**(…)**

3 gennaio 1941

Durante un’incursione aerea su Massaua, una scarica di bombe cade a pochissima distanza dal Manin, dove l’equipaggio è al posto di manovra per uscire dal porto ed andare ad intercettare un convoglio britannico: il cacciatorpediniere è crivellato da una gragnuola di schegge, che provocano tra l’equipaggio 14 morti e 34 o 36 feriti. La nave, nel cui scafo verranno contati ben 577 fori, dev’essere subito rimorchiata in bacino per le riparazioni.

Le vittime di questo attacco:

Vincenzo Alagna, marinaio fuochista, da Palermo

Fernando Callini, marinaio silurista, da Milano

Gaspare Capizzo, secondo capo elettricista, da Marsala

Gabriele Castiello, secondo capo elettricista, da Napoli

Luigi Contardi, capo meccanico di terza classe, da Foligno

Andrea Diadovich, marinaio fuochista, da Trani

Antonio Massaro, sottocapo cannoniere, da Maddaloni

Agostino Petrongari, marinaio cannoniere, da Rieti

Giuseppe Polliani, marinaio S.D.T., da Bergamo

Pietro Renacco, secondo capo meccanico, da Montalto Dora

Vincenzo Rubino, marinaio fuochista, da Mazara del Vallo

Ermanno Verdecchia, marinaio fuochista, da Pescara

Carmelo Verducci, marinaio fuochista, da Bagnara Calabra

Giovanni Vinci, marinaio fuochista, da Taranto

Ultima missione in Mar Rosso

È questo il titolo del libro di memorie dedicato dal sottotenente di vascello Fabio Gnetti all’ultima missione del Daniele Manin, alla drammatica odissea dei suoi naufraghi ed al successivo lungo periodo d’internamento in Arabia Saudita.

Gnetti, imbarcato sul cacciatorpediniere Francesco Nullo come ufficiale di rotta ed alle comunicazioni fino al settembre 1940, era poi passato con il medesimo ruolo sul gemello Manin, rimanendo anche ferito nel bombardamento del gennaio 1941, in seguito al quale passò venti giorni in ospedale a Mai Habar e dieci giorni in convalescenza all’Asmara. Non senza una certa dose d’ironia, così egli tratteggia la vita dei mesi precedenti: “*…l’Italia aveva pensato bene di trasferire a Massaua* (…) *ben sette (!) cacciatorpediniere di tipo antiquato e con le stesse attrezzature e caratteristiche di quelli venduti ai paesi scandinavi! Il fatto che a Massaua il Signore Iddio avesse stabilito da tempo immemorabile la mite temperatura di 55° all’ombra non aveva granché interessato gli italiani capaci – figuratevi – di conquistare interi imperi…* (...) *Il pensiero generale è che spezzate le reni, oltre che della Grecia, anche di qualche altro paese minore come… l’Inghilterra, e magari… gli Stati Uniti, la nostra situazione, chiaramente precaria, si risolva al massimo in pochi mesi! Non è infatti pensabile, con quell’insieme di clima, navi, attrezzature e possibilità, di poter durare… Del resto, che ci vuole da Sidi el Barrani e da Sollum, raggiungere il delta del Nilo, risalirlo e pervenire fino a noi? Quando le corse in Africa Settentrionale prendono la direzione di ponente anziché di levante e i cocci cominciano ad essere quelli dell’Asse anziché dei nostri avversari, ci rendiamo conto che la nostra è una trappola, dalla quale difficilmente è possibile uscire.* (…) *Alle unità di più lunga autonomia viene così ordinato di raggiungere porti amici* (…) *Per gli altri la sorte non prevede altra soluzione che l’autoaffondamento per opera del nemico o l’autoaffondamento. Fra gli “altri” ci sono anch’io nella mia veste di imbarcato sul Manin, destinato alla prima delle due soluzioni*”.

Quale fosse stata la vita, tra il giugno 1940 e l’aprile 1941, degli equipaggi dei cacciatorpediniere del Mar Rosso lo si può desumere da un rapporto inoltrato dal comandante della V Squadriglia Cacciatorpediniere, capitano di vascello Andrea Gasparini, al Ministero della Marina. «*Le condizioni fisiche degli equipaggi e degli Stati Maggiori lasciavano molto a desiderare per la forte percentuale di esauriti, stanchi, ulcerati e quindi bisognevoli di cure e principalmente di lunghi periodi di riposo in zone di altopiano*»; la causa del deterioramento fisico degli equipaggi era imputata al torrido clima di Massaua, specialmente nel periodo estivo ed autunnale, ed all’estenuante servizio sulle siluranti prive di impianti di condizionamento ed anche impossibilitate ad usare i frigoriferi per scarsità di corrente e mancanza di gas, situazione peggiorata durante le missioni di guerra dalla necessità di accendere tutte le caldaie, aumentando la già elevata temperatura e provocando – specialmente sui cacciatorpediniere classe Sauro – frequenti colpi di calore tra il personale. In porto, la necessità di poter utilizzare le armi antiaeree durante i continui e prolungati allarmi per attacco aereo impediva di stendere le tende per mitigare almeno l’azione del sole implacabile. Gli equipaggi, in massima parte, non ricevevano il cambio da prima della guerra: la maggior parte di ufficiali e marinai erano alla loro seconda estate in Mar Rosso, se non già anche alla terza. Gli uomini erano in condizioni tali che quando occorreva uscire in mare, si rendeva spesso necessario sostituire all’ultimo momento parte degli equipaggi, quando non anche gli stessi comandanti.

