Appendice I

La battaglia navale di Pantelleria del 15 giugno 1942

Come preannunciato nell'Introduzione, è indispensabile trattare a parte quello che fu, senza dubbio, il capolavoro professionale di Alberto Da Zara, oltre che il punto centrale (polemiche incluse) della sua autobiografia intitolata *Pelle d'Ammiraglio*. In effetti la battaglia navale combattuta nelle acque a sud di Pantelleria il 15 giugno 1942 è, paradossalmente, una delle azioni di superficie della storia delle Regia Marina più note e meno studiate.

Le origini di questo curioso stato di cose sono da ricercare in due distinti fenomeni: la scarsa popolarità dell'ammiraglio Alberto Da Zara, giudicato piuttosto rumoroso e anticonformista da diversi suoi colleghi (anche se assai amato dai propri equipaggi) e le evidenti e inconciliabili incongruenze in materia di rotte, tempi, risultati e, addirittura, presenza o meno di determinate unità durante alcune fasi dello scontro in parola riscontrate sin dal 1948 in occasione del confronto tra i rapporti di missione delle unità italiane che parteciparono a quella giornata e la versione ufficiale data alle stampe dalla Royal Navy quell'anno mediante un'apposita relazione, datata 24 giugno 1942, apparsa sulle pagine del secolare *London Gazette* e "published by Authority": ovvero non discutibile.

Nonostante il prestigio della pubblicazione britannica, non mancarono alcune immediate contestazioni avanzate dallo stesso Da Zara nel proprio libro e, nuovamente, nel 1954, da parte del comandante del cacciatorpediniere *Malocello*, l'allora capitano di fregata Mario Leoni, nei confronti di alcuni punti particolarmente controversi della relazione inglese.

Alcune ulteriori stigmatizzazioni della versione d'Oltremanica furono formulate, poco dopo, anche dall'ammiraglio Aldo Cocchia, per tacere delle perplessità espresse in punta di penna (come già era avvenuto, d'altronde, in precedenza relativamente alla battaglia di Punta Stilo) dall'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo in occasione della pubblicazione, nel 1960, del secondo tomo de "Le azioni navali nel Mediterraneo" per i tipi dell'Ufficio Storico della Marina Militare. La morte di Da Zara, nel 1951, e la mancanza di fonti primarie britanniche favorirono però, alla lunga, l'accettazione acritica della versione inglese (sempre più o meno rimasticata, con poche o punto varianti, da diversi autori successivi) nei decessi successivi, sia in Gran Bretagna sia in Italia.

L'avvenuta scoperta, nei TNA (The National Archives, già Public Record Office, ovvero PRO) di Kew Gardens, dei rapporti di missione originari britannici di quella giornata, peraltro, permette oggi di sottoporre ai lettori la storia completa ed autentica di quella vicenda chiarendo, nel contempo, con il supporto dell'analoga documentazione italiana di prima mano rinvenuta a Roma nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, tutti i vari punti rimasti oggetto di dubbio e di contestazione da allora a oggi.

Lo scenario

L'antefatto della Battaglia di Pantelleria del 15 giugno 1942 è presto detto. Dopo il fallimento del proprio convoglio del marzo 1942 diretto a Malta culminato nella Seconda battaglia della Sirte (1) gli inglesi furono costretti a introdurre, per la prima volta, il razionamento nell'isola nel maggio 1942. In merito a quella che era davvero la residua autonomia alimentare dell'arcipelago maltese le fonti sono, a tutt'oggi, contraddittorie. Secondo gli ultimi, scoraggianti rapporti redatti in aprile dal governatore dell'isola, il generale William Dobbie, i viveri sarebbero finiti per i primi di giugno. Secondo le stime del suo successore, il "duro" Lord Gort, arrivato l'8 maggio 1942 a bordo di un idrovolante Sunderland per sostituire l'ormai logoro Dobbie dopo due anni di guerra, l'autonomia in termini di commestibili era viceversa assicurata fino al settembre 1942.

Dopo quella data, come in effetti avvenne, sarebbe cominciata la macellazione, per carenza di foraggio, degli animali dell'isola mentre il programma delle cucine popolari, appena introdotto, sarebbe passato da 4.000 minestre al giorno alle 170.000 vendute nel dicembre 1942 al non modico prezzo di tre o sei scellini a seconda della presenza o meno della carne nella zuppa. Gli "anni d'oro della guerra" ancora oggi ricordati dagli agricoltori maltesi (ordinariamente in grado di nutrire da un terzo ad almeno metà della popolazione dell'arcipelago) (2) e un fiorente mercato nero favorito dalla corruzione delle autorità (3) fecero anch'essi la loro parte nel corso del 1942, anche se l'invio dalla Gran Bretagna, nel settembre 1941, di un carico di 4.000 tonnellate di semi di patate rivelatesi sterili rispetto al particolare suolo maltese e la perdita, nel gennaio 1942, del piroscafo *Thermopylae*, proveniente da Cipro con un carico di semi giusti, compromise il raccolto di tuberi di quell'anno.

In effetti la guarnigione, formata da poco più di 30.000 uomini, fu costretta a tirare la cinghia passando dalla propria tradizionale dieta di ben 4.000 calorie quotidiane a soltanto

---

1) Al termine di quella complessa azione aerea e navale furono infatti sbarcate appena 807 tonnellate di rifornimenti a fronte delle quasi 30.000 spedite da Alessandria a Malta in quell'occasione. Questo risultato (equivalente, nel caso in cui l'intero quantitativo messo a terra fosse stato costituito da viveri, a una settimana di autonomia dell'isola, abitata in quel momento da poco meno di 300.000 anime) fu, in pratica, ininfluente per le sorti dell'isola visto che, in realtà e come al solito, più dell'85 % del carico era costituito da materiali bellici le cui scorte erano giudicate, in quel momento, sufficienti fino a tutta l'estate. Henry Lynn, "Malta: Effort and Sacrifice, 1940-42", *The Naval Review,* luglio 1998, p. 251. Questo stesso risultato insoddisfacente indusse peraltro l'efficiente macchina propagandistica britannica del Psychological Warfare Branch del ministro Brendan Bracken, il Goebbels inglese, a diffondere, dal 1944, la notizia, priva di ogni fondamento, di 5.000 tonnellate di vitali rifornimenti giunti sani e salvi a Malta. In effetti, anche calcolando le circa 2.500 tonnellate di nafta recuperate col contagocce dal relitto della nave *Breconshire*, dall'autunno 1942 in poi, da un paio di cisternini inglesi a non più di "two barrels a time" la cifra finale rimase molto lontana da quella presa per buona, dopo la guerra, da tutti gli autori che hanno affrontato questa vicenda. Vedi, Peter Elliott, *op. cit.* in bibliografia, p. 151.

2) Salvino Busuttil, "Agriculture in Malta: a Historical note", *Options Méditerranéennes*, Sér. B/n. 7, 1993.

3) In particolare fu dimostrato nel 1944 che l'ammasso pubblico del mercato, il Pitkali, il quale controllava il commercio e la distribuzione di tutti i prodotti alimentari e della legna, praticava regolarmente "Fraudolent packing or weighing was high". Salvino Busuttil, *op. cit.* p. 15.

2.000 mentre i civili maltesi (4) ebbero diritto dapprima ad appena 1.500 calorie (5) e, in seguito, a qualcosa di meno. Decisi, comunque, a resistere fino all'ultimo maltese i britannici organizzarono, per il successivo mese di giugno, due grandi convogli, uno da Alessandria e l'altro da Gibilterra, per rifornire l'isola. Lo scopo della duplice operazione, correttamente apprezzato da Supermarina, non era tanto quello di garantire la difesa di quella base (6), quanto di assicurare le capacità offensive dell'isola. Il gabinetto di guerra britannico pensava infatti di replicare i passati successi dell'estate e dell'autunno 1941 conseguiti dalle forze leggere, dai sommergibili e dagli aerei di base nell'isola ai danni del traffico avversario diretto in Africa Settentrionale. Come per il passato, pertanto, il carico dei mercantili dedicò oltre l'85% dello spazio e dei pesi disponibili ai carichi bellici e al carbone (quest'ultimo necessario per il prossimo inverno) lasciando quote residue tra il 10 e il 15% ai viveri, ai medicinali e a generi di conforto vari, comprese (secondo le testimonianze dei reduci) numerose casse di whisky per le truppe assetate e merci varie destinate ai negozi della Valletta, ormai a corto un po' di tutto (7).

Come è noto il tentativo britannico di avviare un convoglio da Alessandria fallì completamente in quanto la minaccia posta dalla prevalente squadra italiana costrinse gli inglesi a rientrare alla base analogamente a quanto era già avvenuto, nelle medesima circostanze, nel febbraio 1942.

La storia del convoglio da ponente, denominato Harpoon, sarà invece l'oggetto, fino al culmine rappresentato dalla battaglia di Pantelleria del mattino e primo pomeriggio del 15 giugno 1942, delle pagine che seguiranno.

Marcia di avvicinamento

Dopo che il Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina aveva dato l'allarme, sulla base di una prima serie di decrittazioni e rilevamenti radiogoniometrici, sin dalla tarda mattinata dell'11 giugno in merito al prossimo arrivo a Gibilterra

---

4) I pochissimi civili britannici rimasti a Malta ricevevano, a loro volta, razioni inglesi analoghe a quelle dei loro soldati. Ancora oggi nell'isola sono ricordate con una certa ironia le numerose fotografie e un cortometraggio apparsi sulla stampa e al cinema in Gran Bretagna e dedicati a una bionda, ben pasciuta e inappuntabile bella ragazza inglese mentre trasportava per le vie della Valletta un bidone d'acqua riempito a una fontanella assieme a un'assai più smagrita e sporca bambina bruna dell'isola, tanto più che sembra che alla fine delle riprese la riccioluta e olivastra "little Maltese native girl" abbia dovuto poi portare da sola il bidone fino alla casa della star del documentario.

5) A titolo di confronto, secondo le statistiche dell'ISTAT, il consumo medio giornaliero in Italia per abitante di sostanze nutritive e di calorie fu di 2.404 calorie nel 1940-1943 e di 1.806 nel 1944-1945. Polonia e Francia, tra il 1940 e il 1945, dovettero a loro volta arrangiarsi, dopo le rispettive sconfitte, con quote di calorie "maltesi". Vedi i saggi di Gustavo Corni e Shannon L. Fogg cit. in bibliografia.

6) Per il 1° giugno 1942 le scorte di munizionamento antiaereo di Malta erano pari ad ancora 6.000 tonnellate. Dato un totale di 12.000 tonnellate nel dicembre 1941 la disponibilità residua era pertanto pari, in teoria, ad altri quattro-cinque mesi di consumi. In pratica, una volta considerati i limiti fissati nell'aprile 1942 in merito al consumo quotidiano di munizioni AA rispetto alla precedente libertà assoluta di tiro d'iniziativa, la dotazione rimasta avrebbe consentito di tirare avanti, in assenza di un'invasione, fino all'inizio del 1943.

7) http://www.bbc.co.uk/ww2peopleswar/stories/42/.shtml

di un convoglio diretto a Malta, le notizie via via trasmesse dagli osservatori appostati ad Algesiras dirimpetto alla base britannica, dagli agenti imbarcati sui pescherecci spagnoli in costante navigazione, giorno e notte, lungo le acque dello Stretto e, infine, all'una pomeridiana del 12, dalla ricognizione aerea avevano ben presto chiarito il quadro della situazione.

Il successivo contrasto aeronavale nel Mediterraneo occidentale, durante la giornata del 14 giugno, avvenne prevalentemente a opera degli aerei. Complessivamente parteciparono 288 velivoli/missione, oltre ai ricognitori e a quattro plurimotori destinati a fare da guida sul mare ai CR 42. Si trattò, in buona sostanza, di tutti gli aerei italiani e tedeschi disponibili ed efficienti in Sardegna e in Sicilia. Queste cifre, apparentemente imponenti, si riducono però di parecchio una volta che vengano scomposte tra caccia (103 italiani e 27 tedeschi), velivoli d'attacco (56 aerosiluranti italiani, 30 tra bombardieri in picchiata Ju 87 ed assaltatori FIAT CR 42, tutti italiani) e bombardieri orizzontali (47 italiani e 21 tedeschi).

Quando poi si pensi che i 154 aerei dotati di carichi offensivi di cui sopra condussero in tutto 13 attacchi (11 a opera degli italiani e due dei tedeschi) con una media di una dozzina di apparecchi per volta, quelle che furono le reali proporzioni degli scontri diventano immediatamente comprensibili; tanto più che dall'altra parte erano presenti ben quarantaquattro navi tra grandi e piccole (8), tutte bene armate quanto a pezzi e mitragliere antiaerei e protette da una massa di 24 aerei da caccia imbarcati (18 Hurricane e 6 Fulmar) assistiti dal radar e da un'efficiente guida caccia imbarcata, mentre altri 18 Swordfish provvedevano alla ricognizione, alla scorta antisom o ad eventuali interventi come aerosiluranti nel caso di attacchi da parte di navi da guerra italiane o francesi fino al momento del previsto arrivo serale della formazione navale britannica all'altezza del Canale di Sicilia.

Il risultato finale delle azioni aeree di quel giorno consistette nella perdita di 18 aerei italiani e 3 tedeschi. Gli aerosiluranti della Regia Aeronautica danneggiarono l'incrociatore *Liverpool* e affondarono la motonave olandese *Tanimbar,* di 8.169 tonnellate di stazza lorda. I biplani CR 42, armati di bombe alari, danneggiarono per contro sia l'azzoppato *Liverpool* incrementandone lo sbandamento da 2° a 10°, sia il cacciatorpediniere *Antelope* che lo stava rimorchiando. I bombardieri germanici misero per contro a segno un paio di near misses (ovvero, come risulta da un apposito stampato utilizzato dalla Royal Navy per descrivere gli attacchi aerei subiti, una bomba caduta "entro 50 piedi", ossia 15,25 metri, dallo scafo di una nave), uno nei pressi del cacciatorpediniere *Westcott*, il quale lamentò tre caduti e cinque feriti da schegge, e l'altro vicino alla portaerei *Argus* che segnalò, peraltro: "damage only superficial". È interessante notare che i rapporti della Royal Navy, redatti a caldo il giorno stesso o, tutt'al più, la settimana successiva parlano espressamente di attacchi condotti dagli aerosiluranti italiani secondo la "best Italian tradition" e di "outstanding bravery" rilevando altresì che gli S. 79 avevano persino mitragliato

---

8) Nave da battaglia *Malaya*, portaerei *Eagle* ed *Argus*, incrociatori *Kenya*, *Liverpool*, *Charybdis* e *Cairo*, posamine veloce *Welshman*, 17 cacciatorpediniere, 4 dragamine di squadra, 6 motodragamine del tipo "ML", 2 corvette e un rifornitore di squadra, assieme ai sei mercantili del convoglio.

alcune navi del convoglio colpendo la motonave statunitense *Chant*. La precisione del bombardamento orizzontale italiano non aveva dimostrato, viceversa, alcun "improvement" rispetto a quanto esperimentato in quelle stesse acque nel luglio 1940 mentre il tiro antiaereo delle navi "against high level bombers appeared to be totally ineffective". La successiva relazione ufficiale inglese omette, per contro, qualsiasi riferimento favorevole agli aviatori italiani, esalta i tedeschi – privi, viceversa, di qualsiasi commento, in un senso o nell'altro, in occasione della redazione dei rapporti firmati dai vari comandanti della Royal Navy coinvolti nelle azioni della giornata – e rimuove sia i danni e le perdite al *Westcott* sia quelle all'*Antelope*, all'*Argus* e al *Chant*. Inoltre lo stesso documento riduce le perdite aeree britanniche di quel giorno da nove apparecchi a sei, trascurando altresì alcuni particolari presenti nelle carte originali come quello dell'abbattimento di un Fulmar, a opera della mitragliera di una nave britannica, omettendo di osservare, come invece era avvenuto in occasione del rapporto originario, che il velivolo in questione stava effettuando un appontaggio d'emergenza quando fu colpito dal cacciatorpediniere *Wrestler* perché era stato danneggiato, in precedenza, "da un assai più agile CR 42".

Per contro gli otto sommergibili italiani dislocati tra Orano e Capo Bon non ebbero fortuna, anche se gli appostamenti si rivelarono azzeccati. Infatti, all'altezza di Philippville, lo *Uarsciek*, il *Giada* e l'*Alagi* riuscirono a lanciare, di notte, tutti da grande distanza, senza colpire e sfuggendo, in seguito, alla reazione avversaria.

I sei MAS inviati sotto Capo Bon furono a loro volta costretti a rientrare a causa dello stato del mare mentre le due torpediniere inviate a sud di Marettimo non avvistarono nulla visto che in quel momento il convoglio dei cinque mercantili superstiti, assieme alla relativa scorta, detta Force X e formata dall'incrociatore *Cairo*, dai cacciatorpediniere *Bedouin*, *Marne*, *Matchless*, *Partridge*, *Ithuriel*, *Blankney*, *Badsworth*, *Middleton e Kujawiak* (quest'ultimo polacco), dai dragamine di squadra *Speedy*, *Hebe*, *Rye* e *Hythe* e dai motodragamine *ML 121*, *134*, *135*, *168*, *459* e *462* stava passando rasente alle coste tunisine preceduta dal posamine veloce *Welshman* che si era allontanato navigando indipendentemente a 28 nodi allo scopo di portare il prima possibile alcuni apparati nebbiogeni destinati a coprire l'arrivo in porto, poco prima del tramonto, del resto della formazione.

La mancanza di unità italiane non impedì, tuttavia, agli inglesi di combattere lo stesso contro di loro. Alle ore 02.12 del 15 giugno, infatti, il cacciatorpediniere *Ithuriel* avvistò una torpediniera italiana aprendo subito il fuoco contro di lei. L'azione durò fino alle 02.20 quando il capo flottiglia *Bedouin* ordinò di cessare il tiro in quanto si trattava del relitto del caccia britannico *Havock*, incagliato e perso laggiù da ormai oltre due mesi e la cui presenza, oltretutto, era ben nota in quanto era stato indicato in precedenza come punto di riferimento per il convoglio. Una certa confusione doveva però regnare ugualmente tra le unità anglosassoni in quanto il comandante del *Marne* segnalò e scrisse di aver osservato, in quell'occasione, dei colpi caduti davanti alla propria prora mentre i dragamine riportarono che il fuoco durò, in realtà, fino alle 02.30 e che era diretto contro "Enemy coastal forces attacking convoy", le quali sarebbero state respinte, come notò con soddisfazione il comandante del dragamine *Rye*, dal celere tiro del cannone da 76 mm di quell'unità. Il rapporto del *Chant* parla a sua volta, addirittura, delle batterie costiere di Pantelleria che avrebbero tirato, alle 02.30, contro il convoglio, sia pure senza causare danni.

Poiché quella notte le batterie francesi di Capo Bon, nonostante la violazione delle loro acque territoriali, rimasero mute, bisogna supporre che le navi britanniche fecero tutto da sole, come d'altronde è sempre legittimamente capitato, in ogni tempo e sotto ogni latitudine, a tutte le Marine del mondo in analoghe circostanze. L'attività britannica non passò, comunque inosservata. Come avrebbe scritto in seguito nelle proprie interessantissime e vivaci memorie (ancora oggi inedite) l'allora capitano di corvetta Fabio Tani, 1° Direttore del Tiro dell'incrociatore *Montecuccoli*, uscito assieme al resto della VII Divisione il 14 allo scopo di intercettare, il giorno dopo, a sud di Pantelleria, la formazione britannica uscita da Gibilterra: "Verso le ore 1 [n.d.a. gli orari italiani sono indietro di un'ora rispetto a quelli britannici e, per il seguito, saranno tutti uniformati, per comodità di lettura, all'ora italiana] vedemmo in direzione di Capo Bon delle vampate luminose causate da colpi di cannone …. In formazione la VII Div. proseguì nella sua rotta verso Pantelleria".

L'azione principale

"Alle 4.30 gli equipaggi passano dal posto di combattimento notturno al posto di combattimento generale; si provano i motori dei velivoli e si alzano le bandiere di combattimento". La prosa dell'ammiraglio Da Zara è asciutta, ma tradisce la soddisfazione di aver superato quella che era considerata la fase più pericolosa, ovvero un eventuale combattimento notturno in previsione del quale i due incrociatori della sua divisione (l'*Eugenio di Savoia*, nave ammiraglia, e il *Montecuccoli*) erano preceduti a prora dai cacciatorpediniere *Ascari*, *Oriani* e *Premuda* mentre il *Vivaldi* e il *Malocello* chiudevano la formazione seguendo le due unità maggiori italiane.

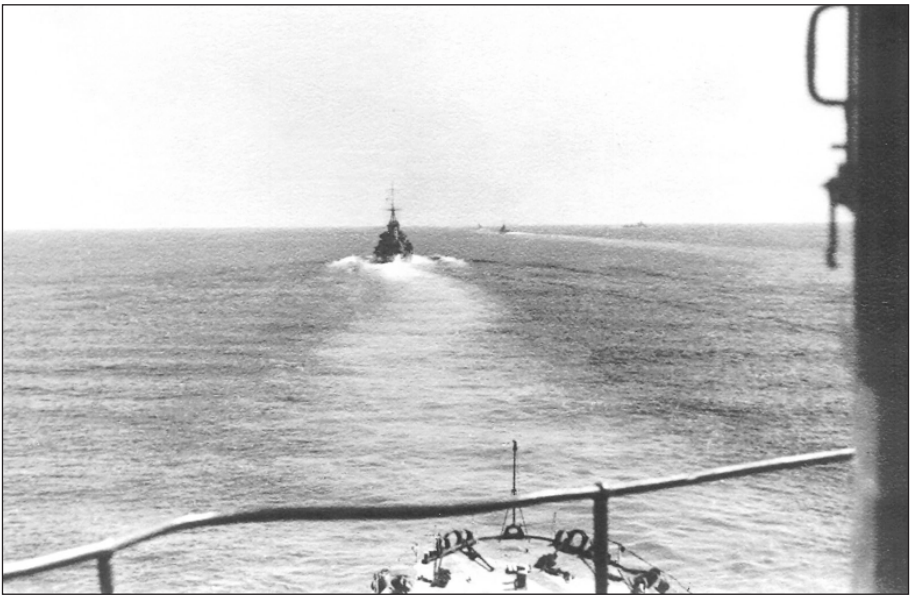
Le previsioni meteo per la mattina del 15, dopo il mare grosso della notte precedente, erano ideali: calma di vento e di mare e buona visibilità. Il giorno precedente la divisione aveva dovuto rinunciare, in seguito a una serie di avarie, ai caccia *Maestrale*, *Gioberti* e *Zeno*. Le ultime informazioni trasmesse dagli aerei ricognitori la sera precedente indicavano che un non meglio specificato "incrociatore pesante" stava dirigendo assieme al convoglio oltre Capo Bon. Lo schema britannico, solitamente volto a evitare di accompagnare i convogli diretti da ponente a Malta con le navi da battaglia e le portaerei nelle acque insidiose del Canale di Sicilia, era noto. La sibillina definizione trasmessa dall'Aeronautica poteva a sua volta riferirsi sia a un improbabile, ma non impossibile, incrociatore da 10.000 tonnellate armato con pezzi da 203 mm sia a un'unità della classe "Southampton" di analogo dislocamento e dotata di dodici pezzi da 152 mm. Il criterio di Da Zara riportato in seguito nelle proprie memorie era a sua volta quello classico: "Stabilii di impegnarmi contro qualsiasi numero di bastimenti armati con cannoni di calibro uguale o inferiore al mio e di ripiegare davanti anche a un solo bastimento armato con cannoni da 203. La decisione non era eroica, ma razionale e consapevole".

