

ITALIA
Anno L. 22,00
Semestre L. 110,00
Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione del Corriere della Sera - Via Solferino, 28 - Milano. M

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

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

Anno 44 — N. 34

23 Agosto 1942 XX

Centesimi 50 la copia



Operation Pedestal La battaglia di Mezzo Agosto

di Francesco Mattesini

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

(Disegno di A. Bellomo)

L'OPERAZIONE BRITANNICA "PEDESTAL"
LA BATTAGLIA AERONAVALE DI MEZZO AGOSTO 1942

di Francesco Mattesini

La pianificazione delle operazioni "Pedestal", "Bellows" e "Ascendant"

Dopo il fallimento nel mese di giugno 1942 delle operazioni Harpoon e Vigorous, che comportarono la perdita di sei dei 17 mercantili avviati a Malta dalla Gran Bretagna e dai porti del Mediterraneo orientale (Alessandria, Haifa, Porto Said), e l'arrivo alla Valletta di 2 sole unità (piroscafo Troilus e motonave Orari), a Londra e nel Comando del Medio Oriente regnava lo scetticismo sulle possibilità di resistenza di Malta e sulla convenienza di effettuare un altro tentativo di rifornimento¹. Ciò comportava un grande spiegamento di mezzi aero-navali, ed erano previste perdite rilevanti, com'aveva dimostrato l'ultima esperienza della disastrosa battaglia di mezzo giugno, per l'intervento in massa dell'aviazione dell'Asse, la minaccia dei sommergibili, e il contrasto della flotta italiana nel Mediterraneo orientale e nelle acque di Pantelleria. Inoltre, a differenza del passato, l'unica rotta ora possibile era quella del Mediterraneo occidentale, poiché, con la caduta di Tobruk, tutti gli aeroporti della Cirenaica e dell'Egitto fino ad El Alamein, erano caduti in mano alle forze dell'Asse, spintesi fino ad El Alamein, a 50 miglia a est della grande base navale di Alessandria.

Il Premier britannico, che per temperamento e determinazione non era secondo a nessuno, si mostrò deciso di non abbandonare al suo destino l'isola fortezza assediata, e scrivendo all'ammiraglio Dudley Pound, Primo Lord del Mare, sostenne: "Il destino di Malta è in gioco e devo poter assicurare il Governo che la Marina non l'abbandonerà mai"². L'ammiraglio Pound e il Primo Lord dell'Ammiragliato Alexander, con-

¹ Per le operazioni Harpoon e Vigorous v. Francesco Mattesini, *1942: Battaglia Aeronavale di Mezzo Giugno*, in *Storia Militare* nov. -dic. 2012 e genn. 2013.

² S.W. Roskill, *The war at sea*, Vol. II, *The period of Balance*, Her Majesty's Stationery Office (H.M.S.O), Londra, 1956, p. 301-302.

divisero il punto di vista di Churchill nei riguardi di un eventuale abbandono di Malta e una sua eventuale resa, perché considerata una perdita disastrosa per l'Impero britannico e fatale alla difesa della Valle del Nilo. Pertanto, nel corso del mese di luglio, riunendo forze navali sottratte ai più svariati scacchieri di guerra, come l'Artico, per la scorta ai convogli diretti nella Russia Settentrionale, e l'Oceano Indiano, minacciato dai giapponesi, l'Ammiragliato britannico pianificò l'operazione Pedestal, riunendo a Greenock (Clyde) le navi di un convoglio, denominato W.S.21/SA, costituito da quattordici grosse navi da trasporto, scelte fra le più grosse e veloci delle flotte mercantili britannica e statunitensi.



Da sinistra, l'ammiraglio Ernest King, Capo di Stato Maggiore della Marina Statunitense, il Primo Ministro britannico Winston Churchill, il Primo Lord dell'Ammiragliato Victor Alexander, e il Primo Lord del Mare, ammiraglio Dudley Pound. Dopo il fallimento, a metà giugno, dell'operazione Vigorous, con le navi britanniche che tornarono indietro per l'intervento nel basso Ionio della flotta italiana, e il mezzo disastro dell'operazione Harpoon, che aveva portato alla battaglia di Pantelleria, Churchill, Alexander e Pound furono gli artefici della preparazione della nuova grande operazione Pedestal.

Ma vediamo ora nel dettaglio qual era il piano della Pedestal, a iniziare dal momento in cui il 7 luglio, in seguito ad ordine dell'Ammiragliato, il

vice ammiraglio Edward Neville Syfret, accompagnato dal suo capo di SM alle operazioni, CF Antony Henry Thorold, partì dal suo Comando di Takoradi per trasferirsi a Londra, arrivandovi a destinazione il giorno 13. Subito si trasferì all'Ammiragliato partecipando alle discussioni del piano dell'operazione Pedestal, con lo Stato Maggiore della Royal Navy e con gli ufficiali più elevati in grado che sarebbero stati sotto il suo comando: il CM Arthur Lumley St. George Lyster, ideatore e realizzatore dell'attacco alla flotta italiana a Taranto l'11 novembre 1940, che doveva comandare una squadra di navi portaerei, e il CM Harold Martin Burrough, comandante della 10a Divisione Incrociatori della Home Fleet che doveva accompagnare a Malta il convoglio W.S. 21/S, dopo essere stato lasciato delle forze pesanti di scorta (corazzate e portaerei) a nord di Biserta.

Considerando la pericolosità delle corazzate italiane, e volendo contare su una scorta più potente, Burrough suggerì che anche le navi da battaglia britanniche che dovevano partecipare all'operazione, lo accompagnassero nell'ultima parte della navigazione, attraverso il Canale di Sicilia. Considerando che quel tratto di mare, tra l'estremità sud occidentale della Sicilia e la costa tunisina di Capo Bon era fortemente insidiato per circa 100 chilometri da bassi fondali minati, e il convoglio per raggiungere Malta, muovendo per maggiore sicurezza in periodo di notte senza luna, avrebbe dovuto proseguire per circa 250 miglia con una scorta leggera, la proposta fu discussa e poi lasciata cadere. E questo perché ai più apparve improbabile che gli italiani, si spingessero con le loro corazzate in una zona che era sotto la minaccia dell'aviazione di Malta, mentre il loro eventuale intervento poteva verificarsi a sud della Sardegna.

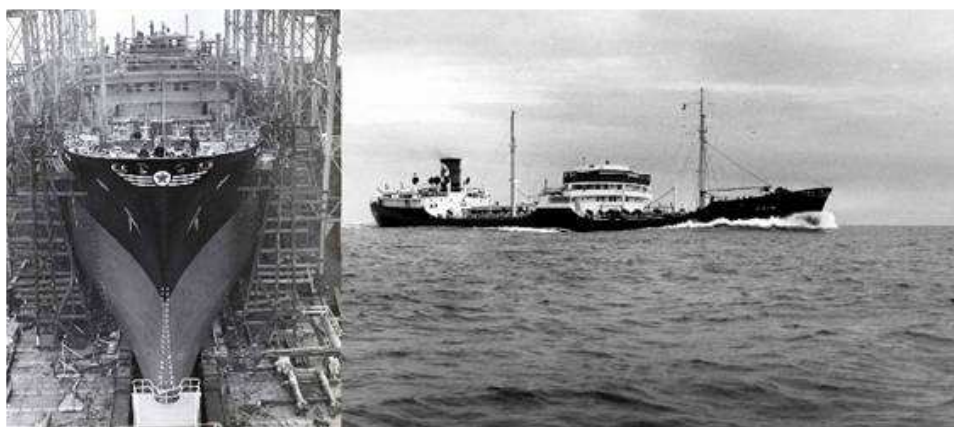
Prima di iniziare i movimenti della Pedestal, si svolsero due riunioni, una a Scapa Flow sulla corazzata Nelson, la nave di bandiera di Syfret, e l'altra a Clyde, a bordo della nave ammiraglia di Burrough, l'incrociatore Nigeria, dove rispettivamente furono discussi i particolari dell'operazione con i comandanti delle unità della Home Fleet, e con i capitani dei quattordici piroscafi del convoglio W.S.21/S, che per ingannare eventuali informatori del nemico era una sigla fittizia, impiegata per i convogli "Winston Specials", diretti da Clyde in Medio Oriente ed Estremo Oriente.



Il CM Harold Burrough, comandante della Forza X, saluta i capitani delle navi mercantili che si apprestano a scendere dall'incrociatore *Nigeria* al termine di una conferenza a Clyde (3 agosto 1942) nella quale ricevettero le istruzioni prima di affrontare la navigazione per Malta. Nell'immagine Burrough stringe la mano al capitano Dudley Mason della petroliera *Ohio*.

Si trattava di 11 piroscafi britannici: Port Chalmers (che imbarcava quale commodoro il CV A. G. Venables), Clan Ferguson, Brisbane Star, Rochester Castle, Empire Hope, Glenorchy, Dorset, Deucalion, Wairangi e Waimarama, e di 3 unità statunitensi, i piroscafi Almeria Likes e Santa Elisa e la modernissima petroliera Ohio, in tutto 139.000 ton. di naviglio. Tranne l'Empire Hope, tutti gli altri piroscafi britannici erano veterani della rotta di Malta, e i loro comandanti ed equipaggi conoscevano bene i rischi della missione a cui andavano incontro. Capaci di una velocità di 15 nodi, i trasporti imbarcarono il carico dei rifornimenti e del carburante nei porti del Canale di Bristol, a Belfast, Liverpool e Glasgow, per poi riunirsi a Gorouck, lungo le sponde dell'Estuario del Clyde nella Scozia sud-occidentale, raggruppandosi nell'ancoraggio del Banco Tail.

Secondo un sistema adottato fino a allora, le 85.000 ton. di carico complessivamente destinato a raggiungere Malta fu distribuito in modo da stivare su ogni nave mercantile un minimo indispensabile di merci ai bisogni dell'isola. E questo perché, se si fossero verificate delle perdite, occorreva far giungere a destinazione almeno un minimo indispensabile ai bisogni della popolazione e della guarnigione di Malta, e quindi una parte di ogni prezioso rifornimento, che consisteva soprattutto in farina, munizioni, olio per le macchine e per il riscaldamento, e benzina avio in fusti per gli aerei. Inoltre un carico di 11.500 ton di nafta e benzina avio, necessari sull'isola per fare operare i sommergibili e gli aerei, fu interamente imbarcato a Douglas sulla Ohio (9.514 tsl). Fino alla primavera del 1942 la Ohio aveva battuto la bandiera statunitense, e messa a disposizione da Roosevelt su richiesta di Churchill e iscritta nel naviglio britannico, divenne la nave più importante da portare a destinazione; lo stesso era avvenuto per l'altrettanto modernissima petroliera Kentucky, poi affondata il 15 giugno presso Pantelleria, durante l'operazione Harpoon, dalle navi italiane della 7a Divisione dell'ammiraglio Alberto Da Zara.



La modernissima petroliera *Ohio*, ceduta in prestito ai britannici dagli statunitensi, era la nave più importante del convoglio WS. 21/S, trasportando 11.000 tonnellate di carburanti per gli aerei di Malta. A sinistra la nave poco prima del varo. A destra in navigazione a forte velocità.

Per evitare alla Ohio la sorte della Kentucky, che prima di essere affondata era stata immobilizzata da una bomba sganciata da un velivolo tedesco Ju 88 del 2° Corpo Aereo (II Fliegerkorps), caduta presso la fiancata dello scafo che aveva spezzato un tubo di vapore, su disposizioni del

Ministro dei Trasporti britannico le macchine della petroliera, dalla potenza di 9.000 cavalli, vennero montate su cuscinetti di gomma, per ridurre l'effetto delle esplosioni vicine, e tutti i tubi del vapore furono rinforzati con molle di acciaio e travi da costruzione in legno.



L'incrociatore *Nigeria*, della classe "Colony", era l'ammiraglia della Forza X, destinata ad accompagnare fino a Malta il convoglio dell'operazione Pedestal. Alla stessa classe apparteneva il *Kenya*, entrambi della 10ª Divisione Incrociatori del CM Burrough.

Su tutte le navi mercantili del convoglio fu poi imbarcato personale specializzato della Royal Navy, allo scopo di migliorare i collegamenti, le segnalazioni e la codificazione delle trasmissioni, e per asservire le armi contraeree, incrementate con cannoni e mitragliere di vario calibro impiegate da uomini dell'Esercito britannico.

Per la protezione del convoglio W.S.21/S, nel corso della pianificazione furono organizzati due gruppi di scorta, il tutto riunito nella Forza F, un complesso di sessanta navi comandato dall'ammiraglio Syfret. Il primo dei due gruppi, denominato Forza Z, era destinato ad accompagnare il convoglio fino al sabbioso Banco Skerki, a nord di Biserta, l'ultima zona di mare, all'entrata occidentale del Canale di Sicilia, dove le corazzate e le portaerei potevano manovrare senza eccessivi pericoli, e che era previsto sarebbe stata raggiunta per le ore 19.15 del 12 agosto. Per assolvere questo compito, la Forza Z fu costituita con le navi da battaglia Nelson (VA Syfret) e Rodney, le portaerei Victorious (CM Lyster), Indomitable (CM Denis William Boyd) ed Eagle, gli incrociatori Sirius, Phoebe e Charybdis e 12 CT della 19ª Flottiglia: Laforey (CV R.M.J. Hutton), Lightning, Lookout, Quentin, Tartar, Somali, Eskimo, Wishart, Zetland, Ithuriel, Antelope e Vansittart.



Il comandante della Forza F, il vice ammiraglio sudafricano Edward Neville Syfret.



La portaerei *Victorious*, durante le fasi iniziali della “Pedestal”. L’unità faceva parte della Home Fleet, con base a Scapa Flow, nelle Isole Orcadi. Nell’operazione imbarcava il comandante delle portaerei della Royal Navy, CM Lumley Lyster.

Sulle tre portaerei della Forza Z, dotate ciascuna di 5 apparati radar³ al pari delle corazzate Nelson e Rodney erano imbarcati 100 aerei: 72 cac-

³ Per l’incapacità dell’industria a realizzare radiolocalizzatori, la R. Marina possedeva allora di 3 soli apparati di quel tipo: due Gufo costruiti da Marineletto Livorno, praticamente sperimentali e di nessuna utilità operativa, sulla torpediniera *Carini* e sulla corazzata *Littorio*, e un Dete ceduto dalla Kriegsmarine nell’autunno del 1941 e sistemato sul nuovo caccia *Legionario*, allora in costruzione a Livorno. V. Mattesini, “I radiolocalizzatori della Regia Marina”, nel *Bollettino d’Archivio dell’USMM*, Parte prima, settembre 1995, p. 95-198, Parte seconda, dicembre 1995, p. 25-141.

cia, (47 Sea Hurricane, 16 Fulmar e 9 Martlet) per la protezione aerea e 28 Albacore per la scorta antisom e attacchi coi siluri.

Il secondo gruppo della Forza F era la Forza X, una formazione navale destinata ad accompagnare il convoglio fino agli approcci di Malta, – il cui arrivo a destinazione era previsto per il pomeriggio del 13 agosto. Al comando dell'ammiraglio Burrough sull'incrociatore Nigeria, essa comprendeva i grandi incrociatori della 10a Divisione della Home Fleet Nigeria, Kenya e Manchester, del piccolo e vecchio incrociatore contraereo Cairo, dislocato a Gibilterra, e di altri dodici CT inquadrati nella 6a Flottilgia della Home Fleet: Ashanti (CV R.G. Onslow), Intrepid, Icarus, Foresight, Fury, Derwent, Bramham, Bicester, Ledbury, Pathfinder, Penn e Wilton.



La portaerei *Indomitable* a Freetown, prima di salpare per l'operazione Pedestal. Sul ponte di volo una quindicina di velivoli. In primo piano i caccia Hurricane. Dietro i Martlet, col motore radiale, e all'estremità poppiera 3 aerosiluranti Albacore.

Per nascondere l'ingresso del convoglio in Mediterraneo, previsto per la notte fra il 9 e il 10 agosto, fu deciso che quante più navi di scorta possibile della Forza F (in modo speciale i CT che navigando ad alta velocità

consumavano ingente quantità di nafta) avrebbero attraversato lo Stretto di Gibilterra senza entrare in porto per rifornirsi. Questa misura comportò di organizzare un complesso servizio di rifornimento in alto mare, mediante l'impiego di petroliere, sia in Atlantico sia nel Mediterraneo.

Il gruppo di rifornimento in Atlantico, denominato Forza W, fu costituito con la petroliera di squadra *Abbeydale*, scortata dalle corvette *Burdock* e *Armeria*. Il gruppo di rifornimento del Mediterraneo, denominato Forza R, comprendeva le grandi petroliere di squadra *Brown Ranger* e *Dingledare*, e il rimorchiatore di squadra *Salvonia*. Alla sua scorta furono destinate le corvette *Jonquil*, *Geranium*, *Spirea* e *Coltsfoot*. Petroliere e corvette si trovavano a Gibilterra alle dipendenze del Comando del Nord Atlantico.



La portaerei *Eagle* ripresa da un suo aereo dopo il decollo. Vecchia nave risalente alla prima guerra mondiale, ex piroscalo italiano *Conte Rosso*, trasformata in portaerei dalla Royal Navy negli anni '20, la *Eagle* era scarsamente veloce, debolmente protetta, e in grado di portare nelle aviorimesse appena venti aerei.



A protezione delle portaerei vigilano tre incrociatori classe "Dido" coi loro formidabili cannoni c/a da 133 mm. Sopra, il *Sirius*, assegnato alla scorta della *Victorious*.

Il gruppo di rifornimento del Mediterraneo doveva accompagnare la Forza F verso levante fino ad un punto a S delle Baleari, per poi effettuare, nella giornata dell'11, il rifornimento dei caccia. Quindi, mantenendosi a S dell'arcipelago le 2 petroliere della Forza R avrebbero atteso il rientro da Malta della Forza X, per assicurare il rifornimento di nafta a quelle che, eventualmente fossero arrivate coi depositi prosciugati. Alla Forza R era assegnato il rimorchiatore *Salvonia*; innovazione introdotta dopo l'esperienza fatta nell'operazione *Harpoon*, in cui le unità di soccorso erano risultate insufficienti. Un secondo rimorchiatore d'alto mare, il *Jaunty*, era invece aggregato alla Forza X, ma successivamente per la sua bassa velocità, apparve necessario dirottarlo alla Forza R.

Mentre l'elaborazione dei complessi piani della *Pedestal* era ormai a buon punto, all'ultimo momento sorse un'altra esigenza, che costrinse l'Ammiragliato britannico ad apportare all'ordine di operazione una non prevista variante. Poiché il Comando aereo di Malta aveva chiesto di reintegrare le perdite di velivoli da caccia, quantificate in 17 velivoli alla settimana, su richiesta del Capo di SM della R.A.F., maresciallo dell'aria

C.F.A. Portal, il Primo Lord del Mare mise a disposizione una quarta grande portaerei, l'anziana Furious, destinandola a trasportare ed inviare sulle tre basi dell'isola, in due spedizioni successive, altri 71 Spitfire⁴.

Per queste due operazioni la Furious, che inizialmente fu aggregata al movimento del convoglio W.S. 21/S verso levante fino all'altezza di Algeri, avrebbe disposto di 8 CT di base a Gibilterra, e inquadrati nel gruppo scorta di riserva: Keppel (CF J. E. Broome), Malcolm, Amazon, Venomous, Wolverine, Wrestler, Vidette, e Westcott. Dopo aver fatto decollare il primo gruppo di 39 Spitfire, alle ore 13.00 dell'11 agosto (operazione Bellow), la Furious avrebbe invertito la rotta per imbarcare a Gibilterra i 32 velivoli della seconda spedizione (operazione Baritone), che erano già stati inviati dall'Inghilterra a bordo del piroscafo Empire Clive.

Vennero pure approntati 9 sommergibili (Flottiglie 8a e 10a di Gibilterra e Malta), che durante i giorni critici della Pedestal dovevano raggiungere posizioni d'agguato nel Mediterraneo centrale. Due furono incaricati di effettuare un normale servizio di agguato a nord della Sicilia, il Safari al largo di Palermo e l'Unbroken più a levante di fronte a Milazzo: entrambi punti d'agguato importanti per intercettare gli incrociatori pesanti della 3a Divisione Navale italiana se fossero usciti da Messina, per spostarsi lungo la costa settentrionale della Sicilia, e andare ad attaccare il convoglio W.S. 21/S nella zona di Pantelleria, come era accaduto il precedente 15 giugno al convoglio dell'operazione Harpoon. Altri sei (Uproar, P 222, Ultimatum, Unruffled, Utmost e United) dovevano concentrarsi a levante di Pantelleria, per costituirvi successive linee di sorveglianza. Uno di questi sbarramenti sarebbe entrato in vigore all'alba del 13 agosto, in previsione dei movimenti di navi di superficie italiane che avrebbero potuto minacciare il convoglio da ponente, quando si sarebbe trovato ad attraversare quel tratto di mare.

⁴ In maggio e giugno arrivarono a Malta 136 Spitfire con le portaerei *Wasp* (USA) ed *Eagle*. Altri 33 giunsero a metà luglio, per rimpiazzarne i 36 perduti o gravemente danneggiati, e 28 il 22 luglio. Inoltre, da quanto appare da una relazione compilata al termine della "Pedestal" dal Comandante della R.A.F. di Malta, VAM Keith Park, nei giorni precedenti l'operazione (3-14 agosto) arrivarono dall'Inghilterra e dal Medio Oriente, 104 velivoli. Alle 09.10 del 10 agosto, data d'inizio dell'operazione "Pedestal", avevano già raggiunto il numero di 211.



Una quarta portaerei britannica, la *Furious*, partecipava al grande movimento navale. Trasportando 39 Spitfire della R.A.F., la *Furious* fu incaricata di navigare di conserva col convoglio diretto a Malta, fino all'altezza di Algeri, per poi invertire la rotta per Gibilterra dopo aver fatto decollare i velivoli da caccia. La foto è del luglio 1942.

Poiché il convoglio sarebbe probabilmente passato attraverso la linea di difesa nella stessa mattinata del 13, ai sommergibili fu ordinato di procedere in superficie per fare da schermo avanzato fino a mezzogiorno, e quindi si sarebbero dovuti immergere. Il loro compito era infatti di attirare l'attenzione delle navi italiane. Avevano però libertà d'azione qualora la squadra italiana si fosse diretta a sud per attaccare il convoglio W.S.21/S: in tal caso i sommergibili dovevano attaccare con determinazione, quale obiettivo primario, le navi più grosse. Il nono sommergibile, l'Una, doveva sbarcare presso la foce del Simeto 4 commandos per sabotare e distruggere, nella fase critica dell'operazione, i bombardieri tedeschi di base a Catania, sede degli Ju 88 del 54° Stormo (KG. 54)⁵.

Con l'operazione Ascendant fu poi programmato di riportare a Gibilterra i piroscafi Orari e Troilus arrivati a Malta a metà giugno – nel corso dell'operazione Harpoon – accompagnati dal CT di squadra Matchless (CC John Mowlam), che fungeva da nave comando del convoglio, e dal CT di scorta Badsworth. Il piroscafo Orari e le due unità di scorta, entrati il 15 giugno in uno sbarramento minato posato all'entrata del Gran Harbour dalle motosiluranti tedesche della 3a Flottiglia, erano stati messi in

⁵ Il sabotaggio contro l'aeroporto di Catania fallì per la forte sorveglianza agli aerei, con luci accese e sentinella vicino ad ogni velivolo. Prima di essere catturati da finanzieri e pescatori, i 4 guastatori si riuscirono solo a far saltare un pilone della luce elettrica, generando allarme.

condizioni di riprendere il mare, dopo che i loro danni erano stati sufficientemente riparati nell'arsenale della Valletta. Le 4 navi della Forza Y, procedendo in un'unica formazione, dovevano salpare da Malta la notte sull'11 agosto, quasi contemporaneamente all'entrata in Mediterraneo della Forza F. La speranza, su cui i britannici contavano, era di farle raggiungere Gibilterra senza danni, approfittando dell'attenzione che le forze dell'Asse avrebbero rivolto all'importante e appetitoso convoglio dell'operazione Pedestal che arrivava da ponente.



Il CT di scorta *Badsworth* a Malta, dopo essere stato danneggiato la notte del 15 giugno 1942 da una mina posata dalle motosiluranti tedesche della 3^a Flottiglia.

Poiché il convoglio sarebbe probabilmente passato attraverso la linea di difesa nella stessa mattinata del 13, ai sommergibili fu ordinato di procedere in superficie per fare da schermo avanzato fino a mezzogiorno, e quindi si sarebbero dovuti immergere. Vi era nei britannici la speranza che le unità subacquee potessero essere individuate dagli aerei dell'Asse in modo da attirare su di loro, anziché sul convoglio, l'attenzione delle navi di superficie nemiche. Se la flotta italiana fosse stata avvistata con rotta sud, per attaccare il convoglio W.S.21/S e colpirlo nel punto più critico della sua navigazione, ai sommergibili era concessa libertà di azione con l'ordine di attaccare con determinazione, quale obiettivo primario, le navi più grosse.

Dobbiamo dire che il loro spostamento si svolse come pianificato. Le quattro navi transitarono nella notte sul 12 agosto per Capo Bon, avvistarono il CT italiano Malocello, che protetto dalla torpediniere Climene e dai Mas 553 e 562 era impegnato in una posa di mine temporanee in acque territoriali francesi, dove gli italiani supponevano sarebbe transitato il convoglio britannico, ma non lo disturbarono avendolo preso per un dragamine francese classe “Elam”. Proseguirono poi verso ponente, sebbene fossero stati avvistati dai ricognitori italiani e tedeschi, poterono tranquillamente raggiungere Gibilterra, anche perché i Comandi dell’Asse, impegnati negli attacchi al convoglio Pedestal, si accorsero trattarsi di navi scariche salpate dalla Valletta.



Il *Matchless*, della classe M, appartenente alla Home Fleet. Le caratteristiche di questo grosso CT di squadra erano simili alle unità della classe “Laforey”.

Infine, per creare una diversione nel Mediterraneo orientale, fu pianificata l’operazione M.G. 3, il cui scopo, come scrisse il Comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Henry Harwood, era quello di impedire “che il nemico potesse impiegare tutto il peso delle sue forze navali ed aeree contro il convoglio proveniente da Gibilterra”⁶. L’operazione, pertanto, consistette nel far partire da Porto Said e Haifa, un convoglio fittizio dei 4 piroscafi *City of Pretoria* (comodoro cap. F. Deighton), *City of Lincoln*, *City of Edimburgh*, *Ajax* scortato dai 4 incrociatori della 15a

⁶ AUSMM), *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, “Operazione Pedestal – Agosto 1942”.

Divisione, comandata dal CM Philip Louis Vian, Dido, Cleopatra, Arethusa, Euryalus, dall'incrociatore contraereo Coventry, dai 15 CT Sikh, Zulu, Javelin, Crome, Tetcott, Aldenham, Pakenham, Paladin, Hurworth, Dulverton, Beaufort, Jervis, Hursley, Kelvin, Eridge, e dalla corvetta Hyacinty e dalla nave salvataggio Antwerp. Una volta avvistato dai ricognitori dell'Asse, il convoglio, denominato M.W.12, doveva disperdersi e rientrare alle basi, dopo aver raggiunto la sera dell'11 agosto, quale zona di spostamento verso ponente, un punto a N di Alessandria.



Il CT *Malocello* nella primavera del 1943 quando aveva ricevuto un radiolocalizzatore tedesco. Notare l'antenna ruotante sopra il ponte di comando.

Mentre questo accadeva, al tramonto del 12 agosto gli incrociatori Cleopatra e Arethusa e i CT Sikh, Zulu, Javelin e Kelvin dovevano dirigere a nord per effettuare nella notte il bombardamento del porto di Rodi e del vicino aeroporto di Maritza, sempre con lo scopo di tenere ancora incerti i comandi italiani e tedeschi sui reali obiettivi dell'operazione "M.G. 3", e farla apparire come facente parte di un duplice movimento navale convergente verso il Mediterraneo centrale⁷.

Prendendo in considerazione l'eventualità che la flotta italiana fosse uscita dalle basi dello Ionio per dirigere verso il convoglio, fu disposto che tre sommergibili della 1a Flottiglia di Alessandria, Turbolent, Thorn

⁷ Alle 18.00 del 12 gli incrociatori *Cleopatra* (CM Arthur S. Power) e *Arethusa* e i CT *Sikh*, *Zulu*, *Javelin* e *Kelvin* si staccarono dalla scorta del finto convoglio M.W.12, per poi effettuare, dalle 23.00 alle 01.45 del 13, il bombardamento di Rodi e del vicino aeroporto di Maritza, senza procurare danni, anche perché l'azione, coordinata con attacchi di bombardieri della R.A.F., fu disturbata da 2 unità sottili italiane, i *Mas 545* e *536*, che si trovavano di vigilanza al largo del porto di Rodi, e dal fuoco del posamine *Legnano* e delle batterie costiere.

e Taku, si portassero, il primo davanti a Navarrino, base della 8a Divisione Navale (3 incrociatori e 4 CT al comando dell'ammiraglio Raffaele de Courten), e gli altri due in zone di agguato a sudovest di Creta. Tuttavia, il Thorn (CC Robert Galliano Norfolk), che era partito da Haifa il 21 luglio per operare inizialmente davanti a Tobruk, spostandosi nel pomeriggio del 7 agosto verso Capo Matapan, fu affondato con le bombe di profondità della torpediniera italiana Pegaso (TV Mario De Petris), di scorta al piroscafo Istria partito da Bengasi e diretto al Pireo. Questa perdita del Thorn con l'intero equipaggio, si era verificata tre giorni prima dall'entrata in Mediterraneo del convoglio della Pedestal, ma è da considerare come conseguenza di quell'operazione.



L'incrociatore Cleopatra nave di bandiera del CM Arthur S. Power.

Occorre subito dire che l'operazione M.W. 3 si svolse come programmato, ma non ebbe alcuna influenza sulle decisioni italiane e tedesche, poiché Supermarina e l'O.B.S (Oberbefehlshaber Süd: Kesselring comandava pure la 2a Luftflotte) non si fecero sviare dall'obiettivo primario della Pedestal, e considerarono il movimento navale nel Mediterraneo orientale una mera diversione, non mancando però di prendere precauzioni di ricognizione e mettere in allarme la 8a Divisione Navale a Navarino, soprattutto dopo che la notte del 13 agosto il porto di Rodi era stato bombardato da 2 incrociatori (Arethusa e Cleopatra) e 4 CT.

Commentando nel suo rapporto lo svolgimento della M.W. 3, l'ammiraglio Harwood scrisse: "Il solo aspetto interessante di questa piccola operazione fu dato dal considerevole dispetto che fu manifestato da-

gli equipaggi delle navi mercantili del finto convoglio quando si accorsero che non stavano dirigendo su Malta”⁸.

Le misure di contrasto alla Forza F discusse a Roma da italiani e tedeschi

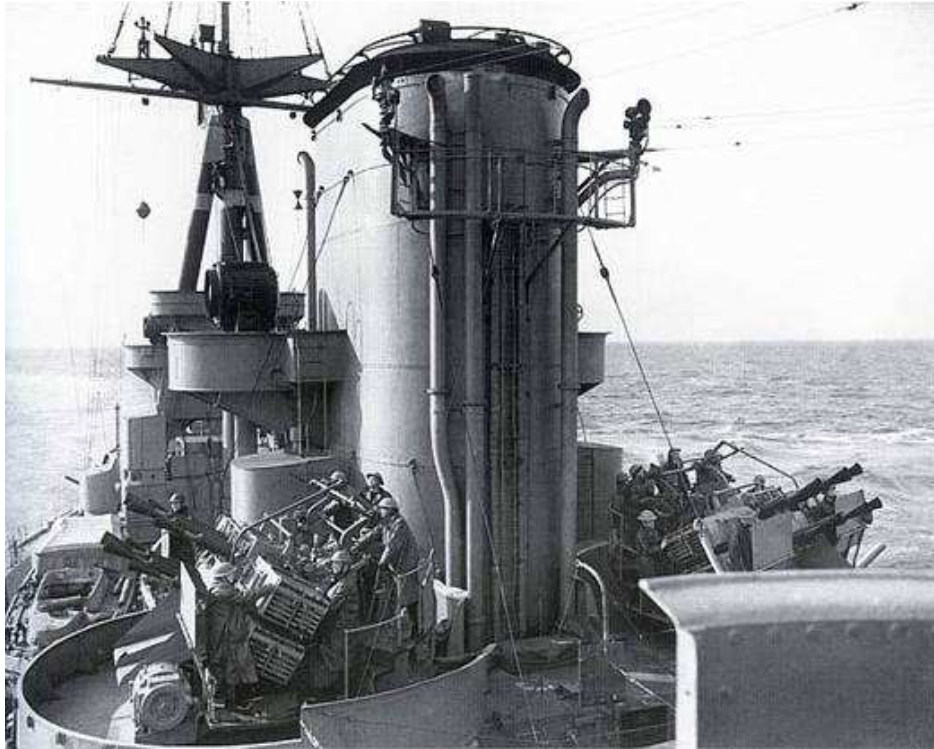
Prima di Gibilterra le tre portaerei della Forza F, cui si aggiunse temporaneamente anche la vecchia Argus, svolsero un ciclo di esercitazioni per permettere agli aerei imbarcati di affinare le tattiche di combattimento (operazione Berserk) e furono riforniti in mare tre degli incrociatori e tutti i 24 CT. Finalmente, nella notte tra il 9 e il 10 agosto, il maggiore complesso navale impiegato nella seconda guerra mondiale per proteggere un solo convoglio di rifornimento superò lo stretto proseguendo la rotta, tranne alcune navi che si rifornirono nella base alle petroliere San Claudio e Brown Ranger). Ovviamente un movimento così imponente non sfuggì alla base informativa italo-tedesca di Algesiras e alle cellule situate in altri punti delle coste spagnola e marocchina⁹.



La corazzata Nelson, la nave di bandiera del vice ammiraglio Syfret, salpata da Scapa Flow e fotografata in Atlantico da un'altra unità navale della Forza F.

⁸ Naval Staff Histories, *The Royal Navy and the Mediterranean Convoy*, prefazione di Malcolm Llewellyn-Jones, Routledge Londra, 2007, p. 83.

⁹ Il rifornimento della Forza F rappresentò un compito particolarmente complesso per il Comandante del Nord Atlantico, VA George Frederick Bassett Edward-Collins, per la difficoltà di dover smistare rapidamente le unità in arrivo ai punti di attracco, oltre a dover mantenere lo stato di sicurezza.



Sui fianchi del grande fumaiolo della corazzata Rodney, gemella della Nelson, due dei suoi quattro complessi contraerei pom-pom a otto canne da 40 mm.



La portaerei Indomitable in Atlantico durante l'operazione Berserk. Sullo sfondo la sagoma piatta, priva dell'isola, della vecchia portaerei Argus, impiegata, nella fase addestrativa per svolgere attacchi aerei simulati contro le unità della Forza F.



La portaerei *Victorious* fiancheggiante il convoglio delle navi mercantili.



Il Laforey, che guidava la 19a Flottiglia CT, ripreso ad alta velocità con i cannoni da 120 mm brandeggiati sul fianco destro.

Ricevute queste informazioni, e riunitosi il 10 agosto a Palazzo Vidoni con rappresentanti dell'OBS, il Comando Supremo italiano pianificò le azioni di contrasto. Tuttavia, senza comprendere che il complesso navale nemico rappresentava esattamente il tipo di obiettivo previsto dalla Direttiva Navale 7 per l' "Azione a massa aeronavale", il CS esclude l'impiego delle 4 corazzate efficienti presenti a Taranto (Vittorio Veneto, Andrea Doria, Duilio e Giulio Cesare), proprio per non intaccare la scorta intangibile di nafta destinata prevista dalla Di.Na.7¹⁰.

¹⁰ 11 Sulla Di.Na.7, ed. gennaio 1942, v. F. Mattesini, *La battaglia Aeronavale di mezzo agosto*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1986; e Id. e Mario Cermelli, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, II., T. I, Gennaio 1942- Settembre 1943, USSMA, Roma 1992, Documento n. 9, p. 31-43.

Sebbene l'ipotesi di un rifornimento di Malta fosse quella più comunemente accettata, tuttavia il grandi schieramenti di forze transitate per lo Stretto di Gibilterra fece pensare a un'operazione più complessa, quale il passaggio di un importante convoglio ad Alessandria, o addirittura uno sbarco in Libia, alle spalle del fronte africano. Quest'ultima minaccia fu considerata la più pericolosa tanti che anche i Comandi in Africa furono messi in allarme e il feldmaresciallo Rommel informò Roma di aver costituito un gruppo corazzato da inviare eventualmente verso occidente.



24 giugno 1942. Mussolini, recatosi a Taranto per essere vicino agli equipaggi della Squadra Navale che avevano respinto il convoglio britannico dell'Operazione Vigorous, esprime il suo elogio dalla poppa della corazzata Littorio. Lo stesso fece l'indomani a Napoli per gli equipaggi della 7a Divisione che avevano combattuto a Pantelleria. Alle spalle del Duce, da sinistra, gli ammiragli Riccardi e Iachino, rispettivamente Sottosegretario di Stato e Capo di SM della Marina, e Comandante della Squadra Navale.

