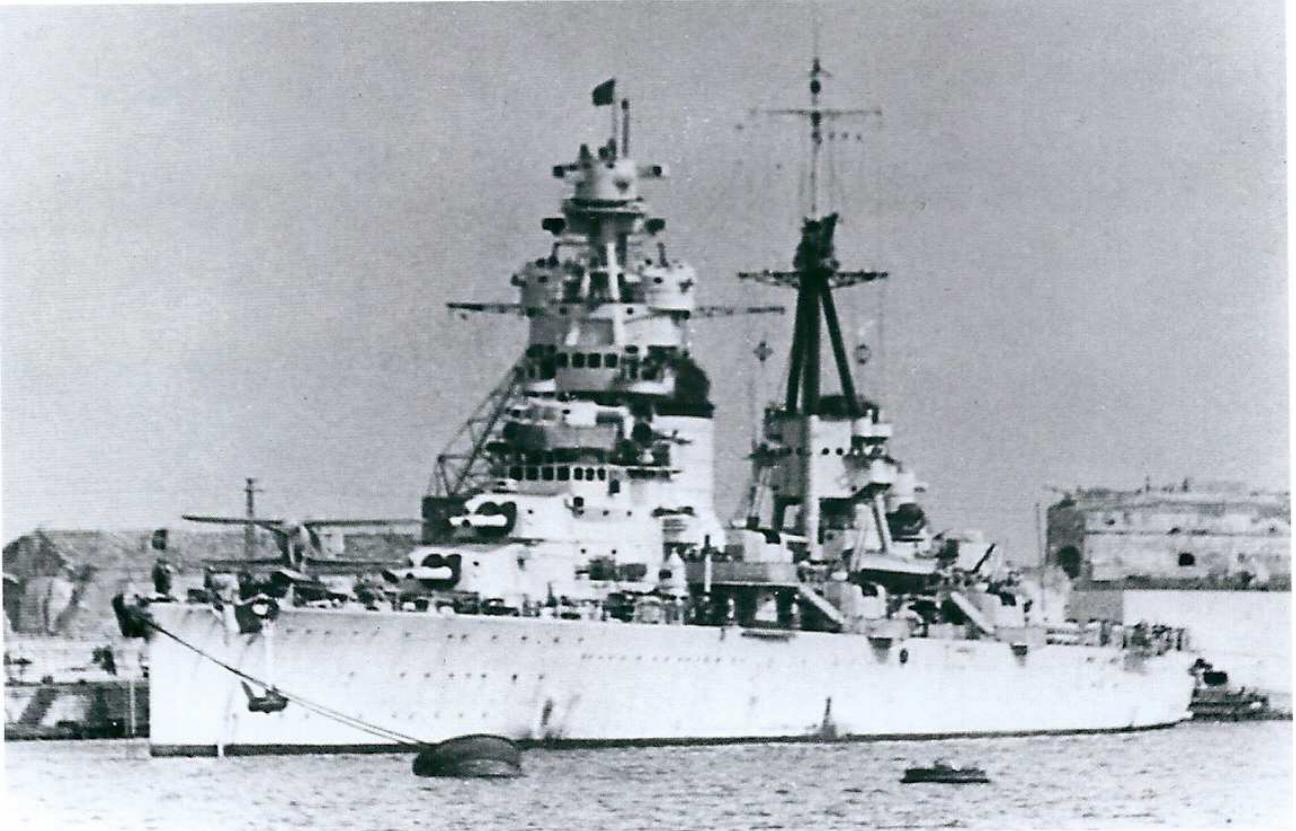
Comprensibilmente allarmato, perché i segnali indicavano che la stazione trasmittente i segnali, percepiti sempre più forte, si stava avvicinando, l'ammiraglio Brivonesi fece raccomandare alle vedette di fare la massima attenzione, e dispose perché venisse trasmesso a tutte le unità della formazione un messaggio di avvertimento. Tale messaggio era ancora in corso di compilazione, quando alle 00.59 il CT *Bersagliere*, trovandosi di prora 30° a dritta del *Trieste*, avvistò su rilevamento 155° le sagome di due incrociatori britannici di 7-8.000 tonnellate, con due fumaioli verticali distanziati, che procedevano ad alta velocità stimata di 20 nodi e a una distanza di circa 7.000 metri.

Il comandante del CT, CF Giuseppe de Angioy, ordinò il posto di combattimento e quindi, alle 01.00, trasmise al *Trieste* il segnale d'allarme "P2 Rb 155°", che significava "Nemico in vista sul rilevamento 155°"; segnale poi ripetuto dalla stazione radio del *Bersagliere* un minuto più tardi.⁵⁶

Contemporaneamente dalla plancia del *Trieste* vennero scorte, a 3° a dritta della prora e a distanza imprecisata, delle vampe immediatamente apprezzate per tiro di unità nemiche, seguite da scie di codette luminose di proiettili diretti verso il convoglio, che in quel momento procedeva su rotta sud-sud-est. Era l'inizio dell'attacco della Forza K che, secondo i rapporti italiani, si sviluppò sul punto delle coordinate geografiche lat. 37°00'E, long. 18°10'E, corrispondente presso a poco al parallelo di Capo Passero e all'altezza del meridiano di Lecce, e a una distanza dalla costa calabra di circa 120 miglia.

⁵⁶ AUSMM, "Comando X Flottiglia C.T. - Promemoria schematico sullo scontro del 9 novembre", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39

In quel momento, secondo quanto riferito dal comandante della scorta del convoglio, CV Bisciani, le condizioni atmosferiche e di visibilità erano nel complesso discrete, essendovi brezza moderata verso sud-est, nuvolaglia leggera e luna scoperta, ciò che permetteva di avere un “*orizzonte ottimo nel secondo quadrante, buono nel terzo, fosco nel quarto.*”⁵⁷



L'incrociatore *Trieste* percepì distintamente l'avvicinamento della Forza K per le trasmissioni radio delle navi britanniche, ma fu ritenuto che esse provenissero da un sommergibile nemico.

L'attacco della Forza K al convoglio “Beta”

Dirigendo verso il convoglio italiano alla velocità di 28 nodi il comandante della Forza K, commodoro Agnew, si ripromise di adottare un piano d'attacco, che era stato più volte discusso con i comandanti delle quattro unità dipendenti. Esso avrebbe dovuto portare a conseguire il massimo effetto contro le navi italiane, riducendo nel contempo al minimo il pericolo rappresentato per le unità britanniche da un attacco silurante del nemico.

Il piano prevedeva che:⁵⁸

1°) *La Forza K si sarebbe mantenuta su un' unica linea di fila per eliminare i problemi di riconoscimento e per assicurare libertà al lancio di siluri.*

2°) *Le unità di scorta sul vicino lato del convoglio sarebbero state impegnate e messe fuori combattimento prima delle unità mercantili.*

3°) *Durante l'attacco ai bastimenti mercantili il fuoco d'artiglieria sarebbe immediatamente passato su qualsiasi nuova unità di scorta avvistata.*

4°) *L'unità capofila, AURORA, avrebbe dovuto tenere – più a lungo possibile – ogni unità di scorta bene di pro fin tanto che tale unità di scorta fosse stata posta fuori combattimento*

Sugli intendimenti del commodoro Agnew l'ammiraglio Aldo Cocchia, Capo dell'Ufficio Storico della Marina Militare italiana, commentò:⁵⁹

⁵⁷ *Ibidem.*

⁵⁸ AUSMM, *Scambio notizie con Ammiraglio britannico*, quesito 12.

In altri termini le direttive per l'azione prevedano, come era logico che fosse, di annientare per prima cosa quelle unità di scorta che avessero tentato di difendere il convoglio e di battere poi le navi mercantili. A tali direttive la "Forza K" ispirò scrupolosamente la propria azione.

Ma, andiamo per ordine.

Alle ore 00.39 del 9 novembre, in una posizione delimitata dalle coordinate lat. 36°55'N, long. 17°58'E corrispondente a circa 180 miglia a est di Malta, e quindi molto vicina a quella prevista dal commodoro Agnew, si verificò da parte dell'*Aurora* l'avvistamento del convoglio "Beta". Dal ponte di comando scoperto dell'incrociatore fu, infatti, localizzato dalle vedette, per mezzo dei binocoli, su rilevamento 30° e alla distanza di circa 7 miglia (11.265,4 metri), un gruppo di navi oscurate con rotta sud. Immediatamente l'*Aurora* trasmise alle altre navi della sua formazione un segnale di allarme generale.⁶⁰

Il segnale con cui l'*Aurora* comunicava a Malta l'avvistamento del convoglio "Beta", trasmettendo il messaggio "*FLE* (era la sigla dell'incrociatore britannico) *6 piroscafi 4 cc.tt. in 37°00'N, 18°10'E rotta sconosciuta.0047*" (132° da Lido), fu intercettato dalle stazioni d'ascolto dell'Ufficio Intercettazioni Estere di Maristat alle ore 01,01 del 9, proprio mentre aveva inizio l'attacco della Forza K. Ciò rese pertanto impossibile a Supermarina di trasmettere alla 3^a Divisione Navale un preventivo segnale di allarme, anche perché la decifrazione del messaggio di scoperta fu completata soltanto alle ore 13.35.

Evidentemente per un errore, forse di traduzione, la distanza dell'avvistamento dell'*Aurora* dal convoglio "Beta" è stata riportata in 9 miglia dall'ammiraglio Aldo Cocchia, nel suo libro per l'USMM *La difesa del traffico per l'Africa Settentrionale*, vol. VII, p. 57. Pertanto Cocchia, dimostrando di non credere che l'avvistamento del convoglio si fosse verificato otticamente, scrisse: "è estremamente improbabile che di notte si possa "vedere" un gruppo di navi oscurate alla distanza di 9 miglia (17.000 metri circa), sia pure in una notte limpida dichiarata da uno spicchio di luna all'ultimo quarto. E' pertanto da ritenere che la scoperta del convoglio sia stata effettuata con il radar". In realtà a causa dell'errore della distanza di avvistamento, che risultava molto più corta (11.265 metri), l'ammiraglio si sbagliava.

In una relazione dell'ammiragliato britannico l'avvistamento del convoglio "Beta" è stato descritto nel modo seguente.⁶¹

Alle 0040/9 a 100 miglia Est-Sud-Est da Capo Spartivento fu avvistato alla distanza di circa 7 miglia sul rilevamento 30° un gruppo di navi oscurate con rotta 170° approssimativamente.⁶² Le condizioni del tempo erano ideali per l'intercettazione: vento Nord-Nord-Ovest, forza 3, nubi leggere, calma di mare e onda bassa, ottima visibilità con luna splendente su rilevamento 100° alta 45°.

L'AURORA ridusse a 20 nodi ed accostò a sinistra per 350° per mettere il convoglio contro luna prima di attaccarlo sulla dritta.

Alle 0050, all'altezza di un CT di poppa al convoglio, L'AURORA accostò a dritta e puntò dritto sul CT. Il convoglio sembrava costituito da otto mercantili scortati da 4 CT. Alle ore 0052 fu avvistato in secondo gruppo di navi per 350° distante circa 6 miglia e costituito da due CT e da due navi maggiori.⁶³

L'avvistamento del secondo gruppo di navi si riferiva alla 3^a Divisione Navale [i due incrociatori pesanti *Trieste* e *Trento* con i quattro CT classe "Soldati"]. Essa fu individuata dall'*Aurora* per nord-est (ancora una volta per mezzo dei binocoli e quindi senza l'ausilio del radar la cui portata era d'altronde in quel periodo molto limitata), mentre l'incrociatore britannico stava compiendo "indi-

⁵⁹ USMM, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale*, vol. VII USMM, Roma 1958, p. 53.

⁶⁰ Peter C. Smith & Edwin Walker, *The battle of the Malta striking forces*, cit., p. 48.

⁶¹ AUSMM, *Scambio notizie con Ammiraglio britannico*, quesito n. 12; vedi anche Admiralty, *Mediterranean*, vol. VII, cit., p. 191.

⁶² AUSMM, *Supermarina, Intercettati Esteri*, registro 52.

⁶³ Nel rapporto del commodoro Agnew è scritto che le due unità maggiori erano "probabilmente navi mercantili"; ma egli preferì continuare nella sua rotta per attaccare il convoglio più grosso contro il quale stava dirigendo. Cfr., I.S.O. Playfair e altri, *The Mediterranean and Middle East*, vol. II, cit., p. 103 sg.

sturbato la sua manovra di avvicinamento verso il convoglio che si profilava contro la luna sorgente”, dopo aver ridotto la velocità da 28 a 20 nodi.

Nel momento in cui stava per iniziare il combattimento, il potenziale di artiglieria dei due contendenti era il seguente.

Gli Italiani, nella 3^a Divisione Navale, gli incrociatori *Trieste* e *Trento* erano armati ciascuno con 8 cannoni da 203 mm; i CT della 13^a Squadriglia, *Corazziere*, *Carabiniere*, *Alpino* e *Bersagliere*, erano armati ciascuno con 5 cannoni da 120 mm. I CT di scorta al convoglio Beta della 10^a Squadriglia, *Maestrale*, *Euro*, *Fulmine*, *Grecale*, *Libeccio* e *Oriani*, disponevano complessivamente di 24 cannoni da 120 mm. In totale vi erano da parte italiana 16 cannoni da 203 e 44 cannoni da 120 mm.



L'*Alpino*, uno dei quattro CT della 13^a Squadriglia assegnata dal Comando della Squadra Navale alla scorta degli incrociatori della 3^a Divisione *Trieste* e *Trento*.

La Forza K disponeva degli incrociatori leggeri *Aurora* e *Penelope*, armati ciascuno con 6 cannoni da 152 mm, mentre i CT *Lance* e *Lively*, erano armati ciascuno con 6 cannoni da 120 mm. Come si vede da parte italiana vi era un potenziale d'artiglieria di natura schiacciante; senza contare poi il maggior numero di lanciasiluri disponibili: 40 nei CT italiani (6 per nave) e 28 nelle navi britannici, 6 per ciascuno per i due incrociatori e 8 per ciascuno dei due CT.

Ignorando la presenza degli incrociatori pesanti della 3^a Divisione Navale, che navigando sulla sinistra del convoglio dopo aver raggiunto il punto più settentrionale del percorso di pendolamento stavano scendendo con rotta sud alla velocità di 12 nodi, i britannici ritennero che il secondo gruppo di navi avvistate verso nord est fosse costituito da mercantili e CT di scorta, e pertanto di esse il commodoro Agnew non si preoccupò eccessivamente “per concentrare la propria attenzione sul convoglio suo principale obiettivo”.⁶⁴

Mantenendo la rotta, “con la luna in faccia e con molta precisione, ma anche con molta flemma”⁶⁵, verso la poppa del convoglio, con una manovra ardita meritevole di essere citata in un manuale di tattica navale, che però il commodoro Agnew si sarebbe ben guardato dall'effettuare se

⁶⁴ Admiralty, *Mediterranean*, II, cit. p. 191; Donald Macintire, *La battaglia del Mediterraneo*, Sansoni, Firenze 1964 p 137.

⁶⁵ Aldo Cocchia, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale*, vol. II, cit., p. 57.

avesse conosciuto la presenza delle unità della 3^a Divisione a cui si avvicinava pericolosamente, l'incrociatore *Aurora* si apprestò a far fuoco sui CT italiani della scorta con l'armamento principale dei 152 mm, asservito al radar tipo 284, che era entrato in servizio nel 1940. Contemporaneamente le artiglierie secondarie di sinistra dell'*Aurora* [102 mm], asservite al radar tipo 290, furono tenute pronte a sparare contro le unità della 3^a Divisione avvistate più a nord, che il CT *Lance* ritenne costituito da due navi mercantili e uno o possibilmente due CT.⁶⁶

Alle 00.56 il *Lively* stimò la rotta del convoglio per 150° e la sua velocità di 8 nodi, mentre l'apparato radar tipo 271 del CT apprezzò la distanza della nave capo scorta *Maestrale* a 11.000 yards (10.058 metri) e quella delle navi mercantili che lo seguivano a 9.000 yards (8.229 metri).⁶⁷

Alle 00.57, “diciassette minuti dopo il primo avvistamento britannico”, trascorsi senza che gli italiani avessero avuto alcun sospetto sulla presenza della Forza K, la quale, come abbiamo visto, fu individuata soltanto all'ultimo momento dal CT *Bersagliere*, i due incrociatori del commodoro Agnew aprirono simultaneamente il fuoco su due CT della scorta sulla dritta del convoglio, in quel momento distanti circa 5.700 yards, pari a 5.212 metri.⁶⁸



Bella immagine dell'incrociatore *Aurora* che guidò le quattro unità della Forza K nell'attacco al convoglio “Beta”, dove si distinse nello scontro notturno per la grande precisione nel tiro delle artiglierie. Il comandante, commodoro Agnew, scrisse che il tiro dei cannoni principali dell'incrociatore da 6 pollici (152 mm) era stato rapido ed eccellente nel colpire i vari bersagli, ed era stato ben sostenuto dal tiro dei cannoni secondari da 100 mm. Notare sopra al ponte di comando la torretta del radar di scoperta navale tipo 284.

L'*Aurora* usando il suo radar tipo 284, che servì al direttore del tiro per correggere la distanza del bersaglio preso di mira, diresse il fuoco delle sue artiglierie principali sul CT *Grecale* (CF Giovanni di Gropello), che si trovava a poppa del convoglio, e subito dopo cominciarono a sparare il *Lance* e il *Penelope*. L'incrociatore *Penelope*, che disponeva anch'esso il radar tipo 284, sparò su un piro-scafo, colpendolo, e poi prese di mira, con lo stesso esito, il CT *Maestrale*, individuato in testa alla formazione dei mercantili. Il *Maestrale* del caposquadriglia Ugo Bisciani accostò per 80° portando la velocità a 20 nodi, facendo fumo, seguito dal convoglio, mentre anche i CT *Libeccio* (CF Corrado Tagliamonte) e *Euro* (capitano di corvetta Giuseppe Cigala Fulgosi) manovrarono aumentando la velocità per cercare di coprire la testa del convoglio con una cortina di fumo.

Il CT *Lance*, anch'esso usufruendo del radar per la direzione del tiro, fece fuoco, con effetti devastanti su due navi mercantili, probabilmente il *Maria* (capitano Angelo Pogliani) e il *Sagitta* (capitano Domenico Ingegneri), distanti 4.000 yards, e poi lo spostò sul CT *Fulmine* (capitano di corvetta Mario Milano). Infine il CT *Lively* cominciò a sparare alle 01.00, prendendo a bersaglio il piro-

⁶⁶ Peter C. Smith e Edwing Walker, *The battle of Malta striking force*, cit., p. 48.

⁶⁷ *Ibidem*; AUSMM, *Scambio notizie con Ammiraglio britannico*, quesito n. 12.

⁶⁸ *Ibidem*.

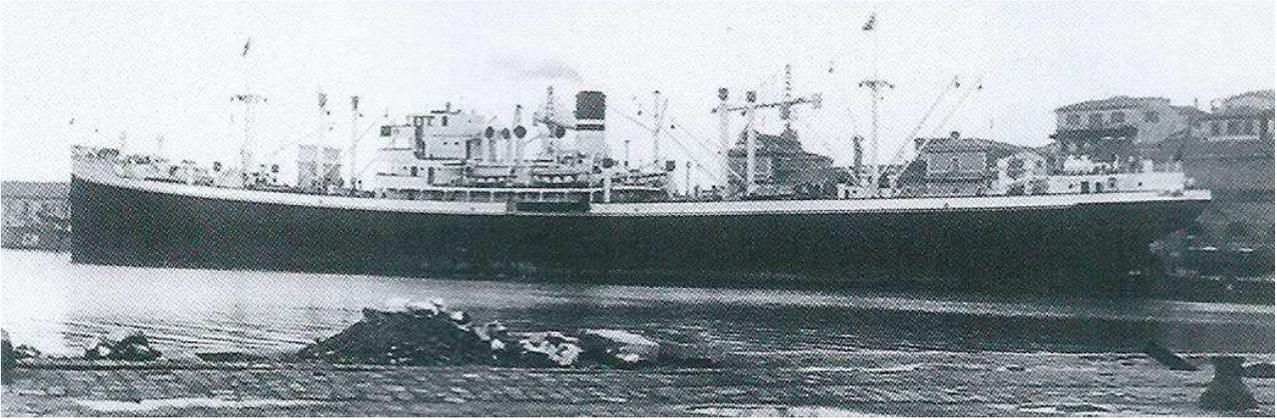
scafo *Duisburg* (capitano Arno Ostermeier), che era in testa al convoglio sulla colonna di sinistra, e lo centrò con sei salve da 120 mm.



La torretta del radar per la direzione del tiro tipo 284 in possesso degli incrociatori britannici *Aurora* e *Penelope*.

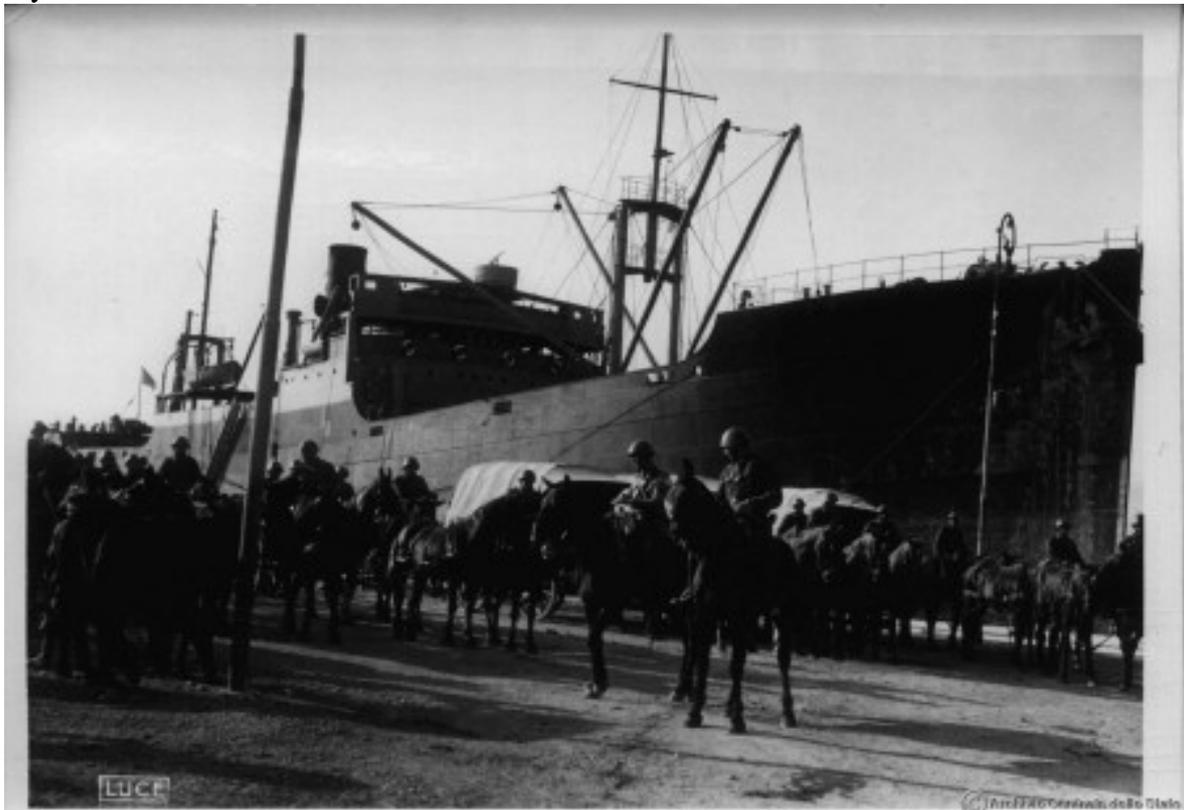


Il piroscafo britannico *Tremeadow*, varato nel 1939, poi dal 1938 piroscafo italiano *Sagitta* dell'armatore Biagio Borriello di Torre del Greco. Fu cannoneggiato, colpito ed incendiato probabilmente dal CT *Lance* all'inizio dell'attacco della Forza K, andando successivamente perduto.



Il piroscafo *Maria*, che probabilmente fu anch'esso colpito e affondato in fiamme dai proiettili da 120 mm del CT *Lance*.

L'*Aurora* dopo aver sparato tre salve da 152 sul *Grecale*, sul quale furono visti cadere colpi a poppa e svilupparsi un forte incendio, alle ore 00.59' "accostò a dritta, seguita dalle altre unità e diresse a sud parallelamente alla rotta del convoglio impegnando successivamente ogni bersaglio, finché questi saltava in aria o si incendiava", sparando da distanze variabili tra 2.000 e 4.000 yard.⁶⁹



Il piroscafo *Rina Corrado* nel 1941 a Patrasso, sbarca un reparto di cavalleria italiana. Fu la prima nave mercantile a essere colpita dal tiro dell'incrociatore *Aurora*.

Dopo aver spostato il suo tiro sul piroscafo *Rina Corrado* (capitano Guglielmo Schettini) colpendolo ed incendiandolo con quattro granate da 152, l'incrociatore diresse il tiro delle mitragliatrici pesanti da 40 mm pom-pom, con effetti devastanti, sul CT *Fulmine* che, già colpito dalle artiglierie da 120 del *Lance*, alle ore 01.05 fu preso sotto il tiro del *Penelope*, restando immobilizzato e fuori combattimento.⁷⁰

⁶⁹ *Ibidem*; Eric Grove, *Sea battle in close-up, World War 2*, vol. 2°, Londra, 1993, p.58.

⁷⁰ Complessivamente il *Lance* sparò nel corso dell'azione 434 proiettili da 120 mm, mentre l'*Aurora* consumò 279 proiettili da 152 mm (122 dalla torre A, 124 dalla torre B, e 33 dalla torre poppiera Y), 73 da 120 mm, e lanciò 3 siluri. Il *Penelope* sparò complessivamente 259 proiettili da 152 mm (99 dalla torre A, 116 dalla torre B e 44 dalla torre Y) e 111

Arrestato fin dalla prima salva dell'*Aurora*, che spense la luce e causò il rallentamento e poi l'arresto delle motrici, e colpito anche dal tiro delle mitragliere dei piroscafi, i quali sparavano bassi, ritenendo di essere attaccati da aerosiluranti, il *Fulmine* ebbe complessivamente sei colpi a bordo e fu raggiunto da numerose schegge di granate esplose in mare e nelle vicinanze dello scafo.

Il CT reagì all'attacco con il complesso prodiero da 120 mm sparando otto salve a punteria diretta, grazie allo spirito di iniziativa del Direttore del Tiro, TV Giovanni Garau. Quindi, per lo scoppio della caldaia n. 3, il *Fulmine* cominciò a sbandare a sinistra per poi affondare in soli 12 minuti dal momento dell'inizio dell'attacco, trascinando nell'abisso 141 uomini. Tra di essi Garau, poi decorato con Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria, e il CC Mario Milano, il quale, con un braccio asportato da una scheggia e dopo aver svolto la sua opera di comando dell'unità fino all'ultimo, fu visto morire in mare per dissanguamento. Uno dei due ufficiali superstiti, il ten. del Genio Navale Ernesto Scalambro (l'altro era il ten. medico Ennio Piras) prima di abbandonare la nave lanciò il grido "*Viva il Re al quale i naufraghi tutti risposero a voce altissima e con palese emozione*".⁷¹ Il *Fulmine* affondò all'incirca in lat. 37°00'N, long. 18°10'E.

Il tenente pilota Paolo Manfredi, che si trovava imbarcato sul CT capo scorta *Maestrale* per coordinare l'attività delle scorte aeree, in una relazione inviata al Comandante dell'Aeronautica della Sicilia, generale di squadra aerea Renato Mazzucco, scrisse che l'attacco contro il convoglio "Beta" ebbe inizio "*approssimativamente con salve contemporanea al convoglio e alla scorta*" sparate "*dai 90° ai 110° a ponente rispetto al convoglio, e rispetto ai punti cardinali fra i 270° e i 290°, ed a circa 6000/7000 metri di distanza*". Egli affermò che "*La manovra di attacco*" della Forza K "*fu rapida e tempestiva*", e nel frattempo "*agevolata*" dalla "*copertura bassa e parziale del cielo a ponente (direttrice di attacco)*", e dalla "*luna a circa 40°/45° sull'orizzonte a levante*", a cui andavano "*Aggiunti i numerosi razzi illuminati lanciati dalle navi attaccanti alle quote di 600/1000 metri, che fecero pensare, nel primo momento, ad un attacco aereo*".⁷²

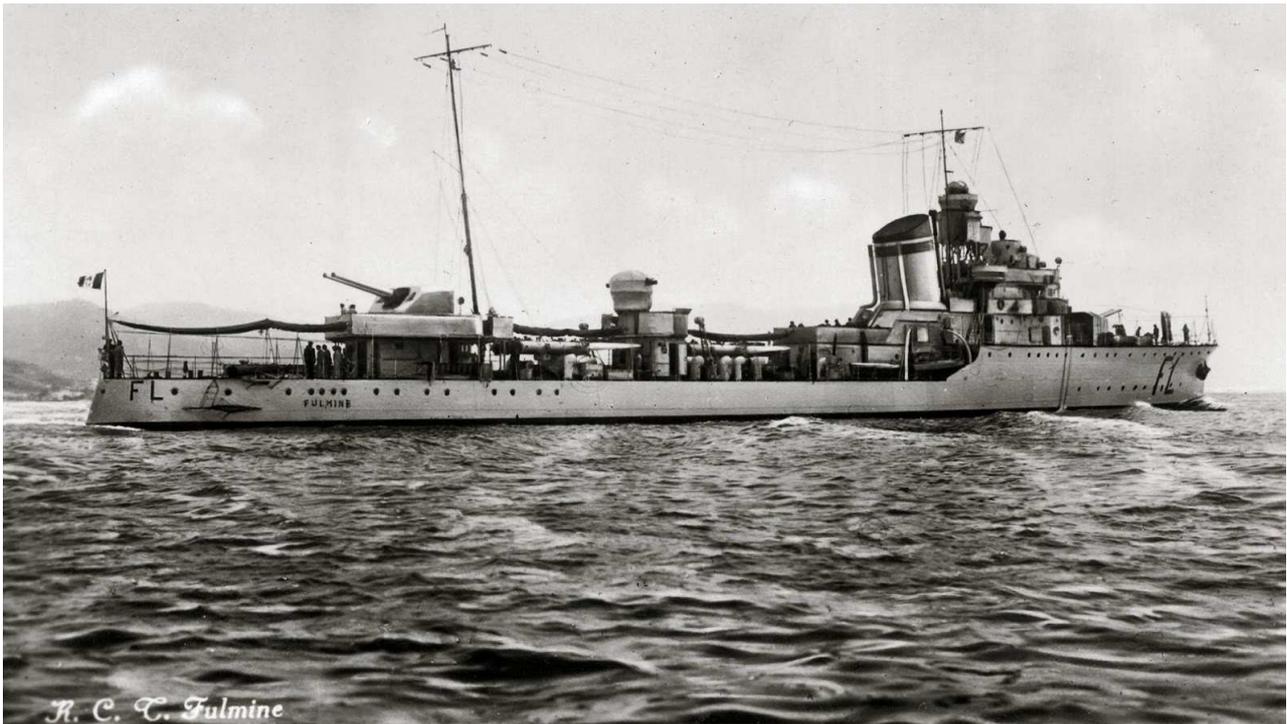


Il piroscavo tedesco *Duisburg*, nave comando del convoglio, che all'inizio dell'attacco fu incendiato con sei salve di proiettili da 120 mm sparate dal CT *Lively*.

proiettili da 120. Non conosciamo il numero di proiettili ed eventuali siluri impiegati dal *Lively*. Occorre poi considerare che, nel corso dell'attacco al convoglio Beta le navi britanniche, per non farsi individuare, non spararono alcun proiettile illuminante. Infine il radar tipo 284 fornì la sua distanza massima di scoperta a 9.700 yard (8.870 metri).

⁷¹ AUSMM, CIS, Relazione d'inchiesta sulla perdita dei CC.TT. "Fulmine" e "Libeccio", p. 5.

⁷² SMAUS, GAM 7, b. 132.



Il CT *Fulmine* in un'immagine d'anteguerra. Fu dapprima colpito dai proiettili da 120 mm del CT *Lance* e poi da quelli da 152 mm degli incrociatori *Aurora* e *Penelope*. Affondò in otto minuti con ben 141 uomini dell'equipaggio.

Ne conseguì che i piroscafi, ritenendo di essere attaccati dal cielo, e in particolare da aerosiluranti, aumentarono la confusione aprendo il fuoco con le armi contraeree, e quindi tardarono a sparpagliarsi prima di rendersi conto dell'insidia fatale, che portò alla rapida eliminazione di tutte le navi da carico e di due terzi della scorta.