Non solo gli uomini risentivano del clima eritreo, che infieriva anche sui macchinari: l’efficienza degli apparati di bordo era andata decadendo, e le officine, i cui operai versavano in condizioni fisiche non migliori di quelle dei marinai, non riuscivano ad operare efficacemente. Il caldo terribile rendeva insopportabile il lavoro in locali chiusi, ed i continui allarmi aerei incidevano negativamente sulle ore effettive di lavoro ed impedivano al personale di riposare adeguatamente, abbattendone ulteriormente il rendimento.

Scrive Fabio Gnetti: “*Come reagivamo noi giovani a questo quadro nero? Come reagiscono sempre i giovani! Con uno spirito altissimo che, unito a quello che ha sempre fatto delle siluranti la punta di diamante di qualsiasi flotta, fa sì che arriviamo alle uscite in mare ed alle azioni con una sorta di incosciente attesa di novità.* (…) *Se la vita in mare si presenta così poco allegra non è che quella in porto si faccia desiderare. I 55° all’ombra ovunque incombono sovrani e, se neppure in navigazione, col vento almeno pari alla velocità, si riesce ad avere l’impressione del fresco, figurarsi in porto! Una vera cappa infernale, che arrostisce di giorno ed immerge in un’umidità al 100 % di notte, sempre senza un alito di brezza* (…) *In porto: la ricerca del “filo d’aria”, cioè il girare di notte in coperta spingendo il naso al di là di qualunque struttura, con la speranza di incocciare quasi sempre invano la bava di vento; e nel frattempo continuare a detergere giorno e notte litri di sudore attaccaticcio che immediatamente si riforma in virtù del famoso tasso d’umidità del 100 %. Quel che peggiora decisamente la vita in porto è il continuo risuonare di allarmi aerei* (…) *L’allarme comporta la fermata dei Diesel di bordo e quindi dell’energia necessaria per l’“eventuale” condizionamento – e questo perché gli aerofoni di bordo sono tuttora le orecchie umane che debbono individuare la provenienza degli apparecchi nemici* (…) *e quindi il silenzio è un requisito essenziale – nonché comporta l’immediato sgombero di ogni tenda* (…) *il che provoca il rapidissimo surriscaldamento delle lamiere in acciaio a contatto del sole tropicale* (…) *Va da sé che qualunque tentativo post-allarme di scendere sotto coperta, visto che in coperta si arrostisce, viene “ricacciato con perdite”, con il rischio cioè di morire soffocati in attesa che il condizionatore faccia (e purtroppo lo fa molto lentamente quando funziona) il suo dovere. Inizialmente, quando cioè la guerra è ancora presa sottogamba, si attraversa la piazza e si corre al “baretto”, piccolo bar tenuto da simpaticissimi pugliesi; ma quando il primo piano del “baretto” piove in testa ad un congruo numero di assetati, tra i quali il sottoscritto, per un improvviso bombardamento che demolisce il piano superiore, altro rifugio non resta che, riallestite le tende, aspettare che la temperatura diminuisca od arrivi – vana attesa – la fantomatica bavetta*”.

**(scrivere della sorte delle navi di massaua, decisione di mandare i cctt a port sudan, perdita leone e rientro relativa squadriglia, partenza finale cctt. Nb i cctt avevano autonomia massima 900 miglia, per questo non poteva raggiungere un territorio amico. Secondo fadin l’idea della missione suicida fu proposta da massaua ed approvata da roma)**

In vista del sicuro affondamento, sul Manin venne imbarcata, in aggiunta alle imbarcazioni di salvataggio normalmente in dotazione al cacciatorpediniere, anche una lancia di salvataggio aggiuntiva prelevata dalla nave cisterna Giove, che essendo destinata ad autoaffondarsi nel porto di Massaua non ne aveva più bisogno: la scialuppa, contrassegnata dalla sigla alfanumerica IA 463, era stata appesa alle gruette di dritta, che normalmente portavano il motoscafo del comandante, che fu invece lasciato a terra. (Il primo ufficiale della Giove, Eugenio Tealdi, era stato richiamato in servizio dopo lo scoppio della guerra ed imbarcato proprio sul Manin con il grado di guardiamarina: fu per suo tramite che venne ottenuta la lancia). Anche il numero delle zattere di salvataggio, come sugli altri cacciatorpediniere, venne incrementato, in modo da bastare per l’intero equipaggio.