Comunque fosse, Supermarina dispose di attuare un ampio schieramento di ventidue sommergibili (2 tedeschi) tra le Baleari e Malta, l'impiego di dodici motosiluranti (6 tedesche) e di dodici Mas nel Canale di Sicilia, e di realizzare, con il CT Malocello uno sbarramento temporaneo di mine (S. 6) presso Capo Bon, in acque territoriali francesi, da rea-

lizzare la notte precedente a quella dell'arrivo del convoglio in quella zona di mare.



Le tre portaerei della Forza Z fotografate da un aereo britannico in navigazione in Atlantico, prima di superare lo Stretto di Gibilterra nella notte del 10 agosto. Dall'alto a sinistra la *Indomitable*, la *Victorious* e la *Eagle*.



In quest'altra disposizione di navigazione in linea di fila la *Victorious*, che ha sul ponte di volo i suoi caccia Fulmar e Hurricane pronti al decollo, é seguita dalla *Indomitable* e dalla *Eagle*, e dai 3 incrociatori di scorta classe "Dido", *Sirius*, *Phoebe* e *Charybdis*.



Sopra, l'immagine, ripresa dalla *Victorious*, mostra la *Indomitable*, la *Eagle* e un incrociatore classe "Dido" che procedono in linea di fila. Si nota sulla *Indomitable* la barriera che attraversa il ponte di volo e che serviva per frenare l'atterraggio degli aerei in condizioni di emergenza. Sotto, il decollo di un Albacore dalla *Indomitable*, sempre preceduta in formazione dalla *Victorious* e seguita dalla *Eagle*.



L'entrata nel Mediterraneo del convoglio WS. 21/S con la scorta della Forza F. In primo piano *Victorious* e *Indomitable*.

Gran parte delle discussioni, che continuarono anche l'11 agosto, verteva sull'eventuale intervento di due divisioni navali: la 3a [incrociatori pesanti Gorizia (amm. Angelo Parona), Bolzano e Trieste, CT Aviere, Geniere, Camicia Nera, Legionario, Ascari, Corsaro e Grecale] e la 7a [incrociatori leggeri Eugenio di Savoia (amm. Alberto Da Zara), Montecuccoli e Attendolo, CT Gioberti, Maestrone, Oriani e Fuciliere]; in tutto 6 incrociatori e 11 CT, superiori per numero e qualità alla Forza X di Burroughs. Questa doveva essere intercettata a sud di Pantelleria, quando il convoglio britannico sarebbe stato abbandonato dalle corazzate e dalle portaerei della Forza Z, la sua potente scorta di copertura, motivo per il quale a Roma fu scartata l'idea iniziale di un intervento navale a sud della Sardegna.

Tuttavia il Sottosegretario e Capo di SM della Marina mise bene in chiaro: "Naturalmente il movimento degli incrociatori è legato alla disponibilità di aerei da caccia"¹¹. Per non rischiare di ripetere quanto accaduto in giugno, quando i Beaufort di Malta avevano colpito la corazzata Littorio e l'incrociatore Trento (poi affondato dal smg Umbra) l'amm. Riccardi chiedeva una scorta aerea di 8 velivoli¹².

Le aviazioni dell'Asse dovettero prendere una decisione difficile. Avevano solo 5 gruppi da caccia moderni (3 italiani e 2 tedeschi) per scortare i 400 bombardieri e aerosiluranti concentrati in Sicilia e Sardegna per attaccare il convoglio britannico, avendo a disposizione soltanto per scortare una massa di circa 400 velivoli offensivi, i loro responsabili dovettero prendere un'estrema decisione. Il II FK aveva solo 40 caccia e non volendo essere assente sul cielo della battaglia rifiutò di assegnarli di scorta alle navi, e Kesselring, suo diretto superiore, gli dette ragione¹³. Anche

¹¹ AUSMM, cartella delle *Riunioni per i convogli al Comando Supremo*.

¹² Secondo la rel. del C.te RAF di Malta, AVM Keith Park, il 10 agosto si trovavano nei 3 aeroporti dell'isola 211 aere (110 Spitfire, 43 Beaufighter, 35 A/S, 6 bombardieri e 17 ricognitori). La sera dell'11 si aggiunsero 37 Spitfire lanciati dalla *Furious*.

¹³ Dopo le delusioni delle seconda battaglie della Sirte e di Pantelleria, Kesselring non riponeva molta fiducia sulle capacità combattive della flotta italiana, alla quale aveva dato nel passato, in operazioni analoghe, il suo appoggio aereo. Colpa certo della prudenza di Supermarina e non degli ufficiali e degli equipaggi della Squadra Navale che, quando era ordinata un'azione offensiva, non si tiravano indietro e cercavano di fare tutti il loro dovere.

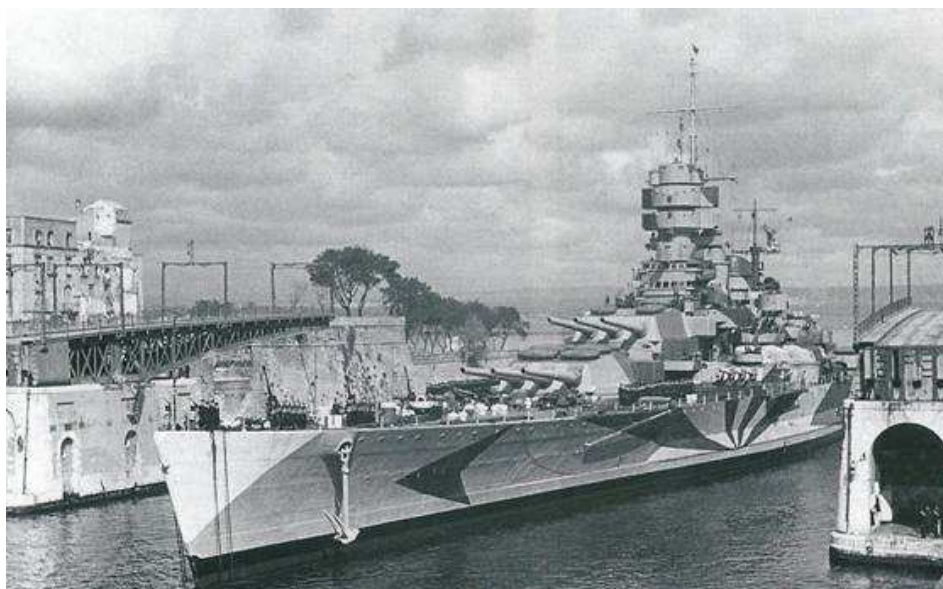
Superaereo, pur riconoscendo le necessità della Marina, si mostrò molto restio e destinò alla scorta delle navi tutti quei velivoli meno competitivi (Cr 42, Mc 200, Re 2000, Cr 25) di cui si poteva fare a meno per scortare bombardieri e aerosiluranti.

Dopo molte discussioni, proseguite l'11 e il 12 agosto al Comando Supremo e a Palazzo Venezia, il maresciallo Cavallero, Capo di SM Generale, riuscì a convincere il generale Rino Corso Fougier, Capo di SM Aeronautica, ad assegnare per il giorno 13, in cui era previsto l'intervento navale, un appoggio aereo sostanzioso con turni di scorta di sei velivoli. Calcolando almeno due missioni ciascuno, si riduceva così da 60 a 45 il numero dei velivoli richiesti dalla Marina per scortare le navi.



In questa immagine del novembre 1941 l'allora generale Ugo Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale delle Forze Armate Italiane, in visita a Napoli alla corazzata Littorio. Alla sua sinistra è l'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, Comandante in Capo della Squadra Navale, di cui la Littorio era la sua nave Comando.

Con l'arrivo dei rinforzi, fatti affluire dalla Grecia, dalla Romania e dalla Libia, il II Fliegerkorps del generale Bruno Loerzer venne a disporre sugli aeroporti di Catania, Gerbini, Comiso, Trapani, Gela, Pantelleria e Elmas, di una massa di 239 aerei, che includevano: 14 ricognitori del 122° Gruppo, di cui 8 Ju 88D e 6 Bf 109; 130 bombardieri Ju 88 A4 degli Stormi KG.54, KG.77 e LG.1; 26 bombardieri a tuffo Ju 87 del Gruppo I./St.G.3; 10 aerosiluranti He 111 della Squadriglia 6./KG.26; 12 caccia notturni Ju 88C del Gruppo I./NJG.2; 8 caccia pesanti Bf 110 della Squadriglia 8/ZG.26; 31 caccia monomotori Bf 109 dello Stormo JG.53; 4 idrosoccorso Do 24 della 6a Squadriglia del 3° Gruppo Soccorso.



Per un eventuale impiego contro la Forza F, la Vittorio Veneto era l'unica moderna corazzata disponibile della flotta italiana, dopo il siluramento della Littorio del 15 giugno 1942 che si trovava in riparazione a Taranto. Con la Veneto erano però disponibili per un possibile impiego le corazzate rimodernate Andrea Doria, Duilio e Giulio Cesare.

Circa il piano d'azione del II Fliegerkorps, portato dall'O.B.S. a conoscenza di Superaereo nel pomeriggio dell'11 agosto, era previsto: di iniziare l'attacco contro il convoglio all'imbrunire dello stesso giorno con 30-40 bombardieri Ju 88 e 10 aerosiluranti He 111, e con obiettivo principale le navi da guerra, in particolare le portaerei; di proseguire gli attacchi l'indomani, dopo l'arrivo a Gerbini del 1° Stormo Sperimentale (LG. 1) in trasferimento da Creta, con altri 50-60 bombardieri Ju 88 e Ju

87, con obiettivo principale i piroscafi; di svolgere un attacco serale con un gruppo da bombardamento e 10 aerosiluranti; e quindi, con il mantenimento del contatto da parte dei ricognitori anche durante le ore notturne, rinnovare gli attacchi il giorno 13 secondo la disponibilità di aerei offensivi e in base allo sviluppo della situazione, e considerando ancora i piroscafi come obiettivo principale.



L'incrociatore pesante Gorizia, nave di bandiera del Comandante la 3a Divisione, ammiraglio Angelo Parona, a Messina nella primavera del 1942. A prora, sulla catapulta, è il velivolo da ricognizione Ro. 43.

In conformità con questa previsione, dieci bombardieri Ju 88 del 606° Gruppo da Combattimento (KGr.606), facente parte del KG.54, e 13 caccia Bf 109 del 1° Gruppo del 77° Stormo (I./JG.77), alle dipendenze del 53° Stormo (JG.53), furono inviati ad Elmas, i primi destinati a svolgere ricognizione armata, i secondi a scortare le formazioni offensive della Sicilia che l'indomani, come pianificato dal Comando operativo del II Fliegerkorps (Apollo 1a), dovevano entrare in azione contro il convoglio britannico a sud-ovest della Sardegna. Per lo stesso motivo, dovendo scortare nei loro attacchi gli Ju 87 ad ovest della Sicilia, diciotto caccia Bf 109 del 2° Gruppo del 53° Stormo (II./JG.53) furono trasferiti a Pantelleria. Fu disposto che i ricognitori, una volta avvistate le forze navali nemiche,

mantenessero il contatto anche durante la notte mediante l'impiego di uno Ju 88D del 122° Gruppo con radiolocalizzatore.

Per proteggere le formazioni più importanti, nel modo più adeguato concesso dalla scarsa disponibilità e autonomia degli aerei da caccia disponibili, appena trentuno Bf 109 dell'JG.53 e otto Bf 110 della 8/ZG.26, avrebbero dovuto realizzare la scorta ai bombardieri con logoranti voli a spola, tra le due grandi isole, forniti di serbatoi supplementari. L'attuazione di questo vasto programma comportava per l'O.B.S. la necessità di coordinare le proprie azioni con quelle dell'Aeronautica italiana, e ciò lo indusse a chiedere a Superaereo di conoscere gli orari dei suoi attacchi e di essere informato sui movimenti delle navi italiane.

La Regia Aeronautica dimostrò anch'essa una valida efficienza nello spostare rapidamente le proprie unità da combattimento nelle sedi d'impiego, raggruppando in Sicilia gli aerei offensivi e di scorta nelle basi occidentali dell'isola, e facendo affluire in Sardegna notevoli rinforzi dagli aeroporti della penisola italiana, e dalla Sicilia. Infatti, fin dalla sera del 10 agosto Superaereo, aveva diramato al generale Silvio Scaroni gli ordini per una più idonea dislocazione delle forze aeree della Sicilia, e al generale Aldo Urbani gli ordini per il potenziamento dell'Aeronautica della Sardegna, sui cui aeroporti furono fatti affluire ben 111 velivoli: 24 bombardieri S 84, 23 aerosiluranti S 79, 2 velivoli speciali, 51 caccia Mc 202 e Re 2001, 7 trasporti S 82 e 4 idrosoccorso Cant Z 506.

La sera dell'11 agosto, Superaereo informò dei preparativi in atto il Comando Supremo e l'O.B.S., precisando che si rendevano disponibili per operare contro le forze navali inglesi provenienti da Gibilterra i seguenti aerei: in Sardegna, 51 aerosiluranti (con una dotazione di 67 siluri), 12 bombardieri, 15 cacciabombardieri e 67 caccia; in Sicilia, 20 aerosiluranti (con una dotazione di 36 siluri), 12 o 14 bombardieri a tuffo, 40 bombardieri in quota e 50 caccia. A quel momento le aviazioni dell'Asse potevano disporre in Sicilia e in Sardegna di 588 aerei, dei quali 353 italiani (189 in Sardegna e 164 in Sicilia) e 235 tedeschi.

Presi direttamente ordini dal Comando Supremo – trasmessi agli Stati Maggiori con messaggio 40588/OP delle ore 13.35 che fissava quale obiettivo principale per l'Aeronautica gli attacchi aerei contro i piroscafi e per la Marina di intensificare l'intervento dei Mas e delle divisioni navali – Superaereo inviò all'Aeronautica della Sardegna le direttive per la

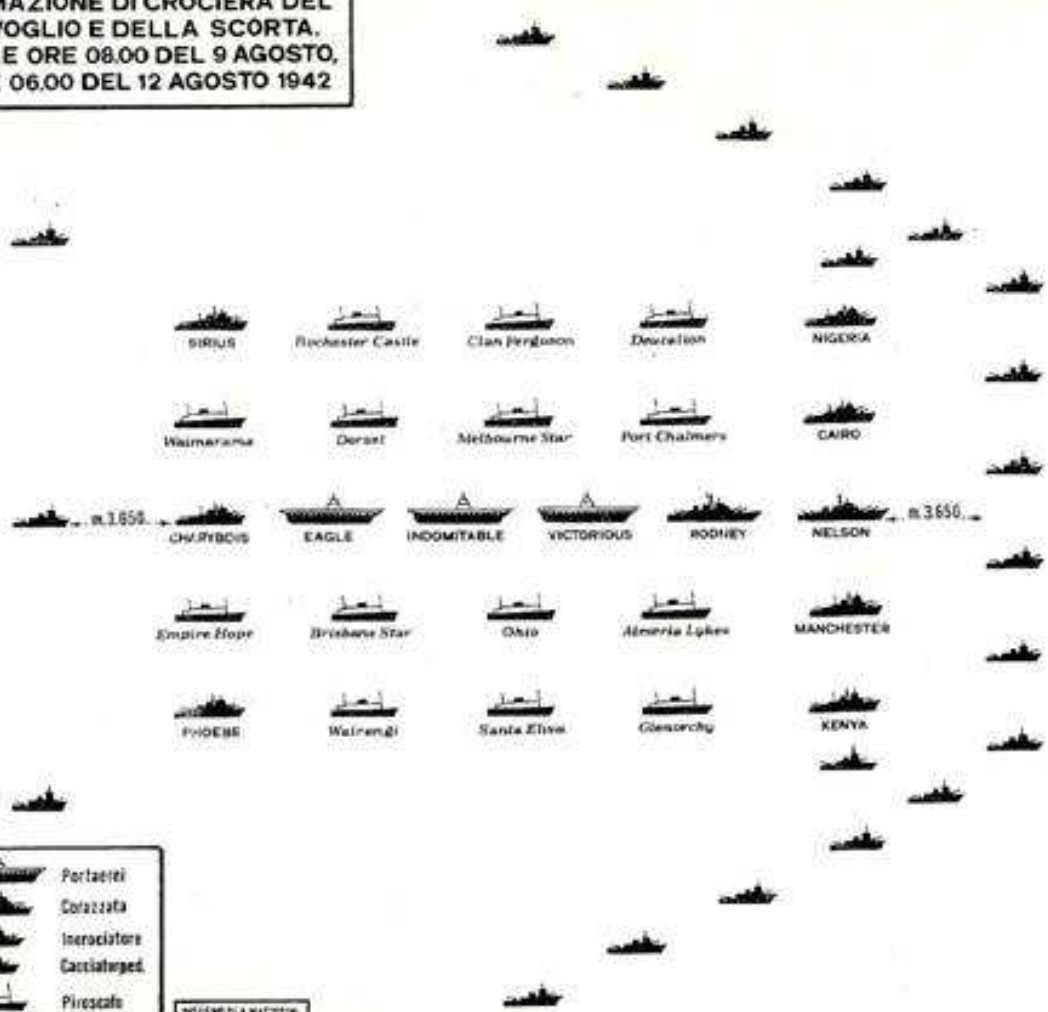
condotta delle azioni contro la formazione navale nemica, prescrivendo di attaccare ad ondate successive con tutti i velivoli da bombardamento, tuffatori, aerosiluranti e velivoli speciali, scortati dal massimo numero di caccia. Fu altresì ordinato di realizzare, nella giornata dell'11 agosto, l'esplorazione dell'intero Mediterraneo.

Ma poi, in seguito ad accordi con l'O.B.S., fu stabilito che l'impiego della ricognizione aerea da svolgere in profondità nel Mediterraneo occidentale, fosse realizzata nella giornata dell'11 agosto soltanto con i velivoli Ju 88 tedeschi della 1a e 2a Squadriglia del 122° Gruppo Ricognizione Strategica (1. e 2.(F)/122) dislocati a Trapani e a Elmas. Avendo una minore autonomia e velocità rispetto agli Ju 88, l'intervento dei Cant Z 1007 bis italiani del 51° Gruppo Ricognizione Strategica da Villacidro fu riservato alla giornata dell'indomani 12 giorno in cui fu programmato il massimo sforzo offensivo della Regia Aeronautica da realizzare entro l'autonomia della caccia di scorta.

Di fronte alla quantità di forze navali ed aeree schierate dalla Marina e dall'Aviazione italiana e germanica per contrastare l'operazione Pedestal, l'accoglienza da riservare al nemico era da considerare alquanto rovente. E in effetti, come vedremo, il convoglio W.S. 21/S e la sua forza di scorta diretta, la Forza X, in quattro giorni di battaglia accanita, corsero il rischio di essere addirittura annientati. Un'eventualità che, se si fosse realizzata, com'era nelle possibilità, avrebbe influito negativamente sui britannici per la sopravvivenza di Malta e, forse, anche nella battaglia che si combatteva sul fronte di El Alamein.

Nell'entrare nel Mediterraneo, proseguendo la navigazione verso levante, La Forza F aveva assunto, con l'arrivo di unità navali salpate da Gibilterra, la sua formazione organica definitiva, coi 14 mercantili del convoglio disposti su quattro colonne, ciascuna guidata da un incrociatore della Forza X, seguite dalle 2 corazzate e dalle 4 portaerei, coi loro tre incrociatori di scorta, mentre la maggior parte dei caccia andarono a costituire lo schermo avanzato, con compito antisom e antiaereo (vedi cartina).

**FORMAZIONE DI CROCIERA DEL
CONVOGLIO E DELLA SCORTA,
DALLE ORE 08.00 DEL 9 AGOSTO,
ALLE 06.00 DEL 12 AGOSTO 1942**



- | | |
|--|---------------|
| | Portaerei |
| | Colonnata |
| | Incrociatore |
| | Cacciatorped. |
| | Pirescote |

DISIGNO DI A. MATTEO



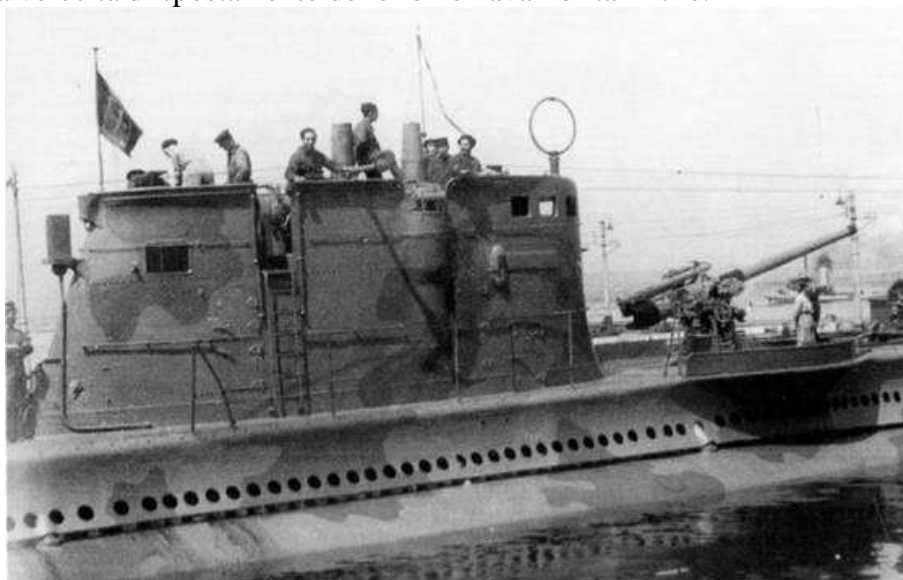
Questa bella immagine mostra una formazione di bombardieri Cant. Z.1007 "Alcione" della 210a Squadriglia del 50° Gruppo B.T. durante una missione bellica. Questo tipo di trimotore, indubbiamente il più elegante e migliore bombardiere italiano, equipaggiava anche il 51° Gruppo Ricognizione Strategica, che partendo dalla Sardegna era impiegato nelle esplorazioni a lungo raggio, senza peraltro avere le caratteristiche di velocità ed autonomia dello Ju 88 D della Luftwaffe. Per questo motivo Superaereo chiese all'O.B.S. che le esplorazioni dell'11 agosto, in cui la Forza F si sarebbe trovata a transitare a sud delle Baleari, venissero effettuate dai ricognitori tedeschi.



Un velivolo tedesco Ju 88 D del 122° Gruppo Ricognizione Strategica, che nella mattinata dell'11 agosto svolse un notevole servizio di esplorazione e di controllo nel cielo della Forza F, proseguì nei giorni seguenti durante tutto il corso della battaglia.

Prime perdite della Forza F a E di Gibilterra

Alle 04.32 dell'11 agosto il sommergibile *Uarsciek* (TV Gaetano Arezzo della Targia) lanciò tre siluri contro una portaerei ritenuta del tipo statunitense "Saratoga" senza riuscire a colpirla¹⁴. Emerso alle 09.36 con mare libero, l'*Uarsciek* lanciò immediatamente il segnale di scoperta. La notizia, pervenuta a Roma alle 10.25, due ore dopo l'arrivo della segnalazione della Forza F da parte di un ricognitore Ju 88 della 1.(F)/122, ebbe particolare importanza, perché contribuì a stabilire l'esatta posizione e la velocità di spostamento delle forze navali britanniche.



La torretta, in parte modificata, del sommergibile *Uarsciek*, a Taranto nel dic. 1941.

¹⁴ I rapporti britannici non accennano all'attacco dell'*Uarsciek* contro una delle portaerei a poppa del convoglio, forse la *Furious*. Solo nel diario della corvetta *Jonquil* (CF R.E.H. Partington), che appartenendo alla scorta del gruppo di rifornimento (Forza R) manovrava indipendentemente, è riportato che verso le 05.00 dell'11 erano state udite le esplosioni di 4 bombe di profondità. Ciononostante non fu dato alcun allarme. Poi, alle 08.00, un'altra delle 4 corvette di scorta alla Forza R, la *Coltsfoot* (TV K.W. Rous), segnalò la presenza di due siluri in superficie nel punto lat. 37°56'N, long. 01°40'E, e ciò fece ritenere che il complesso navale fosse stato segnalato da smg italiani a sud di Formentera, area dell'attacco dell'*Uarsciek*. Le fonti italiane ipotizzano che fossero quelli lanciati dall'*Uarsciek* e rimasti a galla dopo il lancio per l'irregolare funzionamento degli organi di autoaffondamento.

Poco dopo le 08.15, i radar delle grandi navi della Forza F percepirono per la prima volta la presenza di aerei nemici, e da quell'ora in poi le segnalazioni si fecero più frequenti, indice di un continuo pedinamento del convoglio da parte dei ricognitori dell'Asse. Nelle ore successive, con l'ordine di mantenere il silenzio radio, le portaerei tennero in volo due sezioni di 4 caccia (una di Hurricane dell'808th Sq dell'Indomitable e una di Fulmar dell'809th della Victorious) che, a causa del vento mutevole in direzione e intensità, dovettero decollare con le catapulte. Sebbene sostenuti da altri 12 intercettori approntati sui ponti di volo, i caccia non ebbero compito facile per raggiungere velivoli molto elusivi che volavano ad altissima quota, (sui 7000 m), tanto che l'amm. Syfret scrisse: "i nostri caccia si batterono virilmente a grande altezza contro i pedinatori, ma la velocità e l'altezza degli Junker 88 rese il compito dei caccia disperato"¹⁵.

Nel corso di cinque intercettazioni gli Hurricane della Indomitable colpirono 3 Ju 88, abbattendone uno della 2.(F)/122; ma due furono abbattuti (uno dei quali dal mitragliere di uno Ju 88) e gli altri due furono costretti ad ammarare per guasti meccanici. Fu abbattuto pure un Fulmar; l'809th, nuovo all'impiego in mare, ne aveva già persi 4 in Atlantico durante le esercitazioni (Op. Bellows)¹⁶.

Alle 13.00 gli attacchi subacquei contro la formazione britannica furono continuati dall'U 73 (TV Helmut Rosebaum), proprio mentre la Furious, trovandosi a nord di Algeri, dando inizio all'operazione Bellows stava lanciando i suoi 38 Spitfire diretti a Malta, uno dei quali fu costretto a rientrare per guasto meccanico. Approfittando del fatto che 11 dei 24 CT della Forza F avevano abbandonato le assegnate posizioni di scorta del convoglio per rifornirsi alle petroliere, l'U73 superò abilmente il ri-

¹⁵ "Operazione Pedestal" *Supplemente to The London Gazette*, 10 maggio 1948.

¹⁶ Nel pomeriggio, uno degli Ju. 88 da ricognizione a causa di un'avaria ad un motore fu costretto ad atterrare sull'aeroporto di Maison Blanche, ad Algeri. Il pilota, sergente Kurt Schütz, riferì di aver avvistato alle 15.00, a nord di Algeri, un complesso di 30 navi tra mercantili e da guerra (incluse 4 portaerei), suddiviso in tre gruppi distanziati di circa 50 km e con rotta est. Tra le 20.00 e le 21.00, dopo che in serata si era svolto un primo attacco aereo tedesco contro la Forza F, altri due Ju. 88 furono costretti, sempre per avarie ai motori, ad atterrare uno a Maison Blanche, l'altro sull'aeroporto di Algeri.

dotto schermo difensivo ed attaccò, nei quartieri poppieri di sinistra la portaerei Eagle (CV Lachlan Donald MacKintosh), colpendola sul fianco sinistro con 4 siluri lanciati da soli 400 metri. La portaerei, sbandando sul fianco sinistro, affondò in 8 minuti, e la perdita di 16 dei suoi 20 Hurricane dell'801° Sqn (4 si trovavano in volo e atterrarono sulla Victorious e sull'Indomitable) privò la Forza F del 20% della sua protezione. La sera dell'11, prima che iniziassero gli attacchi aerei, rimanevano disponibili sulle portaerei 50 degli originali 72 caccia, e ciò costrinse a ridurre da tre a due pattuglie di 4 aerei il numero dei caccia di vigilanza in volo.



Pomeriggio dell'11 agosto, operazione Bellows a nord di Algeri. Il Decollo, dal ponte di volo della Furious, di uno dei 38 caccia Spitfire della R.A.F. diretti a Malta.

Sulla Eagle si trovava il corrispondente dell'Agenzia Reuter, Norman Thorpe, il quale raccontò gli eventi come segue:

A bordo della EAGLE due forti scosse fecero barcollare gli uomini. Pareva che le paratie crollassero. Tutti si resero conto dell'accaduto e immediatamente cercarono di guadagnare a più presto le porte. Successivamente due nuove esplosioni fecero sussultare la nave. Sul ponte terribilmente sbandato a babordo i cannoni da 152 mm si staccarono dalla rastrelliera lungo il piano inclinato. Un "Hurricane" cadde sul ponte in mezzo a una dozzina di uomini. I marinai si gettarono in acqua. Appena fuori dalla grande massa oleosa il mare era agitato. Numerosi marinai si aggrapparono a quello che capitava. La nave si rovesciò sul fianco mentre, altri marinai si gettavano in mare. Vi fu un forte boato quando l'acqua entrò sulla portaerei espellendo l'aria e una spuma bianca si formò su di essa che scomparve.

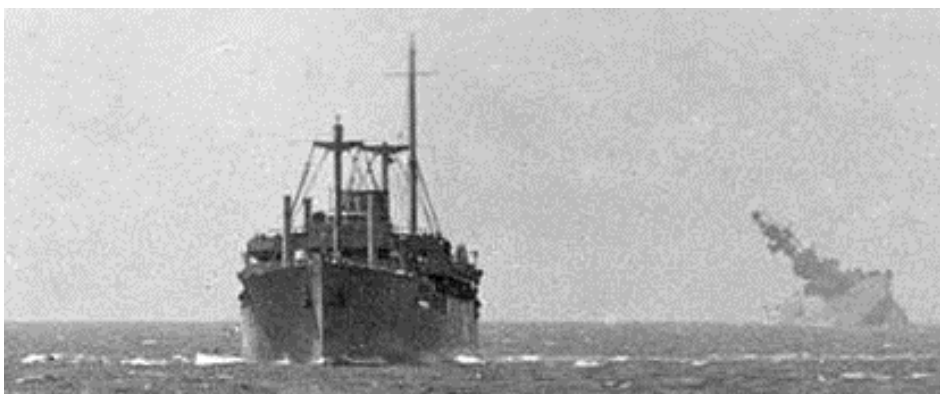
Il STV Hugh Popham, pilota dell'880° Sqn dell'Indomitable che si trovava in volo, commentò a sua volta l'affondamento della Eagle¹⁷:

¹⁷ H. Popham, *Sea Flight*, traduzione USSMA, p. 146

L'accaduto ci aveva colti completamente di sorpresa perché i nostri pensieri erano fissi nella preoccupazione e nell'attesa di un attacco aereo; non avremmo mai immaginato che un sommergibile potesse superare la barriera dei CT, arrivare in mezzo alla formazione e lanciare i suoi siluri con tale micidiale precisione. Pensavo che da un momento all'altro la nostra stessa portaerei potesse essere colpita, inclinarsi sul fianco e lasciare scivolare in mare tutti gli aerei schierati sul ponte. Dall'alto vedemmo l'intera formazione cambiare di direzione, mentre i CT correvano avanti e indietro scaricando bombe di profondità.



Colpita alle 13.15 dell'11 agosto da 4 siluri lanciati da breve distanza dal smg tedesco U 73, che aveva superato lo schermo dei CT del convoglio, la portaerei Eagle in fiamme cominciò ad inclinarsi sul fianco sinistro per poi affondare in otto minuti.



L'affondamento della Eagle ripreso dall'incrociatore Kenya, che è seguito di poppa dal piroscalo Empire Hope, ultima nave mercantile della terza colonna del convoglio.

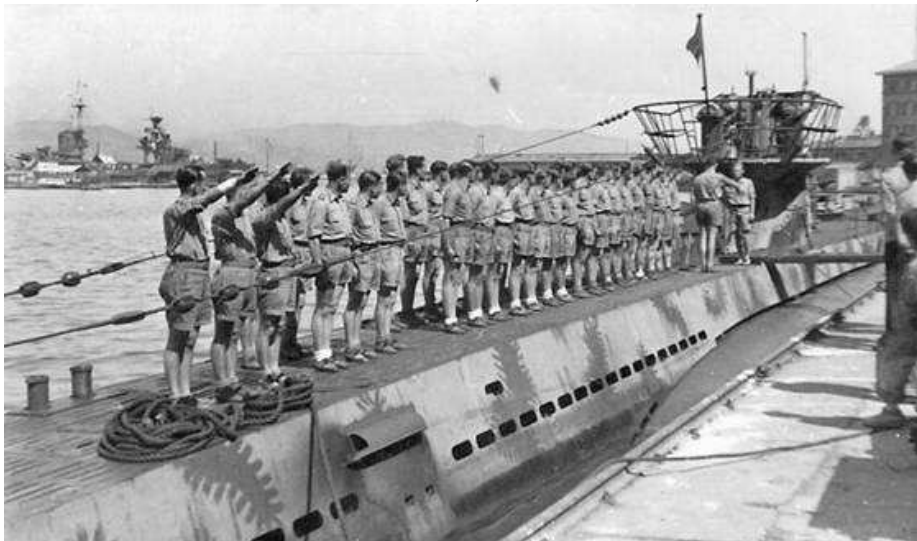




Il rimorchiatore Juanty (sopra) e un caccia (sotto) dirigono in soccorso della Eagle.



Il rientro alla Spezia dell'U 73 dopo l'affondamento della Eagle. Il comandante, TV Helmut Rosenbaum, saluta sorridente.



L'U 73 al rientro alla Spezia da una missione (estate 1943). Sullo sfondo l'incrociatore Bolzano in riparazione dopo il siluramento del 13.8.1942, e una corazzata "Littorio".

Nel frattempo, gli avvistamenti della Forza F da parte dei ricognitori tedeschi, con l'impiego nella mattinata di 12 Ju 88, permettevano al Comando del II. FK di fornire precisi dettagli fotografici panoramici ai reparti offensivi, di conoscere numero e capacità difensiva delle navi nemica, e di programmare un primo attacco serale. Il Comandante del Nord Atlantico ne era però a conoscenza, forse tramite Ultra, e alle 16.34 segnalò a Syfret che velivoli tedeschi del tipo Ju 88 potevano attaccare al crepuscolo¹⁸.

Alle 18.45 la Forza F si trovava al secondo grado di approntamento difensivo e Syfret, per aumentarne ancora l'efficienza difensiva, in assenza del comandante della 19a Flottiglia CT (CV Reginald Hutton), distaccato con il Laforey a rifornirsi più a sud alle petroliere della Forza R, ordinò al comandante della 6a Flottiglia (CV Richard Onslow sull'Aschani), di spiegare i caccia in una formazione circolare attorno al convoglio e alle grandi unità della squadra. I caccia di scorta classe "Hunt" ebbero l'ordine di portarsi per il tramonto vicino ai fianchi del convoglio, secondo il dispositivo di crociera numero 17, mentre ai caccia di squadra dello schermo fu comunicato di aumentare la distanza fino a 6000 metri dal convoglio allorquando si fosse preannunciato l'attacco.

Le informazioni ricevute dai tedeschi sulla formazione nemica continuarono ad essere impreciso e discordanti per tutta la giornata. Prevedendo che la Forza F si sarebbe trovata per le ore 21.00 a nord di Bougie, Apollo Ia, l'ufficio operazioni del II Fliegerkorps, con ordine di impiego Nr. 3224/42 geh, organizzò per il crepuscolo il previsto attacco in massa, assegnando come obiettivo principale le portaerei, per menomare, anche

¹⁸ All'epoca l'organizzazione crittografica Ultra decifrava gran parte del traffico radio trasmesso coi codici Enigma della Luftwaffe e Hagelin C.38 della R. Marina. La conferma, senza far conoscere la fonte delle informazioni, ce la fornisce lo stesso Syfret che nella sua relazione ammise: *"Le informazioni che ho ricevuto mostrano che parte degli aerei nemici che attaccarono la flotta il D 2 e il D 3 operavano da Trapani e recentemente erano stati inviati dalla base di Eraklion. Sembra probabile perciò che il nemico spostò delle Squadriglie dalla Grecia e probabilmente anche da Creta per questa occasione"*. Tuttavia le notizie Ultra ricevute durante l'operazione "Pedestal" dalla Luftwaffe ebbero scarsa importanza per agevolare i britannici, com'è scritto nell'opera ufficiale *"British Intelligence in the second world war"* (vol. II): *"Ci fu un gran volume di traffico Enigma che rese evidente la grande importanza data dall'aviazione tedesca all'intercettazione del convoglio, ma pochissimo di ciò fu utile per l'immediato impiego operativo da parte di coloro che difendevano il convoglio stesso"*.

per i giorni successivi, la difesa aerea del convoglio. Per questo motivo gli Ju. 88 A degli stormi KG.54 e KG.77 furono armati in parte con una grossa bomba perforante da 1400 kg e gli altri con bombe da 500 e 250 chili, mentre gli He. 111 della 6a Squadriglia del 26° Stormo (6/KG. 26), furono armati con 2 siluri F5 con carica esplosiva di 200 kg e velocità di 33 nodi. I decolli, cui parteciparono 28 bombardieri e 3 aerosiluranti, ebbero inizio dagli aeroporti siciliani alle 17.26, e si conclusero alle 17.54.



La cisterna ausiliaria Brown Ranger in una foto del 1941. Assieme alla Dingledale, l'11 agosto 1942 rifornì di nafta 27 unità della Forza F.