Alle 5.20 l'Ammiraglio italiano decise di far catapultare i due idrovolanti Ro.43 della divisione. "A un tempo i due incrociatori accostano di due quarte sulla sinistra per portare le catapulte in filo al vento e subito dopo, con perfetta contemporaneità, i due velivoli sfrecciano dal fianco dritto delle navi". Sono le 5.30.

L'idro dell'*Eugenio* fu colpito alle 6.10 da un caccia pesante bimotore Beaufighter decollato da Malta. L'osservatore morì e l'apparecchio fu costretto ad ammarare senza poter trasmettere nulla. Il Ro.43 del *Montecuccoli*, viceversa, avvistò e seguì le unità avversarie dalle 5.37 alle 6.25 senza però poter comunicare alcunché in quanto la radio era andata in avaria al momento del lancio a causa della concussione impressa dalla catapulta. Attaccato dalla caccia britannica riuscì ad allontanarsi e a raggiungere, infine, la Sicilia. Il suo rapporto, fatto a terra e vecchio di quasi tre ore, raggiunse la Divisione alle dieci. Anche se gli inglesi, piuttosto innervositi secondo la loro stessa ammissione, dalla presenza dell'idrovolante del *Montecuccoli*, pensarono subito che il tiro italiano fosse regolato da quell'aereo e che le loro manovre fossero puntualmente riferite al nemico, l'ammiraglio Da Zara rimase, in realtà, privo di qualsiasi informazione proveniente dalla ricognizione, circostanza questa destinata a pesare notevolmente nel corso della giornata.

Alle 5.32 il secondo Direttore del Tiro del *Montecuccoli*, il tenente di vascello Luigi Vivaldi, in quel momento guardia superiore in plancia, avvistò verso occidente sulla dritta per rombo 255° alcune unità sospette a 22.000 metri nella luce incerta dell'alba. Il rapporto dell'incrociatore riferisce: "Si puntano i cannoni sul bersaglio e si dà il segnale di avvistamento per r.t.".

Le unità italiane erano già state avvistate, a loro volta, da un aereo inglese decollato da Malta alle ore 5.20, ma il segnale di scoperta, trasmesso dal velivolo alla base e da qui rilanciato alla Force X, fu ricevuto e compreso soltanto alle 5.40, contemporaneamente cioè allo spuntare delle prime colonne d'acqua della salva d'apertura tirata dagli incrociatori italiani. Questo disservizio fu lamentato pesantemente, in sede di rapporto finale, dal co-

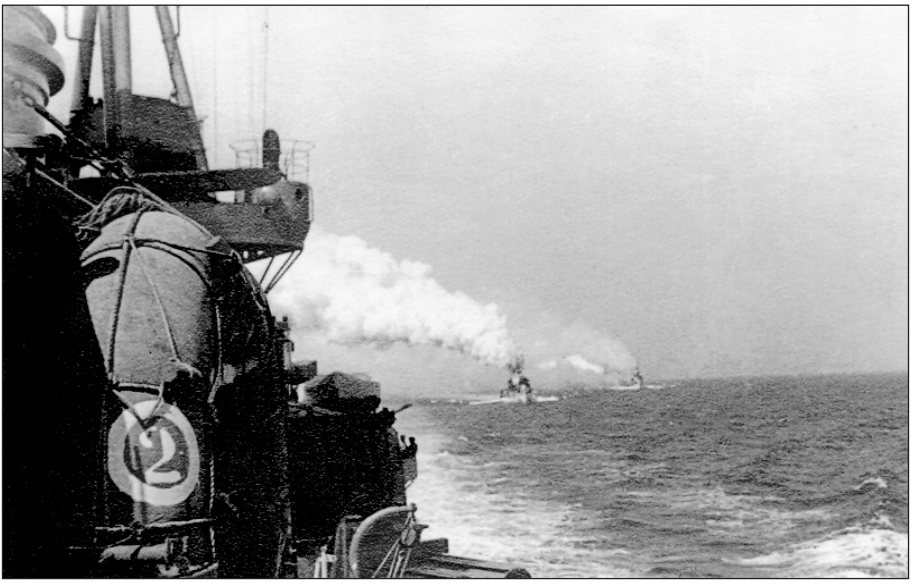


Dal *Montecuccoli* si avvista il nemico alle ore 5.32. (Collezione Enrico Cernuschi)

mandante superiore in mare britannico, il capitano di vascello Cecil Campbell Hardy, tanto più che il primo contatto radio diretto fra la propria unità, che pure era attrezzata per la guida caccia, e i velivoli di base a Malta fu conseguito, dopo infiniti sforzi, soltanto alle ore 8.30.

Favorite dal sorgere del sole, la cui luce si proiettava alle spalle degli italiani mentre i britannici erano ancora protetti dall'oscurità, le vedette del cacciatorpediniere *Matchless* avevano peraltro avvistato sin dalle ore 5.27 le unità avversarie. Informato alle 5.33, Captain Hardy chiese immediatamente a Malta di inviare tutti gli aerosiluranti disponibili, preoccupazione legittima, ma pleonastica in quanto quel comando ci aveva già pensato da dieci minuti. Il secondo avvistamento degli italiani, finalmente confermato dopo i comprensibili dubbi del segnale iniziale, avvenne a opera del caccia *Badsworth* alle 5.35. In quel momento, per gli italiani, le navi britanniche erano ancora "fumo e sagome. Un grosso nucleo indecifrabile a vista d'occhio". Alle 5.36 la VII Divisione era ormai passata dagli originari 24 a 28 nodi. La lenta reazione inglese era a sua volta legata all'assoluta sorpresa tattica e strategica conseguita dagli italiani in quell'occasione. I britannici avevano infatti escluso in sede di pianificazione la possibilità, prima ancora che la probabilità, di uno scontro di superficie diurno nelle acque fortemente minate del Canale di Sicilia a ponente di Capo Bon. Il quadro informativo comunicato dall'Ammiragliato ad Hardy il 1° giugno in merito alla situazione delle navi da guerra italiane confermava questa previsione, tanto più che lo stesso documento evidenziava il fatto che i britannici credevano alla propria stessa propaganda dando tra l'altro in servizio soltanto una delle due navi da battaglia della classe "Littorio" mentre l'altra sarebbe stata ancora per lungo tempo fuori servizio a causa di un siluro incassato durante la Seconda battaglia della Sirte, fatto questo che, non essendo compensato dall'entrata in squadra, sempre secondo il medesimo documento riservato dell'Intelligence, del primo, nuovo, piccolo e veloce incrociatore della classe "Capitani Romani", avrebbe convinto gli italiani a restare in porto in occasione dell'imminente doppio convoglio per Malta. Alle 5.38 il caccia *Blankney* avvistò anch'esso gli italiani lanciando il terzo segnale di scoperta. Seguì subito dopo il primo messaggio trasmesso dal commodoro del convoglio, il capitano di fregata J.P.W. Pilditch, all'Ammiragliato alle ore 5.55, che tradì lo stato d'animo generale in quanto parlava di "… due 8 in cruisers (cioè di incrociatori pesanti armati con pezzi da 203 mm), due incrociatori leggeri e quattro o più grossi cacciatorpediniere".

Sempre alle 5.38 Da Zara ordinò di passare a 32 nodi. I caccia *Vivaldi* e *Malocello* confermarono, pochi secondi dopo, come già aveva comunicato il giorno prima il capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni, comandante quella sezione di siluranti, di non poter fare, a causa di un'avaria del *Malocello*, più di 28 nodi in luogo delle abituali 30-31 miglia dei "Navigatori" ammodernati e allargati nel 1939-1940. Da Zara confessò candidamente, nelle proprie memorie, "di aver commesso l'errore di non passare", al momento dell'accostata per lanciare gli idrovolanti, "la squadriglia *Vivaldi* di prora agli incrociatori". Ordinò, pertanto, alle due unità di manovrare indipendentemente e di attaccare i piroscafi, ormai riconosciuti mentre procedevano in posizione settentrionale rispetto alle navi da guerra maggiori inglesi. Complici le informazioni ricevute in precedenza, il complesso britannico fu stimato, a bordo dell'*Eugenio*, come formato da tre incrociatori, uno dei quali notevolmente più piccolo degli altri, otto cacciatorpediniere e un numero imprecisabile



Ore 5.45: i caccia *Vivaldi* e *Malocello*, visti dal *Montecuccoli*, fanno fumo e attaccano.
(Collezione Enrico Cernuschi)

di unità di scorta minori, oltre a sette mercantili. Date le condizioni di luce iniziali e l'immediata creazione, da parte di tutte le unità britanniche, di dense cortine fumogene (il vento, forza due, spirava da ovest verso est, ossia proprio in direzione delle navi italiane) l'apprezzamento appare oggi, col senno di poi, valido, tanto più che alle 5.45, gli incrociatori avversari furono ritenuti, viceversa, soltanto due, uno dei quali assai più piccolo dell'altro. Si pensava, in pratica, al noto posamine veloce oggetto, il mese precedente, della caccia della VII Divisione, in compagnia di un'unità armata con pezzi da 152, poiché le colonne d'acqua dei proiettili inglesi furono subito attribuite al tiro di pezzi da 152 mm e non certo ai 203 avversari (9).

Alle 5.39 gli incrociatori italiani aprirono il fuoco alla distanza di 19.000 metri (vedi, per pronto riferimento delle varie fasi balistiche, il prospetto riprodotto a p. 432). Secondo le "Norme per l'impiego della Squadra" italiane "la distanza media alla quale conviene svolgere l'azione" è compresa, per il 152/53 di quelle unità, tra i 15 e i 17.000 metri mentre per i 120/50 dei caccia si parla di 11-13.000 m, ma come sempre la regola seguita in mare è quella di impegnare l'avversario il prima possibile, salvo ridurre le distanze per

---

9) Un proietto da 203 mm produceva, secondo le "Norme" italiane, una colonna d'acqua alta 48 metri della durata di 6,5 secondi. Un 152 una di 33 per 5 secondi. Un 120, invece, era caratterizzato rispettivamente da 26 metri e 4,5 secondi. I proietti da 120 mm che caddero dalle 5.45 intorno agli incrociatori italiani erano, tuttavia, come verrà meglio specificato in seguito, di un nuovo tipo appesantito da 28,12 kg rispetto ai 22,68 del tipo classico comune a pressoché tutte le Marine e, pertanto, l'errato apprezzamento appare, nella confusione del combattimento, più che legittimo.

Il *Montecuccoli* fa fumo per coprire l'attacco dei caccia *Vivaldi* e *Malocello*. (Collezione Enrico Cernuschi)

la fase risolutiva dello scontro.

Eugenio e *Montecuccoli* tirarono entrambi contro l'incrociatore maggiore avversario, il *Cairo*, essendo l'altra unità dietro di lui (l'*Ithuriel*) semi nascosta dal fumo e dalla nebbia artificiale. Alle 5.40 l'*Ascari* e l'*Oriani* aprirono il fuoco a 19.000 metri, massima distanza consentita dai loro pezzi da 120/50, contro i caccia britannici *Bedouin* (al comando del capo squadriglia, Commander Bryan G. Scurfield) e *Partridge* (i quali avvistarono, a loro volta, le navi italiane soltanto quando videro i primi colpi in arrivo; seguì, quello stesso minuto, l'ordine del capoflottiglia inglese di dirigere contro gli incrociatori nemici) mentre il *Premuda* sparava con i propri quattro cannoni da 140/56 contro il mercantile di testa del convoglio avversario, il quale stava ancora procedendo verso Levante. I britannici non risposero al tiro durante i primi cinque minuti del combattimento, circostanza questa che persuase Da Zara in merito al fatto di aver sorpreso il nemico "in fase di manovra". In effetti la reazione britannica era intralciata dalla sorpresa. Prima della partenza dal Regno Unito e da Gibilterra erano state impartite, naturalmente, ai comandanti della scorta quelle che erano le previste istruzioni di massima nel caso, eventuale, di uno scontro con navi avversarie. La linea di condotta concepita in quell'occasione riprendeva, in buona sostanza, le tattiche classiche già utilizzate in precedenza sia dall'ammiraglio Vian durante la precedentemente ricordata azione della Seconda Sirte sia dai comandanti di flottiglia inglesi nel Mar Glaciale Artico in occasione delle azioni similari del 29 marzo e 1 e 2 maggio 1942, ovvero nebbia artificiale a volontà e unità sottili all'attacco col siluro. Rispetto alla VII Divisione, però, la Force X di Captain Hardy soffriva di gravi limiti in materia di addestramento. Ambedue le formazioni erano, in effetti, piuttosto eterogenee

Il *Montecuccoli* tira contro le navi inglesi. (Collezione Enrico Cernuschi)

visto che riunivano cacciatorpediniere che, in buona parte, operavano di conserva per la prima volta da mesi, se non da anni, ma i sacrifici in termini di nafta e di tempo spesi comunque dalle navi italiane tra il 1940 e il 1942 per conservare la necessaria prontezza operativa nei termini della classica battaglia navale, nonostante i continui impegni imposti dalla protezione del traffico, si rivelarono paganti. Le unità britanniche per contro, con la sola eccezione del *Bedouin* (il quale aveva navigato, assieme ad altri otto caccia, come scorta della nave da battaglia *Warspite* durante la mattanza del 13 aprile 1940 a Narvik, quando quella corazzata aveva affondato, uno dietro l'altro, otto cacciatorpediniere tedeschi privi di nafta, tra loro separati in quanto usati come batterie galleggianti e fatti a pezzi metodicamente mentre risaliva a dieci nodi quel fiordo) non avevano mai affrontato uno scontro di superficie e si erano dedicate, fino a quel momento, a compiti di scorta e di caccia antisom. Il contrasto con gli equipaggi italiani, tutti veterani con più di una battaglia alle spalle, non poteva essere più stridente, tanto più che quasi tutti i caccia inglesi erano entrati in servizio da pochi mesi. La stessa mancanza di addestramento d'insieme affliggeva, oltretutto, il convoglio. La necessità di riunire un gruppo di navi mercantili veloci, le uniche ritenute in grado, sin dal 1940, di affrontare con ragionevoli possibilità di sopravvivenza il passaggio del Canale di Sicilia, aveva infatti imposto di rastrellare in tutti e sette i mari le unità necessarie chiedendone per di più due, su sei, agli statunitensi. L'accostata verso le acque territoriali tunisine prevista in caso di incontro con unità di superficie nemiche, subito ordinata dal commodoro e confermata alle 5.45 da Hardy, non poteva pertanto essere eseguita per contromarcia dalle due colonne del convoglio (risparmiando così tempo, ma esponendo quelle stesse navi al serio rischio di collisioni)

bensì a un tempo, prolungando, in questo modo, la fase di esposizione ai cannoni avversari, quantomeno fino a quando le cortine fumogene stese dai caccia, dai dragamine e dagli stessi mercantili non avessero occultato i trasporti.

La formazione delle navi da guerra britanniche era, a sua volta, piuttosto sgranata, tanto che i rapporti originali rinvenuti in Gran Bretagna parlano, senza falsi pudori, di una "… rough line of bearing of 180 degrees" (cioè "una specie di linea di rilevamento a 180°") riferita alla manovra dei caccia *Bedouin*, capoflottiglia, *Partridge*, *Ithuriel*, *Marne* e *Matchless* in direzione degli incrociatori italiani. In realtà, come risulta dal rapporto del *Partridge*, le cose erano anche peggiori. Questa nave (la quale in quel momento procedeva insieme al *Bedouin* a 20 nodi) poteva infatti vedere soltanto il caposquadriglia, mentre l'*Ithuriel* doveva essere da qualche parte a poppa alquanto arretrato. I due moderni "M", veri assi nella manica, come si vedrà meglio in seguito, della formazione britannica, erano invece del tutto fuori vista e impossibilitati, data la distanza, a manovrare concretamente insieme alle altre siluranti anche se avevano raggiunto, alle 15.42, forzando, i 32 nodi nel tentativo di raggiungere i caccia della loro sparpagliata squadriglia. Ferma restando la direttrice di marcia, pertanto, soltanto una "loose line of bearing was formed" nei confronti delle unità italiane le quali manovravano, viceversa, "come a una parata". I quattro caccia di scorta della classe "Hunt" erano a loro volta riuniti in prossimità dei mercantili, ma completamente avvolti dalla nebbia e, pertanto, impossibilitati ad agire per il momento. Hardy peraltro ordinò subito loro di raggiungere i caccia di squadra lasciando i trasporti alla sola protezione dei dragamine.

Il *Premuda* (definito il giorno prima dal sottocapo di Stato Maggiore, ammiraglio Luigi Sansonetti, "bel bastimento" durante una conversazione telefonica in telearmonica con Da Zara, in quel momento a Palermo, nel corso della quale gli comunicò le ultime istruzioni e notizie da Roma e il rituale "In bocca al lupo") trovò immediatamente la distanza e sin dalle 5.40 i suoi colpi cominciarono a cadere intorno alla cisterna *Kentucky*, primo mercantile della colonna di sinistra del convoglio. I rapporti inglesi parlano, a questo proposito, di fuoco dapprima "just ahead of the convoy" e, quattro minuti dopo, di colpi che cadevano "closest to the convoy", sia pure, per il momento, senza causare danni. Dopo che, alle 5.42, i quattro "Hunt" avvistati due minuti prima dal *Premuda* uscirono dalla cortina di nebbia che avevano steso loro stessi per proteggere il convoglio, il caccia italiano spostò, alle 5.47, il proprio tiro contro quelle unità sottili.

Una volta che si prescinda dai cannoni di medio e piccolo calibro dei mercantili e dei dragamine, i quali non parteciparono allo scontro navale, la situazione era la seguente: le dieci unità britanniche e alleate (data la presenza, nella Force X, del cacciatorpediniere polacco *Kujawiak*) disponevano di una fiancata di 61 cannoni del calibro compreso tra i 120 e i 102 millimetri in grado di sparare teoricamente, in un minuto, 723 colpi per un peso complessivo di 13.629 chili. Le corrispondenti cifre italiane in merito alle sette navi da guerra coinvolte erano: 49 cannoni tra i 152 e i 100 mm con 286 proietti al minuto per 8.479 chilogrammi. Se si fa eccezione, infine, per i tre incrociatori, protetti come erano da cinture verticali tra i 70 e i 76 millimetri e da ponti corazzati dai 25 ai 35 mm), tutte le unità erano vulnerabili al reciproco tiro.

Mentre il tiro degli incrociatori della VII Divisione cadeva già alla seconda salva a cavallo del *Cairo* provocando, con i relativi primi due "shorts 6 inch" caduti a 20 piedi

Colpo da 120 mm a segno sul *Montecuccoli*. (Collezione Enrico Cernuschi)

(6,10 metri) al traverso a sinistra qualche danno all'opera viva "dented by splinters and dished below the waterline", il *Bedouin* ordinò ai suoi caccia di passare a 22 nodi e di accostare per attaccare col siluro. Alle 5.44 i due incrociatori italiani raggiunsero i 32 nodi e un minuto dopo gli inglesi aprirono a loro volta il tiro non appena le centrali di tiro dei due cacciatorpediniere *Marne* e *Matchless* ebbero elaborato una soluzione, rispettivamente contro l'*Eugenio* e il *Montecuccoli*, alla distanza di 19.000 metri che rappresentava, in pratica, la gittata massima dei loro cannoni. Le due unità sottili in parola, entrambe completate pochi mesi prima, erano, in realtà, navi di una nuova generazione. Armate ciascuna con tre torri binate da 120/50 del tipo Mark XX a caricamento automatico in grado di sparare con regolarità, secondo le relazioni inglesi di quel giorno, ben nove colpi al minuto (rispetto ai dieci teorici della loro massima cadenza di tiro), ciascuno dei quali pesante il 24% in più rispetto ai proietti ordinari dello stesso calibro, le due unità tirarono, nel corso dell'intera azione, l'una 704 e l'altra 746 colpi. Questo volume di fuoco, circa triplo rispetto ai 260 proietti dello stesso calibro tirati quel giorno dall'*Ithuriel*, persuase una volta di più gli italiani di avere a che fare con due incrociatori, tanto più che nel corso dei primi cinque minuti dello scontro l'*Eugenio* e il *Montecuccoli* non avevano sparato, tra tutti e due, più di 150 colpi. Alle 5.46 gli incrociatori italiani concentrarono peraltro il proprio fuoco contro il *Cairo* in quanto l'*Ithuriel* era ormai scomparso nella nebbia artificiale; la velocità dei due caccia britannici di testa della squadriglia lanciata all'attacco era nel frattempo arrivata a 25 nodi, riducendo la loro

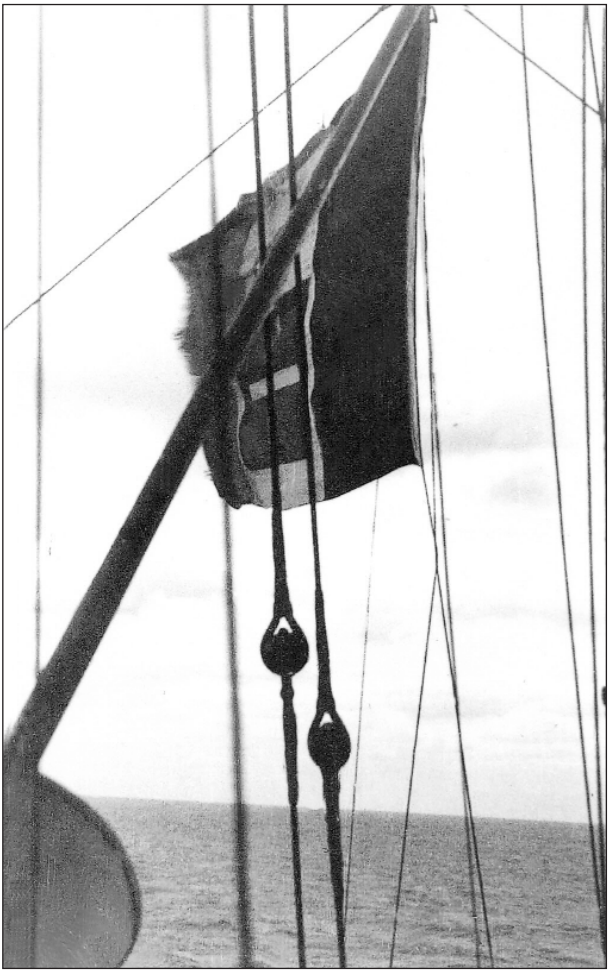
Il celebre quadro raffigurante Raimondo Montecuccoli traforato dalle schegge del proiettile esploso in quadrato ufficiali. La tela è oggi esposta nel Museo Storico Navale di Venezia.
(Museo Storico Navale, via Claudio Rizza)

distanza dalle unità maggiori della VII Divisione a circa 16.500 metri e permettendo, infine, al *Bedouin* e al *Partridge* di aprire anch'essi il fuoco contro i due incrociatori.