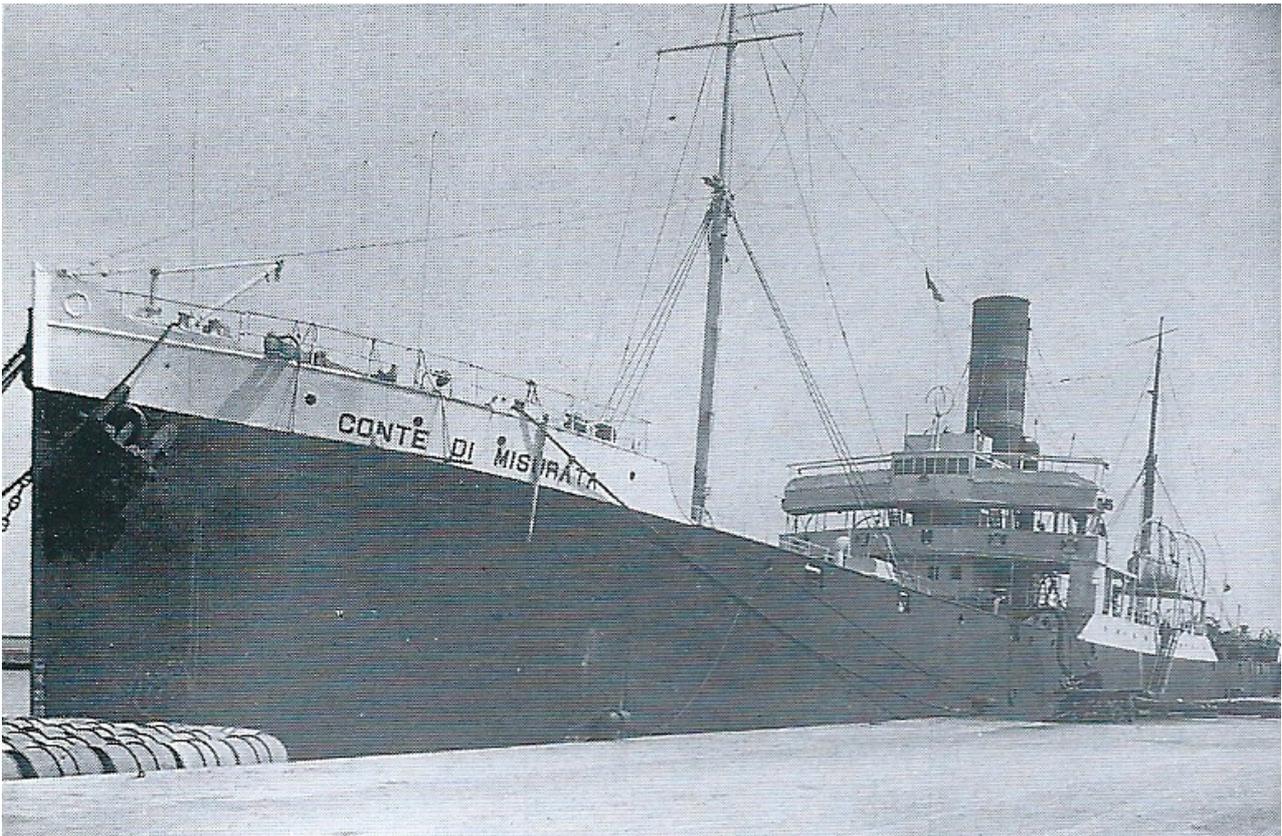
Il fatto che tutti i piroscafi fossero rimasti, incendiati e immobilizzati nello spazio di pochi minuti, mentre i loro carichi di munizioni esplodevano, dette ai britannici l'impressione che il convoglio italiano non avesse fatto alcun tentativo di diradarsi. Lo stesso CV Agnew ritenne *“che le navi mercantili stessero attendendo il loro turno per essere distrutte”*.⁷³

Da una relazione di un superstite della *Conte di Misurata* si apprende che i primi piroscafi a essere colpiti, probabilmente, come detto, dal CT *Lance*, furono il *Maria* (capitano Angelo Pogliani e comandante militare il TV Agostino Bottaro) e il *Sagitta* (capitano Domenico Ingegneri), i quali si trovavano sulla dritta del convoglio. Il comandante del *Conte di Misurata*, capitano Mario Penco, nel tentativo di disimpegnarsi, ordinò di mettere la *“poppa al fuoco nemico”* e di aumentare al massimo la velocità. Dopo pochi minuti due bengala illuminarono il convoglio, ed uno di essi fu visto scendere lentamente proprio sulla nave cisterna, che fu subito inquadrata da salve d'artiglieria, sparate dall'incrociatore *Aurora*, restando colpita da proiettili alla linea di galleggiamento e al fumaiolo per poi arrestarsi in fiamme.⁷⁴

L'incrociatore *Aurora*, che tra le 11.10 e le 01.15 aveva portato a termine l'azione contro la cisterna, dopo aver incendiato il piroscafo *Rina Corrado* e poi il *Conte di Misurata*, continuando la sua opera di distruzione, aprì il fuoco sulla modernissima cisterna *Minatitland* (capitano Guido Incagliati), che fu centrata con salve dirette dall'ausilio del radar tipo 284. Il commodoro Agnew scrisse nel suo rapporto che i cannoni da 152 mm degli incrociatori della Forza K *“fornirono eccellenti prestazioni”*. Oltre che con le artiglierie le 4 navi britanniche fecero fuoco a distanze tra i 2.000 e i 4.000 metri coi loro complessi di mitragliere pom-pom a 4 canne da 40 mm,

⁷³ I.S.O. Playfair, *The Mediterranean and Middle East*, vol. III, cit., p. 104.

⁷⁴ AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.



Il piroscafo *Conte di Misurata* colpito e incendiato, per poi affondare, dai cannoni dell'incrociatore *Aurora*.

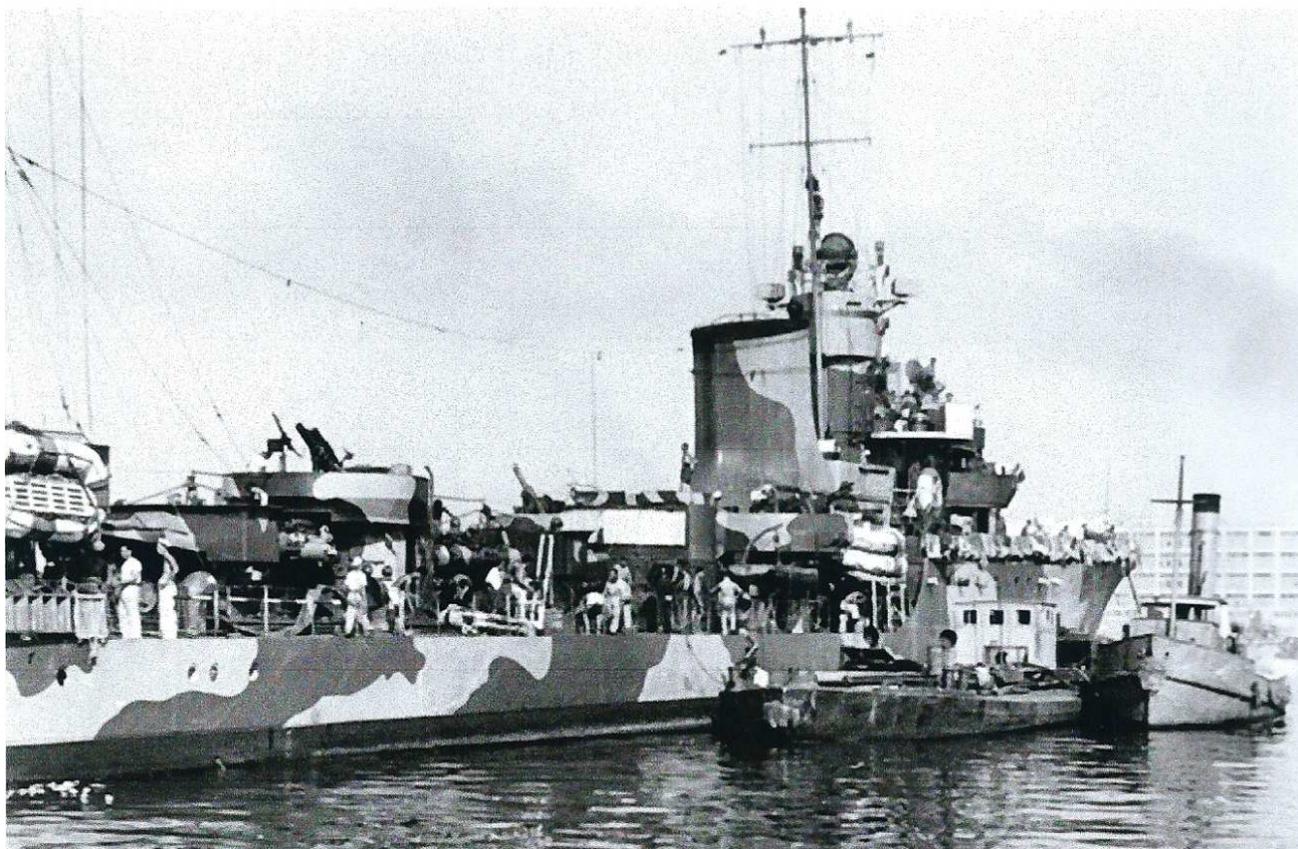
Nelle condizioni di completa sorpresa in cui si verificò l'attacco delle navi britanniche, caratterizzato da un tiro estremamente preciso, la relazione dei CT italiani della scorta del convoglio si dimostrò tardiva e insufficiente; anche perché, come abbiamo visto, due unità sulle sei che componevano la squadriglia *Maestrale* restarono subito immobilizzate fin dai primi colpi. Il *Fulmine* andò a fondo, mentre il *Grecale* (CF Giovanni di Groppello), raggiunto da 8 granate da 102 e da 152 mm dell'*Aurora* rimase senza acqua, ebbe 23 morti, trentacinque feriti gravi e ventuno feriti leggeri. In tali condizioni il CT, prima di arrestarsi restando immobilizzato, non poté condurre a fondo le manovre per attaccare col siluro, per due volte iniziate.⁷⁵

Nel frattempo, alle 01.04, dal *Lance* e dal *Lively* furono visti avvicinarsi due siluri che arrivavano da oriente a bassa profondità lasciando una scia visibilissima. Fu ritenuto che fossero stati lanciati da un CT italiano che era stato poco prima impegnato. Ma poiché i rapporti italiani non accennano ad alcun lancio di siluri da parte delle proprie navi, evidentemente si trattò di un abbaglio, come abbagli furono le successive segnalazioni di altri dieci siluri in avvicinamento avvistati dalle unità britanniche.

Allorquando alle ore 01.00 del 9 novembre, la Forza K apriva il fuoco sul convoglio "Beta", precedendo di pochi istanti il segnale di allarme lanciato dal CT *Bersagliere* (il più vicino alla Forza K) sulla presenza di unità nemiche localizzate in vista di prora con rotta e velocità non determinate, la 3^a Divisione Navale si trovava a circa 4.000-4.500 metri a nord ovest dei piroscafi, in posizione opposta alla luna; e quindi, come scrisse l'ammiraglio Iachino nella sua "Relazione sommaria" del 14 novembre, in posizione correttamente adatta per "far fronte alla più probabile situazione tattica, in caso di incontro col nemico".⁷⁶

⁷⁵ AUSMM, *Ibidem*, "Osservazioni al rapporto sull'azione notturna dell'8-9 Novembre 1941-XX".

⁷⁶ *Ibidem*. L'ammiraglio Brivonesi scrisse nel suo Memoriale che la divisione era in quel momento proprio "nella posizione prescritta dalle norme di massima e dell'Ordine di operazione, sia perché era dal lato opposto della luna rispetto al convoglio, sia perché seguiva la medesima rotta di esso, sia infine perché era osservata la distanza di visibilità del convoglio".



Il CT *Grecale*. Fu la prima unità della scorta diretta al convoglio a essere presa di mira dal fuoco delle unità britanniche. Centrato da tre salve sparate dall'incrociatore *Aurora*, e colpito da 8 granate, riportò gravi danni, restando immobilizzato con morti e feriti mentre vicino si scatenava l'inferno delle esplosioni e dei mercantili in fiamme.



Il pom-pom a quattro canne da 40 mm del CT *Legion* in una foto del marzo 1941. Sui CT britannici questo unico complesso contraereo era generalmente sistemato dietro il fumaiolo, in modo da poter battere liberamente con il proprio tiro sui due fianchi e sulla parte poppiera della silurante.

La reazione inconcludente della 3^a Divisione Navale

Gli incrociatori *Trieste* e *Trento* e i loro 4 CT di scorta, *Granatiere*, *Bersagliere*, *Fuciliere*, *Alpino*, si trovavano pertanto in buona posizione per respingere l'attacco della Forza K, e avevano buone possibilità di impartire al nemico una dura punizione, dal momento che il loro potenziale era nettamente superiore, per numero di unità e calibro delle artiglierie. Inoltre la notte di plenilunio, con la luna in diminuzione verso l'ultimo quarto (ultimo quarto il 12 novembre) agevolava la superiorità balistica delle unità italiane che poteva essere ben sfruttata anche senza l'ausilio di radiolocalizzatori, disponendo i due incrociatori italiani di un potenziale costituito da sedici cannoni da 203 contro i dodici da 152 degli incrociatori britannici.

Vediamo adesso come la reazione delle unità della 3^a Divisione Navale fu vissuta a bordo della nave ammiraglia *Trieste*.⁷⁷

Secondo quanto scrisse nella sua relazione il comandante dell'incrociatore, CV Umberto Rouselle, alle 01.00 con *“la luna alta sull'orizzonte, ma coperta di nubi chiazzate”*, visibilità buona verso levante, in direzione del convoglio distante circa 3.500 metri, ma non buona verso sud e verso sud-ovest (da dove arrivava il nemico), furono notate di prora due vampate. Mentre la vedetta di dritta gridava *“di prora sparano”*, il comandante Rouselle puntò il binocolo e distinse *“uno scafo con due fumaioli inclinati con beta circa 80° con una massa scura ben pronunciata vicino alla plancia”*, ad una distanza apprezzata di 8.000 metri.⁷⁸

Nel contempo venne iniziata la manovra per contrastare l'attacco. L'ideale in quel frangente sarebbe stata quella di accostare a sinistra, aumentando la velocità, per interpersi fra il nemico e il convoglio, oppure di continuare la rotta verso sud per iniziare immediatamente il tiro con le artiglierie prodriere, che erano predisposte per il combattimento notturno assieme ai cannoni da 100 mm., e quindi lanciare i CT in avanti per l'azione di mischia. Ma, come ha scritto l'ammiraglio Romeo Bernotti, per affrontare un combattimento che potesse *“avere probabilità di salvare una parte del convoglio o comunque esercitare una efficace reazione”* nei confronti della Forza K, sarebbe stato necessario che i piroscafi, fin dal primo istante dell'attacco, accostassero simultaneamente a sinistra *“per cercare di rendere meno rapido l'avvicinamento del nemico e facilitare la manovra protettiva degli incrociatori e della scorta”*. Tuttavia, aggiunse Bernotti, *“Per armonizzare la manovra della forza navale a quella della scorta e del convoglio sarebbero stati utili preventivi accordi verbali; nella circostanza ciò non era stato possibile; perché la forza navale e il convoglio non erano partiti dallo stesso porto”*.⁷⁹

Considerazione quest'ultima non del tutto corretta perché, se è vero che la partenza delle navi si verificò da tre porti differenti, *“preventivi accordi verbali”* tra il Comando della 3^a Divisione e le unità di scorta al convoglio sarebbero stati possibili, considerando che tutti i CT della 10^a Squadriglia, provenienti da Napoli e da Palermo, nella notte sull'8 novembre erano entrati a Messina, sede di Comando dell'ammiraglio Brivonesi, restandovi alcune ore per rifornirsi.

Ritenendo inopportuno di accostare a sinistra o di aumentare la velocità per non trovarsi il convoglio davanti alla prora, e non ritenendo *“prudente”* di effettuare il tiro in caccia, con le artiglierie prodriere, per la presenza dell'idrovolante da ricognizione Ro. 43, situato sulla catapulta posta di fronte alle torri di grosso calibro, perché essendo il velivolo carico di benzina avrebbe potuto prendere fuoco con le vampe dei cannoni, dando al nemico la possibilità di sparare sull'incrociatore di

⁷⁷ AUSMM, “Comando in Capo Squadra Navale Relazione sommaria sull'azione notturna del 9 novembre”, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

⁷⁸ AUSMM, “Azione navale svolta la notte del 9 novembre 1941-XX”, relazione dell'incrociatore *Trieste* del 12.11.1941, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

⁷⁹ Romeo Bernotti, *La guerra sui mari nel conflitto mondiale*, vol. I, Tirrena, Livorno 1947, p. 367.

venuto ottimo bersaglio, il comandante Rouselle prese l'iniziativa di ordinare al timoniere “*di accostare a dritta e ai telegrafi di macchina avanti normale*”: velocità 16 nodi.⁸⁰

Di questa sua manovra egli informò subito la plancia ammiraglio “*chiedendo la nuova rotta*”, che fu subito ordinata per rilevamento 240°, allo scopo di permettere al *Trento*, che stava accostando “*in linea di fila, di evitare di avere CT di scorta e convoglio nel campo di tiro*”.⁸¹

Subito dopo il comandante Rouselle comunicò al 1° Direttore del Tiro i dati per aprire il fuoco.

Il 1° Direttore del Tiro, che era entrato rapidamente in torretta, apprezzò la formazione nemica costituita da due incrociatori a due fumaioli, con cospicue sovrastrutture in corrispondenza della plancia comando, e da due unità minori individuate per le vampate d'artiglieria. Quindi, alle 01,03, cominciò a sparare la prima salva con i cannoni da 203 mm. su brandeggio 280°, prendendo di mira l'incrociatore nemico di testa, con alzo di 8.000 metri. Il tiro risultò corto e soltanto alla terza salva il telemetro (a coincidenza) fissò la distanza dell'unità nemica presa a bersaglio in 9.800 metri. Furono allora sparate altre sei salve, che apparivano ben centrate, passando dal primo al secondo incrociatore a seconda della visibilità dei due scafi che si trovavano molto vicini.

Mentre il *Trieste* accostava lentamente, a causa della sua bassa velocità, due salve d'artiglieria, con colonne d'acqua alte qualche metro, furono viste cadere ben raggruppate, ma corte.

Esse provenivano dal *Penelope*, in quale si era trovato preso di mira, assieme al CT *Lively*, dalle salve d'artiglieria dalle navi avvistate più a nord del convoglio, che i britannici ritenevano essere CT. In realtà si trattava del *Trieste* e del *Trento*, contro i quali il *Penelope* sparò diverse salve con i pezzi secondari da 100 mm, che in particolare presero a bersaglio il CT *Bersagliere*, il quale, manovrando sulla sinistra della 3^a Divisione per evitare di fraporsi tra il nemico e gli incrociatori italiani, stava accostando per portare in campo le artiglierie.

Il *Bersagliere* (CF Giuseppe De Angoy) fu centrato da almeno sei salve d'artiglieria, di cinque o sei colpi ciascuna, i cui proiettili caddero fra i 400 e i 100 metri dal CT, che rispose al fuoco sparando sei colpi illuminanti da 120 sulla seconda nave della linea nemica, e quindi si disimpegnò accostando a levante e allontanandosi alquanto dai propri incrociatori, impegnati con rotta sud nell'azione balistica.

Subito dopo aver iniziato il tiro e avendo visto come il *Trento*, trovandosi di poppa alla nave ammiraglia, fosse “*sufficientemente squadrato per poter sparare*”, il comandante del *Trieste* continuò nella sua rotta, venendo lentamente a sinistra; manovra che proseguì fino alle 01.08 quando, dalla plancia ammiraglio, gli giunse l'ordine di dirigere per 180° e di aumentare la velocità a 18 nodi, per stringere il nemico, che stava scadendo a sinistra, nei settori poppieri.

“*Stabilita la rotta dell'unità – scrisse Rouselle - il nostro tiro si è svolto regolarmente su un brandeggio di circa 300°, effettuando l'osservazione di ogni salva*”. E quindi, il comandante del *Trieste* specificò:⁸²

La visibilità nella direzione del nemico non era buona e gli scafi inglesi si vedevano solamente al chiarore delle vampe dell'unità vicina. Per cercare di chiarire la situazione, vedere la formazione nemica e il numero delle loro unità, dato che i CT di prora non avevano iniziato il tiro illuminante, ordinai alla stazione notturna l'inizio di alcune salve illuminanti. Questo tiro è risultato inefficiente data la distanza superiore a m. 5.000, ma non ha dato alcuna noia al no-

⁸⁰ La considerazione del comandante Rouselle che il tiro in caccia del *Trieste* con i grossi calibri prodieri era sconsigliato dalla presenza del “Re. 43” sistemato sulla catapulta dell'incrociatore, fu all'epoca apertamente contestata in sede di revisione dei rapporti sull'azione tattica della 3^a Divisione Navale da parte del Comando Squadra e di Supermarina. Fu infatti rilevato che l'inconveniente poteva essere facilmente risolto nello spazio di pochi secondi, senza deviare dalla rotta, e mantenendo la prora sul nemico, semplicemente lanciando in mare il velivolo da ricognizione senza pilota.

⁸¹ AUSMM, *Azione navale svolta la notte del 9 novembre 1941*, relazione dell'incrociatore *Trieste*, *Scontri navali ed operazioni di guerra*, b. 39.

⁸² *Ibidem*.

stro tiro ed a quello del Trento, perché mantenuto sempre sulla Dr. del nostro tiro battente allo scopo di scoprire qualche eventuale unità attaccante.

Quest'ultima affermazione del CV Rouselle, sottolineata a matita da uno scrutatore dalla relazione invitata dal comandante del *Trieste* al comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio Iachino, assume una grandissima importanza per contestare alcune inesatte affermazioni riportate dall'ammiraglio Brivonesi nel suo rapporto di missione.

Questi sostenne che i proiettili illuminanti di piccola portata sparati dal *Trieste*, crearono, nella prima fase dell'apertura del fuoco dell'incrociatore, uno schermo luminoso tra la 3^a Divisione e il nemico, contribuendo pertanto a rendere più difficile la condotta e l'osservazione delle salve del tiro italiano, diretto sull'incrociatore *Penelope* e sul CT *Lively*.⁸³



Il CT *Lance* che per il tiro degli incrociatori *Trieste* e *Trento* fu inquadrato da salve da 381 mm, ma l'unico danno riportato fu l'insignificante foro nella sirena del fumaiolo da parte di una scheggia.

Quanto al *Trento*, esso, dopo avere effettuato un'ampia accostata a dritta per entrare nel campo delle artiglierie, cominciò a sparare, con brandeggio 305°, alle ore 01.05, due minuti dopo l'apertura del fuoco da parte del *Trieste*. L'incrociatore diresse il tiro contro un bersaglio che si vedeva benissimo, come scrisse il comandante dell'unità, CV Alberto Parmigiani, e che si trovava a una distanza apprezzata di 8.000 metri.⁸⁴

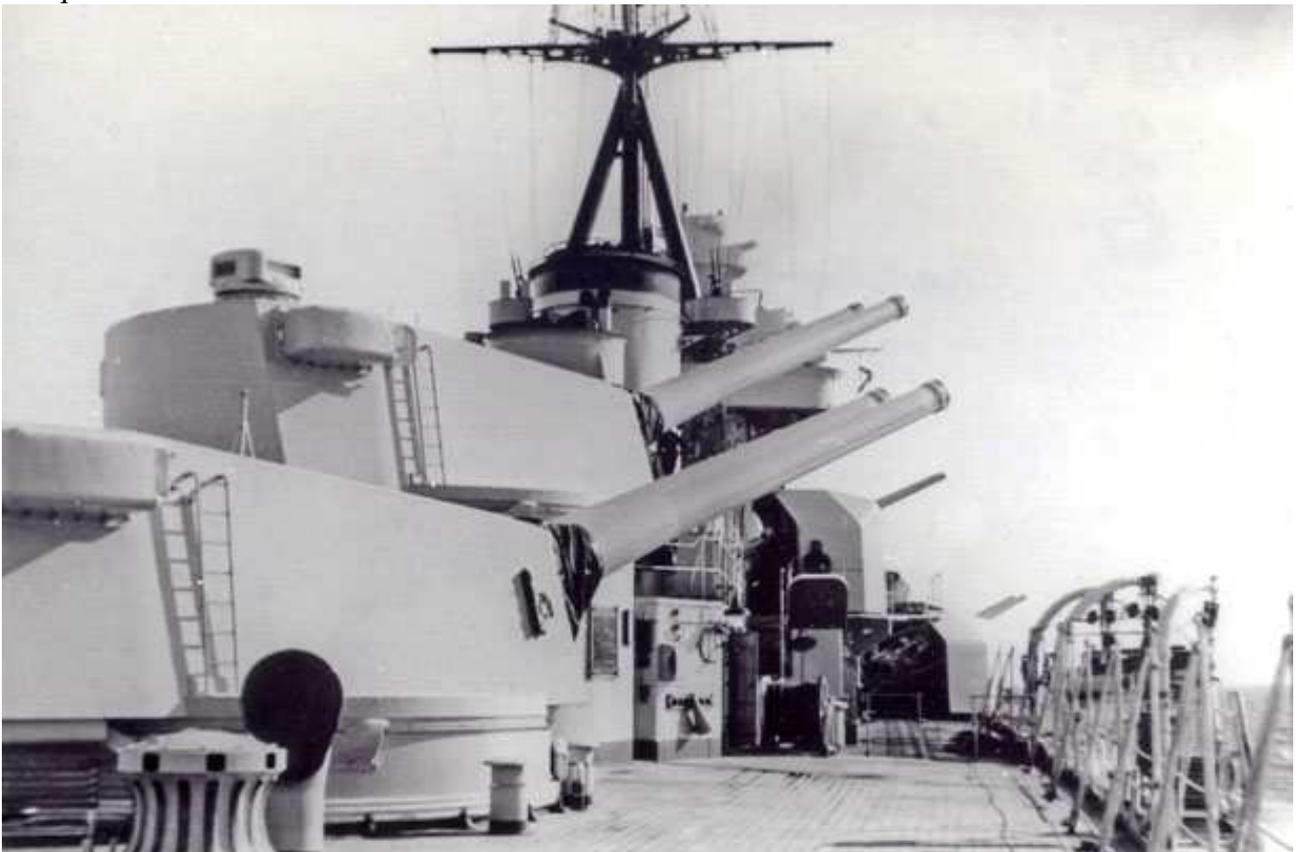
⁸³ Queste affermazioni dell'ammiraglio Brivonesi, riportate nel suo rapporto di missione, sono discordanti rispetto a quanto egli aveva precedentemente scritto nel suo "Promemoria schematico sullo scontro del 9 novembre", inviato al Comando della Squadra Navale il giorno 10. In esso Brivonesi sostenne che soltanto i CT *Fuciliere* e *Alpino*, trovandosi in posizione di scorta arretrata, ebbero "La visibilità fortemente ostacolata dagli illuminanti degli incrociatori" senza però influire sulla loro manovra, dal momento che essi non ebbero "La possibilità di aprire il fuoco e di attaccare il nemico".

⁸⁴ Senza contare il gran numero di proiettili consumati dai CT italiani, il *Trieste* sparò 119 proiettili perforanti da 203 mm e 82 proiettili illuminanti da 100 mm, mentre il *Trento* sparò 88 granate perforanti da 203 mm, 60 proiettili illuminanti (8 da 120 e 52 da 100 mm) e 30 proiettili da 100 mm con codette luminose, che servirono quali telemetri per le granate da 203 mm che ne erano sprovviste. Complessivamente le granate perforanti da 203 mm sparate dai due incrociatori italiani furono 207. Il tiro fu pertanto particolarmente e inaspettatamente mediocre, come risulta chiaramente dai rapporti dell'ammiraglio Iachino e di Supermarina. Non credo che i 60 proiettili illuminanti abbiano contribuito a rendere più visibili i piroscafi del convoglio, già chiaramente individuati e praticamente già distrutti quando il *Trieste* e il *Trento*, perdendo tempo per allargarsi e portare in campo tutte le artiglierie, cominciarono a sparare contro bersagli sfuggenti che si coprivano dietro i fumi delle navi del convoglio in fiamme. Secondo la Commissione d'Inchiesta Speciale (CIS)

Purtroppo, fin dall'inizio del combattimento balistico, venne del tutto a mancare agli incrociatori *Trieste* e *Trento* l'ausilio dei CT della 13^a Squadriglia, specialmente di quelli che trovandosi di propra agli incrociatori pesanti avrebbero dovuto rendere maggiormente visibili le unità nemiche sparando i loro proiettili illuminanti. Dopo che il *Bersagliere* si era allontanato per sfuggire al fuoco del *Penelope*, il *Granatiere* (CV Ferrante Capponi) evitò di sparare per non farsi rilevare dalle unità nemiche e per la difficoltà di individuare i bersagli che gli apparivano a forte distanza, e quindi, accostando sulla dritta, si allontanò anch'esso dagli incrociatori della 3^a Divisione per poi trovarsi a passare in mezzo ai piroscafi del convoglio in fiamme.

L'*Alpino* (CF Agostino Calosi) e il *Fuciliere* (CF Giovanni Cerrina Feroni), che nell'accostata degli incrociatori si trovarono a seguire di poppa il *Trieste* e il *Trento*, non riuscirono neppure ad avvistare il nemico, ma solo a rilevarne le vampe d'artiglieria a grande distanza.⁸⁵

Come abbiamo visto, alle ore 01.09 la 3^a Divisione Navale aveva assunto la rotta 180° e dirige a sud nell'intendimento di stringere le distanze con la Forza K. Ma ancora una volta l'accostata, che permetteva di continuare a schierare nell'azione balistica tutte le torri principali degli incrociatori, in modo da fare sul nemico la più massiccia concentrazione di fuoco, non portò a grossi vantaggi. Infatti, con le navi britanniche che continuavano a dirigere verso sud-est alla velocità di 20 nodi, passando lungo il fianco sinistro del convoglio, la distanza di tiro del *Trieste* e del *Trento* continuò ad aumentare considerevolmente, e non causò alcun danno alle unità nemiche. Soltanto una scheggia di una granata, esplosa vicino al *Lively*, arrivò a segno, forando la sirena del fumaiolo del CT, il quale, assieme all'incrociatore *Penelope*, continuò a rimanere sotto il fuoco della 3^a Divisione per una quindicina di minuti.⁸⁶



I cannoni da 203 mm poppieri del *Trento* in una foto del 1936. Erano in grado di sparare fino a una distanza di 28.000 metri, mentre i 152 mm degli incrociatori britannici della classe "Arethusa" non superavano i 22.000 metri.

"l'intempestivo intervento del lancio di [proiettili] illuminanti di piccola portata contribuirono a rendere ancora più difficile di quanto già non fosse le condizioni di luce alla visione diretta dei movimenti del nemico" agli incrociatori della 3^a Divisione.

⁸⁵ AUSMM, Relazione del Comando della 13^a Squadriglia CT, *Scontri navali e operazioni di guerra* b. 39.

⁸⁶ Peter C. Smith - Edwin Walker, *The battle of the Malta Striking Forces*, cit., p. 57.

Da parte britannica, secondo il rapporto dell'incrociatore *Penelope*, il tiro dei due presunti CT, iniziato a una distanza di 5 o 6 miglia, fu intermittente, ma le salve caddero alquanto vicine.

Nel frattempo che manovravano per impegnare il nemico, le navi della 3^a Divisione Navale assistettero, impotenti, al dramma che si consumava nel convoglio. Significativa è al riguardo la testimonianza dell'ammiraglio Brivonesi, che nel suo rapporto di missione scrisse:⁸⁷

Il tiro del nemico aveva un ritmo celere, e salve ben raggruppate che si potevano osservare seguendo le codette luminose dei proiettili. Se non alla prima, alla seconda salva un piroscifo era già in fiamme ed illuminava vividamente gli altri piroscifi contigui. Gli incendi degli altri piroscifi si sono seguiti con una rapidità inimmaginabile, tanto che alle 0107, ossia sette minuti dopo dell'inizio dell'azione, tutti i piroscifi erano in fiamme.

Nel suo "Memoriale" l'ammiraglio Brivonesi aggiunse che,

"quando il TRIESTE ha fatto partire la sua prima salva (alle ore 01.03) non meno di due piroscifi erano già stati colpiti ed incendiati [oltre al CT Fulmine] e quando anche il TRENTO ha potuto iniziare il tiro (alle ore 01.05) quasi tutti i piroscifi erano già in fiamme; essi bruciavano tutti alle ore 01.07".

E questo a dimostrazione di quanto fosse stato rapido, preciso ed efficace il tiro delle quattro navi della Forza K. Questo risultato fu raggiunto dal nemico, sempre secondo il "Memoriale" di Brivonesi,

"unicamente tenendo conto dell'ausilio prezioso fornito dagli strumenti radiotelegrafici di cui esso dispone, del munizionamento perfettamente adatto e dei congegni di tiro che esso impiega certamente nelle azioni notturne, ed anche dalla estrema infiammabilità del carico di tutti i piroscifi che costituivano il convoglio DUISBURG".

La presenza di tante navi in fiamme che si estendevano su un ampio arco dell'orizzonte, con il vento stava distendendo una fitta cortina di fumo nero, cui si aggiungeva quello emesso dai CT della scorta, aggiunta all'abbaglio del personale degli incrociatori verificatosi in continuazione a ogni partenza delle 50 salve d'artiglieria da 203 mm (28 dal *Trieste* e 22 dal *Trento*), determinò, secondo Brivonesi, di non concedere al personale delle sue navi di distinguere con precisione le manovre delle unità nemiche, nella direzione in cui erano ricercate, e che "apparivano solo saltuariamente", negli istanti in cui erano illuminate dal bagliore delle loro salve.

L'ammiraglio aggiunse che "la mancanza di codette luminose alle granate perforanti da 203 non permetteva di individuare la traiettoria dei nostri proiettili ed i punti di caduta delle nostre salve, creando con ciò un'essenziale difficoltà alla condotta del tiro, basata appunto sulla osservazione dei punti di caduta e sulla conseguente correzione da apportare ai dati del tiro stesso". E questo perché sugli incrociatori della 3^a Divisione mancavano apparecchi di punteria generale notturna e stereoscopici che rendessero possibile il telemetraggio, mentre invece "i telemetri a coincidenza (i soli di cui disponessero gli incrociatori della 3^a Divisione) poterono battere e fornire una distanza solo alle ore 01.12, ossia dopo nove minuti di fuoco – quando tutti i piroscifi del convoglio erano incendiati da tempo e ciò solo quando uno degli incrociatori nemici, dopo essere stato colpito [sic] ha acceso due fanali".

Quando poi i britannici si accorse della presenza della 3^a Divisione, aprendo il fuoco su di essa, non avendo i CT della scorta agli incrociatori aperto il tiro illuminante, "il *Trieste*, allo scopo di cercare di chiarire meglio la situazione e di scoprire anche qualche unità sottile nemica che fosse venuto eventualmente all'attacco", alle 01.09 cominciò a sparare con proiettili illuminanti, che non ebbe alcuna "efficacia per facilitare il tiro battente dei grossi calibri contro gli incrociatori nemici a motivo della distanza di questi ultimi, che era assai maggiore della distanza dei nostri illuminanti". Tuttavia sempre secondo Brivonesi, il tiro illuminante, prima di essere sospeso, "non arrecò un

⁸⁷ AUSMM, 3^a Divisione Navale, Rapporto di missione dei giorni 8-9/11/1941, Scontri navali e operazioni di guerra, b. 39.

disturbo apprezzabile, perché esso era stato mantenuto quasi sempre sulla dritta del piano di tiro degli incrociatori”.^[1]

Non immaginando di essere impegnate dalle artiglierie degli incrociatori italiani, ma soltanto da quelli che continuavano ad essere ritenuti due CT, le 4 unità della Forza K, nello sfilare sul lato destro del convoglio “Beta”, avevano continuato a far fuoco, in rapida successione e con ma precisione, con tutte le armi di bordo in condizioni di sparare a distanza di tiro su ogni bersaglio individuato. L’incrociatore *Aurora*, mantenendo la testa della formazione, alle 01.15 impegnò un CT, forse il *Maestrale*, e dopo aver colpito ripetutamente la cisterna *Minatitland*, dalla distanza di circa 3.000 yard (2.750 metri) lanciò tre siluri contro altrettanti mercantili, colpendone due. Da parte sua il *Penelope* ripartì il tiro su due piroscafi e, a partire dalle ore 01.20, per circa quattro minuti sparò su due CT, che furono visti a sottrarsi al fuoco facendo fumo.^[2]

Uno dei CT italiani preso di mira dal *Penelope* era certamente l’*Euro*, il quale, trovandosi nella posizione di scorta sul fianco destro del convoglio “Beta”, aveva cercato di occultare con il fumo le navi mercantili, imitato in quella manovra dal *Libeccio* e dal *Maestrale*.^[3]

Nell’aumentare la velocità per stendere la cortina di fumo, l’*Euro* fu investito da una proiezione di schegge, generata da una granata esplosa vicino allo scafo, che causarono a bordo un morto e due feriti fra i membri dell’equipaggio. Lo stesso comandante del CT, capitano di corvetta Cigala Fulgosi, sfuggì alla morte per vero miracolo, perché una scheggia di proiettile colpì il suo binocolo che aveva al collo, senza procurargli alcuna ferita.