L'azione si sviluppò poco dopo il tramonto, quando le navi di scorta si erano già rifornite dalle petroliere, e la Forza F si trovava al completo¹⁹. I radar britannici segnalavano i velivoli tedeschi, ma grazie alla semioscurità la maggior parte elusero l'intervento di 15 caccia decollati dalle portaerei, che abbatterono un solo Ju 88 del KG. 806. Un altro del KG.806

¹⁹ Grazie all'eccellente organizzazione a bordo delle due cisterne, *Brown Ranger* e *Dingledale*, il rifornimento di nafta di 3 incrociatori (*Sirius*, *Phoebe*, *Cairo*) e dei 24 CT della Forza R fu completato alle 20.30 con l'oscurità incombente. Fino alle 19.00 fu diretto dal comandante della 6^a Flottiglia CT (CF. Onslow, sull'*Ashanti*) e poi da quello della 19^a (CV Hutton sul *Laforey*). Un rifornimento tanto complesso, per di più in zona di osservazione nemica e in acque infestate dai sommergibili, fu un rischio calcolato e necessario, perché, a differenza di altre circostanze, a Malta non c'era più nafta.

fu abbattuto dalla contraerea mentre attaccava in picchiata la Victorious. L'oscurità protesse pure le navi, che non riportarono alcun danno, ma 3 caccia inglesi furono distrutti e 4 danneggiati al rientro sulle portaerei, complicato dal fuoco navale e dall'oscurità. Ne restavano così solo 43.



All'attacco serale parteciparono 27 bombardieri e 3 aerosiluranti del II Fliegerkorps. Notare l'intenso sbarramento di fuoco contraerea delle navi del convoglio e della scorta. In primo piano a sinistra la corazzata Rodney a destra l'incrociatore Manchester.



Su un aeroporto della Sicilia uno Ju 88 della 3a Squadriglia del KGr. 806. Questo gruppo da combattimento, aggregato al 54° Stormo Bombardamento (KG.54) nel corso dell'attacco serale dell'11 agosto perse due velivoli.

Quasi contemporaneamente all'attacco contro la Forza F, allo scopo di menomare il potenziale aereo offensivo dell'Asse concentrato sugli aeroporti della Sardegna, al tramonto dell'11 agosto una formazione di nove caccia a lungo raggio Beaufighter del 248° Squadron della R.A.F., al comando del ten. col. T. G. Pike, decollati dall'aeroporto maltese di Luqa, effettuò a volo radente una micidiale azione di mitragliamento contro gli aerei parcheggiati ad Elmas e a Decimomannu. Furono colpiti e incendiati parecchi velivoli arrivati dal continente per partecipare all'attacco del convoglio britannico, e che non erano stati ancora decentrati perché si trovavano in fase di rifornimento. Cinque aerosiluranti S 79 andarono completamente distrutti, ed altri 14 rimasero più o meno danneggiati, e furono colpiti anche 3 caccia Mc 202 e 3 tedeschi Bf 109; e ciò ridusse sensibilmente l'efficienza della massa aerea italiana, che doveva entrare in azione l'indomani, costringendo il personale a lavori di riparazione prolungatasi, tutta la notte, sotto l'azione di disturbo di 2 Liberator del 159° Squadron, che decollati da Malta sganciarono su Elmas e Decimomannu bombe ad esplosione ritardata. Fu una "lunga veglia".



Caccia a lungo raggio Beaufighter del 248° Squadron. Decollati da Malta, nel tardo pomeriggio dell'11 agosto 9 velivoli del reparto effettuarono un micidiale mitragliamento contro gli aerei italiani parcheggiati sui campi di Elmas e Decimomannu.

Nel rientrare alla base i Beaufighter sorvolarono il Golfo di Cagliari, avvistando le unità della 7a Divisione Navale dell'ammiraglio Da Zara, appena salpata dal porto e comprendente gli incrociatori Eugenio di Savoia e Raimondo Montecuccoli e i CT Maestrone, Gioberti e Oriani, che dirigeva a sud-est alla velocità di 20 nodi. Queste cinque unità erano dirette all'appuntamento con la 3a Divisione dell'ammiraglio Parona, e con altre navi sopraggiungenti da La Spezia e Napoli, fissato da Supermarina

per il pomeriggio del 12 agosto a nord dell'Isola Ustica. A tenere d'occhio nella notte la 7a Divisione fu inviato da Malta un velivolo Wellington da ricognizione del 69° Squadron, dotato di radar.

Nel frattempo si realizzava il concentramento dei sommergibili nel Mediterraneo occidentale, completato il mattino del 12 agosto, quando vennero a trovarsi in agguato diciassette unità subacquee italiane e due U-boote germanici distribuite nei seguenti settori: Giada, Uarsciek, Volframio, Brin, Dagabur, U 73, U 205 nel tratto di mare fra le Isole Baleari e la costa dell'Algeria; Ascianghi, Axum, Alagi, Bronzo, Dessié, Avorio, Cobalto, Emo, Dandolo, Otaria a settentrione della congiungente Isola Galite – Banco Skerki, all'entrata occidentale del Canale di Sicilia; Granito a nord di Capo Bon, presso Biserta; Asteria a levante dell'Isola Linosa, nelle vicinanze di Malta.

Gli attacchi aerei del II Fliegerkorps e dell'Aeronautica della Sardegna

Mentre la Forza F proseguiva la sua navigazione notturna alquanto tranquilla, una certa agitazione si ebbe nel gruppo della Furious che stava rientrando a Gibilterra per imbarcare altri Spitfire destinati a Malta. Transitando nelle prime ore di oscurità del 12 a sud delle Baleari, il Wolverine (CC P.W. Gretton), una dei 5 CT di scorta della Furious, localizzò in superficie col radar 271 il sommergibile italiano Dagabur (TV Renato Pecori), e lo speronò affondandolo con l'intero equipaggio. Il mattino un altro sommergibile italiano, il Giada (TV Gaspare Cavallina), trovandosi più a levante, fu attaccato e danneggiato da 2 idrovolanti Sunderland del 202° Squadron decollati da Gibilterra. Le mitragliere ne abbatterono uno (il TK7C), ma, con molti feriti gravi, prima di rientrare alla Maddalena, il Giada dovette sbarcarli a Valencia.



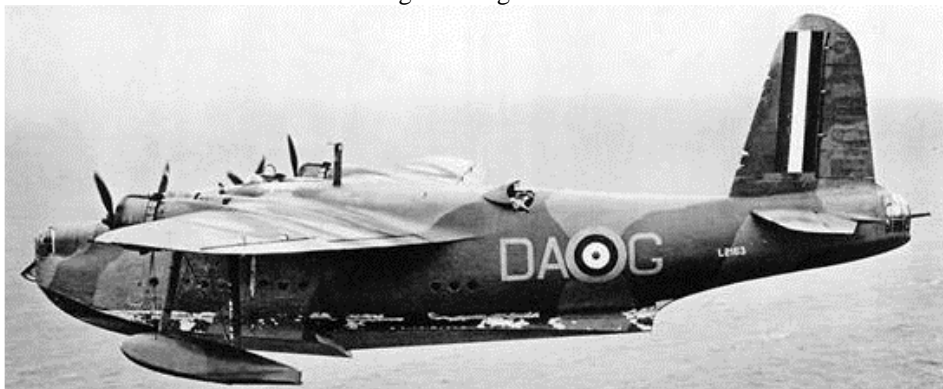
Il CT Wolverine (nel 1942), che nelle prime ore del 12 agosto speronò e affondò a sud delle Baleari il sommergibile italiano Dagabur.



12 agosto 1942. Il Comandante Gatton e l'equipaggio del Wolverine festeggia l'affondamento del sommergibile italiano Dagabur .



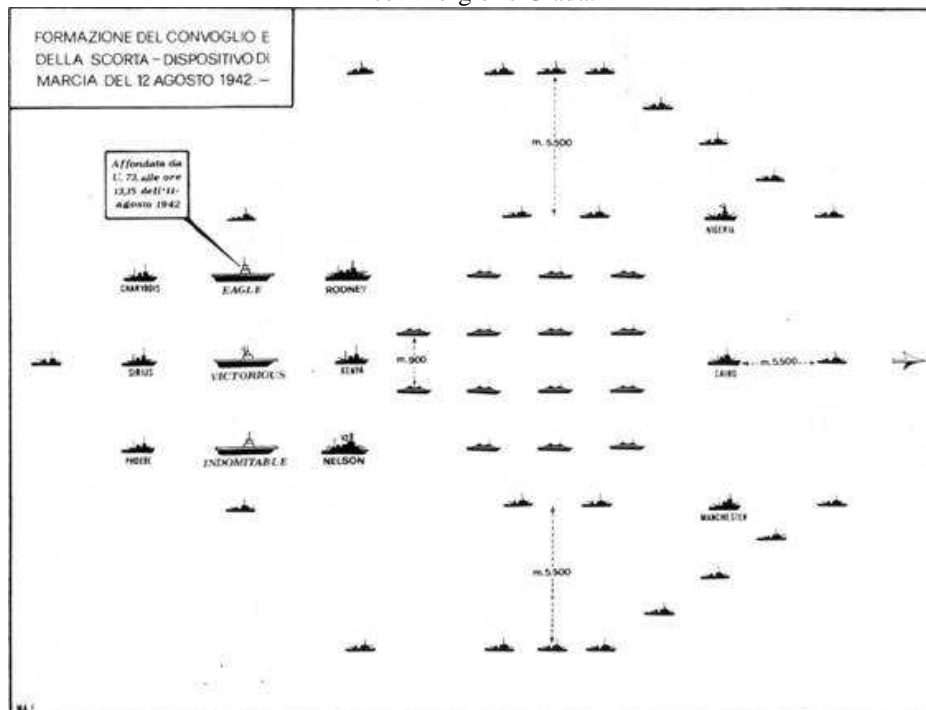
Il sommergibile Dagabur nel 1939.



L'idrovolante Sunderland, detto il "battello volante", particolarmente impiegato dalla R.A.F. nei pattugliamenti antisom a lungo raggio. Due Sunderland del 202° Sqn decollarono da Gibilterra, il 12 agosto danneggiarono gravemente il sommergibile italiano Giada



Il sommergibile Giada.



La Forza F nella disposizione di crociera n. 17.

Sempre al mattino del 12 agosto, dopo le prime segnalazioni giunte dai ricognitori del 122° Gruppo, la Forza F fu attaccata alle 09.15 da una formazione di diciassette bombardieri Ju 88 del I. e II./LG.1 decollati da Gerbini, scortati da alcuni caccia Bf 109 del I./JG.77, partiti da Elmas. Comandavano i due gruppi i capitani Jochim Helbig, e von Karl-Heinz Schomann, quest'ultimo in sostituzione del comandante titolare del II./LG.1, magg. Gerhard Kollwe, che a sua volta era stato destinato a

comandare a Gerbini il 1° Stormo Sperimentale (LG.1) del col. Franz von Benda, rimasto in Grecia.

Percepiti dai radar, gli Ju 88 dell'LG.1 furono intercettati a 16 miglia dal convoglio da 16 dei 25 caccia decollati dalle portaerei Victorious e Indomitable. Grazie ai formidabili Bf 109 G2 del cap. Heinz Bär, che abbatterono 2 Hurricane degli Sqns 801° e 880°, 17 Ju 88 riuscirono a passare e a sganciare le bombe in picchiata sotto un formidabile tiro di sbaramento contraereo delle navi, ma non ottennero alcun risultato e 5 furono abbattuti (tre del I./LG.1 e due del II./LG.1). Altri due Ju 88 del II./LG.1, che erano stati costretti per guasti meccanici a dirigere verso il Golfo di Cagliari, furono scambiato per nemici e abbattuti da due caccia italiani G 50 del 24° Gruppo (sottotenenti Suppo e Rodolfi). Superaereo sostenne che i piloti tedeschi avevano omissi i prescritti segnali di riconoscimento e si limitò ad esprimere rincrescimento all'Ufficio di collegamento tedesco. Agli otto membri degli equipaggi dei due Ju 88 furono tributate a Cagliari solenni onoranze funebri²⁰.

Mentre la Forza F si avvicinava alla Sardegna, i caccia delle portaerei che erano stati particolarmente impegnati contro i veloci ricognitori Ju 88 tedeschi e contro i più facili bersagli costituiti dai Cant Z 1007 bis italiani del 51° Gruppo Ricognizione Strategica della Sardegna, due dei quali furono abbattuti e un altro seriamente danneggiato dai caccia Fulmar e Hurricane degli squadroni 884° e 880° delle portaerei Victorious e Indomitable. Fu in questo contesto che, tra le 12.00 e le 13.30, le forze aeree dell'Asse nel Mediterraneo sferrarono il loro attacco più massiccio di tutta la guerra, a cui parteciparono, con decollo da Elmas, Decimomannu, Villacidro e Monserrato ben 116 velivoli italiani, a cui si aggiunsero provenienti dalla Sicilia 37 bombardieri Ju 88 del KG.54 e del KG.77, scortati, con partenza da Elmas, da 21 caccia Bf 109 del I./JG.77.

²⁰ AUSA, "Relazione sull'abbattimento di due apparecchi Ju. 88 da parte della nostra caccia" e "Relazioni Giornaliere del Comando Aeronautica Sardegna". Il 15 agosto l'OBS informò Superaereo che il 10 agosto altri due Ju. 88 erano stati attaccati nel Mediterraneo Centrale da 2 caccia italiani Mc 200. Uno (capo equipaggio il sottotenente Wittkowsk) fu colpito e danneggiato da 11 proiettili esplosivi (AUSA, DCH 1, b. 9).



Il capitano Joachim Helbig, comandante del I./LG.1, conversa con ufficiali del suo gruppo prima del decollo per svolgere una missione bellica.



Una formazione di velivoli Ju 88 del I./LG.1 in volo verso il nemico.



Gli aerei da caccia delle portaerei si trovavano costantemente in volo per intercettare e scacciare i ricognitori tedeschi e italiani che nel corso della giornata dell'11 agosto continuarono tenacemente a tallonare la Forza F, nonostante fossero stati più volte attaccati, riportando perdite. I velivoli nell'immagine sono Sea Hurricane.



Particolarmente attivi nella scorta alle formazioni offensive germaniche continuavano a mostrarsi, sebbene in numero limitato di efficienza a circa 30 velivoli, i caccia Bf 109 dell'JG. 53. Nell'immagine una pattuglia nella formazione a quattro dita, sta lasciando le coste della Sicilia.

I primi ad arrivare furono i 39 velivoli di una formazione mista che comprendeva 10 bombardieri S 84 del 38° Gruppo del 32° Stormo (magg. Vincenzo Orlando) e 14 caccia di scorta Mc 202 del 153° Gruppo (magg. Andrea Savini), seguiti da 15 caccia Cr 42 del 24° Gruppo (magg. Mario Frulla), 8 dei quali armati con due bombe da 100 chili fissate sotto le ali, e 7 col compito di effettuare mitragliamenti, per stornare l'attenzione delle navi nemiche durante gli attacchi.



La sistemazione delle bombe antinavi da 100 chili sotto le ali di un tuffatore Cr 42 "Falco" del 24° Gruppo Caccia, di base a Monserrato.

Gli S 84, erano armati ognuno con due motobombe FFF (dal nome degli inventori Freri, Fiore, Filpa), un'arma simile a un piccolo siluro munita di paracadute da sganciare di prora alle navi, e in grado, dopo essere scese in acqua, di eseguire un percorso a spirale. L'intendimento era di scompaginare la formazione navale nemica e agevolare il successivo attacco degli aerosiluranti con questa nuova arma, costruita in Italia anche per i tedeschi che l'avevano acquistata, e da essi impiegata in mare per la prima volta dai bombardieri Ju 88 del I./KG.54 a metà giugno nel corso dell'operazione Vigorous. Ma anche quest'attacco con le FFF, realizzato sotto forte reazione contraerea e dei caccia britannici che abbatterono due S 84, non ebbe alcun risultato, per la pronta manovra delle navi della Forza F che, all'ordine della corazzata Nelson, e al suono delle sirene, schivarono le motobombe accostando a un tempo di 90° sulla dritta.

Anche gli Mc 202 della scorta, nonostante le ottimistiche valutazioni dei piloti di quell'aereo dalle caratteristiche di velocità e manovrabilità superiori a quelle dei caccia delle portaerei, non conseguirono alcun successo nei duelli aerei con Hurricane, Fulmar e Martlet. Purtroppo era una lacuna dovuta certamente allo scarso armamento del velivolo (due mitragliere da 12.7), all'insufficiente addestramento e a inadeguate tattiche di combattimento imposte ai piloti, che portava a risultati scadenti come fu dimostrato, a riprova, nel corso dell'intera operazione Pedestal.

Subito dopo l'accostata della Forza F sopraggiunsero i Cr 42 del 24° Gruppo Caccia, ridotti a quattordici, poiché il magg. Frulla era dovuto rientrare per un guasto, lasciando il comando della formazione al ten. Pietro Andreotti. I Cr 42 attaccarono in picchiata le unità di scorta dello schermo del convoglio, prendendo di mira il grosso CT Lightning, che fu mancato di poco da una bomba.



Piloti e velivoli Mc 202 del 153° Gruppo Caccia, che per la prima volta, durante la battaglia di mezzo agosto, operavano sugli aeroporti della Sardegna.



Al centro della foto il capitano Germano La Ferla, comandante la 362a Squadriglia Caccia con velivoli Mc 202. Al suo fianco, coi baffi, è il maggiore Vittorio Manguzzi comandante il 22° Gruppo Caccia di Ciampino, da cui dipendeva la 362a Squadriglia.



Il caccia Reggiane Re. 2001. Pur avendo il motore tedesco Daimler Benz D.B. 601/A-1 da 1.175 cavalli, che equipaggiava pure l'Mc. 202, per la sua insufficiente velocità e lo scarso armamento, rispetto alla Spitfire V con motore Merlin da 1.470 cavalli, costituì una cocente delusione per i piloti italiani, che nei combattimenti sul cielo di Malta del maggio e giugno 1942 riportarono perdite, senza conseguire successi apprezzabili.



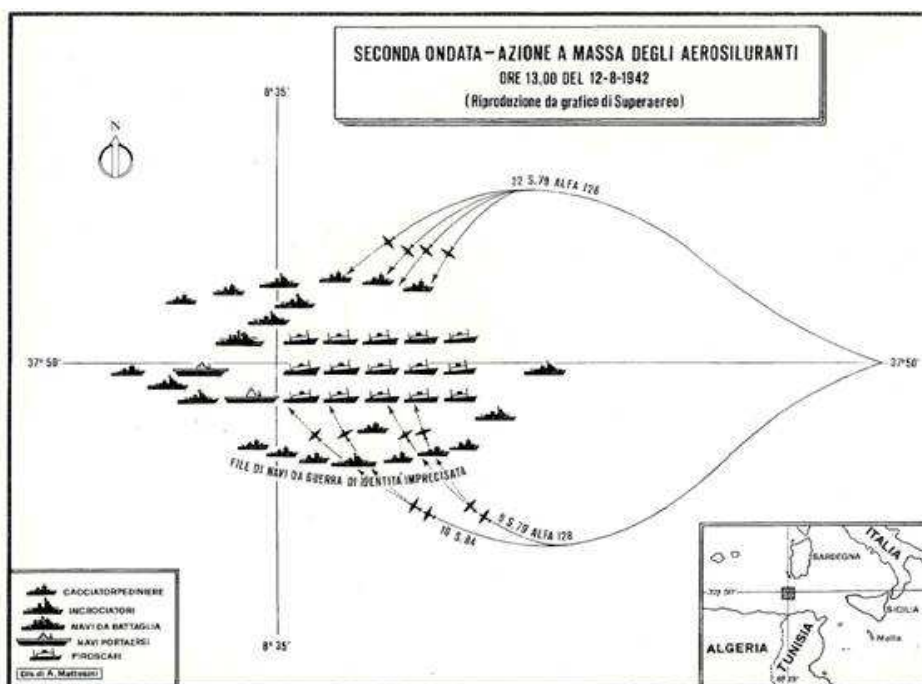
L'immagine mostra quale tiro di sbarramento o puntamento diretto potessero realizzare i "pom-pom" a 8 canne di una portaerei britannica

Purtroppo l'attacco degli aerosiluranti, che avrebbe dovuto seguire a cinque minuti di distanza da quello dei bombardieri, poté realizzarsi con un ritardo di un quarto d'ora, per difficoltà sorte nella messa in moto dei caccia di scorta del 2° Gruppo Re 2001, trasferiti dalla Sicilia e operanti per la prima volta in Sardegna, che vennero a mancare di parte dei loro specialisti. Ciò dette modo alla Forza F, che con altra accostata di 90° sulla sinistra era tornata sulla rotta primitiva, di accogliere gli aerosiluranti nella migliore disposizione difensiva.

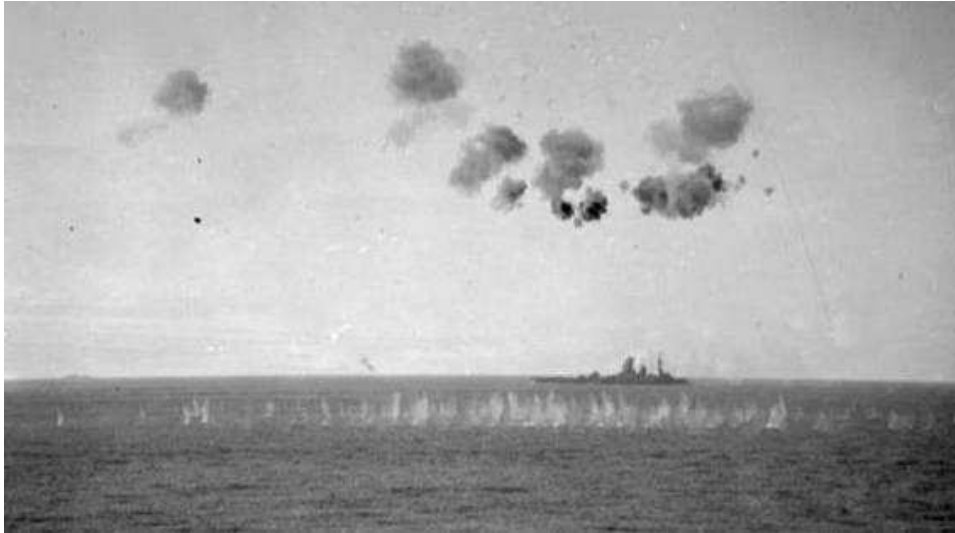
L'ondata d'attacco si componeva alla partenza di 43 velivoli, ma due di essi durante la rotta ebbero dei problemi e dovettero rientrare. I restanti 41 arrivarono sull'obiettivo alle 13.00, a una quota di navigazione di 400 metri, e sopraggiungendo di prora alla Forza F si divisero in due formazioni, per poi dirigere in pattuglie a cuneo contro entrambi i lati della Forza F, facendo in modo di arrivarvi contemporaneamente. La prima formazione comprendeva 19 velivoli (9 S 79 e 10 S 84) dei gruppi 105° e 89° Gruppo del 36° Stormo, scortati da 14 caccia Re 2001 del 2° e 22°

Gruppo. La seconda formazione da 22 velivoli S 79 dei gruppi 109° (del 36° Stormo) e 130°, e del 2° e 3° Nucleo Addestramento Aerosiluranti, affidati a istruttori e migliori allievi pilota, era scortata da altri 12 caccia Re 2001 del 2° Gruppo.

I velivoli della prima formazione, possedendo nell'Alfa 128 motori più potenti, compiendo un'ampia manovra attaccarono le navi della Forza F sul fianco destro, quelli della seconda formazione, con motori Alfa 126 meno veloci, svolsero un percorso più diretto, attaccando il fianco sinistro della formazione britannica, in modo da realizzare la prevista azione contemporanea sui due lati del convoglio.



Accolti da uno spaventoso fuoco di sbarramento, il maggiore che i loro piloti veterani avessero mai dovuto affrontare, gli aerosiluranti lanciarono i siluri da troppo lontano, al di fuori dei CT dello schermo del convoglio, che si trovava a 7000 metri. Non conseguirono alcun risultato, e l'S 79 del magg. Zanardi, comandante del 109° Gruppo, fu costretto ad ammarare da 2 caccia mentre dirigeva all'attacco della Nelson. Putre un caccia Re 2001 del 2° Gruppo fu abbattuto dai caccia britannici.



La reazione contraerea della corazzata Nelson nel corso degli attacchi degli aerosiluranti italiani dell'Aeronautica della Sardegna.



L'incrociatore Phoebe ripreso il 12 agosto mentre manovra per schivare l'attacco degli aerosiluranti italiani.

Altrettanto sfortunato risultò l'attacco di 2 caccia bombardieri Re 2001 della Sezione Speciale di Guidonia, armati con bombe perforanti da 630 chili, da sganciare contro le navi portaerei per menomare il loro ponte di volo. Avvistato l'obiettivo alle 13.25 da una quota di 4000 metri, i ten. Riccardo Vaccari e Guido Robone cominciarono ad abbassarsi compiendo un lungo giro per poi avvicinarsi di poppa alla Victorious (CV H.C. Bovel) come se volessero atterrarvi, e sorvolandola ad una quota di circa 20 m, sganciarono le bombe, per poi allontanarsi quasi indisturbati, essendo stata tardiva la reazione della portaerei e dei loro caccia in volo.



Non potendo scendere nell'hangar della Victorious, perché gli elevatori essendo troppo piccoli non lo permettevano a velivoli con ali non pieghevoli, gli Hurricane dell'885° Squadron erano costretti a rifornirsi e a stazionare sul ponte di volo della portaerei.

L'abile e coraggioso attacco dei piloti dei Re 2001 avrebbe potuto conseguire un grosso successo materiale e di prestigio se fosse stato aiutato dalla fortuna. Infatti, le due grosse bombe colpirono entrambe la Victorious, la nave di bandiera dell'ammiraglio Lyster, ma la quota di sgancio risultò troppo bassa per perforarne il ponte di volo corazzato. Inoltre il congegno di attivazione delle spolette non ebbe il tempo di funzionare completamente. Ne conseguì che una delle bombe, deflorando al centro della nave, si frantumò in pezzi uno dei quali colpì un carrello che trasportava le batterie per avviare i motori dei caccia Hurricane. La seconda bomba ebbe anch'essa scarso effetto, rimbalzò sul ponte di volo, scivolò presso prora, e finì in mare senza esplodere.

La Victorious riportò soltanto lievi danni strutturali e 8 perdite (4 ufficiali e 2 marinai uccisi e 2 feriti), e poté continuare senza intralci la sua attività di volo. Fu veramente fortunata poiché se le due grosse bombe fossero esplose, sfondando il ponte, avrebbero causato danni disastrosi.



I due caccia Re. 2001 della Sezione Speciale, armati ciascuno con la bomba antinave perforante da 630 chili, che il 12 agosto ebbero il compito di attaccare a volo radente le portaerei britanniche per menomarne il ponte di volo.



La grossa bomba perforante mentre viene controllata da uno specialista. Sullo sfondo, mediante appositi carrelli, si sta imbarcando un'altra bomba a bordo di uno dei due Re. 2001. Gli speciali ordigni stavano per essere impiegati per la prima volta.

Per ultimo avrebbe dovuto attaccare un S 79 radiocomandato, che imbarcando una grossa bomba da 1000 chili, era stato progettato per attaccare grosse navi. L'intenzione era di mandarlo a schiantare su una portaerei come un velivolo Kamikaze ma senza pilota, usufruendo della radioguida montata su un Cant. Z. 1007 bis. I due velivoli, scortati da cinque caccia G 50 del 24° Gruppo, decollarono da Villacidro, ma quando già si trovavano in vista della Forza F, l'S 79 deviò dalla sua rotta a causa di un

Il costo dell'intera azione fallimentare dell'Aeronautica della Sardegna fu rappresentato dalla perdita dell'S 79 radiocomandato e di cinque aerei abbattuti dai caccia delle portaerei, compreso un ricognitore Cant. Z. 1007 bis del 51° Gruppo, che durante le azioni aeree era stato inviato a mantenere il contatto con la Forza F. Anche l'azione dei 37 velivoli da bombardamento tedeschi, che attaccarono in picchiata dopo che si era conclusa l'azione degli aerosiluranti italiani, fu nel complesso deludente.

I piloti degli Ju 88, attraversando la cortina di fuoco di sbarramento e di tiro a puntamento diretto delle artiglierie delle navi, riuscirono a colpire, con una delle quattro bombe probabilmente sganciate dal velivolo del comandante del II./KG.77 cap. Heinrich Paepcke, il solo piroscampo Deucalion (capitano Ramsey Brown), che si trovava in testa ai piroscampi della colonna di sinistra²¹. Questa nave, dopo essersi fermato per controllare i danni e bilanciare gli allagamenti nelle stive due stive di prora, poté proseguire la navigazione alla velocità di 10 nodi, seguendo il convoglio, scortato dal piccolo CT di scorta Bramham (TV Edward Francis Baines) che, per ordine del vice ammiraglio Syfret, era rimasto indietro per soccorrerlo e proseguire per Malta con una rotta prossima alla costa africana. Nondimeno passarono circa venti minuti prima che le due navi potessero riprendere la navigazione, anche perché il Deucalion era stato costretto a fermarsi per recuperare parte degli uomini dell'equipaggio che, presi dal panico, si erano frettolosamente allontanati con due imbarcazioni di salvataggio, temendo che il piroscampo potesse affondare.

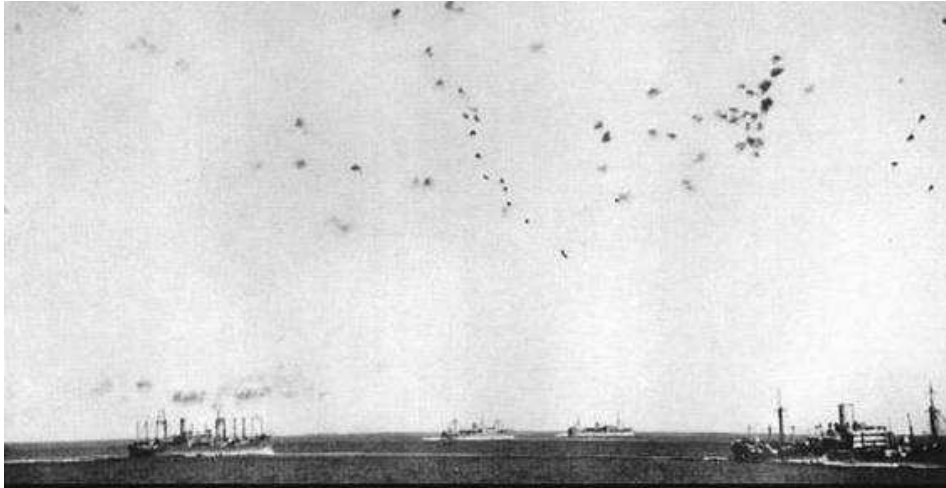
²¹ Heinrich Paepcke, che nell'occasione riferì di aver colpito un piroscampo di 12.000 t, era uno dei più grandi specialisti del bombardamento tedesco, insignito della croce di cavaliere con fronde di quercia. Fu abbattuto su Malta da caccia Spitfire il 17 novembre 1942, e decedette quello stesso giorno, tragico per la Luftwaffe con la perdita di sei Ju 88 su quarantotto impiegati, in cui fu abbattuto, per la stessa causa e sul medesimo obiettivo, anche un altro grande pilota, il maggiore Gerhard Kollwe, comandante del II./LG.1.



Uno Ju 88/A del KG.54 a Catania (nov. 1942). Con i velivoli dello stormo e con quelli del KG 77 partecipò al grande attacco del primo pomeriggio del 12 agosto a sud della Sardegna, arrivando sull'obiettivo con decollo dagli aeroporti della Sicilia.



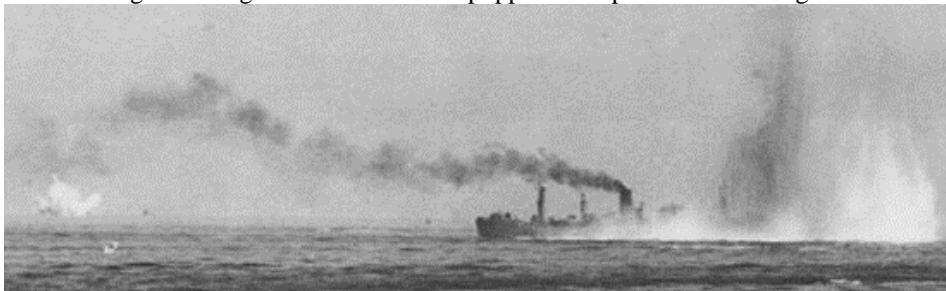
A sinistra, il ten. col. Walter Marienfeld, Cte del KG.54. A destra, il cap. Heinz Bär, Cte del I./JG.77, aggregato in Sicilia allo JG.53. Coi nuovi e formidabili Bf. 109 G2, decollando da Elmas, il I./JG.77 assicurò la protezione ai bombardieri Ju. 88 del II Fliegerkorps, nel loro attacco del 12 agosto alla Forza F.



Lo sbarramento c/a delle navi di scorta e mercantili a protezione del convoglio WS. 21/S. In primo piano i piroscafi Empire Hope e Wairangi.



Il convoglio MW. 21/S sotto l'attacco dei bombardieri tedeschi Ju 88 a sud della Sardegna. Una grossa bomba cade a poppavia del piroscafo Wairangi.



L'istante in cui il piroscafo Deucalion fu colpito a sud della Sardegna dalle bombe di uno Ju 88, probabilmente quello del comandante del II./KG.77, cap. Heinrich Paepcke.



Il Deucalion soccorso dal CT Bramham mentre il convoglio si allontana verso Est.



A sinistra, il cap. Heinrich Paepcke, cte il 2° Gruppo del 77° Stormo Bombardamento (II./KG.77). Probabilmente fu il pilota che danneggiò il piroscafo Deucalion. A destra, il col. Pil. Teo Osterkamp, Cte la caccia del II Fliegerkorps.

Dopo questa serie di attacchi, superati senza troppi danni, la Forza F passò a circa 20 miglia a nord dell'isola Galite e trascorse il resto del pomeriggio a contrastare con successo attacchi di sommergibili italiani, evitando alle 16.30 i siluri dell'Emo (TV Giuseppe Franco), danneggiando con bombe di profondità il Dandolo (TV Giovanni Febbraro) che tentava di raggiungere una posizione di lancio favorevole, e respingendo l'Avorio (TV Mario Priggione), che cercava anch'esso di attaccare una

corazzata, con il CT Lookout²² Poi, verso le 18.00 fu affondato il Cobalto (TV Raffaele Amicarelli), ad opera del CT Ithuriel (CC D.H. Maitland-Makgill-Crichton), che dopo aver avvistato un periscopio lanciando bombe di profondità costrinse il sommergibile a venire in superficie, lo speronato e fermando le macchine ne recuperò i superstiti.

Il sistema usato dal CC Maitland-Makgill-Crichton per dare il colpo di grazia al sommergibile contrariò il vice ammiraglio Syfret, che ritenne lo speronamento “inopportuno” e “dispendioso”. Nell’urto infatti l’Ithuriel riportò subito gravi danni alla prora, con inutilizzazione dell’asdic e vari allagamenti. Prima di proseguire la rotta a levante dovette tagliare la parte prodiera danneggiata e tamponare le falle, e rientrato alla base alla fine dell’operazione dovette effettuare lavori per due mesi.



Pomeriggio del 12 agosto. Il CT Ithuriel subito dopo lo speronamento del Cobalto invia a bordo del sommergibile italiano una squadra di preda nel tentativo di asportare importanti documenti. Notare i naufraghi in mare, poi raccolti dall’unità britannica.

²² Allo scopo di realizzare il maggior apporto offensivo, fin dalle 09.00 del 12 agosto Maricosom, il Comando in Capo della Squadra Sommergibili (ammiraglio Antonio Legnani), aveva inviato alle unità subacquee due messaggi: 1°) “Ricordo per l’ultima volta il mio preciso tassativo inequivocabile ordine lanciare sempre massimo numero siluri contro bersagli tonnellaggio superiore a quello delle torpediniere”; 2°) “Il nemico non ripeto non deve passare alt Est un imperativo che io affido alla vostra perizia al vostro ardimento alla vostra decisiva volontà di vittoria”.



Il Cobalto, con la torretta squarciata dallo speronamento dell'Ithuriel, affondò rapidamente, portando nell'abisso due uomini della squadra di preda britannica.



I superstiti del Cobalto (3 ufficiali e 39 uomini) sul ponte dell'Ithuriel.

Intanto, una seconda azione aerea era stata pianificata per il pomeriggio dal Comando dell'Aeronautica della Sardegna, ma dovette essere "subordinata alle contingenti condizioni di efficienza qualitativa e quantitativa dei reparti", che in quelle ore del pomeriggio del 12 agosto non

esistevano, a causa dei danni riportati dai velivoli dei vari reparti nell'attacco del mattino²³.



Un complesso pom-pom a 4 canne dell'incrociatore Manchester

Essendo stato pianificato l'intervento aereo in forma ridotta, alle 16.30 decollarono due formazioni offensive: la prima con 8 caccia Cr 42 bombe alari del 24° Gruppo, scortata da 9 caccia Re 2001 del 22° Gruppo; la seconda con 8 aerosiluranti S 79 del 36° Stormo e del 130° Gruppo, scortata da 14 caccia Mc 202 del 153° Gruppo. Mentre gli aerosiluranti furono costretti a rientrare senza essere riusciti ad avvistare le navi nemiche, per il sopraggiunto limite di autonomia dei caccia di scorta, gli 8 tuffatori, al comando del ten. Pietro Andreotti, e i 9 Re 2001 guidati dal cap. Germano La Ferla furono segnalati dai radar delle navi britanniche in avvicinamento e alle 17.36, vennero attaccati da 4 caccia Martlet dell'806°Sqn (Indomitable). Arrivando da quota superiore i velivoli britannici colpirono gravemente 2 Re 2001, uno dei quali andò perduto, mentre l'altro riuscì a rientrare alla base. I Cr 42 attaccarono in picchiata il danneggiato CT Ithuriel, che si difese coi cannoni e le mitragliere, riuscendo soltanto a sfiorarlo su entrambe le fiancate dello scafo con diverse bombe da 100 chili,

²³ Archivio Ufficio Storico Aeronautica (d'ora in poi AUSA), Relazione del Comando Aeronautica della Sardegna.