**(...)**

Sul Manin, indetta l’assemblea dell’equipaggio, il comandante Fadin (**SCRIVERE PRIMA CHI ERA**) annunciò semplicemente: “Domani dovremo andare a picco. Chi non se la sente può anche optare per restare a far parte della difesa terrestre del porto”. Nessuno si fece avanti; anzi, sia sul Manin che sugli altri cacciatorpediniere si erano imbarcati “clandestinamente” numerosi naufraghi del Leone, intenzionati a condividere fino in fondo la sorte dei compagni di squadriglia.

**(…)**

Il comandante e caposquadriglia Fadin avrebbe voluto partire da Massaua durante la notte, raggiungere la costa araba e nascondersi in una sua zona disabitata per poi raggiungere Porto Sudan poco prima del tramonto successivo, in modo da condurre l’attacco all’imbrunire e godere poi del favore del buio nel ripiegamento al termine dell’azione; tuttavia l’idea dovette essere abbandonata, ed alla fine la partenza fu fissata per le due del pomeriggio del 2 aprile (**MA SOTTO NON DICE CHE PARTIRONO AL TRAMONTO???**).

I cacciatorpediniere lasciarono Massaua al tramonto, separatamente, per depistare eventuali spie; a salutare la partenza per la missione senza ritorno c’erano, sul molo, gruppetti di ufficiali e soldati reduci dalla terribile battaglia di Cheren che risposero al saluto alla voce degli equipaggi, ed anche le due prostitute bianche rimaste in attività a Massaua – le sole donne che quei marinai vedevano da chissà quanto tempo – ed i ragazzini eritrei del porto, “*preoccupati*”, scrive Fabio Gnetti, “*solo per il fatto di non aver più a portata di bocca le cucine delle navi*”. Uno degli ufficiali di macchina del Manin, il tenente del Genio Navale Davide Benferreri, lasciava a Massaua la moglie, sposata da poco.

Come le altre navi in servizio in Eritrea, il Manin aveva tra il suo equipaggio anche un certo numero di ascari; quasi tutti erano stati sbarcati prima della partenza, ad eccezione di un graduato (il bulucbasci di coperta Mohammed Ibrahim Farag), qualche marinaio ed il personale di macchina ritenuto indispensabile.

Il Manin, in qualità di unità caposquadriglia, procedeva in testa, seguito nella scia dal Sauro e per ultimo dal Battisti.

Fin dalla partenza, nonostante le precauzioni, i cacciatorpediniere furono tallonati da un aereo britannico, il cui primo attacco – poco prima delle quattro del pomeriggio – ebbe per bersaglio proprio il Manin: i danni non furono gravi, ma il capo cannoniere **NOME???** Benatti rimase ucciso e due marinai vennero feriti. Sapendo che di lì a poche ore il Manin, indipendentemente dall’esito della missione, si sarebbe trovato in fondo al mare, il comandante Fadin decise di non dare sepoltura in mare al corpo di Benatti: la salma del sottufficiale venne composta a poppa, coperta dalla bandiera. Il Manin, al momento dell’affondamento, sarebbe divenuto per lui il migliore dei sepolcri.

Nel corso della notte la formazione subì una prima perdita quando il Battisti, afflitto da rilevanti perdite di acqua delle caldaie, contattò il Manin verso le due di notte del 3 aprile segnalando il problema, che gli avrebbe consentito un’autonomia di poche ore: il comandante Fadin ordinò allora all’unità dipendente di lasciare il gruppo e puntare direttamente verso la costa araba, avvicinandosi il più possibile a Gedda per poi autoaffondarsi dopo aver sbarcato l’equipaggio. Manin e Sauro proseguirono verso l’appuntamento con il destino; all’alba del 3 aprile avvistarono Tigre e Pantera a poche miglia di distanza, nel punto convenuto per la riunione, ma al contempo le prime luci del sole rilevarono anche la presenza di due aerei da ricognizione in volo ad alta quota sul cielo dei cacciatorpediniere. Lontano all’orizzonte era visibile anche l’obiettivo, Porto Sudan.