Alle 5.50 l'*Ascari* e l'*Oriani*, che avevano nel frattempo concentrato il proprio tiro contro il caccia di testa avversario, essendo la seconda unità coperta dal fumo e dalla nebbia del primo, osservarono due colpi a segno. In quello stesso momento il *Cairo*, essendo giunto a 18.000 metri dalle navi italiane, ovvero a portata di tiro dei propri otto pezzi da 102/45, iniziò il tiro celere contro l'*Eugenio* mentre l'*Ithuriel*, in quel momento di prora alla nave ammiraglia inglese e lanciato lui pure all'attacco silurante alla distanza di 13.500 metri dalle due unità principali della VII Divisione, iniziava a tirare contro il *Montecuccoli*. Alle 5.51 il *Bedouin*, colpito un minuto prima all'estrema prora perdendo "about 20 square ft" di lamiere senza però rallentare, ordinò di aumentare a 28 nodi. Nel frattempo, tra le 5.50 e le 5.54, il *Marne* e l'*Ithuriel* osservarono, correttamente, due propri colpi a segno, rispettivamente ai danni dell'*Eugenio di Savoia* e del *Montecuccoli*. Il primo proietto colpì l'ammiraglia italiana vicino al galleggiamento in corrispondenza dell'infermeria, provocando tre morti e due feriti, l'altro esplose a centronave presso il quadrato ufficiali causando, con le proprie schegge, nove feriti tra l'armamento delle mitragliere da 13,2 mm e mutilando la lettera "o" del motto del condottiero sul ritratto appeso in quadrato. Quest'episodio, secondo la testimonianza dell'allora sottotenente di vascello Sergio Nesi, diede a sua volta una soluzione definitiva alla pratica, inaugurata mesi prima dall'allora ufficiale di rotta, tenente di vascello Giulio Pelli, di coprire, per scaramanzia, quella vocale mediante la carta stagnola di un cioccolatino, trasformando così l'originario "Centum oculi" in qualcosa di diverso e, evidentemente, ancora più beneaugurale. L'efficienza bellica degli incrociatori italiani, ad ogni buon conto, rimase immutata. Proprio alle 5.54 il *Marne* e il *Matchless*, come sarà meglio specificato nel prossimo paragrafo, spostarono il proprio tiro contro i caccia italiani *Vivaldi* e *Malocello* in seguito a

un ordine trasmesso in chiaro da Hardy. Per le 5.55 il *Bedouin*, continuando a procedere imperterrito come se stesse davvero guidando una flottiglia di caccia anziché soltanto il *Partridge* e, ancora assai distanziato, l'*Ithuriel*, segnalò di passare a 30 nodi. Sempre alle 5.55 il *Premuda*, mascherando l'*Ascari* e l'*Oriani*, ormai fuori tiro date le rotte divergenti delle due squadriglie di caccia, inquadrò proprio il solitario *Ithuriel* iniziando subito dopo il proprio tiro da 11.000 metri. Alle 5.56 la distanza tra il *Cairo* e gli incrociatori italiani era scesa a 12.500 metri. L'*Eugenio* aprì il fuoco con il proprio armamento secondario da 100/47 contro il *Partridge* mentre il *Montecuccoli* faceva altrettanto prendendo come bersaglio l'*Ithuriel*. Alle 5.59 i due incrociatori passarono entrambi a battere, uno ciascuno, i due caccia inglesi di testa. Alle 6.00 il *Bedouin*, preso sotto il fuoco del *Montecuccoli*, segnalò in chiaro sull'onda di squadriglia di essere "hotly engaged". Alle 6.01 il capoflottiglia inglese fu nuovamente colpito da un proietto, giudicato del calibro 152, il quale penetrò la mensa causando un foro d'uscita di circa "9 square ft." al di sopra della linea di galleggiamento e una "considerable perforation of the hull and decks in the vicinity". Lo scontro era ormai giunto al punto culminante. Sempre alle 6.01 il *Montecuccoli* spostò il tiro dei propri due complessi binati da 100/47 a dritta contro l'ultimo dei quattro caccia inglesi avvistati fino a quel momento, e appena arrivato alla portata massima (15.000 metri) di quei cannoni, facendo fuoco celere dopo i primi otto colpi. L'unità sottile avversaria era il *Marne* e, alla quarta salva, fu giudicato colpito a centronave. Subito dopo il caccia inglese in questione accostò in fuori disimpegnandosi con fiamme a poppa e un'enorme nuvola di fumo nero. La relazione ufficiale inglese del 1948 tace su tutta la linea a questo proposito, ma il rapporto di missione del comandante di quel caccia, il Lt. Commander Hugh Nicholas Aubyn, afferma che "sebbene nessun colpo diretto sia stato incassato gli "straddles" (ovvero i colpi centrati in cursore) e i "near miss" dei proietti (shells) provocarono numerose schegge che colpirono il ponte superiore ferendo, tra l'altro, un sottufficiale" salvo interrompere, per il seguito, la descrizione del proprio attacco e riprendere la narrazione dieci minuti dopo in un contesto completamente diverso. Alle 6.02 altro colpo da 152 del *Montecuccoli* sul *Bedouin*. Questa volta la granata esplose tra i ventilatori della caldaia numero uno e spezzò la condotta del vapore surriscaldato. Più di dieci marinai morirono all'istante. Sempre alle 6.02 toccò all'*Eugenio* mettere a segno un proietto dello stesso calibro sul *Partridge*. La granata centrò le cucchiaie dell'impianto lanciasiluri quadrinato brandeggiato, in quel momento, a sinistra. Le teste cariche dei siluri presero fuoco e i serbatoi di due armi esplosero proiettando le teste in mare e le code contro i fondi mobili, sfondandoli. Un buco del diametro esatto di 533 millimetri attraversò il ponte e il principale condotto del vapore mentre un incendio si sviluppò sul lato sinistro della nave. Le navi italiane osservarono il colpo messo a segno e l'incendio a centronave di quell'unità inglese, la quale continuò, per il momento, la propria corsa in avanti.

Alle 6.04 altri due colpi del *Montecuccoli* a segno sul *Bedouin*. Sia gli inglesi sia gli italiani videro l'albero principale dell'unità volare via. L'altra granata si abbatté sulla sinistra della Stazione Direzione Tiro in controplancia. Alle 6.05 fu il *Premuda* a ritenere di aver colpito a prora il terzo caccia britannico, l'*Ithuriel*. La nave fu osservata distintamente mentre si ritirava, in fiamme, tuffandosi in una cortina di nebbia artificiale. Il *Montecuccoli* osservò la stessa scena. I danni in questione, secondo il rapporto britannico, si limitarono tuttavia agli effetti di qualche "near miss" che causarono alcuni feriti non gravi da schegge e agli



La bandiera del *Montecuccoli* lacerata da una scheggia.
(Collezione Enrico Cernuschi)

effetti a bordo delle concussioni (whips) quando la nave era "near missed".

Secondo il rapporto del sopraggiungente caccia serrafila *Matchless* (il *Marne* era infatti uscito dalla formazione un paio di minuti prima) quest'unità stese, in effetti, una cortina fumogena allo scopo di proteggere la ritirata dell'*Ithuriel* continuando così fino alle 6.10 e perdendo, in tal modo, definitivamente il contatto col capo sezione *Marne*. Sempre alle 6.05 un proietto del *Montecuccoli* centrò il casotto del radar del *Bedouin*.

In quel momento l'*Eugenio* colpì ancora il *Partridge*. Secondo i documenti inglesi la granata distrusse soltanto un magazzino dei cordami producendo, nel contempo, una massa di schegge. Subito dopo, però, quel caccia accostò in fuori e cominciò a girare in tondo. Il comandante dell'*Ithuriel*, capitano di fregata David Hugh Maitland-Makgill-Critchton, giustificò, in effetti, la propria condotta, qualche giorno dopo, davanti alla commissione d'inchiesta riunitasi a Gibilterra per esaminare la di lui condotta, affermando di aver visto i due caccia davanti a lui, colpiti entrambi nello stesso momento, accostare in fuori un attimo dopo. Essendo in quel momento la distanza di quelle navi dagli incrociatori italiani pari a 9.800 yards, Maitland-Makgill-Critchton ritenne che fosse stato deciso di lanciare e manovrò per imitazione accostando a sua volta in fuori e lanciando due siluri dirigendo quindi alla volta del *Cairo* ed uniformandosi, per il seguito, ai movimenti di quell'incrociatore. Non paga di questa spiegazione la commissione d'inchiesta mise però alle strette lo sfortunato comandante dell'*Ithuriel* il quale mise, alla fine, a verbale che:

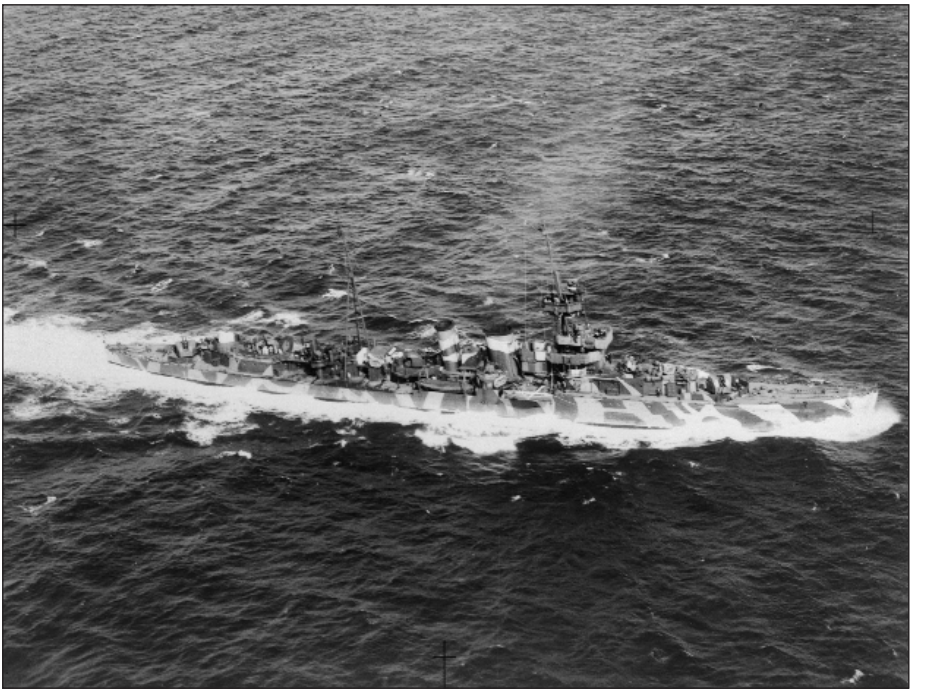
"This [ovvero l'accostare in fuori e ritirarsi] I was not sorry to do as the ship was under very heavy and unpleasantly accurate fire". Le Loro Signorie dell'Ammiragliato non apprezzarono la franchezza di Maitland-Makgill-Critchton osservando a loro volta, per iscritto, che "*Ithuriel*'s choices on avoiding action are considered unsound".

Tra le 6.06 e le 6.10 il *Bedouin* fu nuovamente colpito almeno altre sei volte dai 152 del *Montecuccoli* perdendo rapidamente velocità. Uno dei proietti, penetrato nella mensa sottufficiali, non esplose, ma gli altri sì, devastando la nave. Uno attraversò lo scafo da un lato all'altro esplodendo a sinistra creando un grosso squarcio al di sopra della linea di galleggiamento. Un altro scoppiò tra gli ingranaggi della turbina spezzando la tubolatura principale ausiliaria e causando un incendio dell'olio lubrificante. Un altro centrò l'impianto sopraelevato poppiero da 102 mm incendiando la riservetta. Un altro causò una falla di circa 9 piedi quadri e un altro ancora immobilizzò definitivamente l'apparato motore. La nave, avvolta dalle cortine generate in precedenza dalla squadriglia mentre procedeva all'attacco, si fermò poco dopo.

In risposta all'ultima manovra avversaria, destinata a non avere alcun esito, il *Montecuccoli* lanciò a sua volta due siluri contro l'*Ithuriel*, in quel momento a 8.000 yards secondo i britannici, senza risultati, mentre anche le mitragliere da 37/54 dell'incrociatore tirarono qualche raffica ai limiti estremi della loro gittata massima e ben oltre la portata efficace di quelle armi. In effetti l'atmosfera di bordo era elettrica. Tutti volevano avere la loro parte e tutti volevano contribuire a quella che era ormai considerata una vittoria dopo la fine della "cavalcata della morte" dei cacciatorpediniere inglesi.

Alle 6.06, essendo ormai l'*Ithuriel* scomparso dalla propria vista dentro la nebbia stesa dal *Matchless*, il *Premuda* spostò il proprio tiro contro il *Cairo* mentre l'*Ascari* e l'*Oriani*, sguardati rispetto al *Premuda* (i quali tirarono in tutto, durante la fase mattutina dell'azione, rispettivamente circa 90 e 60 colpi) spararono a intermittenza e senza effetti apparenti, tra le 6.07 e le 6.09, alcune salve contro il *Marne* dapprima e il *Matchless* poi quando quelle

L'*Eugenio* visto dal *Montecuccoli*. (Collezione Enrico Cernuschi)



L'incrociatore *Cairo*. (Coll. A. Asta via M. Brescia)

unità, che non risposero al loro tiro, facevano capolino tra i varchi della sempre più densa, enorme cortina di fumo che stava avvolgendo la zona della battaglia. In quell'atmosfera sempre più fosca gli inglesi non si accorsero del *Premuda* e, contando da quel momento in poi salve di quattro colpi per volta che si abbattevano, ben presto molto vicine, intorno al loro incrociatore, pensarono che l'unità maggiore di testa italiana, ovvero l'*Eugenio*, stesse sparando con metà delle proprie torri contro di loro mentre la batteria poppiera continuava a battere il *Partridge* il quale, di tanto in tanto, riemergeva dalla cortina fumogena nel corso della propria incontrollabile corsa in tondo. Alle 6.09 la gente del *Premuda* vide distintamente un proprio colpo esplodere contro la nave britannica. Il proietto in questione penetrò a dritta tre metri sotto la linea di galleggiamento perforando un deposito di nafta senza esplodere e provocando un allagamento minore. L'unità maggiore inglese accostò immediatamente avvalendosi di una cortina fumogena stesa nel frattempo dal *Marne*, appena riunitosi alla nave di Captain Hardy, e il *Premuda* cessò, per il momento, il fuoco. I colpi, però, continuarono a cadere pressoché senza soluzione di continuità intorno al *Cairo* perché l'*Eugenio* e il *Montecuccoli*, dopo che quest'ultimo aveva manovrato per evitare i siluri lanciati contro di lui riformando, subito dopo, la linea di fila con la nave ammiraglia, avevano nuovamente ripreso a tirare, alle 6.09, da un'altra direzione sgombra dal fumo, contro le due unità britanniche appena citate, apprezzate ancora una volta per due incrociatori, uno leggero e l'altro posamine salvo ritenere, poco dopo, non

appena il *Matchless* fu avvistato mentre passava in testa alla formazione, di avere a che fare con un'unità della classe "Southampton" e con due altri incrociatori più piccoli di tipo indefinito.

Il *Cairo*, ma soprattutto i due "M", risposero in effetti al tiro italiano da 152 mm, diretto alternativamente contro l'incrociatore o contro uno dei due caccia ogni volta che i bersagli non erano completamente occultati dal fumo, con un fuoco nutrito definito, anni dopo, dall'ammiraglio Da Zara "di una rapidità impressionate". A bordo della nave del comandante superiore in mare inglese la situazione, per le 6.10, era ormai sufficientemente chiara. Essendo il convoglio ormai diretto verso le coste della Tunisia sotto la protezione dei dragamine, Hardy ordinò a tutti i propri cacciatorpediniere, sia di squadra sia di scorta, di raggiungerlo, fatta eccezione per l'immobilizzato *Bedouin* e per l'azzoppato *Partridge*, sempre in avaria, i quali avrebbero dovuto viceversa cavarsela per conto proprio.

La direzione di marcia della formazione britannica, parallela a quella italiana, era rivolta verso sud mentre il convoglio faceva rotta, per contro, alla volta del nord. Hardy contava, una volta di più, sulle prestazioni fuoriclasse dei due "M" (l'*Ithuriel* seguiva, ancora molto arretrato, la formazione inglese) tanto da ordinare loro, alle 6.10, di portarsi all'attacco col siluro. Per le 6.12, ad ogni modo, il *Matchless*, sempre più avanti di tutti e sottoposto, in quel momento, a un tiro definito "pesante" dei due incrociatori italiani, apprezzò il fatto che la distanza rispetto alle due unità maggiori avversarie restava invariata: 14.000 yards, senza che la silurante britannica, in quel momento lanciata a tutta velocità a 32 nodi, avesse guadagnato alcunché. In quello stesso momento l'*Eugenio* osservò un colpo caduto vicino tirato proprio dal *Matchless* e finito in mare a meno di sei metri dall'ammiraglia italiana. Nonostante la concussione e la colonna d'acqua, tuttavia, nessun danno fu riscontrato né sul momento né successivamente in bacino, neppure una bugna. La silurante inglese, per contro, lamentò un near miss a opera dell'*Eugenio* con una scheggia che attraversò la nave da parte a parte all'altezza del "main deck".

Alle 6.15 Hardy sollecitò l'*Ithuriel* a raggiungerlo al più presto; due minuti dopo Da Zara inviava, viceversa, i suoi tre caccia *Ascari*, *Oriani* e *Premuda* in appoggio al *Vivaldi* (in

Acque di Pantelleria, ore 5.45: la carica dei cacciatorpediniere britannici vista dal *Cairo*.
(Collezione Enrico Cernuschi)

quel momento danneggiato, come vedremo in seguito) e al *Malocello*, accettando così di continuare il combattimento senza scorta e confidando nella velocità delle proprie navi.

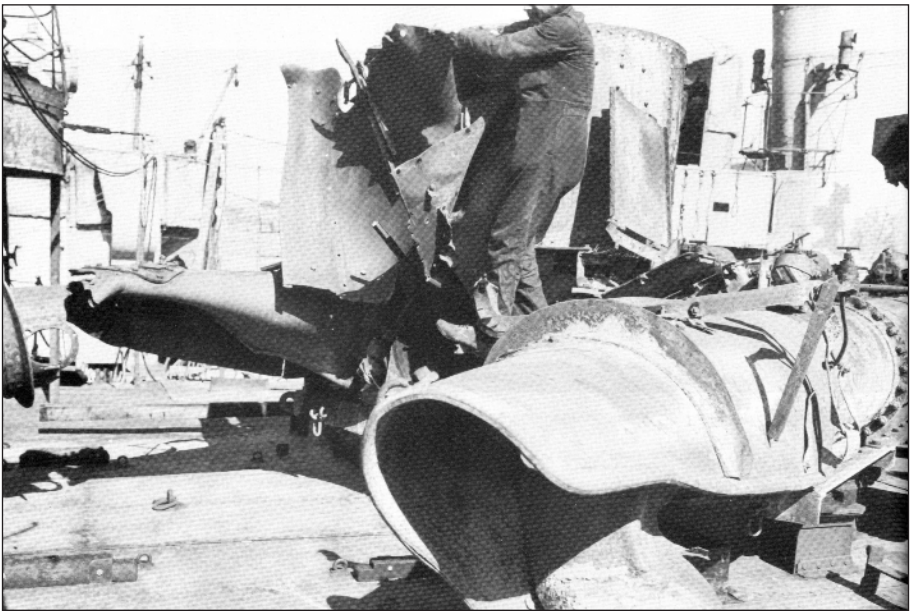
Il *Matchless* e il *Cairo* spararono contro l'*Eugenio*, e il *Marne*, dalle 6.17, contro il *Montecuccoli*; l'*Ithuriel* aggiunse il proprio tiro, alle 6.19, contro quest'ultima unità. Il fuoco di tutte le navi, da una parte e dall'altra, era ostacolato dal fumo e dalla nebbia artificiale e le azioni di tiro degli incrociatori italiani (i quali, su ordine di Da Zara, concentrarono il proprio fuoco contro la maggiore delle navi avversarie, ossia il *Cairo*), erano possibili soltanto quando le sagome delle unità avversarie apparivano, di tanto in tanto, oltre le cortine fumogene, contravvenendo così alle rigide norme fissate dall'ammiraglio Iachino, comandante delle Forze Navali da Battaglia, che tendevano viceversa ad escludere sia il combattimento per gruppi sia il tiro di concentrazione oltre le cortine fumogene.

Alle 6.22 il *Montecuccoli* avvistò e inquadrò il *Cairo*. Un proietto è visto giungere a segno a poppa. Dall'*Eugenio* si osservano sia il colpo sull'"incrociatore più grosso", sia pochi istanti dopo, la stessa nave che si piega "spaventosamente sul fianco sinistro mentre un cacciatorpediniere inglese stende una densa cortina di fumo". I binocoli e gli inclinometri degli italiani hanno in effetti rilevato un proietto da 152 mm che è caduto a pochissimi metri dalla poppa del *Cairo* causando numerose falle da schegge e l'immediata accostata a dritta della nave britannica.

Da Zara scrisse, qualche anno dopo: "Non posso non esplodere in una dimostrazione infantile di gioia e getto per aria il berretto che poi stento a ritrovare; le vedette antiaerei sistemate in vicinanza della plancia ammiraglia applaudono, forse senza sapere perché".

Le navi inglesi scomparvero nella nebbia e solamente di tanto in tanto apparivano le sagome di uno o due cacciatorpediniere. Il fuoco britannico, fino a quel momento molto intenso, divenne improvvisamente fiacco.