La Forza F, che durante tutta la giornata aveva mantenuto una navigazione lineare verso levante, alle ore 18.00 cambiò rotta per 121° per passare attraverso il Canale di Skerki; e ciò avvenne mentre grosse formazioni di aerei decollati dagli aeroporti della Sicilia erano in arrivo, percepite dai radar. Stava per cominciare una nuova e più movimentata fase della battaglia.



L'Indomitable, con gli aerei antisom Swordfish sul ponte di volo, segue in accostata la gemella Victorious, che tiene in parcheggio, a poppa, i propri Fulmar e Hurricane.

La pianificazione e l'attacco delle forze aeree dell'Asse in Sicilia

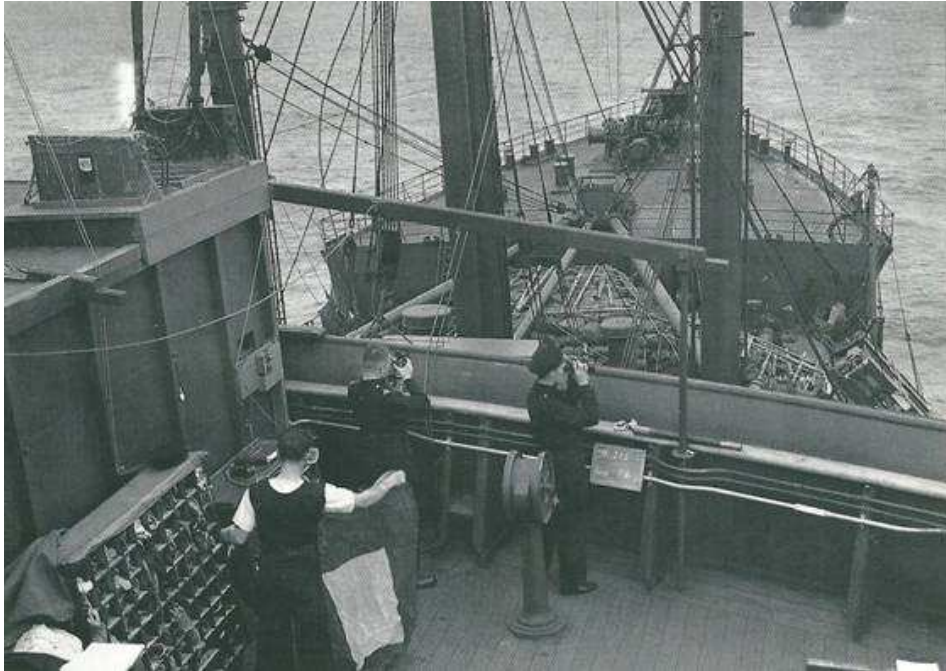
Basandosi sulle disposizioni impartite da Superaereo e tenendo conto della velocità di spostamento del convoglio britannico e della forte protezione a esso assicurata dai caccia delle portaerei, i Comandi Aeronautica della Sicilia (gen. Silvio Scaroni) e del II FK avevano stabilito fin dal mattino del 12 agosto di svolgere le azioni offensive nel tardo pomeriggio, contando sul rientro a Caltagirone dei caccia Re 2001 del 2° Gruppo che nella mattinata avevano operato in Sardegna. Da parte italiana, secondo le istruzioni diramate dal Comando Tattico di Catania, era stato previsto di attaccare la Forza F a nord di Biserta con ben 105 aerei, ripartiti in tre ondate successive, la prima con 30 bombardieri in quota (Cant Z 1007 bis, S 84 e Br 20) scortati da 8 caccia Re 2001, la seconda con 20

aerosiluranti S 79 e S 84 scortati da 22 caccia Mc 202, la terza con 15 bombardieri in picchiata Ju 87, scortati da altri 10 caccia Re 2001. L'attacco doveva essere sincronizzato, con obiettivo principale i piroscafi e secondario le portaerei e le altre navi maggiori.

L'attacco italiano era coordinato con quello degli Ju 87 del I./St.G.1, scortati dai caccia Bf 109 dei gruppi II./JG.53 e I./JG.77, quest'ultimo rientrato in Sicilia da Elmas, ma il piano non poté essere attuato nella forma originale per il mancato rientro a Caltagirone dei Re 2001 del 2° Gruppo Caccia, che essendo stati impegnati a proteggere le formazioni offensive della Sardegna anche nelle azioni del pomeriggio, non avevano il tempo di partecipare all'azione serale, fissata per le ore 18.30. Ipotizzando erroneamente che il convoglio nemico fosse ancora scortato da 3 a 4 portaerei con un numero di CT elevato, Scaroni, autorizzato da Superaereo, ritenne di ridimensionare l'entità dell'attacco, rinunciando al concorso dei 30 bombardieri in quota per dare maggiore protezione agli aerosiluranti e ai tuffatori, che furono riuniti a Pantelleria.

Peraltro questa decisione permise di disporre per quella stessa sera dei velivoli necessari per venire incontro ai desideri di Supermarina di battere nella notte gli aeroporti di Malta con la maggiore forza e intensità possibile, per cercare di tenere a terra gli aerei offensivi dell'isola, nel momento in cui le due divisioni navali sarebbero entrate nel Canale di Sicilia, dirette verso Pantelleria. Gli ordini operativi, diramati dal Comandante del Bombardamento Sicilia, col. Giuseppe Gaeta, prevedevano di attaccare in tre ondate l'aeroporto di Luqa, il principale di Malta, con l'impiego di 17 bombardieri, a iniziare dalle ore 23.00 del 12 agosto, per poi proseguirle, con la massima puntualità, fino alle 02.00 del 13.

Risolto questo problema, ne sorse un altro. Come se tutto volesse congiurare contro, all'ultimo momento a Gerbini sorsero inconvenienti nell'armarsi coi siluri, e gli S 84 del 4° Gruppo non furono perciò in grado di partecipare all'azione. Lo stesso avvenne per 5 tuffatori Ju 87 del 102° Gruppo che, arrivati a Pantelleria, non ebbero il tempo di completare il rifornimento. Con vari incidenti nell'atterraggio, il gruppo d'attacco di Pantelleria fu infine dimezzato a 51 velivoli. Durante la ricognizione, il mitragliere di un S 79 del 32° Gruppo del 10° Stormo Bombardieri abbatté un Fulmar dell'809° Sqn (Indomitable). Ma il velivolo fu a sua volta abbattuto da altri 2 Fulmar dell'884° Sqn (Victorious).



Sulla plancia scoperta del ponte di comando del piroscafo Melbourne Star si susseguono gli ordini di navigazione, mantenendo la posizione propria colonna del convoglio.



Sempre sul Melbourne Star. A sinistra il ponte di comando da cui si eseguono segnali a bandiera; a destra, un cannone singolo da 40 mm. Bofors, temporaneamente sistemato sul fianco sinistro del piroscafo per aumentarne le capacità di difesa contraerea.

I ricognitori segnalavano con sufficiente approssimazione rotta e consistenza della Forza F e la disposizione dei caccia di scorta scaglionati a varie quote. Subito le formazioni italiane presero il volo da Pantelleria, scortate dal 51° Stormo (ten. col. Aldo Remondino). I primi a partire, alle 17.25 del 12 agosto, furono 9 tuffatori Ju 87 del 102° Gruppo (cap. Antonio Cumbat), subito dopo raggiunti dalla loro scorta, costituita da 11 caccia Mc 202 del 20° Gruppo (magg. Gino Callieri). Seguirono 14 aerosiluranti S 79 del 132° Gruppo (cap. Ugo Rivoli), poi raggiunti dalla scorta di 17 caccia Mc 202 del 155° Gruppo (magg. Duilio Fanali).

Nel frattempo si concludevano anche i preparativi del II FK, il cui Comando Tattico, che inizialmente aveva pianificato di realizzare l'attacco dalla Sardegna, trasferendo i velivoli Ju 87 del I./St.G.3 ad Elmas, dopo gli accordi intervenuti tra l'O.B.S. e Superaereo, vi aveva rinunciato, per coordinare le sue azioni, con partenza da Trapani.



Pure le unità da guerra furono dotate di armi c/a di fortuna. Un complesso Bofors da 40 m/m in uso dall'esercito sistemato sulla torre B dell'incrociatore Manchester.



Quando i radar percepivano l'avvicinamento di aerei nemici l'attività sulle portaerei diveniva frenetica, e i caccia venivano fatti decollare con la massima rapidità. Sei Hurricane sul ponte di volo dell'Indomitable e un biplano Albacom a poppa..



Personale del 155° Gruppo del 521° Gruppo Caccia a Pantelleria. L'aereo Mc 202 appartiene al tenente Giovanni Franchini della 351a Squadriglia.

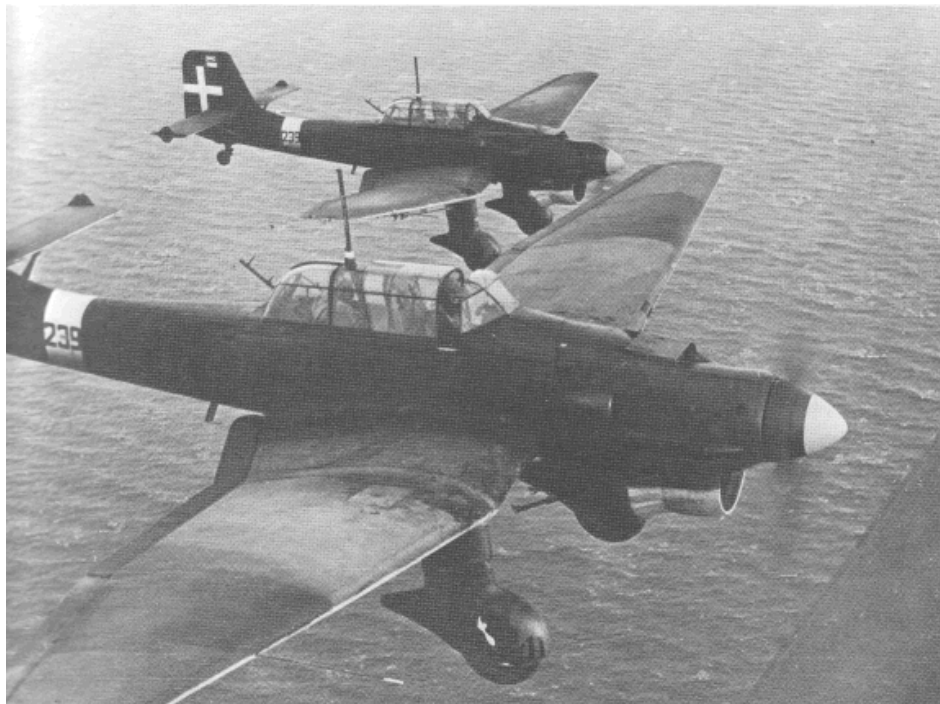


Concentramento sull'aeroporto di Trapani di Ju 87 del 3° Stormo Stuka.

Alle 18.35, con la Forza F che si trovava a passare a 20 miglia a nord dell'Isola dei Cani, i radar delle navi britanniche segnarono una grossa formazione di aerei in avvicinamento ad una distanza di 40 miglia, ed immediatamente, mentre a bordo delle navi scattava nuovamente l'allarme e aumentava lo stato di tensione, le portaerei fecero decollare tutti i loro caccia disponibili, fino a costituire sopra il convoglio un ombrello di venticinque velivoli, che all'apparire degli aerei dell'Asse iniziarono i loro attacchi, impegnandosi a respingere il nemico, senza grande successo poiché i bombardieri e gli aerosiluranti erano protetti da velivoli da caccia di caratteristiche numeriche e belliche più elevate, ciò che permise agli intercettori italiani e tedeschi di mantenere una indubbia supremazia nel cielo della battaglia e consentì agli aerei offensivi da essi scortati di operare con una certa tranquillità.

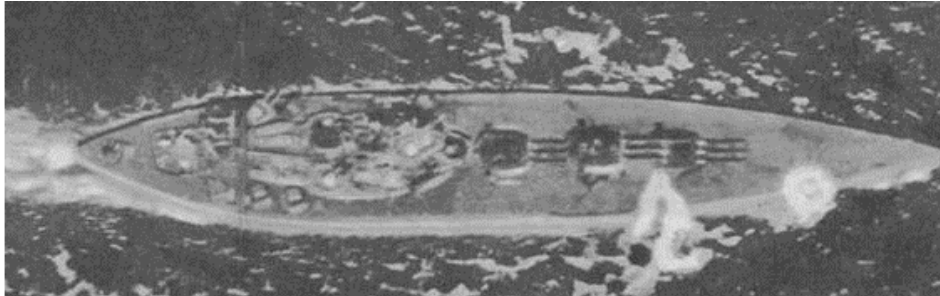
Gli attacchi contro le unità della Forza F furono iniziati dai tuffatori Ju 87 del 102° Gruppo alle 18.40, ora alla quale, con perfetto sincronismo, anche gli aerosiluranti S 79 del 132° Gruppo, che volavano ad una quota di navigazione di 500 metri, cominciarono ad avvicinarsi alla formazione navale britannica, dando inizio ad un attacco che si prolungò per una ventina di minuti, e che fu accolto dal rombo spaventoso di tutte le artiglierie delle navi britanniche, e dal crepitio delle mitragliere di ogni calibro. Gli Ju 87 del 102° Gruppo scesero in picchiata dalla direzione del sole, dirigendo in massima parte contro i piroscafi, senza però conseguire alcun

risultato, dal momento che le loro bombe, tutte meno una, caddero in mare.



L'attacco dei velivoli della Sicilia fu iniziato dagli Ju 87 della 239^a Squadriglia del 102^o Gruppo Bombardamento a Tuffo. Il pilota del primo velivolo è il serg. magg. Walter Tonelli, l'armiere il serg. Bruno Piva. Durante la rotta verso la Forza F, per un guasto meccanico al suo aereo, Tonelli fu costretto ad invertire la rotta e rientrare alla base.

Un grosso successo avrebbe potuto conseguire lo Ju 87 che scelse a bersaglio la corazzata Rodney (CV J.W Rivett-Carnac), ma purtroppo la sua bomba da 500 chili (com'è scritto nel diario della nave) invece di penetrare ed esplodere a prora, sulla torre X di grosso calibro da 406 mm, slittò sulla robustissima corazza per poi finire in mare a una quindicina di metri dallo scafo della Rodney, limitando il danno della proiezione di schegge al ferimento di quattro uomini dell'equipaggio. Il colpo a segno fu chiaramente osservato dai piloti dei Mc 202 del 20^o Gruppo Caccia, ma il coraggioso pilota dello Ju 87 e il suo armiere furono uccisi dalle artiglierie della Rodney, mentre un altro tuffatore fu abbattuto da un caccia Hurricane dell'800^o Sqn dell'Indomitable. Non sopravvissero i piloti dei due Ju 87, sergenti Giulio Cremonesi e Ugo Casavola, e i loro mitraglieri, gli allievi motoristi Giovanni Parietti e Giuseppe Colarena.



Ore 18.41 del 12 agosto. Una bomba degli Ju 87 del 102° Gruppo colpì la prima torre prodiera di grosso calibro della corazzata Rodney, ma, slittando sulla spessa corazza, esplose fuori bordo, causando solo danni minori e il ferimento di 4 uomini.

Mentre l'attacco dei Picchiattelli italiani si stava esaurendo, alle 18.44 sopraggiunse sulla Forza F la formazione di Ju 87 tedeschi del I./St.G.3. Da una quota di 3000 metri i 20 Stuka diressero sulla Indomitable che, trovandosi a poppa della Rodney ed essendo seguita dall'incrociatore Phoebe, aveva appena ultimato il decollo di una pattuglia di quattro Hurricane. Manovrando sotto un uragano di fuoco contraereo, i piloti degli Ju 87 scesero rapidamente in picchiata dalla direzione del sole, "nel famoso cielo azzurro" come si espresse il comandante dell'Indomitable CV Thomas Troubridge, per concentrare la loro azione sulla portaerei, arrivandovi da poppa, per poi sganciare le bombe da una quota di circa 300 – 350 metri²⁴.

L'Indomitable, inquadrata con precisione, fu nascosta per qualche tempo alla vista dagli spruzzi delle bombe da 500 chili cadute in mare e dal fumo delle tre che la colpirono – a prora davanti all'elevatore che si sollevò di 70 cm, a poppa sfondando l'elevatore posteriore, e presso il fianco sinistro – mettendo fuori servizio il ponte di volo e impianti contraerei, e dando agli uomini delle unità vicine l'impressione che la portaerei, preda di forti incendi, sarebbe apparsa come un rottame fumante. Lo sguardo era rivolto al fumo e al vapore che si levavano dietro la cortina d'acqua sollevata dalle esplosioni delle bombe. Poi con sollievo di tutti gli uomini delle navi vicine, da quella cortina in attenuazione la Indomitable apparve avvolta dalle fiamme da prora a poppa, ma ancora a galla. L'equipaggio ebbe 66 morti e 59 feriti.

²⁴ AUSMM, *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, "Operazione Pedestal – Agosto 1942", traduzione dal testo inglese. Riportato anche in *The Royal Navy and the Mediterranean Convoy*, A Naval Staff History, Routledge, Londra, 2007, p. 89.



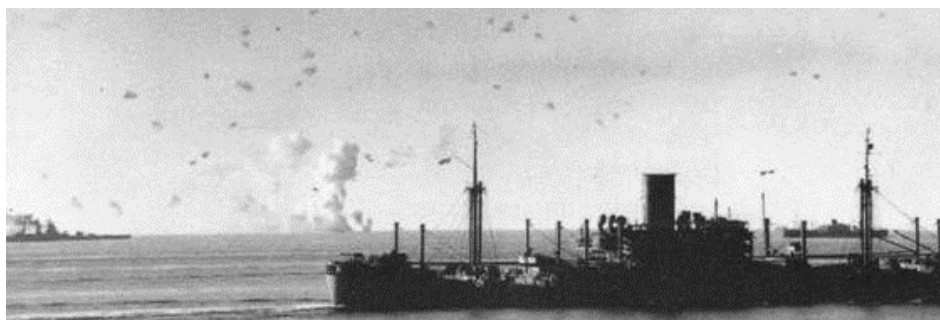
L'Indomitable nell'Oceano Indiano nella primavera del 1942. La foto mostra la mimetizzazione chiara che la fece scambiare agli osservatori dell'Asse per una portaerei americana (la Wasp). Come la gemella Victorious, aveva buona velocità, ma il vantaggio di un hangar corazzato limitava la componente aerea a circa 50 velivoli.



L'Indomitable centrata da tre bombe degli Ju 87 del I./St.G.3, mentre l'incrociatore Charybdis si avvicina per proteggerla con le sue artiglierie.



L'Indomitable in fiamme



La colonna di fumo all'orizzonte è determinata dalle bombe che centrarono e colpirono l'Indomitable. Sulla sinistra è la corazzata Nelson mentre dai piroscafi del convoglio si assiste all'azione degli aerei tedeschi contro la portaerei senza poter far nulla.



Due foto riprese da un ricognitore Ju 88 D della 2.(F)/122, (ten. Heinrich Broschk) Ore 18.42, l'Indomitable manovra sotto l'attacco degli Ju 87 tedeschi del I./StG.3. Al n. 1 una portaerei tipo "Illustrious" con 4 caccia Fulmar sul ponte di volo, al n. 2 un incrociatore tipo "Dido", al n. 3 un incrociatore tipo "Perth" (era anch'esso un "Dido").



La contraerea inglese sbarra il cielo sopra l'Indomitable in fiamme.



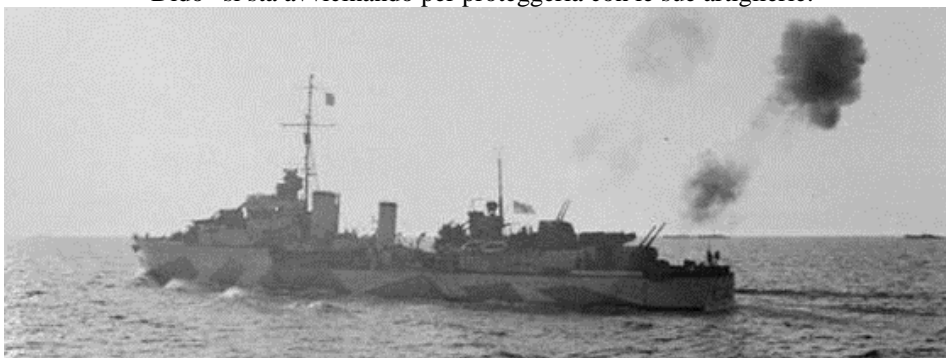
Ore 18.50 del 12 agosto. L'Indomitable in fiamme, con colonna di fumo che si estende da prora a destra coprendo l'isola e parte del ponte di volo. Nella didascalia è scritto, erroneamente, che la nave è stata colpita in pieno da 6 bombe e altre 2 sono cadute vicino allo scafo.



L'Indomitable come appariva al termine dell'attacco aereo, in fiamme e sbandata.



Gli incendi dell'Indomitable a prora e a poppa del ponte di volo. Un incrociatore tipo "Dido" si sta avvicinando per proteggerla con le sue artiglierie.



Il CT Tartar, una delle unità della Forza Z, ripreso da un'unità vicina mentre spara ad alta elevazione con i cannoni di poppa.



I caccia dell'Indomitable in volo atterrarono sulla Victorious. Conseguentemente i velivoli non efficienti furono lanciati in mare, come il Fulmar nell'immagine, dopo avergli tolto le estremità delle ali.



La grande voragine a poppa dell'Indomitable, mentre dirigeva per rientrare a Gibilterra. A destra il cap. Martin Mussdorfer, cte la 3a Sq del 3° Stormo Stuka, e dal giugno 1942 cte interinale del I./St.G.3. Guidò l'attacco degli Ju 87 contro l'Indomitable, e fu insignito della Ritterkreuz il 3 settembre 1942, consegnatagli il 7 dal gen. Hans Seidmann, cte del Fliegerführer Africa. Mussdorfer assunse poi il comando del I./St.G.1.

Arrivarono per ultimi gli aerosiluranti del 132° Gruppo i quali realizzarono il loro attacco dividendosi in tre formazioni, protette dai caccia di scorta del magg. Fanali, che s'impegnarono a contrastare e tenere agevolmente lontani dagli S 79 i caccia britannici. Secondo il rapporto di Syfret, gli equipaggi degli S 79 lanciarono i siluri da una distanza di circa 2700 metri dai CT più avanzati dello schermo. Una distanza eccessiva rispetto ai piroscafi del convoglio, l'obiettivo loro assegnato, che poterono agevolmente evitare la minaccia con una manovra a un tempo prontamente ordinata dalla Nelson colla sirena e con il segnale a bandiera rossa.

Il giudizio di Syfret fu condiviso dal magg. Fanali, il quale sostenne che gli aerosiluranti sganciarono i siluri da troppo lontano e "in fretta" contro le unità di scorta sul fianco destro del convoglio, e nessuno si inoltrò verso i piroscafi al centro della formazione. Un siluro colpì a poppa a sinistra il CT Foresight (CC Robert Fell), che imbarcando acqua, e con la sala macchine inutilizzata, dovette essere abbandonato l'indomani, e finito con un siluro dal CT Tartar (CF St .J. R. J. Tyrwhitt) che lo aveva preso a rimorchio con l'intenzione di portarlo a Gibilterra.



Ore 18.40 del 12 agosto 1942. Gli aerosiluranti S. 79 del 132° Gruppo dirigono all'attacco a nord dell'Isola Galite contro il convoglio WS. 21/S. Nel corso di questa azione fu colpito da un siluro il CT Foresight della Forza X.



La formidabile reazione c/a della Forza F contro gli aerosiluranti S. 79 del 132° Gruppo.



Un S. 79 del 132° Gruppo Aerosiluranti attraversa a bassa quota lo sbarramento c/a delle navi britanniche, che sparano in mare proiettili di grosso calibro.



Foto scattata da un S. 79 del 132° Gruppo che, nell'attacco ai mercantili, stava attraversando le cortine di fumo prodotte dai CT della Forza F.



Il CT Foresight il 2 luglio 1942. La mimetizzazione grigia indicava che si trattava di un'unità operante con la Home Fleet.



Il Foresight, colpito al centro dal siluro del Tartar, che ha quasi completamente asportato la sezione di centro nave, comincia ad affondare.

I successi dei sommergibili italiani e degli aerei tedeschi nella zona del Banco Skerki.

Nell'invertire la rotta, la Forza Z del vice ammiraglio Syfret diresse verso occidente alla velocità di 18 nodi in una formazione comprendente le corazzate Nelson e Rodney, le portaerei Victorious e Indomitable, gli incrociatori Sirius, Phoebe, e Charybdis e undici CT della 19a Flottiglia: Laforey, Lookout, Lightning, Quentin, Eskimo, Somali, Ithuriel, Antelope, Wishart, Vansittart e Zetland. Restavano indietro il danneggiato CT Foresight, della Forza X, con il Tartar.

Proseguirono verso Malta le navi del convoglio e del suo gruppo di scorta, la Forza X dell'ammiraglio Burrough, che poteva disporre di una formazione quasi all'organico completo, con il convoglio W.S. 21/S che ancora comprendeva 14 mercantili, di cui 13 in formazione: i piroscafi Port Chalmers, Empire Hope, Waimarama, Wairangi, Melbourne Star, Dorset, Glenorchy, Rochester Castle, Clan Ferguson, Brisbane Star, Santa Elisa, Almeria Lykes e la petroliera Ohio, seguiti alquanto distante dal danneggiato piroscafo Deucalion, scortato dal CT Bramham. Quanto alla scorta della Forza X, essa comprendeva i tre incrociatori della 10a Divisione Nigeria, Kenya, Manchester, l'incrociatore contraereo Cairo e dieci CT della 6a Flottiglia: Ashanti, Intrepid, Icarus, Fury, Derwent, Bicester, Ledbury, Pathfinder, Penn e Wilton, seguiti dal Bramham.

A quel momento Syfret aveva assolto perfettamente il suo compito e il convoglio, che non aveva subito perdite, stava entrando nelle acque del canale del Banco Skerki, in cui erano concentrati cinque sommergibili italiani: Granito, Bronzo, Axum, Dessié, Alagi. Scrissero i britannici, che gli attacchi portati da quei sommergibili in quella ristretta e sabbiosa area di mare, situata a nord di Biserta e a 250 miglia a ponente di Malta, produssero, improvvisamente, un inaspettato e grave rovescio, "i cui effetti furono superiori ad ogni ragionevole previsione". E con tali conseguenze disastrose la fortuna, che fino a quel momento aveva accompagnato il convoglio W.S. 21/S, venne a cessare di colpo. Ciò avvenne mentre, per ridurre il rischio di imbattersi in campi minati e di manovrare più agevolmente nelle acque ristrette del Canale di Sicilia tra il Banco Skerki e l'Isola di Pantelleria, le navi mercantili e gli incrociatori dirigevano per

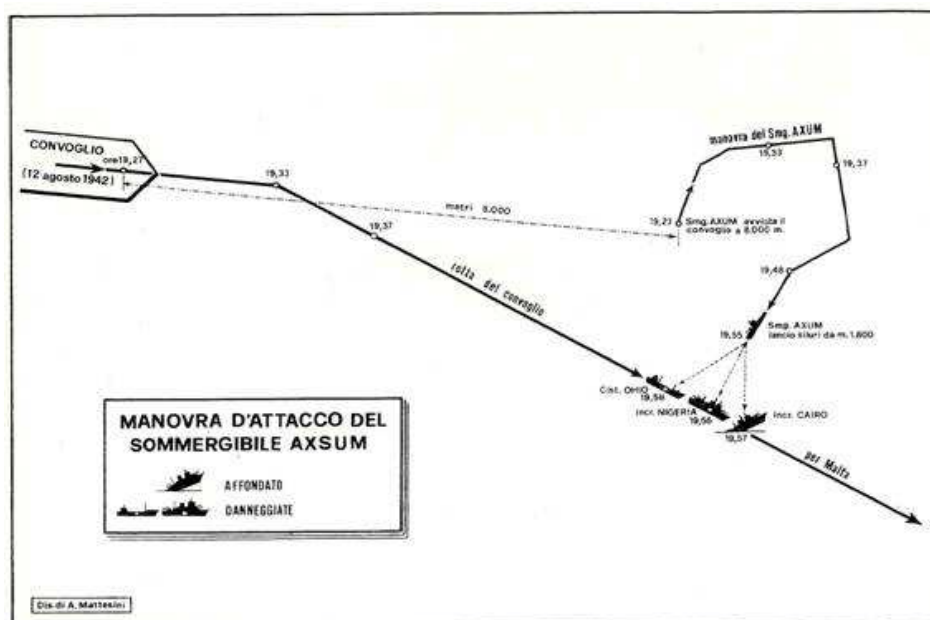
cambiare formazione al convoglio, passando da quattro a due colonne, con i CT sui fianchi.

Questa serie di successi dell'Asse non doveva restare isolata, perché circa un'ora più tardi, quando l'ammiraglio Syfret aveva anticipato di 20 minuti l'inversione di rotta della Forza Z agli approcci occidentali del Canale di Sicilia, per portare al più presto la danneggiata Indomitable lontana dagli aeroporti dell'Asse, accadde un vero disastro.

Il primo sommergibile ad attaccare in immersione, fu il Dessié (TV Renato Scandola), che alle 19.27 lanciò la salva dei quattro siluri di prora contro due piroscafi fallendo il bersaglio. Poi, mentre il convoglio britannico aveva cominciato a manovrare per disporsi sulle due colonne, arrivò al lancio l'Axum (TV Renato Ferrini), che alle 19.55 fece partire angolati i quattro siluri di prora, prendendo di mira le navi di testa della formazione britannica. L'azione ebbe effetti micidiali. Furono colpiti da un siluro ciascuno l'incrociatore Nigeria, la nave ammiraglia di Burrough, che alla velocità di 14 nodi guidava la colonna di sinistra del convoglio, l'incrociatore contraereo Cairo, in testa alla colonna di destra, e la petroliera Ohio.

Sul Nigeria (CV S. H. Paton), colpito dal siluro sul fianco destro sotto il ponte di comando, per le copiose entrate d'acqua attraverso una falla nello scafo larga ben 13 metri, vi fu subito uno sbandamento a sinistra di 13°, per poi raggiungere in tre minuti i 17°. L'incrociatore, che sembrava volesse capovolgersi, rimase privo di controllo e con le pompe che non funzionavano, fece una gran volta tonda per poi continuare lentamente a muoversi fortemente inclinato sul fianco. L'equipaggio, tra il quale vi furono 52 morti, lottò disperatamente per effettuare le riparazioni di emergenza, puntellando le paratie, isolando alcuni compartimenti e allagandone altri dal lato opposto alla falla per ridurre lo sbandamento. Alle 21.10 il Nigeria era già sotto controllo e cinque minuti più tardi si fermò per trasbordare il l'ammiraglio Burrough e il suo stato maggiore sull'Ashanti, per continuare sul CT ad esercitare il comando della formazione. Dopo di che il Nigeria, invertendo la rotta a ponente, diresse lentamente verso Gibilterra, scortato dai CT Bicester; Wilton, Derwent e Malcolm, che per ordine dell'ammiraglio Syfret erano stati lasciati indietro per proteggere l'incrociatore.

L'incrociatore contraereo Cairo (CV C. C. Hardy, raggiunto da un siluro sul fianco sinistro, rimase immobilizzato con la poppa asportata e le macchine fuori servizio a 75 miglia a nord di Capo Bon. La situazione della nave, priva di corrente elettrica, e che aveva riportato 20 morti tra l'equipaggio, apparve disperata per gli allagamenti che si stavano estendendo ai locali prossimi alla sala macchine, e fu ordinata l'evacuazione. I CT Pathfinder e Derwent recuperarono l'equipaggio, e infine ricevettero l'ingrato compito di finire il Cairo, lanciando i siluri e sparando con il cannone.



Sulla petroliera Ohio il siluro dell'Axsum esplose al centro dello scafo e dette origine ad un incendio, in corrispondenza della sala pompe. La nave rimase inizialmente immobilizzata, per le caldaie che si erano spente per danni alle tubature del vapore e il timone in avaria. In queste condizioni il comandante, cap. Dudely Mason, dette ordine di abbandonare temporaneamente la sala macchine. L'incendio fu poi domato dall'equipaggio, che puntellando le paratie e rimettendo in moto le macchine, permise alla Ohio di proseguire la navigazione a buona andatura, tre quarti d'ora che era stata colpita, scortata dal CT Ledbury.

Lo splendido e micidiale attacco dell'Axsum che, con uno dei migliori lanci multipli in assoluto di tutta la guerra, aveva colpito tre fra le più

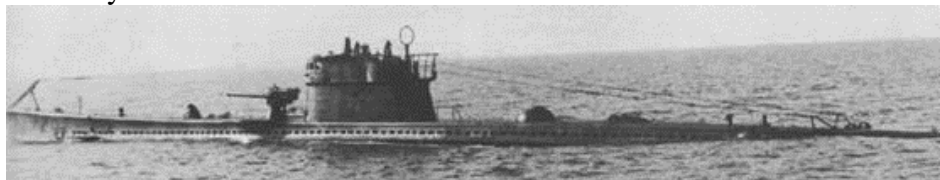
importanti navi del convoglio britannico, e che all'epoca fu sottovalutato anche nei confronti delle decorazioni al comandante e all'equipaggio, ebbe un effetto portata assai vasta. Infatti, si ebbero nell'ambito della Forza X e del convoglio i seguenti inconvenienti:

1°) la temporanea assenza del comandante dell'Ashanti, che guidava la 6a Flottiglia CT, fermatosi per imbarcare l'ammiraglio Burrough, il quale per un certo tempo non fu in grado di esercitare il comando della Forza X, assunto dal comandante dell'incrociatore Kenya, CV A. S. Russell;

2°) la mancanza di un incrociatore a capofila di due delle 4 colonne dei piroscafi, e di quasi metà dei CT della scorta rimasti indietro per aiutare le navi danneggiate;

3°) la messa fuori combattimento di due dei 4 incrociatori della Forza X, che erano anche le unità addette alla direzione della caccia di Malta destinati l'indomani ad assumere la scorta al convoglio, poiché soltanto il Nigeria e il Cairo possedevano adatti apparati radio fonici a bassa frequenza;

4°) l'immediato sparpagliamento dei piroscafi, ognuno dei quali per diverso tempo manovrò indipendentemente, e che rese difficile la loro protezione da parte delle unità di scorta al convoglio divenuto "una massa confusa e eterogenea", addirittura "caotica" come riferì il comandante del Kenya²⁵.



Il sommergibile Axum, che con un meraviglioso lancio di 4 siluri prodieri riuscì a colpire gli incrociatori Nigeria e Cairo e la petroliera Ohio.

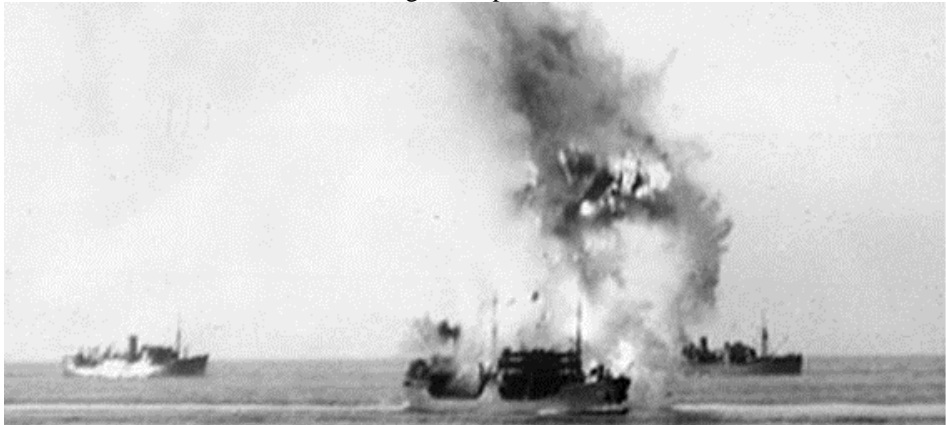


L'incrociatore Nigeria in fiamme.

²⁵ AUSMM, *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, "Operazione Pedestal – Agosto 1942".



Lo sbandamento del Nigeria dopo aver domato un incendio.



L'istante in cui un siluro del sommergibile Axum colpì la petroliera Ohio.



Il vecchio incrociatore Cairo, rimodernato in unità contraerea, con la mimetizzazione del 1942. Silurato dell'Axum e rimasto immobilizzato, dovette essere affondato.

Il vice ammiraglio Syfret, che si trovava molto ad ovest del convoglio, non appena venne a conoscenza di quanto era successo ordinò all'incrociatore Charybdis e ai due grossi CT Eskimo e Somali di staccarsi dalla Forza Z per raggiungere la Forza X, per due motivi: per rafforzare la scorta menomata del convoglio, divenuta ormai insufficiente nel passaggio del Canale di Sicilia; e perché il Charybdis disponeva di un radiotelefono a piccola frequenza, utilissimo per guidare i velivoli da caccia di Malta quando l'indomani avessero assunto la scorta al convoglio.