Il CT *Euro* che pure era arrivato a circa 3.000 di distanza dalle navi britanniche, non lanciò i siluri perché il suo comandante, capitano di corvetta Giuseppe Cigala-Fulgosi ebbe il dubbio che le navi avvistate fossero quelle italiane della 3^a Divisione Navale. All’epoca l’*Euro* non era ancora mimetizzato. L’immagine è della primavera 1942.

Non avendo riportato alcun danno agli organi di governo e nel contempo avendo condotta abbastanza avanti la cortina di fumo, alle ore 01.18 il CT accostò a dritta per andare all’attacco, puntato per 220° su due unità maggiori e due o tre più piccole che intravedeva in quella direzione. Ma mentre l’atmosfera era resa drammatica dall’esplosione di due o tre piroscafi, sui quali stavano detonando i carichi di munizioni, al comandante dell’*Euro* (che il 10 giugno 1943 ricevette dal Re Vittorio Emanuele III la Medaglia d’Oro al Valor Militare) venne il dubbio che le sagome su cui dirigeva potessero essere quelle delle unità nazionali della 3^a Divisione Navale, che dovevano trovarsi da quelle parti al traverso a dritta.

Per non incorrere in spiacevoli incidenti, il comandante dell’*Euro* sospese pertanto l’attacco, quando ormai si trovava a non più di 3-4.000 metri di distanza dalle navi nemiche; quindi invertì la rotta, accostando sulla sinistra, per raggiungere il capo squadriglia *Maestrale*, il quale, assieme agli

^[1] AUSMM, “Esame dell’azione della III^a Divisione Navale nella notte sul 9 novembre 1941”, Memoria del 25 febbraio 1942 allegata alla relazione del 6 giugno 1945.

^[2] Peter C. Smith - Edwin Walker, *The battle of the Malta Striking Forces*, cit., p. 54-55.

^[3] AUSMM, *La difesa del traffico con l’Africa Settentrionale*, vol. VII, cit., p. 507.

altri due CT *Libeccio* e *Oriani*, dirigeva per levante inquadrato dalle salve d'artiglieria delle unità britanniche.^[4]



Il CT *Oriani* una delle sei unità della 10^a Squadriglia di scorta diretta al convoglio "Beta". Pur non essendo stato colpito, si allontanò dalla zona dello scontro ancora in corso, assieme al *Libeccio* e all'*Euro*, per ordine del comandante della Squadriglia, CV Ugo Bisciani, sul *Maestrale*.

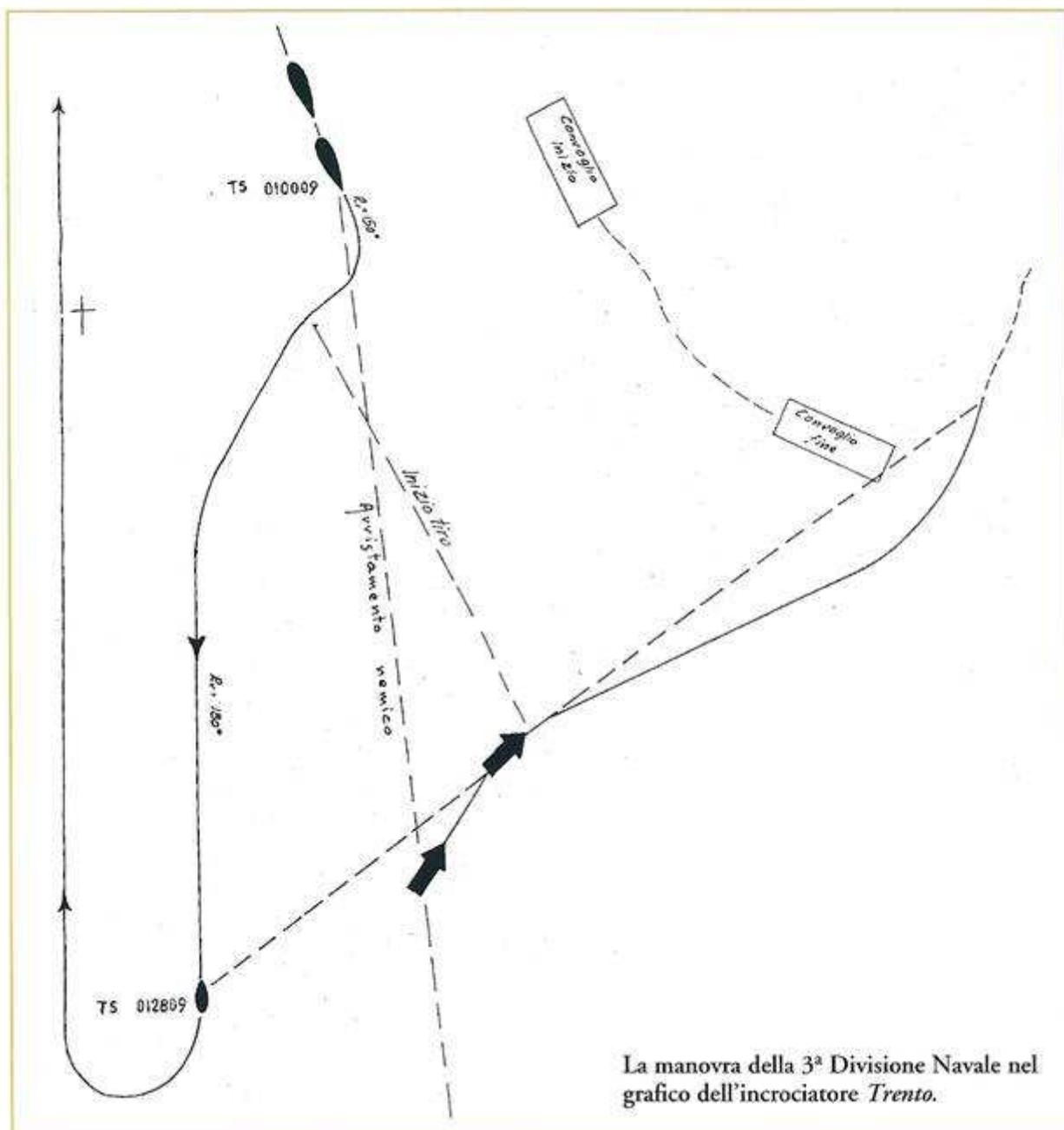
Nell'azione l'*Euro* fu danneggiato da 6 granate, 2 al galleggiamento e 4 all'opera morta, e da numerose schegge di colpi esplosi vicino allo scafo, che causarono 4 morti e 8 feriti, mentre il *Libeccio* alle 01.38, nello stesso momento in cui ricevette dal comandante, CF Corrado Tagliamonte, l'ordine di cessare di far fumo, fu centrato da due salve. Ma, soltanto una granata colpì il CT, attraversando lo scafo per poi esplodere in mare, provocando a bordo danni lievissimi e il ferimento di due uomini.^[5]

La Sezione Storica dell'Ammiragliato britannico ha scritto che l'errore di valutazione dell'*Euro*, il quale aveva scambiato le unità della Forza K per quelle della 3^a Divisione Navale, dipendeva dal fatto che gli italiani "non disponevano di un adeguato sistema di riconoscimento notturno".^[6]

^[4] AUSMM, "Relazione del CT *Euro*" (prot. n. 105/SRP del 10 novembre 1941), *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

^[5] AUSMM, "Osservazioni al rapporto sull'azione notturna del 8-9 novembre 1941-XX", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39. AUSMM, CIS, "Relazione d'inchiesta sulla perdita dei CC.TT. "Fulmine" e "Libeccio".

^[6] AUSMM, *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, quesito 12.

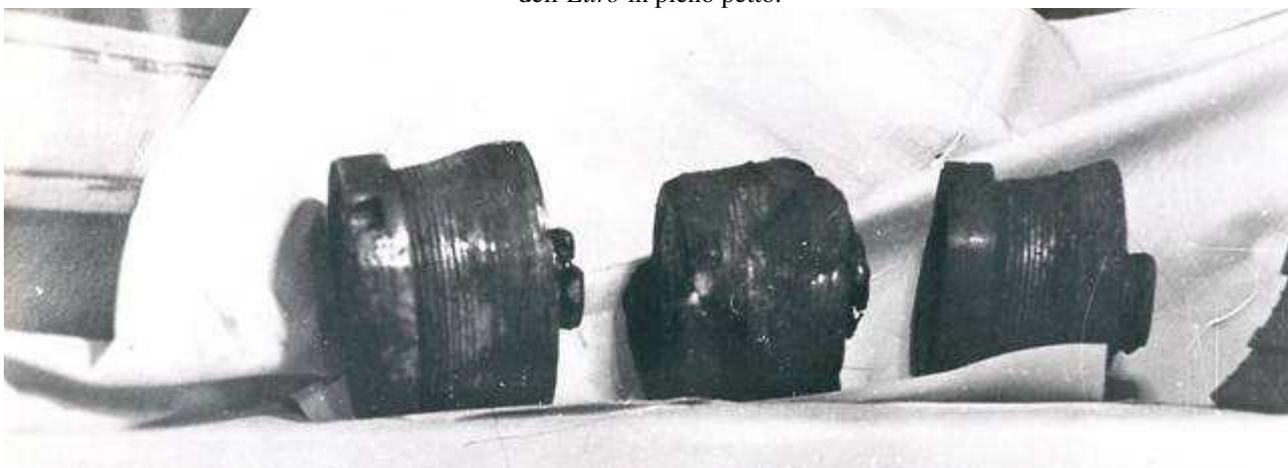




Il comandante del CT *Euro*, capitano di corvetta Giuseppe Cigala Fulgosi, ripreso dopo la conclusione dello scontro.
Notare il binocolo forato da una scheggia di granata.



Il binocolo di Cigala Fulgosi colpito da una scheggia. Senza il binocolo la scheggia avrebbe colpito il comandante dell'*Euro* in pieno petto.

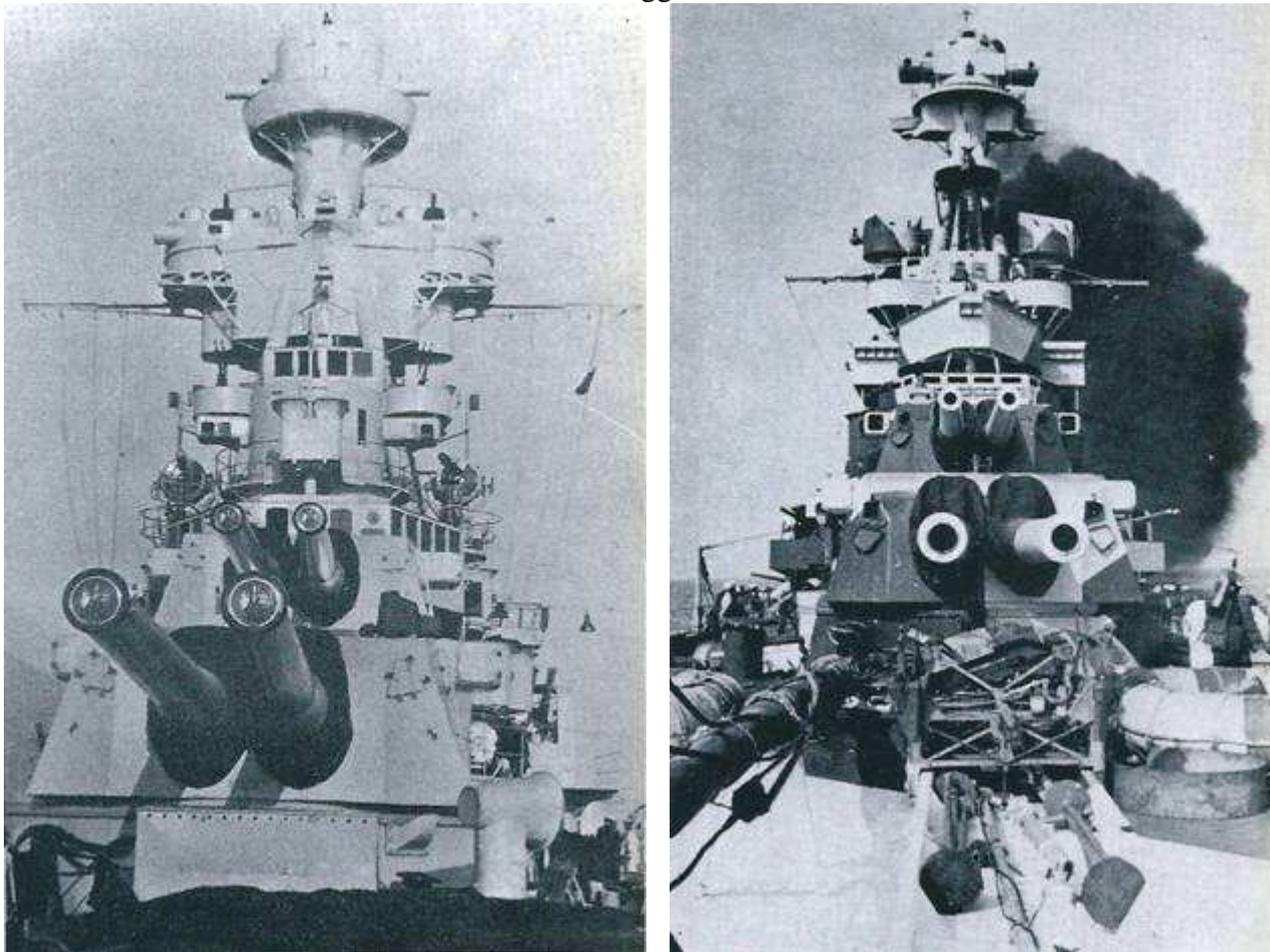


Resti di proiettili esplosi a bordo dell'*Euro*.

Mentre la Forza K continuava a dirigere verso sud-sudest, lungo il fianco sinistro del convoglio, il tiro degli incrociatori italiani che, mantenendo la rotta 180°, tenevano di mira le navi britanniche, sembrò aver successo verso le ore 01.12, quando dalla plancia del *Trieste* si ebbe l'impressione di aver “*visto distintamente due grandi fiammate su un incrociatore nemico*”. Fiammate che, per il loro bagliore rossastro, e quindi differente dai bagliori delle artiglierie britanniche che apparivano bianchi e abbaglianti, furono ritenuti da Brivonesi causati da 2 colpi da 203 mm arrivati a segno. L'unità nemica fu vista accostare mostrando distintamente due luci colorate, una rossa a sinistra e l'altra verde a dritta, ritenute derivanti da fanali di mischia o convenzionali. Le luci dei fanali furono telemetrate dal *Trieste* alla distanza di 10.500 metri, per poi perdersi di vista con la propria nave.

In realtà la presunta nave colpita era il CT *Lance*, che si trovava a poppa dell'incrociatore *Aurora*, e che secondo il suo rapporto, alle 01.23 fu preso di mira da un considerevole numero di salve di 4 colpi. Il suo comandante, CF Ralph William Frank Northcott, ritenne che le salve provenissero da

grande distanza, sparate da uno dei CT che si trovavano a settentrione. Non ebbe alcun sospetto che si trattasse di proiettili da 203 mm sparati da incrociatori pesanti. L'unico effetto fu però un lieve danno alla sirena sul fumaiolo, forata da una scheggia.



Nella foto a sinistra, scattata nel 1938, si può constatare l'imponenza del torrione dell'incrociatore *Trento* su cui troneggiano i telemetri per la direzione del tiro delle artiglierie da 203 mm. In primo piano i due complessi binati prodieri. A destra la densa colonna di fumo nero fuoriuscente dai fumaioli mostra che l'incrociatore *Trieste*, gemello del *Trento*, sta procedendo ad andatura elevata. La differenza di struttura del torrione, rispetto a quella del *Trento*, è dovuta alle modifiche apportate, compresi i telemetri.

Ritenendo, erroneamente, che l'unità nemica ritenuta colpita fosse stata costretta a disimpegnarsi per danni subiti, l'ammiraglio Brivonesi, che aumentando la velocità a 20 nodi si apprestava a ordinare un'accostata a sinistra, decise di continuare sulla rotta 180°, la quale gli appariva come la più favorevole per impedire al nemico di tornare verso Malta, e per continuare il tiro sull'altro incrociatore britannico, "visibile solo a tratti". Secondo il rapporto del *Penelope*, che indubbiamente fu preso anch'esso di mira dalle salve da 203 mm, diverse schegge di proiettili esplosi a non grande distanza dallo scafo, andarono a colpire l'incrociatore, causando soltanto danni insignificanti.

L'accostata a sinistra della 3^a Divisione Navale sarebbe stata, in effetti, desiderabile per avvicinare la 3^a Divisione al nemico, poiché la rotta 180° portava ad aumentare la distanza di tiro. Ma l'ammiraglio Brivonesi, che evidentemente si preoccupò di giustificare un'eventuale critica, affermò che una simile manovra avrebbe condotto le sue navi "verso una zona completamente oscurata dal fumo dei piroscafi incendiati e dalla nebbia prodotta dai Ct., fumo e nebbia che si spostavano verso S-SW per effetto del vento".^[7]

^[7] AUSMM, "3^a Divisione Navale. Rapporto di missione dei giorni 8-9/11/1941", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b.39.

Il tiro degli incrociatori italiani, proseguito con distanze continuamente in aumento, risultò generalmente corto e il ritmo di fuoco piuttosto lento per le impossibilità dei telemetristi di distinguere i punti di caduta delle salve, dirette sulle vampe dei due incrociatori nemici.

Nel contempo la velocità del *Trieste* e del *Trento* continuò ad essere molto bassa, forse per dare una maggiore stabilità al tiro delle artiglierie, dal momento che soltanto alle 01.14 l'ammiraglio Brivonesi ordinò alle navi della 3^a Divisione, per trasmissione con onde ultracorte, di aumentarla a 18 nodi e poi, alle 01.18, a 20 nodi.

Alle 01.25 l'incrociatore *Aurora*, che guidava la Forza K con rotta sud-sudest, cambiò nuovamente la direttrice di marcia e, accostando, condusse le altre navi della formazione verso sinistra per aggirare il convoglio, in modo da tagliarli la rotta di prora. L'intendimento del commodoro Agnew era quello di assicurarsi che nessuna nave da carico fosse rimasta illesa. Con questa manovra, che inoltre permise alla Forza K di sottrarsi al tiro degli incrociatori italiani nascondendosi dietro il fumo delle navi in fiamme e delle cortine di fumo dei loro CT di scorta, le unità britanniche continuarono tranquillamente a sparare su ogni bersaglio che si trovava ancora a galla.^[8]

Alle 01.29 l'*Aurora* diresse il tiro contro un mercantile che, essendo carico di munizioni, saltò in aria con "tremenda esplosione".

Un minuto più tardi tutte le navi del convoglio non ancora affondate o saltate in aria apparivano avvolte dalle fiamme, mentre "quelli che sembravano essere i due rimanenti CT della scorta si disimpegnarono con la protezione di uno schermo fumogeno".^[9]

In effetti, il comportamento dei CT dipendenti dal Comando della 10^a Squadriglia *Maestrone* continuò a svolgersi, anche dopo l'iniziale sorpresa, con notevole indecisione. Come, infatti, fece notare l'ammiraglio di squadra Wladimiro Pini Comandante in Capo del Dipartimento Navale del Basso Tirreno (Napoli), vi fu da parte dell'ufficiale responsabile della scorta del convoglio, CV Ugo Bisciani, molta indecisione ed anche scarso spirito offensivo.^[10]

Inizialmente, essendo verso le 01.06 al traverso a poppavia delle navi nemiche, ossia a sud della posizione in cui si trovava la Forza K, il *Maestrone* era stato centrato da ben nove salve d'artiglieria, ciascuna costituita da due o tre colpi, che danneggiando l'albero del CT resero la radio muta per alcuni minuti. In tali condizioni il comandante Bisciani ritenne di non poter avere alcuna possibilità di attacco, a meno che, accostando a sinistra, non avesse potuto raggiungere una posizione prodiera nei confronti delle unità nemiche.

Dopo aver cercato di occultare il convoglio con cortine fumogene e aver chiesto al Comando della 3^a Divisione Navale "con chi siete impegnati", alle 01.22 egli diresse con il *Maestrone* per nord-est, manovrando inizialmente per 65° e poi per 40°, e pertanto dal lato opposto a quello in cui alla stessa ora si trovava il nemico. Quindi procedette a forte velocità, per poi diminuirla allo scopo di attendere gli altri tre CT della sua squadriglia ancora in condizioni di combattere: l'*Euro*, l'*Oriani* e il *Libeccio*.

Alle 01.35 il *Maestrone* cessò di far fumo, ma poi lo riprese dopo circa tre minuti perché le navi britanniche lo avevano nuovamente inquadrato con salve molto vicine. Il comandante Bisciani si sottrasse al tiro ordinando lo zigzagamento che prolungò fino alle 01.41, e ancora una volta non ten-

^[8] Occorreva ribadire che durante tutto il corso dell'azione della 3^a Divisione Navale le navi della Forza K non si resero conto che le unità che le stavano impegnando da nord comprendevano anche gli incrociatori *Trento* e *Trieste*. E' questo un fatto che ci appare incomprensibile, perché la Forza K avrebbe dovuto rilevare quella minaccia, se non altro per le altissime colonne d'acqua sollevate dai grossi proiettili da 203 in arrivo, che secondo le relazioni italiane, almeno nella prima fase del combattimento, avevano inquadrato il bersaglio, costituito dall'incrociatore *Cleopatra* e dal CT *Lively*, che però ritennero di essere sotto il tiro di due CT.

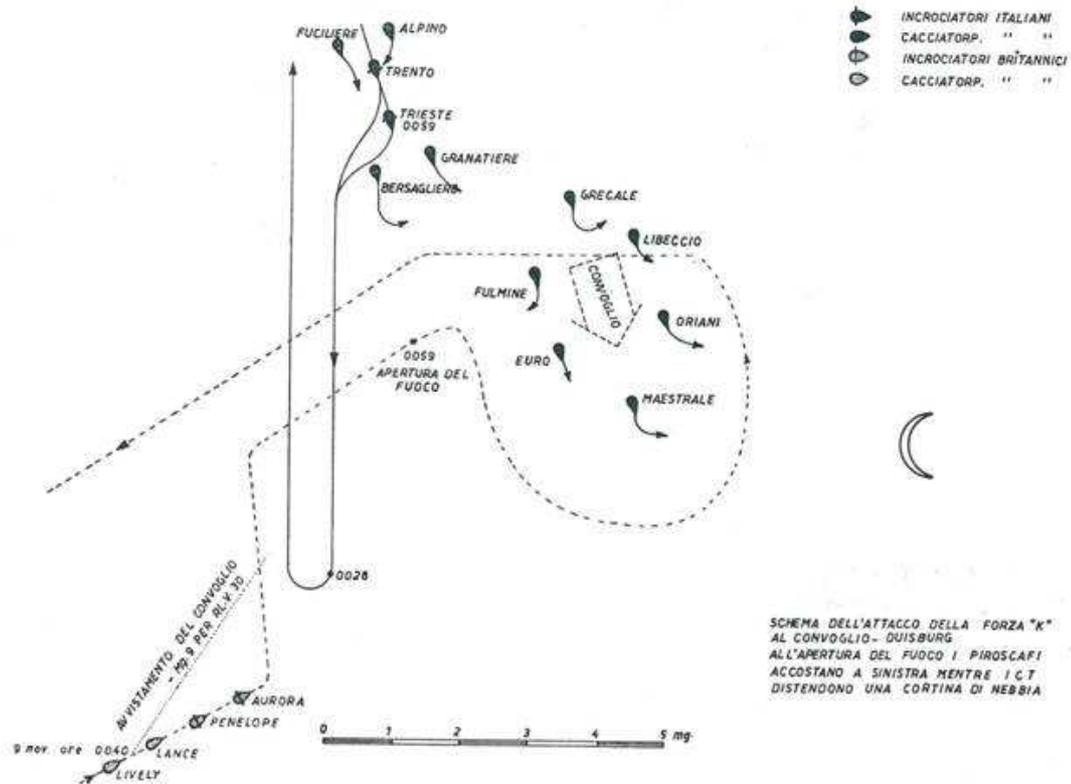
^[9] I.S.O. Playfair, *The Mediterranean and Middle East*, cit., p. 104.

^[10] AUSMM, "Relazione sullo scontro avvenuto nelle acque del Mar Jonio il 9 novembre 1941/XX - Azione del gruppo "Maestrone", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

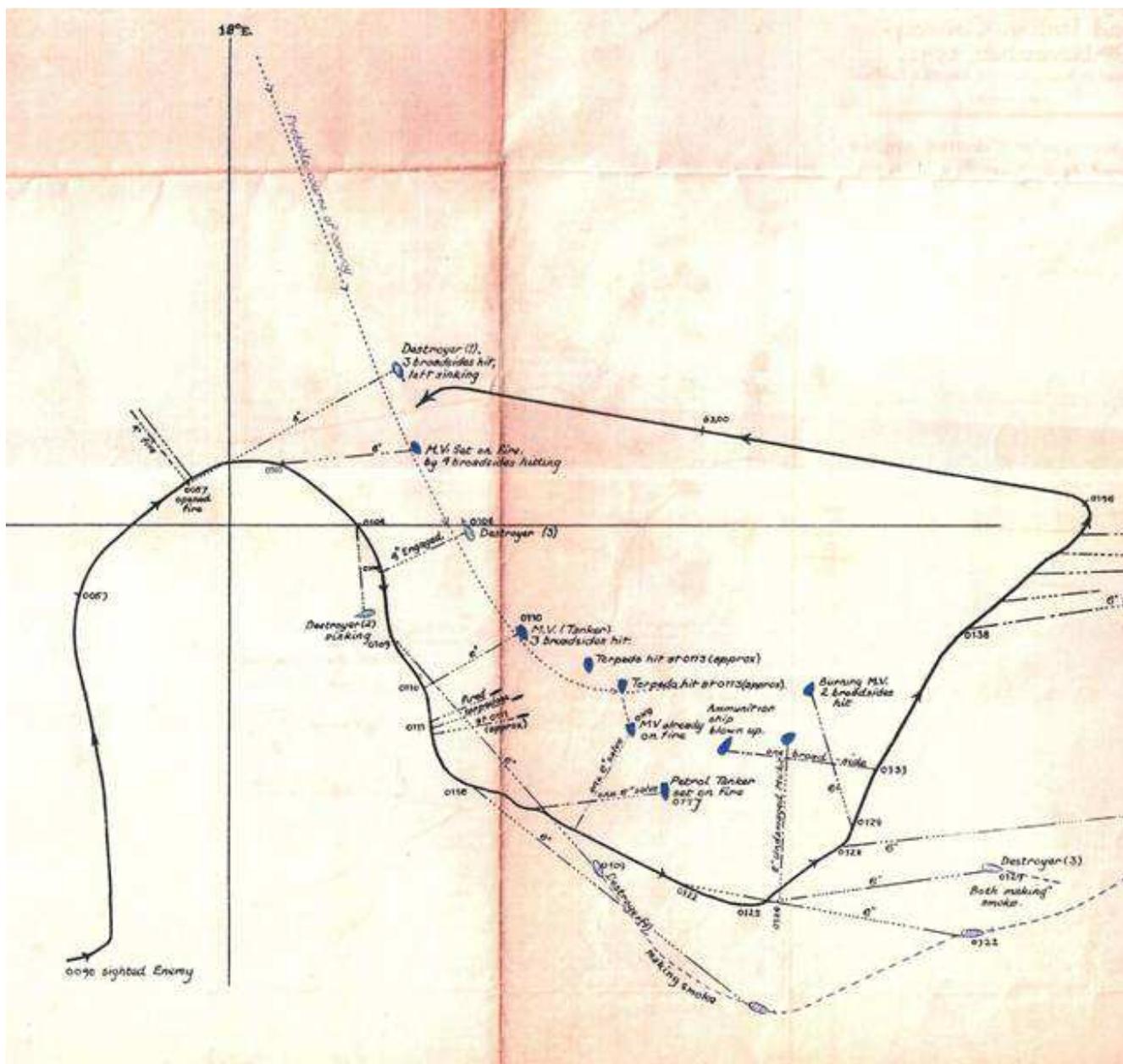
tò di aprire il fuoco sulle unità britanniche, giustificandosi con il fatto di non averne potuto individuare le sagome, delle quali, tuttavia, scorgeva le vampe del tiro d'artiglieria che ne indicavano la posizione. Anzi a questo punto Bisciani si sottrasse definitivamente al fuoco delle navi britanniche, assumendo con le sue 4 unità la rotta est (90°), che mantenne per qualche tempo, navigando alla velocità di 30 nodi, in attesa di intercettare o ricevere qualche notizia sugli avvenimenti. Quando poi abbandonò questa prudente condotta, decidendosi ad invertire la rotta, si trovava ormai ad una distanza di ben 17 miglia dalla posizione in cui stava concludendo il dramma del convoglio, i cui relitti in fiamme raggiunse con i suoi CT alle ore 03.00, alla modesta velocità di 18 nodi.^[11]



Il *Maestrale* la nave comando della 10^a Squadriglia CT. Invece di continuare a combattere, se non altro per dare alla Forza K il massimo disturbo mentre si sviluppava l'azione a fuoco degli incrociatori della 3^a Divisione Navale, il comandante del *Maestrale*, CV Ugo Bisciani, ordinò ai 4 CT della sua squadriglia ancora in grado di combattere di allontanarsi dalle navi del convoglio in fiamme dirigendo per levante.



[11] Nella relazione della Commissione Speciale d'Inchiesta (CIS), costituita alla fine della guerra per analizzare cause e responsabilità della distribuzione del convoglio "Beta", è scritto che la manovra del comandante della 10^a Squadriglia CT non poteva essere assolutamente giustificata con l'affermazione di "non aver compreso la natura dell'attacco sferrato contro i piroscafi". E questo perché l'azione nemica contro il convoglio continuò a svilupparsi dalla parte opposta a quella in cui il CF Bisciani si era diretto con le sue unità".



L'ingaggio e l'aggiramento del convoglio "Beta" da parte della Forza K. La 3a Divisione incrociatori pesanti coi loro 4 CT di scorta si trovano più a N della rotta seguita dal convoglio, mentre i 4 CT della scorta diretta al convoglio ancora in grado di manovrare si ritirarono ad alta velocità verso levante. Da una cartina della Sezione Storica dell'Ammiragliato Britannico.

Pur riconoscendo che nel comportamento di Bisciani vi era stata molta indecisione e un certo scarso spirito offensivo nel lanciarsi all'attacco, l'ammiraglio Pini considerò che il comandante della 10^a Squadriglia CT si era venuto a trovare in "un cumulo di circostanze sfavorevoli", che ne avevano condizionato le possibilità di azione. Egli, pertanto, arrivò alla conclusione che sarebbe apparso ingiusto fare a Bisciani "imputazioni di imperizia e di negligenza"; e a sostegno di questa tesi, attenuando alquanto la sua critica, l'ammiraglio Pini scrisse:^[12]

L'attacco della Forza K al convoglio "Beta" da un grafico britannico.

Chi aggredisce - specie di notte - sfrutta sempre il vantaggio della sorpresa. La situazione che si verificano in mare anche con la luna, sono sempre difficili a riconoscere e ad apprezzare, e tali dovevano esserlo particolarmente nelle circostanze in esame quando le forze nemiche assai sparpagliate, non tutte in vista simultaneamente, occupavano un forte arco di orizzonte. L'apprezzamento difficile all'inizio diveniva più arduo a mano a mano che i movimenti recipro-

^[12] AUSMM, Relazione dell'ammiraglio Wladimiro Pini, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

ci venivano a rendere la situazione sempre più confusa, a mano a mano che sui piroscafi si sviluppavano incendi e grandi bagliori.

Circostanze di ambiente molto difficili a scerverare, dunque - circostanze che non consentivano al Comandante Bisciani di apprezzare la situazione per poi reagire nel tempo giusto e nella direzione appropriata. Sebbene egli manovrasse razionalmente per riunire i CT superstiti allo scopo di tenersi pronto per la prima circostanza favorevole, non ha però saputo cogliere il momento giusto per agire.



Nelle due immagini sovrastanti la petroliera *Minatitland* in fiamma fotografata al mattino del 9 novembre da due velivoli S. 79 del 10° Stormo della Sicilia mandati nella zona del sinistro.



La *Minatiland* era l'unica nave del convoglio "Beta" ancora a galla, e nonostante i numerosi colpi d'artiglieria e siluri che l'avevano colpita, e l'incendio che la divorava da prora a poppa. Affonderà più tardi.

Il disimpegno delle Forze Navali

La manovra iniziata alle ore 01.25 del 9 novembre della Forza K per tagliare la rotta del convoglio non era sfuggita al Comando della 3^a Divisione Navale, la cui distanza di tiro era salita a circa 15.000 metri, ed era stata correttamente interpretata dall'ammiraglio Brivonesi. Giudicando che il nemico, avendo cessato del tutto il fuoco, avrebbe aggirato il convoglio per poi tornare alla sua base di Malta, egli ritenne che l'unica manovra possibile per poter riprendere il contatto fosse quella di portarsi con le sue navi a nord e sopravvento ai piroscafi, in modo di non essere disturbato nell'azione tattica dal fumo degli incendi che li avvolgeva. In tal modo, egli decise di invertire la rotta per impegnare ancora il nemico, “*con l'intenzione di tagliargli la strada appena esso fosse sbucato a nord e sopravvento al convoglio*”.^[13]

Questa fase di disimpegno, contro un bersaglio ormai sfuggente che si occultava nel fumo dei piroscafi in fiamme, ebbe inizio alle 01.29 quando, per ordine del Comando della 3^a Divisione, gli incrociatori italiani sospesero il fuoco, dopo aver sparato complessivamente duecentosette granate perforanti dal 203/50, 134 proiettili da 100/47 e 8 da 120/52 che, essendo forniti di codetta luminosa, furono impiegati dal *Trento* quale telemetro per i proiettili di grosso calibro.