In effetti i rapporti di missione delle unità della Royal Navy riportano il fatto che l'ultima nave a sparare, in questa fase, fu l'isolato *Ithuriel*, il quale cessò il fuoco contro gli incrociatori avversari alle 6.25 mentre i due "M" coprirono con la nebbia il *Cairo* che stava eseguendo una volta tonda. L'incrociatore britannico, proceduto ora dall'*Ithuriel*, riprese il tiro alle 6.28 sparando alcune salve assieme a quel caccia contro l'*Eugenio*; il *Matchless* suddivise invece il proprio tiro in due gruppi di fuoco diretti contro entrambi gli incrociatori avversari; il *Marne*, infine, continuò ad alimentare la cortina, navigando in direzione opposta, apparendo e scomparendo nella nebbia e tirando, di tanto in tanto, qualche colpo. Alle 6.29 Da Zara apprezzò di aver raggiunto la classica posizione di taglio del "T" mentre gli inglesi "si nascondono dietro gigantesche cortine di nebbia artificiale". L'Ammiraglio italiano lamentò, nelle proprie memorie, "la tragica consensualità del combattimento navale" e il fatto che, in quel momento, "l'azione langue". In effetti, anche se il grafico dell'azione pubblicato dall'Ammiragliato nel 1957 (e basato, curiosamente, soltanto sul rapporto del *Marne*) non menziona questa manovra rigettando, nel contempo, come non attendibile, l'analogo documento italiano richiesto e ottenuto in anteprima, l'anno precedente, dall'Ammiragliato all'Ufficio Storico della Marina Militare, Hardy stava correndo verso nord allo scopo di riunirsi, finalmente, ai quattro caccia della classe "Hunt" e di impegnare i caccia italiani che avevano attaccato in precedenza il convoglio e che, come sarà meglio spiegato nel successivo paragrafo, erano riapparsi, improvvisamente, dalla nebbia artificiale che li aveva occultati tra le 6.10 e le 6.20. Alle 6.30, infatti, il *Vivaldi*



Danni a bordo del caccia inglese *Partridge* colpito sia dall'*Eugenio* sia dal *Montecuccoli*.
(Collezione Enrico Cernuschi)

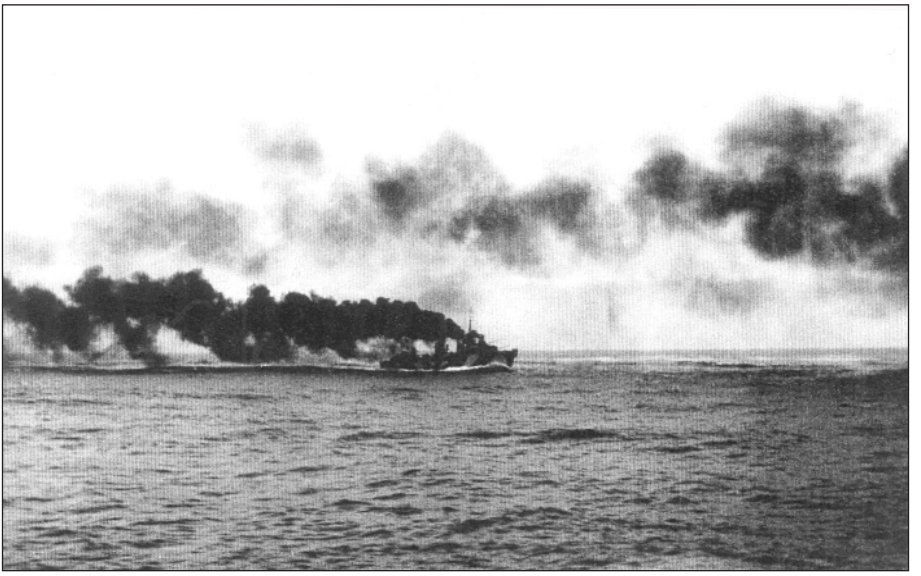
(in quel momento fermo dopo essere stato danneggiato un quarto d'ora prima) e il *Malocello* avvistarono un incrociatore e quattro caccia inglesi. Si trattava, nell'ordine, dell'*Ithuriel*, del *Cairo* e del *Matchelss*, serrafila; a loro volta distanziati e sguardati, erano altresì in vista il *Partridge*, il quale aveva finalmente riparato l'avaria al timone, e il *Bedouin*, sempre immobilizzato.

Alle 6.35, nonostante gli sforzi del *Marne*, l'*Eugenio* e il *Montecuccoli* avvistarono gli alberi delle navi della Force X. La reazione della VII Divisione fu immediata e inaspettata. Come scrisse, infatti, nel 1987, il comandante Fabio Tani nelle proprie memorie ricordate in precedenza: "Nel rapporto dell'Ammiragliato inglese [N.d.R. in realtà nella relazione del *London Gazette*] … si parla della precisione del tiro contro i CT occultati nella nebbia e si fa l'ipotesi che avessimo informazioni trasmesse da un nostro aereo. Come già detto, nessun aereo era a nostra disposizione e la precisione era dovuta esclusivamente a una buona condotta della centrale di tiro su dati apprezzati dalla direzione del fuoco secondo disposizioni che avevo pensato di applicare dopo informazioni da me acquisite presso colleghi (tra cui importante quella del comandante Sas Kulczysky, DT del *Vittorio Veneto*, Medaglia d'Oro alla memoria) che aveva partecipato a scontri a fuoco col nemico. Le centrali di vario tipo che avevamo sulle nostre navi erano teoricamente idonee ad assolvere il loro compito di misura della rotta e intensità della velocità nemica necessarie per una esatta condotta del tiro. In guerra però la teoria non si accoppiava alla pratica. Le accostate proprie e quelle nemiche rendevano impossibile un'esatta misura degli elementi necessari

I caccia *Ascari*, *Premuda* e *Oriani* mentre accostano per recarsi in soccorso del *Vivaldi*.
(Archivio Emilio Gardin)

per ricavare le due componenti avvicinamento e rotazione del piano di tiro indispensabili alla composizione grafica della velocità avversaria. La centrale di tiro doveva quindi essere sfruttata esclusivamente come un semplice calcolatore con dati nemici, rotta e velocità, apprezzati a vista dalla stazione di direzione del tiro. Ed è per questo che avevo stabilito che il puntatore del brandeggio raffinato dell'APG (apparecchio di punteria generale), oltre al suo compito di puntare esattamente il bersaglio, doveva trasmettere in centrale di tiro ogni trenta secondi questi dati di moto nemici apprezzati. Ciò era tanto più utile e tempestivo quando la nave nemica accostava. È per questa funzione che ogni giorno, sia in porto sia soprattutto in navigazione, avevo disposto che si facesse allenamento su ogni nave che fosse in vista. Fu così che, per esempio, quando il *Partridge* si nascose dietro la cortina di nebbia il mio uomo continuò a trasmettere i dati anche sulle indicazioni che riuscivano a intuire dagli alberi che sbucavano al di sopra del fumo". Inoltre "la precisione del tiro all'apertura denota una notevole esattezza nella misurazione della distanza. Era il frutto di un duro allenamento cui avevo sottoposto da tempo i telemetristi oltre all'applicazione di norme, da poco tempo ricevute, studiate dal comandante Ener Bettica, Direttore della Scuola Telemetristi, derivanti dalle sue ottime conoscenze sul calcolo delle probabilità. Rendo onore a questo caro amico, morto successivamente al comando di un CT durante l'evacuazione della Tunisia cui fu assegnata la Medaglia d'Oro alla memoria".

Alle 6.36 gli inglesi si ritrovarono così, inaspettatamente, sotto il tiro dei due incrociatori



Il *Premuda* mentre procede a tutta velocità in aiuto al *Vivaldi*. (Collezione Enrico Cernuschi)

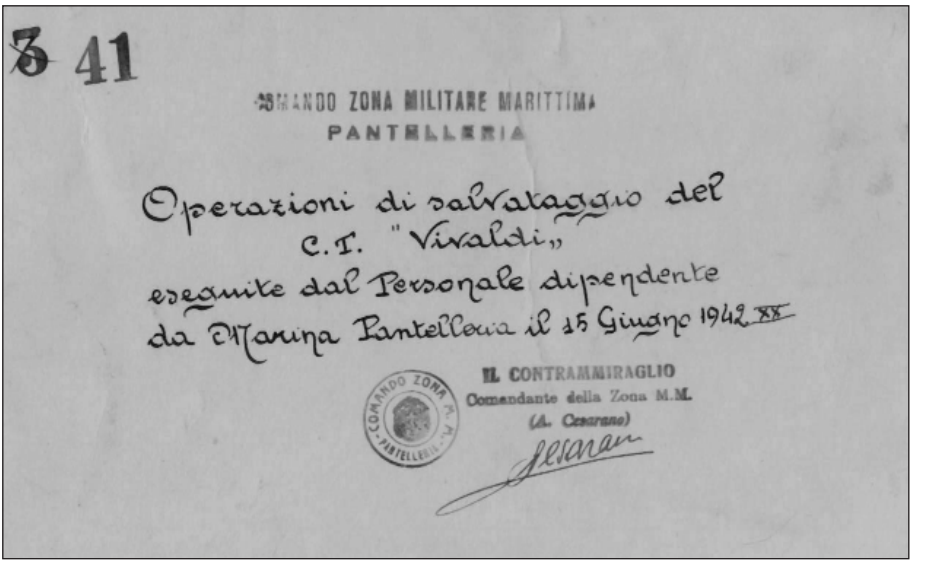
italiani. In quello stesso minuto il *Cairo* e l'*Ithuriel* tirarono a loro volta contro il *Vivaldi* e il *Malocello*, i quali risposero al fuoco. Nonostante l'ordine di disimpegnarsi ricevuto dal caposquadriglia, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni, il *Malocello* coprì di nebbia il sezionario immobilizzato e andò all'attacco lanciando due siluri "da 7.000 metri contro l'unità maggiore" (il *Cairo*) "e tirando contro un CT" (l'*Ithuriel*). I rapporti britannici riferiscono che alle 6.37 il *Cairo*, inquadrato dal tiro dei 152 italiani, accostò in fuori a sinistra facendo fumo. Il *Matchless* ridusse a sua volta a 25 nodi per stendere una nuova cortina a protezione dell'incrociatore. Tre minuti dopo l'*Ithuriel* evitò un siluro avvistato a fine corsa.

Sempre alle 6.40, inoltre, il *Cairo*, battuto dal tiro del *Montecuccoli*, ricevette un colpo da 152 mm esploso a dritta a poppavia del secondo fumaiolo producendo numerose schegge che spazzarono la coperta. Vista la mala parata Hardy ordinò immediatamente al convoglio di allontanarsi dirigendo per nord ovest a causa della minaccia posta dai due caccia italiani (il *Vivaldi* e il *Malocello*) costringendo, in questo modo, quella lenta e complessa formazione, cui era stato ordinato, poco prima, di riprendere la direttrice di marcia verso sud-est, a perdere diverso altro tempo (10).

Alle 6.42 il *Cairo* ordinò a tutte le unità di riunirsi a lui e invertì la rotta. La distanza dai due incrociatori italiani (i quali ritenevano, correttamente, di avere a che fare con un in-

10) Questa manovra è riportata nel grafico inglese con ben due ore di ritardo.

Il *Vivaldi* incendiato e nella foto sotto la busta originale siglata dall'ammiraglio Cesarano Comandante della Zona MM di Pantelleria. (Fototeca Archivio Ufficio Storico della Marina Militare)



3 41

COMANDO ZONA MILITARE MARITTIMA
PANTELLERIA

Operazioni di salvataggio del
C.T. "Vivaldi"
eseguite dal Personale dipendente
da Marina Pantelleria il 15 Giugno 1942 XX

COMANDO ZONA M. M. PANTELLERIA

IL CONTRAMMIRAGLIO
Comandante della Zona M.M.
(A. Cesarano)

crociatore e due caccia), al di là della nebbia artificiale, è indicata in 6.500 metri. Il *Matchless*, avvistato oltre la cortina mentre stendeva il fumo a protezione della nave del suo comandante superiore in mare, venne preso sotto il tiro dell'*Eugenio* e del *Montecuccoli* e rispose al fuoco fino alle 6.44, quando scomparve anche lui nella cortina artificiale.

Sempre alle 6.44, approfittando di un varco nella nebbia, gli incrociatori della VII Di-

visione videro un'unità, apprezzata per un piccolo incrociatore, che procedeva con difficoltà alla velocità, stimata, di 15 nodi. In effetti si trattava del *Partridge* il quale, in quel momento, stava camminando a 12 miglia. Alle 6.45 Da Zara ordinò di accostare a sinistra perché pensava a un possibile attacco a opera dei cacciatorpediniere avversari, stimati a non più di 6.000 metri da qualche parte dietro la cortina.

Alle 6.48 i quattro "Hunt" si riunirono, infine, alle altre navi di Captain Hardy.

Alle 6.50 il *Marne* cessò il fuoco in seguito a un'avaria all'impianto idraulico della torre poppiera di quel caccia, l'ultima che potesse essere ancora brandeggiata in direzione del nemico. Nonostante gli sforzi dell'equipaggio la "X turret pump broke down completely" e il guasto fu riparato soltanto a Gibilterra. Subito dopo, senza aspettare che i quattro caccia appena sopraggiunti avessero i due incrociatori italiani a portata di tiro, il *Cairo*, l'*Ithuriel*, il *Matchless* e, a qualche minuto di distanza, il *Marne* (tornato indietro per poter mettere in campo i propri pezzi prodieri posizionandosi a poppavia del *Cairo*) riaprirono il fuoco contro l'*Eugenio* e il *Montecuccoli* da 18.000 metri. La speranza di Hardy di poter affrontare le due navi italiane in condizioni di netta superiorità era peraltro svanita, come vedremo meglio nel prossimo paragrafo, in quegli stessi, decisivi minuti, in quanto gli "Hunt" avevano dovuto nuovamente allontanarsi proprio alle 6.50 per tornare a proteggere il convoglio dalla presunta minaccia del *Vivaldi* e del *Malocello*, spuntati improvvisamente dalla nebbia cinque minuti prima.

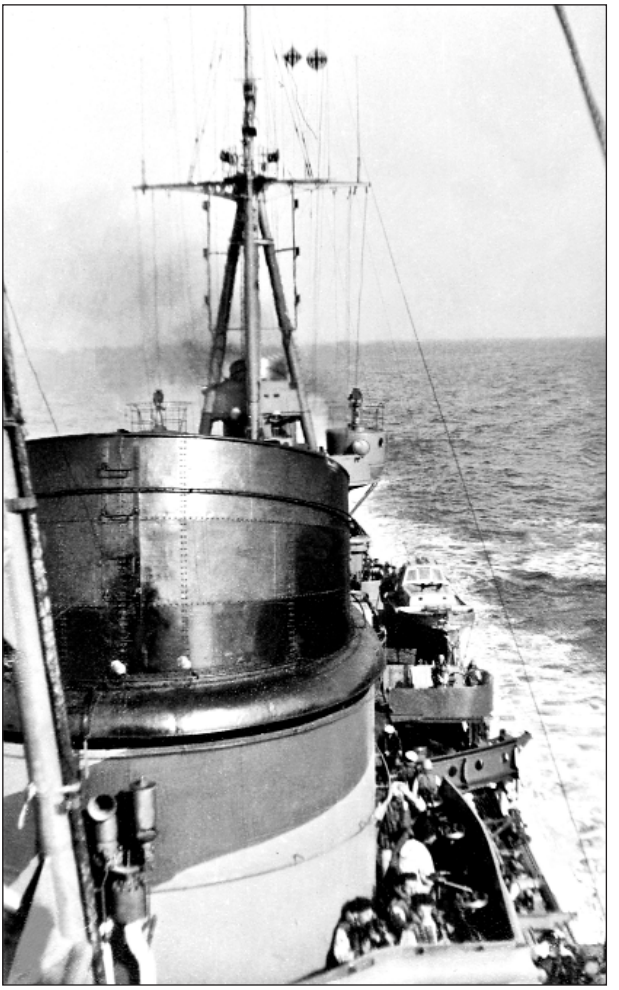
Alle 6.54 la VII Divisione accostò a sua volta verso nord seguendo l'identica manovra della Force X allo scopo di sbarrare la strada al convoglio come già aveva fatto, tre mesi prima, l'ammiraglio Iachino alla Seconda Sirte sperando che gli aerei dell'Asse intervenissero nel frattempo mettendo a frutto il tempo guadagnato dalle navi.

Il tiro britannico in questa fase fu giudicato fiacco, essendo condotto, in effetti, dai due soli "M", uno dei quali con un terzo dell'armamento fuori uso; poi, alle 6.59, gli italiani osservarono due incrociatori inglesi, uno dei quali ritenuto piccolo (erano il *Cairo* e il *Marne*), giudicati entrambi con danni a bordo, che accostavano in fuori allontanandosi e facendo nebbia. Pochi istanti prima, secondo i documenti britannici, tre o forse quattro "shorts" da 152 si erano, in effetti, abbattuti tutti insieme a circa 20 piedi (ovvero sei metri) a dritta del *Cairo* traforando con lo loro schegge lo scafo per oltre trenta metri di lunghezza e compromettendo l'efficienza bellica della nave a causa dei danni e della perdite fra gli armamenti dei pezzi.

Per la nave di bandiera di Hardy era troppo, e il *Cairo*, dopo aver sparato nel corso dell'azione di superficie 690 colpi da 102 mm, si ritirò definitivamente dal combattimento (11). La relazione inglese del 1948 affermerà che quella nave sparò, a intermittenza, dalle 5.50 in poi, ma più che altro a scopo morale visto che il nemico non sarebbe mai stato

---

11) Parimenti in contrasto con le relazioni del tempo è l'altra affermazione riportata dal *London Gazette* in base alla quale il colpo di medio calibro che aveva colpito, senza esplodere, il *Cairo* sarebbe arrivato in un orario non meglio precisato, ma risalente alle 7.40, circa un'ora e mezzo dopo, cioè, di quanto era avvenuto in realtà. In effetti gli incrociatori italiani non stavano sparando, in quel momento, contro l'incrociatore inglese, il quale aveva preso caccia da quasi tre quarti d'ora assieme all'*Ithuriel* lasciando ai due soli "M" il compito di attirare su di sé, mentre si alternavano a stendere le cortine fumogene, l'attenzione del nemico.



Una foto scattata dal *Montecuccoli* dopo la prima fase dello scontro mentre le navi stanno risalendo lo sbarramento alla ricerca del nemico.
(Archivio Emilio Gardin)

alla portata efficace dei suoi cannoni, ma data una gittata massima dei 102/45 inglesi di 18.150 metri e le distanze medie di combattimento battute dai rispettivi telemetri tra i dodici e i seimila metri durante le fasi combattute tra le cortine fumogene, l'affermazione in questione non appare del tutto condivisibile.

Alle ore 7.00 la VII Divisione cessò il fuoco contro le due navi inglesi, del tutto occultate dalla nebbia al pari delle altre unità della Force X.

Alle 7.17 la gente dei due incrociatori italiani osservò un violentissimo scoppio e un'alta colonna di fumo in mezzo alla cortina dietro la quale era occultata la formazione nemica. Oggi sappiamo che si trattò della prima delle due esplosioni che devastarono e, infine, distrussero la motonave statunitense *Chant*, colpita un'ora prima e abbandonata in fiamme dall'equipaggio.

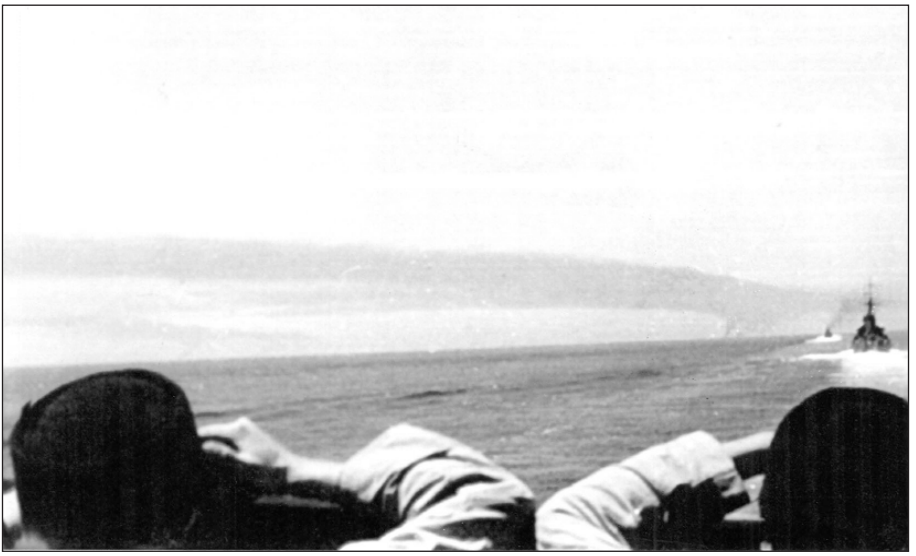
Nell'incertezza sulla posizione del nemico i due incrociatori seguirono, successivamente, rotte varie e, tra le 7.23 e le 7.37, intravidero e tirarono qualche colpo a intermittenza contro un "piccolo incrociatore" intravisto a sprazzi mentre stendeva un'ennesima enorme colonna di fumo.

Alle 7.37 la VII Divisione accostò, infine, a sinistra per evitare lo sbarramento minato 7 AN, allontanandosi così dal nemico per circa cinque minuti. Alle 7.42 gli incrociatori italiani accostarono nuovamente per impegnare una nave nemica "di tipo sconosciuto che si profila sul tendone della nebbia". Il tiro incominciò, per la durata iniziale di un minuto, alle ore 8.01 a 20.000 metri e proseguì, come prima, a sprazzi e senza risultati, contro quell'unità, definita da Da Zara "il dannato seppiatore" e giudicata un piccolo in-

crociatore (si trattava del *Matchless*) fino alle 8.18. Alla fine la nave inglese accosta e rompe decisamente il contatto. Nessuna unità avversaria fu, per il seguito, visibile attraverso la nebbia artificiale. Alle 8.15 Da Zara decise di aggirare da sud lo sbarramento AN 7 perdendo così, per il momento, il contatto potenziale con l'avversario. Gli inglesi, in realtà, stavano procedendo, in quel momento, in direzione nord e avrebbero ripreso la rotta verso Levante dopo le 8.30.

Come scrisse il comandante Tani, dopo aver ricordato che durante l'azione "… i cannoni di bordo facevano un rumore d'inferno squassando ad ogni fiancata tutte le strutture e facendo sobbalzare ogni oggetto della nave, tanto che la sera avevo un'escoriazione diffusa sugli archi sopracciliari provocata dal binocolo fisso dell'APG cui ero stato incollato per molto tempo. Dopo circa due ore di tale musica ci fu una sospensione causata da reciproche manovre che provocarono l'allontanamento dei contendenti, uno di questi composto dalle unità inglesi alquanto malconce. Per la manovra in atto non si prevedevano azioni per un po' di tempo e quindi l'equipaggio non di guardia fu mandato a prendere il panino, essendo digiuno da ieri sera".