Fu in questa situazione che in quelle ore crepuscolari si ebbe un fatto inaspettato. Alle 20.35 i radar delle unità britanniche, che si trovavano a 20 miglia dal Canale Skerki, segnarono l'arrivo di grosse formazioni di aerei, e poco dopo, mentre le navi mercantili del convoglio tentavano di costituire nella crescente oscurità la formazione su due colonne, ebbe inizio un micidiale attacco che ebbe termine alle 21.30, con risultati disastrosi. All'attacco, pianificato da Apollo Ia, fissando quale obiettivo principale da attaccare le navi mercantili, partecipavano ripartiti in cinque gruppi 30 bombardieri Ju 88 del KG.54, KG.77 e II./LG.1, e 7 aerosiluranti He 111 della 6./KG.26, scortati da 6 caccia distruttori Bf 110 della squadriglia 8./ZG.26.

Per proteggere il convoglio l'ammiraglio Burrough ordinò all'Ashanti di stendere una cortina di fumo e di nebbia artificiale sul lato della luminosità dell'orizzonte, e al Penn di fare altrettanto. Poco dopo che i due CT avevano cominciato a stendere la cortina, la prima formazione degli aerei tedeschi, provenienti da nord-est, cominciò ad aggredire le navi mercantili, che apparivano in formazione molto allungata, mentre le loro sagome scure si stagliavano verso occidente contro le ultime luci dell'orizzonte. Questa condizione ideale fu sfruttata dai piloti dei bombardieri, e soprattutto degli aerosiluranti che li seguirono sull'obiettivo, nel migliore dei modi. L'attacco aereo fu anche agevolato dal fatto che sei caccia a lungo raggio Beaufighter del 248° Squadron, arrivati da Malta per assumere la scorta del convoglio in sostituzione dei velivoli delle portaerei, stavano rientrando alla base e nell'invertire la rotta non poterono rintracciare al buio i velivoli attaccanti.



I CT Fury e Ashanti stesero colonne di fumo per coprire il convoglio, nell'imminenza dell'ultimo attacco aereo tedesco del 12 agosto. L'immagine, scattata dal CT conduttore di flottiglia Faulkner, si riferisce però ad una esercitazione delle due navi svolta presso Scapa Flow il 25 luglio 1942.

Per circa mezzora gli aerei tedeschi attaccarono, a coppie o isolati, e molti piroscafi riportarono danni per colpi vicini.

Alle 20.35 due grosse bombe caddero presso lo scafo del Rochester Castle (cap. R. Wren) che imbarcò acqua nella sala macchine. Poco dopo l'Empire Hope (cap. G. Williams) fu particolarmente inquadato dagli Ju 88. Una bomba, caduta vicino, aprì un forte squarcio sul fianco del piroscafo, che fu costretto a fermarsi con le macchine fuori uso. Rimasto immobile bersaglio, alle 20.50, il medesimo Empire Hope fu colpito in pieno da due bombe, delle quali una esplose nella stiva 4 dove si trovava un carico di munizioni e benzina avio, generando un forte incendio. Apparendo condannato, il piroscafo dovette essere colpito con il siluro dal CT Penn (CF J.H. Swain, dopo che ne aveva recuperò l'equipaggio. Anche il CT Ashanti fu preso di mira dagli Ju 88, e una bomba cadutagli vicino causò, per un ritorno di fiamma, un incendio nella sala caldaie, che fu rapidamente domato.

Verso le 21.00 i sette aerosiluranti della 6./KG.26 (cap. Karl Barth), che erano armati ciascuno con due siluri F.5b, attaccarono con decisione e colpirono dapprima il piroscafo Brisbane Star, con un siluro esploso all'estremità della prora, e due minuti più tardi il Clan Ferguson, che si

trovava a circa 7 miglia a nord dell'Isola Zembra. Pur con la stiva 1 allagata, dopo essersi arrestato per controllare i danni, il Brisbane Star (cap. F.N. Riley) fu in grado di continuare isolato la navigazione alla velocità di 5 nodi, poi in seguito aumentata a 8 nodi. Il Clan Ferguson fu colpito da un siluro sul fianco destro, e il carico nella stiva 4, costituito da benzina in fusti, prese fuoco. L'incendio raggiunse la stiva 5, ove si trovava un carico di 150 tonnellate di munizioni che esplosero. In preda alle fiamme che si estesero da un capo all'altro, il Clan Ferguson fu abbandonato dall'equipaggio, il quale riuscì ad allontanarsi su imbarcazioni di salvataggio, prontamente calate in mare. Ciononostante, sugli 85 uomini che si trovavano a bordo del piroscafo, vi furono 32 morti. I superstiti furono salvati indomani dai MAS 548 e 560, e da un idrovolante tedesco Do 24.



Un aerosilurante He 111 H-6 del II./KG.26, da cui dipendeva la 6a Squadriglia, che per attaccare il convoglio britannico l'11 agosto fu trasferita urgentemente in Sicilia dalla Romania, dove si trovava dislocata dall'autunno del 1941 per operare contro il traffico sovietico nel Mar Nero. Il velivolo trasportava due siluri 5B.

Alle 21.15 due aerosiluranti della 6./KG.26 rintracciarono, a 6 miglia dall'isola dei Cani, il danneggiato Deucalion (cap. R. Brown), che scortato dal CT Bramham seguiva il convoglio costeggiando la costa della Tunisia. Il piroscafo, colpito da un siluro sul fianco destro, nella stiva 6 in cui si trovava un carico di benzina per aerei, rimase immobilizzato e in

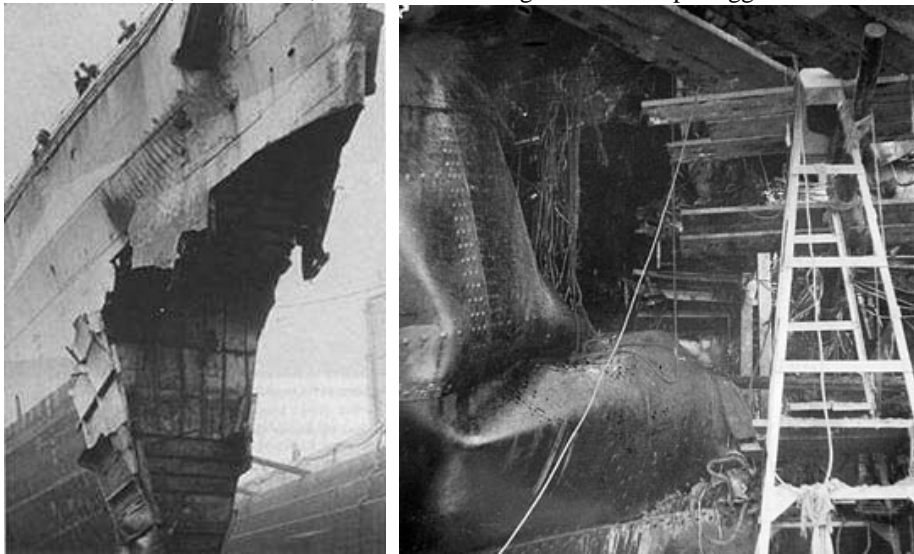
preda ad un fortissimo incendio. Il Bramham recuperò l'equipaggio e dette al Deucalion il colpo di grazia con bombe di profondità fatte esplodere nei pressi dello scafo. Fu abbattuto un solo Ju 88 della 3a Squadriglia del KGr.806.

Con le incursioni aeree non ancora cessate, alle 21.05 entrò nella mischia il sommergibile Alagi, comandato dal TV Sergio Puccini, uno dei sommergibilisti più abili della flotta subacquea italiana. Manovrando a quota periscopica, e sorvegliando le manovre delle navi britanniche sotto l'attacco dei velivoli tedeschi, Puccini si trovò in buona posizione per attaccare un incrociatore ritenuto del tipo "Southampton", che aveva vicino un piroscampo di medio tonnellaggio. Approfittando dell'occasione di un bersaglio multiplo, il comandante dell'Alagi fece partire a ventaglio i quattro siluri di prora. Il piroscampo Port Chalmers e contemporaneamente l'incrociatore Kenya, videro le scie dei siluri avvicinarsi sul fianco destro e immediatamente manovrarono per evitarle. Con l'accostata tempestiva il Kenya schivò tre siluri: uno fu visto passare sotto la poppa; altri due a breve distanza dalla scia della nave; il quarto siluro raggiunse il Kenya all'estrema prora sul fianco destro, costringendo l'incrociatore a diminuire la velocità. Malgrado un grosso squarcio apertosi sotto la chiglia, a cui si aggiunse l'allagamento del locale prodiero colpito dal siluro e la messa fuori uso dello scandaglio asdic, l'ottima compartizione del Kenya resse bene all'esplosione del siluro, e dopo aver diminuito la velocità, controllato le avarie e gli allagamenti e controbilanciato un leggero sbandamento, fu in grado di risalire il convoglio alla buona velocità di 25 nodi, e raggiungeva il Manchester, il solo incrociatore della Forza X ancora indenne.

Dopo questo nuovo infortunio, vedendo il Kenya colpito, a bordo di molte navi mercantili scoppiò il panico. Il Port Chalmer, il piroscampo del commodoro Venables che si trovava a poppa del Kenya, invertì la rotta per Gibilterra, imitato dal Dorset e dal Melbourne Star i cui comandanti ritennero di essere stati abbandonati dalle unità di scorta. Fu necessario inviare i CT a convincerli a invertire la rotta.



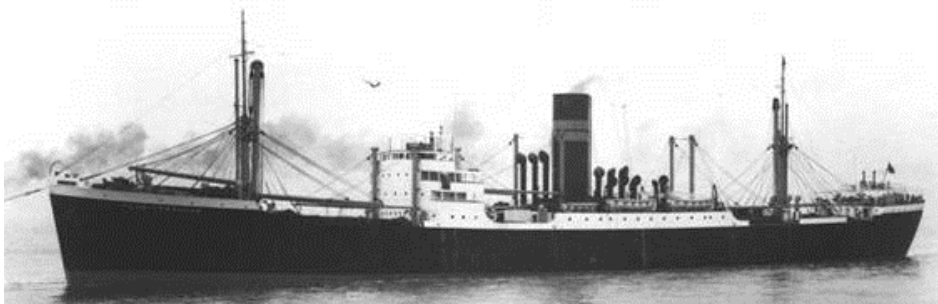
L'incrociatore Kenya che la sera del 12 agosto fu colpito all'estrema prua da un siluro lanciato dal sommergibile italiano Alagi. Tuttavia fu in grado di proseguire la navigazione, verso Malta, scortando il convoglio che stava proteggendo.



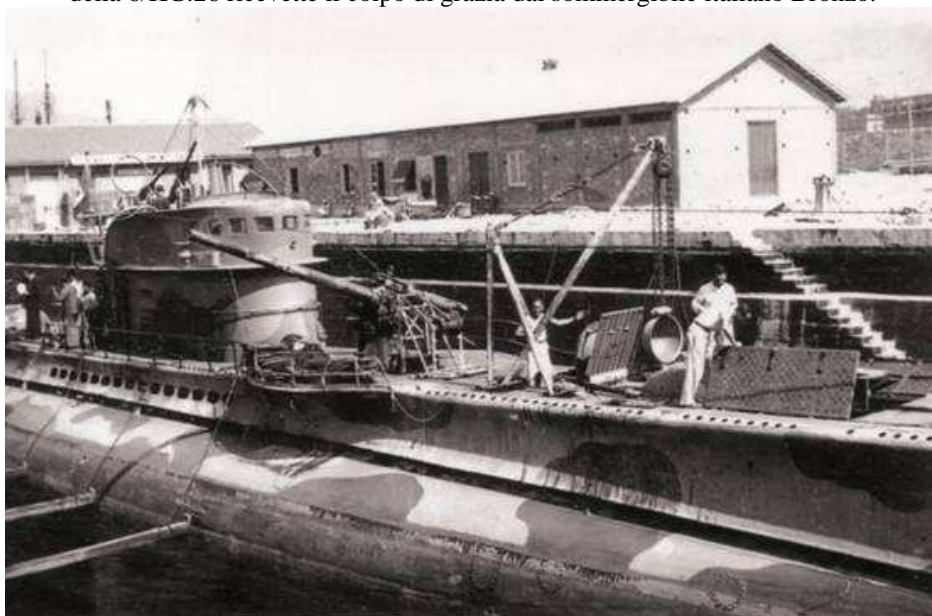
A sinistra il Kenya in bacino, con la grande falla alla prua causata dal siluro lanciato dall'Alagi; a destra la falla a centro scafo del Nigeria, causata dal siluro dell'Axum

Alle 22.05 il sommergibile Bronzo (TV Cesare Buldrini) avvistò l'incrociatore Charybdis e i CT Eskimo e il Somali che a forte velocità dirigevano per raggiungere il convoglio, ma non riuscì a raggiungere una posizione di lancio favorevole per attaccarle. Il Bronzo diresse allora ver-

so gli incendi delle navi che ardevano in lontananza, avvistò il CT Ledbury, che passava nella zona assieme alla petroliera Ohio. Diresse poi verso il relitto del piroscafo Clan Fergusson, che era ancora a galla, e alle 23.46 lo attaccò con lanci successivi di tre siluri, l'ultimo dei quali arrivò a segnò facendo incendiare la nave, che affondò capovolgendosi un'ora dopo, quando si verificò il completo distacco della prora.



Il piroscafo Clan Ferguson, che, danneggiato dal siluro di un velivolo tedesco He 111 della 6/KG.26 ricevette il colpo di grazia dal sommergibile italiano Bronzo.



Il sommergibile Alagi in bacino alla metà del 1942.



A sinistra una bella immagine della torretta del Bronzo. A destra appoggiato alla torretta il comandante del sommergibile, TV Cesare Buldrini.

I successi delle motosiluranti e dei mas italiani nel Canale di Sicilia

Prevedendo che i britannici, doppiato Capo Bon, avrebbero potuto procedere verso Malta seguendo la rotta passante a sud di Pantelleria, oppure quella che da Capo Bon si allungava lungo la costa della Tunisia fino all'altezza di Ras Mahmur, il Comando di Marina Trapani, per ordine di Supermarina, aveva distribuito quattordici unità insidiose dipendenti per una vasta zona di mare del Canale di Sicilia, raccomandando ai comandanti di agire con "il massimo spirito offensivo"²⁶. Si trattava di sei motosiluranti della 2a Squadriglia (Ms 16, 22, 23, 25, 26, 31), salpate da Trapani al comando del CC Giorgio Manuti, e di otto mas delle Squadriglie 18a (556, 560, 562, 557) e 20a (552, 553, 554, 564), rispettivamente usciti da Trapani e Pantelleria al comando dei TV Luigi Sala e Carlo Polizza.

Da parte tedesca, salpando da Porto Empedocle, furono inviate in agguato ai due vertici dello schieramento delle motosiluranti italiane – mandate nella zona di Kelibia – altre 4 (S 58, S 59, S 30, S 36) della 3a Flottiglia (TV Friedrich Kemnade).

²⁶ AUSMM, Marina Trapani, "Azioni di mezzo agosto delle Motosiluranti e dei M.A.S.", foglio n. 292 R.P, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 61.

Dopo gli attacchi dei sommergibili italiani e degli aerei tedeschi nella zona del Banco Skerki, il convoglio W.S. 21/S e la Forza X avevano proseguito nella loro navigazione lasciandosi di poppa, il livido chiarore delle navi in fiamme. Dietro alle unità di testa della formazione, che per evitare la zona a levante di Capo Bon, a più riprese minata dagli italiani, seguivano in acque territoriali francesi una rotta costeggiante la scoscesa e brulla costa della Tunisia, a sud dell'isola Zembra. Quindi la navigazione continuò verso Capo Bon in un'improvvisa e irrealistica quiete, con i CT rimasti arretrati che cercavano di riordinare i mercantili dispersi in una formazione compatta.

In quel momento si aveva la situazione seguente. I CT Intrepid, Icarus e Fury, con i divergenti in mare, dragavano di prora. Seguivano nell'ordine, in unica linea di fila, gli incrociatori Kenya e Manchester che precedevano l'Almeria Likes e il Glenorchy, gli unici piroscafi a essere riusciti a mantenere la testa del convoglio. Degli altri CT l'Ashanti, con l'ammiraglio Burrough, cercava di riordinare celermente il grosso della formazione, mentre il Pathfinder si trovava con i piroscafi che si erano sbandati: Melbourne Star, Santa Elisa, Dorset, Rochester Castle, Waimarama e Wairangi; quest'ultimo alle 22.20 riuscì a raggiungere la testa della formazione e s'inserì fra l'Almeria Lykes e il Glenorchy. Seguivano ancora più indietro il Port Chalmers e la petroliera Ohio, rispettivamente scortate dai CT Penn e Ledbury. Vi era poi il CT Bramham che dopo aver inflitto il colpo di grazia al Deucalion si stava avvicinando velocemente, e infine il piroscafo Brisbane Star, che con falla di siluro e senza nessuna scorta stava seguendo faticosamente una rotta indipendente costeggiante il litorale della Tunisia.

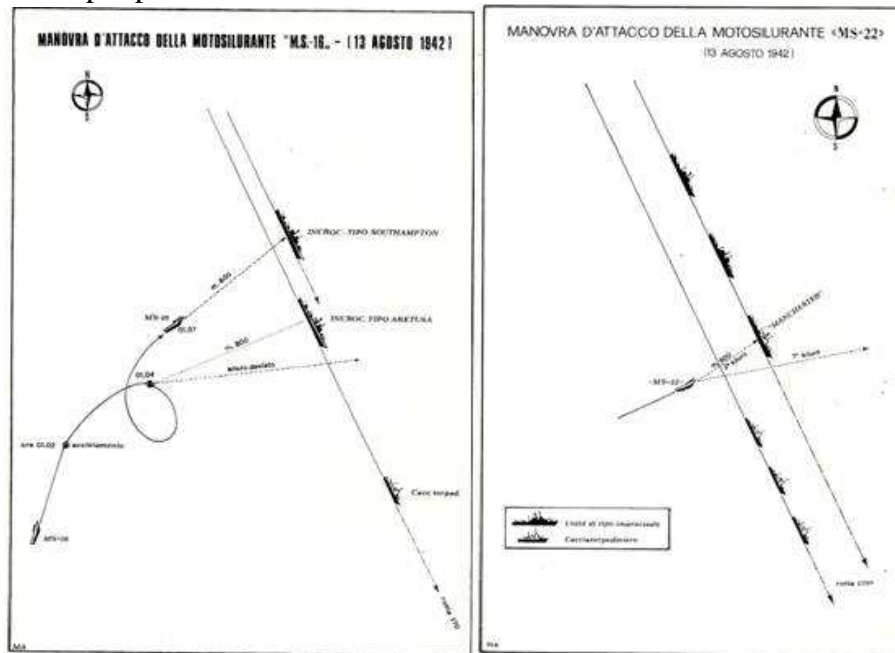
Alle 23.54 del 12 agosto, le prime navi mercantili del convoglio e le loro ridotte unità di scorta raggiunsero Capo Bon. Quindi virando, diressero a sud navigando lungo la costa per passare al largo di Kelibia, chiaramente individuabile per il suo faro che, illuminando il mare, permetteva, come riferì il comandante del piroscafo statunitense Santa Elisa, cap. T. Thompson, di individuare la sagoma di una nave a 10 miglia di distanza. In queste condizioni, poco dopo la mezzanotte, si realizzò il primo attacco delle unità insidiose, portato dalle motosiluranti tedesche della 3a Flottiglia S 58 e S 59.

I due piccoli scafi, inizialmente in agguato a sudovest di Capo Bon, andarono incontro alle navi nemiche che la S 58 (STV Siegfried Wuppermann) individuò avanzare con incrociatori e CT che procedevano a forte velocità, zigzagando. Il comandante Wupperman, che durante l'operazione Vigorous aveva silurato l'incrociatore Newcastle, guidò le due motosiluranti della sua sezione all'attacco, ma furono percepite dal radar di scoperta navale tipo 286 del CT Ashanti, che le impegnò con le artiglierie dopo averle illuminate con il proiettore, costringendole ad invertire la rotta prima di arrivare al lancio siluri. La S 59 (STV Albert Müller), stendendo una cortina di nebbia artificiale, riuscì a occultarsi e si allontanò senza riportare danni; la S 58, fu invece colpita da un proiettile da 120 mm e da uno da 40 e spento un incendio che era propagato a bordo diresse per rientrare a Porto Empedocle. Ricevuto dalla S 58 l'ordine di continuare a seguire il convoglio, la S 59 continuò a tallonare la formazione navale britannica e alle 01.00 lanciò di due siluri contro il piroscafo Dorset (cap. J.C. Tuckett), senza riuscire a colpirlo, per poi sottrarsi al contrattacco di un CT.

Alla stessa ora in cui si verificò l'episodio descritto, transitando presso il faro di Punta Kelibia, nella zona ove la notte del giorno 11- 12 agosto il CT italiano Malocello aveva posato lo sbarramento minato temporaneo S. 6 in acque territoriali francesi, dall'Ashanti furono viste due mine ad antenna scivolare presso il fianco del CT, ad appena 3 metri di distanza. Il comandante Onslow, soddisfatto per lo scampato pericolo, ritenne che i cavi delle mine fossero stati tagliati dai divergenti dei CT, che dragavano in testa al convoglio.

Vi furono pochi minuti di tregua, perché poco dopo, alle 01.07 del 13 agosto, quando le navi britanniche si trovava a passare presso la località di Kelibia, arrivarono al lancio, le motosiluranti italiane MS 16 (CF Giorgio Manuti) e MS 22 (TV Franco Mezzadra), che presero di mira il Manchester, l'unico incrociatore della formazione britannica ancora indenne. Il Manchester (CV H. Drew) si accorse della presenza delle motosiluranti e immediatamente aprì il fuoco con le torri trinate prodiera da 152 mm. e accostò bruscamente per evitare i due siluri avvistati in avvicinamento. Riuscì a schivarne uno, ma il secondo raggiunse l'incrociatore sul fianco destro, facendo esplodere un deposito di proiettili da 102 millimetri, e determinando un allagamento nella sala macchina e negli adiacenti compartimenti dell'estrema poppa, ove rimasero uccisi

13 uomini. Il timone si arrestò e tre dei quattro assi porta-eliche rimasero immobilizzati. Privo di governo e di energia elettrica, a causa di due dinamo entrate in avaria, il Manchester descrisse lentamente un arco di cerchio per poi fermarsi sbandato sul fianco di 12°.



Alle 01.40 il CT Pathfinder (cap. fregata E.A. Gibbs) si avvicinò alla nave danneggiata imbarcando 150 uomini; ma poi dovette allontanarsi, per raggiungere il convoglio che era al momento fortemente minacciato da altre unità insidiose in agguato nella zona. In tal modo, il Manchester rimase del tutto isolato e privo di qualsiasi protezione proprio quando avrebbe avuto bisogno di assistenza. Non appena entrarono in azione i gruppi elettrogeni d'emergenza lo sbandamento del Manchester fu ridotto a 5° mediante il contro-allagamento di alcuni compartimenti; ma le macchine non erano in grado di funzionare e l'incrociatore non riuscì a muoversi. Alle ore 02.00 fu ordinata l'evacuazione e poco dopo furono fatte esplodere cariche di autodistruzione. Alle 05.50 il Manchester si inabissò a 6 miglia dalla costa della Tunisia. Parte dell'equipaggio, non raccolto dalle unità della scorta, raggiungeva a nuoto la spiaggia di Kelibia, e venne internato dalle autorità francesi.

Cerchiamo di capire, secondo la nostra ricostruzione, a quale delle due motosiluranti potrebbe essere assegnato il colpo a segno.

Secondo la relazione di Supermarina, la Ms 16 lanciò un primo siluro da 800 m contro un incrociatore ritenuto della classe "Arethusa", ma che in realtà, per la forma dei fumaioli, doveva essere il Kenya, che precedeva il Manchester. Quindi cambiando bersaglio, la MS 16 lanciò il secondo siluro, da distanza apprezzata di 600 m, contro l'incrociatore tipo "Southampton" che seguiva il primo e che era certamente il Manchester, la cui parte posteriore, dopo 27 secondi dal lancio del siluro, fu vista sollevarsi e illuminarsi di un colore arancione, poi seguito da bagliore rosso.

Nel frattempo la Ms 22, visto il proiettore che aveva illuminato un incrociatore, aveva rinunciato ad attaccare, al centro della linea delle navi nemiche, un CT classe "Tribal", certamente l'Ashanti che precedeva il Kenya. Quindi, il comandante Mezzadra manovrò per attaccare la stessa grossa nave su cui dirigeva anche la MS 16 del CF Manuti, che si trovava a circa 200 m di poppa alla MS 22. Durante la manovra tutti gli uomini della MS 22 che si trovavano in coperta, affermarono concordemente di aver visto un siluro proveniente da poppa passare sul fianco sinistro davanti alla prora della motosilurante e perdersi sulla scia dell'incrociatore. Subito dopo Mezzadra lanciò dalla distanza di 600 metri i suoi due siluri, entrambi contro il Manchester, ma di essi il primo, per errore di angolazione, passò a prora del bersaglio, mentre il secondo fu visto scoppiare dopo trenta secondi dal "fuori" all'altezza del fumaiolo di poppa.



Il Manchester era l'incrociatore più potente della Forza F (9.300 t). Il cte, CV Harold Drew, che il 13 agosto aveva ordinato l'autoaffondamento, al ritorno dall'internamento in Tunisia fu inquisito e sottoposto a corte marziale.



La MS 22 (STV Franco Mezzadra), che alle 01.00 del 13 agosto attaccò l'incrociatore Manchester assieme alla MS 16 (CC Giorgio Manuti, cte la 2^a Squadriglia MS



L'equipaggio della MS 22, con al centro il cte TV Franco Mezzadra, esulta per l'affondamento del Manchester, mostrando il gagliardetto con la testa da morto.

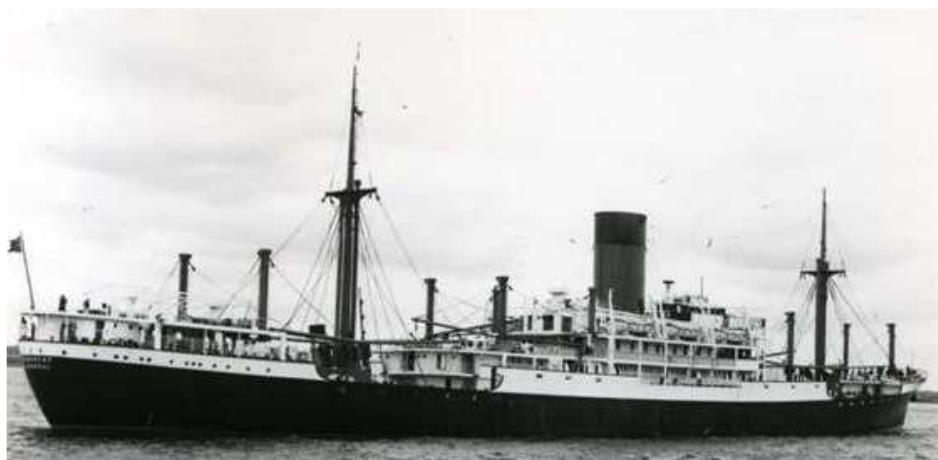
Avendo gli uomini del Manchester visto arrivare due siluri a breve intervallo di tempo, uno dei quali fallì l'incrociatore in manovra mentre l'altro lo colpì a poppa, è da ritenere che fu il terzo ed ultimo siluro, tra quelli lanciato dalle due motosiluranti sul medesimo bersaglio, a colpire il Manchester; successo che pertanto dovrebbe essere assegnato alla MS.22, e quindi al TV Mario Mezzadra che a differenza del suo superiore effettuò il lancio binato. Tuttavia, occorre anche considerare che Supermarina fu propensa a assegnare il successo alla S 16, e quindi a Manuti, in considerazione del fatto che, per la maggiore esperienza, aveva cronometrato la corsa dei siluri.

Per il convoglio britannico il dramma di quella notte, determinato dalla perdita del Manchester era appena all'inizio, perché fu seguito da una nuova serie di disastri. Alle 01.15 la S 59 del STV Müller avvistò nuovamente il convoglio, ma non riuscì a mantenere il contatto. Poi, alle 01.47, le navi britanniche furono avvistate dalla motosilurante italiana MS 31 (TV Antonio Calvani), che trovandosi a circa 7 miglia a sud di Ras Mustafà, diresse contro il CT Fury, per poi cambiare bersaglio contro il più allettante piroscalo Glenorchy (cap. G. Leslie) lanciando due siluri che arrivarono entrambi a segno sul fianco destro di quella nave, per poi disimpegnarsi sotto il fuoco delle artiglierie del Fury (capitano di corvetta Colin Campbell). In preda agli allagamenti il Glenorchy rimase immobilizzato fortemente inclinato sul fianco destro, e al mattino affondò capovolgendosi, mentre violente esplosioni incendiarono in mare la nafta fuoriuscita dai depositi. Con il Glenorchy si persero nove uomini, incluso il comandante Leslie, che era rimasto a bordo, assieme ad alcuni volontari, per cercare di rimettere in moto le macchine e salvare la sua nave.

I superstiti dell'equipaggio del Glenorchy, su due scialuppe di salvataggio, avevano nel frattempo raggiunto la costa della Tunisia, e furono poi internati dai francesi che li portarono in un campo di raccolta nei pressi di Sfax. Altri nove uomini, con il capitano freg. L. Ansdell, della Divisione Operazioni, e il primo ufficiale R. Hanney, furono invece presi a bordo dalla MS 31, tornata nella zona dell'attacco, e finirono in prigionia fino alla fine della guerra.

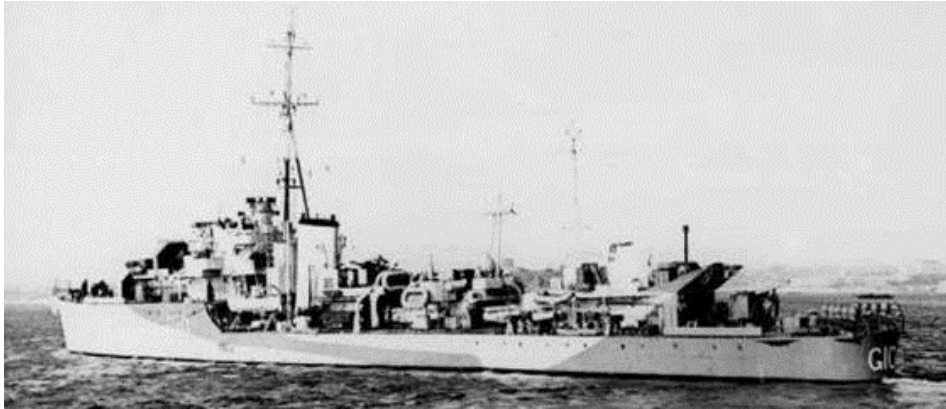
Alle 02.20, un'altra motosilurante italiana, la MS 26 (STV Alberto Bencini), essendosi spostata dalla sua zona verso Capo Mustafà avvistò il convoglio. Pur essendo stata illuminata e presa sotto il fuoco di cannoni e

mitragliere, riuscì a lanciare i siluri dalla distanza di 1000 metri su un incrociatore della presunta classe “Arethusa”, mentre in realtà doveva essere il Kenya, l’unico incrociatore rimasto alla Forza X, che il comandante Bencini ritenne, erroneamente, di aver colpito all’altezza della plancia. Dopo l’attacco la MS 26 si disimpegnò verso la costa della Tunisia inseguita dal fuoco dei cannoni del CT Pathfinder.



Il piroscalo Glenorchy, affondato con 2 siluri dal MS 31 (TV Antonio Calvani).

Nel frattempo le navi di testa della formazione britannica avevano proseguito la loro rotta costeggiando il litorale della Tunisia fino all’altezza del Banco Kurba, che si trova a una distanza di circa 180 miglia a ovest di Malta. Quindi alle ore 02.20, sul punto chiamato “R”, e com’era fissato nell’ordine di operazione, l’incrociatore Kenya cambiò rotta e diresse verso sudest per passare a sud della montagnosa Isola di Pantelleria, e mezzora dopo sopraggiunsero l’incrociatore Charybdis e i CT Eskimo e Somali, portando all’ammiraglio Burrough, come egli stesso scrisse nella sua relazione, “un aiuto alla difesa” del convoglio proprio quando dalle segnalazioni radio intercettate appariva che un altro gruppo di unità insidiose si apprestava ad attaccare. In quel momento, infatti, la formazione navale si stava inoltrava nella zona di agguato di due motosiluranti tedesche della 3a Flottiglia, e di quattro Mas italiani della 20a Squadriglia.



Il CT Pathfinder in una foto del 1943. Dopo il siluramento del Manchester recuperò parte dell'equipaggio per poi proseguire la navigazione di scorta al convoglio, sostenendo nella notte del 13 agosto parecchi combattimenti contro i Mas e le MS dell'Asse.



L'incrociatore Charybdis che la sera del 12 agosto fu mandato a rinforzare Forza X. Il Charybdis e il gemello Scylla avevano due sole torri prodriere binate da 133 mm invece delle tre della classe "Dido".

La prima unità insidiosa ad andare all'attacco fu il Mas 552 (STV Rolando Perasso), che aveva diretto verso il convoglio, richiamato da bagliori individuati verso Capo Bon. Manovrando sull'ascolto all'idrofono, il comandante Perasso, avvistò i due piroscafi di testa (Santa Elisa e Wairangi) e si portò all'attacco senza che l'incrociatore Kenya, che di prora precedeva quelle navi, potesse fare molto per difenderle. Il Kenya avvistò il Mas 552 e lo impegnò violentemente con le armi leggere, ma il piccolo

scafo diresse con decisione contro il Wairangi (cap. Richard Gordon) e alle 03.11 lo colpì sul fianco destro a poppa con un siluro lanciato dalla distanza di circa 400 metri. Il piroscafo, con la sala macchine e la stiva 3 allagata, sbandò leggermente a sinistra, e poco tempo dopo, essendo venuta a mancare l'energia elettrica, si fermò per l'arresto delle macchine. Il Wairangi venne allora abbandonata dall'equipaggio che prese posto su imbarcazioni di salvataggio, mentre alcuni volenterosi ne affrettarono l'affondamento con cariche esplosive.



Il piroscafo Wairangi, affondato dal Mas 552.

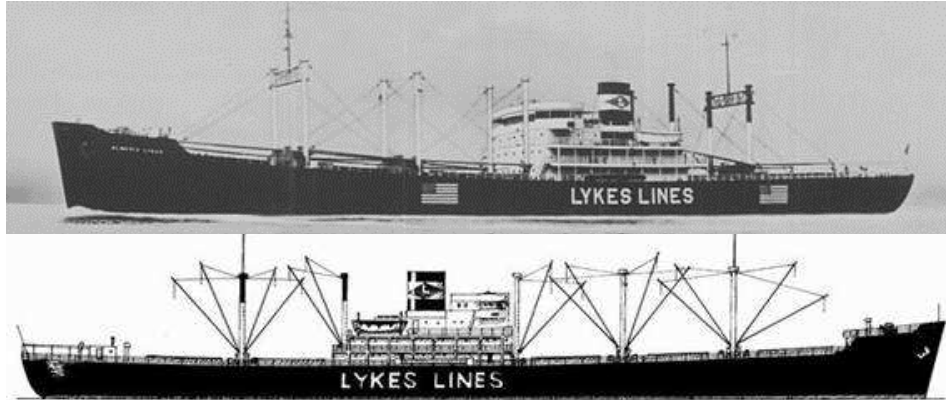


Il Mas 552 (STV Rolando Perassò) apparteneva alla 20a Flottiglia di Pantelleria

Subito dopo la fruttuosa azione del Mas 552, si fecero sotto le motosiluranti tedesche S 30 e S 36 avendo avvistato il convoglio nemico che si stava avvicinando si erano divise movendo verso il nemico separatamente. La S 30 (STV Horst Weber) che imbarcava il comandante della 3a Squadriglia MS TV Friedrich Kemnade e quale ufficiale di collegamento italiano il guardiamarina Oliver A. Scuto, dirigendo all'attacco dei piroscafi, superando i CT di scorta, penetrò silenziosamente tra le navi della formazione. Alle 03.21 da una distanza di circa 800 metri, il comandante Weber lanciò contro la grossa petroliera due siluri, uno dei quali fu visto raggiungere il bersaglio a proravia della plancia, quindi si disimpegno alla massima forza facendo fumo, sottraendosi al fuoco di armi di ogni genere e all'inseguimento di un CT prolungatosi per oltre 20 minuti.

Fu poi la volta a farsi sotto della S 36 (STV Gunther Brauns), che manovrando a lento moto, diresse contro l'Ashanti, lanciando da buona posizione due siluri evitati dal CT con la manovra. Ricaricati i tubi di lancio, alle 03.28 la S 36 lancio le armi contro un piroscavo e ritenne di averlo colpito sotto la parte centrale del castello dove "vennero osservate delle fiammate".