Durante la manovra di ricongiungimento della III Squadriglia con la V, il direttore di macchina del Manin, capitano del Genio Navale Rodolfo Batagelj, informò il comandante Fadin di un’avaria ad una pompa di alimentazione, che avrebbe costretto ad una temporanea riduzione della velocità.

I cacciatorpediniere erano ormai a sole sei miglia da Porto Sudan. L’avvicinamento doveva avvenire tra canali delimitati da secche e scogli, un percorso obbligato che risultava doppiamente svantaggioso dinanzi agli aerei britannici che si stavano avventando sulla formazione; le navi erano così vicine a Porto Sudan, avrebbe ricordato Fabio Gnetti, da poter “*vedere benissimo, malgrado la foschia mattinale, non solo i depositi di carburante nei pressi della rada, ma addirittura gli alberi delle unità navali che stanno salpando per venirci a dare il benvenuto. Benvenuto che… ci è già stato dato ed è in corso da parte di tutti gli aerei disponibili, lieti che, così opportunamente, noi si sia sempre più vicini ai loro campi di volo fino a costringerli a star per aria al massimo cinque o dieci minuti per metterli in condizioni di… alleggerirsi*”.

Nonostante l’avaria, il Manin manovrò per accodarsi al Tigre a circa tre miglia di distanza, come prestabilito nell’ordine d’operazione; in quel momento, tuttavia, Tigre e Pantera invertirono la rotta, dirigendo ad alta velocità verso Sauro e Manin. Da bordo di quest’ultimo, Fadin vide le bandiere di segnalazione che indicavano “attacco aereo” e “nemico in vista”; sulle prime, considerando che data la ridotta velocità del Manin sarebbe presto rimasto isolato, pensò di non accodarsi alla V Squadriglia, ma di lasciare la formazione e proseguire da solo verso Porto Sudan, dove avrebbe lanciato tutti i siluri contro bersagli navali, sparato il più possibile con i cannoni e poi autoaffondato la nave all’imbocco del canale di accesso al porto. Mantenne dunque una rotta convergente verso Porto Sudan, ma quando il Pantera confermò per radio il segnale “nemico in vista” aggiungendone il rilevamento – forze navali britanniche erano state avvistate verso nord –, il Manin dovette eseguire l’ordine di disporsi in linea di fila con Tigre e Pantera, non potendo lasciare il proprio posto in formazione quando si profilava l’eventualità di uno scontro con navi nemiche. Assunse rotta vera 38o.

Prima delle otto del mattino del 3 aprile formazioni di aerei britannici giunsero sul cielo delle navi italiane, iniziando a sganciare bombe. Non appena gli aerei attaccanti si erano liberati del carico ed iniziavano la rotta di allontanamento, altri sopraggiungevano e ne prendevano il posto; per tre ore, si alternarono sui quattro cacciatorpediniere dando luogo ad un bombardamento pressoché ininterrotto, arrivando sul bersaglio, sganciando e tornando alla vicinissima base per caricare altre bombe prima di tornare alla carica. (**il comandante del sauro seppe poi dal comandante della base di porto sudan che circa 70 aerei erano stati concentrati a porto sudan in vista dell’attacco italiano, pronti già da cinque giorni**).

I cacciatorpediniere reagirono con un intenso tiro contraereo, eseguito con le mitragliere e poi anche con i cannoni, che sulle prime obbligò gli attaccanti a sganciare rimanendo ad alta quota, dunque con poca accuratezza; ma con il passare del tempo, l’esaurirsi delle munizioni e le avarie che colsero le armi antiaeree provocarono una progressiva riduzione del volume e della precisione del fuoco antiaereo, permettendo quindi ai velivoli britannici di scendere progressivamente di quota fino a sganciare da un’altezza di poche centinaia di metri. Le navi italiane manovravano in continuazione destreggiandosi tra le colonne d’acqua sollevate dalle bombe che cadevano in mare, cercando come potevano di evitare d’essere colpite.

(**DESCRIVERE GLI ATTACCHI AEREI**)

Alle **ORE???** il Sauro, che procedeva in linea di fronte a soli 700-800 metri sulla dritta del Manin, venne colpito da una bomba che provocò l’esplosione del suo deposito munizioni prodiero ed il suo affondamento in una manciata di secondi. Fabio Gnetti avrebbe ricordato: “*Il tempo di dire “Il Sauro…” ed un pezzettino di Sauro – la sola prua – svetta verso il cielo nell’immane deflagrazione che causa anche la perdita dell’aereo nemico, per ripiombare all’indietro e sparire, lasciando in superficie pochi relitti e qualche naufrago*”. Il comandante Fadin scrisse semplicemente di aver sentito una voce angosciata gridare “Il Sauro è colpito – Il Sauro affonda – Il Sauro non c’è più”, il tutto in poco più del tempo strettamente necessario a pronunciare queste parole.