In precedenza lo stesso capitano di corvetta Tani aveva informato il comandante del *Montecuccoli*, capitano di vascello Arturo Solari, in merito a quanto sapeva circa lo sbarramento AN 7. Realizzato all'inizio del conflitto, quel campo minato disposto su un'unica fila con orientamento Nord-Sud era stato posato mentre era in atto una forte corrente da maestrale. Le mine, in queste circostanze e in base al corretto funzionamento del loro sistema idrostatico d'ancoramento, si fermarono a una profondità di sei-sette metri rispetto alla superficie del mare. Quando però quella corrente anomala cessò salirono a galla, essendosi raddrizzati i cavi d'ormeggio che all'inizio avevano assunto, viceversa, una notevole



Fumo all'orizzonte. Incomincia la seconda fase dell'azione. (Collezione Enrico Cernuschi)

inclinazione. Per evitare che gli ordigni, oltretutto quasi tutti visibili, fossero strappati con troppa facilità dalle mareggiate, fu pertanto necessario distruggerli, compito cui provvidero, qualche giorno dopo, i MAS di Pantelleria, base dove in quel momento lo stesso Tani stava realizzando le prime batterie antinave. Non tutte le mine erano state però rinvenute dai MAS e, pertanto, lo sbarramento era ancora indicato sulle carte riservate del Canale di Sicilia. Durante il periodo di comando della torpediniera *Calliope* nel 1941 Tani aveva attraversato in più di un'occasione, con la propria piccola unità e contravvenendo gli ordini, quello sbarramento "per evitare così il sommergibile nemico che normalmente stazionava nei pressi del limite sud, ormai noto agli inglesi quale punto di accostata dei nostri convogli". Quest'iniziativa, come scrisse lui stesso quarant'anni dopo, "… adesso essendomi fatto anziano e più saggio, era piuttosto pericolosa". Il comandante del *Montecuccoli*, ad ogni modo, non se la sentì, comprensibilmente, di informare il comando di divisione "… forse con ragione", conclude Tani. Gli ordigni superstiti, ad ogni modo, non causarono problemi neppure ai britannici e così, mentre i due Regi Incrociatori risalivano da Levante lo sbarramento 7 AN, il nemico l'attraversò senza danni sfilando così, con il grosso, sotto la protezione della nebbia, oltre la VII Divisione.

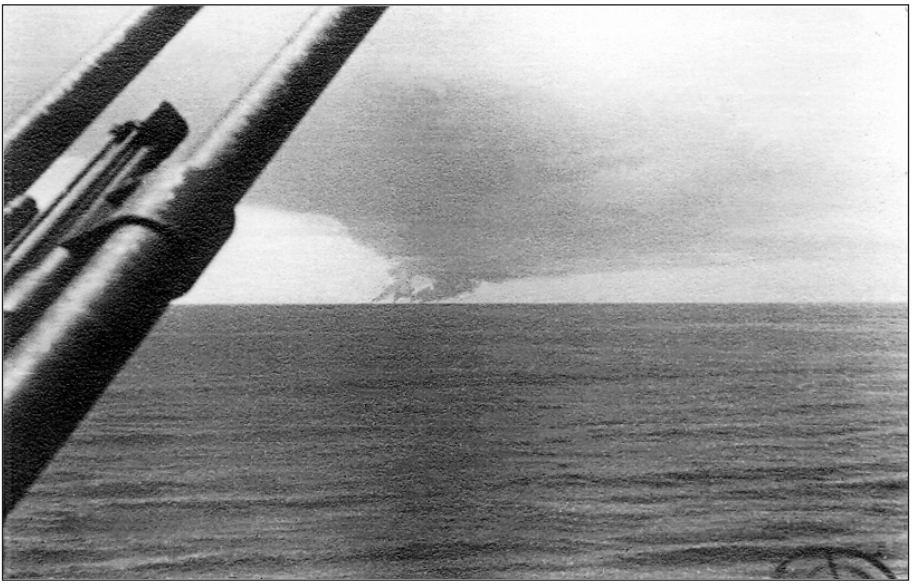
Attacco al convoglio

Il passaggio del convoglio, alle ore 5.47, dalle cure iniziali del *Premuda* a quelle dei due sopraggiungenti caccia *Vivaldi* e *Malocello* non ebbe, ai fini pratici degli inglesi, alcuna rilevanza visto che i due "Navigatori" aprirono anch'essi il fuoco da 18.000 metri in quello stesso minuto sparando contro le sagome dei mercantili che si intravedevano, di tanto in tanto, attraverso la nebbia. Le relazioni inglesi parlano, a questo proposito, di diversi colpi caduti in mezzo al convoglio mentre il rapporto americano del *Chant* afferma che quel mercantile fu ben presto inquadrato da proietti caduti "molto vicini". Alle 5.54 i quattro caccia di scorta della classe "Hunt" avvistarono le due siluranti italiane. Le prime due unità di testa della formazione britannica aprirono subito il fuoco contro di loro da 18.000 yards, ovvero la portata massima dei loro cannoni. Il fuoco, limitato a pochi colpi, risultò subito corto e fu immediatamente valutato come inefficace, essendo condotto a una distanza "unusually large for destroyers".

Sempre alle 5.54 i due caccia *Matchless* e *Marne* spostarono d'iniziativa, a 18.000 yards di distanza, il proprio fuoco dagli incrociatori italiani indirizzandolo, rispettivamente, contro il *Vivaldi* e il *Malocello*, giudicati una minaccia più immediata in quanto rivolta al convoglio.

Alle 5.58 i due caccia italiani tirarono contro gli "Hunt" e osservarono uno scoppio sulla terza unità della formazione, il *Badsworth*, il quale accostò (12). L'ultimo caccia, il polacco *Kujawiak*, inquadrato anch'esso da una salva avversaria "con alcuni colpi caduti

12) Gli unici danni da schegge nel corso dell'azione in capo a un "Hunt" sono comunque quelli segnalati dal caposquadriglia *Blankney*.



Dal *Montecuccoli* si distinguono 4 colonne di fumo. (Collezione Enrico Cernuschi)

vicino" e che non aveva fatto ancora in tempo a tirare un colpo, manovrò per imitazione e seguì il proprio sezionario.

Alle 5.59 *Vivaldi* e *Malocello*, sottoposti a un intenso tiro da parte dei due "M" e giudicando impossibile avvicinarsi ancora al convoglio, il quale stava procedendo ormai verso la Tunisia, lanciarono da 5.800 metri il primo una coppiola di siluri contro due mercantili (il *Troilus*, capofila della colonna, e il *Chant*, seguiti a loro volta dalla cisterna *Kentucky*) e l'altro un'arma contro un'unità giudicata, nella nebbia, un cacciatorpediniere (si trattava, in effetti, del *Kujawiak*, il quale manovrò, meno di cinque minuti dopo, per evitare un siluro). I caccia italiani tirarono in seguito contro i mercantili, quando li vedevano, e contro il *Marne*, avendo osservato gli altri quattro caccia che si allontanavano verso sud. In effetti alle ore 6.00 Hardy aveva ordinato agli "Hunt" di raggiungerlo a "flank speed", ovvero a tutta velocità.

Alle 6.05 dalle navi italiane venne vista, oltre la cortina, un'alta fiammata e una colonna di fumo e uno dei mercantili fu dato per silurato. Le versioni correnti parlano, a questo proposito, del *Chant* e attribuiscono questo successo a bombardieri tedeschi. In realtà in quel momento il cielo della battaglia era sorvolato soltanto da due velivoli germanici: una coppia di bombardieri Ju 88 dello Stab/KG 54 decollati da Comiso. Gli aeroplani furono avvistati dalla VII Divisione alle 5.43. I tedeschi riconobbero le navi italiane ma i loro alleati no e gli aerei della Luftwaffe rimasero oggetto del tiro antiaerei dei pezzi da 100/47 dei due incrociatori italiani fino alle 5.47. In seguito i bimotori tedeschi cercarono di individuare le unità avversarie in mezzo alla nebbia, ma furono attaccati da una coppia di caccia pesanti Beaufighter riuscendo a disimpegnarsi e ad attaccare soltanto dopo le 6.20.

Dal *Montecuccoli*: il fumo è sempre più vicino.
(Collezione Enrico Cernuschi)

Uno degli aerei sganciò così, alle 6.30, il proprio pacchetto di quattro ordigni da 250 chili contro il *Vivaldi* (in quel momento immobilizzato) senza conseguenze e sfuggendo a una rinnovata caccia dei Beaufighter mentre l'altro aveva piazzato, alle 6.22, una bomba di uno "stick" di quattro a 10-15 yards dalla poppa della cisterna *Kentucky* le cui concussioni danneggiarono l'apparato motore di quell'unità, spezzando la condotta principale del vapore surriscaldato (13), salvo essere abbattuto, subito dopo, dal tiro antiaerei del capocolonna *Troilus*.

---

13) Nel tentativo, rivelatosi inutile, di rimediare a questo tallone d'Achille di quelle belle, veloci e insostituibili cisterne mercantili made in USA, i britannici inserirono, nel luglio 1942, a bordo dell'appena arrivata petroliera *Ohio*, alcuni distanziatori di legno fra i tasselli di sostegno delle tubolature allo scopo di ridurre l'effetto delle vibrazioni causate dai "near miss". Per la verità l'opinione pubblica britannica e i giornali si lamentarono subito del fatto che l'equipaggio americano della *Kentucky* avesse abbandonato la nave senza tentare di riparare l'apparato motore. Si trattava di un'accusa doppiamente ingiusta in quanto la gente della cisterna era tutta inglese. Dopo aver lungamente insistito, infatti, presso lo stesso presidente Roosevelt per ottenere l'appena completata *Kentucky* (in quel momento una delle sole due petroliere anglosassoni, l'altra era l'*Ohio*, in grado di accompagnare un convoglio veloce per Malta) noleggiandola, alla fine, a caro prezzo, gli inglesi si erano affrettati a sostituire a Gibilterra l'intero equipaggio, il 3 giugno 1942, nonostante le proteste e le avvertenze statunitensi in merito alla delicatezza dell'apparato motore ad alta pressione di quella nave. Le ragioni britanniche non erano, per la verità, del tutto ingiustificate. Avendo dovuto fornire per quell'operazione anche la motonave *Chant*, la gun crew e le armi del mercantile olandese *Tanimbar*, gli statunitensi avevano avanzato pretese in merito alla guida del convoglio presentando addirittura il *Chant* come "Flag Ship" della loro partecipazione, cosa questa che aveva fatto letteralmente montare il sangue alla testa all'ammiraglio inglese Curteis, tanto da disporre, subito dopo, lo sbarco immediato dei marinai americani della petroliera fino all'ultimo uomo. Le critiche inglesi in merito al caso *Kentucky*, sia pure mettendo in capo a quella nave quello che era stato, effettivamente, il comportamento della gente del *Chant*, misero comunque in una posizione di grave imbarazzo il governo inglese quando fu costretto a chiedere nuovamente agli americani, alla fine di giugno, l'*Ohio*, ottenuto infine il 10 del mese successivo a un prezzo mai specificato, ma politicamente oneroso visto che incluse, tra l'altro, l'invio di una guarnigione statunitense nel Barhein per la difesa di quel territorio, prima frana del successivo crollo del controllo inglese del Medio Oriente contro il quale gli Stati Uniti si erano battuti sin da prima della Grande Guerra.

Anche se la relazione statunitense parla di un colpo a centronave a dritta, tutti i successivi rapporti britannici redatti a posteriori parlano, per contro, di attacchi aerei condotti contro il *Chant* a opera di otto bombardieri in picchiata monomotori tedeschi Ju 87 (del tutto inesistenti in quel settore, mentre gli analoghi Stuka italiani si fecero vivi soltanto dopo mezzogiorno) con particolari di fantasia come, per esempio, l'immediato affondamento del *Chant* e il fatto che la nave sarebbe stata colpita da tre bombe, tanto più che il rapporto del comandante della motonave *Orari* afferma che il successivo incendio della nafta trasportata dal *Chant* dopo una prima esplosione verificatasi alle 7.17 "leaved a terrible pall of smoke and fire that was visibile for most of the day".

La moderna motonave in questione, in realtà (ex danese *Hulda Maersk*, di 5.601 tonnellate, varata nel 1938), essendo carica di munizioni, benzina avio in fusti e di un grosso carico di carbone in coperta, fu abbandonata immediatamente dall'equipaggio, dalle "armed guards" statunitensi addette alle armi di bordo e da un nucleo di soldati britannici di passaggio, al primissimo propagarsi delle fiamme. Il personale fu quindi raccolto in tutta fretta dai motodragamine inglesi, che lo trasbordarono in seguito sul dragamine di squadra *Hyte*, mentre la nave rimaneva abbandonata. L'evacuazione e la partenza di salvatori e salvati da quella bomba galleggiante fu anzi tale che tre uomini, un'armed guard e due soldati inglesi, furono dati per caduti. I tre, viceversa, rimasti su un carley, furono presi a bordo il giorno successivo dalla nave ospedale italiana *Città di Trapani*.

Del tutto inventato risulta poi un successivo attacco aereo tedesco a opera di sette ulteriori Ju 88 verificatosi dopo le 6.30, citato dal generale Santoro nel proprio *L'Aeronautica Italiana nella Seconda guerra mondiale* e ripreso, in seguito, con l'aggiunta di particolari pittoreschi, da alcune fonti secondarie. Nulla del genere, infatti, risulta sia dai dettagliati resoconti originari britannici, sia dai diari di squadriglia dei gruppi dei bombardieri germanici utilizzati da John Weal nel suo J*unkers Ju 88 Kampfgeschwader in North Africa and the Mediterranean* citato in bibliografia.

Quanto poi al tentativo esperito da qualcuno di cercare di assegnare in ogni modo il *Chant* al carniere della Luftwaffe scrivendo che i bombardieri del II Fliegerkorps (di cui non viene mai specificato il reparto) sarebbero decollati dai vicini aeroporti della Sicilia ancor prima dell'alba attaccando il convoglio tra l3 ore 5.43 e le 6.30 è da ritenere che siamo davanti a un errore di traduzione dal tedesco.

Peter Taghorn, nel suo *Die Geschichte del Lehrgeschwaders 1*, oltre a confermare una volta di più la presenza, quella mattina, sul Canale di Sicilia di soltanto due Ju 88, spiega infatti che il decollo antimeridiano in parola avvenne alle 4.41 da Derna, in Libia, per trasferire dieci Ju 88 del 12. Staffel del II.LG 1 a Catania Fontanarossa, dove atterrarono regolarmente alle 9.02. Qui furono riforniti ed armati in vista di una successiva ricerca del convoglio inglese, peraltro fallita in quanto, nonostante quattro ore di inutile ricerca, gli apparecchi in questione non avvistarono nulla. In realtà il generale Santoro aveva già messo le mani avanti, prudentemente, sin dal 1958, specificando che, contrariamente al solito, i tedeschi si erano limitati a mandare, alcuni giorni dopo la fine delle operazioni, un generico riepilogo delle loro azioni aeree condotte quel giorno senza fornire i consueti dettagli. Il documento in parola, per di più, avrebbe cercato di attribuire all'opera degli aviatori

tedeschi pure l'esplosione delle 7.17 osservata dalle navi italiane anche se, in quel momento, i rapporti britannici non menzionavano nessun attacco aereo di sorta e nemmeno l'avvistamento di velivoli avversari o propri.

Alle 6.07 il *Vivaldi* fu colpito da un colpo lungo di una salva del *Matchless*. I britannici osservarono e apprezzarono correttamente il proprio centro vedendo, per di più, che l'unità italiana si stava allontanando facendo fumo; seguì, alle 6.08, il primo avvistamento da parte britannica di aerei tedeschi, identificati correttamente per due Ju 88, confermato alle 6.09 sia dal dragamine *Speedy* sia dal convoglio.

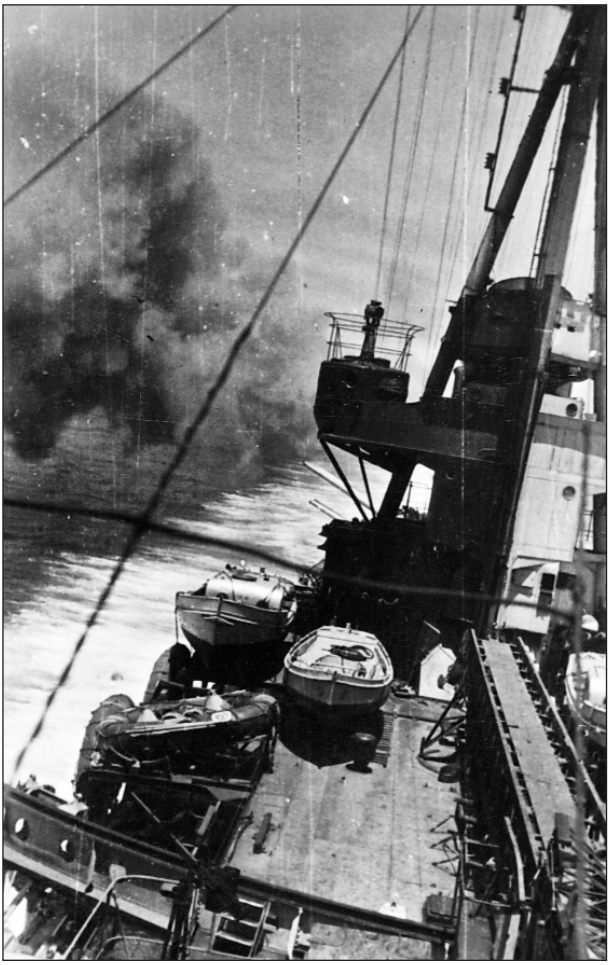
Alle 6.10 il *Premuda* e alle 6.12 il *Vivaldi* e il *Malocello* osservarono un'esplosione su un caccia inglese, il quale invertì la rotta e fece fumo. Si trattava, in effetti, del *Matchless*, il quale stava coprendo di nebbia l'*Ithuriel*, appena danneggiato, come abbiamo visto in precedenza. Nella confusione dello scontro questo fatto incoraggiò la gente dei due "Navigatori" che attribuì al proprio fuoco quel risultato. Per le 16.15 l'incendio a bordo del *Vivaldi* apparve sempre più grave e incontenibile; la nave danneggiata procedette a lento moto protetta dalla nebbia stesa dal *Malocello* e due minuti dopo, il tempo cioè di essere informato, Da Zara mandò, come abbiamo visto, i suoi tre caccia in appoggio a quella sezione isolata e in difficoltà.

Alle 6.20 *Vivaldi* e *Malocello* uscirono dalla loro cortina fumogena. Il capitano di fregata P.F. Powlett, capoflottiglia degli "Hunt", ordinò, al *Blannkney*, al *Badsworth* e al *Kujawiak*, rimasti arretrati a causa dell'accostata in fuori fatta poco prima, quando erano stati inquadrati dal tiro dei due "Navigatori", di dirigere contro le unità sottili italiane, considerate sempre pericolose per il convoglio. Prima che l'ordine avesse esecuzione, tuttavia, le navi italiane si rituffarono nella nebbia in quanto il *Vivaldi* stava per fermarsi, cosa che avvenne

Visto dal *Montecuccoli*. (Collezione Enrico Cernuschi)

due minuti dopo. A questo punto tutti gli "Hunt" ripresero la loro corsa verso il *Cairo*.

Alle 6.30 le due navi italiane, con il *Vivaldi* ancora immobilizzato, avvistarono, come è già stato ricordato nel paragrafo precedente, il caccia inglese *Ithuriel* seguito dal *Cairo* e dal *Matchless* e, in un'altra direzione, il *Partridge* e il *Bedouin*. Alle 6.37 le prime tre unità britanniche tirarono contro di loro. Le due siluranti italiane risposero al fuoco e il *Malocello* fece fumo per proteggere il proprio sezionario.



Il *Montecuccoli* apre di nuovo il fuoco. (Collezione Enrico Cernuschi)

Nel 1952 Antonino Trizzino, capostipite di una futura generazione di commentatori di storia navale italiana attiva dagli anni Settanta in poi, scrisse, nel proprio discusso *Navi e poltrone*, riprendendo la relazione inglese del 1948, che uno dei due caccia italiani era immobilizzato e che l'altro si ritirò. In uno sfogo polemico piuttosto insolito rispetto alla propria sempre controllata prosa, l'ammiraglio Aldo Cocchia scrisse, poco dopo: "Iddio perdoni la bestemmia delle ultime parole. Il *Malocello* non si ritirò affatto; rimase lì, accanto al fratello agonizzante, e lo coprì di nebbia e lo difese con cannoni, siluri e mitragliere, e impedì che il *Vivaldi* rimanesse annientato dalle navi avversarie e dagli aerei di Malta". La conferma di questa semplice verità, manomessa nel 1948 e accettata acriticamente dal Trizzino e dai suoi epigoni, emerge oggi non soltanto dal rapporto dell'*Ithuriel* redatto nel giugno 1942 e relativo al breve scontro fra quelle tre unità e i due "Navigatori" verificatosi tra le 6.37 e le 6.40 ricordato in precedenza, ma anche dalla contemporanea relazione del *Partridge*. Quell'unità

sottile, infatti, mentre procedeva a 15 nodi, vide i due caccia italiani e diresse sparando contro di loro, specularmente al *Malocello*, per proteggere l'immobilizzato *Bedouin*. Alle 6.45, quando la distanza era scesa a 4.500 metri, il *Partridge* segnalò che i due caccia italiani stavano attaccando il convoglio. Si trattò, in effetti, di un errore di cifratura in quanto, in quel momento, il *Malocello* aveva incominciato a tirare contro il *Bedouin*, ma il messaggio causò, non di meno, una notevole confusione sia presso Hardy sia presso il commodoro a bordo del *Troilus*. Seguì, alle ore 6.48, l'ordine, impartito dal *Cairo* ai quattro "Hunt", di invertire la rotta e tornare a proteggere i mercantili dal ritorno dei due cacciatorpediniere italiani. Le siluranti in questione ubbidirono prontamente alle 6.50 riprendendo il loro inconcludente pendolamento tra il convoglio e la Force X e Hardy rimase, ancora una volta, alle prese con la VII Divisione con meno della metà dei caccia disponibili.

Il *Vivaldi* lanciò, nel frattempo, due siluri contro il *Partridge* leggendo sulla di lui prora le lettere distintive di riconoscimento H 68 (si trattava, in effetti, della sigla G 30 e, data la distanza, il G e il 3 divennero un 68). La nave inglese accostò in fuori ed entrambe le parti, ritenendo di aver protetto il proprio compagno di squadriglia, si coprirono di nebbia.