Successivamente l'ammiraglio Brivonesi ordinò di effettuare l'inversione di rotta a dritta per contromarcia, quando il nemico si trovava a ben 17.000 metri per 245°, come dimostrò l'ultima salva sparata dal *Trieste*.^[14]

Quindi il Comando della 3^a Divisione Navale manovrò con le sue navi per assumere la rotta nord per 180°, che riteneva lo avrebbero condotto ad incrociare quella delle navi nemiche; e nella manovra di contromarcia, aumentando la velocità a 24 nodi, gli incrociatori portarono a dritta tutte le artiglierie di grosso calibro, che fino ad allora avevano sparato a sinistra con brandeggio in continuo aumento.

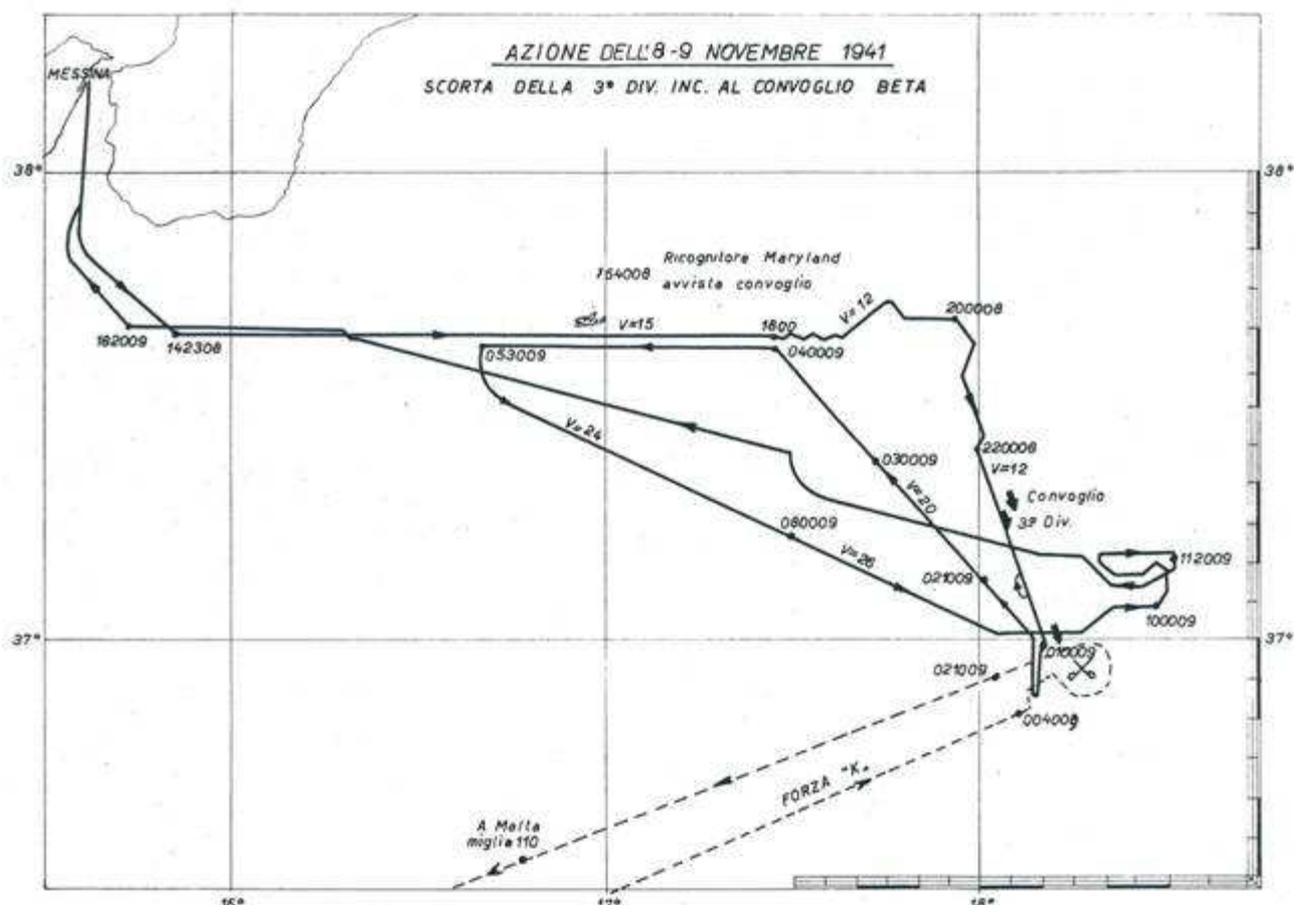
Nel frattempo alle 01.13 era arrivato l'avvertimento del “*probabile attacco di aerosiluranti*”, trasmesso da Supermarina alle 01.00. L'ammiraglio Brivonesi, ritenendo che, per scarsa autonomia dei velivoli “*Swordfish*”, gli aerosiluranti non potevano venire da Malta, arrivò al convincimento che quella minaccia doveva arrivare soltanto da una nave portaerei; e, come vedremo, questa errata e per molti versi infelice valutazione, finì per influire negativamente nello sviluppo della manovra iniziata dalla 3^a Divisione Navale per intercettare la Forza K a settentrione degli incendi delle navi del convoglio.^[15]

La rotta degli incrociatori italiani verso nord fu mantenuta fino alle 01.45 senza che si determinasse lo sperato contatto con la Forza K, della quale non giungevano notizie neppure da parte dei CT della scorta del convoglio, che l'ammiraglio Brivonesi immaginava fossero impegnati con il nemico. Ma quando alle 01.43, in seguito a sua richiesta delle ore 01.34 in cui chiedeva di trasmettere notizie, ricevette dal *Maestrale* il segnale indicante che quel CT stava incrociando a sud del convoglio, egli dedusse che le unità di scorta avevano perso il contatto con le navi inglesi, e che vi era la possibilità che il nemico stesse rientrando a Malta da quella parte.

^[13] AUSMM, “Esame dell'azione della III^a Divisione Navale nella notte sul 9 novembre 1941”, Memoria del 25 febbraio 1942 allegata alla relazione della CIS del 6 giugno 1945.

^[14] Secondo il rapporto dell'incrociatore *Trento* quando fu effettuata la manovra per contromarcia nel tentativo di riprendere il contatto a nord del convoglio, il nemico si trovava a 14.000 metri per il 245°. Considerando che il *Trento* seguiva il *Trieste*, il quale telemetrò l'ultima salva nella stessa direzione alla portata di 17.000 metri, si aveva quindi una disparità piuttosto accentuata nei dati della distanza di tiro di almeno 3.500 metri. Il cattivo telemetraggio, dovuto agli apparati di misurazione molto vecchi ed imprecisi, può pertanto giustificare, come lamentò l'ammiraglio Brivonesi, la mediocrità del tiro degli incrociatori italiani, che non riuscirono a mettere un colpo a segno nonostante il notevole dispendio di munizioni.

^[15] AUSMM, “Comando 3^a Divisione Navale - Azione notturna del 9 novembre”, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.



In seguito a ciò il Comandante della 3ª Divisione Navale agì in base alla seguente valutazione.^[16]

“Non avevo quindi alcun elemento per ricercare il nemico in una direzione piuttosto che in un'altra. E d'altra parte non potevo rimanere con gli incrociatori in prossimità di un punto di riferimento così chiaramente visibile quale era la zona dei piroscafi in fiamme, in considerazione del probabile imminente attacco di aerei siluranti e della assai probabile presenza di sommergibili.”^[17]

Non sembrava neppure convincente portarsi in direzione di Malta, ossia nella direzione stessa di provenienza di aerei e di sommergibili nemici.

Ho pertanto assunto rotta NW, ed ho poi comunicato a Supermarina il mio intendimento di avvicinarmi alle coste nazionali per facilitare la riunione con gli aerei di scorta e di invertire la rotta alle 0600 per tornare sul punto dello scontro o per dirigere invece per incontrare di giorno il nemico, cui si fosse avuta qualche notizia o qualche avvistamento aereo”.

Dell'intenzione di dirigere a nord-ovest, decisa dall'ammiraglio Brivonesi quando ancora ignorava la sorte subita dalle unità della squadriglia *Maestrale*, il Comandante della 3ª Divisione mise al corrente Supermarina con il suo primo telegramma, che fu compilato con procedura di urgenza PAPA nella seguente forma.^[18]

“NAVE TRIESTE PER DIVISIONE - 21045 - Ore 0100 convoglio attaccato da unità nemiche superficie probabilmente quattro (alt) Tutti piroscafi incendiati (alt) Incrociatori effettuata reazione fuoco (alt) Nemico fuori vista (alt) Dirigo per Nordovest alba (alt) Squadriglia MAESTRALE recupera naufraghi per poi raggiungermi (alt) - 013509”.

^[16] *Ibidem.*

^[17] In effetti, le navi italiane si trovavano al centro di uno sbarramento di tre sommergibili britannici (*Upholder*, *P 34* e *Urge*), che erano stati fatti salpare da Malta proprio per costituire una linea di agguato per quella notte. Inoltre, come abbiamo detto, tre aerosiluranti “Swordfish” dell'830° Squadrone della FAA furono inviati, nel corso della notte, alla ricerca delle navi italiane nella zona dello scontro. Non è da escludere che il cambio di so nord della 3ª Divisione Navale abbia evitato che essa fosse rintracciata ed attaccata.

^[18] AUSMM, fondo *Supermarina*, *Telegrammi Copia Unica*, registro n. 18.

La decisione presa dal Comandante della 3^a Divisione Navale di allontanarsi per non costituire un favorevole bersaglio agli eventuali attacchi di aerosiluranti, decollati da una supposta portaerei operante nelle vicinanze e da quelli dei sommergibili nemici, aggiunta all'inopportuna manovra di disimpegno attuata dalle unità, della 10^a Squadriglia CT, si verificò mentre la Forza K, tagliata a sud la rotta del convoglio "Beta", alle 01.45 aveva cominciato ad aggirarlo sul fianco sinistro, dirigendo verso nord. In quel momento, trovandosi a settentrione degli incendi, gli incrociatori dell'ammiraglio Brivonesi stavano dirigendo per nord-ovest, e poiché i CT del comandante Bisciar-di si allontanavano verso levante, la manovra delle navi del commodoro Agnew si svolse assolutamente indisturbata.

La zona in cui le navi britanniche si trovavano a passare, aggirando il convoglio, era cosparsa di naufraghi che tentavano di allontanarsi, con zattere o a nuoto, dai piroscafi in fiamme, ma il comandante Agnew, con suo grande rincrescimento, non poté portare loro alcun aiuto, avendo fatto le seguenti considerazioni.^[19]

1. *Era necessario procedere immediatamente e ad alta velocità verso occidente al fine di trovarsi entro l'alba sotto l'ombrello protettivo dei caccia di Malta, perché certamente un attacco aereo nemico si sarebbe sviluppato contro la Forza K dopo il sorgere del sole.*

2. *C'erano almeno due CT italiani ancora nelle vicinanze, e poteva verificarsi un attacco col siluro che occorreva evitare.*

3. *Il Comandante della Forza K non conosceva cosa fosse successo agli altri due presunti CT italiane che lo avevano impegnato da nord.*

4. *Vi era la certezza che navi italiane di qualunque tipo sarebbero state inviate nella zona per l'opera di soccorso prima che fosse troppo tardi.*

Dopo aver completato un ampio giro di 360° intorno all'annientato convoglio "Beta", avendo cura di scrutare accuratamente per accertarsi che tutte le navi mercantili fossero in procinto di affondare, alle 02.06 la Forza K mise la rotta su Malta, aumentando l'andatura a 25 nodi, nell'intendimento desiderabile di trovarsi all'alba entro il raggio di protezione degli aerei da caccia "Hurricane" dell'isola.^[20]

La manovra di allontanamento riuscì nella più assoluta tranquillità, con le navi inglesi che, dopo essersi scambiati i segnali di "congratulazioni" per il successo conseguito, transitarono a sud della zona in cui si trovavano, le unità della 3^a Divisione Navale, dirette verso nord-est, in quel momento distanti circa 20 miglia.^[21]

Nell'immediato dopoguerra, in un clima di forti polemiche per le occasioni fallite dalla Regia Marina, la decisione di Brivonesi, di assumere la rotta di massimo allontanamento verso la Sicilia, accostando per 315°, fu giudicata, con una certa severità dalla Commissione d'Inchiesta Speciale (CIS) che, nella sua relazione, arrivò alle seguenti valutazioni.^[22]

Mentre dal TRIESTE si scrutava l'orizzonte verso il primo quadrante a poppavia delle navi del convoglio tuttora galleggianti ma in fiamme, l'Ammiraglio sotto l'impressione di un avviso radio di Supermarina che preannunciava "probabile attacco di aerei siluranti" decise - ore 1,44 - di allontanarsi dalla zona di battaglia con rotta per NW in attesa dell'alba, mentre ordinava alla squadriglia "Maestrale" di portarsi presso i piroscafi per recuperare i naufraghi ed informava Supermarina dei fatti occorsi e dell'intenzione di ritornare nella zona della battaglia soltanto a giorno fatto. L'Ammiraglio giustificò questa sua decisione per salvare le sue navi sia dal segnalato attacco di idrosiluranti, che da quello dei sommergibili, presso le navi del convoglio, della cui presenza si poteva essere certi.

Strano questo preavviso di Supermarina, così in contrasto con quanto scrisse nel suo rapporto n. 179 del 13 novembre 1941 a proposito di questo scontro.

^[19] Peter C. Smith - Edwin Walker - *The battle of the Malta Striking Force*, cit., p. 59.

^[20] AUSMM, *Scambio notizie con Ammiraglio britannico*, quesito n.12.

^[21] Admiralty, *Mediterranean*, vol. II, cit., p. 193.

^[22] AUSMM, "Esame dell'azione della III^a Divisione Navale nella notte sul 9 novembre 1941", Memoria del 25 febbraio 1942 allegata alla relazione della CIS del 6 giugno 1945.

Il rientro a Malta della Forza K dopo il fallito attacco di aerosiluranti italiani

Come abbiamo visto, alle ore 01.35 del 9 novembre 1941 l'ammiraglio Brivonesi, quando ancora ignorava la sorte subita dalle unità della 10^a Squadriglia *Maestrale*, aveva fatto trasmettere il suo primo telegramma, in cui informava Supermarina della distruzione del convoglio "Beta" e della sua decisione di dirigere per nord-ovest in attesa dell'alba.

Questa inaspettata e drammatica comunicazione diramata dal *Trieste*, arrivò a Roma alle 02.45, e dieci minuti più tardi fu ritrasmessa dal Centro Cifra all'ufficiale di servizio a Supermarina, ammiraglio Gustavo Strazzeri, per essere poi distribuita subito dopo alle Superiori autorità.^[23]

Ma, nel clima di grande indecisione e nervosismo che si determinò nell'ambiente dell'Alto Comando navale, dovettero trascorrere ben due ore prima che fosse trasmessa al *Trieste* la prima direttiva telegrafica, avente numero di protocollo 70257, compilata alle 04.15 dell'ammiraglio Strazzeri, e nella quale veniva ordinato al Comando della 3^a Divisione Navale di sostenere all'alba la Squadriglia *Maestrale*.^[24]

Nel frattempo preoccupazione primaria di Supermarina era stata quella di dare alla 3^a Divisione Navale il massimo dell'appoggio aeronavale possibile. In base a ciò, alle ore 02.20 del 9 novembre Supermarina telefonò a Marina Taranto ordinando che la corazzata *Andrea Doria* e quattro o cinque CT si tenessero pronti a salpare. L'ordine fu però successivamente annullato alle ore 03.50.^[25]

Nel contempo era stato comunicato a Marina Messina di tener pronti a muovere l'incrociatore *Gorizia* e i CT *Corazziere* e *Carabiniere*, mentre i rimorchiatori *Rapallo* e *Impero* salparono dal porto siciliano assieme alla nave ospedale *Virgilio*, per dirigere verso la zona dello scontro notturno. Con la stessa destinazione decollarono all'alba, sulla base del seguente ordine di Supermarina, sei idrovolanti Cant. Z. 506 della Ricognizione Marittima.^[26]

Con altri messaggi delle ore 04.30 e delle ore 06.00, l'organo operativo dell'Alto Comando navale chiedeva a Superaereo di voler fare intervenire subito gli aerosiluranti, per la ricerca e l'attacco alle navi nemiche che si supponeva stessero rientrando a Malta, e di disporre, non appena lo avessero consentito le condizioni di luce, per la scorta con velivoli da caccia alla 3^a Divisione Navale e al convoglio, che avrebbe dovuto trovarsi per le ore 07.30 del 9 novembre in lat. 37°10'N, long. 10°10' E.^[27]

Sulla base dell'ultima richiesta, che stranamente parlava di scortare un convoglio ormai distrutto, Superaereo ordinò al Comando dell'Aeronautica della Sicilia di inviare subito in volo gli aerosiluranti, per la ricerca delle navi nemiche dirette a Malta. Ricerca che i velivoli dovevano effettuare senza scorta nelle ore notturne fino al sorgere dell'alba, per poi proseguirle nel corso delle ore diurne usufruendo della protezione degli aerei da caccia, necessari per proteggere gli aerosiluranti quando si sarebbero trovati entro il raggio di azione degli intercettatori di Malta.

In quel momento l'Aeronautica della Sicilia aveva in carico 6 aerosiluranti. Ma 2 si resero indisponibili per noie meccaniche e gli altri 4 decollarono alle prime luci del giorno in due sezioni; la prima, costituita da 2 S. 79 della 278^a Squadriglia diresse verso l'obiettivo senza poter usufruire di nessuna scorta; la seconda, comprendente 2 S. 84 della 282^a Squadriglia, fu invece accompagnata da 15 moderni velivoli Mc. 202 del 9° Gruppo del 4° Stormo Caccia.

Fu quindi disposto perché venisse attuata la richiesta protezione alle navi nazionali, con inizio all'alba, mediante l'impiego di trimotori S. 79 del 10° Stormo Bombardieri per la vigilanza anti-

^[23] AUSMM, "Supermarina - Azione della notte sul 9 novembre 1941-XX", Copie di telegrammi, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.; *Supermarina - Telegrammi Copia Unica*, registro n.18.

^[24] *Ibidem*.

^[25] AUSMM, *Supermarina - Comunicazioni telefoniche*, registro n. 21.

^[26] AUSMM, *Supermarina, Telegrammi Copia Unica*, registro n. 18.

^[27] SMAUS, *GAM 7*, b. 13, Messaggi di Superaereo n. 7466 e n. 7467.

sommergibili, a cui doveva seguire, non appena possibile, il decollo dei velivoli da caccia; in particolare di quelli a grande autonomia del tipo Re. 2000 della 377^a Squadriglia del 23° Gruppo Autonomo, che si trovavano in trasferimento da Trapani a Catania.

Tutti gli aerei impegnati nel Mediterraneo orientale rientrarono alle loro basi di Creta e della Cirenaica senza aver effettuato alcun avvistamento sui temuti movimenti navali britannici, che avrebbe potuto costituire una temibile minaccia per le unità italiane impegnate nell'opera di salvataggio dei naufraghi del convoglio "Beta".

Nel frattempo, dirigendo per rientrare a Malta alla velocità costante di 25 nodi, iniziata alle 02.24 dopo il concluso attacco al convoglio "Beta" e proseguita fino alle ore 19.40, la Forza K si trovò ad attraversare la zona di agguato che Supermarina aveva assegnato al sommergibile *Settembrini*. Questa unità subacquea, che era comandata dal capitano di corvetta Mario Resio, alle 02.12 del 9 rilevò agli idrofoni la formazione navale britannica, ma il suo tentativo per intercettarla, manovrando opportunamente in superficie ed alternando la navigazione con l'ascolto subacqueo, non ebbe successo.^[28]



I cannonieri del CT *Lance* mentre regolano le spolette dei proiettili da 4 pollici (120 mm.)

^[28] Marcello Bertini, *I sommergibili in Mediterraneo*, 2^a ed., tomo I, USMM, Roma, 1972, p. 208.



Bella immagine di un bombardiere S.79 della 58^a Squadriglia, del 32° Gruppo, del 10° Stormo in volo a bassa quota sul mare durante una missione di ricognizione.



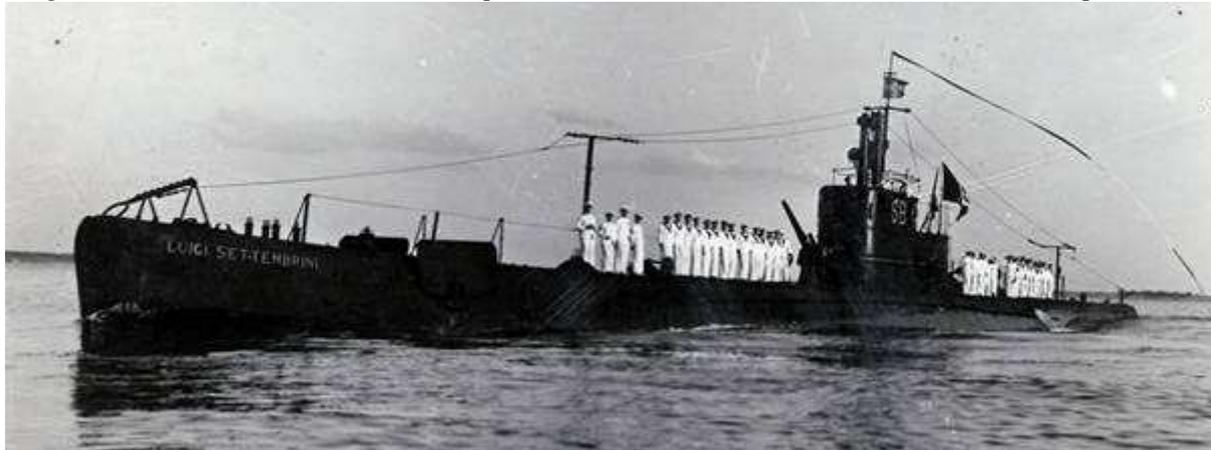
Un aerosilurante S. 79 della 278^a Sq./132° Gruppo A/S, di base in Sicilia, in volo per attaccare le navi nemiche.



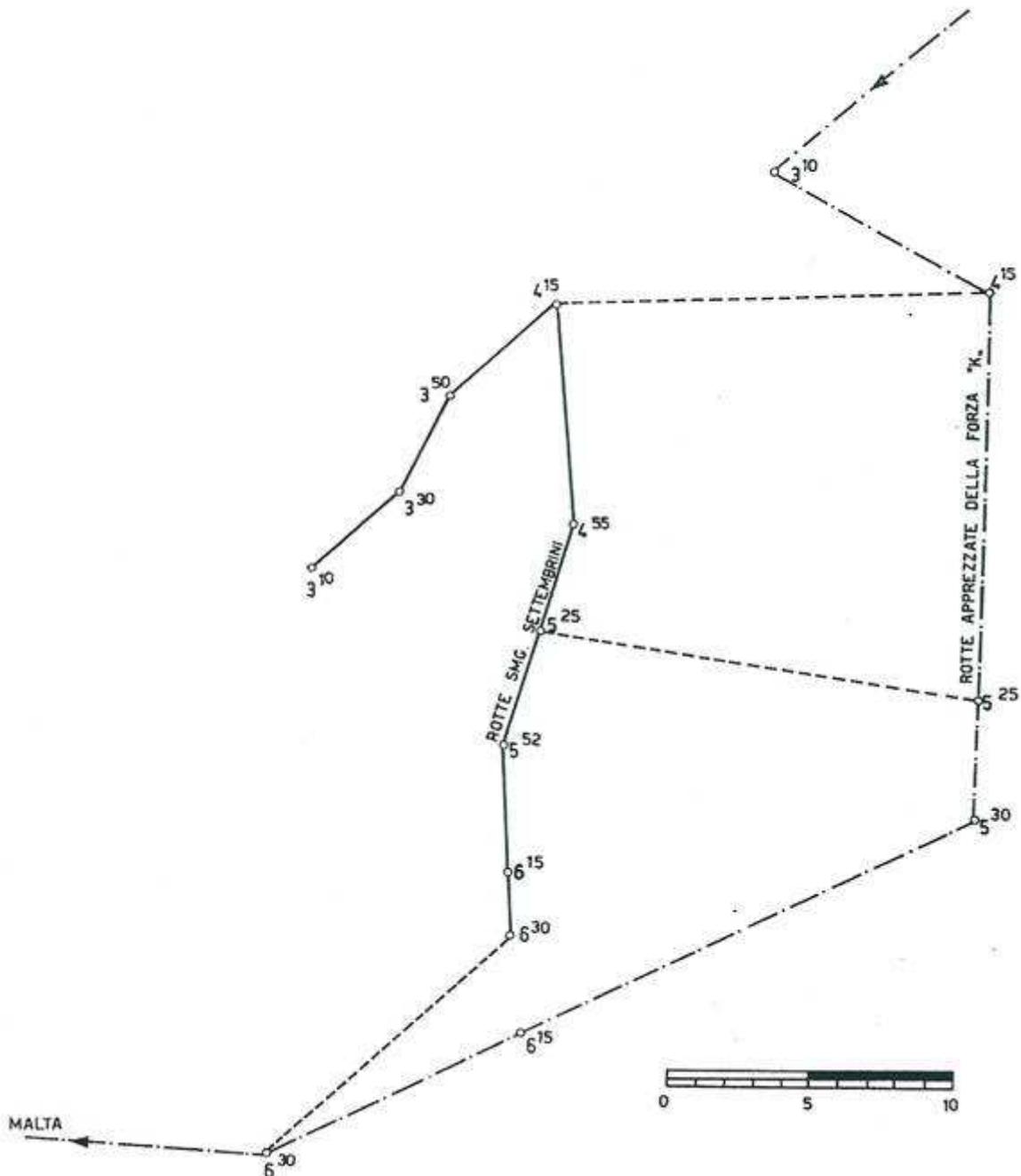
Su un aeroporto della Sicilia manutenzione a un velivolo Reggiane Re. 2000 della 377^a Squadriglia del 23° Gruppo Autonomo Caccia. Per la grande autonomia il Re. 2000 era assegnato esclusivamente alle scorte dei convogli con la Libia.



Disegno di due bombardieri Ju. 88 della 5^a Sq./II.LG.1 con colorazione desertica, di base a Eleusis, presso Atene.



Il sommergibile *Luigi Settembrini* in immagine dell'anteguerra.



Ricerca della Forza K effettuata dal sommergibile *Settembrini* il mattino del 9 novembre 1941.

Dopo aver evitato questa minaccia, la Forza K fu impegnata verso le ore 09.00 dalle due sezioni di aerosiluranti italiani, decollati dagli aeroporti della Sicilia.

I primi a sopraggiungere, scortati dai quindici Mc. 202 del 9° Gruppo del 4° Stormo Caccia, furono i due S. 84 della 282^a Squadriglia che avevano per capi equipaggi i tenenti Antonio Cristiani e Mario Venturini. Essi avvistarono i due incrociatori e i due CT della Forza K che dirigevano con rotta ovest (240°), verso La Valletta in una formazione in linea di fila in cui appariva che le siluranti si trovavano una a prua e l'altra a poppa delle navi maggiori.

Due caccia Hurricane del 185° Squadrone della RAF, arrivati da Malta per proteggere le unità britanniche nell'ultimo tratto della rotta, cercarono di contrastare l'attacco degli aerosiluranti italia-

ni, che si svolse in lat. 35°32'N, long 15°25'E, corrispondente a circa 46 miglia a nord di Marsa Scirocco; ma uno degli Hurricane, colpito dalle mitragliere del velivolo del tenente Cristiani, precipitò in mare, determinando il decesso del pilota, capitano Graham Bailey.^[29]

Nel frattempo i due S. 84 avevano concluso l'attacco lanciando i siluri, da distanze stimate di 1.000-1.200 metri, contro il secondo incrociatore e contro l'ultimo CT delle linea di fila. L'incrociatore fu preso a bersaglio dal velivolo del tenente Cristiani, il quale, erroneamente, ritenne di averlo colpito con il siluro. Data la distanza relativamente breve con cui l'S. 84 aveva concluso l'azione, nella manovra di scampo il velivolo fu poi costretto a sorvolare le navi della formazione nemica che sparavano con armi di ogni calibro.

Invece secondo il rapporto del commodoro Agnew tutti gli aerosiluranti italiani, che attaccarono tra le ore 08.35 e le ore 09.20, lanciarono i siluri da troppo lontano.



Su un incrociatore britannico, nell'attesa di un attacco aereo, gli artiglieri sono al posto di combattimento in un complesso di mitragliere pesanti da 40 mm pom-pom.

Subito dopo che gli aerosiluranti della 282^a Squadriglia avevano iniziato la rotta del rientro alla base, sopraggiunsero sulla Forza K i due S. 79 della 278^a Squadriglia, che avevano per capi equipaggio i tenenti piloti Giorgio Sacchetti e Emilio Juzzolino. A causa della violentissima reazione delle navi britanniche, che ancora una volta si concretò con il fuoco rapido sviluppato da cannoni e mitragliere, soltanto il velivolo del tenente Sacchetti riuscì a concludere la manovra d'attacco contro un incrociatore, che si realizzò alle 09.20 nel punto di lat. 25°30'N e long. 15°20'E, corrispondente a circa 45 miglia ad est di La Valletta. L'equipaggio dell'aereo italiano ritenne che il siluro fosse andato a segno sulla prua del bersaglio, mentre in realtà ancora una volta nessuna nave britannica rimase colpita.^[30]

^[29] Christopher Shores – Brian Cull – Nicola Malizia, *Malta: The Hurricane year 1940-41*, cit., p. 326

^[30] Carlo Unia, *Storia degli aerosiluranti italiani*, Bizzarri, Roma 1974, pag. 153; Orazio Giuffrida, *Buscaglia e gli aerosiluranti*, SMAUS, Roma, 1994, p. 213.

In effetti gli attacchi condotti dagli aerosiluranti italiani, non portarono ad alcun risultato positivo, e la Forza K rientrò a La Valletta alle ore 13.05 del 9 novembre, concludendo la missione “senza aver riportato né danni né perdite”.^[31]



Ad attacco aereo terminato I bossoli da 40 mm del pom-pom indicano il consumo di munizionamento, mentre gli uomini si godono il momento di tregua discorrendo e fumando.

Alle 13.50 i due incrociatori e i due CT britannici furono individuati nel porto maltese da due Mc. 202 del 9° Gruppo del 4° Stormo Caccia, che erano stati inviati sul posto per svolgere una ricognizione a vista, richiesta da Supermarina.^[32]

Nonostante dovesse apparire evidente che le unità britanniche non dovevano aver riportato danni di sorta, perché al rientro a La Valletta esse erano andate ad ormeggiarsi lontano dalla zona dell'arsenale e dei bacini, rimanendovi anche nei giorni successivi, Superaereo, basandosi sui rilevamenti effettuati in precedenza da altri due Mc. 202, che alle ore 10.30 del 9 novembre avevano trovato il porto maltese privo di navi, ritenne che esse fossero rientrate alla base con ritardo perché danneggiate. Il tutto si basava su dati ipotetici, rispetto a rotte e velocità di spostamento assegnate alle unità della Forza K, che non corrispondevano a quelli reali. Tuttavia, evidentemente per dare al mondo la notizia che il nemico aveva pagato il suo successo notturno con danni rilevanti, il bollettino n. 526 del Quartier Generale delle Forze Armate italiane, diramato da Radio Roma, trasmise che due incrociatori britannici erano stati colpiti dagli aerosiluranti.

Commentando ironicamente questa notizia, il comandante della Marina di Malta vice ammiraglio Ford, segnalò al Comandante Agnew:^[33]

^[31] AUSMM, *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, quesito n. 12.

^[32] SMAUS, *Diario Storico del Comando Aeronautica Sicilia 1941*.

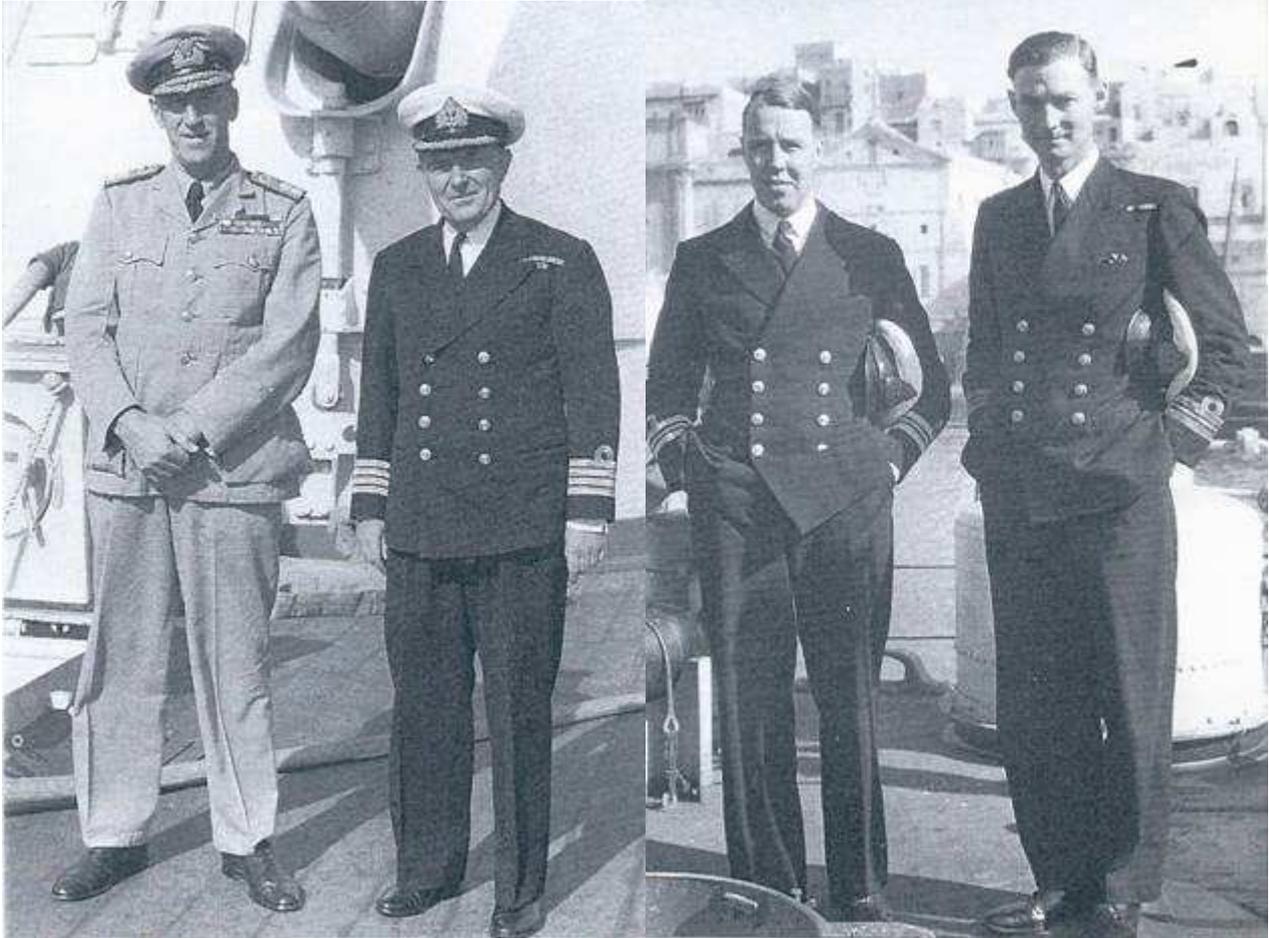
^[33] Peter C. Smith - Edwin Walker, *The battle of the Malta Strike Forces*, cit., p. 59.