Nonostante le ottimistiche affermazioni dei comandanti, le due motosiluranti tedesche, che nell'attaccare avevano stretto le distanze con i bersagli, non conseguirono alcun successo. Tuttavia, da parte tedesca ed anche britannica, si tende ad assegnare alla motosiluranti S 30 l'affondamento del piroscavo statunitense Almeria Likes che invece e da considerare un successo italiano, del Mas 554 (STV Marco Calcagno). Avvistato l'Almeria Lykes (cap. T. Thompson), che si trovava a poppa del CT Somali, alle 03.40 il comandante Calcagno l'attaccò da una distanza di 500 metri, colpendolo a prora, sul lato sinistro, e aprendo un ampio squarcio nella stiva 1. Rimasto privo di corrente il piroscavo fu abbandonato dall'equipaggio, ma il suo affondamento si verificò dopo parecchie ore, al mattino.



Il piroscafo americano Almeria Lykes. Fu l'ultima nave del convoglio britannico ad essere affondata, dal Mas 553 del TV Carlo Polizza.



Sopra, la MS S 30, a cui la pubblicitaria tedesca e anglo-americana accredita affondamento dell'Almeria Lykes, in realtà da attribuirsi al Mas 554 (STV Marco Calcagno).



Il TV Friedrich Kemmenade, cte la 3a Flottiglia MS tedesca, spiega sulla carta ai suoi ufficiali i dettagli di una missione bellica.



L'incrociatore Charybdis mentre, nelle prime ore del 13 agosto, fa fuoco coi pezzi pop-pieri da 133 mm contro un bersaglio di superficie.

Subito dopo l'attacco dei mas della 20a Flottiglia dovevano intervenire le 4 unità della 18a, ma – come si legge nella relazione di Marina Trapani - pur avendo avvistato bagliori dei combattimenti in direzione di Capo Bon il comandante della flottiglia TV Luigi Sala, rimase passivamente nella zona occupata, a sud degli sbarramenti minati italiani 6 AN e 6 AN bis, coi Mas 560, 562 e 556.

Ad attaccare fu invece il Mas 557 del guardiamarina Battista Cafiero, che con lodevole iniziativa si era spostato a sud-sud ovest di Pantelleria,

andando a imbattersi sul piroscavo Santa Elisa, per poi manovrare coi motori principali alla massima forza per raggiungere una posizione di lancio favorevole. Nella notte senza luna, il rumore dei motori mise in allarme il Santa Elisa, che reagì col suo potente armamento (un cannone e sei mitragliere), per poi manovrare schivando un siluro. Fra la nave americana e il Mas 557, che la oltrepassava a grande velocità, si svolse, con tiro rapido, un violento scambio di colpi di mitragliera, restando uccisi i 3 serventi del cannone situato sul cassero. Raggiunto il lato opposto del piroscavo, e portatosi a distanza ravvicinata, Cafiero dette il “fuori” al suo secondo siluro, che alle 05.05 arrivò a segno a prora della nave. Il carico del Santa Elisa, costituito in gran parte da benzina, assieme all’esplosione delle munizioni, trasformò il piroscavo in una torcia, costringendo l’equipaggio ad abbandonarlo sulle imbarcazioni di salvataggio. Più tardi 27 uomini furono raccolti dai ritardatari CT Penn e Bramham.



Il Mas 557, della 17a Squadriglia di Trapani.



Il piroscavo Santa Elisa in un' immagine del 17 gennaio 1942.

Nel frattempo gli attacchi delle unità insidiose contro il convoglio in transito a sud di Pantelleria continuarono con intensità fino all'alba, e gli scontri, iniziati a Capo Bon e proseguiti lungo la costa orientale della Tu-

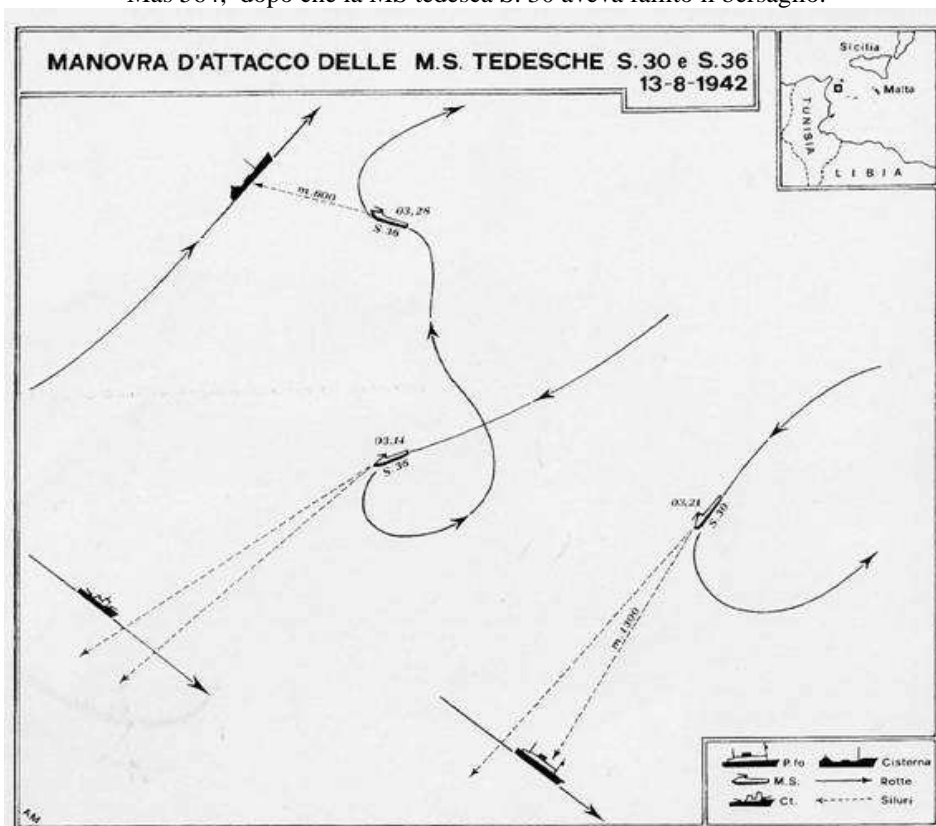
nesia, erano ormai quasi esclusivamente delimitati a sud di Pantelleria, da dove a intervalli si alzavano dal mare bengala, e s'intravedevano vampe di artiglieria e fasci di proiettori. In questo clima, i mas e le motosiluranti avevano la netta percezione di dove si trovava il nemico, anche senza l'ausilio degli idrofoni, e i comandanti più esperti e quelli più giovani, ma con forte spirito di iniziativa, manovravano per intercettarlo.

Quasi alla stessa ora in cui fu colpito il Santa Elisa, attaccò il Mas 564 (nocchiere di 2a classe Giuseppe Iafrate), il quale diresse contro il fianco sinistro del piroscafo Rochester Castle (cap. Richard Wren) e da una distanza di 500 metri lanciò un siluro che, deviando nella corsa, fallì il bersaglio, passandogli a prora. All'attacco e alla pronta reazione del piroscafo che aprì il fuoco con le mitragliere, assistette la MS S 30 del STV Weber, che aveva seguito il convoglio nemico, attendendo un'altra occasione per attaccare. Avendo rilevato che l'unità italiana aveva fallito il bersaglio, Weber raggiunse una posizione di prora al piroscafo e alle 05.08, fermate le macchine, lanciò 2 siluri. Con questa manovra, passata inosservata da parte dell'equipaggio del Mas 564, Weber precedette il secondo attacco dell'unità italiana; ma l'ufficiale tedesco non ebbe fortuna perché, secondo gli "Elementi di controllo di Supermarina", fatti dopo attento esame del rapporto di missione della S 30, appare che al momento in cui si verificò l'esplosione di uno dei siluri lanciato dalla MS tedesca, erano già trascorsi due minuti; e in questo lasso di tempo le armi avevano percorso una distanza di circa 2000 metri, ossia molto maggiore di quella di 500 metri calcolata dal Weber al momento del lancio.

Con ben altro esito si era svolto il secondo attacco del Mas 564, che dopo aver messo in moto i motori principali e aver aggirato il Rochester Castle col favore dell'oscurità, alle 05.10 si era portato nuovamente al lancio, effettuato dalla distanza di circa 700 m col siluro che fu visto raggiungere il bersaglio sul fianco destro a centro nave. Il piroscafo riuscì ad individuare l'unità italiana quasi nello stesso tempo in cui fu colpito, e la sua reazione con una mitragliera apparve debole. L'esplosione aprì un largo squarcio in corrispondenza della stiva 3, ma le paratie ressero bene impedendo all'acqua di allagare l'attigua sala macchine che continuò a funzionare, e il Rochester Castle, pur avendo la prua alquanto abbassata dagli allagamenti dei locali danneggiati, poté mantenere l'elevata velocità di 13 nodi, che le permise di continuare nella sua rotta e raggiungere poco dopo la testa del convoglio.

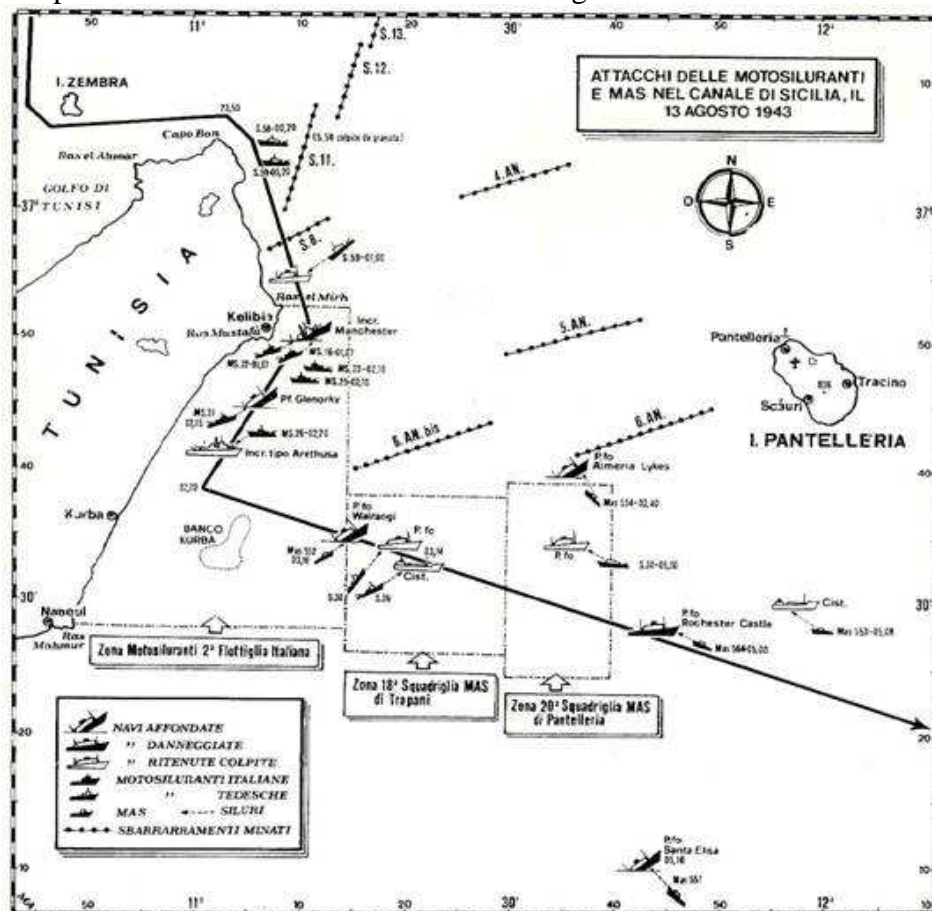


Il piroscafo Rochester Castle, che alle 05.00 del 13 agosto fu silurato e danneggiato dal Mas 564, dopo che la MS tedesca S. 30 aveva fallito il bersaglio.



Intanto, un altro attacco era stato portato a compimento dal Mas 553 (TV Carlo Paulizza) che si trovava a qualche miglio più a levante dal punto in cui il Mas 564 aveva colpito il Rochester Castle. Avvistata una petroliera, alle 05.08 il comandante Paulizza, attaccando senza alcuna reazione, le lanciò contro i due siluri, da una distanza di soli 300 metri, e sostenne di averla colpita sul fianco destro, verso il centro, notando lo scoppio di un incendio e poi la nave esplodere e inabissarsi. Nella nostra

ricostruzione non è stato possibile accertare quale nave il comandante Paulizza avesse attaccato, e se effettivamente l'avesse colpita. Forse si trattava di un piroscafo danneggiato con incendio a bordo, l'Almeria Lykes come fu propenso a credere Supermarina, oppure il Santa Elisa, che però al mattino erano entrambi ancora a galla.



A conclusione delle azioni dei mezzi insidiosi, quando ormai stavano apparendo ad oriente le prime luci dell'alba, andarono all'attacco tre motosiluranti italiane. Tra di esse vi era la MS 31, che dopo aver silurato il piroscafo Glenorchy ed essere rimasta senza siluri, nonostante si fossero verificate avarie al timone, aveva seguito tenacemente il convoglio. Alle prime luci del giorno il TV Calvani andò addirittura all'attacco di un piroscafo con le bombe di profondità, senza riuscirvi per la pronta reazione

di un CT, al quale sfuggì entrando in una zona minata. Minore combattività fu espressa dai comandanti delle motosiluranti MS 25 (TV Franco Le Pera) e MS 23 (STV Giacomo Patrone), perché nell'attaccare un piroscifo lanciarono con troppa prudenza i loro siluri, che furono facilmente evitati, ed avvistati poi altri due piroscafi sulla rotta del ritorno, sebbene avessero ancora un siluro disponibile, si limitarono a proseguire la navigazione raggiungendo Pantelleria. L'ammiraglio Riccardi, con un severo appunto, ne pretese lo sbarco.

La deleteria rinuncia all'impiego di due Divisioni Navali italiane nella zona di Pantelleria

Come la luce del giorno cominciò ad apparire, vedendo che le navi del convoglio e della scorta ancora in vista dalla plancia del CT Ashanti si trovavano divise in più gruppi, la prima misura che l'ammiraglio Burroughs dovette prendere fu quella di riunire il grosso delle unità da guerra della Forza X intorno al nucleo principale dei piroscafi del convoglio W.S. 21/S, per prepararsi ad affrontare l'atteso attacco delle navi di superficie italiane, avvistate nel pomeriggio del 12 agosto dai ricognitori di Malta a nord della Sicilia. Gli rimanevano disponibili gli incrociatori Kenya, con velocità limitata per falla di siluro, e Charybdis, il primo armato con nove cannoni da 152 mm, il secondo con otto cannoni da 133 mm. Vi erano poi i CT di squadra Ashanti, Icarus, Intrepid, Fury, Somali e Eskimo, armati con cannoni da 120 mm e otto lanciasiluri, e i tre CT di scorta Ledbury, Penn e Bramham, armati con modesti cannoni da 102 mm e privi di lanciasiluri. Rimanevano nel convoglio i piroscafi Rochester Castle, Waimarama, Melbourne Star, Port Chalmers, Dorset e la petroliera Ohio. Restavano indietro, immobilizzati e abbandonati dagli equipaggi, ma ancora a galla, i piroscafi Santa Elisa, Wairangi e Almeria Lykes, mentre il danneggiato Brisbane Star, aveva proseguito la navigazione con rotta indipendente e dirigeva verso il Golfo di Hammamet, per attendervi con il sopraggiungere dell'oscurità l'occasione di proseguire per Malta. Quanto agli equipaggi erano stanchissimi, avendo sopportato senza dormire due giorni di combattimenti, impegnati anche a riparare i danni alle navi.

In queste penose condizioni vi era in Burroughs, e nei suoi ufficiali e comandanti, la consapevolezza che affrontare un combattimento navale

con forse nettamente inferiori a quelle del nemico, avrebbe significato per la Pedestal di subire un disastro molto più punitivo di quello a cui era andato incontro il precedente mese di giugno il convoglio dell'operazione Harpoon. .

A questo punto avrebbe dovuto verificarsi l'intervento dei 6 incrociatori e degli 11 CT italiani, che la sera del 12 agosto, alle 19.00, si erano riuniti nel basso Tirreno, presso Ustica, provenienti da Cagliari, Messina, Napoli e Spezia. Ma il temuto attacco navale, che avrebbe certamente avuto effetti disastrosi per le navi britanniche non si verificò, in quanto le unità italiane della 3a e 7a Divisione Navale, che erano al comando dell'ammiraglio Angelo Parona, alla mezzanotte avevano avuto l'ordine di rientrare alle basi quando già si trovavano a ovest di Trapani.

Era accaduto che per due avvistamenti pervenuti dai sommergibili Alagi e Bronzo, che segnalavano a nord delle coste della Tunisia unità navali dirette verso levante, cui si aggiunse la notizia da parte di un ricognitore notturno Cant Z 506 della 146a Squadriglia della Ricognizione Marittima (mar. pil. Angelo Franco e STV oss. Oscar Ferrara), che alle 22.50 del 12 agosto aveva segnalò presso l'isola dei Cani tre grandi navi che stavano seguendo il convoglio (erano lo Charybdis, l'Eskimo e il Somali), a Supermarina vi fu il sospetto che vi fosse almeno una corazzata, destinata a sostenere il transito delle altre navi nel Canale di Sicilia.

All'idea di trovare l'indomani una nave da battaglia nelle acque di Pantelleria, si aggiunse il bluff realizzato dal vice maresciallo dell'aria Park, Comandante della R.A.F. di Malta, con due velivoli da ricognizione Wellington del 69° Squadron dotati di radar di scoperta navale ASV (Air To Surface Vessel), inviati a tenere sotto osservazione le divisioni navali italiane, Contraddistinti con lettere O (Orange) e Z (Zebra), essi simularono falsi attacchi con bombe, per poi scambiare con il loro Comando messaggi fittizi, intercettati dagli italiani, da cui si deduceva si sarebbe svolto un massiccio attacco notturno con aerosiluranti.

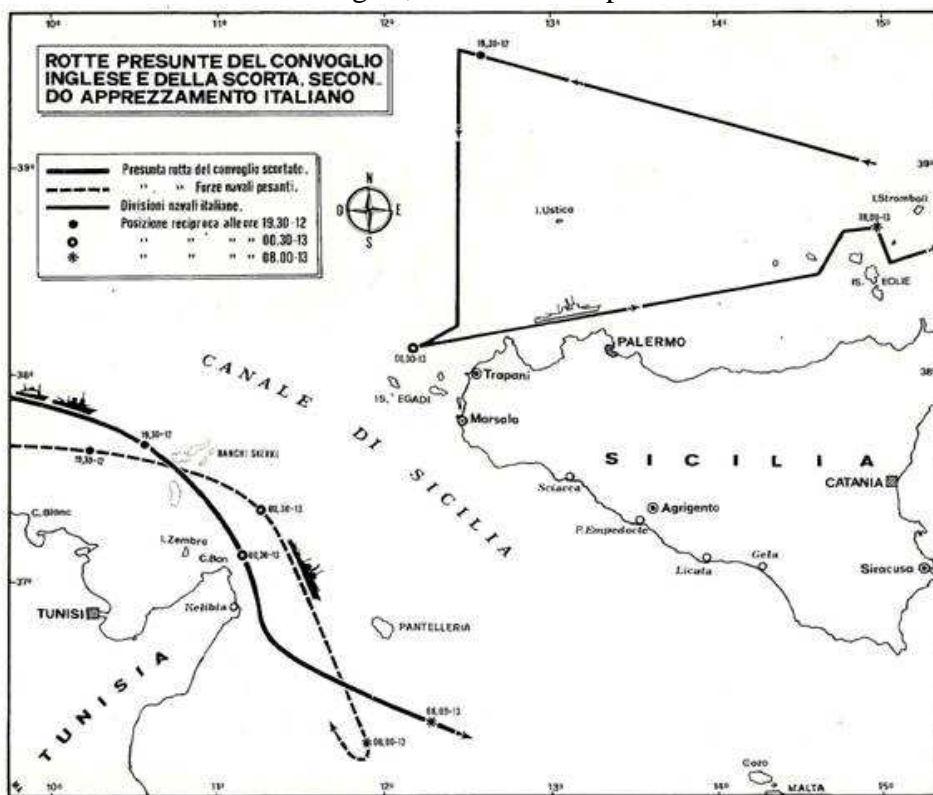


Messina, 25 gennaio 1942. Da sinistra l'amm. Angelo Parona cte la 3a Divisione Navale, il gen. SA Bruno Loerzer, cte il II FK , e il cte dell'incr. Gorizia, CV Ugo Salvatori.



L'AVM Keith Park al posto di guida del suo Spitfire. Famoso cte dell'11° Gruppo nella Battaglia di Inghilterra, dal giugno 1942 aveva assunto il comando delle forze aeree di Malta e respinse efficacemente l'offensiva aerea italo-tedesca del 1-14 luglio.

Vi erano abbastanza timori nel sempre prudente ammiraglio Riccardi per premere al Comando Supremo per la sospensione della missione; e poiché Cavallero era altrettanto preoccupato, al maresciallo non fu difficile, verso la mezzanotte, convincere per telefono un mortificato Mussolini ad autorizzare la ritirata delle navi. La decisione di aver deciso di sospendere l'azione, com'è trascritto nel Diario del Comando Supremo, fu motivata da Cavallero, presso il Duce, con il fatto che l'ammiraglio Riccardi la riteneva "troppo pericolosa per la Marina", e che occorreva non far correre alle navi "un rischio non pagato da un rendimento corrispondente". Ciano annotò nel suo Diario che in tal modo veniva a mancare nella battaglia "il cannone della Marina". Così un brillante successo tattico dei sommergibili, delle unità insidiose e degli aerei dell'Asse non poté diventare una vittoria strategica, forse decisiva per le sorti di Malta.

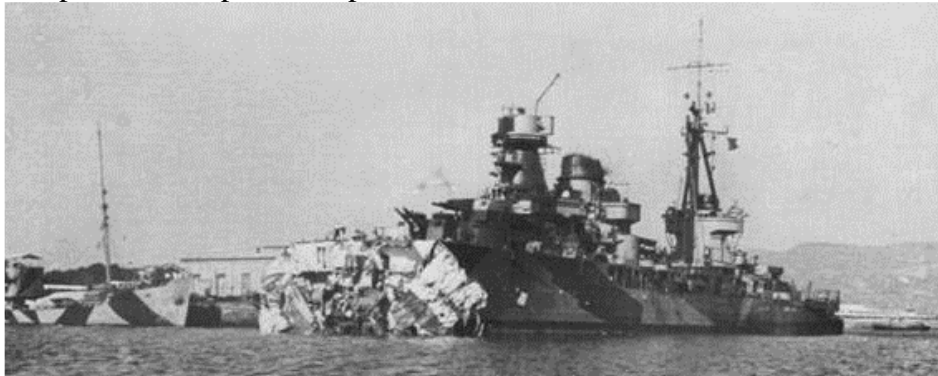


Riproduzione da cartina allegata al Rapporto di Missione della 3a Divisione Navale.

Purtroppo, come se il fato avesse voluto punire la scarsa energia dimostrata in quell'occasione dai capi militari italiani, in particolare di quelli

della Marina, la 3a Divisione dell'ammiraglio Parona (che si era divisa dalla 7a dell'amm. Da Zara diretta a Napoli), nel rientrare a Messina con gli incrociatori Gorizia, Trieste, Bolzano e Attendolo e 8 CT, fu attaccata alle Eolie dal sommergibile britannico Unbroken (TV A.C.G. Mars), che su ordine del Comando della 10a Flottiglia di Malta si era spostato verso nord dalla zona di agguato al largo di Milazzo.

L'Unbroken, ripetendo quanto l'Axum aveva fatto contro il convoglio dodici ore prima, alle 08.08 del 13 agosto, silurò simultaneamente al largo di Lipari gli incrociatori Muzio Attendolo (CV Mario Schiavuta), che ebbe asportata l'intera prora per ben 25 metri fino all'altezza della prima torre d'artiglieria, e Bolzano (CV Mario Mezzadra). L'Attendolo, scortato da 4 CT, raggiunse Messina coi suoi mezzi. Il Bolzano che con un forte incendio estesosi dalle casse nafta al torrione era rimasto fermo, rimorchiato dal CT Geniere (CF Marco Notarbartolo) fu portato in secca sulla spiaggia di Lisca Bianca a Panarea. Messa in condizioni di navigare dopo un mese di duro lavoro, che comportò di stendere intorno alla nave incaagliata e devastata uno sbarramento di reti, il 16 settembre il Bolzano fu rimorchiato a Napoli, e poi trasferito alla Spezia dove non fu possibile completarne le riparazioni per l'armistizio dell'8 settembre 1943.



L'Attendolo con la prora asportata da un siluro lanciato il mattino del 13 agosto dal sommergibile britannico Unbroken riuscì a raggiungere con le sue macchine il porto di Messina. Trasferito poi a Napoli per le definitive riparazioni, fu affondato nel porto il 4 dicembre 1942 da 20 bombardieri B. 24 della 12a Air Force USA.



Il Bolzano in fiamme, con gli uomini ammassati a poppa, dopo esser stato colpito da un siluro dell'Unbroken. Fu portato dal CT Geniere all'incaglio a Panarea.





Le devastazioni sulla parte centrale (sopra) e poppiera (sotto) del Bolzano dopo che era stato portato all'incaglio a Panarea e si era istinto l'incendio dell'incrociatore.

Gli attacchi dell'aviazione dell'Asse del 13 agosto a ponente di Malta

Venuto a mancare l'intervento delle navi di superficie italiane, fu soprattutto l'attività della Luftwaffe che procurò al convoglio britannico nuovi danni. In base agli ordini diramati ai reparti da Apollo Ia, con le prime luci del giorno 13 agosto, ad iniziare dalle ore 04.00, decollarono dagli aeroporti della Sicilia diversi velivoli da ricognizione, e per svolgere ricognizioni offensive partirono un isolato bombardiere Ju 88 del KGr.806, seguito da sei aerosiluranti He 111 della Squadriglia 6/KG.26 e della Squadriglia Scuola KSC.3, ripartiti in tre sezioni. Furono questi velivoli tedeschi ad eseguire i primi attacchi della giornata contro gli immobilizzati piroscafi Santa Elisa e Wairangi, il primo dei quali, raggiunto da una bomba sganciata dallo Ju 88, con pilota il ten. Wolfgang Schulte, esplose letteralmente, danneggiando lo stesso velivolo attaccante. Successivamente due aerosiluranti He 111 attaccarono il relitto del piroscavo britannico Wairangi, senza riuscire a colpire quell'immobile bersaglio, sebbene avessero lanciato quattro siluri. Le altre due sezioni di He 111

non fecero avvistamenti, ma uno dei velivoli della KSC.3 non rientrò alla base, essendo stato attaccato e abbattuto da una sezione di quattro Spitfire del 185° Squadron partita da Malta. Da quel momento i caccia della R.A.F., gli Spitfire e i Beaufighter a lungo raggio, iniziarono a scortare le navi del convoglio.

Intanto, sorvolando il tratto di mare fra le isole di Pantelleria e Lampedusa gli Ju 88 da ricognizione tedeschi del 122° Gruppo avevano scoperto e fotografato il convoglio W.S.21/S con il suo nucleo di scorta, e sulla base delle informazioni ricevute Apollo Ia fece decollare da Gerbini una formazione di dieci Ju 88 del II./LG.1, ma di essi tre velivoli rientrarono alla base per guasti meccanici. Gli altri sette, raggiunti da una pattuglia di Bf 109 del I./JG.77 decollati da Pantelleria, che abbatterono un Beaufighter del 148° Squadron, raggiunsero l'obiettivo alle 08.00, e lo attaccarono in picchiata colpendo con il comandante del Gruppo, magg. Gerhard Kollwe, il piroscafo Waimarama.

Essendo carico di benzina sistemata in lattine sul ponte, il Waimarama prese fuoco comunicandolo da un capo all'altro della nave, ed il carico di munizioni che si trovava nelle stive esplose facendolo sbandare a sinistra il piroscafo, che poi letteralmente sparì dalla superficie del mare, sollevando al suo posto un'enorme colonna di fumo alta alcune centinaia di metri. I rottami incandescenti e l'enorme calore sprigionatosi nell'esplosione e dalla disintegrazione del Waimarama, investirono le navi che lo seguivano in colonna, il piroscafo Melbourne Star e la petroliera Ohio, sui quali scoppiarono degli incendi, peraltro subito domati. Su ordine dell'ammiraglio Burrough, il CT di scorta Ledbury (CC Roger Hill) entrò nella zona delle acque in fiamme per recuperare i superstiti del Waimarama, salvandone 27, mentre morti del piroscafo furono 93, compreso il comandante, cap. R.S. Pearce.

L'affondamento del Waimarama, si era verificata dopo trentasei ore di allarmi e d'intensi attacchi dall'aria e dal mare, e la speranza di sopravvivenza delle navi del convoglio W.S. 21/S era ormai in gran parte riposta sull'intervento protettivo dei caccia di Malta, il cui arrivo non si fece attendere, con i Beaufighter e gli Spitfire a grande autonomia che assunsero la scorta ad ombrello, subito dopo che era terminato l'attacco aereo. Ma quest'utilissimo sistema di protezione, fu reso però difficoltoso dalla mancanza di una nave adibita alla direzione dei caccia, che permettesse

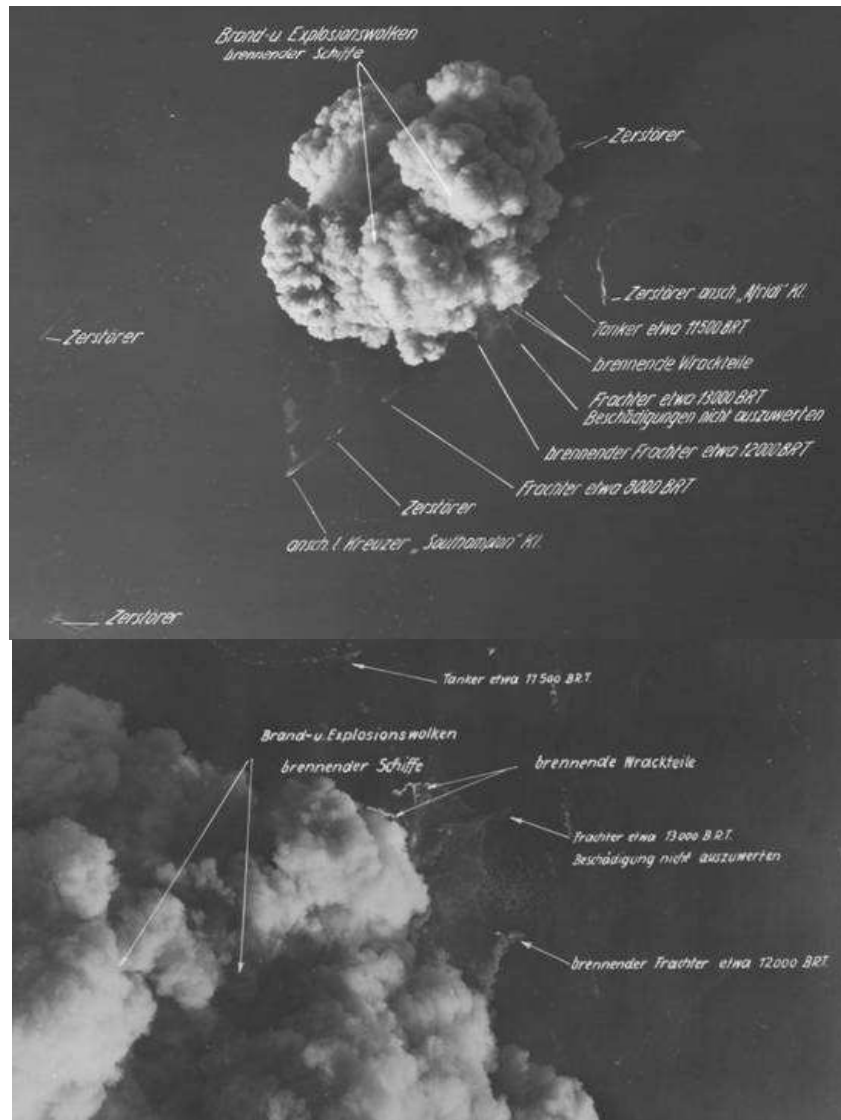
di intercettare le formazioni nemiche a distanza dal convoglio, in quanto a questo compito avrebbero dovuto provvedere i due incrociatori silurati dal sommergibile Axum, il Nigeria e il Cairo. Pertanto, il CT Ashanti dopo aver tentato di trasmettere ai caccia in volo con onde ultracorte dovette rinunciare.



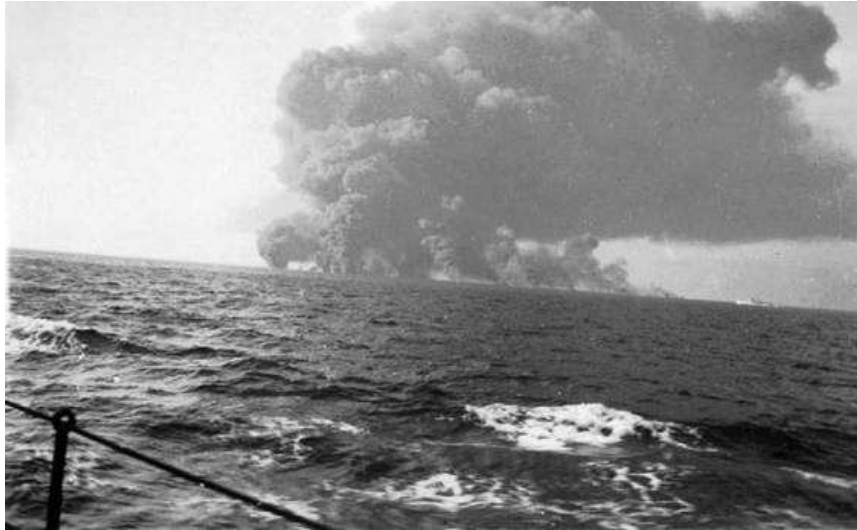
Il piroscalo Waimarama, affondato a sud-est di Pantelleria alle 08.00 del 13 agosto dallo Ju 88 del cte del II./LG.1, magg. Gerhard Kollwe.



L'istante dell'esplosione del piroscalo Waimarama ripresa dal CT Ashanti.



Nella foto in alto, scattata alle 07.21 del 13 agosto da un Ju 88 della 2.(F)/122 (stn Grosse), gli specialisti dell'O.B.S. riconobbero 4 piroscafi e 1 petroliera che procedevano in unica colonna, e tutt'intorno la scorta di un incrociatore tipo "Southampton" (era invece il Kenya) e 5 CT. Mancava l'incrociatore Charybdis che, trovandosi vicino all'esplosione del piroscavo Waimarama era nascosto dalla vasta colonna di fumo che andava estendendosi, come appare nella foto sottostante.



L'impressionante estendersi degli incendi e delle cortine di fumo determinati dall'esplosione del Waimarama.



Il magg. Gerhard Kollwe, cte il II./LG.1, al centro della foto. Il 12 agosto, il giorno prima di affondare il Waimarama, aveva ricevuto l'Eichenlaub sulla Ritterkreuz, di cui era stato insignito il 5 aprile 1941. Grande specialista del bombardamento tedesco, fu abbattuto col suo Ju 88 sul cielo di Malta da caccia Spitfire (m. il 17 ottobre 1942).

Ciò nonostante si susseguirono in cielo continui combattimenti con gli aerei dell'Asse, che essendo rimasti, dopo la ritirata delle navi italiane, i soli mezzi di offesa nel tratto di mare tra Pantelleria e Malta, tentarono di impedire alle superstiti navi da carico britanniche di raggiungere il porto della Valletta. Un compito particolarmente difficile, nel corso del quale né fecero le spese soprattutto i velivoli da ricognizione che volavano senza scorta, ed anche quelli delle formazioni offensive che andavano all'attacco protette dai caccia. Questi però si confermarono di numero insufficiente, dovendo affrontare le ben più numerose aliquote di Spitfire, ben fronteggiate dai caccia tedeschi, mentre invece notevoli difficoltà incontravano i caccia italiani essendo di caratteristiche più modeste.

Da parte dell'Aeronautica della Sicilia i decollo delle formazioni offensive ebbero inizio, alle 07.50, con la partenza da Castelvetrano di 9 bombardieri in picchiata Ju 87 del 102° Gruppo Tuffatori (cap. Cumbat) che sulla verticale di Pantelleria furono raggiunti da 11 Mc 202 del 20° Gruppo del 51° Stormo Caccia (magg. Callieri). Alle 09.25, a 80 miglia a sud di Pantelleria, gli Ju 87 iniziarono l'attacco contro le navi del convoglio britannico, mentre gli Mc 202 della scorta (ten. col. Remondino) si impegnarono subito per proteggerli dagli Spitfire, che scortavano il convoglio, dai piloti italiani ritenuti una dozzina. Gli Ju 87, scesi in picchiata nel senso della marcia delle navi da 3500 a 500 metri, sganciarono 3 bombe da 1000 chili e 5 da 500 chili contro l'incrociatore Kenya, che conduceva la colonna e contro la cisterna Ohio, penultima della fila. Le bombe andarono però a vuoto, e la c/a britannica abbatté due bombardieri della 239a Squadriglia e, per errore, uno Spitfire del 126° Sqn.

Colpito dallo Spitfire del magg. Tony Lovell, comandante della 1435a Flight (Squadriglia), uno dei due Ju 87 dovette ammarare; l'altro, entrato nel fuoco incrociato della Ohio e dell'Ashanti, subito dopo aver sganciato la sua bomba fu colpito da proiettili di mitragliera da 20 mm Oerlikon e precipitando cadde sul fianco destro della petroliera, finendo davanti al ponte di comando facendovi scoppiare un incendio, prontamente domato, e rendendo inutilizzabile l'unico cannone della nave. Inoltre, la Ohio fu mancata di poco da un'altra bomba, probabilmente da 1000 chili, che esplodendo vicinissima alla prora deformò alcune lamiere a poppa dello scafo della petroliera, generando nelle cisterne infiltrazioni d'acqua.