Alle 6.46 il *Vivaldi* riuscì a rimettere in moto una macchina dopo essere rimasto fermo poco meno di mezz'ora e per le 7.09 il *Partridge* e il *Bedouin* scomparvero dalla vista delle unità italiane che si stavano dirigendo, lentamente, in direzione di Pantelleria, mentre l'incendio continuava a divorare la nave italiana danneggiata. Sei minuti dopo i tre cacciatorpediniere inviati dall'ammiraglio Da Zara raggiunsero i due "Navigatori". Alle 7.57 il *Premuda* (a corto di combustibile perché a Trapani non aveva potuto completare il rifornimento, il 14, per mancanza di nafta nei depositi di quel porto) prese a rimorchio il *Vivaldi*. Alle 9.30 quattro aerosiluranti inglesi Albacore attaccarono la lenta e poco manovriera formazione italiana senza conseguenze. Si trattava di pressoché tutto l'aiuto che l'isola assediata aveva ordinato di far decollare ancora quattro ore prima non appena era arrivata la notizia della presenza, inaspettata, di navi da guerra italiane a sud di Pantelleria. In aggiunta allo sparuto reparto della RAF giunse comunque ben presto in aiuto una formazione di nove bombardieri S. 84 italiani i quali attaccarono, ancora una volta, fortunatamente, senza risultati, il *Vivaldi* e il *Malocello*. *Ascari* e *Oriani* furono poi oggetto, alle 9.49, dell'attacco di due aerosiluranti bimotori britannici del tipo Beaufort. Pure questa volta l'azione andò a vuoto e alle 14.30 il *Vivaldi*, dopo aver beneficiato anche dell'aiuto dei *MAS 557*, *560*, *563* e *564* per combattere l'incendio e trasportare sollecitamente a terra i feriti più gravi, arrivando sotto la costa di Pantelleria.

"Sweeping surface victory"

Alle 8.30 il caccia *Partridge* prese a rimorchio il *Bedouin* procedendo alla velocità di sette nodi. L'azzoppata sezione inglese comunicò ad Hardy l'intenzione di dirigere verso Gibilterra, ma il comandante della Forza X rispose ordinando loro di unirsi al convoglio. Dieci minuti dopo i quattro "Hunt" raggiunsero a loro volta i mercantili. Alle 9.00 Hardy ordinò al commodoro di invertire nuovamente la rotta e di mettere daccapo la

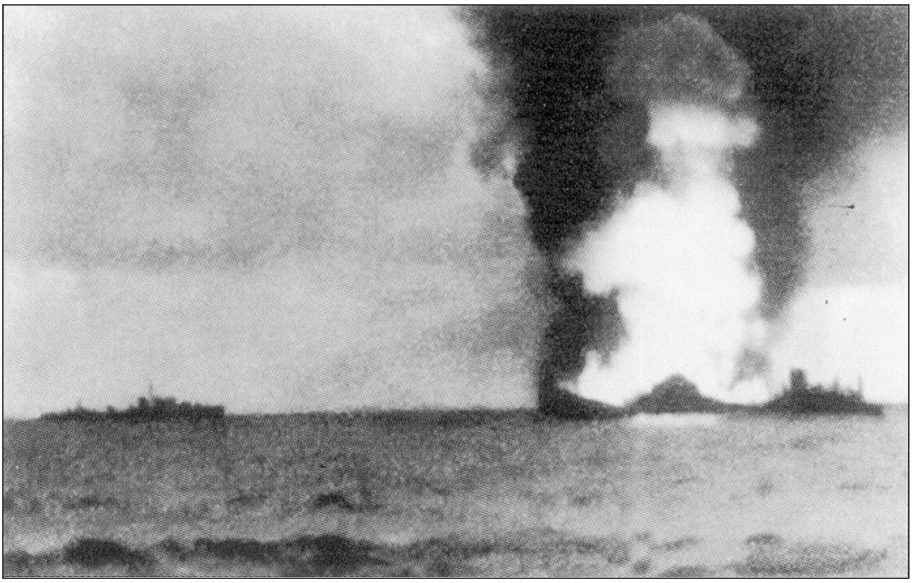
prora in direzione di Malta.

Alle 9.30, infine, Hardy raggiunse il convoglio riscontrando e lamentando ben presto il fatto che la formazione era, letteralmente, nel caos. Alle 9.33 sempre Hardy ordinò all'*Ithuriel* di andare a prendere a rimorchio l'immobilizzata *Kentucky*, così da permetterle di procedere alla velocità, stimata, di 10-11 nodi. Qualche minuto dopo, tuttavia, ci ripensò trasmettendo un contrordine a causa, come avrebbe scritto in seguito, della perdurante minaccia delle navi italiane, al di là dell'orizzonte e dei residui banchi di nebbia artificiale, che sconsigliavano di rinunciare alla compagnia di uno dei suoi cacciatorpediniere. Alle 10.00, pertanto, la cisterna fu presa a rimorchio dal dragamine di squadra *Hebe* procedendo, per il seguito, alla velocità di quattro-sei nodi, sotto la scorta dei dragamine *Hythe* e *Rye*. Seguì, tra le 10.10 e le 10.22, un attacco condotto da undici bombardieri Ju 88 del II.LG1 suddivisi in tre pattuglie che danneggiarono il piroscafo inglese *Burdwan*, di 6.069 tonnellate di stazza lorda, immobilizzandolo con un "near miss" che causò anche tre caduti a bordo. Poco dopo Hardy ordinò al caccia *Badsworth* di prendere a rimorchio la nuova vittima dei bombardieri tedeschi. Alle 10.42 il comandante della Force X, secondo la relazione del 1948, avrebbe cambiato nuovamente opinione disponendo, questa volta, l'affondamento dei due mercantili danneggiati allo scopo di non perdere ulteriormente tempo. Le cose, in realtà, non stanno proprio così. Hardy decise infatti, in quel momento, di allontanarsi alla massima velocità (14 nodi) che potevano garantirgli i due mercantili ancora indenni (il *Troilus* e l'*Orari*), perché in quel preciso momento era stato avvistato un idrovolante italiano (un CMASA RS 14 della 144ª Squadriglia Ricognizione Marittima di MARINAVIA ai comandi del tenente Antonio Carnielli, con a bordo come osservatore il sottotenente di vascello Bruno Fragiacomo) che si pensò stesse trasmettendo la posizione degli inglesi agli incrociatori italiani.

I tentativi volti a salvare la cisterna e il piroscafo danneggiati non furono peraltro abbandonati dalla loro scorta in quanto i rapporti di missione delle unità coinvolte si dilungano relativamente agli sforzi intrapresi nel corso delle due ore successive per salvare i due bastimenti in difficoltà. Alle 10.45 l'idro in questione fu comunque abbattuto, senza superstiti, da un caccia Spitfire della scorta aerea inviata da Malta. In realtà l'apparecchio non aveva fatto in tempo a trasmettere, ma gli inglesi non potevano conoscere questo dettaglio, né sapere che la VII Divisione continuava a brancolare nel buio circa la posizione della Force X e del convoglio a causa dei pessimi collegamenti burocratici esistenti tra Supermarina, Superaereo e la Luftwaffe ancora dopo due anni di guerra, nonostante i continui e vani sforzi spesi dalla Regia Marina in questo senso.

In quello stesso momento anche il *Partridge* e il *Bedouin* si unirono al convoglio dei ritardatari e Hardy ordinò nuovamente all'*Ithuriel* di approntare un rimorchio a beneficio, questa volta, del capoflottiglia, visto che il *Partridge* aveva comunicato di poter assicurare soltanto sei miglia al rimorchio mentre l'altro caccia avrebbe dovuto permettere di procedere ad almeno undici nodi secondo le speranze di Hardy. Poco dopo, però, il *Bedouin* comunicò che contava di poter presto rimettere in moto una macchina e anche quest'intervento fu annullato in omaggio al principio mahaniano di non disperdere mai le forze disponibili.

Quello che successe durante l'ora successiva non è chiaro. Uno dei rapporti asserisce,



Il CT inglese *Marne* e la cisterna *Kentucky* presi a bersaglio. (Collezione Enrico Cernuschi)

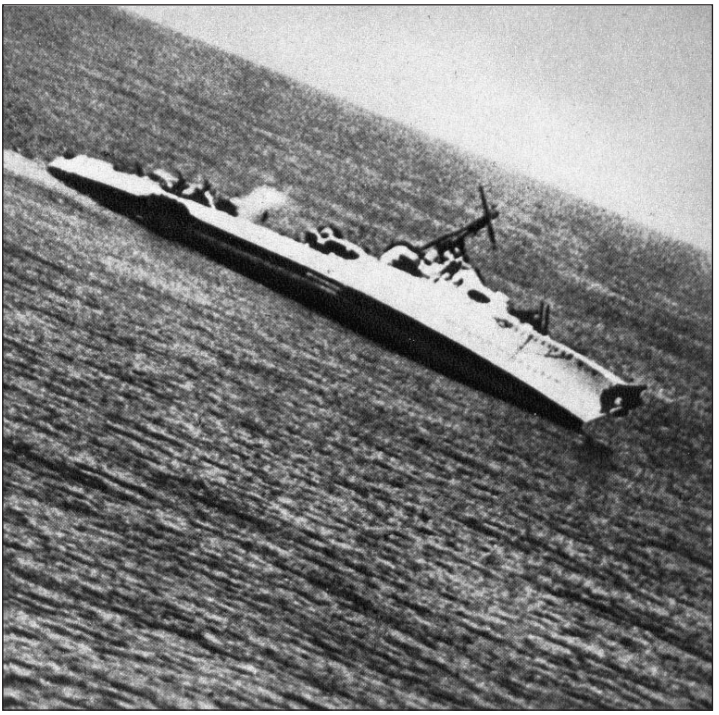
infatti, che anche il dragamine *Speedy* avrebbe rimorchiato, brevemente, la cisterna, anche se nella relazione del 1948 non si parla della partecipazione di quell'unità ai tentativi di salvataggio della *Kentucky*. È comunque assodato, contrariamente a quanto affermato di solito, che a bordo della petroliera non c'era, in quel momento, alcun incendio. Una volta presa la decisone definitiva di distruggere la *Kentucky* (la quale, essendo stata armata in tutta fretta dalla Marina mercantile britannica a Gibilterra pochi giorni prima non aveva a bordo le necessarie cariche di autodistruzione), i dragamine *Hebe* e il *Rye*, secondo i rapporti dell'epoca, avrebbero cercato di affondare la cisterna a cannonate, dalle 11.18 in poi, senza riuscirci. Quelle stesse unità avrebbero poi tentato di utilizzare per quello stesso scopo le proprie bombe di profondità. L'operazione in questione però, non essendo dotate quelle navi di lanciabombe, bensì soltanto di tramogge, appare quanto meno problematica. Il fatto poi che l'equipaggio al completo della cisterna sia stato recuperato dal *Rye* soltanto a mezzogiorno "dopo che l'equipaggio, partendo, aveva appena incendiato la cisterna", lascia supporre che, in realtà, il preteso cannoneggiamento (per tacere delle bombe torpedini da getto) non sia mai avvenuto e che al suo posto sia stato, magari tra un contrordine e l'altro, esperito un ennesimo sforzo volto a salvare, nonostante tutto, l'unica petroliera del convoglio, quantomeno fino all'ennesimo ripensamento. Una delle pochissime fotografie inglesi (tutte appartenenti a collezioni private e scattate da membri degli equipaggi) esistenti e che documentano l'azione di superficie di quel giorno mostra, inoltre, un caccia della classe "M" davanti alla *Kentucky* incendiata la cui presenza non è menzionata nella relazione del 1948. Si trattava, in effetti, del *Marne*, distaccato per dare

L'*Eugenio* visto dal *Montecuccoli* durante la seconda fase dello scontro. (Archivio Emilio Gardin)

il colpo di grazia, coi suoi siluri (gli "Hunt" presenti quel giorno a sud di Pantelleria non avevano tubi lanciasiluri) alla tenace cisterna che Hardy, per propria stessa ammissione, temeva potesse essere addirittura catturata, col suo prezioso carico di nafta, dagli italiani (… to avoid capture by the Italians).

Dalle ore 11.23 in poi, peraltro, la situazione era destinata a cambiare molto in fretta. In quel momento, infatti, la VII Divisione, ormai al di là dello sbarramento che aveva risalito fino ad allora, avvistò una prima, grande colonna di fumo in lontananza. Si trattava del *Chant*, definitivamente esploso e spezzatosi in due tronconi fumanti alle 11.56 e ritenuto dagli italiani una cisterna, data l'effettiva somiglianza della sua sagoma rispetto a quella di una petroliera. Mentre la parte di poppa della motonave affondò rapidamente, la prora scomparve, osservata dagli italiani, alle 13.46.

Poco dopo, sulla destra di quella prima colonna, furono avvistate altre due navi in fiamme, il *Burdwan* e la *Kentucky*. Alle 11.55 l'*Hebe* avvistò due navi italiane: erano i caccia *Ascari* e *Oriani* che si erano riuniti, nel frattempo, a Da Zara. A mezzogiorno gli incrociatori italiani avvistarono a loro volta due caccia (in effetti erano i dragamine *Rye* ed *Hebe*, mentre il *Marne* si era subito allontanato per raggiungere, come da ordini, la Force X senza possibilità di affrontare un combattimento in ritirata a causa della propria torre poppiera incatastata). Alle 12.15 a bordo dell'*Eugenio* e del *Montecuccoli* si pensava che le navi inglesi avvistate in precedenza potessero essere, in realtà, due unità minori. Un contemporaneo attacco di undici Ju 87 italiani contro le unità minori britanniche (l'ultimo troncone del *Chant*, in corso di affondamento e il *Burdwan*, già abbandonato dall'equipaggio



Il caccia inglese *Bedouin* in affondamento dopo essere stato colpito e immobilizzato dal tiro dell'*Eugenio* e del *Montecuccoli* e finito da un aerosilurante italiano. Da notare lo squarcio nella carena provocato da una granata da 152 mm e la nafta che fuoriesce a poppa. (Archivio Emilio Gardin)

rifugiatosi sul *Badsworth*, il quale si era a sua volta allontanato anch'esso per tempo allo scopo di riunirsi ad Hardy), complicarono momentaneamente la situazione (14).

Alle 12.20 il *Partridge* dopo aver avvistato a sua volta le navi italiane, abbandonò il rimorchio del *Bedouin* e si ritirò verso ponente alla massima velocità che le sue macchine danneggiate gli permettevano di fare in quel momento, ovvero 20 nodi. Nessun tentativo di recuperare la gente del capoflottiglia fu neppure pensato e tutto ciò che quella silurante fece prima di prendere caccia fu stendere un'ultima cortina fumogena intorno al proprio sezionario. A questo punto i tentativi a bordo di quest'ultima nave per cercare di rimettere in moto una delle macchine diventarono frenetici, ma data la perdurante impossibilità di accendere una caldaia tutto quello che il *Bedouin* poté fare fu di gettare a mare le boe fumogene (smoke pots) rimaste. Alle 12.23 gli incrociatori avvistarono il *Partridge* e il *Bedouin* a 20.500 metri. Alle 12.25, mentre l'*Eugenio* incominciava a tirare contro la cisterna, il *Montecuccoli* aprì il fuoco contro i due dragamine di squadra inglesi. "Il tiro" riferisce il rapporto del comandante Solari "viene eseguito dal comandante Tani in maniera magistrale, alla terza salva il caccia è colpito ed emana fiamme e fumo e sembra fermarsi. Esso viene

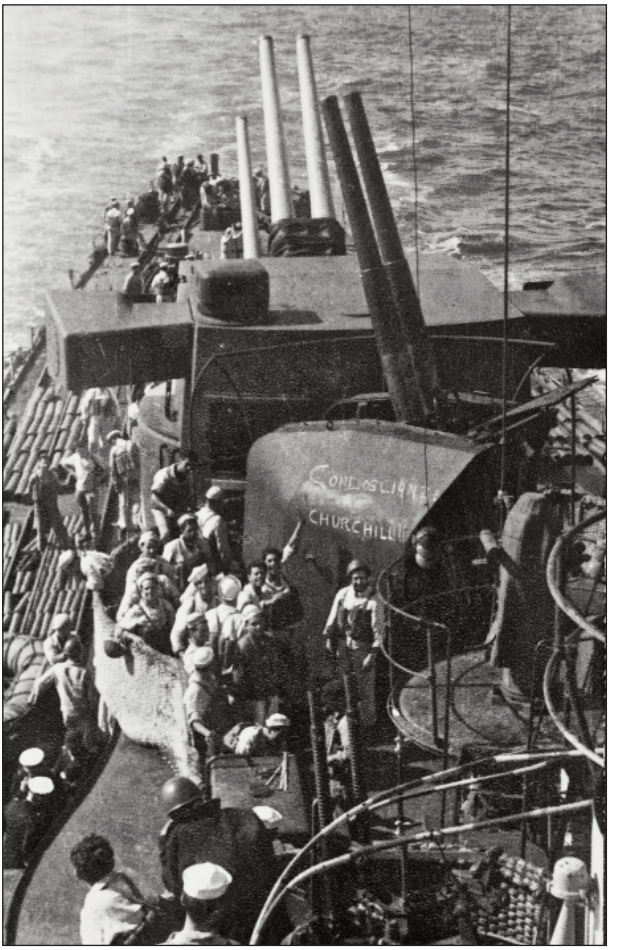
---

14) Un aereo fu costretto ad ammarare in seguito alla reazione dei dragamine. L'equipaggio, formato dal maresciallo Antonio Marchetti e dall'aviere scelto Luigi Grosso, non fu ritrovato. Alle 14.10 fu inoltre abbattuto da uno Spitfire un idro Cant Z 506 della 288ª Squadriglia R.M., compromettendo una volta di più le possibilità di Da Zara di avere notizie della formazione avversaria.

nascosto con nebbia dall'altro cacciatorpediniere". A queste righe fa da perfetto pendant lo sconsolato rapporto del comandante dell'*Hebe*, il capitano di fregata G. Mowatt, il quale dichiarò che alle 12.25 la sua nave fu colpita, da "approx. 26.000 yards 170 right", da un proietto da 152 mm che causò notevoli danni da schegge causando un incendio, peraltro presto domato, mentre il *Rye*, a poppavia, faceva subito fumo. Le due navi si allontanarono subito alla massima velocità. Anche mettendo in conto un pizzico di fortuna, che non guasta mai, si trattò della massima distanza, nella storia di ogni Marina, in cui un 152 colpì un bersaglio. Inquadrato da altri colpi (frequently straddled) e temendo che fosse giunta ormai la fine, il comandante Mowatt gettò in mare le pubblicazioni segrete, circostanza questa che gli fu contestata dopo l'arrivo a Malta, tanto più che l'*Hebe* poté segnalare soltanto col fanale a trappola, una volta riunitosi nel pomeriggio ad Hardy, il ritorno degli incrociatori italiani inducendo, per contro, il comandante superiore in mare inglese a credere, fino all'una del pomeriggio, di avere a che fare a ponente soltanto con una coppia di cacciatorpediniere nemici.

Secondo la solita relazione del 1948 a questo punto, ore 12.30, il comandante superiore in mare britannico avrebbe ordinato alle proprie unità di dirigere contro gli italiani osservandoli "avvicinarsi in direzione della prora da dritta poco dopo che avevo accostato mentre tiravano contro l'*Hebe* i mercantili … poco dopo il nemico si allontanò decisamente "turned directly away". Dopo aver messo in fuga gli italiani con la sua sola presenza, tuttavia, Captain Hardy ci ripensò e alle 13.00 decise, per non lasciare incustodito il convoglio, di riunirsi ad esso abbandonando "with great reluctance" il *Bedouin* e il *Partridge*. Nulla del genere risulta però dai rapporti del giugno 1942 e per conto proprio Joseph Caruana, noto storico navale maltese, ha liquidato, in una sua lettera del 29 gennaio 2010, la testi-

Il 1°Direttore del tiro del *Montecuccoli*, l'allora C.C. Fabio Tani. (Collezione Enrico Cernuschi)



L'entusiasmo della gente a bordo del *Montecuccoli*.
(Archivio Emilio Gardin)

monianza di Hardy come "…completely worthless. At the time he was below the horizon going full speed to Malta".

Alle 12.35 i due incrociatori italiani diressero il proprio tiro contro il *Bedouin* (*Eugenio*) da 18.000 metri, e il *Partridge* (*Montecuccoli*) da 19.500 metri, semi nascosto dal fumo.

La prima unità, ferma, avrebbe incassato tre ulteriori colpi mentre il *Partridge* fu nuovamente colpito, per la terza volta, da un proietto che colpì l'ala di plancia di dritta dove era montata una mitragliera Oerlikon da 20 mm. Poco dopo anche l'*Ascari* e l'*Oriani* si unirono, da 21.000 metri, al tiro contro i due caccia inglesi, ben presto avvolti nuovamente dalla nebbia.

Essendo ormai fuori vista una delle due siluranti inglesi (il *Bedouin*), avvolta nella nebbia, i due incrociatori presero a tirare insieme, nonostante la nave avversaria fosse quasi sulla linea dell'orizzonte, contro il *Partridge*, il quale stendeva dietro di sé una grossa scia di fumo mentre i due caccia italiani ricevettero, alle 12.35, l'ordine di andare a dare il colpo di grazia alla *Kentucky*. Alle 12.41 il *Partridge*, dopo essere riuscito a rialzare un'antenna radio d'emergenza, segnalò al *Cairo* la presenza di due incrociatori e di due caccia italiani comunicandone rotta e velocità. La nave del comandante superiore in mare inglese diede a sua volta il ricevuto e compreso alle 12.57, ed è infatti alle 13.00 che Hardy realizzò, finalmente, che le unità che lo stavano inseguendo erano i due incrociatori e non soltanto un paio di cacciatorpediniere, decidendosi definitivamente, sempre "con estrema riluttanza", come riporta effettivamente il rapporto di missione dell'epoca, ad abbandonare le

Tiro antiaereo della VII Divisione contro gli aerosiluranti il pomeriggio del 15 giugno 1942.

navi lasciate indietro (15).

Alle 12.57 *Ascari* e *Oriani* iniziarono a sparare alla cisterna da 12.000 metri. Alle 13.10 il tiro conto il *Partridge*, ormai invisibile dietro la nebbia artificiale, cessò per qualche minuto per poi riprendere a cura del *Montecuccoli* alle 13.20. Quattro minuti dopo il caccia britannico fu inquadrato (straddled) da due granate da 152 che gli bloccarono nuovamente il timone. Si trattò della "freccia del parto" perché, subito dopo, il fuoco italiano contro quella nave, oramai del tutto coperta dal fumo, cessò definitivamente. Gli incrociatori presero a questo punto a sparare contro la *Kentucky* (l'*Eugenio*, da 6.000 metri) e il *Burdwan* (il *Montecuccoli*, da 9.500) sia con l'armamento secondario da 100 mm sia con quello principale.