E' con profondo rammarico che apprendo dalla radio Italiana che uno degli incrociatori è stato colpito due volte ed un CT una durante l'attacco degli aerosiluranti.

Posso pensare che, vista l'assenza di danni di quest'oggi il Cantiere è più efficiente di quanto pensassi oppure il vostro mascheramento è eccellente.

Successivamente lo stesso Comandante della Marina di Malta inviò ad Agnew il seguente messaggio di congratulazioni pervenutogli dall'Ammiraglio britannico:^[34]

I Lord della Marina si congratulano con lei e con tutto il personale del suo Comando per la brillante e ben riuscita azione.



A sinistra, il comandante del *Penelope*, CV Andus Dacres Nicholl, con il vice ammiraglio Wilbraham Ford, comandante di Marina a Malta, salito a bordo dell'incrociatore per una visita di cortesia. A destra i capitani di fregata Ralph Northcott e William Hussey, comandanti dei CT *Lance* e *Lively*.

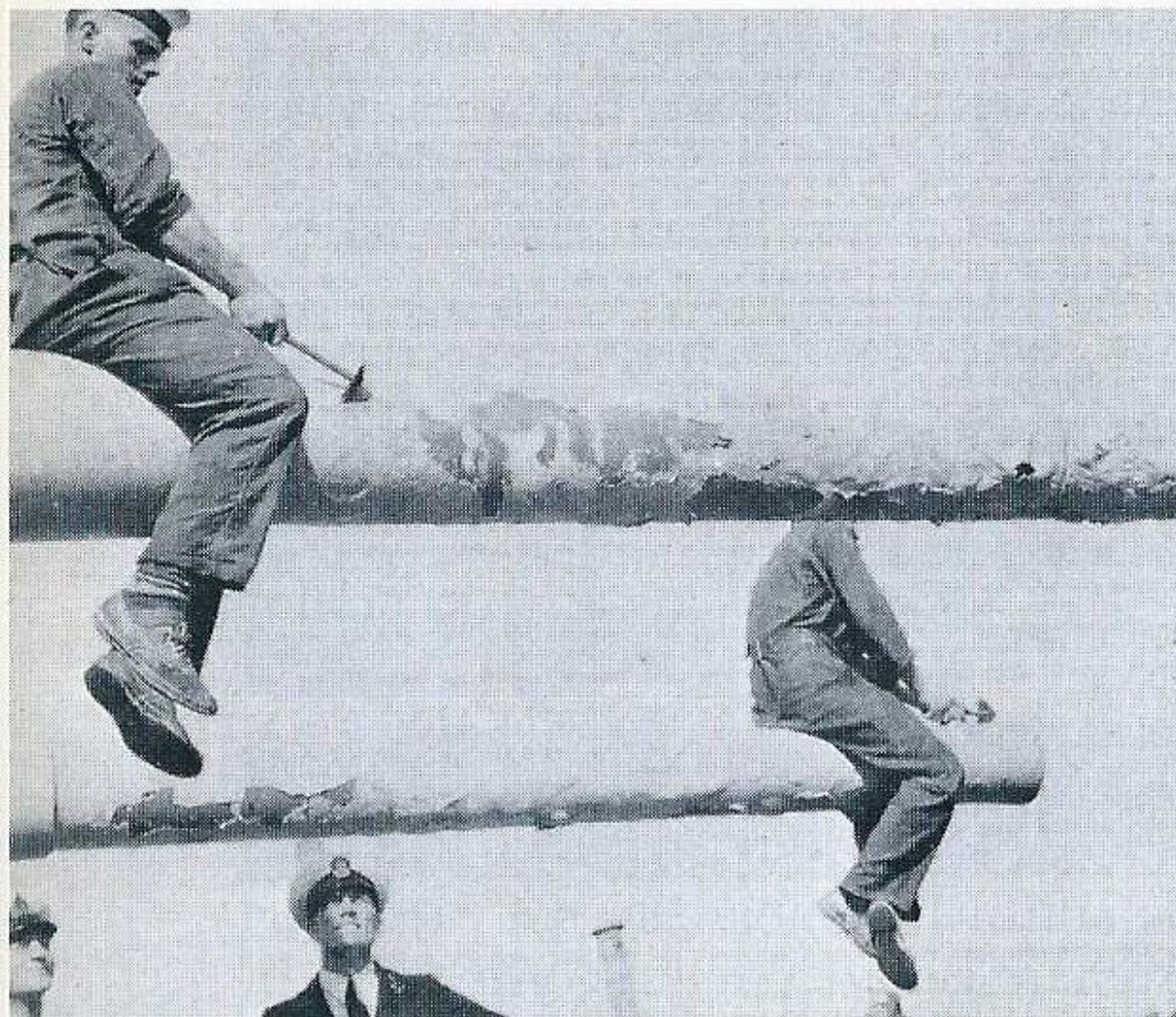
Allo scopo di rendere difficile la permanenza della Forza K a La Valletta e nel contempo per tenere sotto pressione le basi aeree di Malta, il Comando dell'Aeronautica della Sicilia pianificò per la notte tra il 9 e il 10 novembre una serie di incursioni, a cui avrebbe dovuto partecipare ventisette velivoli da bombardamento.

Tuttavia a causa delle sfavorevoli condizioni meteorologiche incontrate lungo la rotta e per avarie sopraggiunte agli aerei in volo, due Cant. Z. 1007 del 9° Stormo Bombardieri e tre Ju. 87 del 101° Gruppo Tuffatori, non poterono portare a termine la missione.

Essa fu invece perfettamente realizzata da altri otto Cant. Z.1007 bis del 9° Stormo Bombardieri, da dodici Br. 20 del 116° Gruppo del 37° Stormo Bombardieri, forniti di piccole bombe e spezzoni, e da due Ju. 87 del 101° Gruppo Tuffatori armati con bombe da 500 chili. Ciò nonostante le bombe sganciate non causarono alcun danno alle unità navali britanniche ed ebbero anche scarso effetto sugli aeroporti per colpire gli aerei al suolo, mentre la reazione della difesa maltese si concretò con

^[34] *Ibidem.*

il consueto fuoco di sbarramento contraereo e con l'attività di velivoli da caccia notturna. Questi ultimi intercettarono due Br. 20, che avevano concluso l'attacco contro l'aeroporto di Luqa, e li colpirono con il fuoco delle mitragliere, ferendo due uomini degli equipaggi.^[35]



Dopo l'azione a fuoco della Forza K, nel corso della quale le quattro navi britanniche impiegarono ingenti quantitativi di munizionamento, i cannonieri dell'incrociatore *Penelope* scrostano dai cannoni da 152 mm la vernice ribollita dall'intenso calore generato dai proiettili in partenza.

L'attacco del sommergibile Upholder con il conseguente affondamento del CT Libeccio.

Vediamo ora quali furono durante la giornata del 9 novembre i movimenti delle navi italiane che avevano partecipato alla disastrosa battaglia notturna, e che tornarono sul luogo del disastro per recuperare i naufraghi delle navi affondate e per il salvataggio di quelle danneggiate.

Alle ore 04.00, dirigendo verso la Sicilia con rotta ovest (270°) ed in mancanza ancora di ordini impartiti con ritardo da Roma, il Comando della 3^a Divisione Navale trasmise a Supermarina il telegramma n. 31450. Con esso avvertiva che alle 07.00 avrebbe diretto, dal punto di lat. 37°38'N, long. 16°38'E, per la zona dello scontro ove risultava in avaria il CT *Grecale*. Nel frattempo richiedeva nuovamente la scorta aerea alle sue navi, da realizzare a iniziare dalle prime luci dell'alba.^[36]

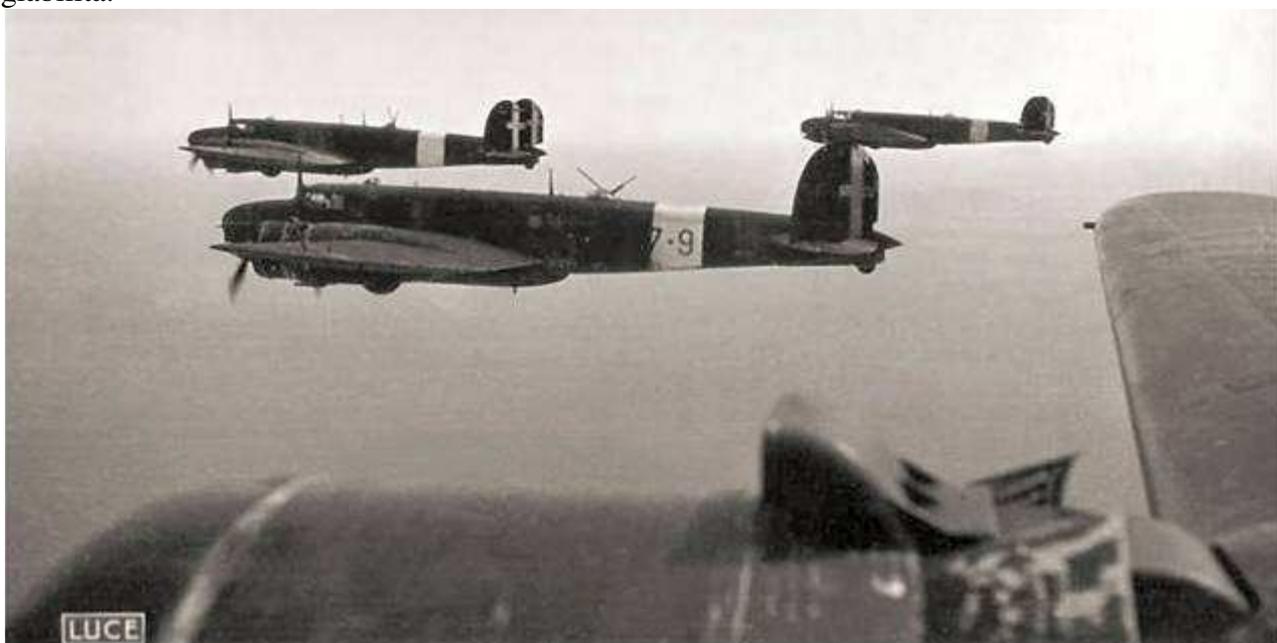
^[35] SMAUS, *GAM 7*, b. 15.

^[36] AUSMM, *Supermarina – Telegrammi Copia Unica*, registro n. 18.

Ma alle 05.50, subito dopo aver ricevuto da Supermarina l'ordine categorico, diramato alle ore 05.00 con telegramma n. 897079, di “*dirigere immediatamente a sostegno della squadriglia Maestrone*” impegnata nell'opera di salvataggio del *Grecale*, l'ammiraglio Brivonesi anticipò l'istante programmata per l'accostata della 3^a Divisione Navale. L'inversione di rotta si verificò alle 05.00 quando, assumendo la rotta 115° e navigando alla velocità di 24 nodi, gli incrociatori diressero per ricongiungersi alla squadriglia *Maestrone* scortati dai quattro CT della 13^a Squadriglia e, a partire dalle ore 07.30, anche da aerei decollati dagli aeroporti della Sicilia.^[37]

I primi ad arrivare furono due caccia tedeschi Bf. 110 della 9./ZG.26, che poi furono seguiti da altre sezioni del medesimo reparto. Da parte italiana intervennero complessivamente dieci S. 79 del 10° Stormo Bombardieri e ventidue caccia, in parte Cr. 42 e Re. 2000 del 23° Gruppo Autonomo e in parte Mc. 200 del 7° Gruppo del 54° Stormo, che rimasero sul cielo delle navi per tutta la giornata esercitando la vigilanza antisom e quella aerea.^[38]

La velocità degli incrociatori della 3^a Divisione Navale fu poi aumentata a 26 nodi alle ore 08.30, quando apparve necessario raggiungere al più presto il *Maestrone* che, avendo a bordo seicento persone, in maggior parte naufraghi delle navi del convoglio, si trovava in gravi condizioni di galleggiabilità.^[39]



Una formazione di bombardieri Br.20 in volo sul mare.

La riunione tra le unità della 3^a Divisione e quelle della 10^a Squadriglia *Maestrone*, che aveva distaccato l'*Oriani* (CF Vittorio Chinigo) per rimorchiare verso la costa calabra di Capo Colonne il danneggiato *Grecale*, avvenne alle ore 09.20, in lat. 37°02'N, long. 18°03'E, subito dopo che si era verificato un altro evento luttuoso, determinato dall'attacco di un sommergibile britannico.

Si trattava del famosissimo *Upholder*, il quale, al comando dell'abilissimo TV Malcom David Wanklyn, era salpato da La Valletta il 7 novembre, preceduto dal *P.34* (STV Peter Tobert Halfrich Harrison) e dell'*Urge* (STV Edward Philip Tomkinson), che rispettivamente avevano lasciato il porto maltese nei giorni 6 e 8 del mese. I tre sommergibili, che erano inquadrati nella 10^a Flottiglia (CV George Walter Gillow Simpson), ebbero l'ordine di costituire una linea di agguato sulla rotta Italia - Bengasi, in una zona situata a circa 120 miglia a oriente di Malta.

^[37] AUSMM, *Promemoria di Supermarina*, Promemoria di Supermarina del 13 luglio 1942.

^[38] SMAUS, *GAM 7*, b. 13.

^[39] AUSMM, *Promemoria di Supermarina*, Promemoria di Supermarina del 13 luglio 1942.



Velivoli S.79 della 193^a Squadriglia, dell'87° Gruppo, del 30° Stormo BT in volo sopra l'abitato di Sciacca.

Dirigendo per la zona assegnata, a mezzogiorno dell'8 l'*Upholder*, trovandosi a 60 miglia a sud-est di Capo Passero (lat. 36°19'N, long. 16°22'E), avvistò ed attaccò un sommergibile italiano ritenuto del tipo "Perla", oppure "Sirena" o "Argonauta", ma non riuscì a colpirlo perché, per causa sconosciuta, uno dei quattro siluri, lanciati alle 04.18 dal sommergibile dalla distanza di 1500 yards, alle 04.19 esplose con forte detonazione prima di aver raggiunto il bersaglio.^[40]

E' difficile dire se l'unità subacquea attaccata dall'*Upholder* fosse effettivamente italiana. Come abbiamo già detto, in previsione del passaggio del convoglio "Beta" e pertanto allo scopo di sorvegliare la provenienza da sud-ovest e da nord-ovest di unità navali partite da Malta, il *Settembrini* e il *Delfino* erano stati schierati sul meridiano 16° est, a circa 80 miglia a levante dell'isola britannica. Ma nessuno dei due sommergibili segnalò di essere stato fatto segno a lancio di siluri. Secondo recenti ricerche di fonte britannica, si ritiene che si trattasse del *Settembrini* (capitano di corvetta Mario Resio), che però, secondo noi, avrebbe almeno dovuto udire e registrare nel suo rapporto di missione l'esplosione del siluro.^[41]

L'*Upholder*, che nella linea di agguato dei tre sommergibili di Malta occupava la posizione centrale, aveva assistito quale spettatore, sullo sfondo della luna nascente, alla distruzione del convoglio "Beta" da parte delle unità della Forza K. Al mattino del 9 novembre, riuscì ad attaccare il *Libeccio*, uno dei CT italiani impegnati nell'opera di salvataggio dei naufraghi, e alle 06.46 lo colpì a poppa sulla dritta con un siluro lanciato dalla distanza di 2000 yards (1.828 metri). L'esplosione, molto violenta, asportò l'intera parte poppiera del CT, compreso il complesso e parte dell'osteggio macchine, mentre diversi uomini che si trovavano in quella parte della nave sinistrata vennero sbalzati in acqua. Il *Libeccio* si arrestò e in pochi minuti, assumendo uno sbandamento sulla dritta di 15-

^[40] AUSMM, "Comando 3^a Divisione Navale - Azione notturna del 9 novembre", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

^[41] Admiralty, *Submarine*, vol. II, *Operations in the Mediterranean*, Londra, 1955, pag. 59; Marcello Bertini, *I sommergibili in Mediterraneo*, vol II, cit., p. 208.

20 gradi, si appoppò come se volesse sprofondare in acqua, sollevando in aria, attraverso gli squarci aperti nello scafo, nuvole di vapore.

Il comandante del CT, CF Corrado Tagliamonte, ebbe la netta sensazione che il *Libeccio* dovesse inabissarsi. Ritenendo che non vi era da perdere tempo per la salvezza degli uomini del suo equipaggio, egli ordinò al personale in plancia di gettarsi in acqua e nel contempo dispose affinché fossero gettati in mare i battellini di salvataggio Carley.

Successivamente, Tagliamonte si rese conto che il CT possedeva ancora una discreta galleggiabilità, ragion per cui, informato dal Direttore di macchina, Capitano G.N. Morando, che la paratia della macchina di prora resisteva pur dando luogo a notevoli infiltrazioni, ritenne fosse ancora possibile di salvare il *Libeccio*. Avvertì gli uomini dell'equipaggio di questa sua ferma convinzione, chiedendo a tutti di fare l'impossibile per raggiungere lo scopo. Quindi su richiesta del capitano Morando lo autorizzò a spengere la caldaia n. 3 per agevolare il lavoro del contenimento delle entrate d'acqua che stava aumentando in quel locale. Essendo stata ripristinata l'efficienza di tutti gli apparati radiotelegrafici ubicati in plancia, Tagliamonte chiese per radiotelefono al *Maestrале*, che si trovava vicino di essere rimorchiato in quanto riteneva che le entrate d'acqua sarebbero state contenute in qualche ora.^[42]

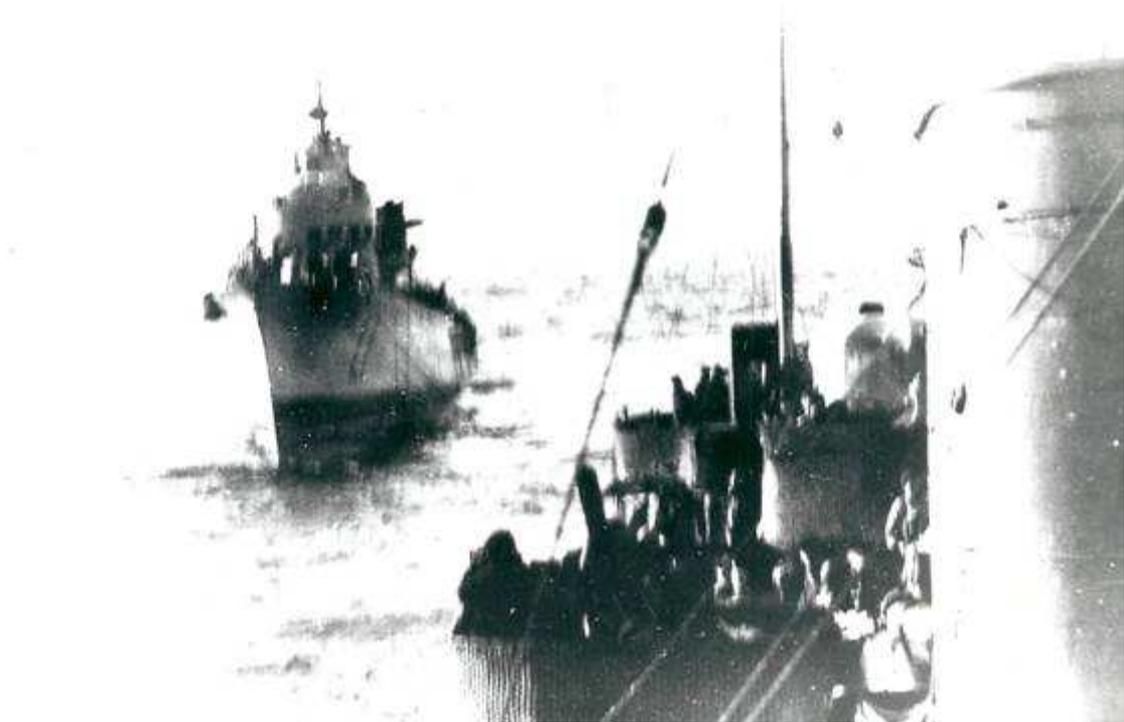
In aiuto del *Libeccio* il Comandante della 10^a Squadriglia CT inviò l'*Euro*, mentre il *Maestrале* si tenne nelle vicinanze delle due navi, incrociando ad alta velocità, ma evitando nel contempo, di lanciare bombe di profondità. Questa forma di precauzione, che contrastava con la necessità di tenere lontano ed allertato il sommergibile attaccante, non fu infatti attuata dal CV Bisciani “*in considerazione del forte numero di naufraghi in mare e dell'atmosfera ancora buia*”.

Avendo ricevuto dal CF Tagliamonte l'assicurazione che lo stato di galleggiabilità del *Libeccio* appariva assicurata dalla paratia stagna del locale officina, il comandante Bisciani si avvicinò con il *Maestrале* alla nave danneggiata per prendere a bordo i naufraghi delle navi del convoglio, che erano stati raccolti da quel CT. Quindi, alle 08.00, ordinò all'*Euro* di prendere a rimorchio il *Libeccio*, mentre egli, con il *Maestrале*, ne proteggeva la manovra lanciando in mare bombe di profondità a scopo cautelativo. Aveva quindi inizio la navigazione a rimorchio del *Libeccio* da parte dell'*Euro* a una velocità stimata di circa 2 nodi all'ora.

Nel frattempo però lo stato di galleggiamento della nave danneggiata era andato peggiorando. Le paratie lesionate in sala macchina di prora determinarono l'aumento delle infiltrazioni d'acqua, il cui livello, non contenuto dalla pompa di esaurimento e da quella di sentina costrinse a far spengere la caldaia, che nel frattempo era stata riaccesa. Poiché lo sbandamento sulla dritta del CT era andato aumentando, e per l'appoppamento la coperta era quasi continuamente invasa dall'acqua, il comandante Tagliamonte si vide costretto ad ordinare l'evacuazione degli uomini dell'equipaggio sull'*Euro*, che si portò ad attraccare sul fianco sinistro del *Libeccio*.

Tuttavia l'*Euro* non ebbe il tempo di iniziare il trasbordo perché il *Libeccio*, il cui sbandamento aveva ormai raggiunto i 45°, continuava a inclinarsi costringendo gli uomini, che si trovavano raccolti lungo il fianco sinistro della nave, a gettarsi in mare nel tentativo di mettersi in salvo. Ventisei di essi non vi riuscirono e s'inabissarono con il loro CT, che alle 11.20 del 9 novembre spari di poppa, sprofondando in mare rapidamente dopo essersi capovolto in lat. 36°50'N, long. 18°10'E.

^[42] AUSMM, Rapporto del CT *Euro* n. 105/SRP del 10 novembre 1941. *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.



Nella brutta immagine, dalla collezione di Cigala Fulgosi, il CT *Libeccio* rimorchiato dall'*Euro*.



Altra immagine dell'affondamento del CT *Libeccio*, con l'*Euro* di prora che gli presta soccorso.



L'affondamento del CT *Libeccio* rovesciandosi sul fianco destro.

Ha scritto nel suo rapporto il comandante dell'*Euro*, Cigala Fulgosi sulla perdita del *Libeccio*:^[43]

Quando il LIBECCIO ha cominciato ad affondare decisamente il comandante Tagliamonte è salito verso la plancia e l'ultima visione che ho di questa unità è la prua dritta verso il cielo ed il suo magnifico Comandante che, aggrappato in alto, in tenuta di panno, con colletto duro e berretto, senza salvagente, salutava col braccio.

Ho fischiato l'"attenti" ma non ce n'era bisogno perché tutto il mio equipaggio dopo mollate le cime si era spontaneamente messo in riga per rendere l'ultimo onore al Regio CT LIBECCIO.

Il LIBECCIO aveva salvato gran parte dei naufraghi del FULMINE: purtroppo quando egli è stato silurato molti erano nei locali di poppa per cambiarsi e asciugarsi e quindi io ho potuto recuperare solo 51 superstiti tra cui un Ufficiale.

Fortunatamente il CF Corrado Tagliamonte si salvò, perché la stessa ondata prodotta dall'inabissarsi del *Libeccio*, lo riportò a galla, permettendogli di nuotare verso una zattera di naufraghi che si trovava nelle vicinanze, per poi essere raccolto dall'*Emo* venti minuti più tardi.

Sul tentativo di salvataggio del *Libeccio* la CIS ha scritto:^[44]

La lotta sostenuta per oltre quattro ore per tentare con ogni mezzo di portare in salvo il bastimento, la tempestività e la sagacia tecnica con cui vennero predisposte ed attuate le provvidenze intese ad evitarne la perdita, la tenacia, l'altissimo spirito, l'ordine perfetto dimostrati dallo Stato Maggiore e dall'equipaggio costituiscono un esempio che torna veramente ad onore della nostra Marina. ...

L'assistenza data dall'EURO e anche dal MAESTRALE al LIBECCIO durante le ore intercorse sino all'affondamento di questa nave (ore 11.18) e nel raccogliere poi i superstiti ha fatto sì che la maggior parte del personale di tale unità abbia potuto salvarsi.

Dopo aver colpito il *Libeccio*, ed essersi disimpegnato alla reazione degli altri CT italiani, il sommergibile *Upholder*, alle 10.55, ebbe modo di individuare la 3^a Divisione Navale, le cui rapide manovre non permisero al comandante Wanklyn di raggiungere una favorevole posizione di attacco. Impiegò ugualmente i suoi ultimi tre siluri, lanciandoli alle 11.08 contro i due incrociatori della classe "Trento", ma le armi non raggiunsero il bersaglio a causa dell'eccessiva distanza.^[45]

In effetti vi influì anche la vigilanza esercitata sulle navi italiane, in particolare l'allarme dato dal 2° capo segnalatore Antonio La Torre che, trovandosi in servizio di vedetta sul *Trento*, alle 11.07 avvistò la scia di un siluro. L'incrociatore la evitò di un centinaio di metri, aumentando l'andatura alla massima forza e accostando con tutta la barra a sinistra, mentre i cannoni da 100/47 aprirono il fuoco sulla chiazza individuata nel punto di rapida immersione del sommergibile ad una distanza di circa 2.000 metri.^[46]

Nell'opera di salvataggio degli uomini delle sette navi mercantili del convoglio "Beta" e dei due CT della scorta affondati, parteciparono inizialmente i CT della 10^a Squadriglia, cui poi si aggiunsero anche quelli della 13^a squadriglia, che era tornata sul luogo del massacro assieme agli incrociatori della 3^a Divisione Navale.

Sull'impiego dei CT della 13^a Squadriglia per partecipare al salvataggio dei naufraghi, l'ammiraglio Brivonesi scrisse nel suo "*Memoriale*":^[47]

Le operazioni di salvataggio sono state molto più lunghe e molto più difficili di quanto non si fosse potuto pensare, perché sui piroscafi del convoglio DUISBURG – contrariamente a quello che io avevo ragione di credere date le caratteristiche dei piroscafi che lo componevano – avevano preso imbarco molti militari, e non si trattava quindi di recupe-

^[43] *Ibidem.*

^[44] AUSMM, CIS (Presidente della Commissione l'ammiraglio di Squadra Emilio Brenta e membri l'ammiraglio di divisione Mario Azzi e il contrammiraglio Amleto Baldo), Relazione d'inchiesta sulla perdita dei CC.TT. "Fulmine" e "Libeccio", p. 33-35.

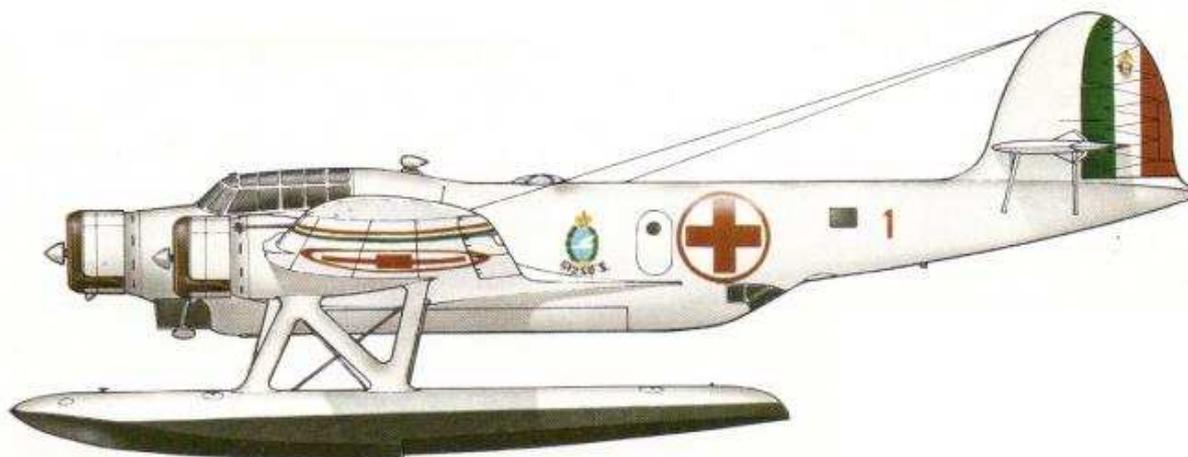
^[45] Admiralty, *Mediterranean*, vol. II, cit., p. 59.

^[46] AUSMM, "Relazione dell'incrociatore *Trento* n. 98/SRP del 13 novembre 1941", *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

^[47] AUSMM, "Esame dell'azione della III^a Divisione Navale nella notte sul 9 novembre 1941", Memoria del 25 febbraio 1942 allegata alla relazione della CIS del 6 giugno 1945.

rare quasi unicamente gli equipaggi dei piroscafi, composti di poche decine di marittimi esperti nelle operazioni di abbandono della nave ed abituati all'elemento in cui i naufraghi dovevano rimanere in attesa dei soccorsi.

Nel mantenermi nei pressi della zona e nelle vicinanze del LIBECCIO, al quale l'EURO stava dando assistenza, sono passato più volte con la Divisione in zone piene di relitti e nelle immediate vicinanze di qualche zattera piena di naufraghi isolati. Naturalmente mi sono privato – e più volte di qualche Ct. della scorta diretta (rimanendo per qualche tempo anche con un solo CT) per far salire il più rapidamente possibile il maggior numero di persone. In questo periodo di tempo, e precisamente alle ore 11.07, il TRENTO ha subito un attacco da parte di un sommergibile, che gli ha lanciato un siluro, evitato con rapida accostata.



Cant. Z. 506B della 612^a Squadriglia Soccorso della Regia Aeronautica. Fu un velivolo di questo reparto che recatosi nella zona del disastro notturno per soccorrere i naufraghi fin in mare, andando perduto.