Al termine dell'attacco i piroscafi Dorset e Port Chalmers, riuscirono ricongiungersi al gruppo di testa del convoglio, permettendo all'ammiraglio Burrough di riorganizzarlo con i mercantili disposti in due colonne parallele, e serrando la distanza tra i cinque mercantili e le unità di scorta per assicurare una protezione contraerea più raccolta. Fu in questa formazione che 15 bombardieri Ju 88 e 16 tuffatori Ju 87 scortati da otto Bf 109 e da altrettanti Bf 110, a iniziare dalle 10.50 attaccarono di nuovo il convoglio da varie quote e direzioni.

La Ohio, che con la sua mole costituiva il bersaglio più rappresentativo, fu inquadrata dagli Ju 88 con 4 o 5 bombe che, pur mancando la nave, arrestarono completamente le macchine della petroliera che dovette di nuovo fermarsi. Il Rochester Castle fu violentemente scosso da tre bombe cadute vicino alla prua, si ebbe uno spostamento delle macchine, e per evitare il propagarsi di un'incendio, che danneggiò il locale del timone, il comandante Richard Wren fu costretto ad appesantire il piroscafo allagando un deposito. Il Dorset (cap. J.C. Tuckett), che seguiva il Rochester Castle, attaccato dagli Ju 87 del I./St.3, sempre guidati dal cap. Mossdorf, venne colpito a poppa da una bomba, e il piroscafo con un grosso incendio scoppiato nella stiva 4, che conteneva munizioni, e con la sala macchine e altri compartimenti allagati, si arrestò e venne abbandonato dall'equipaggio. Ancora una volta violenti e rapidi combattimenti si svolsero in cielo fra le opposte unità da caccia, con gli Spitfire, spalleggiati dai cannoni delle navi, che riuscirono a distruggere 2 Ju 87. Uno Spitfire del 126th Sqn fu abbattuto da un Bf 109 del II./JG.53.

Da parte italiana, 10 aerosiluranti italiani del 105° e 108° Gruppo, arrivati all'alba a Cinisi dalla Sardegna, furono tenuti pronti ad attaccare la nave che gli Ju.88 tedeschi ritennero erroneamente una portaerei danneggiata a sud di Pantelleria fin quando un ricognitore italiano ne escluse la presenza, trattandosi della petroliera Ohio. L'inesattezza delle segnalazioni, che si riferivano in realtà alle numerose unità nemiche in avaria tra Pantelleria e Linosa, contribuì a paralizzare le operazioni ai Aeronautica Sicilia, che tenne i due terzi degli aerosiluranti di riserva. Alle 14.30 sei aerosiluranti S 79 del 105° Gruppo decollarono in tre sezioni, due delle quali essendosi spinte nel Golfo di Hammamet, attaccarono senza successo il piroscafo Brisbane Star e il CT Ledbury, il quale riuscì ad abbattere i 2 velivoli attaccanti. Si salvò solo l'equipaggio del capo sezione, cap. Giulio Ricciarini.



Su un aeroporto della Sicilia il col. Günther Freiherr von Maltzahn, cte lo JG. 53, che nel corso della battaglia ebbe sue dipendenze i Bf 109 dei gruppi II./JG.53 e I./JG.77 e i Bf. 110 della Squadriglia 8./ZG.26.



Aeroporto di Gela. Da sinistra, un ufficiale tedesco, il magg. Callieri, cte il 20° Gruppo Caccia, il ten. col. Remondino, cte del 51° Stormo Caccia, e il cap. Cenni, cte del 102° Gruppo Bombardamento a Tuffo, assente nella battaglia trovandosi a Roma per la promozione a maggiore.



In vista dell'imminente azione contro una temuta ma inesistente corazzata nel Canale di Sicilia, l'Aeronautica italiana si era preparata ad intervenire con tutti gli aerei offensivi disponibili in Sicilia. Nell'immagine la grossa bomba da imbarcare su un S. 79.

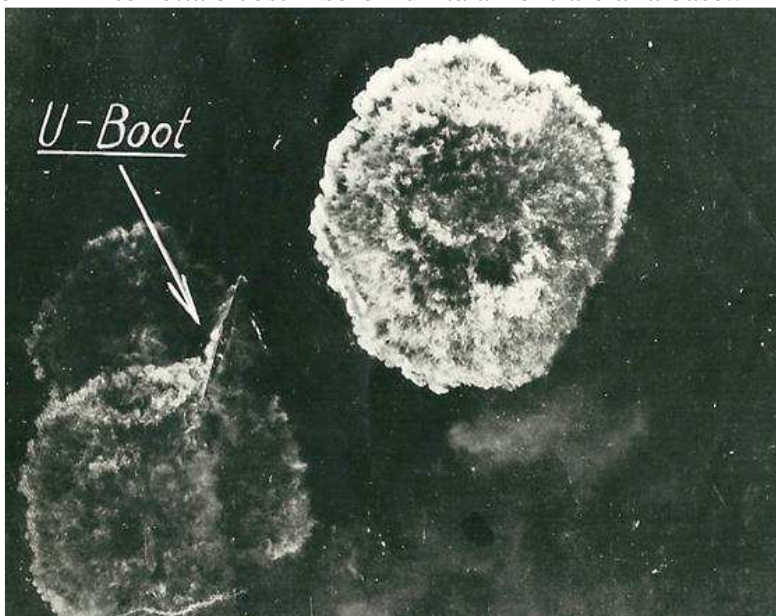


Un trimotore da bombardamento italiano S 84. Nel corso delle operazioni del giorno 13 agosto fu intensamente impiegato in azioni offensive e da ricognizione.

Inoltre, nel corso della giornata, soprattutto nel pomeriggio, si verificarono alcuni contrattempi causati da erronei avvistamenti nella zona a nord di Biserta per la segnalazione di un ricognitore Cant Z 1007 bis del 51° Gruppo (ten. Gianmaria Mezzalana), che pure aveva a bordo un qualificato ufficiale osservatore di marina, di una portaerei tipo "Illustrious" in fiamme colpita al centro da due siluri, per poi ritrasmettere più tardi trattarsi dell'Isola Piana. Nel frattempo però era scattato l'allarme e numero-

se formazioni decollate dalla Sardegna e dalla Sicilia avevano preso il volo, per poi essere richiamate.

Da parte del II Fliegerkorps, per altro errore di un ricognitore tedesco che segnalò sempre a nord di Biserta un'altra inesistente portaerei, furono inviati nella zona, in due formazioni, 16 Ju 88 del I./LG.1, che nel volo di trasferimento da Gerbini persero un velivolo per attacco degli Spitfire del 126th Sqn. Raggiunta la zona a nord della Tunisia, uno Ju 88 attaccò il CT Somali (che assieme al Eskimo aveva avuto ordine di rientrare a Gibilterra carico di naufraghi del Manchester), il quale per una bomba caduta vicino allo scafo ebbe una perdita di vapore da costringerlo a fermare le macchine per 5 minuti. Le segnalazioni delle inesistenti portaerei danneggiate avevano costretto Maricosom a spostare in superficie i suoi sommergibili che naturalmente non trovarono gli obiettivi da attaccare e furono invece attaccati in picchiata da Ju 88 del I./LG.1. L'Alagi fu subito riconosciuto dopo il primo sgancio di bombe cadute distanti dal sommergibile, ma colpi vicini al Dessié ferirono il comandante Scandola e gli altri uomini in torretta e costrinsero l'unità a rientrare alla base..



La foto, scattata alle ore 19.40 del 13 agosto da un ricognitore Ju 88D della 2.(F)/122 (ten. Bayer), mostra l'attacco dei bombardieri Ju 88 del I./LG.1 al smg italiano Dessié che riportò gravi danni allo scafo e il ferimento del cte Renato Scandola.



Un bombardiere Ju 88 del I/LG.1.



Un S. 79 della 58a Squadriglia del 32° Gruppo del 10° Stormo Bombardamento Terrestre in volo a bassa quota sul mare. I velivoli di questo Stormo, dell'Aeronautica della Sicilia, furono impiegati nel corso della battaglia esclusivamente per l'attività di ricognizione, subendo forti perdite in mezzi e uomini.

Il solo U 73 del comandante Rosebaum, che si trovava più ad ovest, effettuò alle 16.44 un nuovo attacco, dopo quello che aveva portato all'affondamento della portaerei Eagle, prendendo di mira uno dei 4 CT di scorta al danneggiato incrociatore Nigeria, ma stavolta senza successo. Lo stesso gruppo Nigeria era stato attaccato alle 15.20 oltre Bougie da 4 aerosiluranti S 79 della Sardegna, al comando del magg. Cannaviello, ma l'incrociatore schivò i siluri mettendosi parallelo alle loro scie.

Nel frattempo, verso le ore 11.00 il convoglio WS.21/S, ridotto per le perdite subite ai piroscafi Port Chalmers, Melbourne Star e Rochester Castle, entrò nel raggio d'azione degli Spitfire a corta autonomia di Malta (distante ormai solo 80 miglia) uno dei quali del 249° Squadron fu abbattuto per errore dalle navi. Da quel momento la navigazione del convoglio proseguì con maggiore sicurezza, sotto l'ombrello dei caccia della R.A.F. Di questa realtà si rese conto il Comando del II Fliegerkorps che richiamata alla base una formazione di 18 Ju 88, decise di continuare gli attacchi esclusivamente contro le navi del convoglio danneggiate, e rimaste arretrate, tra Linosa e Malta. Ne conseguì che i tre piroscafi del convoglio, dopo essere stati consegnati dalla Forza X, che stava invertendo la rotta, ai dragamine e alle motosiluranti di Malta, alle 18.18 poterono raggiungere la Valletta senza altri contrattempi, accolti trionfalmente dagli uomini della guarnigione e dalla popolazione, mentre una banda militare suonava l'inno Rule Britannia. Subito dopo, con l'operazione Ceres, fu dato inizio, con l'impiego anche di 3000 soldati, allo sbarco del carico, che poi con automezzi, lavorando per diversi giorni, fu portato al sicuro dalle banchine in depositi protetti e decentrati.

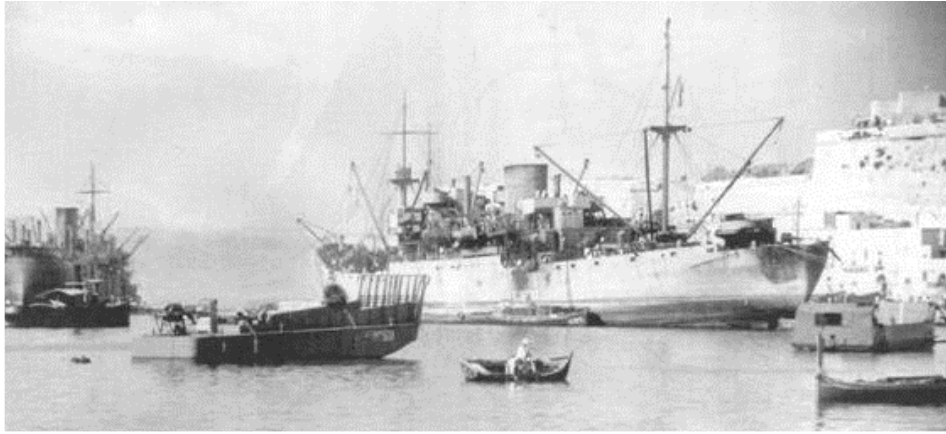
Nel frattempo i velivoli tedeschi disponibili furono diretti contro le navi britanniche rimaste attardate a ponente di Malta, impegnandovi nelle tarde ore pomeridiane del 13 agosto 7 aerosiluranti, 14 tuffatori, guidati da uno Ju 88, 16 bombardieri Ju 88, e 23 caccia. Ma a causa della sopraggiunta oscurità, e delle condizioni atmosferiche sfavorevoli, soltanto la formazione degli Ju 87 e una parte degli Ju 88 riuscirono ad individuare le navi ricercate, la petroliera Ohio e il piroscafo Dorset, trovandole però protette dagli Spitfire. Questi ultimi nel tentativo di aggredire i bombardieri tedeschi furono prontamente impegnati dai Bf 109 della scorta, i quali permisero agli Ju 88 di attaccare le due navi mercantili, dirigendo sulla Ohio, rimorchiata dal CT Penn, che era aiutato dal dragamine Rye e dalle motolance ML 121 e ML 168, sopraggiunti da Malta.

La petroliera fu nuovamente colpita da una bomba all'estremità del ponte, presso il fumaiolo, ed esplosa nella sottostante sala macchine, generando un incendio che costrinse l'equipaggio ad abbandonarla per la seconda volta, mentre si trovava col timone inutilizzato e ai limiti della galleggibilità. Altre bombe caddero vicino alle navi di scorta, e la ML 168, avendo riportato danni a un motore, fu rimandata a Malta.

Alle ore 20.00 sopraggiunse la formazione dei 14 Ju 87 del I./St.G.3, guidata da un ricognitore Ju 88 del 122° Gruppo e scortata da 20 Bf 109 dell'JG.53. Gli Stuka si tuffarono sul Dorset e lo colpirono in rapida successione con 3 grosse bombe incendiandolo. Il piroscampo affondò rapidamente mentre il CT Bramham, che aveva a bordo l'equipaggio del Dorset, si diresse verso la Ohio per rafforzarne la scorta. Trovandosi così con 2 CT, un dragamine e una motolancia e contando sulla sopraggiunta oscurità, la petroliera, che per le molte falle apertesì nello scafo aveva imbarcato tanta acqua da pesare circa 30.000 t, poté continuare la sua lenta navigazione a rimorchio fino a raggiungere una velocità di 4 nodi.



Pomeriggio del 13 agosto, il piroscampo Melbourne Star arriva alla Valletta, mentre una banda militare intona l'inno "Rule Britannia".



Durante l'operazione Ceres non si ebbe alcun disturbo sullo scarico dei piroscafi. Il carico del Rochester Castle viene portato a terra da natanti e imbarcazioni portuali.



Operazione Ceres. Con autocarri si fanno affluire i carichi dei rifornimenti ai vari depositi decentrati di Malta.



Il Dorset sotto l'attacco degli Ju 87 del I./St.G.3, che dapprima lo immobilizzarono per poi affondarlo in una seconda azione nel pomeriggio.



Uno Ju 87 R2 del I./St.G.3

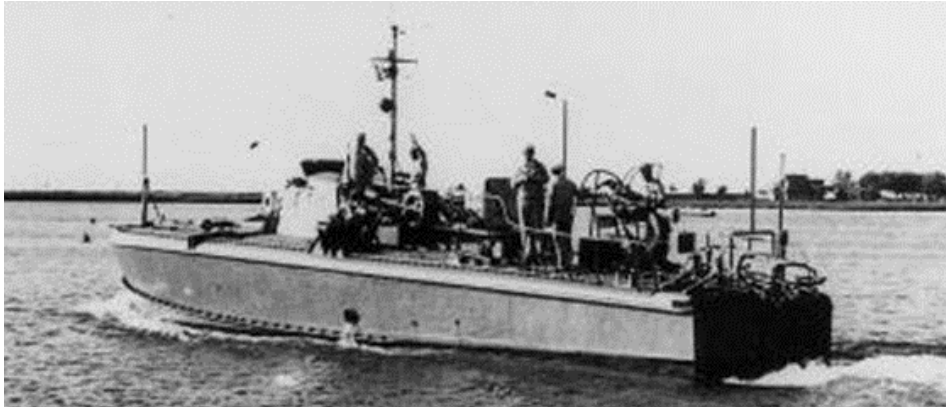


13 agosto 1942. Il CT Penn si avvicina alla immobilizzata cisterna Ohio nel primo tentativo di prenderla a rimorchio.

Il rientro della Forza X a Gibilterra

Nel corso della mattinata del 14 agosto il massimo sforzo della Luftwaffe e della Regia aeronautica venne rivolto contro le unità della Forza X, ridotta ai due incrociatori Kenya e Charybdis e ai 5 CT Ashanti, Pathfinder, Icarus, Intrepid e Fury. Queste unità dopo aver accompagnato i resti del convoglio W.S 21/S presso Malta, lasciati i CT Penn, Ledbury e Bramham in soccorso delle navi danneggiate, avevano invertito la rotta alle 16.00 del 13 agosto per rientrare a Gibilterra, sfuggendo agli attacchi portatigli nella notte da due dei Mas italiani che il comandante di Marina Messina, ammiraglio Pietro Barone, aveva inviato in agguato nella zona di Capo Bon. Il primo ad attaccare la Forza X, che nell'attraversare le acque ristrette del Canale di Sicilia procedeva con le navi in linea di fila, era stato il Mas 556 (TV Luigi Sala), che accolto calorosamente lanciò i suoi due siluri contro il Kenya, mentre il Mas 553 (TV Carlo Polizza) attaccò un CT, anch'esso manovrando sotto forte reazione d'artiglieria e di armi leggere. In entrambe le occasioni i siluri furono evitati, a dimostrazione della difficoltà per le unità insidiose di colpire navi fortemente manovriere, non vincolate a scortare un convoglio frazionato, com'era avvenuto la notte precedente, dopo gli attacchi dei sommergibili italiani e degli aerei tedeschi.

Dirigendo verso la zona a nord di Algeri, dove erano attesi da una parte della Forza Z comprendente la corazzata Nelson e la portaerei Victorious non impegnate nella scorta alle unità gravemente danneggiate che stavano dirigendo verso Gibilterra, la portaerei Indomitable (scortata dalla corazzata Rodney la cui velocità era limitata per un guasto ai tubi delle caldaie) e l'incrociatore Nigeria, la Forza X fu attaccata, alle 04.51, nei pressi dello Scoglio Fratelli, a nord di Biserta, dal sommergibile italiano Granito. Il comandante del sommergibile, TV Leo Sposito, stando in superficie sottocosta lanciò sei siluri, dapprima con i quattro tubi di prora per poi passare ai due di poppa. Un siluro sfiorò la prora del CT Ashanti, mentre il Kenya, mancato da altri due siluri, tentò uno speronamento del Granito, che lo evitò con la rapida immersione.



Il Mas 553, che nelle prime ore del 14 agosto attaccò senza successo un incrociatore della Forza X che dirigeva per Gibilterra, rientrando dalla zona di Malta dopo avervi accompagnato i resti del convoglio WS.21/S.

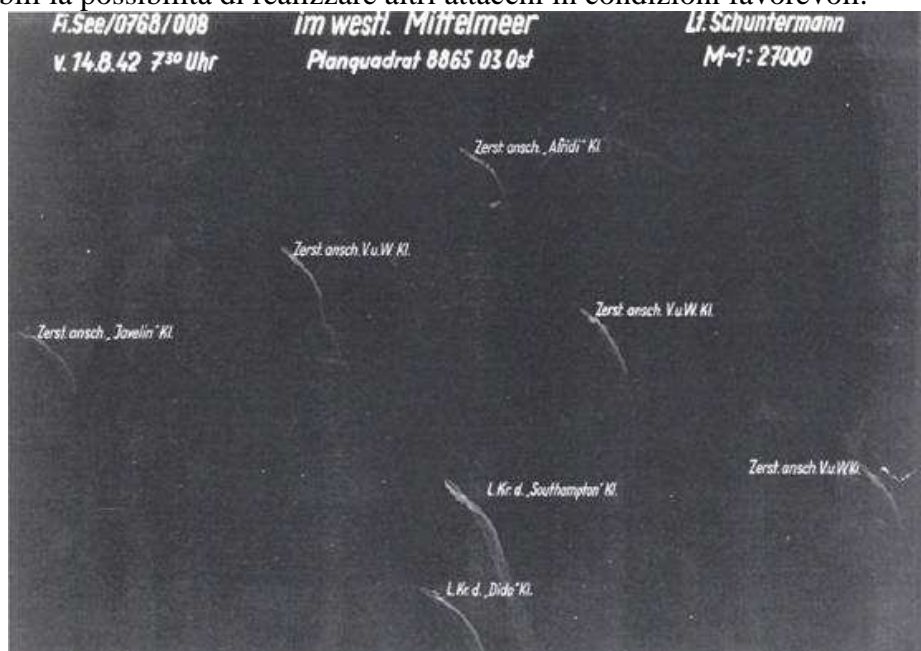


Il sommergibile Granito che alle 04.51 del 14 agosto, trovandosi presso lo Scoglio Fratelli a nord di Biserta, attaccò senza successo la Forza X lanciando, dalla distanza di 2000 metri, tre siluri contro l'incrociatore Kenya e il CT Ashanti.

Con le prime luci del giorno i 5 CT britannici presero posizione a prua dei 2 incrociatori, e la velocità della Forza X fu aumentata fino a raggiungere i 26 nodi, massima che poteva sviluppare il danneggiato Kenya. Poi, alle 07.17, un ricognitore Ju 88 della 2.(F)/122 arrivò sulla forma-

zione navale, che si trovava a sud-sudest di Galite, e la segnalò costituita da una corazzata, 2 incrociatori e 4 CT.

Fin dalla sera del 13 agosto, supponendo che le superstiti navi del convoglio W.S. 21/S si trovassero già al sicuro entro il porto della Valletta, Kesselring aveva dato istruzioni al Comando del II FK per pianificare le operazioni da svolgersi l'indomani. Kesselring non ignorava che alcune navi, gravemente danneggiate, si trovavano ancora in mare ad occidente di Malta, ma non disponendo di sufficienti caccia di scorta ritenne più conveniente occuparsi delle formazioni navali britanniche in rotta di rientro a Gibilterra, che nella notte erano tenute sotto osservazione da un He 111, munito di radiolocalizzatore. Nello stesso tempo avvertì Supermari-
na di fare attenzione coi suoi sommergibili, mantenendoli in immersione, per evitare di essere scambiati per nemici, com'era accaduto il pomeriggio del 13 per l'Alagi e il Dessié. Ciò, indubbiamente, tolse ai sommergibili la possibilità di realizzare altri attacchi in condizioni favorevoli.

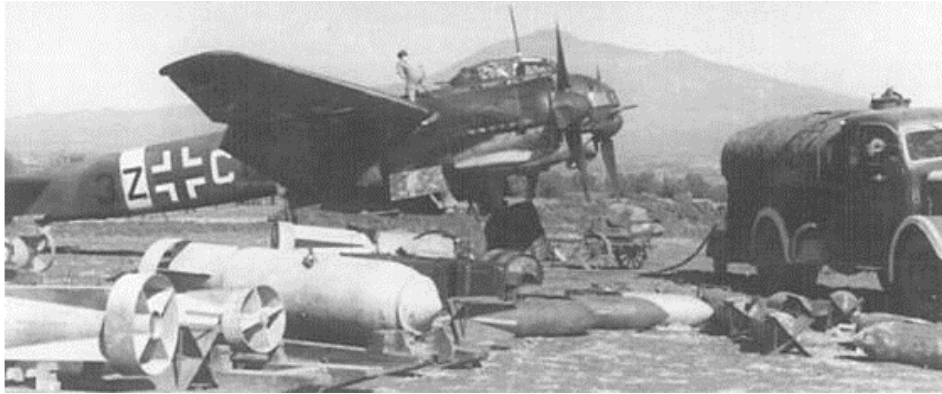


Ore 07.00 del 14 agosto. Gli incrociatori Kenya e Charybdis e i 5 CT della Forza X che avevano lasciato il convoglio WS. 21/S vicino a Malta, ripresi sulla rotta del ritorno a Gibilterra, a N della Tunisia, da un ricognitore Ju 88D (ten. Robert Schuntermann) della squadriglia 1.(F)/122.

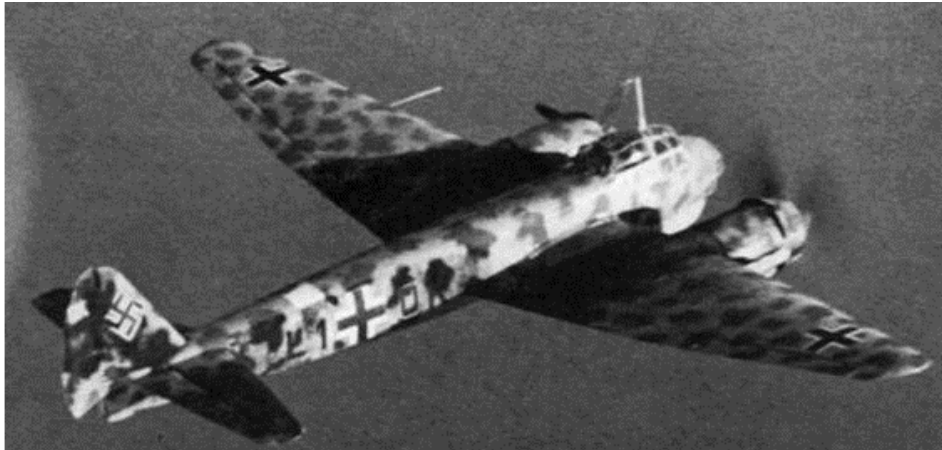
Con inizio alle 05.42 del 14 agosto, decollarono tre Ju 88 delle squadriglie 1. e 2.(F)/122 per svolgere, a partire dalle prime luci dell'alba, missioni di ricognizione a largo raggio nel Mediterraneo occidentale. Per attaccare la Forza X vennero poi inviati in volo 35 bombardieri Ju 88, ripartiti in cinque formazioni, seguiti da 13 tuffatori Ju 87 guidati da uno Ju 88, due caccia Bf 100 per caccia libera, e altri due Ju 88 per il mantenimento del contatto. Di questa massa di velivoli, 6 Ju 88 dovettero interrompere la missione per noie meccaniche. Il sopraggiungere degli aerei tedeschi contro le navi di Burrough, per le quali ancora una volta si preannunciò una movimentata e dura giornata di lotta, ebbe inizio alle 09.12 con gli attacchi che si prolungarono, quasi ininterrottamente, fino alle 13.15, per poi essere proseguiti nelle restanti ore pomeridiane dai velivoli italiani della Sardegna. Tutto ciò portò le navi di Burrough a sostenere una nuova e movimentata giornata di combattimenti, difendendosi con le sole artiglierie poiché, per la distanza da Malta e dalla portaerei Victorious, non vi erano per la protezione aerei da caccia.

Nell'attacco in picchiata degli Ju 88, con angoli di 60°, come sempre accolto da una forte reazione contraerea, con consumo enorme di munizionamento che a un certo punto fu fonte di preoccupazione sulle navi britanniche, il Kenya fu sfiorato da una bomba sganciata da un velivolo del II./KG.77, esplosa a sinistra dello scafo. L'incrociatore riportò alcuni danni, in particolare all'asdic, e un piccolo incendio si sviluppò nella sala macchine di prora con conseguente riduzione della velocità a 15 nodi, poi aumentata a 23 nodi mettendolo in grado di proseguire la navigazione in formazione verso ponente. Da parte tedesca fu abbattuto uno Ju 88 del II./KG.77.

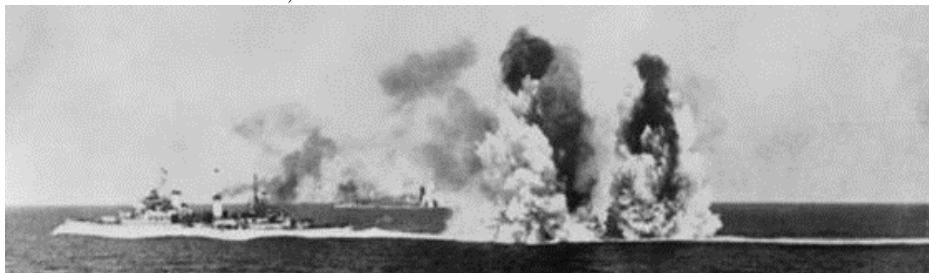
L'ultima incursione del II FK si verificò alle 10.48, con il sopraggiungere dei 13 tuffatori Ju 87 del I./St.G. 1 (cap. Martin Mossdorf), i quali vennero guidati sull'obiettivo da uno Ju 88 del 122° Gruppo Ricognizione Strategica. Al pari degli aerei che avevano attaccato in precedenza, anche i nuovi venuti furono inquadri dalla violenta e precisa reazione contraerea che non permise di conseguire successi, colpendo tre Ju 87, uno dei quali precipitò in mare.



In un aeroporto della Sicilia, alle falde dell'Etna, un velivolo Ju 88 del KG.77 in fase di rifornimento e riarmo delle bombe.



Un aereo da bombardamento Ju 88 del II./LG.1, con la mimetizzazione adottata nel 1942, in volo dalla Sicilia sul Mediterraneo.



L'incrociatore Kenya, che con le unità residue della Forza X superato Capo Bon dirigeva per Gibilterra, sotto l'attacco dei bombardieri del II Fliegerkorps il mattino del 14 agosto. Una salva di bombe cade a poppa sulla scia all'incrociatore.



Il consumo di munizioni da 40 mm di un complesso quadruplo pom-pom di un incrociatore britannico dopo la conclusione di un attacco aereo.



Famosa immagine di un velivolo S. 79 della 280a Squadriglia del 130° Gruppo A/S.

A questo punto, terminate le azioni offensive tedesche, ebbero inizio quelle degli aerei italiani. In seguito alla comunicazione di un ricognitore Cant Z 1007 bis del 51° Gruppo, che segnalò e fotografò la Forza X nella sua giusta composizione a ovest dell'Isola Galite, alle 11.15 decollarono da Villacidro 15 bombardieri S 84 del 32° Stormo, che vennero seguiti, con partenza da Elmas, da 8 aerosiluranti S 79, con equipaggi misti dei gruppi 108°, 109° e 130°. Nel frattempo dalle piste di volo degli aeroporti siciliani di Pantelleria e Castelvetro presero il volo altre due forma-

zioni di aerosiluranti, la prima costituita da 8 velivoli S 79 del 132° Gruppo e la seconda da 4 velivoli S 79 del 105° Gruppo.

Tutte queste formazioni raggiunsero l'obiettivo, con i bombardieri che sganciarono il loro carico di esplosivo da alta quota, e gli aerosiluranti che attaccavano le navi sui fianchi. Ma a dispetto del gran numero di velivoli impiegati, che erano guidati da piloti veterani, non riuscirono a mettere colpi a segno, e 11 aerei rientrarono alla base danneggiati. Durante le azioni, la reazione contraerea continuò a essere violenta e le rapide manovre delle unità della Forza X evitarono di costituire un bersaglio fisso. Ciò permise alla formazione di raggiungere, navigando a 26 nodi, la Forza Z dell'ammiraglio Syfret nella zona prevista a sud delle isole Baleari, per poi raggiungere Gibilterra, a conclusione dell'operazione Pedestal 24 ore più tardi, alle 18.00 di sabato 15 agosto.



La corazzata Nelson e la portaerei Victorious mentre il 14 agosto incrociavano a ponente di Algeri in attesa del rientro da Malta della Forza X.

L'epopea della Ohio

Con le formazioni offensive del II Fliegerkorps impegnate nell'attacco alla Forza X lungo le coste settentrionali della Tunisia, il mattino del 14 agosto soltanto l'Aeronautica della Sicilia fu in grado di disporre, sebbene in forma molto limitata, dei mezzi necessari per attaccare il gruppo navale della petroliera Ohio, mandando in volo una formazione di 5 bombardieri Ju 87 del 102° Gruppo scortata da 21 caccia Mc 202 del 20° Gruppo. Arrivando alle 10.45 sull'obiettivo gli Ju 87, trovarono a atten-

derli gli Spitfire dello Squadron 229° e della 1435° Fligh (squadriglia). Gli Ju 87 entrando nel fuoco di sbarramento delle navi attaccarono in picchiata la Ohio, e l'ultimo velivolo riuscì a piazzare sulla scia della petroliera la sua bomba da 500 chili che, esplodendo violentemente, spinse in avanti la nave, mettendone le eliche e il timone completamente fuori uso. Nella fase di disimpegno dopo il tuffo lo Ju 87 del cap. Cumbat, che ancora una volta guidò l'attacco, fu abbattuto da due Spitfire della 1435a Flight e fu costretto ad ammarare. Nel duello dei caccia fu anche abbattuto da uno Spitfire del 229th Sqn un Mc 202, ma il pilota, cap. Egeo Pittoni, si salvò lanciandosi con il paracadute.

I piloti italiani del 20° Gruppo (magg. Callieri), rientrarono alla base convinti di aver abbattuto 2 velivoli dell'inesistente tipo "Curtis" (P. 40), mentre in realtà, ancora una volta e a dispetto dei loro caccia competitivi, non conseguirono alcun successo sugli intercettori britannici.



Uomini e aerei del II./JG.53 a Comiso. In primo piano un caccia Bf 109 e un velivolo da trasporto Ju 52. Nonostante il numero limitato di aerei efficienti, il Bf 109 tipo G2, con motore da 1475 HP era superiore per velocità e tangenza allo Spitfire V.



Uno Spitfire del 126th Sqn in rullaggio a Luqa. Notare sotto l'elica il grosso filtro anti-sabbia, utilissimo nel deserto e in aeroporti polverosi come quelli di Malta, ma che, nonostante il più potente motore da 1470 HP, riduceva di circa 15 Km/h la velocità del velivolo, che risultava pertanto più bassa di quella dei Bf 109 tipo F e G e degli Mc.202.



Un Mc 202 della 353a Squadriglia del 155° Gruppo del 51° Stormo Caccia. Per velocità e maneggevolezza poteva competere con gli Spitfire V fino alla quota di 7000 m, ma era inferiore per potenza del motore Daimler Benz (1175 HP contro 1470 HP) e armamento (2 mg da 12,7 e due da 7.7 contro 2 cannoncini da 20 mm e 4 mg).

Ritornando alla Ohio, l'esplosione della bomba caduta vicino alla poppa poteva risultare mortale per la nave. Attraverso la grossa falla apertasi nello scafo, l'acqua stava entrando copiosamente, aumentando nelle cisterne gli allagamenti causati dall'esplosione del siluro del sommergibile Axum. In seguito a questi nuovi gravissimi danni la Ohio, già pericolosamente bassa sull'acqua, aumentò la sua immersione, il suo ponte piatto cominciò a piegarsi, e il suo comandante, cap. Mason, temette che la petroliera fosse sul punto di dividersi in due tronconi, da un momento all'altro. In quel momento la Ohio, rimasta nuovamente immobi-

lizzata, perché l'attacco dei velivoli italiani aveva portato al collasso l'intero sistema di rimorchio e nuovamente causato la rottura dei cavi, si trovava ancora distante 50 miglia dal porto della Valletta.

Subito dopo la conclusione dell'attacco aereo italiano, le unità di scorta alla Ohio ripresero la loro tenace attività di rimorchio, cambiando però il sistema di traino. I CT Bramham e Penn si affiancarono cautamente allo Ohio per sostenerla su entrambi i fianchi, mentre il Ledbury, una volta che squadre di volontari salirono a bordo della petroliera muniti di pompe per cercare di diminuirne gli allagamenti, si dispose di poppa alla nave danneggiata per fare da timore. Infine, dopo che erano state completate queste sistemazioni, alle 11.20 il dragamine Rye ricominciò a tirare la Ohio di prora, mentre lo Speedy e le motolance si disposero intorno a quell'insolito e straordinario complesso navale, in modo da formare intorno ad esso un cerchio difensivo.

Tirare quell'appesantita ed enorme petroliera, che a ogni minima deviazione di rotta minacciava di andare ad urtare contro i CT che la sostenevano, non era compito facile; tuttavia, mentre la Ohio, nonostante gli sforzi per ridurre le infiltrazioni d'acqua in aumento, continuava ad abbassarsi, tanto che un uomo poteva sporgersi da un lato e toccare con la mano la superficie del mare, in breve fu raggiunta una velocità soddisfacente di 4 nodi. Nel cielo volteggiavano un gran numero di aerei da caccia e per il servizio antisom, in un'opera di vigilanza che continuò per tutta la giornata in una crescente tensione, e nel pomeriggio, alle 18.30, apparvero finalmente in vista agli uomini delle navi le piatte coste meridionali di Malta, che rafforzarono in tutti i presenti la speranza di portare in porto la Ohio, che si preparò ad affrontare una lunga navigazione notturna.

Nel frattempo i velivoli italiani avevano realizzato un nuovo attacco contro il piroscampo Brisbane Star, che la sera del 13 agosto dalle acque di Sfax aveva ripreso la rotta per Malta con il favore dell'oscurità. Nel corso della sua navigazione verso l'isola il Brisbane Star fu protetto, a partire dall'alba del 14 e fino all'imbrunire, da otto Spitfire e da sei Beaufighter del 235° Squadron uno dei quali, pilotato dal ten. H. Wood, dopo aver danneggiato uno Ju 88 della 2.(F)/122, abbatté un ricognitore italiano S 79 del 30° Gruppo del 10° Stormo Bombardieri. Era il quarto aereo da ricognizione dell'Aeronautica della Sicilia ad andare perduto nel pome-

riggio di quel 13 agosto. Colpito ad ovest di Capo Bon dal fuoco contraereo dei CT Eskimo e Somali, un Cant Z 1007 bis del 33° Gruppo (9 Stormo) si incendiò distruggendosi nell'atterrare a Pantelleria. Fu poi la volta di due S 79 del 32° Gruppo (10° Stormo), abbattuti entrambi dagli Spitfire della 1435a Flight. Quanto ai tedeschi, essi persero uno Ju 88 della 2.(F)/122, abbattuto da uno Spitfire del 249° Squadron.