Il *Bedouin*, avvistato fermo alle 13.20, fu lasciato alle cure dell'*Ascari* e dell'*Oriani*, riunitisi agli incrociatori alle 13.25. Il direttore di macchina della sfortunata nave inglese, tenente Jay, aveva appena comunicato al comandante Scurfield di essere riuscito, finalmente, ad accendere una caldaia con la previsione di poter fare, alla fine, dai 3 ai 5 nodi, ma alle 13.25 un S. 79 italiano silurò (prima di essere abbattuto, a sua volta, pochi istanti dopo) da quel tenace, grosso cacciatorpediniere, affondato infine cinque minuti dopo.

Alle 13.30 il *Partridge* segnalò via radio l'affondamento del *Bedouin* fermandosi, dieci

---

15) Oltretutto le scorte a bordo dei liquidi utilizzati per generare le cortine fumogene dense come quelle del mattino non erano infinite. Secondo il comandante del *Marne*, infatti, non era possibile stendere con continuità, alla velocità di 24 nodi, più di 20 minuti di cortina, sempre che il vento spirasse a favore. Tutte le unità inglesi, pertanto, si alternarono a questo scopo nel corso della giornata.

minuti dopo, per cercare di riparare nuovamente il timone.

Alle 13.43 l'*Oriani*, tornato presso la *Kentucky*, lanciò contro di essa un siluro (il quale deflagrò, ma non esplose) dopo che gli incrociatori avevano abbandonato i due mercantili avversari in stato di affondamento avendo avvistato, all'orizzonte, un cacciatorpediniere avversario che stava navigando in direzione sud, dirigendo subito contro di lui a 32 nodi. La silurante inglese, presa brevemente di mira anche dal tiro dei due caccia italiani in aggiunta a quello degli incrociatori, necessariamente lento date le distanze, ma più prolungato, si allontanò a grande velocità facendo fumo.

Secondo la relazione britannica del 1948 l'unità sottile in questione sarebbe stata il *Partridge*, il quale avrebbe addirittura seguito, senza essere notato dalle unità italiane, la VII Divisione segnalandone puntualmente e valorosamente ("with great gallantry") la posizione fino alle ore 15.45, navigando a non più di 18 nodi.

Si trattò, in effetti, di una bella impresa che chiude degnamente secondo le migliori tradizioni nelsoniane la giornata, non sempre fortunata, del 15 giugno per i colori della Royal Navy.

Per la verità il capitano di vascello Mario Leoni, comandante all'epoca dei fatti del *Malocello*, scrisse, dopo aver letto la relazione britannica, nel proprio *Sangue di marinai*: "Il *Partridge* invece riuscì a sottrarsi all'inseguimento degli incrociatori e, secondo quanto riferiscono gli Inglesi, dopo le 14 avrebbe seguito a distanza la Divisione segnalandone i movimenti. Uno scherzetto cui mi guardo bene dal prestar fede che sarebbe durato addirittura due ore …".

Le perplessità del comandante Leoni furono rigettate da una pletora di scrittori italiani i quali rifiutano, oggi come allora, che si possa dubitare della parola dell'Ammiragliato e del *London Gazette*, prestigioso periodico risalente, dopo tutto, all'anno di grazia 1665.

Il fatto che la VII Divisione avesse fatto rotta verso nord, dopo le 15.00, a 25 nodi, evidentemente, non contava. Oggi però il rapporto di missione del *Partridge* smentisce totalmente questa versione perché non soltanto non fa menzione di quest'episodio, ma specifica che riuscì a riparare, sempre nascosto nella nebbia artificiale, il timone soltanto alle 15.45 dirigendo, alle 16.00, alla volta di Gibilterra costeggiando la Tunisia.

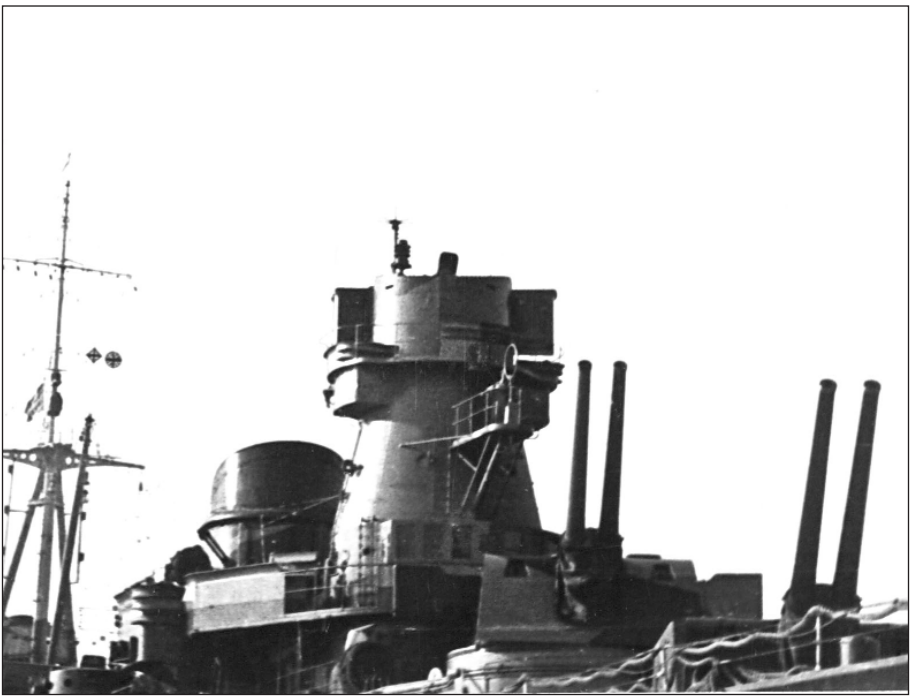
Una volta chiarito questo dettaglio resterebbe da capire quale fosse il cacciatorpediniere che la VII Divisione inseguì vanamente a oltre 30 nodi, senza riuscire mai a ridurre le distanze, fino alle 14.55. È un fatto che la corsa dell'unità britannica fu aiutata dall'attacco aereo contro gli incrociatori ed i cacciatorpediniere italiani eseguito tra le 14.20 e le 14.28 da alcuni Ju 88 tedeschi del II. LG 1 costringendo le unità della Regia Marina a reagire col tiro delle mitragliere, dopo alcune vane segnalazioni ottiche, mentre altri aerei germanici del KGr 606 attaccarono, tra le 14.30 e le 14.35, i relitti della *Kentucky* e del *Burdwan* (peraltro riconosciuti dagli aviatori della Luftwaffe come ormai semiaffondati) e il *Partridge*. Già dalle 14.20, ad ogni modo, Da Zara, sempre privo di notizie sul nemico, aveva raggiunto e oltrepassato le acque, a lui interdette da Supermarina, a Levante del 13° meridiano, dove si trovavano in agguato i cinque sommergibili dislocati da MARICOSOM. Deciso, nonostante tutto, a rischiare ancora, l'Ammiraglio italiano continuò il proprio inseguimento fino a quando non fu evidente che il veloce cacciatorpediniere inglese, sempre diretto verso sud, non poteva essere raggiunto. La mancata reazione della nave inglese, sia pure soltanto a mero titolo morale e alla portata massima dei propri pezzi, era d'altra

parte inevitabile in quanto il *Marne* (ovvero la nave in questione) aveva irreparabilmente in avaria la torre poppiera ed era stata costretta, pertanto, a subire senza poter replicare, all'inizio di quella nuova fase di tiro, l'offesa di alcuni "shell fragments" i quali non causarono, comunque, danni gravi.

Nel corso della rotta di rientro gli equipaggi delle navi italiane videro finalmente scomparire, sotto la superficie del mare la *Kentucky* e il *Burdwan* mentre si dissolveva nell'aria l'imponente colonna di fumo lasciata dal *Chant*.

Alle 16.07 tre aerosiluranti biplani inglesi Albacore, scambiati inizialmente per caccia FIAT CR 42 di scorta, attaccarono il *Montecuccoli*. La pronta reazione della nave italiana evitò i siluri; un aereo britannico fu abbattuto dalla reazione dei caccia RE 2001 di scorta e un altro danneggiato, secondo il rapporto inglese, dal fuoco delle mitragliere di bordo. La VII Divisione diresse quindi per Napoli, dove arrivò la mattina dopo con i cannoni alla massima elevazione e accolta dal "saluto alla voce" di tutte le navi presenti.

Alle 16.30 il posamine veloce *Welshman*, dopo aver raggiunto isolatamente Malta la mattina ripartendo cinque ore dopo per unirsi alla Force X, incontrò Hardy a sud di Linosa. Il comandante del *Welshman*, capitano di vascello William Howard Dennis, essendo più anziano del parigrado Hardy, avrebbe dovuto assumere il comando della formazione, ma preferì lasciare al collega questo compito. Un ultimo attacco aereo, senza conseguenze, fu infine eseguito da dieci Ju 88 tedeschi del KGr 806 alle 18.10. Parimenti senza esito, a



Il *Montecuccoli* rientra alla base. (Archivio Emilio Gardin)

causa in primo luogo dell'efficiente scorta aerea antisom inglese, furono gli avvistamenti effettuati da tre dei cinque battelli italiani appostati lungo la prevista rotta di avvicinamento britannica per Malta in quanto nessuno, non essendo stato aiutato dalla fortuna a trovarsi il bersaglio a qualche centinaio di metri davanti ai propri tubi lanciasiluri, riuscì ad attaccare, procedendo in immersione a quota periscopio e a cinque o sei nodi, le navi avversarie. Un'ultima azione di due Ju 88 della Luftwaffe, alle 20.00, fu respinta dalla caccia inglese senza che i bombardieri arrivassero neppure a sganciare. Un altro velivolo dello stesso tipo, appartenente al KGr 606, bombardò viceversa, sia pure senza conseguenze, la nave soccorso italiana *Meta*, di 243 tonnellate, che aveva raccolto poco prima 205 naufraghi del *Bedouin*, (16) nonostante la piccola unità fosse illuminata e regolarmente contrassegnata dalle croci rosse e dalla fascia verde delle navi ospedale. I marinai inglesi, pigiati a bordo come sardine, pensarono che l'aereo fosse italiano e questa voce ha continuato a protrarsi fino ad oggi.

Merita infine di essere ricordato, in chiusura di questo paragrafo, il lapidario commento formulato dall'Ammiragliato il 21 giugno 1942 in merito allo scontro di superficie di quel giorno a sud dell'isola di Pantelleria: "… but for the enemy surface force both of these ships (*Burdwan* and *Kentucky*) might have been brought in" ("Se non fosse stato per le navi di superficie avversarie entrambi questi mercantili avrebbero potuto arrivare a destinazione").

Le celebrazioni indette dal Capo del governo italiano il 26 giugno a Napoli ebbero tuttavia il potere di irritare le Loro Signorie le quali, rispondendo a un messaggio inviato loro dal Premier Sir Winston Churchill in persona, rilevarono che: "There seems little justification for the effusive utterance of the Italian Admiral on his sweeping surface victory announced by the Italian news broadcast after the action", espressione questa che ricorda, curiosamente, il "tabula rasa" comunicato dall'ammiraglio Da Zara a Supermarina al termine dell'azione.

Epilogo di una giornata e di una battaglia

La formazione britannica, dopo aver accumulato oltre sei ore di ritardo rispetto al previsto arrivo per le ore 16.00 al largo della costa sud occidentale di Malta, finì, durante la notte, in seguito ad alcuni errori di posizione e di segnalazione, dapprima sugli sbarramenti di mine inglesi posti a difesa dell'isola e, in seguito, su alcuni grappoli di mine italiane posate dai MAS di Augusta a pochissime centinaia di metri dall'ingresso delle ostruzioni del porto (17). Gli uni e le altre causarono, rispettivamente, due vittime

---

16) L'ultimo a salire a bordo del *Meta* era stato il comandante Scurfield. In precedenza due MAS di Pantelleria avevano recuperato 5 feriti gravi tra i naufraghi. Altri 3 feriti erano stati caricati alle 20.00 a bordo di un idrosoccorso italiano Cant Z 506.

17) Vedi, di Joseph Caruana, "Mine contro il convoglio Harpoon", *Storia Militare*, giugno 1998 ed Enrico Cernuschi, "Guerra di mine intorno a Malta", *Storia Militare*, gennaio 2009.

Il *Montecuccoli* a Napoli nel 1942. (Collezione Enrico Cernuschi)

ciascuno: la perdita del dragamine ausiliario *Justfied* (appartenente al nucleo di dragaggio di quella base) e del caccia polacco *Kujawiak* oltre al danneggiamento del mercantile *Orari* (il quale, secondo i rapporti dell'epoca, nonostante si fosse appruato di poco, "lost much of its cargo" in quanto il carbone, una volta asciugato, risultò ancora utilizzabile, ma la farina fu trovata, viceversa, contaminata dalla nafta le cui "glittering waves of oil lapped ashore in the morning sun") e del cacciatorpediniere *Matchless*. Il cacciatorpediniere *Badsworth* e il dragamine *Hebe* sarebbero stati per contro danneggiati dall'urto contro mine tedesche.

Questo disastro finale fu oggetto di una severa reprimenda da parte dell'ammiraglio Ralph Leatham, comandante della base di Malta. Il comandante Hardy fu infatti criticato per la confusione che si scatenò in mezzo al convoglio quando, di notte, le sei Motor Launches che l'avevano accompagnato da Gibilterra in poi non soltanto non assolsero i compiti, previsti sin dall'inizio, di dragamine destinati ad aprire la rotta alle altre unità, ma furono altresì scambiate per motosiluranti nemiche sconvolgendo di conseguenza, una volta di più, l'ordine della formazione. Gli strali peggiori furono però riservati dall'Ammiraglio al comandante del *Welshman*. Leatham scrisse, invero, che la decisione di non assumere il comando della formazione nel pomeriggio poteva avere, in quel momento, una sua logica data la perdurante minaccia delle navi di superficie italiane, ma che Captain Dennis avrebbe dovuto adempiere senza scuse a quel dovere una volta arrivati sotto la costa di Malta in quanto a conoscenza delle più recenti rotte di sicurezza appena dragate che proprio lui, Leatham, gli aveva illustrato personalmente, assieme ai relativi segnali, prima di ripartire per andare incontro ad Hardy.

Al termine di questa lunga e complessa operazione, pertanto, soltanto la nave passeggeri *Troilus* arrivò indenne a Malta portando con sé "bombs, aviation spirit, ammunition for the A-A defences and the warships" oltre a una certa quantità di sale, foraggio, fagioli, riso e altre trecento bocche da sfamare.

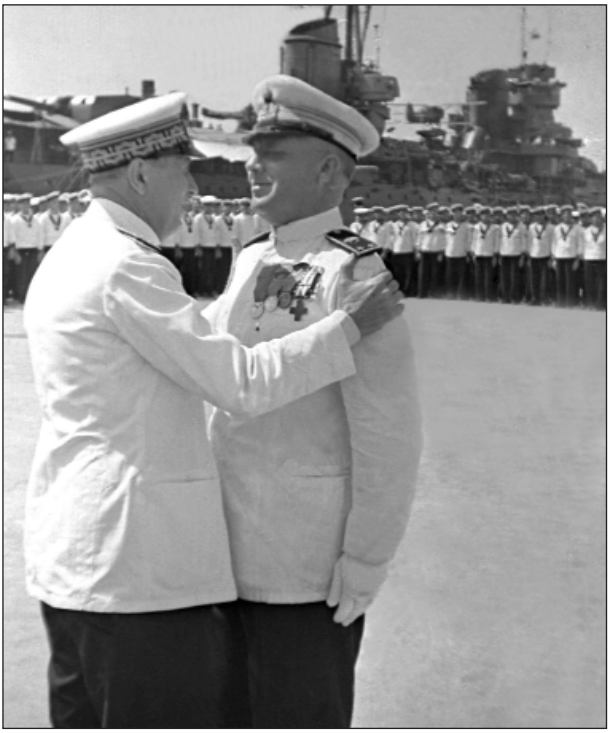
Dramatis personae

L'ira di Leatham e dell'Ammiragliato fu non di meno sostituita, per il momento, da una pioggia di decorazioni consistenti nel conferimento del prestigioso D.S.O. (Distinguished Service Order, considerato solitamente paragonabile alla Medaglia d'Argento italiana) a tutti i comandanti che avevano preso parte alla spedizione. La vendetta era tutta via un piatto da gustare freddo. Non appena sia Hardy sia Dennis ebbero perso, rispettivamente nell'agosto 1942 e nel febbraio 1943, le proprie navi, affondate una dal sommergibile italiano *Axum* e l'altra dal battello tedesco *U 617*, entrambi non ricevettero più un comando e rimasero fino alla fine della loro carriera (terminata nel 1952 per il comandante della Force X e, nel 1949, per quello del *Welshman*) destinati a terra senza ulteriori promozioni, neppure al momento del congedo. Nel 1946, a Port Said, il comandante Hardy si recò in visita a bordo del *Montecuccoli*, in quel momento al comando del capitano di vascello Alfredo Viglieri, in quanto responsabile di quel porto. Nelle proprie memorie Viglieri scrisse di essere stato fotografato da uno dei suoi sottufficiali in compagnia del collega britannico davanti alla quarta torre poppiera sulla cui barbetta era fissata una targa di bronzo commemorativa della battaglia di Pantelleria con la data. "Per fortuna il comandante inglese non ci fece caso, perché proprio a Pantelleria egli era il comandante del convoglio da noi distrutto; penso che quell'azione disgraziata abbia pregiu-

Napoli, mattino del 26 giugno 1942. Da Zara mentre parla agli Stati Maggiori e agli equipaggi della VII Divisione. (Archivio Emilio Gardin)

dicato la sua promozione ad ammiraglio" (18).

Anche Da Zara, d'altra parte, constatò, durante e dopo la guerra, un analogo mutismo da parte dei suoi colleghi britannici quando si parlava di Pantelleria, o di altre occasioni.



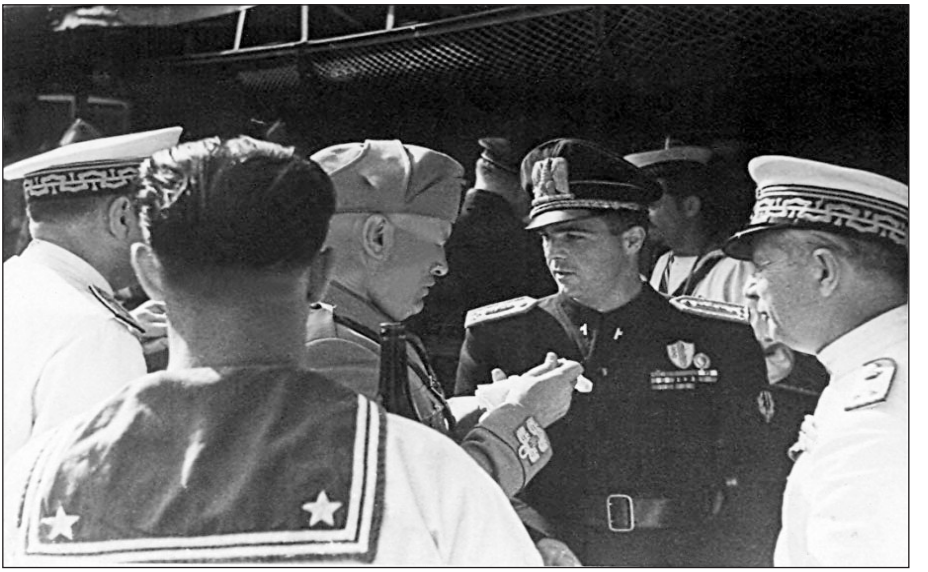
Napoli, 26 giugno 1942. L'ammiraglio Da Zara appunta la medaglia d'argento al v.m. sul petto del C.F. Carlo Unger di Löwenberg, comandante in seconda del *Montecuccoli*. (Archivio Emilio Gardin)

Le cose non andarono meglio al Lieutenant Commander Hugh Nicholas Aubyn, comandante del *Marne*, forse perché ritenuto reo di aver preso caccia (took avoiding action) durante l'ultima fase finale di quell'azione di superficie: rimase con le proprie tre strisce sul braccio, conseguite nel 1935, fino al momento di lasciare il servizio nel 1948 salvo ottenere, l'ultimo giorno di servizio, la promozione a Commander (retired). Analoga fu pure la sorte del Comandante John Mowlam del *Matchless*, fermatosi al grado, raggiunto nel 1938, di capitano di fregata senza mai più ricevere un comando né in mare né in terra, fatta eccezione per l'incarico, per un mese nel 1946, di Executive Officer della nave appoggio *Tyne* dopo aver lasciato il proprio cacciatorpediniere nel 1943 e ritiratosi, infine, dal servizio nel 1955.

Migliore fu la sorte del giovane (era nato nel 1910) e aristocratico Lt. Commander David Hugh Maitland-Makgill-Critchton, comandante dell'*Ithuriel*. Nonostante il biasimo dell'Ammiragliato per essersi allontanato e la fama non felice della sua nave, soprannominata, per assonanza fonetica, Israel e messa fuori combattimento senza essere più riparata, la notte tra il 27 e il 28 novembre 1942, da un bombardamento aereo su Bona, il nostro proseguì regolarmente la propria carriera passando subito al comando di altri cacciatorpediniere fino a quello, nel 1945, del prestigioso *Jervis*.

---

18) Captain Hardy non aveva percorso una veloce carriera. Nato nel 1900 ebbe il suo momento di notorietà la notte sul 24 giugno 1940 quando, da capitano di fregata al comando del piccolo avviso *Falmouth*, investì e affondò, nel Golfo Persico, il sommergibile italiano *Galvani*. Promosso nel gennaio 1942 capitano di vascello, ricevette in quell'occasione il comando del *Cairo*.



Napoli, pomeriggio del 26 giugno 1942. Mussolini a bordo del *Montecuccoli*. (Collezione Enrico Cernuschi)

Onori furono tributati anche al comandante del *Partridge*, il capitano di fregata William Alan Frank Hawkins, promosso capitano di vascello nel 1948 dopo aver svolto brillantemente la funzione di Staff Officer (Operations) a bordo dell'incrociatore *Belfast* durante la Battaglia dell'Isola degli Orsi culminata il 26 dicembre 1943 nell'affondamento della corazzata tedesca *Scharnhorst* ricevendo, la settimana successiva, il comando di quell'incrociatore.

La greca d'ammiraglio toccò, infine, nel 1959, assieme al comando della base di Gibilterra, al comandante Philip Frederick Powlett, alla testa dei quattro "Hunt" il 15 giugno 1942 e costretto a pendolare inutilmente, contro il proprio intimo convincimento, tra il convoglio e la nave del suo comandante superiore in mare risparmiandosi tuttavia, in questo modo fortuito, gli accidenti capitati all'altro caposquadriglia.