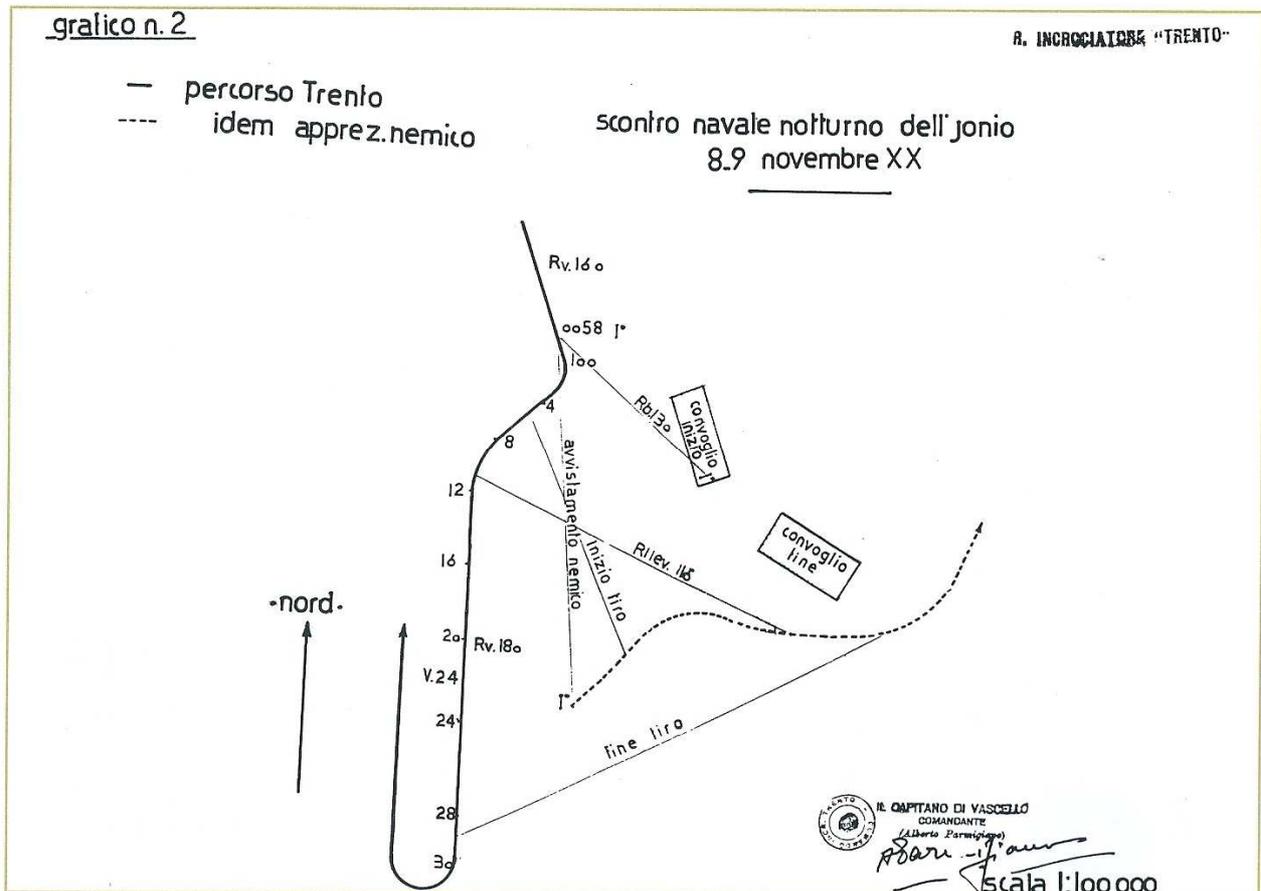
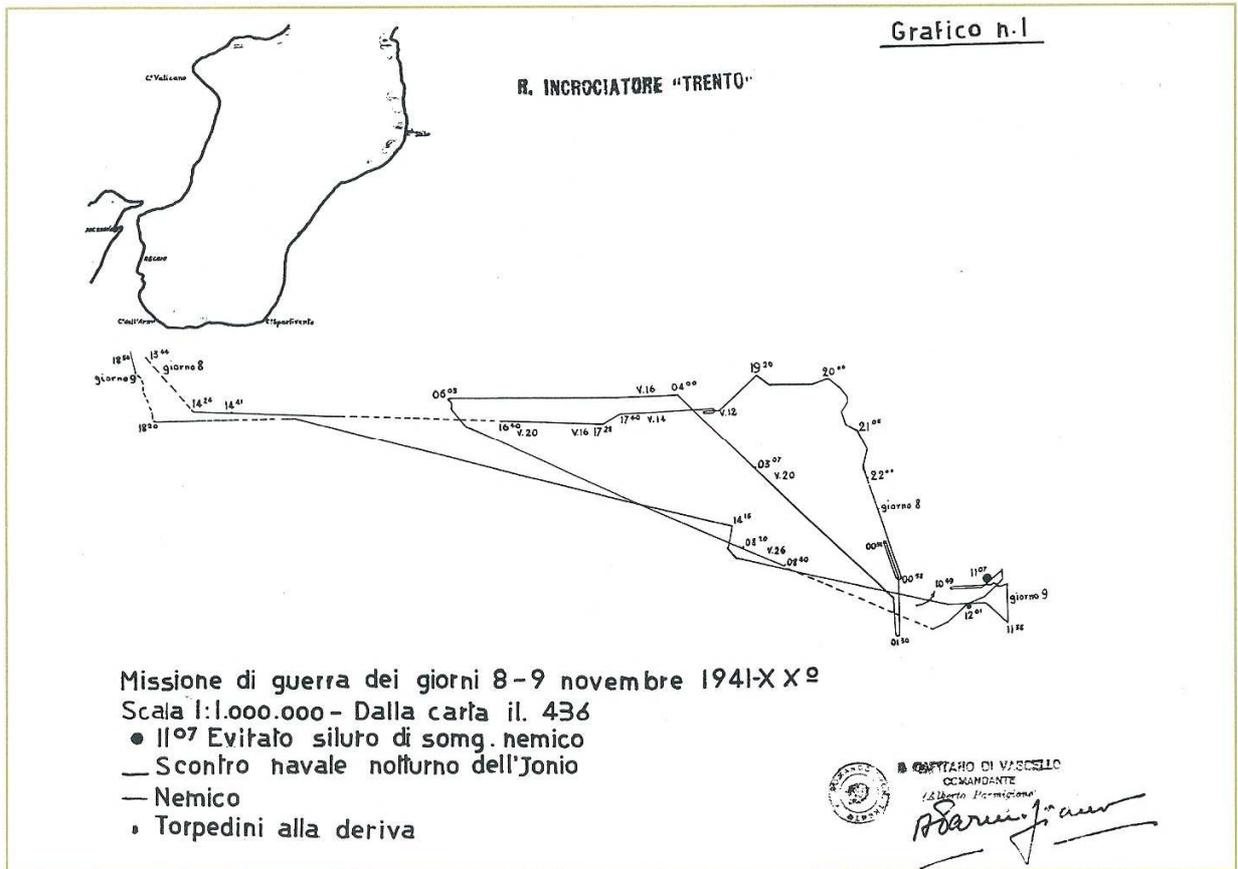
Complessivamente furono recuperati dai CT 704 naufraghi dei quali: 401 dal *Maestrале*, 189 dall'*Euro*, 48 dall'*Oriani*, 35 dall'*Alpino*, 35 dal *Fuciliere* e 20 dal *Bersagliere*. Quest'ultimo salvò inoltre i cinque uomini dell'equipaggio di un idrovolante sanitario Cant. Z. 506^a della 612^a Squadriglia Soccorso. Il velivolo era caduto in mare in fase di ammaraggio, avendo toccato l'acqua durante una virata con l'estremità dell'ala e con lo scarpone sinistro, come ebbero modo di riferire gli equipaggi di due S. 79 dell'Aeronautica della Sicilia che stavano recandosi nella zona in cui si trovava la 3^a Divisione Navale.

Al recupero dei naufraghi parteciparono anche due navi ospedale; la *Virgilio* fatta uscire prontamente da Augusta, e l'*Arno* che, trovandosi in navigazione da Bengasi all'Italia, era stata prontamente dirottata nella zona dello scontro, dove arrivò verso le ore 11.00 del 9 guidata dalla densa nube di fumo sprigionatasi dalla cisterna *Minatland*, unica nave del convoglio non ancora affondata. L'*Arno* raccolse 21 naufraghi mentre la *Virgilio*, che arrivò in zona verso le 16.30, riuscì a recuperare 34.

Dopo essere rimasta nelle acque del sinistro fino alle prime ore del giorno 10, le due navi ospedali ricevettero da Supermarina l'ordine di allontanarsi alle prime luci dell'alba, in quanto era ormai chiaro che non vi erano in vista altri esseri umani da salvare.

In realtà questa valutazione non era esatta, poiché il 13 novembre un'imbarcazione del piroscafo *Rina Corrado*, su cui si trovavano tredici naufraghi, approdò sulla costa albanese di Capo Linguetta, presso Valona.⁸⁸

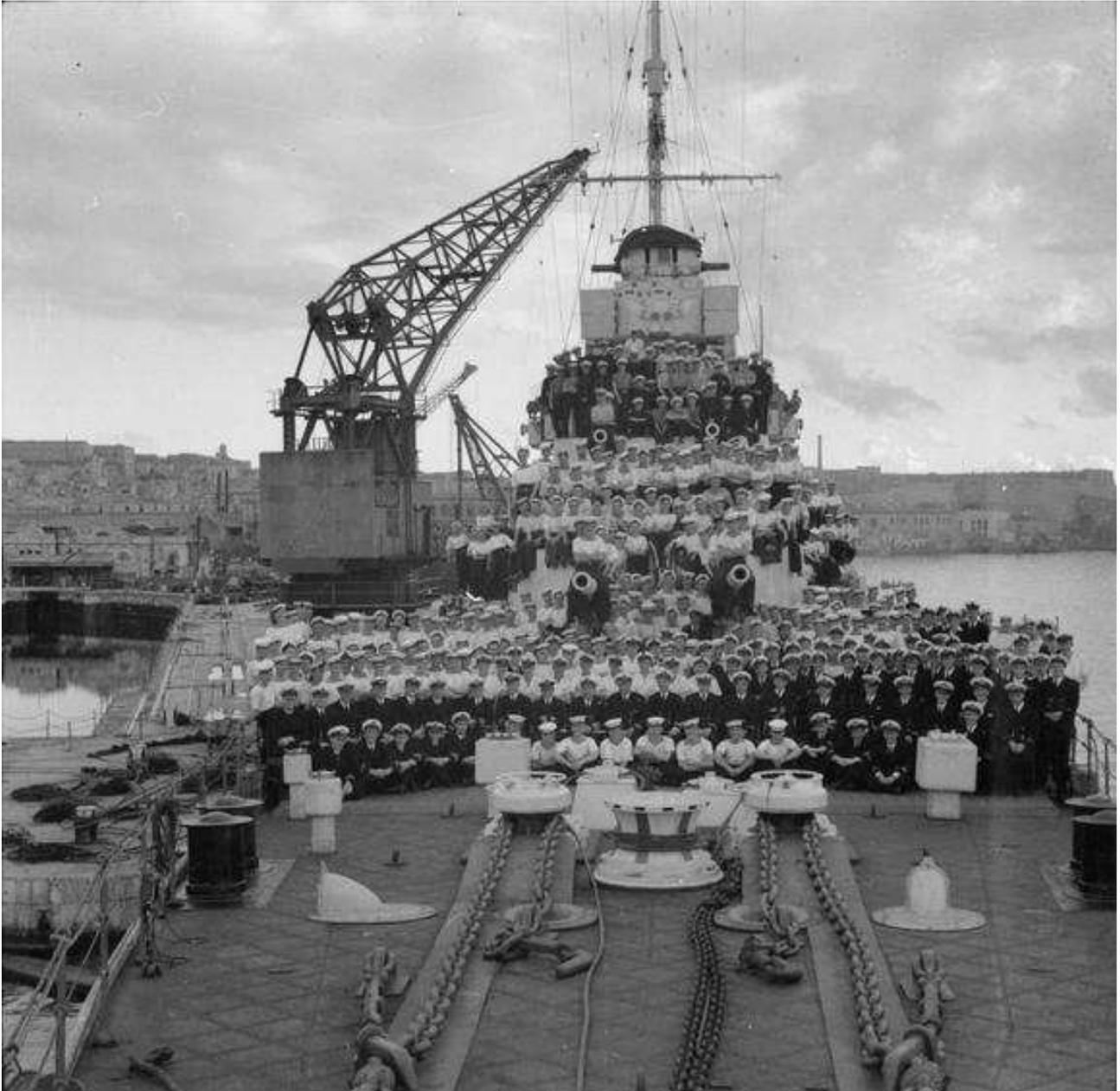
⁸⁸ Aldo Cocchia, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale*, vol. VII, cit., p. 69.



Grafici dell'incrociatore *Trento* allegati al rapporto della 3^a Divisione Navale



La torretta dell'*Upholder*. Secondo da destra in alto é il comandante, l'ex TV Wanklyn, poi nominato capitano di corvetta. L'immagine, come quella sottostante, è del 13 gennaio 1942. Tre mesi dopo, il 14 aprile, l'*Upholder* fu affondata con l'intero equipaggio nell'attacco portato da 4 aerei tedeschi (due Bf. 110 e due Do. 17) delle squadriglie distruttori 8. e 10./ZG.26. Al comandante Wanklyn fu concessa la Victoria Cross alla memoria. Vedi F. Mattesini, «L'Operazione "Aprilia"», in *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, maggio 2007.



Novembre 1941. A bordo dell'incrociatore *Orion* nel porto di Malta si festeggiano i successi riportati da comandanti, ufficiali e marinai delle unità navali della Forza K, con foto ricordo e propagandistiche, ma meritate. Al centro, in seconda fila dal basso, seduto, al decimo posto da destra, si riconosce il commodoro Agnew.

Quale ruolo ebbe l'Ultra nella vittoria britannica

Un aspetto importante, sul quale esiste ancora oggi grande incertezza, è quello riguardante il possibile ruolo avuto nella vittoria britannica dalle informazioni crittografiche Ultra. Resta, infatti, da convalidare se i britannici siano stati effettivamente messi in condizione di intercettare il convoglio "Beta", con le loro navi di superficie, sulla base di intercettazioni e descrizioni del traffico radio italiano svolto con le macchine cifranti Enigma e C. 38 di Supermarina.

Secondo l'opera ufficiale sull'Intelligence, edita dalla Libreria di Stato britannica (HMSO, nel pomeriggio dell'8 novembre 1941 furono diramati da Londra a Malta ben sette segnalazioni Ultra, tra cui quattro tra le ore 18.00 e le ore 18.29, catalogate ZTPI (e quindi riguardanti intercettazioni di fonte italiana) che si riferivano al convoglio "Duisburg". La partenza della Forza K da La Valletta fu poi disposta dal locale Comandante di Marina, vice ammiraglio Ford, dopo la conferma sulla presenza in mare delle navi italiane ricevuta da parte di un velivolo da ricognizione inviato in avanscoperta.⁸⁹

Queste affermazioni sono state però contestate dal compianto amico Prof. Alberto Santoni, autore del volume *Il vero traditore - il ruolo documentato di Ultra nella guerra del Mediterraneo* (Mursia 1981), il quale ha sostenuto, con determinazione, che le intercettazioni riportate nell'opera britannica si riferivano alla presenza in mare di un altro convoglio, forse di ritorno in Italia dalla Libia, e che pertanto "non vi fu alcuna influenza di Ultra" nella distruzione del convoglio "Duisburg".⁹⁰



Esemplari delle macchine cifranti "Enigma" (a sinistra) e "Hagelin C 38". La famosa Enigma, progettata da Arthur Scherbius, prodotta in Germania e impiegata nell'ambito delle Forze Armate per la codificazione e la decodificazione dei messaggi cifrati, trasmessi per radio, fu anche utilizzata a partire dalla guerra di Spagna (1936-1939) dalla Regia Marina, che poi preferì impiegare la versione svedese "Hagelin C. 38", ideata da Boris Hagelin, da cui derivò anche la M 209 statunitense. Con queste due macchine cifranti venivano mantenuti i collegamenti fra Supermarina e i Comandi di Dipartimento e navali fino al livello di Divisione. In Atlantico, fin dal 1940, la "Enigma", ceduta dai tedeschi per rendere più rapide e sicure le trasmissioni radio, era in dotazione a tutti i sommergibili italiani.

In realtà, come sappiamo, quel giorno 8 novembre si trovavano in mare, nel Mediterraneo centrale, due soli convogli, entrambi diretti in Libia: il "Duisburg" ("Beta") partito da Napoli per Tripoli, e il "Pegaso" in rotta da Brindisi per Bengasi.

⁸⁹ F.H. Hinsley - E.E. Thomas - C.F.G. Ramson, *British Intelligence in the second world war*, vol. II, H.M.S.O., Londra, 1981, p. 319 sg.

⁹⁰ Alberto Santoni, *L'influenza di Ultra operazioni navali in Mediterraneo*, in *RID (Rivista Italiana Difesa)*.

E' difficile che le descrizioni Ultra di quel tardo pomeriggio dell'8 riguardassero il movimento del convoglio "Pegaso". Esso navigava con rotta sud in prossimità delle coste della Grecia, e quindi si trovava spostato molto a levante rispetto alla posizione mantenuta dal convoglio "Duisburg", su cui convergevano con rotta diretta e con esatta scelta dei tempi di intercettazione le unità della Forza K, ed anche tre sommergibili della 10^a Flottiglia di Malta, che ebbero assegnate posizioni d'agguato situate nella stessa zona in cui si svolse l'attacco delle navi di superficie britanniche.

D'altronde la presenza in mare del convoglio "Pegaso" era ben conosciuta dai britannici, dal momento che lo avevano pesantemente attaccato con gli aerei della RAF decollati da Malta, nel pomeriggio del 7 e il mattino dell'8 novembre.

Alcuni di questi aerei, come risulta dal rapporto dell'Ufficiale della Regia Aeronautica imbarcato sul CT *Maestrale*, furono chiaramente individuati, il mattino dell'8, mentre transitavano diretti verso ovest, presso le navi del convoglio "Duisburg". Vi è pertanto motivo di ritenere, anche se i rapporti britannici non ne fanno cenno, che gli stessi velivoli inglesi diretti ad attaccare il convoglio "Pegaso" si fossero accorti della presenza del "Duisburg". Esso fu poi individuato nel pomeriggio dal ricognitore Maryland del 69th Squadron, pilotato dal ten. Col. della RAF Dowland, e quindi, si può ritenere, con validi motivi, da un ufficiale superiore evidentemente scelto per la propria esperienza al riconoscimento delle navi nemiche.

Alla precisione delle informazioni del tenente colonnello John Noel Dowland, che confermavano quelle ricevute da Londra, seguì l'ordine di partenza, della Forza K, la quale uscendo dal porto della Valletta già allertata e pertanto con le caldaie delle navi in pressione, diresse verso oriente preceduta da un velivolo da ricognizione notturna Wellington fornito di radar di scoperta navale. Ma poiché questo velivolo, anche per guasto all'apparato radiolocalizzatore, non riuscì a localizzare le navi italiane, il tentativo di intercettare di notte il convoglio "Duisburg", che aveva nel frattempo variato la sua rotta rispetto a quella segnalata nel pomeriggio dal Maryland del 69th Squadron, assumeva quasi l'aspetto di ricercare un ago in un pagliaio.

Occorre infatti chiederci come i britannici avrebbero potuto conoscere l'istante esatto in cui il convoglio italiano, diretto ad oriente, avrebbe cambiato la direttrice di marcia verso sud, basandosi su un semplice avvistamento aereo verificatosi ben sette ore e mezzo prima del momento in cui si verificò l'intercettazione della Forza K.

In realtà, come all'epoca fu fatto notare dallo stesso Comandante della flotta italiana, ammiraglio Iachino, la Forza K andò incontro al convoglio "Duisburg" con esatta rotta d'impatto, che non comportò per le navi britanniche di perdere tempo nella ricerca dell'obiettivo, in una zona che, evidentemente, era stata precisamente localizzata, tanto da predisporvi con sufficiente anticipo anche uno sbarramento di tre sommergibili, di cui l'*Upholder*, che ebbe modo di effettuare due attacchi contro navi italiane, era l'unità centrale della linea di agguato.⁹¹

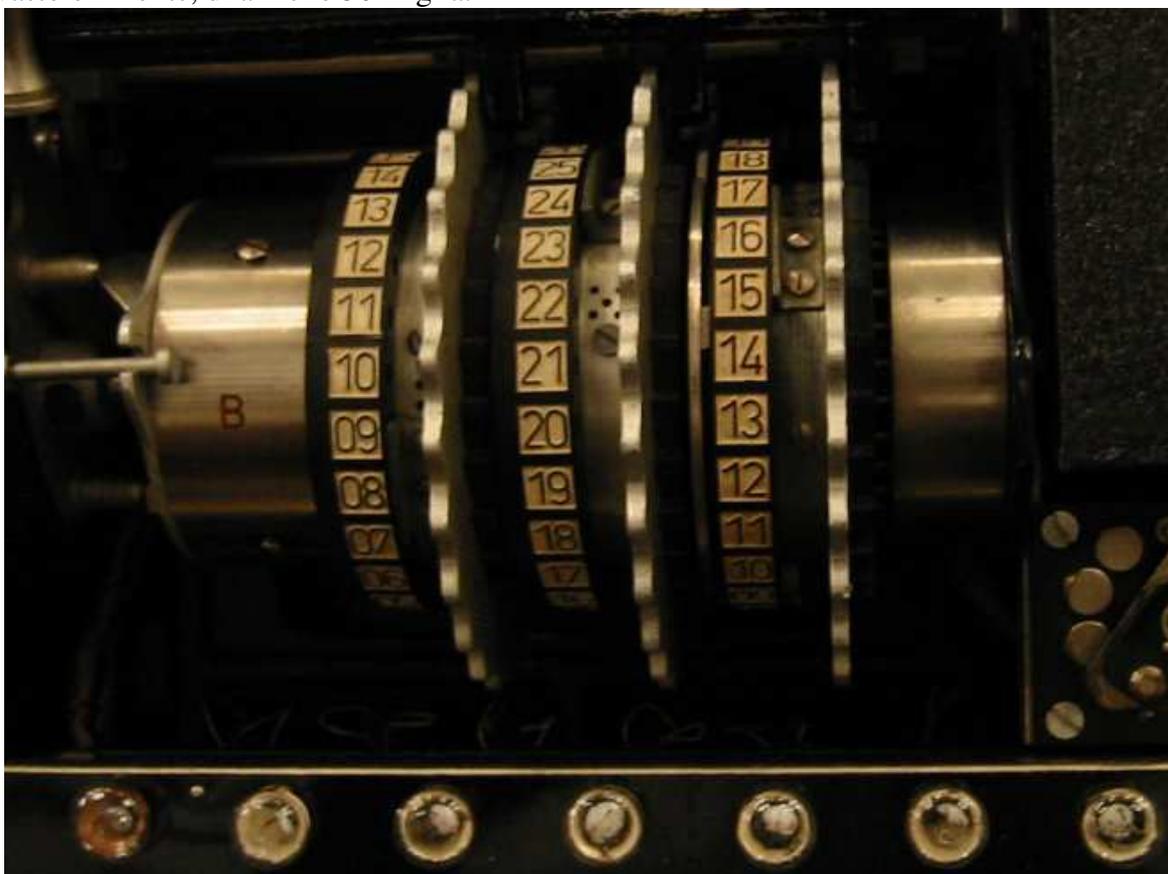
Evidentemente le informazioni ricevute a Malta furono di natura esatta per determinare i punti di passaggio prefissati sulla rotta del convoglio, che non potevano essere alterati essendo coordinati con gli appuntamenti degli aerei di scorta della Libia stabiliti per la giornata dell'indomani 9 novembre. Esistendo, infatti, un tassativo silenzio radio, ogni minimo spostamento delle navi italiane

⁹¹ Dalla consultazione dei messaggi Ultra risulta che inizialmente, il 7 novembre 1941, i britannici avessero ritenuto che i due piroscafi del convoglio Pegaso, il *Savona* e il *Bosforo*, fossero partiti da Brindisi il giorno 3 diretti a Bengasi, dopo avere effettuato una sosta nei porti della Grecia. Il convoglio fu poi avvistato nella sua esatta composizione (due piroscafi e una torpediniere di scorta) a 60 miglia a ovest-nordovest di Cefalonia alle ore 10.30 del 7 novembre, mentre procedeva con rotta 165°. La fonte Ultra riferì che la torpediniera *Pegaso*, dopo l'arrivo a Bengasi, avrebbe dovuto lasciare quel porto per rientrare in Italia scortando i piroscafi *Capo Faro* e *Capo Arma*, per raggiungere Brindisi alle 10.00 del giorno 12. Nel frattempo il Convoglio Pegaso, veniva segnalato una seconda volta alle 15.15 del 7, e poi attaccato dagli aerei di Malta, che ripeterono l'azione alle 10.10 dell'8. Cfr: National Archives, ex Public Record Office (P.R.O.), ADM 223.31, *Italian Convoy Reports 5th October 1941 - 30 May 1943*, Parte I - dispacci dell'Operational Intelligence Centre dell'Ammiragliato britannico.

dalla loro rotta era sconsigliato, se non fosse stato ordinato da Supermarina, perché avrebbe comportato il fallimento degli appuntamenti programmati con i comandi incaricati di predisporre le scorte aeree.

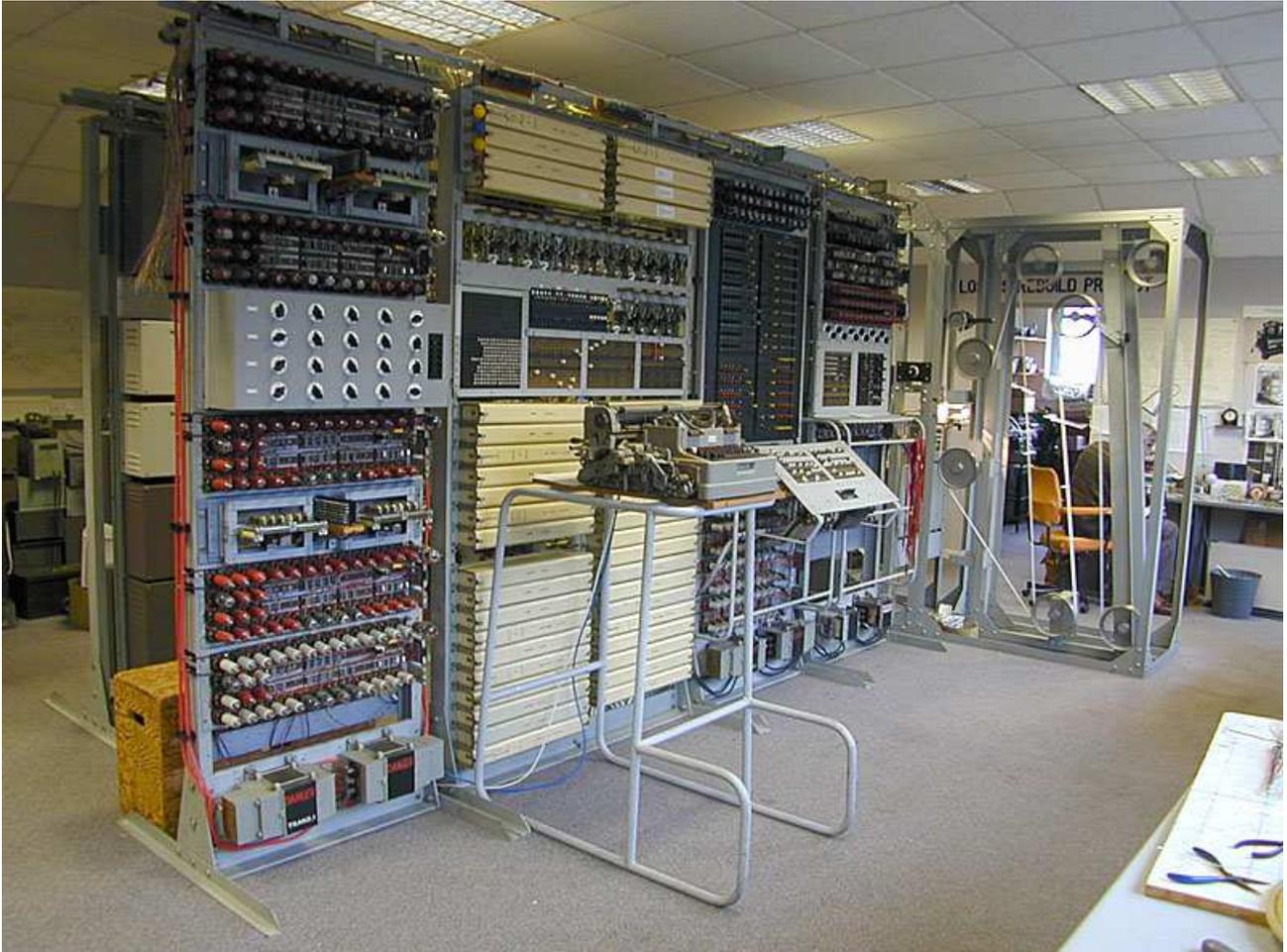
D'altronde, come hanno scritto i britannici nelle loro relazioni, il commodoro Agnew aveva esattamente previsto che il convoglio sarebbe passato a 200 miglia a est di Malta. Però, vista la precisione con cui egli attuò l'intercettazione notturna del convoglio "Duisburg", è difficile credere che si fosse trattato di una sua semplice supposizione ipotetica, determinata dall'avvistamento aereo. Soltanto la conoscenza del punto esatto e dell'ora in cui il convoglio sarebbe transitato in una zona ben localizzata, avrebbe potuto permettere ad Agnew di effettuare, come in effetti fece, l'esatta manovra di intercettazione, che fu portata a termine in modo perfetto.

E' da considerare inoltre che il commodoro si avvicinò nell'oscurità all'obiettivo in formazione allineata, mentre invece, se avesse avuto dei dubbi, data la vastità del tratto di mare in cui doveva svolgere la ricerca del convoglio, sarebbe stato più logico e coerente schierare le sue navi a rastrello; ossia in linea di fronte, in modo da poter controllare, lungo la rotta di spostamento a levante, un più vasto orizzonte, di almeno 30 miglia.⁹²



I tre rotori di una macchina cifrante "Enigma", che servivano per il cambio giornaliero delle combinazioni delle chiavi di sicurezza. Successivamente i tedeschi realizzarono macchine "Enigma" a quattro e anche cinque rotori per rendere sempre più sicure le possibilità che i messaggi trasmessi fossero decrittati.

⁹² Nell'operazione di Capo Matapan, quando alla Mediterranean Fleet dell'ammiraglio Andrew Cunningham si rese necessario ricercava nella notte danneggiata corazzata *Vittorio Veneto*, la manovra a rastrello fu affidata agli incrociatori britannici del gruppo di avanguardia che precedeva le navi da battaglia britanniche. Essi riuscirono a localizzare con il radar l'immobilizzato incrociatore *Pola*, e questo fatto costituì l'elemento determinante della riuscita dell'agguato del 28 marzo 1941 in cui fu distrutta, dalle corazzate britanniche, l'intera 1^a Divisione Incrociatori dell'ammiraglio Carlo Cattaneo che dirigeva in soccorso del *Pola*. Per saperne di più: cfr. Francesco Mattesini, *Il giallo di Matapan. Revisione di giudizi*, Edizioni dell'Ateneo, Roma 1985; Francesco Mattesini, *L'operazione Gaudio e lo scontro notturno di Capo Matapan*, AUSMM, Roma, 1998.



Il “Bombe”, sofisticatissima macchina calcolatrice “logica universale”, programmabile per mezzo di un algoritmo, elaborata dal matematico britannico Alan Turing su un progetto realizzato dal matematico polacco Marian Rejewski, permetteva di decodificare rapidamente e con precisione i messaggi radio, compilati dai tedeschi, dagli italiani e dai giapponesi con le loro macchine cifranti. Tutte le macchine “Bombe” e la successiva e ancor più sofisticata “Colossus” del matematico britannico Max Newman (10 esemplari costruiti), capace di elaborare miliardi di combinazioni, furono distrutte dopo la guerra, e i suoi progetti bruciati, per ordine del Servizio Segreto britannico. Solo nel 2007 è stato ricostruito l’esemplare nella foto che si trova esposto nel Museo Nazionale dell’Elaborazione a Bletchley Park (a nord di Londra), dove nel corso del conflitto si trovava il centro crittoanalitico, noto come Stazione X. Poiché i decrittatori italiani usavano la penna, e le decifrazioni, anche di poche righe, necessitavano di molto tempo per essere comprese, con il risultato che il più delle volte essendo tardive erano inutilizzabili, ci si può rendere conto di quale fosse da parte italiana, rispetto ai britannici, il divario esistente nel campo della decodificazione.

E’ poi significativo il fatto che L’11 dicembre 1941, rispondendo al rapporto fatto pervenire dal Comandanti Marina a Malta sull’azione della Forza K contro il convoglio “Beta” (foglio n. 415/682/3 del 25 novembre), il Segretario dell’Ammiragliato, con una lettera inviata al vice ammiraglio Ford e al commodoro Agnew (foglio n. 3469/00257/9), nel congratularsi per il successo da essi conseguito, scriveva:⁹³

“Questa è stata un’operazione dal maggiore successo determinata dall’apprezzamento pronto e preciso dal Vice Ammiraglio di Malta assistito da accurati rapporti di intelligence [il neretto è dell’autore] e di aerei”.

Sono questi i motivi per cui noi, personalmente, riteniamo possibile che l’Ultra abbia avuto effettivamente un ruolo determinante nel coordinare le manovre delle navi britanniche, che poi portarono alla rapida distruzione del convoglio “Duisburg”.

A conferma di questa nostra ipotesi, una importante notizia è stata fornita, in modo alquanto schematico, dalla stessa fonte Ultra, sotto forma di un dispaccio trasmesso dall’Operational Intelli-

⁹³ Record Office Admiralty, ADM/199, Case 7812, volume 897

gence Centre dell'Ammiragliato britannico. In tale dispaccio si affermava che da una piccola informazione ricevuta risultava che un convoglio italiano, dalla composizione organica non conosciuta, era salpato nella notte dal porto di Napoli, 24 ore prima che si verificasse la distruzione del convoglio "Beta" da parte della Forza K.

Fu certamente sulla base di questa informazione che il mattino dell'8 novembre fu inviato alla ricerca del convoglio il velivolo Maryland del 69° Squadrone (tenente colonnello Dowland), il quale, decollato da Malta, fornì parte delle notizie necessarie per permettere l'intervento della Forza K. A questo riguardo lo storico statunitense James J. Sadkovich, in una sua opera sulla Marina italiana nella seconda guerra mondiale, avendo consultato nel National Archives le serie dei microfilm dei messaggi Ultra, a scritto che questa organizzazione di decrittazione provvide a stabilire rotta e posizione del convoglio "Beta". E esso fu poi scoperto dal Maryland alle 16.40 dell'8 novembre, e poi distrutto nella notte dalla Forza K, salpata dalla Valletta alle 17.30 di quello stesso pomeriggio.⁹⁴

Le critiche della Kriegsmarine

La distribuzione del convoglio "Duisburg" provocò in Germania aspre critiche nei riguardi della lacunosa condotta tattica dimostrata nell'episodio dalle forze navali italiane di scorta, sul loro spirito combattivo e sulla stessa attendibilità della politica navale espressa dal loro Alto Comando. L'ammiraglio Eberhard Weichold, Comandante della Marina Germanica in Italia, la cui sede era presso Supermarina, rispose a Berlino che l'insuccesso era stato determinato dall'insufficiente addestramento tattico delle Forze Navali italiane ed era anche da imputarsi al Comando in mare che non era stato all'altezza della situazione.⁹⁵

In una prima valutazione del 9 novembre 1941, la *Seekriegsleitung* (S.K.L.), la Direzione di Guerra dell'O.K.M., l'Alto Comando della Marina germanica, valutò le cause del disastro notturno nel modo seguente:⁹⁶

Secondo radiomessaggi dell'incrociatore italiano TRIESTE il 51° trasporto marittimo è stato attaccato ad Est della Sicilia da 2 incrociatori leggeri inglesi e CT dopo le 0100. Circa l'attacco La Marina italiana comunica che tutti i 7 piroscafi del convoglio per un tonnellaggio complessivo di 39.060 t.s.l. sono stati distrutti. Del carico tedesco si trovavano a bordo 217 veicoli, 4.359 t di materiale bellico e 78 soldati. Della forza di scorta italiana, che consisteva degli incrociatori TRIESTE e TRENTO e di 10 CT complessivamente. Due CT sono stati affondati e uno gravemente danneggiato. Secondo il comunicato italiano anche gli incrociatori nemici devono essere stati colpiti e, inoltre, durante il successivo rientro a Malta, attaccati con successo da aerosiluranti. Altre notizie non sono ancora disponibili.

Già le informazioni disponibili fanno intendere che la distruzione di questo convoglio, con il quale, attraverso la protezione di una scorta nettamente prevalente, si tentava, dopo un'attesa di settimane, di forzare il blocco del traffico con Tripoli portato da due incrociatori leggeri, e spiegabile solo con l'erronea condotta delle forze navali italiane. Il significato e le conseguenze di questa sconfitta sono da considerarsi esattamente serie.