Alle 14.45, una pattuglia di tre Cant Z 1007 bis del 29° Gruppo del 9° Stormo Bombardieri, partita da Chinina al comando del ten. col. Cesare De Porto per rintracciare il gruppo navale della Ohio segnalato dai ricognitori a 20 miglia ad est di Linosa, avvistò il Brisbane Star. I velivoli italiani, senza essere disturbati dalla scorta aerea, si avvicinarono al piroscafo e lo attaccarono con decisione, sganciando complessivamente 12 bombe antinave da 160 chili da una quota di 4.500 metri, senza però riuscire a colpirlo. L'attacco al Brisbane Star rappresentò l'ultima azione offensiva diurna dell'Aeronautica della Sicilia. I reparti da bombardamento, che nelle notti dei giorni 11, 12 e 13 agosto erano stati impegnati nelle incursioni contro gli aeroporti di Malta, e nelle ore diurne nelle stressanti e logoranti missioni di ricognizione, possedevano ormai un'efficienza limitata, anche a causa delle dolorose perdite subite dal 102° Gruppo (5 velivoli non rientrati e alcuni danneggiati in tre giorni), e dal fatto che i pochi aerosiluranti della Sicilia ancora efficienti, dopo aver attaccato, al limite dell'autonomia, le navi della Forza X, erano stati costretti a fare scalo sugli aeroporti della Sardegna, dove ancora si trovavano.



Pomeriggio del 14 agosto. L'entrata nel Grand Harbour del piroscafo Brisbane Star, con la falla a prua causata la sera del 12 a nord di Biserta dal siluro di un He 111 della 6./KG.26.



All'attracco a Malta, si riscontrano i danni riportati dal Brisbane Star nell'esplosione del siluro tedesco che lo aveva colpito.

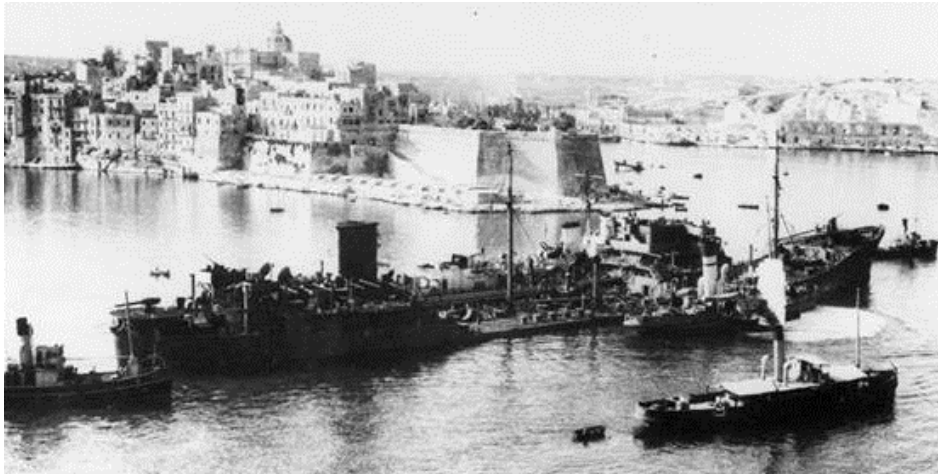
Tentarono ancora i tedeschi di raggiungere la Ohio con un'azione combinata di 4 aerosiluranti He 111 della 6./KG. 26 e 5 bombardieri Ju 88 del KG. 77, decollati nel pomeriggio scortati da 8 Bf 109 e 19 Re 2001, questi ultimi richiesti dal II Fliegerkorps al Comando dell'Aeronautica Sicilia, per rinforzare la caccia tedesca, particolarmente logorata nell'intenso impiego di quei giorni. Ma al limite di autonomia i velivoli della scorta dovettero in gran parte rientrare. Soltanto quattro Bf 109 dell'JG.53 e tre Re 2001 del 2° Gruppo Caccia restarono con gli aerosiluranti, che non riuscirono a rintracciare l'obiettivo, e nella rotta di rientro, trovandosi 20 miglia a nord-est di Linosa, in un combattimento con due Spitfire del 126° Squadron (ten. W.J. Johnson e serg. N. Marshall), i tre caccia italiani furono abbattuti uno dopo l'altro. Decedette il comandante del reparto magg. Luigi Scarpetta, a cui fu concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare, e si salvò soltanto, lanciandosi con il paracadute, il ten. Giorgio Pocek. Per la caccia italiana la battaglia di mezzo agosto, a dispetto delle ottimistiche moltissime dichiarazioni di vittoria dei piloti con i loro aerei competitivi, fu all'atto pratico una vera delusione.

Anche per i bombardieri non andò meglio, poiché durante la notte, nel tentativo di colpire alla Valletta i piroscafi che stavano scaricando, due velivoli, un S 84° del 25° Gruppo del 7° Stormo, e un Br 20 dell'88° Gruppo Autonomo, furono abbattuti da due caccia notturni Beaufighter

dell'89° Squadron. Si salvò soltanto il ten. col. Ivo Ravazzoni, comandante del 7° Stormo, che cadde prigioniero.



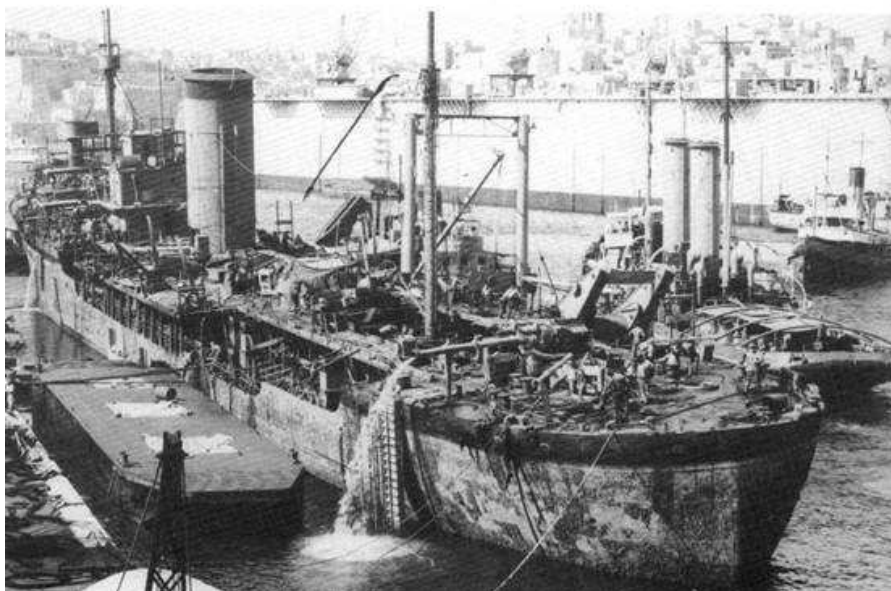
Proseguendo nella lenta navigazione la petroliera Ohio, sorretta sui fianchi dai CT Penn e Ledbury, il mattino del 15 agosto sta per entrare nel Grand Harbor.



La Ohio, incredibilmente abbassata per l'acqua imbarcata nelle cisterne e nei locali attraverso le innumerevoli falle, entra il mattino del 15 agosto nel Gran Harbour, trainata dai rimorchiatori, sfilando nel canale tra le vecchie fortificazione della Valletta.

Al termine di una tormentata navigazione, che ebbe momenti di tensione drammatica perché la malgovernabile Ohio minaccio di finire sugli sbarramenti minati difensivi, la petroliera sempre trainata e sorretta sui fianchi dai CT Penn, Bramham e Ledbury, si presentò al mattino del 15 agosto davanti alla Valletta, per poi entrare nel Grand Harbour tra un tripudio di militari e civili. Non appena ebbe scaricato il carico la Ohio si

spezò in due tronconi che restarono nel fondale fino al 1946, quando furono affondati a cannonate al largo di Malta.



La petroliera Plunleaf, semiaffondata nel Grand Harbour, le cui cisterne, nello stato di emergenza della Ohio, servirono per raccogliere il combustibile della nave danneggiata.

Lo stesso compito fu assolto dalla petroliera Boxall.



A sinistra, il ponte della Ohio danneggiato dal siluro del smg italiano Axum. A destra, il 9 settembre 1942 in ospedale per le ferite riportate, il cte della petroliera cap. D.W. Mason, la cui tenacia aveva in gran parte permesso alla nave di raggiungere la destinazione.

Quale giusto riconoscimento fu decorato con la George Cross.

Conclusioni

Quella che in Italia è passata alla storia come la “Battaglia di Mezzo Agosto”, ed è conosciuta all'estero soprattutto come Operazione Pedestal, rappresentò una vittoria tattica delle forze aeronavali dell'Asse, che fu resa possibile, sotto l'aspetto strettamente militare, dall'ampiezza e dalla ripartizione delle forze impiegate e dall'acume tattico con cui esse furono distribuite nel piano d'impiego. Purtroppo, per le forze dell'Asse, il successo tattico non raggiunse il trionfo a causa dell'inopportuno ritiro degli incrociatori delle due divisioni navali italiane che, nell'invertire la rotta per rientrare alle basi, concessero ai britannici la possibilità e la soddisfazione di silurare gli incrociatori Bolzano e Attendolo, che rimasero per sempre inutilizzabili.

Poiché questa ritirata fu praticamente mantenuta sotto censura, e citata soltanto nei documenti e nelle discussioni degli ambienti militari, da parte italiana e tedesca, bollettini di guerra, stampa, radio, rapporti, ordini del giorno, non ebbero alcun dubbio nel vantare una meritata grande vittoria. Era apparso subito chiaro che nel confronto delle perdite e dei danni il prezzo pagato dalle forze dell'Asse per conseguire il successo risultava molto inferiore a quello del nemico.

Nella “Appendice alla relazione finale sulla distruzione del convoglio inglese nel Mediterraneo occidentale”, compilata il 17 agosto 1942 dal Reparto Informazioni dell'O.B.S., e trasmessa a Superaereo con protocollo n. 1360/42 segretissimo, il sempre ottimista feldmaresciallo Kesselring arrivava alle seguenti considerazioni²⁷:

In conclusione si può osservare che il piano di approvvigionamento in grande stile di Malta è essenzialmente fallito. Il nemico avrà riconosciuto che, pur concentrando grandi aliquote di mezzi navali, il forzamento del Canale di Sicilia può essere operato solamente a prezzo di gravissime perdite. Il successo finale è dovuto non solo all'esemplare collaborazione tra le diverse Armi italiane e tedesche, ma anche ed in particolare modo allo spirito di sacrificio di ogni singolo uomo a bordo dei velivoli e delle navi da guerra.

²⁷ AUSA, GAM 8, b. 155.

In realtà l'operazione Pedestal, pur pagata a caro prezzo, fu invece un indubbio successo strategico britannico, poiché l'arrivo a Malta di 32.000 tonnellate di rifornimenti vari e di 17.000 tonnellate di combustibili, permise all'isola di incrementare le scorte fino all'inverso del 1942; e soprattutto Malta poté disporre della benzina necessaria per riprendere le micidiali azioni aeree offensive contro il traffico dell'Asse diretto in Libia, proprio nel momento in cui si decideva la battaglia di El Alamein, ad iniziare dal 17 agosto quando gli aerosiluranti Beaufort dell'86° Squadron di Malta affondarono a sud di Pantelleria il piroscampo italiano Rosolino Pilo (8.326 tsl) in rotta per Tripoli.

L'aver permesso a circa un terzo del convoglio WS. 21/S di raggiungere Malta, mancando un'occasione irripetibile, fu dai tedeschi addebitato, e non poteva essere altrimenti, alla tattica rinunciataria della Marina italiana, pagata a caro prezzo con il siluramento del Bolzano e dell'Attendolo, e con la loro eliminazione dalla scena di guerra. Ma i più contenti del non intervento delle navi italiane furono i britannici. E' sintomatico il fatto che, in un'intervista rilasciata nell'agosto 1969 allo storico Peter Smith, l'ammiraglio Burrough avesse dichiarato di essere "sempre grato a Mussolini per averlo commesso"; e aggiunse: "Non ho il minimo dubbio che se quella mattina fossero arrivati gli incrociatori italiani vi sarebbe stato un massacro: saremmo stati annientati"²⁸.

La decisione di ritirare le navi italiane nei porti senza combattere, fu giustificata da Supermarina in una sua relazione come segue²⁹:

Il gruppo [navale] veniva avvistato da ricognitori nemici durante la fase di riunione e, più tardi, mentre dirigeva verso le isole Egadi. Si ritenne di conseguenza che il nemico avrebbe potuto anche appoggiare il convoglio, durante il suo trasferimento per il Canale di Sicilia, con forze corazzate.

... Le forze aeree italiane e tedesche, fortemente impegnate nelle azioni offensive della giornata, comunicavano di non poter assumere la richiesta scorta aerea alla 3a e 7a Divisione nel canale di Sicilia il giorno 13 mentre, data la rilevante entità delle forze aeree nemiche accertate a Malta (180 apparecchi efficienti), sarebbe stato certamente rischioso operare con nostre forze in quelle acque nel giorno anzidetto senza tale scorta.

²⁸ P. Smith, *L'ultimo convoglio per Malta 1942*, Longanesi, Milano, 1972, p. 325.

²⁹ AUSMM, Relazione mensile di Supermarina, "Invio di un convoglio inglese a Malta da ponente. Operazioni per contrastarne il passaggio (9-15 agosto 1942)", allegato al *Diario di Supermarina* dell'agosto 1942.

Fu perciò deciso di rinunciare all'intervento delle divisioni incrociatori a sud di Pantelleria, intervento che il nemico avrebbe insidiato in modo particolare anche durante la notte, essendo mancata la sorpresa³⁰.

In questa importante relazione, che in parte Supermarina trascrisse anche nel suo Diario Storico, non si fa nessun accenno alle accese discussioni sulla protezione aerea al Comando Supremo, e dell'accordo stabilito nella serata del 12 agosto con l'ammiraglio Riccardi dal generale Fougier, che concedeva alla protezione delle divisioni navali 45 aerei da caccia, in modo da disporre sul cielo delle navi, durante tutta la giornata del 13, su pattuglie di 6 velivoli di caccia per turno di scorta.



A sinistra l'ex Cte della Forza X, amm. H.M. Burrough mentre partecipa, in rappresentanza del Regno Unito, alla firma della resa della Germania a Reims, Francia, il 7 maggio 1945. Alla sua destra é il gen. Walter Bedell Smith, Capo di SM di Eisenhower.

Sulla decisione di ritirare le navi italiane nei porti senza combattere il comandante della Marina Germanica in Italia vice ammiraglio Eberhard

³⁰ Il vice maresciallo dell'aria Park attribuì il mancato intervento delle corazzate italiane ai seguenti motivi, che noi condividiamo: "a) Presenza di notevole forza di aerosiluranti a Malta; b) La flotta nemica aveva riportato maggiori danni di quelli che noi pensavamo durante l'operazione "Vigorous"; c) Il nemico aveva deciso di mantenere ad ogni costo al sicuro queste unità allo scopo di impiegarle successivamente".

Weichold, scrisse nel dopoguerra per l’Ammiragliato britannico: “Un più inutile spreco di energie combattive non è immaginabile”. E aggiunse che, con l’arrivo a destinazione di cinque navi con rifornimenti, “il nemico aveva raggiunto il fine strategico della sua operazione ... Malta fu messa in grado di combattere per diverse settimane e, in caso di necessità, per diversi mesi... Per raggiungere tale obiettivo nessun prezzo era troppo alto e da questo punto di vista l’operazione inglese, malgrado tutte le perdite, non fu una disfatta, ma un insuccesso strategico di primordine da parte dell’Asse di cui un giorno si sarebbero sentite le ripercussioni”³¹.

Nel momento stesso in cui, con l’arrivo dei rifornimenti, si realizzava la sopravvivenza di Malta, la rinuncia all’azione navale da parte degli italiani costituì l’ultimo atto di una guerra sbagliata, che l’Italia, per la sua debolezza militare, ampiamente riconosciuta negli ambienti militari e governativi, non avrebbe dovuto mai combattere. Dopo la battaglia di mezzo agosto, il cui mancato intervento navale fu addebitato, senza alcun pudore, al solo Mussolini, che invece si rammaricò con Ciano per quella sua forzata rinuncia, la sorte della guerra era ormai segnata.

Occorre tuttavia precisare per non creare illusioni, che anche se il mattino del 13 agosto si fosse verificato l’annientamento del convoglio britannico dell’operazione Pedestal, e Malta fosse stata costretta ad arrendersi per mancanza di viveri, tutto ciò avrebbe forse ritardato per le potenze dell’Asse la sorte della guerra in Mediterraneo, ma non annullata la loro sconfitta, perché ormai troppo forte era il divario del potenziale bellico e umano della Germania e dell’Italia rispetto a quello espresso dagli statunitensi, dai britannici e dai sovietici.

Nonostante l’indubbio successo conseguito dalla Pedestal, le gravi perdite subite dalla Marina britannica, giustificate da Churchill che elogiò il comportamento degli ammiragli Syfret, Burrough e Lyster, non furono accolte in Gran Bretagna con euforia di vittoria, e di ciò si fece portavoce lo stesso Ammiragliato che nella sua relazione compilata nel dopoguerra concludeva³²:

³¹ AUSMM, “La guerra fatale all’Asse nel Mediterraneo (1940-43)”, *Collezione V*.

³² AUSMM, *Scambio notizie con Ammiragliato britannico*, “Operazione Pedestal – Agosto 1942”.

Questa fu l'operazione "Pedestal": non è stato certo un bel risultato l'aver condotto a destinazione cinque navi del convoglio su un complesso di quattordici potentemente scortate specialmente se si tiene conto delle perdite della scorta: una portaerei, due incrociatori e un CT affondati e una portaerei e due incrociatori danneggiati ma il convoglio dovette subire, nello spazio di due giorni, gli attacchi di 150 bombardieri e di 80 aerosiluranti protetti da una massa di caccia ben superiori a quella che le portaerei e Malta potevano fornire e, per quanto i caccia dell'aviazione navale e quelli di Malta siano stati magnifici, la proporzione di forza era troppo marcata. Il convoglio dovette anche contrastare l'azione di circa una dozzina di sommergibili che erano guidati dalla ricognizione aerea, e subire, durante il percorso notturno lungo le coste tunisine, l'azione delle mine e gli attacchi dei Mas italiani.



L'amm. div. Eberhard Weicold, Cte la Marina Germanica in Italia, con lo spadino al fianco, durante una visita alla corazzata Littorio (novembre 1942), accolto dall'amm Angelo Iachino, Cte la Squadra Navale italiana..



Il TV Richard John (Dickie) Cork, dell'880th Sqn (Indomitable) a cui fu accreditato l'abbattimento di sei aerei nei giorni 11 e 12 agosto.

I risultati conseguiti dalle forze navali dell'Asse furono indubbiamente eccezionali, considerando che gli incrociatori e i CT della R. Marina non intervennero, e che il contrasto fu esercitato soltanto dai sommergibili e dalle unità insidiose³³. Gli U-boote germanici affondarono con l'U 73 la portaerei Eagle. I sommergibili italiani conseguirono i seguenti risultati: l'Axum affondò l'incrociatore contraereo Cairo e danneggiò l'incrociatore Nigeria e la petroliera Ohio; un siluro dell'Alagi danneggiò l'incrociatore Kenya; infine il Bronzo dette il colpo di grazia al piroscavo

³³ Supermarina esprime il seguente elogio: *“Tutti gli equipaggi dei sommergibili, delle motosiluranti e dei MAS hanno dimostrato, nei violenti scontri col nemico, di possedere elevato grado di preparazione morale e materiale e il più encomiabile ardimento”*. Cfr. *“Relazione sulle operazioni navali svoltesi nei bacini occidentale e centrale del Mediterraneo dal 10 al 14 agosto 1942-XX E.F.”*, Scontri Navali e operazioni di guerra, busta 62.

Clan Ferguson, immobilizzato dagli aerosiluranti tedeschi He.111 della 6./KG.26. Le motosiluranti italiane Ms 16 e Ms 22 affondarono l'incrociatore Manchester e la Ms. 31 il piroscafo Glenorchy. Infine, i Mas 552 e 554 affondarono i piroscafi Wairangi e Almeria Lykes, e i Mas 564 e 557 danneggiarono i piroscafi Rochester Castle e Santa Elisa. Quest'ultimo rimasto immobilizzato e in stato di affondamento, fu finito con le bombe da un aereo tedesco Ju 88 del KGr.806. Occorre poi ricordare che altre due navi, i CT Wolverine e Ithuriel, avevano riportato gravi danni nello speronamento dei sommergibili italiani Dagabur e Cobalto.



In alto a destra, dietro la nave da sbarco Prince Albert, il relitto della cisterna Ohio come appariva nel 1946, poco prima che i suoi due tronconi fossero affondati a cannonate dal CT Virago e da cariche esplosive al largo di Malta.

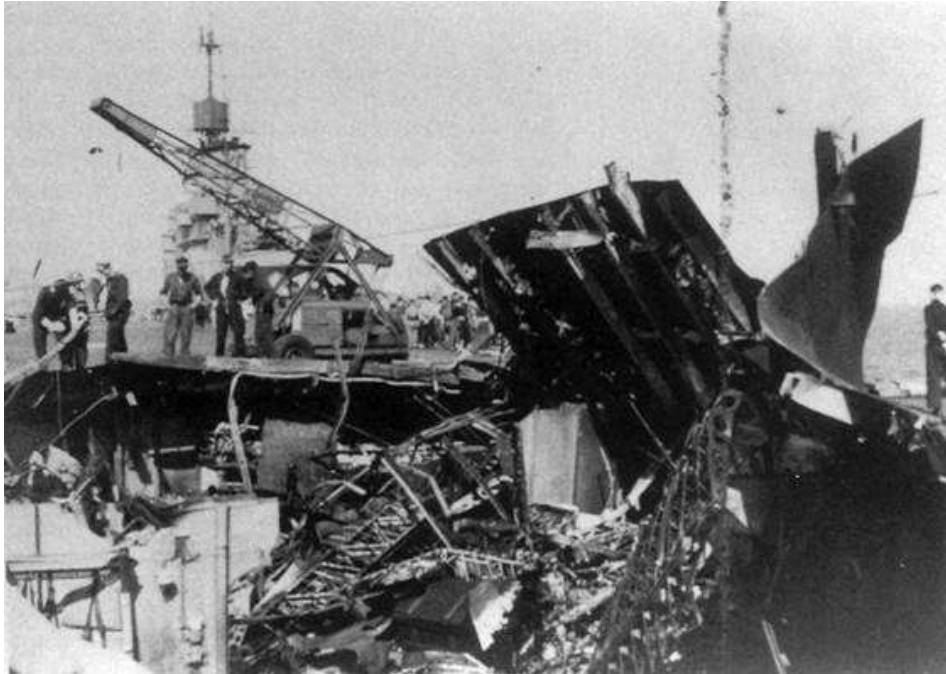
Quanto alla Luftwaffe, impiegando complessivamente 650 aerei, conseguì i seguenti risultati. Gli aerosiluranti He 111 delle squadriglie 6/KG.26 e KSC.3 affondarono il piroscafo Deucalion, già colpito dai bombardieri Ju 88 del II./KG.77, e danneggiarono i piroscafi Brisbane Star e Clan Ferguson che, rimasto praticamente smantellato per un'esplosione del carico di benzina e munizioni, ricevette il colpo di grazia dal sommergibile italiano Bronzo. I bombardieri in picchiata Ju 87 del I./St.G.3 affondarono il piroscafo Dorset, colpirono gravemente la portaerei Indomitable e la petroliera Ohio. I bombardieri Ju 88 affondarono rispettivamente con i velivoli del KGr. 806 e del II./LG. 1 i piroscafi Santa Elisa, già immobilizzato dal Mas 557, e Waimarama. Gli Ju 88 del II./KG.77 colpirono il piroscafo Deucalion, poi affondato dagli aerosiluranti He 111 della 6/KG.26, mentre i velivoli dei vari reparti affondarono il piroscafo Empire Hope, colpirono, a loro volta, la petroliera Ohio, pro-

curarono altri danni all'incrociatore Kenya, e quelli del I./LG.1 danneggiarono leggermente il CT Somali.

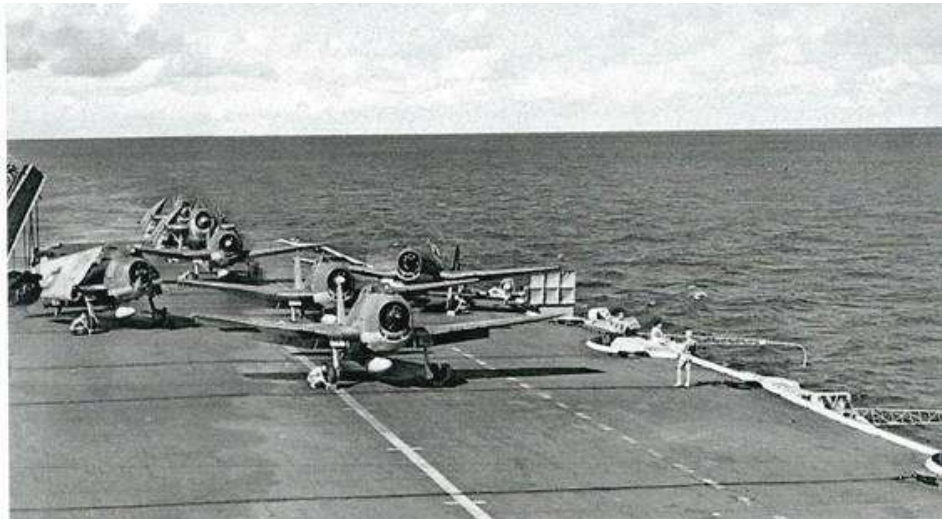
La R. Aeronautica, malgrado i 628 aerei impiegati, e le affermazioni degli equipaggi di volo che ritennero di aver conseguito successi eccezionali, ottennero risultati sensibilmente inferiori a quelli dei tedeschi, e non corrispondenti ai mezzi schierati, e tanto meno agli sforzi compiuti nel corso delle missioni e alle notevoli perdite subite dai reparti impiegati. Gli aerosiluranti S 79 del 132° Gruppo colpirono il CT Foresight, che per i danni riportati dovette essere affondato. I bombardieri Ju 87 del 102° Gruppo danneggiarono la petroliera Ohio, già colpita dal sommergibile Axum e dagli aerei tedeschi, e colpirono leggermente la corazzata Rodney, mentre i cacciabombardieri Re 2001 della Sezione Speciale colpirono con 2 grosse bombe la Victorious procurando soltanto danni superficiali per la ritardata attivazione delle spolette.



Ecco come appariva, durante la navigazione per rientrare a Gibilterra, il ponte di volo dell'*Indomitable*



La voragine e la massa di rottami che impedivano all'Indomitable di svolgere qualsiasi attività di volo.



Il danneggiamento dell'Indomitable comportò il trasferimento degli aerei su altre navi similari. I Martlet dell'806th Sqn furono trasferiti sulla Illustrious in Oceano Indiano.

Alle perdite navali subite dai britannici si aggiunsero 36 velivoli, 25 dei quali appartenenti alle portaerei e alla R.A.F. di Malta, 5 Spitfire, un Beaufighter e un Wellington. La sola caccia di Malta realizzò in quattro giorni un totale di 407 missioni. Da parte dell'Asse andarono perduti 50 velivoli, 32 italiani e 18 tedeschi, cui si aggiunse quella dei 2 sommergibili Dagabur e Cobalto, e il danneggiamento degli incrociatori Attendolo e Bolzano e della motosilurante tedesca S 58.

Il prezzo di vite umane pagato dalla Royal Navy e dalla Marina mercantile britannica fu di 350 uomini, fra ufficiali e marinai, sui circa 23.000 che, a bordo delle navi, avevano partecipato alla Pedestal; e ciò rappresentava una perdita di uomini ancora più elevata di quella verificatasi il precedente mese di luglio nel disastro del tragico convoglio P.Q. 17, fatto letteralmente a pezzi dai sommergibili e degli aerei tedeschi, sulla rotta artica per la Russia settentrionale, con l'affondamento di ben 23 mercantili per 143.977 tsl. Si trattava però di navi molto meno importanti di quelle perdute dal convoglio WS.21/S sulla rotta di Malta, ove erano stati impiegati preziosi piroscafi veloci di elevato tonnellaggio, che furono rimpianti, perché sarebbero stati utili per le future operazioni.

Tuttavia le perdite subite nel corso dell'Operazione Pedestal generarono a Londra grande preoccupazione e l'amm. Syfret non mancò di riconoscere nella sua relazione che "Le perdite sostenute dalla Forza F furono spiacevolmente forti e il numero dei piroscafi che raggiunse Malta dolorosamente piccolo". Gli Alleati si convinsero che un nuovo tentativo di avvicinarsi al Canale di Sicilia sarebbe costato ancora di più. Di ciò furono particolarmente convinti gli americani che, nel pianificare l'invasione del Nord Africa Francese (operazione Torch), poi attuata nel novembre 1942, si opposero fermamente alle richieste britanniche di sbarcare a Biserta. Limitando le operazioni anfibe ad Orano ed Algeri, per tenersi il più lontano possibile fuori dal raggio d'azione dei mezzi aeronavali dell'Asse, gli Alleati concessero a italiani e tedeschi di potersi impossessare rapidamente della Tunisia e di conseguire con ciò l'indubbio successo strategico di ritardare la perdita dell'Africa al maggio del 1943.

Nel tirare le somme al termine della Pedestal, considerando la negativa influenza da essa esercitata nei piani degli anglo-americani, molte fra le personalità militari e politiche Alleate si chiesero se l'operazione era stata ben ponderata, e organizzata con saggia e ragionata misura strategica.

Essa era nata sotto l'influenza di un urgente rifornimento di Malta, che ne alleviasse la disperata situazione di assedio, e dall'insistente richiesta di aiuti dei difensori, i cui accorati appelli non avevano lasciato indifferenti il Governo e l'Ammiragliato. Ma occorre chiedersi se era stato veramente necessario accettare i rischi di un'operazione tanto complessa? Ne fu convinto il primo Lord del Mare, ammiraglio Pound, che sostenne:

“Abbiamo pagato un elevato scotto, ma a mio personale parere ritengo che ce la siamo cavata ancora a buon mercato data la non esatta valutazione che si era fatta dei rischi da affrontare e del tremendo ammassamento di tutto”³⁴.

Molto più ottimistico fu il parere espresso da Winston Churchill che trovandosi in visita a Mosca, per colloqui al Cremlino con i rappresentanti sovietici, il 14 agosto scrisse a Joseph Stalin una lettera, in cui puntualizzando quanto era successo dalle informazioni ricevute, pur non nascondendo le preoccupazioni per le perdite subite, affermava:

Indubbiamente il nemico considera questa come una grande vittoria sul mare, e sarebbe così se non si tenessero presente l'importanza strategica di Malta per i piani futuri³⁵.

Concludendo l'operazione Pedestal rappresento il massimo dello sforzo che gli inglesi dovettero sostenere per conservare il possesso di Malta. Tra il giugno del 1940 e l'agosto del 1942 furono avviate verso l'isola esattamente 100 navi mercantili, 23 delle quali furono affondate durante la rotta e di esse ben 19 nel corso degli otto convogli organizzati nel 1942. Altri 3 mercantili, inclusa la cisterna Ohio, subirono la stessa sorte, sempre nel 1942, dopo l'arrivo in porto alla Valletta, e 10 tornarono indietro per danni o perché costrette, come nel corso dell'operazione Vigorous, ad invertire la rotta dall'intervento della flotta italiana. Delle 67 navi che arrivarono a destinazione, 21 trasportarono a Malta 493.000 tonnellate di rifornimenti, a cui si aggiunsero le quantità modeste scaricate in varie occasioni dalle unità da guerra e dai sommergibili, e dagli aerei, questi ultimi impegnati in una continua spola che comportò perdite elevate.

³⁴ S.W. Roskill, *The war at Sea 1939 – 1945*, vol. II, p. 308.

³⁵ *Stalin Churchill Roosevelt Attlee Truman, Carteggio 1941-1945*, Editori Riuniti, Roma, 1968, p. 72.

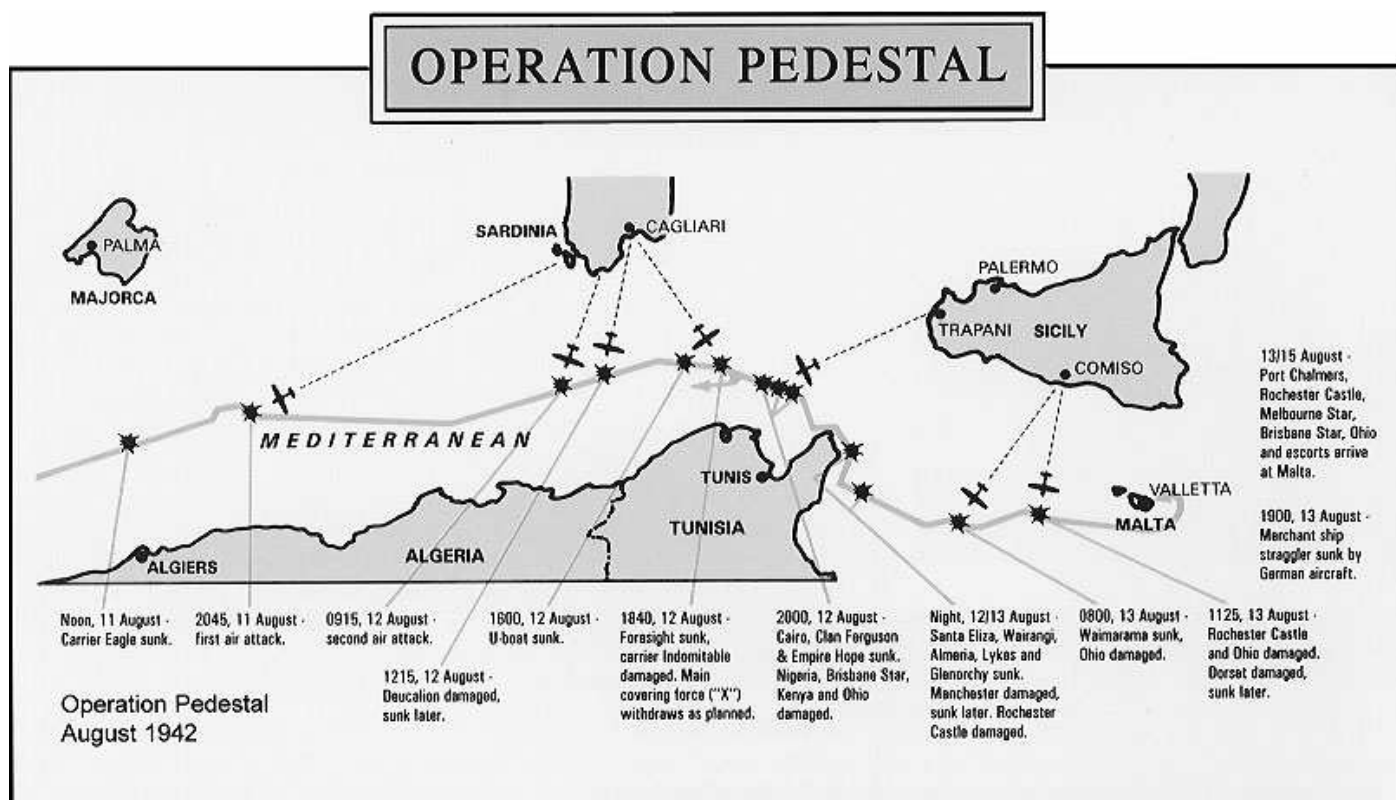


Mosca, agosto 1942. Churchill, Stalin e Molotov. Fu durante questa visita che Churchill fu messo al corrente, con parecchi telegrammi dell'Ammiragliato, delle tremende perdite che stava subendo il convoglio dell'operazione "Pedestal".

I convogli per Malta imposero inoltre un impegno logorante alla Marina mercantile e da guerra britannica, impegnando per settimane molti tra i più preziosi e veloci piroscafi destinati ai collegamenti tra le Colonie e il Regno Unito distogliendoli da altri incarichi e dalle più lontane zone operative. Nello stesso tempo, per assicurare efficienti scorte non presenti nel Mediterraneo, fu necessario farvi affluire, al costo di gravi perdite e danni, unità da guerra prelevate dai settori dell'Atlantico, dell'Artico e dell'Oceano Indiano, che poi erano tenute lontano dai loro servizi per lunghe riparazioni. A ciò si aggiunsero le perdite aeree subite a Malta dalla R.A.F. e dalla F.A.A. tra il giugno 1940 e il novembre 1942, quantificate in 1.133 velivoli di ogni tipo, in gran parte distrutti al suolo (i soli caccia perduti in combattimento furono 289, quelli distrutti al suolo circa 300, e i piloti da caccia morti 518), a cui vanno aggiunti gli aerei e gli equipaggi perduti durante i trasferimenti verso l'isola, e quelli subiti delle navi portaerei impegnate a sostenere il transito dei convogli.

Fu solo con questi sforzi congiunti che la Royal Navy poté assicurare il sostentamento di Malta, permettendole di operare con successo contro le linee di comunicazione dell'Asse, con indubbio vantaggio per le operazioni britanniche in Nord Africa, che si conclusero in Tunisia l'11 maggio 1943.

Francesco Mattesini



<http://www.axisandallies.it/joomla/index.php/forum/viewtopic.php?f=17&t=587>