La sorte più amara toccò, infine, "al più bello di tutti", ovvero il capitano di fregata Bryan Gouthwaite Scurfield, comandante del *Bedouin* e della flottiglia dei caccia di squadra della Force X. Popolarissimo tra i suoi uomini, Scurfield era un eroe riconosciuto. La notte sul 13 maggio 1937, quando era al comando del cacciatorpediniere *Hunter*, gravemente danneggiato da una mina posata davanti ad Almeira due mesi prima dal sommergibile italiano *Micca* (19), al comando dell'allora capitano di corvetta Ernesto Forza, non aveva esitato a soccorrere un sottufficiale rimasto bloccato in un locale caldaie riuscendo,

---

19) *Aria alla rapida*, settembre 1997, p. 33.

grazie alla propria forza erculea, a liberarlo, in mezzo al vapore e ai fumi, dai rottami che gli erano caduti addosso. Dopo averlo portato in coperta, e mentre si pensava che la nave stesse per affondare, era passato nel Torpedomen's mess deck, invaso per mezzo metro dalla nafta e saturo dei vapori di cloro fuoriusciti dalle batterie, saltando al buio uno squarcio del pagliolato, di cui non poteva conoscere l'ampiezza per recuperare due marinai rimasti laggiù. Passò quindi, con un ufficiale e tre volontari, nella mensa sottufficiali recuperando due corpi e tre uomini rimasti bloccati laggiù guidandoli in salvo in coperta. Decorato al valore si distinse nuovamente, al comando del vecchio cacciatorpediniere *Broke*, a Dunkerque e, il 4 aprile 1941, nell'Atlantico settentrionale, in occasione del salvataggio dei naufraghi dell'incrociatore ausiliario *Cormorin* quando riuscì, nel corso di tre ore, nonostante una burrasca, a restare affiancato sottovento a quella nave permettendo a 180 uomini, tra equipaggio e passeggeri, di saltare a bordo della propria unità sottile salvandosi in questo modo dall'incendio scoppiato nel frattempo.

Preso prigioniero dagli italiani affrontò la cosa con sportività lasciando, secondo quanto ricordato in seguito dal direttore sanitario di quell'unità, il tenente medico Giuseppe Nascimbene, un eccellente ricordo a bordo della nave soccorso *Meta*. Portato in Germania dai tedeschi dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 morì, l'11 aprile 1945, a quarantatré anni, vittima, assieme a due marinai del *Bedouin*, di un mitragliamento ("a random RAF strafing attack") fatto da due aerei da caccia inglesi contro una colonna di prigionieri britannici in corso di trasferimento presso Lubecca.

Quanto ai protagonisti italiani ricordati in queste pagine, la vicenda personale dell'ammiraglio Alberto Da Zara, arrivato infine a comandare le Forze Navali da Battaglia e a trattare con il comandante navale alleato del Mediterraneo, l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, la sorte della flotta italiana dopo l'armistizio, è nota. È curioso tuttavia notare che sia lui sia la premiata coppia dei comandanti Tani e Vivaldi, rispettivamente 1° e 2° direttore del tiro del *Montecuccoli*, incorsero nelle critiche del comandante in capo, l'ammiraglio Angelo Iachino.

L'allora assai rigido titolare delle FF.NN.BB. dimostrò, infatti, di non gradire né la manovra per gruppi, né la concentrazione del tiro né, infine, il fatto che "… il metodo del tiro a scalare, circondato da poco favore, non sia stato impiegato … Il *Montecuccoli* avrebbe seguito un suo non ben predicato metodo di scalamento iniziale in cursore … La questione sarà riesaminata". Queste osservazioni in merito all'avvenuta violazione delle "Norme per l'impiego della Squadra" (concepite e firmate dallo stesso Iachino, a bordo del *Littorio* appena sei mesi prima) assieme ad altre raccolte dopo un lungo colloquio con i vari direttori del tiro delle unità della VII Divisione, non ebbero, tuttavia, conseguenze di sorta, tanto più che la stella di Iachino, vittima di una dannata sfortuna e non più appoggiato, come in passato, dall'autorità politica, era in declino ormai da mesi fino alla sua sostituzione con l'ammiraglio Bergamini, il 5 aprile 1943 per passare all'incarico di Presidente del Comitato Superiore Tecnico presso il Ministero della Marina (20).

---

20) Uomo tenace, l'ammiraglio Iachino rinnovò le proprie critiche a Da Zara, sia pure senza nominarlo, in una serie di tre articoli intitolati "Su alcuni aspetti della tattica navale inglese nell'ultima guerra" e pubblicati dalla *Rivista Marittima* tra il marzo e il giugno 1951.

Tattica e strategia

La battaglia di Pantelleria fu lo scontro di superficie diurno durante il quale avvenne il maggior scambio di colpi tra inglesi ed italiani nel corso della seconda guerra mondiale: almeno 3.371 cannonate italiane (21) contro circa altrettante avversarie. A Punta Stilo, per esempio, le cifre rispettive sono di circa 1.200 per la Regia Marina e il doppio per la Royal Navy; alla Seconda Sirte 1.490 a 2.807; a Capo Spada circa 500 contro almeno 1.300, a Capo Teulada 677 a fronte di più di 1.300 mentre a Gaudo e alla Prima Sirte i rispettivamente 629 e circa 140 colpi tirati dagli italiani videro una replica di soltanto poche decine di granate inglesi, avendo i britannici deciso subito, data la situazione, di non accettare combattimento, ma di ritirarsi il prima possibile sotto la protezione delle cortine fumogene e, nel secondo caso, dell'oscurità.

Sotto il profilo della sorte di Malta l'arrivo di qualche migliaio di tonnellate di rifornimento rispetto alle 43.000 partite da Gibilterra e alle oltre 50.000 salpate da Alessandria e mai giunte a destinazione, non ebbe una particolare rilevanza. Il 90% di quello che giunse contribuì a incrementare, in realtà, le scorte di bombe e di munizioni dell'isola, ancora in parte integre all'epoca dell'invasione della Sicilia l'anno successivo; la popolazione dell'arcipelago maltese stava male prima e continuò a vivere malamente dopo e fino a tutta la primavera del 1943.

Quanto alla famosa "Target date" che le varie fonti inglesi, tra loro in contraddizione, spostano dai primi di giugno del 1942 alla fine di settembre di quello stesso anno, non si trattava, come si è cercato di far credere, del momento della possibile resa delle isole per fame, ma soltanto dell'inizio della macellazione dei cavalli (22) e delle oltre 40.000 capre

---

21) In dettaglio, secondo la relazione finale dei D.T. della VII Divisione: 832 colpi da 152 tirati dall'*Eugenio*, 720 dal *Montecuccoli*, 168 da 140 dal *Premuda*, 188 da 120 dall'*Ascari*, 168 dall'*Oriani*, 329 dal *Malocello* e circa 300 dal *Vivaldi*; in più i pezzi da 100 mm del *Montecuccoli* diretti dal 2° direttore del Tiro Luigi Vivaldi spararono 500 colpi e quelli dell'*Eugenio* 160. Tra le critiche mosse da qualcuno alla VII Divisione figura anche l'accusa di "aver svuotato i depositi delle munizioni". L'esperienza e il confronto tra le varie Marine indicano, però, che nel corso della seconda guerra mondiale la media di proietti dei calibri 150-155 mm tirati per ottenere un centro contro una nave alle distanze di combattimento delle azioni navali è stata, per esempio, a Dakar nel settembre 1940, nell'ordine di 363 a 1.

22) Come in effetti avvenne dalla fine di agosto del 1942 in poi. Il convoglio dell'agosto 1942 ebbe peraltro il merito di aver salvato dalla strage le 41.758 capre censite dell'isola, il cui latte era in effetti prezioso, limitando gli abbattimenti ai cavalli. L'intera storia delle scorte di Malta nel 1942 è peraltro pressoché insondabile. La situazione sottoscritta dal nuovo governatore Lord Gort nel maggio 1942 affermava che "Aviation fuel till mid August". Visto che la celebre cisterna *Ohio* arrivata il 15 agosto 1942 scaricò, prima di spezzarsi in due in seguito ai danni subiti, il proprio carico composto, come già per la *Kentucky*, di nafta pesante per caldaie viene da chiedersi come abbiano fatto a continuare a volare, spingendosi regolarmente fino alle coste della Cirenaica, le centinaia di aerei di base a Malta, oltretutto sensibilmente incrementati dal luglio 1942 in poi, soltanto con i pochi e voluminosi fusti di benzina avio (alcuni autori parlano di 2.000 t a mercantile, pari cioè a una settimana di voli della RAF di base a Malta) trasportati da non più di cinque tra piroscafi e motonavi tra il giugno e il novembre 1942 assieme a una quantità di altri materiali bellici che occupavano, con i loro imballaggi, parecchio altro spazio, per tacere dei necessariamente pochissimi viveri presenti a bordo e destinati alla guarnigione e ai civili.

dell'isola per mancanza di foraggio allo scopo di rinforzare le zuppe delle Victory Kitchens popolari. Malta non sarebbe caduta per fame, ma soltanto in seguito a un'invasione, operazione, questa, giudicata peraltro impossibile sia nel 1940, sia nel 1941, sia nel 1942 a causa delle intatte e temibili difese costiere di quell'arcipelago roccioso.

Dal punto di vista generale la Battaglia di Pantelleria fu, a sua volta, un'azione minore nell'economia del conflitto, ma come spesso accadde nel Mediterraneo, a partire dalla giornata di Punta Stilo (seguita da tre anni esatti di assenza del nucleo da battaglia della Mediterranean Fleet dalle coste italiane e dal traffico, vitale per gli italiani, nel Mar Jonio) gli effetti strategici risultarono, alla fine, sproporzionati alle cause, grazie anche alla sapiente regia propagandistica dello stesso Mussolini, stratega dilettante criticatissimo durante e dopo il secondo conflitto mondiale, ma sempre ottimo giornalista fino alla fine. Se la giornata di Punta Stilo, di per sé tatticamente inconcludente, determinò la rinuncia britannica, per esattamente tre anni, ad esercitare il classico Sea Control nelsoniano nel Mar Jonio con le proprie navi da battaglia e portaerei limitandosi a insidiare, per il seguito (con risultati relativamente modesti) il traffico italiano con l'Africa Settentrionale e i Balcani, Pantelleria indusse già nel luglio 1942 i pianificatori angloamericani a rinunciare (prima ancora della successiva, costosissima operazione di rifornimento inglese di Malta dell'agosto 1942) a qualsiasi idea di sbarchi in Tunisia nell'ambito dell'appena concordata invasione, di lì a novembre, dell'Africa Settentrionale francese, data la minaccia aeronavale avversaria (23).

Si trattò di un risultato tanto più notevole in quanto il Gabinetto di guerra londinese era perfettamente consapevole del fatto che i francesi di Tunisi e Biserta erano assai meglio orientati a favore dei vecchi alleati del 1940 e degli appena arrivati statunitensi rispetto ai governatori dell'Algeria e del Marocco. Il conseguente prolungamento di sei mesi della guerra in Africa Settentrionale in coincidenza con la crisi del traffico transatlantico inglese della primavera 1943 giocò, a sua volta, un ruolo decisivo nel mutamento, definitivo e inappellabile, degli equilibri politici tra i due partner di lingua inglese, permettendo così a Washington di sostituire la propria concezione della futura pace agli scopi di guerra, enormemente più pesanti per l'Italia, che avevano mosso la Gran Bretagna dal 1937 fino a quel momento.

Ancora una volta, pertanto, il moto della battaglia navale, grande o piccola che fosse, influenzò oltremisura gli animi dei vertici politici anglosassoni, tutti nati, in fin dei conti, nell'ultimo quarto dell'Ottocento e formatisi sugli insegnamenti di Alfred Thayer Mahan, il forse troppo osannato profeta delle navi di linea e della "grande battaglia navale decisiva".

---

23) *The Army Air Forces in World War IInd,* Volume One, *Plans and Early Operations*, *(January 1939 to August 1942)*, The University of Chicago Press, 1948. J. Bykofsky, H. Larson, *The Transportation Corps. Operations over seas – U.S. Army in World War II*, Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, U.S. Printing Government Office, 1957.

Conclusione

Come abbiamo visto la cosiddetta relazione inglese datata 21 giugno 1942 a bordo del *Cairo* e pubblicata nel 1948 dal *London Gazette* non ha nulla a che vedere con i rapporti di missione dell'epoca. Si tratta, con ogni probabilità, di un documento fabbricato nel 1945 visto che anche i Battle Summaries redatti dall'Ammiragliato nel 1944 in merito alle azioni combattute fino a quel momento non rispecchiano quanto pubblicato, per contro, nel 1948.

Le linee di condotta utilizzate per la costruzione del famoso rapporto (e riprese per numerose, analoghe relazioni) sono ispirate, a loro volta, ad alcuni canoni precisi: sottovalutazione dell'avversario italiano e omissione di qualsiasi riferimento fatto in sede di rapporto di missione circa il valore o la capacità tecnica degli uomini e dei materiali della Regia Marina (24); moderata esaltazione, per motivi di credibilità complessiva, dei tedeschi a costo di attribuire loro vicende che erano state viceversa correttamente identificate dagli autentici rapporti dei protagonisti; comprensibile esaltazione di ogni impresa britannica a costo di inventarla di sana pianta, se del caso, purché con stile letterario forbito, circostanza questa che rende ancora oggi leggibili e piacevoli come un romanzo i rapporti inglesi "pubblicati d'autorità" apparsi dopo la guerra.

Fatta eccezione per la letteratura popolare di largo consumo e per le memorie dei reduci (25) la storiografia anglosassone ha peraltro disconosciuto da tempo qualsiasi

---

24) Il tiro italiano, per esempio, è descritto nei rapporti originali della Marina inglese dedicati all'azione del 15 giugno 1942 come molto buono e caratterizzato da "accurate range finding" mentre nella relazione diventa scadente e, talvolta, pessimo. In merito agli inglesi le contemporanee relazioni italiane, per contro, parlano solitamente, di "tiro generalmente apparso cattivo" aggiungendo che "gli incrociatori avversari hanno avuto un periodo iniziale il mattino nel quale hanno sparato decisamente male … mostrando la caratteristica sempre osservata sinora di essere molto concentrato".

25) Queste fonti secondarie (troppo spesso scambiate per oro colato da alcuni cultori italiani della materia) sono naturalmente autorizzate a scrivere ancora oggi, in merito all'azione oggetto di queste pagine, frasi del tipo "*The British cruisers and destroyers passed us en route to engage the Italian Navy with full battle ensigns flying and with their guns firing – taking on the heavy cruiser of the Italian Navy. However, as they approached the Italian forces, they down tailed and ran over the horizon*", oppure "*The Italians had no stomach for a fight and refused to engage in a decisive encounter*". Ma i tentativi delle storie ufficiali, a partire dalla nota *The Mediterranean and Middle East* scritta dal generale I.S.O. Playfair edita dall'Her Majesty Stationary Office nella collana History of the Second World War, United Kingdom Military Series, più volte ristampata, di attribuire tutti i danni subiti quel giorno dalle navi britanniche, eccezion fatta per il *Bedouin*, all'aviazione tedesca oppure l'affermare che lo spettacolare colpo a segno sull'*Hebe* non esplose e, pertanto, non conta, sembrano, francamente, manifestazioni di uno zelo degno di miglior causa. Anche l'assai più recente *Engage the Enemy more Closely* di Correlli Barnett, pubblicato nel 1991, nonostante sia stato definito la migliore, più moderna e critica storia della Marina britannica durante la seconda guerra mondiale, non riesce a liberarsi da certi modelli visto che scrive, con riferimento all'azione di Pantelleria:" … *the enemy destroyers followed the customary Italian pattern of discretion before value, and retired*". Anche il tentativo fatto da alcuni autorevoli scrittori britannici di elevare a 20.000 le tonnellate sbarcate a Malta nel giugno 1942 attribuendone 5.000 al solo *Welshman*, una nave dal dislocamento di 2.650 tonnellate in grado di trasportare nelle gallerie riservate alle mine non più di 400 tonnellate per volta, lascia supporre un certo qual perdurante imbarazzo ad affrontare con la necessaria serenità certi episodi, soprattutto quando coinvolgono gli italiani.

26) Sam Moses, "The Race to Malta", *World War II*, January/February 2008.

valore alle relazioni in merito alla guerra del Mediterraneo pubblicate dal *London Gazette* nel 1948, e difese ormai soltanto da alcuni scrittori italiani, arrivando a definire il cosiddetto rapporto di Captain Hardy "… a mass of contradiction, omission and impossibility" o, anche "a vague and rambling report" (26).

Il padre delle direttive alla base di queste stroncature del povero e, con ogni probabilità, incolpevole comandante superiore in mare britannico fu, sin dal 1939, lo stesso Churchill. Il più zelante esecutore di questa politica fu, però, dal luglio 1941, come già ricordato nell'Introduzione, il suo figlioccio politico Brendan Bracken, un editore irlandese assurto, nel 1941, dopo quasi vent'anni di fedele militanza politica nelle file del partito conservatore, al rango di Ministro dell'informazione. Non pago di utilizzare, tra gli altri, i servizi di un grande scrittore come Cecil Scott Forester (l'inventore del celebre Comandante Hornblower, protagonista dal 1937 di un ciclo di romanzi di mare e di guerra ambientati durante le Guerre Napoleoniche) destinato, sin dal 1939, a riscrivere tutti i rapporti e le relazioni della Royal Navy come fece, con ottimi risultati, in occasione della perdita delle navi di linea tedesche *Graf Spee* e *Bismarck*, Brendan Bracken pretese di riscrivere, dal proprio ufficio, tutta la storia della guerra. I suoi pesanti interventi, definiti monomaniacali da un altro illustre scrittore della sua scuderia, il giornalista George Orwell, stravolsero definitivamente la realtà storica sostituendola, come avrebbe scritto in seguito Randolph Churchill, figlio di Sir Winston, "con le fantasie di un fantasista" ("The fantasist whose fantasies had come true").

Estremamente impopolare tra i suoi dipendenti, i quali festeggiarono clamorosamente la sconfitta elettorale di Bracken alle elezioni del giugno 1945, quando perse il proprio seggio alla Camera dei Comuni, il ministro firmava i propri ordini con la sigla B.B., fatto questo che, come è già stato accennato in precedenza, ispirò Orwell a scrivere, nel 1948, il proprio capolavoro *1984* descrivendo il proprio vecchio e poco amato capo con il nome di Big Brother, ovvero il Grande Fratello della versione italiana, e la sua tendenza ossessiva a far riscrivere i testi di storia e a distruggere e falsificare i documenti in contrasto con le sue idee utilizzando un apposito dicastero formato da abili archivisti, accademici e pennivendoli assistiti da una corte di "utili idioti" e di altri curiosi soggetti animati da torbidi motivi e risentimenti inconfessabili.

Dopo alcuni mesi passati, nel 1945, all'Ammiragliato in qualità di Primo Lord, Brendan Bracken, deluso dalla politica, diventò, quello stesso anno, il più potente e influente editore del Regno nel settore dell'economia controllando sia il *Financial Times* sia l'*Economist* e profondendo, specialmente in quest'ultimo, fino alla morte, sopravvenuta nel 1958, i propri dettami, riassumibili in un incoercibile livore nei confronti degli italiani e della chiesa di Roma (definì sul letto di morte i preti "Le camicie nere del Papa"), ravvisabili ancora nel XXI secolo nell'ambito di certe corrispondenze dal continente dettate, apparentemente, da uno spirito non troppo diverso rispetto alle "spiritose invenzioni" della Battaglia di Pantelleria.

Ancora una volta, beninteso, non c'è nulla di strano in tutto ciò. Come ha insegnato da ormai oltre un secolo il filosofo e generale prussiano von Clausewitz, infatti, la guerra non è altro che la continuazione della politica con altri mezzi. E viceversa.

Fasi balistiche dell'azione del 15 giugno 1942

H 5.50 *Bedouin* colpito da un proietto da 120 mm tirato dall'*Ascari* o dall'*Oriani*
H 5.50 *Eugenio di Savoia* colpito da un proietto da 120 mm del *Marne*.
H 5.54 *Montecuccoli* colpito da un proietto da 120 mm dell'*Ithuriel*
H 6.01 *Bedouin* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.02 *Bedouin* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.02 *Partridge* colpito da un proietto da 152 mm dell'*Eugenio*
H 6.04 *Bedouin* colpito da due proietti da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.05 *Bedouin* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.05 *Partridge* colpito da un proietto da 152 mm dell'*Eugenio*
H 6.06 *Bedouin* colpito da due proietti da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.07 *Bedouin* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.07 *Vivaldi* colpito da un proietto da 120 mm del *Matchless*
H 6.08 *Bedouin* colpito da un 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.09 *Bedouin* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.09 *Cairo* colpito da un proietto da 140 mm del *Premuda*
H 6.10 *Bedouin* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 6.40 *Cairo* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 12.25 *Hebe* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 12.35 *Bedouin* colpito da due proietti da 152 mm dell'*Eugenio*
H 12.36 *Bedouin* colpito da un proietto da 152 mm dell'*Eugenio*
H 12.35 *Partridge* colpito da un proietto da 152 mm del *Montecuccoli*
H 12.57-H 13.00 La cisterna *Kentucky* e il piroscafo *Burdwan* sono cannoneggiati a martello, dapprima dai caccia *Ascari* e *Oriani* e in seguito dall'*Eugenio* e dal *Montecuccoli*

Bibliografia

TNA ADM 199/1110
Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, fondo *Supermarina*, D.G., L.G., DI.NA (Documenti di guerra, Libri di guerra, Direttive navali), buste varie 1942.
Vincent P. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea*, Ed. Naval Institute Press, Annapolis, 2009.
Vincent P. O'Hara, *In Passage Perilous*, ed. Indiana University Press, Bloomington, 2013.
Peter Elliott, *The Cross and the Ensign a Naval history of Malta 1798-1979*, ed. Granada, Londra, 1982.
Ernle Bradford, *Siege Malta 1940-1942*, ed. Penguin, Londra, 1987.
Gustavo Corni, "Terzo Reich e sfruttamento dell'Europa occupata. La politica alimentare tedesca nella seconda guerra mondiale", *Italia contemporanea*, numero doppio 209-210, dicembre 1997-marzo 1998.
John Campbell, *Naval Weapons of World War Two*, ed. Conway, Londra, 1985.
John Weal, *Junkers Ju 88 Kampfgeschwader in North Africa and the Mediterranean*, ed. Osprey, Londra, 2009.
Peter Taghorn, *Die Geschichte des Lehrgeschwaders 1*, ed. VDM Heinz Nickel, Zweibrücken, 2004.
Alfredo Viglieri, *In mare, in terra, in cielo*, ed. Mursia, Milano, 1977.
The Royal Navy and the Mediterranean Convoys, A Naval Staff History, ed. Routledge, Londra 2007.
Shannon L Fogg, *The Politics of Everyday Life in Vichy France: Foreigners, Undesiderables and Strangers*, ed. Cambridge University Press, Cambridge, 2008.