Sul Manin si accanirono sette attacchi aerei, quattro in quota e tre in picchiata; gli scoppi e le schegge tranciarono alcune tubolature per il vapore surriscaldato, danneggiarono vari apparati di bordo e provocarono morti e feriti tra l’equipaggio. I danni causati da questi attacchi provocarono una progressiva riduzione della velocità del Manin, fino a che questa non si ridusse a pochi nodi.

Il quinto attacco aereo, uno dei più violenti (verso le nove del mattino, circa un’ora dopo l’inizio degli attacchi), provocò in plancia un vero scempio: una grossa scheggia, da sola, ferì seriamente ad una gamba il guardiamarina Giovanni Russo, tranciò le dita di una mano al sottocapo **NOME???** Cimmino e per finire si conficcò nel ginocchio sinistro del comandante Fadin, spezzandogli il femore poco più sopra. Un’altra scheggia penetrò nella sua gamba destra all’altezza del femore; Fadin descrisse così il momento nel suo resoconto: “*...mi slancio attraverso la plancia per seguire il volo di una nuova ondata di apparecchi. Una staffilata violenta attraverso le gambe, mi scaraventa bocconi ai piedi del timoniere. Mi appoggio sulle mani per rialzarmi, ricado, ed una strana sensazione di un liquido viscido e caldo rimane sulle mie dita*”. Peggio era andata ad altri: il puntatore dell’impianto poppiero aveva avuto le gambe tranciate, nella centrale di tiro il capo cannoniere di terza classe Antonio Tedde era stato decapitato sul colpo e rimasto senza vita “*con le mani avvinghiate ai volantini del suo AGP, quasi volesse ancora orientarlo*” (**METTERE SOTTO MOTIVAZIONE MBVM**). Ovunque c’erano sangue, frammenti d’osso, brandelli di carne.

Fadin venne sollevato da un paio di braccia robuste e si fece adagiare sul divanetto situato in plancia, da dove fece chiamare il comandante in seconda, tenente di vascello Arturo Crisciani, affinché vedesse per lui. Il marinaio **NOME???** Bargone, unico infermiere presente a bordo – non c’era un ufficiale medico, il medico della squadriglia era imbarcato sul Sauro –, si faceva in quattro con la cassetta del pronto soccorso, aiutato da qualche altro marinaio. (Secondo Fabio Gnetti, l’infermiere di bordo fu uno dei primissimi membri dell’equipaggio a venire feriti, fin dal primo attacco aereo: non è chiaro se Gnetti semplicemente ricordasse male, o se Bargone fu ferito solo in modo lieve e poté prestare egualmente la sua opera in favore dei compagni). Medicò anche Fadin, disinfettandone le ferite ed avvolgendole nelle bende prima di passare agli altri feriti.

Gnetti e l’ufficiale di rotta, guardiamarina Eugenio Tealdi, mantenevano Fadin al corrente di quel che succedeva, ed il comandante ferito continuava dal divanetto a seguire le manovre che la nave compiva per sfuggire a maggiori danni. Ogni tanto le mitragliere interrompevano il tiro, usurate ed a corto di colpi.

Tigre e Pantera erano ormai lontani, appena visibili all’orizzonte; il Manin era rimasto solo. Il comandante in seconda Crisciani illustrò a Fadin la gravità della situazione, ed a più riprese si recò in plancia per chiedere di ordinare l’abbandono della nave, ma il suo superiore ritenne non essere ancora giunto il momento: il Manin poteva ancora correre a buona velocità e rispondere al fuoco con le armi di bordo, non era ancora giunta l’ora di gettare la spugna; se non altro, la nave poteva attirare su di sé l’attenzione degli aerei, distogliendola da Tigre e Pantera. Qualcuno degli attaccanti ci aveva anche rimesso la pelle, alcuni affermavano di aver visto cinque aerei venire colpiti e precipitare, altri addirittura sette.

Al settimo attacco aereo, verso le undici del mattino, quando ormai tutte le mitragliere erano state ridotte al silenzio dalle avarie o dalla mancanza di munizioni, due bombe sganciate da bassissima quota caddero insieme sui due masconi all’altezza delle lettere identificative “MA” ed aprirono uno squarcio che si estendeva per tutta la larghezza dello scafo. Da questo enorme squarcio l’acqua si riversò impetuosa nello scafo, allagando anche i compartimenti adiacenti, non trovando a fermarla le porte stagne che erano state scardinate dai precedenti attacchi.