L'indomani 10 novembre, commentando ancora quale erano state le carenze italiane e l'ottimo coordinamento dell'attività offensiva da parte britannica, la *Seekriegsleitung* annotava nel suo Diario KTB 1.SK.L.A:⁹⁷

Il rapporto della Marina italiana contiene nei dettagli sulla catastrofe del convoglio 51 anche la notizia che uno dei CT distrutti sia stato affondato dal siluro di un sommergibile, dal che si deve desumere l'eccellente cooperazione tattica delle forze leggere di superficie con le forze aeree e subacquee. Inoltre devono essere stati salvati molti naufraghi delle navi italiane. Due navi ospedale proseguono la ricerca.

⁹⁴ James J. Sadkovich, *The Italian Navy in world war II*, Londra, Greenwood Press, 1994, p. 196. Tradotto in Italia da Augusto De Toro, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, Leg Guerre, Pordenone, 2006.

⁹⁵ AUSMM, Eberhard Weichold, *La guerra fatale all'Asse nel Mediterraneo(1940-1943)*, edito dall'Ammiraglio britannico e tradotto in Italia dal II Reparto di Maristat.

⁹⁶ *Kriegstabegebuch der Seekriegsleitung/Opertionsabteilung 1939-1945*, parte A (da ora in poi KTB 1.SK.L.A), Mittler & Sohn, Herford-Bonn, vol. 27, 09.11.1941, p. 174-175.

⁹⁷ KTB 1.SK.L, A, vol. 27, 10.11.41, p. 194-195.



In questa fotografia del dicembre 1943 l'ammiraglio Eberhard Weichold, Comandante della Marina Tedesca in Italia, in visita a Napoli alla corazzata *Littorio* passa in rassegna gli ammiragli e i comandanti delle unità della Squadra Navale. A destra l'ammiraglio Angelo Iachino.

Il rapporto dell'Ammiraglio britannico lascia intendere, che al momento dell'attacco gli incrociatori di scorta italiana con 4 CT si trovavano manifestamente tanto lontano dal convoglio che ha potuto essere portata a termine il cannoneggiamento di tutti i piroscafi senza intervento degli incrociatori. Il rapporto nega che le unità inglesi abbiano riportato qualsivoglia danno..... I trasporti per il Nord Africa sono sospesi.

Infine, ritornando sull'argomento il 15 novembre, dopo che era stato attentamente esaminato e commentato il rapporto ricevuto dal proprio rappresentante presso Supermarina, ammiraglio Weichold, la *Seekriegsleitung* concludeva:

Una prima sintetica valutazione del Capo del Comando Marina in Italia riguardante la distruzione del 51° convoglio si chiuse con la constatazione che l'andamento dell'operazione conferma di nuovo quanto si sapeva e ripetutamente si è segnalato dell'insufficiente addestramento tattico e allo impiego delle armi delle forze navali italiane. Per giunta il comando dell'ammiraglio italiano comandante degli incrociatori, chiaramente non all'altezza della situazione, ha facilitato agli inglesi il pieno successo contro le forze navali italiani di gran lunga prevalenti. L'ammiraglio responsabile è stato sostituito dall'ammiraglio Parona.

Da queste aspre critiche espresse a Berlino, in particolare sulla constatazione, ormai evidente, di una netta inferiorità tecnico-tattica della Regia Marina nella tattica del combattimento notturno (argomento che noi abbiamo già ampiamente trattato nel *Bollettino d'Archivio* del settembre 1991 - parlando del disastro di capo Bon del 13 dicembre 1941 - e del settembre 1995 - trattando dei radio-localizzatori italiani), era seguita una dura requisitoria da parte dell'Addetto Navale germanico a Roma, ammiraglio Werner Löwisch. Questi, in una conversazione telefonica svoltasi a mezzogiorno del 12 novembre con il CV Carlo Tallarigo, Sottocapo di gabinetto dell'ammiraglio Riccardi, espresse le sue critiche in termini particolarmente pungenti e con argomenti estremamente chiari,

che poi furono portati alla conoscenza di Supermarina e dell'ispettorato Artiglieria e Munizionamento di Maristat nella seguente forma:⁹⁸

L'ammiraglio Löwisch ritornando da Berlino mi ha comunicato che l'Alto Comando della Marina Tedesca attribuisce i mancati successi della Marina Italiana soprattutto all'essere stato il nostro addestramento notturno di navi maggiori e minori assolutamente insufficiente.

A questo proposito l'ammiraglio Löwisch mi diceva di essere rimasto colpito dalla primitività delle operazioni notturne che egli aveva avuto occasione di seguire sul "duca degli Abruzzi" prima della guerra e di avere notato come attrezzatura di mezzi (binocoli, occhiali, caschi, ecc.) fossero di gran lunga inferiori non solo a quelli della Marina Tedesca ed inglese, ma anche a quella di altre marine meno progredite.

L'ammiraglio Löwisch mi raccontava per esempio che su 150 esercitazioni da lui compiute al Comando dell'incrociatore "Leipzig", 130 erano state notturne.

In particolare la Marina Tedesca ha notato:

- a) Per le grandi navi mancanza di telemetri e rilevatori notturni già in uso da anni nella marina inglese.*
- b) Per le siluranti mancanza di uno strumento di punteria notturna che permettesse l'apertura del tiro a distanza superiore a 10 mila metri ciò che l'Ammiraglio Löwisch mi ha detto avvenire comunemente nella Marina Tedesca.*
- c) Per i sommergibili insufficiente rapidità di immersione, mancanza di siluro elettrico.*

L'ammiraglio Löwisch mi ha anche comunicato di essere perfetta convinzione dell'Alto Comando della Marina Tedesca che tali deficienze della Marina Italiana fossero perfettamente note ai comandi inglesi che hanno quindi cercato di sfruttare a loro vantaggio tali deficienze nel cercare sempre il combattimento notturno ed evitare in genere quello diurno,

Le mortificanti osservazioni esposte dall'ammiraglio Löwisch furono apertamente condivise negli ambienti responsabili della Regia Marina; in particolare dall'ammiraglio Iachino, che nei suoi rapporti fece un quadro impietoso della incredibile inferiorità tecnica, tattica e di addestramento in cui si trovavano le unità navali italiane rispetto a quelle britanniche, nel combattimento notturno e direzione del tiro,⁹⁹ Elementi che erano stati già polemizzati dal Capo dell'ispettorato Artiglieria e Munizionamento di Maristat, ammiraglio Lorenzo Gasparri, con la lettera n. 252/S.R.P. del 3 dicembre 1941 diretta a Supermarina.

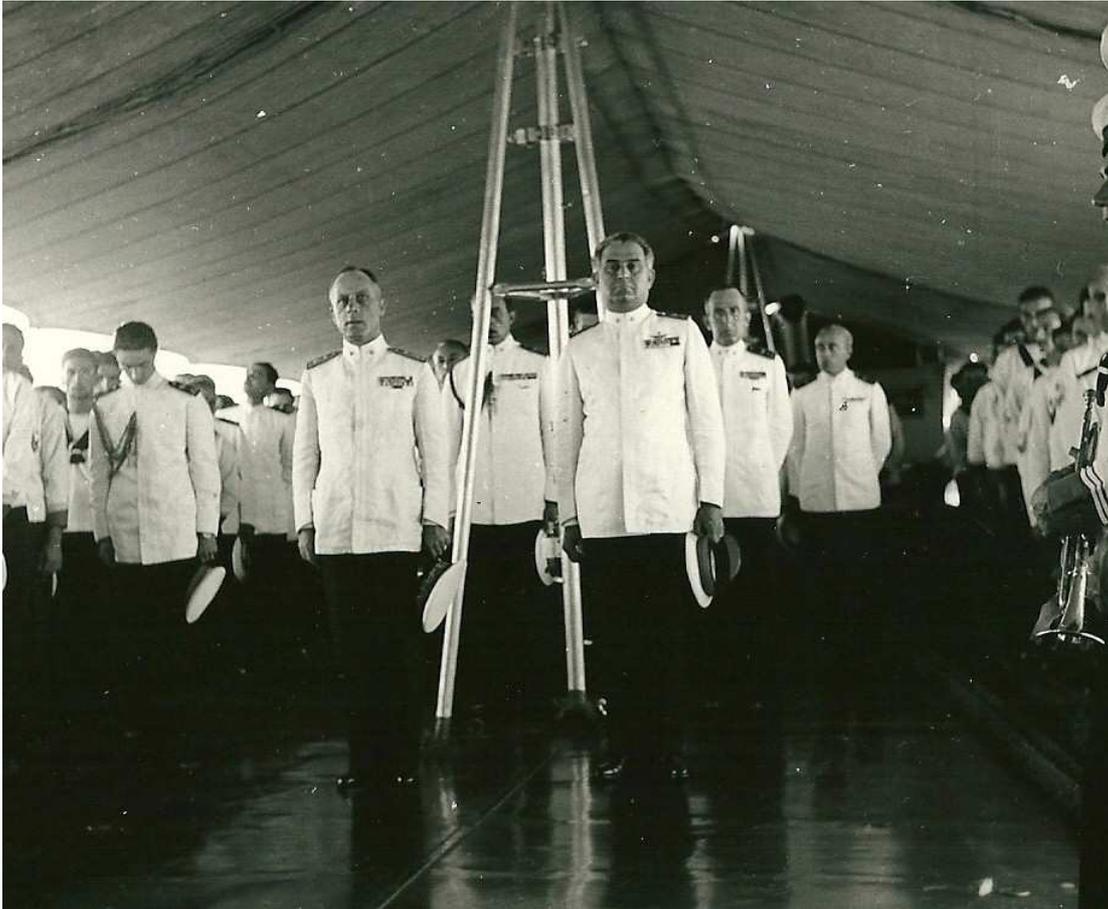
Trattando, in particolare, della scottante questione del tiro notturno – la cui insufficienza doveva essere corretta mediante l'incremento delle esercitazioni, e nei limiti del possibile adeguando il materiale con strumenti tecnici in grado di poter controllare chiaramente lo spostamento dei bersagli e l'efficienza del tiro (cariche a vampa ridotta per le artiglierie di grosso calibro, proiettili illuminanti di elevata portata, efficienti colonnine di puntamento, binocoli di grande luminosità da acquisire in Germania assieme ai telemetri notturni non prodotti dall'industria italiana) –, l'ammiraglio Gasparri affermò testualmente:¹⁰⁰

Questo Ispettorato aveva da molto tempo tratto dai risultati dolorosamente negativi sugli scontri notturni la convinzione che i mezzi e la preparazione degli uomini per il tiro notturno erano assolutamente inadeguati alle necessità della guerra. La questione del tiro notturno fu infatti la prima delle quattro per le quali (nel 1939) furono richiesti e si ebbe scambi di notizie con al Marina germanica.

⁹⁸ AUSMM, fondo *Marina Germanica in Italia*, b. 1; vedi anche, Francesco Mattesini, *I radiolocalizzatori della Regia Marina*, Parte I, in *Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare* del settembre 1995, p. 137 sg.

⁹⁹ Riferendosi al mancato attacco col siluro del CT *Granatiere*, che pure si trovava in buona posizione rispetto al nemico, l'ammiraglio Iachino scrisse nella sua citata lettera per Supermarina n. 1401/SRP del 14 novembre 1941, che ciò era dipeso dal fatto che "essendo stato adibito ad operazioni di scorta a convogli, gli mancava l'addestramento necessario per poter portare a fondo un'azione di attacco contro il nemico, nelle condizioni particolarmente difficili di quella notte. Questa questione dell'addestramento, ormai divenuto insufficiente, dei CT di Squadra è stata più volte fatta presente. La situazione si è andata ultimamente aggravando per la limitazione imposta dalle circostanze del consumo della nafta e per gli impegni crescenti delle scorte ai convogli. Li rendo perfettamente conto che non è possibile fare diversamente, nelle circostanze in cui ci troviamo, m non si può poi meravigliarsi se il rendimento di un CT insufficientemente addestrato è inferiore alla nostra aspettativa".

¹⁰⁰ AUSMM, fondo *Ispettorato Artiglieria e Munizionamento*, b. 23; vedi anche: Francesco Mattesini, *I radiolocalizzatori della Regia Marina*, Parte I, cit.



A sinistra, durante una cerimonia sull'incrociatore *Muzio Attendolo*, l'ammiraglio Luigi Sansonetti. A destra il CV Carlo Tallarigo che dopo la distruzione del convoglio "Beta" dovette ascoltare, sull'incapacità italiana nel combattimento notturno, una dura requisitoria da parte dell'ammiraglio germanico Werner Löwisch.



Due severi critici sulle lacune tecniche della Regia Marina. A sinistra, il contrammiraglio Werner Löwisch, Addetto Navale germanico a Roma. Nell'immagine coi gradi di CV quando comandava l'incrociatore *Leipzig*. A destra l'ammiraglio Luigi Gasparri, Capo dell'ispettorato Artiglieria e Munizionamento di Maristat.

I promemoria di Supermarina e la ricerca delle responsabilità.

Sulla brillante azione della Forza K il famoso storico britannico CV Stephen Wentworth Roskill, basandosi su quanto sull'episodio aveva dichiarato l'ammiraglio Cunningham, scrisse nella sua monumentale opera "The War at Sea", vol. II:¹⁰¹

La sua azione era stata, nelle parole del Comandante in Capo "un esempio brillante di comando e di previsione", e la Marina da guerra italiana fu, lo sappiamo ora, molto turbata da tale disastro che aveva colto un convoglio proprio sotto il naso della sua potente scorta. Il giorno seguente il generale Rommel segnalò che i trasporti la Nord Africa erano completamente cessati e che di 60.000 uomini di truppa di cui era stato promesso l'arrivo a Bengasi solo 8.093 uomini erano fino allora arrivati a destinazione.

La vittoria britannica fu in effetti di vastissima portata tattica e strategica. Essa non solo incoraggiò i britannici ad aumentare gli sforzi per bloccare i rifornimenti alle forze dell'Asse che continuavano a combattere in Libia, ma anche perché insinuò un clima di insicurezza e di maggiore preoccupazione nei Comandi italiani, i quali ormai non potevano far altro che sperare nell'atteso rientro della *Luftwaffe* in Sicilia.

La preoccupazione maggiore fu certamente dell'ammiraglio Riccardi, che il 13 novembre 1941 dovette giustificare presso Mussolini l'inatteso disastro notturno consegnando a mano al generale Cavallero il promemoria, n. 179 di Supermarina, il quale fu portato dal Capo di Stato Maggiore generale alla visione del Duce nella seguente forma; promemoria che leggendolo bene si capisce essere un atto di accusa nei confronti dell'ammiraglio Bruno Brivonesi che aveva ritardato le manovre per stringere sul nemico, e poi agito con grande prudenza e incertezza sul da farsi:¹⁰²

SUPERMARINA

SEGRETO

13 Novembre 1941-XX

RISERVATO ALLA PERSONA

PROMEMORIA N. 179

PRIME DEDUZIONI SULLO SCANTRO NOTTURNO DEL 9 NOVEMBRE QUALI POSSONO RICAVARSI DAGLI ELEMENTI NOTI SINO AL MATTINO DEL 13 NOVEMBRE

1. – La 3^a Divisione era in giusta posizione rispetto al convoglio, in relazione alla luna e alla più probabile provenienza del nemico. La velocità (12 nodi) era un po' più bassa: non è facile passare rapidamente alle velocità elevate se si va a meno di 15 – 16 nodi.

Giustamente, all'avvistamento, il TRIESTE, seguito dal TRENTO, accostò per mettere in campo tutte le artiglierie; ma avrebbe dovuto subito aumentare la velocità a 18 – 20 nodi, per poter passare dopo qualche tempo (8-10 minuti) a velocità più elevata. Inoltre avrebbe dovuto accostare continuamente a sinistra in modo da mantenere, sì, il nemico nel settore di massima offesa, ma anche tendere ad avvicinarsi o per lo meno a non aumentare la distanza. Per ottenere ciò si doveva, se necessario, rinunciare al tiro delle artiglierie di poppa. Ma primo scopo – ed essenziale – era quello di mantenere sotto il proprio fuoco l'avversario, stringendo il contatto a qualunque costo.

Invece la contro accostata a sinistra, dopo quella a dritta, fu fatta con poca decisione e senza persistervi e la velocità fu aumentata con troppa cautela. Così la distanza salì rapidamente e, anche per concorso di altre circostanze (incendi, nebbia, proietti illuminanti), il contatto visivo fu rotto senza possibilità di riprenderlo.

Non si comprende come l'Ammiraglio Comandante la 3^a Divisione potesse sperare di ritrovare il nemico a Nord del convoglio: l'inversione di rotta per mettere la prora al Nord non risponde a giusto criterio.

E' evidente che l'Ammiraglio non è riuscito a rendersi ben conto di ciò che avveniva e ha voluto probabilmente non rischiare le sue navi maggiori senza aver chiaramente apprezzata la situazione.

E' mancata cioè in lui quella immediata giusta intuizione che è premessa indispensabile per bene condurre le azioni notturne che hanno la loro caratteristica nella rapida variazione delle successive posizioni reciproche:

¹⁰¹ S.W. Roskill, *The War at Sea 1939-1945: The defensive*, vol. HMSO, Londra 1954, p. 532 sg.

¹⁰² AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

2. – *Rotto il contatto, non era facile, forse neppure possibile, riprenderlo. E nemmeno sarebbe stato efficace dato che la posizione verso Nord già effettuata dalla 3^a Divisione aveva portato un distanziamento tale da non permettere il raggiungimento del nemico altro che nelle acque insidiate e prossime all'isola [di Malta]. Nemmeno può giustificarsi la corsa verso Nord Ovest, con l'intenzione dichiarata di persistervi fino a giorno fatto, per prendere la protezione della caccia aerea e poi tornare verso i resti del convoglio. La posizione dello scontro era fuori del raggio degli aerosiluranti di Malta e anche della caccia di Sicilia; quindi la sperata protezione aerea non era indispensabile né possibile. E dal punto delle 7/h non si poteva tornare sul posto prima delle 11/h, ossia certamente molto dopo superata la fase critica di un possibile ritorno offensivo del nemico all'alba.*

Appena conosciuti gli spostamenti eseguiti dalla 3^a Divisione, risultando escluso ormai ogni possibilità di inseguire il nemico, Supermarina intervenne ordinando alla Divisione di tornare subito verso il luogo dell'azione, per appoggiare quei CT che si pensava potessero tentare il rimorchio di unità avariate nonché quelli intenti ad operazioni di salvataggio.

3. – *In sintesi si deve concludere:*

a) che la composizione della scorta era quella necessaria e sufficiente per proteggere il convoglio dalla forma di offesa prevedibile e di fatto determinatasi;

b) che tuttavia la scorta non ha risposto al suo compito nemmeno in forma punitiva;

c) che la spiegazione della non fortunata azione tattica è da ricercarsi in due ordini di cause:

1^a – superiorità del nemico dei mezzi tecnici per il combattimento notturno e nell'addestramento a tale forma di azione;

2^a – incertezza ed errata concezione di manovra da parte dell'Ammiraglio Comandante la 3^a Divisione.

Visto dal DUCE – Rapporto del 13 – 11 – 41 – XX



L'ammiraglio Cunningham (primo da destra) nell'autunno 1941 accoglie ad Alessandria, sulla sua nave comando della Mediterranean Fleet, la corazzata *Queen Elizabeth*, il fratello del Re dell'Arabia Saudita Ibn Saud, l'emiro Mansur.

Subito dopo il rientro in porto della 3^a Divisione, il mattino del 10 novembre 1941, l'ammiraglio Iachino, si era recato a Messina per interrogare l'ammiraglio Brivonesi e i comandanti di tutte le unità navali che avevano partecipato alla disastrosa azione notturna. Dopo aver esaminate anche le relazioni sommarie ed i grafici di manovra, il Comandante in Capo della Flotta, con lettera n. 1401/S.R.P del 14 novembre 1941, portò a conoscenza di Supermarina i risultati delle sue indagini e le impressioni ricavate sulla responsabilità degli ufficiali superiori a cui era stato affidato il compito di difendere il convoglio "Beta". Esse praticamente confermavano che, da parte del Comandante della 3^a Divisione Navale, vi erano stati "errori di apprezzamento tattico" che avevano "reso insufficiente l'azione di fuoco delle sue navi", e lo si accusava di aver "prematuramente interrotto il contatto col nemico", con il quale al momento in cui ebbe inizio lo scontro, l'ammiraglio Brivonesi si trovava nella posizione difensiva "che doveva logicamente essere" rispetto al convoglio e alla scorta, "in relazione alla direzione della luce lunare".¹⁰³

Affermando "che il nemico era preparato all'imminenza dell'incontro", giungendo sopra il convoglio "con rotta quasi esatta di collisione, come se conoscesse perfettamente posizione rotta e velocità", per cui era pensabile fosse stato informato da un ricognizione notturno o da un sommergibile che avesse seguito il convoglio, l'ammiraglio Iachino fece le seguenti considerazioni:¹⁰⁴

Se vi sono stati elementi informativi di questo genere, si deve ascrivere ad una sua eccezionale fortuna il fatto che il nemico sia giunto sul convoglio secondo la rotta più opportuna per attaccarlo, e non abbia avuto bisogno di fare poi alcuna manovra per completarne la distruzione. Appena lo ha avvistato esso ha infatti iniziato il fuoco, che è stato celebrissimo e molto preciso. Il primo piroscifo che si è incendiato ha illuminato chiaramente la scena permettendo una successiva facile e sicura punteria sulle altre unità: Le distanze di tiro fra gli incrociatori nemici e i piroscafi andavano rapidamente decrescendo, e questo spiega come in meno di un quarto d'ora l'intero convoglio sia stato colpito e messo in fiamme.

Alle prime salve sparate dal nemico, la 3^a Divisione, che lo aveva avvistato di prora leggermente a dritta, accostava da questa parte per spiegare la formazione e mettere così in campo tutte le artiglierie. Subito dopo iniziava il fuoco con il calibro principale: il TRENTO impiegava anche i cannoni da 100. Per un motivo che non si è ancora ben chiarito, il TRIESTE ha anche fatto fuoco illuminante, e questo, data la grande visibilità della notte lunare, è risultato molto corto, di modo che, anziché giovare alle nostre unità, ne ha ostacolato l'apprezzamento della situazione provocando notevole confusione.

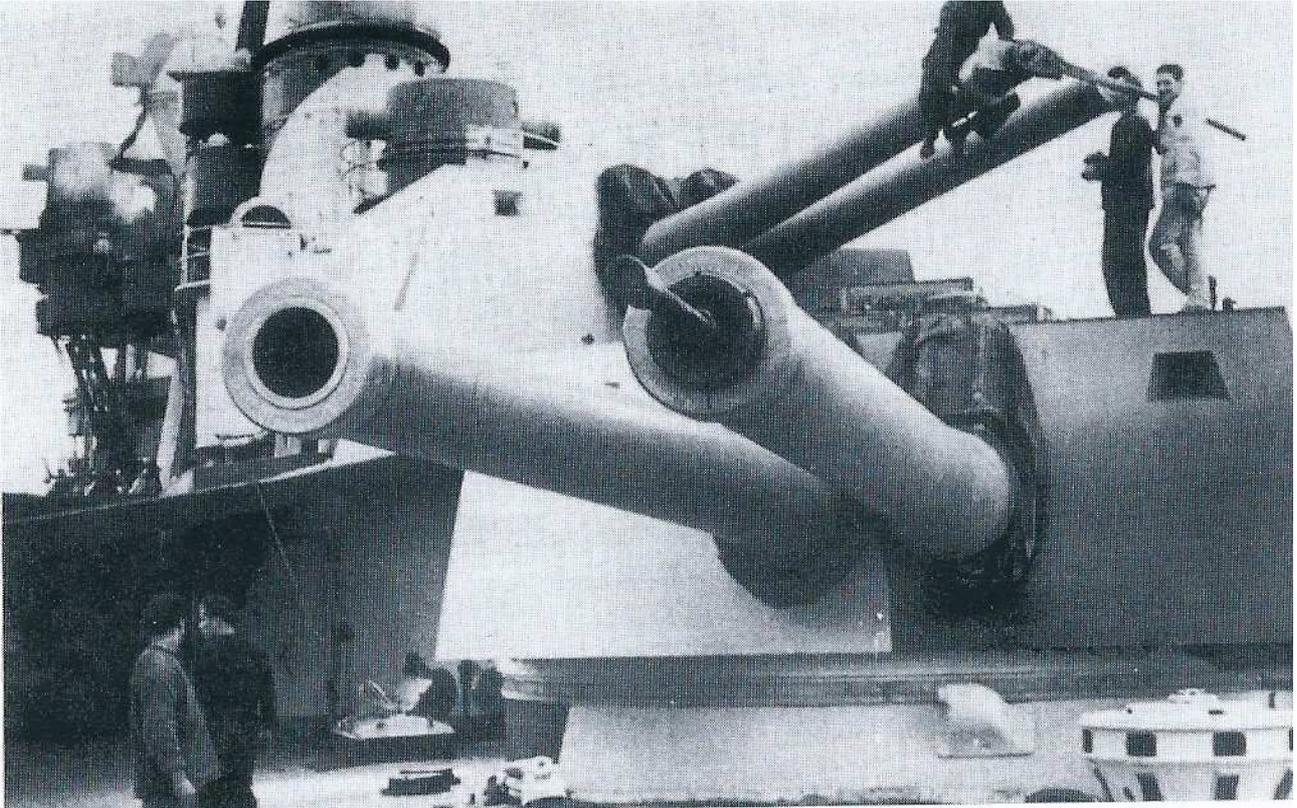
Questo inconveniente, aggravato dal chiarore variabile e intermittente degli incendi, dalla presenza delle cortine di nebbia distese dai cc.tt. di scorta al convoglio, e dalle fontane luminose del tiro di artiglieria iniziato dai piroscafi che ritenevano di essere attaccati da aerei, ha reso oltremodo confuso il teatro dell'azione, in modo che le nostre unità, e specialmente i cc.tt. non sono riusciti ad avere una chiara idea di quello che stava succedendo.

L'Ammiraglio BROVONESI, che pure sul TRIESTE aveva la visione più completa e precisa del combattimento, è caduto perciò in errore nell'apprezzare lo sviluppo sistematico degli avvenimenti, per cui ha manovrato in modo non perfettamente rispondente alle esigenze della situazione. Ne è derivato che, pur dirigendo verso il nemico, e tenendolo continuamente sotto il tiro delle artiglierie principali, le distanze fra i due reparti sono andate continuamente crescendo, rendendo il tiro sempre meno efficace. Questo spiega come mai un combattimento durato oltre venti minuti, e nel quale sono stati sparati complessivamente dai nostri due incrociatori 207 colpi da 203, e 82 da cento, abbia avuto così scarsi risultati. ...

Cessato il contatto tattico alle 1h25m, l'Ammiraglio BRIVONESI ha invertito la rotta e diretto verso Nord nella speranza di incontrare nuovamente il nemico che egli riteneva avesse aggirato il convoglio da quella parte.

¹⁰³ AUSMM, Scontri navali e operazioni di guerra, b. 39.

¹⁰⁴ *Ibidem.*



Porto di Messina. I cannonieri della 3^a Div.Nav. provvedono alla pulizia delle canne dei pezzi da 203 mm.

L'ammiraglio Riccardi studiò attentamente i risultati dell'inchiesta di Iachino e quindi esaminò anche la relazione sommaria di Brivonesi, in cui l'ammiraglio esponeva le sue giustificazioni difensive, già espresse nella sua prima relazione sommaria. Quindi, consultò un secondo rapporto compilato il 21 novembre del mese dall'ammiraglio Iachino, con allegata la relazione finale dell'ex Comandante della 3^a Divisione Navale, e nel quale il Comandante in Capo della Flotta ribadiva le sue critiche nei riguardi dell'ammiraglio Brivonesi.

Sulla base delle informazioni ricavate, il 3 dicembre 1941 il Sottosegretario di Stato e Capo di S. M. della Marina inviava al generale Cavallero la lettera n. 27601/S.R.P. "*Scontro nella notte sul 9 novembre 1941*".¹⁰⁵ In essa, confermando quanto aveva precedentemente esposto nel Promemoria n. 179 del 13 novembre, Riccardi faceva le seguenti "*Considerazioni e conclusioni*".¹⁰⁶

Per quanto riguarda l'Ammiraglio BRIVONESI confermo quanto sulla base delle prime notizie sommarie ho già esposto nel promemoria 179 di Supermarina in data 13 novembre u.s.. Bene ha agito nell'accostare subito a dritta all'inizio del contatto per portare in campo tutte le artiglierie, se nonché la successiva contro accostata a sinistra è stata compiuta con poca ampiezza, mentre avrebbe dovuto essere più decisa e gradualmente continuata per raggiungere lo scopo finale di avvolgere di coda l'avversario serrandolo a distanza efficace di tiro: a tale fine sarebbe anche occorso un più celere aumento nella velocità.

Una volta rotto il contatto non è stato più possibile riprenderlo. Egli ha supposto che l'avversario volesse avvolgere completamente il convoglio e che perciò lo avrebbe potuto agevolmente rintracciare a nord del convoglio stesso e contro luna: ma non ha pensato che al nemico, dopo il successo delle iniziali efficacissime salve, conveniva invece dirigere

¹⁰⁵ Nella sua seconda relazione, dall'argomento "*Azione notturna del 9 c.a.*", trasmessa a Supermarina il 21 novembre con numero di protocollo 1452/SRP, il Comandante in Capo della Squadra Navale ipotizzava che la grande precisione d'incontro fra la formazione navale britannica con il convoglio "Beta" era stata agevolata da un segnale trasmesso, e ripetuto più volte tra le 00.30 e le 01.00 del 9, da una delle unità navali nemiche. "*Questo segnale*" che era stato nel frattempo decifrato - *Comunicava l'avvistamento del nostro convoglio per Rv. 30°, ed era fatto* - specificava l'ammiraglio Iachino - *da un'unità che verosimilmente era in contatto vivo con esso. Guidata da questa indicazione, il Gruppo attaccante nemico ha potuto giungere sul convoglio perfettamente preparato e pronto per un'azione rapida ed efficace di fuoco*".

¹⁰⁶ AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

prima a scirocco per largarsi e poi a ponente per far ritorno alla base. L'errato apprezzamento ha fatto sì che la divisione di scorta non ha risposto al suo compito nemmeno in forma punitiva.

Quindi, passando ad esprimere un giudizio conclusivo sulle cause del disastro del 9 novembre 1941, l'ammiraglio Riccardi, affermava:¹⁰⁷

In sintesi la spiegazione della non fortunata azione tattica è da ricercare nelle seguenti cause :

a) - Superiorità del nemico nei mezzi tecnici per il contatto ed il combattimento notturno e nell'addestramento a tale forma di azione.

b) - Riduzione del grado di addestramento delle nostre navi; conseguente, sia all'essere le stesse da troppo tempo unicamente assorbite nei servizi delle scorte, sia alla crescente minore disponibilità di combustibile.

c) - In primo tempo ad incertezza di manovra, dovuta ad un non esatto apprezzamento della situazione; in secondo tempo ad una errata concezione di manovra che ha reso impossibile la ripresa del contatto dopo un cannoneggiamento durato circa 20 minuti.

Sul comportamento temuto dal comandante della scorta del convoglio "Beta", CV Ugo Bisciani, l'ammiraglio Riccardi fu invece particolarmente duro, scrivendo:¹⁰⁸

Nei riguardi del CV BISCIANI rilevo che, quando per la rapidissima distruzione delle unità convogliate il suo compito è venuto a mancare, avrebbe potuto trovare occasione propizia per lanciarsi all'attacco. L'apprezzamento da lui fatto dalla speciale situazione tattica in cui si trovava non lo ha indotto ad agire in tal senso, pur essendo rimasto sottoposto ad intervalli, al tiro nemico per 46 minuti".

"La manovra del Comandante BISCIANI ha così avuto uno svolgimento essenzialmente difensivo.

Avendo messo in risalto le manchevolezze dimostrate dai due comandanti delle scorte del convoglio "Beta", l'amm. Riccardi, pienamente convinto che occorreva effettuare nei confronti dei due Ufficiali superiori una severa inchiesta di carattere giudiziario, arrivò alle seguenti conclusioni:¹⁰⁹

Ritengo che ad ingenerare le incertezze e gli errori dell'Ammiraglio BRIVONESI e l'azione unicamente difensiva del Comandante BISCIANI abbiano contribuito un insieme di sfavorevoli circostanze.....

Peraltro resta il fatto che in quelle incertezze e in quegli errori, così come in quella azione unicamente difensiva, possono configurare le ipotesi prevenute dagli articoli 96 del C.P.M. di guerra e 106 e 108 del C.P.M. di pace, aggravate queste ultime per il tempo di guerra.

Esprimo quindi parere che il giudizio sulle responsabilità non possa essere mantenuto nell'ambito di un procedimento disciplinare.

Quindi l'ammiraglio Riccardi concluse il suo promemoria, affermando:

Se è mancato il rendimento dell'azione non è però mancato lo spirito di sacrificio da parte di tutte le unità.

¹⁰⁷ *Ibidem.*

¹⁰⁸ *Ibidem.*

¹⁰⁹ *Ibidem.*



Il generale Cavallero, che ha alla sua destra il generale Pricolo, con gli ammiragli Riccardi e Iachino. La relazione di Iachino, Comandante della Squadra Navale, conteneva giudizi particolarmente severi sul comportamento dei Comandanti della 3^a Divisione Navale, ammiraglio Bruno Brivonesi, e della 10^a Squadriglia CT, CV Ugo Bisciani.

Sulla base della denuncia presentata dall'ammiraglio Riccardi - che il 10 novembre aveva disposto il drastico e immediato sbarco dell'ammiraglio Brivonesi, sostituendolo nel Comando della 3^a Divisione Navale coll'ammiraglio di divisione Angelo Parona, già Comandante dei Sommergibili italiani in Atlantico (Betasom), nei giorni 19 e 21 del mese Brivonesi fu sottoposto ad interrogatorio presso il Tribunale Territoriale di Roma, come "Imputato del reato di perdita colposa di nave militare", in particolare con l'accusa: "*per non avere osservato le prescrizioni regolamentari e le comuni regole della tattica navale per la direzione e la condotta del combattimento*". L'ammiraglio compilò allora un memoriale difensivo, spiegando alcuni elementi che non erano stati trattati che marginalmente nel suo precedente rapporto del 20 novembre. In esso sosteneva, a partire dal momento in cui occorreva reagire per contrastare l'attacco della Forza K, al momento in cui si era verificato contro il convoglio "Beta":¹¹⁰

Allo scopo di poter sviluppare il massimo volume di fuoco, e come del resto era previsto da ogni regola consuetudinaria, come è prescritto dalle norme di massima della SQUADRA e come si era sempre fatto nelle esercitazioni di tiro notturno svolte in precedenza, occorreva "accostare" per mettere in campo tutte le artiglierie. Poiché l'avvicinamento era avvenuto 3° a dritta della prua, l'accostata - in linea puramente teorica e qualora la Divisione non fosse stata impedita dalla presenza del convoglio - avrebbe dovuto avvenire dal lato sinistro. Però un'eventuale accostata sulla sinistra avrebbe portato inevitabilmente la Divisione dal lato opposto del nemico rispetto al convoglio, il quale sarebbe così venuto a trovarsi fra i nostri incrociatori ed il nemico stesso. Allo scopo di poter impiegare anche le torri di poppa occorreva mettere il nemico su un brandeggio di almeno 45°, e sarebbe stato quindi necessario accostare a dritta di almeno 48° (45+3), assumendo perciò la rotta 208° (160+48).

Considerando però la limitata manovrabilità che avevano ancora gli incrociatori e la loro scarsa velocità, ed il tempo che avrebbe impiegato il TRENTO per raggiungere le acque nelle quali stava accostando la nave Ammiraglia, ho ordinato al TRIESTE di eseguire un'accostata più ampia allo scopo di guardarsi ancora più rapidamente dal TRENTO, di lasciare a quest'ultimo completamente libera la visibilità verso prua ed anche di sgombrare subito il suo campo di tiro. Ho perciò dato al TRIESTE la rotta transitoria 240°. Appena il TRIESTE ha assunto questa rotta, gli ho ordinato di tornare a sinistra, per rotta 208. Mentre si stava eseguendo tutta questa manovra, appena i nostri incrociatori sono

¹¹⁰ AUSMM, Scontri navali e operazioni di guerra, b. 39.

stati in condizione di sparare, essi hanno aperto il fuoco, rispettivamente alle ore 01.03 il TRIESTE ed alle ore 01.05 il TRENTO. Dato il tipo delle artiglierie da impiegare e le condizioni di apertura del fuoco non sarebbe stato assolutamente possibile iniziare il tiro di reazione più presto di così. ... le distanze di apertura del fuoco – apprezzate ad occhio – sono state di circa 8000 metri per entrambi gli incrociatori.

Nonostante queste giustificazioni dell'ammiraglio Brivonesi, il 5 febbraio 1942 il generale Cavallero, con lettera n. 40105/Op, scrisse al Capo di Stato Maggiore della Marina, informandolo che il Comando Supremo *“aveva riconosciuto la necessità che sui fatti sia chiamata a pronunciarsi la competente Autorità Giudiziaria militare, ed ha ritenuto che non ricorrono motivi per rinviare il procedimento penale alla cessazione dello stato di guerra”*. Pertanto, il 7 gennaio, gli atti erano stati rimessi alla Procura Militare presso il Tribunale Territoriale di Roma, Giuseppe Ciardi, affinché invitasse il giudice cui era affidato l'incarico di far pervenire a Brivonesi un mandato di comparizione per rispondere alle accuse di *“incertezza di manovra”* nella condotta del combattimento notturno, *“dovuta ad un errata concezione di manovra, che ha reso impossibile la ripresa del contatto (col nemico) dopo un cannoneggiamento di controbordo durato circa 20 minuti”*.¹¹¹



Mussolini e Vittorio Emanuele III conversano a bordo di una nave della Flotta. L'immagine è dell'anteguerra.

Tuttavia, nonostante le accuse presentate dal giudice istruttore fossero di natura ben precisa e particolareggiata, l'inchiesta nei riguardi dell'ex Comandante della 3^a Divisione Navale, con la motivazione *“il fatto non costituisce reato”*, si concluse con la piena assoluzione dell'ammiraglio Brivonesi, che sarebbe stato poi nominato Comandante Militare Marittimo della Sardegna, con sede a La Maddalena. In questa alta carica, nei tragici giorni dell'armistizio dell'8 settembre 1943, egli avrebbe ancora una volta dimostrato di possedere ben scarsa energia.¹¹²

¹¹¹ S.M.E., “Denuncia dell'ammiraglio di divisione Brivonesi Bruno, lettera per il Comando Supremo n. 266/Segr. del 13 febbraio 1942-XX.

¹¹² Francesco Mattesini, *La Marina e l'8 settembre. Le ultime operazioni offensive della Regia Marina e il dramma della Forza Navale da Battaglia*, cit.

Sulla base dei risultati favorevoli dell'inchiesta, conclusa con sentenza favorevole a Brivonesi il 5 giugno 1942, e dovendo riabilitare nei confronti di Mussolini il comportamento tenuto il 9 novembre 1941 dall'ammiraglio, quello stesso giorno 5, Supermarina, tramite il Comando Supremo, fece pervenire al Duce un promemoria piuttosto benevolo e anche alquanto addomesticato, direi anche penoso, compilato nella seguente forma:¹¹³



L'ammiraglio Bruno Brivonesi, a sinistra, mentre conversa con ufficiali della Marina e dell'Aeronautica. Denunciato al Tribunale di Guerra per il suo fallimento nella difesa del convoglio "Duisburg", fu assolto e praticamente "premiato" prima con la Carica di Sottocapo di S. M. Aggiunto e poi di Comandante della Marina della Sardegna.

Il convoglio dei sette piroscafi perduti nella notte sul 9 Novembre u.s. navigava a 9 nodi ed era scortato da 6 CT e da due incrociatori (TRIESTE e TRENTO). La scorta però, non avendo munizionamento e strumenti adatti al tiro notturno, né radiotelemetro (strumento di scoperta notturna posseduto da tempo dagli inglesi, che ha rivoluzionato la tattica tradizionale degli scontri notturni), non poteva garantire il convoglio in caso di attacco notturno.

L'attacco al convoglio è avvenuto all'improvviso, mentre la Divisione di scorta si trovava nella posizione prescritta (4.000 metri a poppa e dritta del convoglio). Il nemico, usando il radiotelemetro, si era predisposto all'incontro e, grazie al munizionamento adatto, ha conseguito un successo immediato (tutti i piroscafi sono stati incendiati subito, meno uno che, non visto dalla nostra Divisione, si è allontanato verso levante ed è stato raggiunto dal nemico dopo pochi minuti).

Da parte nostra non vi è stata alcuna esitazione [sic]. Il TRIESTE ed il TRENTO hanno accostato subito per impiegare tutte le artiglierie, perché, essendo il nemico di prora, sparando in quella direzione si sarebbe incendiato l'idrovolante col suo carico di benzina. Il tiro è stato aperto immediatamente sulle vampe nemiche, poco visibili perché munite di dispositivo per la riduzione delle vampe. Appena aperto il fuoco, le vampe delle nostre artiglierie, che non avevano le rampe ridotte, hanno accecato completamente l'Ammiraglio ed il personale che era allo scoperto. Durante tutto lo scontro queste vampe e gli incendi dei piroscafi hanno impedito per lunghi tratti una visione anche approssimativa di quanto succedeva.

Dopo alcuni minuti di fuoco, mentre l'Ammiraglio aveva già ordinato di accostare a sinistra per stringere sugli incrociatori nemici, uno di questi, colpito, ha accostato a dritta; come logica conseguenza la nostra Divisione non ha più accostato. Per alcuni minuti le unità nemiche si sono nuovamente perdute di vista: la mancanza di codette luminose ai nostri proiettili impediva inoltre di seguire la traiettoria delle nostre salve. Quando il nemico è riapparso, esso era sul punto di nascondersi dietro la cortina di fiamme e di fumo; è sembrato che esso dirigesse verso Nord per tornare a Malta passando a Nord del convoglio e di poppa alla nostra Divisione. L'Ammiraglio allora (mentre il nemico stava scomparendo del tutto) ha invertito la rotta per cercare di tagliarli la strada.

Da quel momento non lo ha più visto e non ne ha più avuto notizie.

¹¹³ *Ibidem.*

Perso il contatto con un nemico munito di radiotelemetro, mentre noi non l'avevamo, era assolutamente impossibile ritrovarlo durante la notte. Il rimanere sul posto o l'avvicinarsi a Malta con rotta diretta avrebbe esposto la nostra Divisione ad un nuovo attacco improvviso dalle navi di superficie nemiche, ad un attacco di aerosiluranti (già annunciato specificatamente da SUPERMARINA), ai pericoli delle mine ed a tutte le altre insidie provenienti da una base navale nemica che era allora in piena efficienza.

Per queste ragioni l'Ammiraglio ha preso prima la rotta Nord Ovest (quasi normale alla congiungente Malta – località dello scontro) e poi la rotta Ovest (che lo avvicinava a Malta), in modo da essere pronto a riprendere contatto all'alba. SUPERMARINA, poco prima delle 6, ordinava di tornare sul luogo dello scontro e, più tardi, di rientrare alla base.

Se l'Ammiraglio fosse rimasto sul luogo dello scontro o se avesse diretto subito per Malta, egli avrebbe esposto le sue navi ad una quasi sicura distruzione. Così accadde il 28 marzo 1941, quando l'Ammiraglio Cattaneo, per soccorrere il POLA, tornò [per esplicito ordine dell'Ammiraglio Iachino] con lo ZARA e col FIUME e li perdette entrambi, oltre a due CT (CARDUCCI e ALFIERI).

Invece, dimostrando apertamente di non condividere le giustificazioni di Supermarina nei confronti dell'ammiraglio Brivonesi, poiché le sue responsabilità per i fatti della notte del 9 novembre 1941 non potevano essere accolte nel modo accomodante in cui erano state presentate a Mussolini, particolarmente dura si dimostrò, nei riguardi dell'ex Comandante della 3^a Divisione Navale, il giudizio dato nell'immediato dopoguerra dalla Commissione d'Inchiesta Speciale della Marina italiana. Le conclusioni a cui arrivò la CIS, che era presieduta dall'ammiraglio di squadra Gino Ducci, fu di aperto scetticismo per quanto Brivonesi aveva dichiarato nei suoi rapporti e nel suo memoriale difensivo, e ne contestò il comportamento scrivendo testualmente:¹¹⁴

E' veramente doloroso che i sottili ragionamenti fatti dal Comandante della Divisione che così come furono esposti nei suoi rapporti possono essere in parte giustificati, gli abbiamo fatto mancare l'occasione, per due volte presentatisi, di distruggere il nemico maggiore: all'inizio dell'azione e quando l'incrociatore in coda fu colpito e si fermò per qualche minuto. [valutazione errata - N.d.A.]. E' vero che gli mancò completamente la collaborazione delle due squadriglie di CT, lanciati alla loro sorte senza ordini tempestivi, ma non può essere negato che nei 24 minuti del contatto balistico il Comandante della Divisione, pur attenendosi, forse troppo scrupolosamente, alla lettera più che allo spirito delle prescrizioni regolamentari e subordinando ogni sua determinazione a logici ragionamenti, peccò di lentezza nell'agire offensivamente (aumento di velocità, rotta più opportuna, ordini ai dipendenti, eliminazione del tiro illuminante, richiesta d'informazioni al Comando della nave, risposta chiarificatrice alla domanda del Comandante del MAESTRALE) dando tempo al nemico di completare la abile sorpresa con un'ardita azione balistica distruttrice senza subire alcun efficace contrasto nonostante i numerosi colpi da 203 m/m sparati dai due Incrociatori pesanti.

Non mancò affatto all'ammiraglio Bruno Brivonesi la volontà di combattere: lo stesso spiegamento a dritta per poter mettere in azione tutte le artiglierie (a parte le considerazioni già fatte sulla presenza degli aerei sulle prorie) sta a dimostrarlo. E certamente avrebbe ordinato un'accostata di minore ampiezza se meno si fosse preoccupato del TRENTO il quale, non v'è dubbio, si sarebbe portato per pronta formazione (la velocità era ancora così modesta) nella posizione e sul rilevamento più convenienti per partecipare all'azione balistica.

Quei primi 8 minuti, tanti ne passarono per prendere rotta per 180° ebbero un'azione deleteria sull'andamento del tiro, peggiorato dall'intempestivo intervento del lancio di illuminanti di piccola gittata, che contribuirono a rendere ancora più difficile di quanto già non fosse per le condizioni di luce la visione diretta dei movimenti del nemico.

Logici gli ordini prima che il secondo incrociatore fosse colpito [sic] o quando così fu ritenuto, come già abbiamo rilevato. Logico il continuare per la rotta 180° quando sembrò che gli inglesi invertendo la rotta ad un tempo volessero riprendere la rotta sull'isola di Malta, ma insufficiente l'ordinata velocità di 20 miglia.

Arriviamo così alle 1h 14mm, quando comincia un vero disorientamento, che possiamo qualificare "cinematico". L'Ammiraglio perde di vista il bersaglio mentre le artiglierie della nave sparano, senza che egli ne veda i punti di caduta, con ritmo sempre più lento per l'accrescere della distanza e per l'aumentata difficoltà visiva, sebbene il vantaggio nei riguardi della posizione rispetto alla luna sia passato alla 3^a Divisione.

Sono questi ultimi otto minuti dell'azione balistica i più criticabili e criticati: e duole dover affermare che l'Ammiraglio non trovò nel suo Comandante di bandiera, che aveva bene apprezzato la situazione, un solerte, spontaneo collaboratore.

¹¹⁴ AUSMM, "Esame dell'azione della III^a Divisione Navale nella notte sul 9 novembre 1941", Memoria del 25 febbraio 1942 allegata alla Relazione della CIS del 6 giugno 1945.

Si giunse alle 1h 24m dopo gli ultimi otto minuti di tiro inconcludente finalmente sospeso per invertire la rotta per contromarcia nella convinzione che il nemico, ultimato il suo compito, avesse intenzione di riprendere la via di Malta occultandosi prima a ridosso del convoglio in fiamme, come faceva arguire la rotta da lui seguita in quel momento.

La rotta per nord dei nostri incrociatori, nel pensiero dell'ammiraglio Brivonesi, avrebbe agevolato l'intercettazione dei due "Aurora" mentre sarebbero apparse in piena luce a poppavia delle navi in fiamme prossime ad inabissarsi.

L'attribuire al nemico questo piano di ritirata fu proprio illogico, come si pensò sul momento (anche prima di ricevere un sommario resoconto dei fatti da parte del Comandante della Divisione e del Comandante in Capo della Squadra navale recatosi a Messina per una sollecita inchiesta) determinando la grave denuncia dell'Ammiraglio Brivonesi al Tribunale di Guerra.



L'ammiraglio Riccardi, qui col principe Umberto. Nei suoi rapporti e promemoria inviati al Comando Supremo, il Capo di S. M. della Marina fu particolarmente duro nei confronti dell'ammiraglio Brivonesi, tanto da promuovere nei suoi confronti un'inchiesta che poi portò a un'esplicita denuncia al Tribunale di Guerra, dove fu assolto.

La CIS concluse la relazione affermando che non si poteva *“accusare l'Ammiraglio Brivonesi di errata concezione di manovra per il mancato inseguimento del nemico dopo la fine del contatto balistico”*. E a suo favore specificò che *“egli fu in gran parte vittima delle particolari condizioni di luce che favorirono la sorpresa dell'avversario, dell'efficacia dei nuovi strumenti tecnici delle navi inglesi, della nostra deficiente preparazione al tiro notturno e alla manovra per le considerazioni fatte dallo stesso Capo di Stato Maggiore del tempo nei memoriali presentati al Ministro Capo del Governo.”*¹¹⁵

Fu invece ritenuto irrilevante per l'esito dello scontro quanto dichiarato nelle sue relazioni dall'ammiraglio Brivonesi sulla scarsa maneggevolezza degli incrociatori pesanti, che male si prestavano a scortare convogli lenti.

¹¹⁵ *Ibidem.*

Conclusioni

Riepilogando sullo svolgimento dell'azione tattica vediamo quali lacune di manovra, e di interpretazione sui movimenti del nemico, furono addebitate all'ammiraglio Bruno Brivonesi.

Inizialmente, al momento in cui ebbe inizio l'attacco, il Comandante della 3^a Divisione Navale avrebbe dovuto serrare subito le distanze con la Forza K per passare al più presto a velocità di manovra più sostenuta, aprire immediatamente il fuoco con i pezzi prodieri di grosso calibro, far convergere la propria rotta verso quella dell'avversario effettuando accostate a sinistra per interporsi fra le navi britanniche e il convoglio, lanciare senza indugio all'attacco i CT della 13^a Squadriglia che precedevano gli incrociatori.

Invece di fare tutto questo, l'ammiraglio Brivonesi accostò a dritta con il *Trieste*, e giustificò questa manovra per 180° con il fatto che il tiro in caccia con le torri poppiere era sconsigliato alla presenza dell'aereo da ricognizione che si trovava sistemato sulla catapulta posta proprio di fronte ai cannoni di grosso calibro, il quale, essendo carico di benzina, avrebbe potuto prendere fuoco con le vampe delle artiglierie, dando al nemico la possibilità di localizzare e sparare sull'incrociatore.

In realtà come è stato fatto notare da eminenti tecnici navali, in particolare dall'ammiraglio Romeo Bernotti, questa situazione poteva essere facilmente superata sottraendo il velivolo all'incendio con un piccolo sacrificio, che consisteva nel catapultarlo in mare senza pilota; manovra non nuova in simili frangenti e che avrebbe comportato per realizzarla soltanto pochi secondi di tempo.

Inoltre, il puntare direttamente sul nemico, oltre a permettere di lanciare immediatamente all'attacco con il siluro i CT della 3^a Divisione Navale, in modo da ricercare un'azione di mischia e nel contempo di tenere severamente impegnate le navi nemiche, avrebbe in parte ovviato al grave inconveniente del progressivo aumento di velocità. Ciò avrebbe consentito agli incrociatori pesanti italiani di inseguire in linea retta le unità della Forza K, che stavano dirigendo con rotta sud, senza perdere troppa distanza, prima che le caldaie in pressione avessero potuto permettere al *Trieste* e *Trento* di sviluppare velocità sempre più sostenute.

Ricordiamo che la velocità massima degli incrociatori britannici classe "Arethusa" era, nelle migliori condizioni, di 32 nodi; andatura che le unità della classe "Trento" potevano agevolmente sostenere anche con le macchine cimentate da anni di attività e dall'intenso impiego bellico.

Invece, con l'accostata sulla dritta ordinata dall'Ammiraglio Brivonesi per portare in campo tutte le artiglierie degli incrociatori, il vantaggio dell'aumento immediato della velocità venne a mancare, poiché per aumentare l'andatura da 12 a 18 nodi occorsero al *Trieste* e al *Trento* ben 16 minuti. Nel contempo la manovra per assumere la rotta sud, che negli intendimenti al Comandante della 3^a Divisione Navale doveva impedire alle navi britanniche di poter dirigere ad occidente per rientrare a Malta, risultò troppo ampia e troppo rettilinea per poter poi stringere le distanze di tiro con le unità nemiche che, nell'attaccare il convoglio "Beta", si stavano allontanando verso sud-sudest.

Nonostante l'iniziale incertezza di manovra che non gli aveva permesso di scegliere la rotta più breve per impegnare la Forza K, nei primi 12 minuti del contatto balistico, l'ammiraglio Brivonesi, come fu valutato dalla CIS, "si comportò secondo i dettami dell'esperienza navale e secondo le disposizioni regolamentari" di squadra; "ma poi fu lento nell'aumentare la velocità e nel serrare le distanze per non farla salire oltre i 9.000 metri".

Insistette nei secondi minuti di tiro a mantenere la rotta sud, nell'intendimento di impedire al nemico di prendere la rotta per Malta; manovra che non cambiò anche quando fu informato dal comandante del *Trieste* che gli incrociatori e i CT britannici dirigevano a levante, "per avvolgere la testa del convoglio". In tal modo l'ammiraglio Brivonesi, al quale era venuto a mancare anche la collaborazione delle due squadriglie di CT, da lui non imposta "con ordini scritti alla partenza" o

con tempestive “*e necessarie chiarificazioni per radio*”, non ebbe l’iniziativa di stringere le distanze con il nemico, per tenerlo impegnato anche durante la sua manovra di disimpegno.¹¹⁶

Particolarmente deleterio risultò, in appoggio all’azione balistica sviluppata da occidente dalla 3^a Divisione Navale, la mancanza di sostegno, da levante, dei CT della 10^a Squadriglia che, se si fosse verificato, come era nelle possibilità, avrebbe portato le unità della Forza K a manovra in condizioni particolarmente difficili, strette fra due fuochi. Questo sostegno, realizzabile anche dopo che, in seguito all’attacco di sorpresa, erano stati immobilizzati dal fuoco nemico i due CT che si trovavano in posizione di scorta laterale sulla dritta delle navi mercantili, venne a mancare per le indecisioni del CV Bisciani.¹¹⁷

Il Comandante della 10^a Squadriglia CT, che si giustificò asserendo di non aver potuto inizialmente impartire ordini perché il fuoco nemico aveva abbattuto l’albero dell’antenna della radio della sua nave *Maestrale*, venne indubbiamente a trovarsi a manovrare in condizioni molto difficili, determinate dalla scarsa visibilità esistente nella zona della battaglia, resa drammatica dal livido chiarore degli incendi delle navi mercantili e in parte oscurata dalle cortine di fumo e di nebbia artificiale, distese, per occultare le navi del convoglio al tiro nemico, dei piroscafi e delle stesse unità della scorta ravvicinata. In queste condizioni pur restando sotto il fuoco della Forza K per ben quaranta minuti, il CV Bisciani sostenne di non aver mai potuto individuare la posizione delle unità nemiche, che avevano preso di mira la sua nave, con salve di quattro - sei colpi particolarmente raccolte, e di averne ricevuto soltanto un dato di spostamento, alle 01.17, fornito da una fugace apparizione di ombre scure.

In seguito a ciò, e sebbene fosse evidente che le unità britanniche continuavano a sparare contro gli immobilizzati piroscafi, ritenendo che la Forza K si fosse disimpegnata “*accostando sulla sinistra e probabilmente attraversando il convoglio*”,

le cui navi apparivano ormai tutte in fiamme, il comandante Bisciani, dopo aver riunito i suoi 4 CT, preferì allontanarsi dalla zona di mischia dirigendo verso levante.¹¹⁸

Sulla decisione presa alle ore 01.24 del 9 novembre dall’ammiraglio Brivonesi di invertire la rotta con accostata a un tempo, nel tentativo di riprendere il contatto con il nemico, le accuse avanzate all’epoca degli avvenimenti nei suoi confronti ci appaiono oggi del tutto ingiustificate. Tali critiche, fissate nelle relazioni e nei promemoria del Comando Supremo e di Supermarina; furono poi ingiustamente convalidate nell’immediato dopoguerra anche dalla Commissione d’Inchiesta Speciale, non ancora in possesso dei documenti sulle manovre effettuate dalla Forza K, richiesti dall’Ufficio Storico della Marina italiana alla Sezione Storica dell’Ammiragliato Britannico.

Continuò, infatti, ad esistere il convincimento di un’errata valutazione tattica da parte dell’ammiraglio Brivonesi, imputato di aver male interpretato le mosse del nemico. Dubitando che la Forza K avesse effettivamente aggirato il convoglio per rientrare a Malta, ai comandi italiani appariva più convincente l’idea che le unità britanniche, per rientrare alla base, avessero invertito la rotta a sud dei piroscafi in fiamme per poi dileguarsi nell’oscurità dirigendo verso ponente.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ Prima della partenza da Napoli il CV Bisciani aveva tenuto una conferenza per illustrare ai comandanti delle navi del convoglio “Beta” e delle unità di scorta le direttive del suo ordine di operazioni, specificando che il compito di difendere il convoglio da attacchi di navi di superficie spettava soltanto alla 3^a Divisione Navale e che alla scorta diretta era devoluta esclusivamente la difesa contro sommergibili e aerei. Ciò fu considerato arbitrario dalla CIS, poiché secondo le direttive della pubblicazione D.T. 1, alla scorta diretta spettava anche un sostegno ravvicinato al convoglio in caso di attacco di navi di superficie, manovrando in modo da allontanarsi con il convoglio stesso, “*pur cercando di reagire fin che possono, con le loro artiglierie*”.

¹¹⁸ AUSMM, “Comando X Flottiglia C.T. – Promemoria schematico dello scontro del 9 novembre”, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 39.

Secondo un’informazione di Internet (November 9 - Focus: IJN Nagato and Battle of Duisburg convoy) sarebbero andati perduti con le sette navi mercantili del convoglio Duisburg: 13.290 tonnellate di materiali, 1.579 tonnellate di combustibili, 389 veicoli, e deceduti 145 italiani e 78 tedeschi.

Sulla base di questa valutazione, pienamente errata, fu ritenuto che manovra corretta, da parte del Comandante della 3^a Divisione Navale, sarebbe stata quella di dirigere anch'egli verso ovest per cercare di intercettare la formazione navale nemica nella rotta del ritorno a La Valletta, distante 200 miglia.

In realtà, come abbiamo visto, l'aver attribuito alla Forza K l'intenzione di aggirare da nord il convoglio, per poi puntare su Malta, era stata una valutazione corretta da parte dell'ammiraglio Brivonesi. Essa giustifica la sua manovra per contromarcia, che però, occorre dirlo, fu realizzata dopo che egli aveva anche considerato, e poi scartato, l'idea di inseguire il nemico verso ovest; e ciò in considerazione del fatto che la velocità delle sue navi era, nell'ipotesi più favorevole, uguale a quella degli incrociatori britannici, e dal fatto che, avvicinandosi all'isola nemica, si sarebbe trovato all'alba esposto ad “*un attacco massiccio di aerosiluranti, bombardieri e sommergibili*”, con tutti i rischi che ne sarebbero derivati.¹¹⁹



A destra il CV William Agnew Comandante della Forza K, sull'incrociatore *Aurora*. A sinistra il CV George Walter Gil- low Simpson, Comandante della 10^a Flottiglia Sommergibili di Malta. Anche dopo la distruzione del convoglio “Beta” i due ufficiali portarono le loro unità di superficie e subacquee a conseguire successi rilevanti sulle rotte dei convogli italiani diretti in Libia, fino a rasentarne lo strangolamento. Ciò fu evitato solo con il ritorno della Luftwaffe in Sicilia, e per i danni inflitti, tra il 19 e il 20 dicembre 1941, alle corazzate della Mediterranean Fleet *Queen Elizabeth* e *Valiant* dai mezzi d'assalto della X Mas trasportati dal sommergibile italiano *Scire*, e dalle mine dello sbarramento difensivo di Tripoli. Queste ultime, di tipo tedesco posate dagli incrociatori italiani della 7^a Divisione Navale, causarono l'affondamento dell'incrociatore *Neptune* e del CT *Kandahar*, e il danneggiamento degli incrociatori *Aurora* e del *Penelope*, mettendo praticamente fuori combattimento la Forza K, che fu ricostituita alla Valletta soltanto nel novembre 1942, dopo lo sbarco degli Alleati nel Nord Africa Francese.

Tuttavia, una volta raggiunti i vertici settentrionali delle navi in fiamme, l'ammiraglio Brivonesi, per completare adeguatamente la sua manovra di intercettazione della Forza K che stava completando l'aggiramento dei relitti in fiamme del convoglio “Beta”, avrebbe dovuto tenere le sue navi in una posizione d'attesa. Infatti, sfruttando la favorevole posizione della luna, egli avrebbe potuto facilmente intravedere verso oriente le sagome delle unità navali nemiche, le quali, avvicinandosi alla 3^a Divisione Navale, essendo anche illuminate dai bagliori degli incendi, avrebbero costituito per gli incrociatori italiani un visibilissimo e favorevole bersaglio.

¹¹⁹ AUSMM, “Esame dell'azione della III^a Divisione Navale nella notte sul 9 novembre 1941”, Memoria del 25 febbraio 1942 allegata alla relazione della CIS del 6 giugno 1945.

Purtroppo, l'ammiraglio Brivonesi venne a trovarsi sotto l'impressione psicologica di poter essere attaccato dagli aerosiluranti segnalati da Supermarina, che egli ritenne potessero provenire da una nave portaerei operante nelle vicinanze, certamente accompagnata da una potente scorta. Egli, inoltre interpretò la notizia trasmessa da Roma come un invito ad allontanarsi dagli incendi, in cui poteva essere localizzato e insidiato, anche dai sommergibili. Pertanto il Comandante della 3^a Divisione Navale venne a trovarsi nelle condizioni di massima incertezza, che agevolò il suo comportamento di eccessiva prudenza.

Infatti, invece di attendere che il nemico completasse la manovra di aggiramento del convoglio, Brivonesi preferì disimpegnare subito le sue navi verso nord-est, con l'intenzione dichiarata ma irrealizzabile, di portarsi per l'alba sotto la protezione degli aerei della Sicilia, per poi tornare con la luce del giorno nella zona dello scontro in appoggio ai CT della squadriglia *Maestrale*, impegnati nell'opera di salvataggio dei naufraghi delle navi affondate.

Per questo la sua errata e cauta condotta, che poi gli avrebbe procurato le più gravi accuse, il Comandante della 3^a Divisione Navale permise al nemico di trovare sgombra la rotta per Malta.

Infine occorre ribadire con estrema decisione, che l'avvistamento del convoglio "Beta" era stato conseguito dalle unità della Forza K soltanto con il semplice ausilio dei binocoli, ad una distanza intorno ai 14-15.000 metri. Invece, l'avvicinamento al bersaglio da parte delle navi britanniche, durato ben diciassette minuti, con trasmissione dei dati di rotta (30°) chiaramente intercettati e radiogoniometrati dalla stazione radio dell'incrociatore *Trieste*, si svolse con l'ausilio del radar, strumento che servì per fornire elementi di controllo e poi per il tiro delle artiglierie, dimostrandosi in questi servizi particolarmente utile.¹²⁰

Come infatti ha descritto il generale Playfair nella sua monumentale opera *The Mediterranean and Middle East*, il radar, in possesso dagli incrociatori britannici,⁴ "aiutò a colpire presto e con successo i bersagli che stavano mutando frequentemente; senza di esso lo scontro sarebbe durato più a lungo, ma non sembra esserci alcuna ragione per dubitare che il risultato non sarebbe stato all'incirca lo stesso".

Un'ultima considerazione. Il giornalista Gianni Rocca, ex vice direttore del quotidiano *La Repubblica*, a pagina 168 del suo libro *Fucilate gli Ammiragli* (alla seconda edizione), ha considerato che la colpa del disastro del convoglio "Duisburg" era dovuta a tre fattori principali:

- 1°) la scoperta del convoglio "Beta" da parte del radar delle navi britanniche;
- 2°) il termine scelto per indicare le navi mercantili del convoglio simili a "pecore indifese";
- 3°) il comportamento tenuto dall'ammiraglio Bruno Brivonesi, che è molto dettagliato e preciso.

Al 1° punto – come abbiamo dimostrato – la scoperta del convoglio "Beta" da parte della Forza K di Malta, non fu assolutamente da addebitare al "radar" del nemico ma alla "vista acuta, e fornita di un buon binocolo", di una vedetta dell'incrociatore *Aurora* che guidava la marcia delle quattro navi britanniche. Anche la successiva manovra di avvicinamento, sviluppata dal lato più favorevole per portare il devastante attacco, si verificò, avvicinandosi silenziosamente all'obiettivo, per ben diciassette

¹²⁰ Alla precisione e all'efficacia del tiro britannico fece riscontro l'inconcludenza del tiro italiano, espressa dall'elevato numero di granate sparate a distanza non eccessiva. Occorre pertanto smentire coloro che, avendo fatto strani calcoli sul numero dei colpi messi a segno dalle navi italiane nei vari combattimenti diurni - in cui d'altronde la maggiore portata e potenza delle artiglierie delle unità della Regia Marina aveva sempre costituito un vantaggio che non doveva essere trascurato – hanno continuato a sostenere che, in definitiva, *sparavamo meglio degli inglesi*. Nel caso del convoglio "Beta", la scheggia che aveva colpito la sirena del CT *Lively* senza causare danni, è stato considerato un successo che gli inglesi, dichiarando di non aver subito alcuna perdita, ci avevano nascosto! Strano modo di fare la Storia, da parte d'incompetenti.

sette minuti senza che gli italiani si accorgessero della minaccia, e senza che il radar avesse importanza nella manovra delle navi britanniche, il cui spostamento era seguito otticamente. In un secondo tempo, invece, il radar servì alle unità della Forza K quale strumento nella direzione e distanza del tiro e per colpire le navi del convoglio, già in fiamme.

Dal momento che il nemico aprì il fuoco dalla distanza di 5.000 metri, e l'avvistamento si era verificato alla distanza di circa 15.000 metri, può apparire vi sia il sospetto di una scarsa vigilanza sulle navi italiane, mentre in realtà, nelle cause del disastro, vi influì, ancora una volta, e non sarebbe stata l'ultima, la scarsa attitudine degli italiani a combattere di notte; e ciò a causa delle vistosissime, e già più volte riscontrate, lacune di addestramento a quel tipo di combattimento, ove servivano, più che il radar di quell'epoca, ancora imperfetto, buone attrezzature ottiche, d'avvistamento e di tiro, e prontezza e precisione nel colpire con cannoni e siluri.

Al 2° punto – Il termine scelto dal Dottor Rocca per indicare le navi mercantili del convoglio simili a "pecore indifese" non può piacere, ma può essere giustificato dal fatto che i sette piroscafi dell'intero convoglio "Beta" erano tutti in fiamme dopo soli sette minuti di fuoco nemico, assieme a due CT della scorta.

Al 3° punto – Il comportamento tenuto dall'ammiraglio Bruno Brivonesi, comandante della 3ª Divisione incrociatori pesanti assegnata alla protezione del convoglio, che aveva erroneamente manovrato nel tentativo di contrasto all'azione nemica. Esso, come abbiamo detto, fu giudicato dal Tribunale di Guerra. Ma ancora una volta, essendo molte le responsabilità del disastro e i responsabili da ricercare anche altrove, tutto finì all'italiana, con la piena assoluzione di Brivonesi, e con un incarichi di comando a terra di una certa responsabilità. Inizialmente, dopo avergli tolto il Comando della 3ª Divisione Navale, egli assunse la carica di Sottocapo di Stato Maggiore aggiunto a Supermarina (sembra un premio), e poi di Comandante di Marina Maddalena. Visto come il 9 settembre 1943 sarebbe affondata la corazzata Roma, per la mancata difesa della Maddalena, sarebbe stata una fortuna che quell'ultimo incarico non gli fosse stato assegnato.¹²¹

Francesco MATTESINI



¹²¹ Francesco Mattesini, *La Marina e l'8 settembre, I Tomo, Le ultime operazioni offensive della Regia Marina e il dramma della Forza Navale da Battaglia; II Tomo, Documenti* (in massima parte in fotocopia dall'originale), Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2002.