Questo secondo quanto scritto da Fabio Gnetti; nel suo resoconto il comandante Fadin parla anch’egli di due bombe, ma afferma che una esplose presso il complesso poppiero da 120 mm e l’altra nell’alloggio sottufficiali, facendo strage dei molti uomini del personale di macchina che vi si erano rifugiati per un breve riposo perché il locale offriva riparo dalle schegge. Lo scoppio aprì una grossa falla nello scafo e distrusse la paratia che separava quel locale dalla prima caldaia. I turboventilatori delle caldaie vennero strappati dai loro supporti e lanciati contro le paratie, le tubolature del vapore tranciate, la sala macchina invasa dal vapore.

Ad ogni modo, nel giro di un quarto d’ora il Manin si trovò così appruato da sollevare la poppa fino a far uscire le eliche dall’acqua. Il ponte era cosparso di morti, feriti, sangue, rottami ovunque, il campanello d’allarme del deposito munizioni poppiero squillava con suono sinistro quanto martellante.

La sorte della nave era evidentemente segnata, come vennero a dire Crisciani e Batagelj al comandante Fadin. Questi dovette infine rassegnarsi ad impartire l’ordine più amaro: abbandonare la nave.

Date le condizioni del comandante, a sovrintendere alla sua esecuzione dovettero essere il comandante in seconda Crisciani ed il sottotenente di vascello Gnetti, i due più anziani ufficiali di vascello rimasti indenni. Crisciani e Gnetti, aiutati dagli uomini più fidati e validi, provvidero dunque a soccorrere i feriti, distruggere codici e documenti segreti; poi provvidero rapidamente a caricare e mettere a mare i mezzi di salvataggio. Quasi tutti i feriti, più un ridotto numero di uomini validi, vennero imbarcati sulla motolancia del Manin (che si riteneva avrebbe potuto più agevolmente raggiungere la salvezza grazie al proprio motore, e fosse per questo l’imbarcazione più sicura **INVECE IL MOTORE ANDò IN AVARIA, ANDò ALLA DERIVA PER 3 GG E 21 DEI 60 OCCUPANTI MORIRONO**), posta sotto il comando diretto del comandante Fadin (unici altri ufficiali che vi presero posto furono il direttore del tiro, sottotenente di vascello Ulrico Laccetti, anch’egli ferito **CERCARE MOTIVAZIONE MBVM** , ed il tenente del Genio Navale Davide Benferreri **CERCARE MOTIVAZIONE MBVM**) e regolarmente calata in mare; una quarantina di uomini presero posto nella IA 463, la scialuppa supplementare prelevata dalla cisterna Giove prima della partenza. I rimanenti, una sessantina, dovettero trovare posto sulle zattere: lo zatterino del fuoribordo, sul quale presero posto il nostromo ed alcuni marinai, altri sedici zatterini liberati personalmente dal sottotenente di vascello Ireneo Sala e scesi in mare senza problemi, e quattro dei cinque salvagente collettivi Carley. Risultò invece del tutto inutilizzabile la barcaccia, distrutta dalle schegge, mentre il battellino si capovolse e cadde in mare durante la manovra di ammaino. (**GLI UOMINI SULLE ZATTERE FURONO I PRIMI AD ESSERE SALVATI, RECUPERATI DA UN MERCANTILE BRITANNICO DI PASSAGGIO IL GIORNO SUCCESSIVO**)

Il comandante Fadin fu portato a braccia fino alla motolancia da Crisciani, insieme ad alcuni altri; prima di scendere dal castello di prua Fadin volle che i suoi uomini lo vedessero in piedi per infondere loro calma e fiducia, ed in effetti riuscì a rizzarsi in piedi ed a muovere qualche passo, ma lo sforzo fisico ed il dolore delle ferite presero ben presto il sopravvento ed il comandante, accasciatosi sul ponte, venne portato dai suoi uomini privo di sensi e caricato sulla motolancia ancora appesa alle gruette.

Per ultimi vennero caricati sulla IA 463 due feriti gravissimi, già moribondi e di fatto senza speranze di sopravvivere: il sottocapo cannoniere puntatore scelto Alberto Ferraro e l’ascari fuochista Mohamed el-Adum (ad entrambi le schegge di una bomba caduta vicina alla nave avevano spezzato le gambe, provocandone il lento dissanguamento per forte emorragia che non fu possibile fermare neanche con le bende, subito arrossate dal sangue che continuava ad uscire); infine Crisciani e Gnetti, accertato che a bordo del Manin non rimaneva più nessuno all’infuori dei morti, si diressero verso il centro nave a dritta, dove la scialuppa della Giove li attendeva sottobordo. Giunti presso i paranchi che tenevano ancora unita l’imbarcazione di salvataggio alla nave agonizzante, i due ufficiali insistettero vicendevolmente affinché fosse l’altro a salire per primo sulla lancia, mentre in sottofondo continuava a squillare il campanello d’allarme del deposito munizioni poppiero; infine Crisciani, facendo valere il suo grado, troncò la discussione ordinando seccamente “S’imbarchi!” a Gnetti, e salendo poi a sua volta sull’imbarcazione. A bordo si trovavano già altri quattro ufficiali: il direttore di macchina, capitano del Genio Navale Rodolfo Batagelj; il sottotenente di vascello Ireneo Sala; i guardiamarina Eugenio Tealdi (cui Fadin aveva ordinato di prendere posto in quella lancia perché, quale ufficiale di rotta, era insieme a lui quello che meglio conosceva la loro posizione) e Giovanni Russo.

C’erano in mare diversi uomini che si erano gettati in acqua con indosso i giubbotti salvagente: la lancia IA 463 li raccolse ed in parte li tenne a bordo fin nei limiti consentiti dalla sua galleggiabilità, in parte li sistemò sulle zattere Carley.

La scialuppa IA 463 era decisamente sovraccarica oltre che ridotta a mal partito: pensata per una capienza di 20-25 uomini, ne aveva a bordo 49, praticamente il doppio, e come se non bastasse era priva di mezzo metro di chiglia e sforacchiata nella parte immersa da una ventina di buchi (altri fori erano nell’opera morta), danni provocati dalle schegge del quinto attacco aereo che si era abbattuto sul Manin.

Poco distante, gli occupanti dell’imbarcazione avvistarono il battellino del Manin, che galleggiava capovolto e con il dritto di prua sfasciato: pur in quelle condizioni, apparve ad alcuni che quel fragile guscio, se raddrizzato e svuotato dell’acqua, potesse offrire condizioni migliori rispetto alla scialuppa danneggiata e sovraffollata. Primo a buttarsi in acqua per raggiungerla a nuoto fu il sottotenente di vascello Gnetti, presto imitato dal sottocapo silurista Ulderico Sacchetto e dal marinaio fuochista **NOME???** Catanzaro.

Raggiunto il battellino capovolto, i tre riuscirono a raddrizzarlo, a svuotarlo dell’acqua ed anche ad inchiodarne alla meglio il dritto di prua, facendolo così galleggiare in condizioni accettabili; ma avevano appena finito il loro lavoro che il comandante in seconda Crisciani ed il direttore di macchina Batagelj fecero cenno a Gnetti di tornare sulla lancia, mentre loro passarono sul battellino, col quale – Sacchetto e Catanzaro ai remi – si diressero verso il Manin.

Per quanto danneggiato, infatti, il cacciatorpediniere non sembrava voler affondare in tempi brevi: Crisciani e Batagelj erano quindi intenzionati ad accelerarne l’affondamento aprendo le valvole kingston.

Raggiunto il Manin, i due ufficiali risalirono a bordo accompagnati dal sottocapo Sacchetto, offertosi volontario per aiutarli nell’intento di autoaffondare la nave; ma erano appena saliti a bordo quando comparvero in cielo otto bombardieri Bristol Blenheim, egualmente intenzionati a finire il lavoro iniziato dai loro colleghi. Scesi fino a circa 50 metri di quota, i bombardieri si distanziarono tra loro e passarono a più riprese sul relitto galleggiante del Manin, sganciando ogni volta una singola bomba ma senza mai riuscire a colpire nonostante la nave fosse ormai immobile e priva di difesa. Finite le bombe, i Blenheim presero a volteggiare intorno allo scafo abbandonato, spazzandolo con le loro mitragliatrici. Questi attacchi non sembrarono produrre altri danni di rilievo al cacciatorpediniere, salvo qualche piccola detonazione nei pressi dell’impianto poppiero da 120 mm, di cui qualche carica rimasta sulla piazzola fu colpita ed esplose.

Durante questi passaggi gli aviatori britannici salutarono con la mano gli occupanti della IA 463 che sorvolavano mentre questa cercava di allontanarsi il più possibile dalla nave remando a tutta forza, ma nel ripassare in senso opposto aprirono il fuoco su di essa con le mitragliatrici, pur senza colpirla.

Quando i Blenheim se ne andarono, il Manin era ancora beffardamente a galla; ad essere scomparso era invece il battellino, come pure Crisciani, Sacchetto e Batagelj. Alla loro memoria fu conferita la Medaglia d’Oro al Valor Militare (**METTERE SOTTO MOTIVAZIONE; CATANZARO CHE FINE FECE???**).

Verso mezzogiorno il Manin, sempre più appruato, pose fine alla propria agonia capovolgendosi sul lato di dritta per poi affondare rapidamente in posizione 20°58’ N e 38°25’ E. La lancia IA 463 distava qualche centinaio di metri.

Guardandosi attorno, gli occupanti della scialuppa non videro altro che il mare: non si vedevano più né la motobarca, né le zattere Carley. C’era un po’ di maretta.

Scomparsi Crisciani e Batagelj, il comando dei naufraghi sulla lancia ricadde sul sottotenente di vascello Gnetti, che prese in mano la situazione. Il sovraffollamento nell’imbarcazione faceva sì che ci fosse a malapena lo spazio sufficiente perché otto vogatori potessero remare (venne dunque deciso di mantenere armati quattro remi, su otto a disposizione), ed altri tre marinai – uno a prua, uno al centro ed uno a poppa – provvedessero a sgottare l’acqua che entrava dai buchi nello scafo, usando degli elmetti. Pur con quest’incessante opera di esaurimento, che fu mantenuta con servizio continuo durante tutta la lunga permanenza in mare, il livello dell’acqua nella scialuppa non scendeva sotto i 15-20 centimetri, tenendo così tutti con le caviglie a mollo. Tentativi di otturare i buchi con tavolette di legno e pezzi di tela strappati dai pantaloni non modificarono di molto la situazione; ad impedire all’imbarcazione di affondare erano di fatto le casse d’aria, in dotazione alle lance imbarcate sulle navi mercantili, anche se alcune di esse erano state danneggiate dagli attacchi aerei.

Dato il poco spazio a disposizione, si rese necessario liberarsi dei pesi superflui: quasi tutti i salvagente vennero appesi fuoribordo (due zatterini vuoti vennero tenuti a rimorchio), mentre due degli otto remi, uno dei due timoni (venne tenuto il più grande, cui fu adattata alla meglio la barra dell’altro, unica disponibile) ed i due candelieri della tenda vennero gettati in mare. Vennero tenuti una piccola ascia, un martello, una latta contenente dell’olio da usare per calmare le onde e – a pagliolo, completamente immersa nell’acqua – l’attrezzatura completa per la “velatura al terzo” della Regia Marina.

I feriti erano tutti sistemati a poppa, il che rendeva piuttosto difficile raggiungere il timone e sgottare.

Il comandante Fadin, nel mentre, si era riavuto a bordo della motolancia, frattanto calata in mare ed allontanatasi dal Manin di qualche centinaio di metri. Tra gli altri occupanti dell’imbarcazione vi erano il sottotenente di vascello Laccetti, ferito ad un piede, il marinaio **NOME???** Colbacchini che aveva un’ampia ferita ad una coscia, il cannoniere Libero Lapi con una estesa ustione, il sottocapo Cimmino con la sua mano spappolata, il cannoniere **NOME???** Sutti, il sottocapo **NOME???** Mazza e molti altri feriti o contusi. C’erano anche cinque ascari, dei quali il più alto in grado era il bulucbasci di coperta (equivalente a sergente) Mohammed Ibrahim Farag. Una decina di uomini, tra quelli meno malmessi, erano riusciti ad allontanare a forza di remi la motolancia dalla nave agonizzante, remando verso gli uomini sparpagliati in acqua; la motolancia presentava lesioni allo scafo in conseguenza delle quali era semiallagata, e l’acqua aveva invaso anche il motore, ma il capo meccanico Ugo Caputo dopo molti tentativi riuscì ugualmente a farlo partire. La motolancia compì allora un giro sulla sinistra del Manin, recuperando numerosi uomini che si trovavano in mare su quel lato e riunendo il più possibile quelli a bordo delle zattere; alla fine del giro l’imbarcazione, progettata per portare una ventina di uomini, si trovò pericolosamente sovraccarica con ben 60 occupanti.

Intenzione di Fadin sarebbe stata di completare il giro effettuando anche sulla dritta del Manin la stessa opera compiuta sulla sinistra, ma dopo pochi minuti di funzionamento il motore iniziò a singhiozzare per poi fermarsi del tutto, oltre mille metri a poppavia sinistra del cacciatorpediniere. Capo Caputo, aiutato da altri, tentò a lungo di riparare il motore, ma alla fine dovette gettare la spugna: era impossibile riparare l’avaria con i mezzi disponibili a bordo. La motolancia era diventata una semplice lancia, in grado di muoversi soltanto a forza di remi.

In lontananza Fadin poteva vedere la lancia IA 463, sulla quale aveva ordinato a Crisciani di prendere posto insieme ai feriti che non fossero stati imbarcati sulla motolancia: la piccola imbarcazione stava alzando la vela. Assisté anche alla fine del Manin, contro cui gli aerei continuavano ad accanirsi con bombe e mitragliatrici anche adesso che era stato abbandonato. Mare e vento da est-nord-est, frattanto alzatisi, avevano iniziato ad allontanare la motolancia dal relitto agonizzante del cacciatorpediniere, fino a che non fu più possibile vedere le altre imbarcazioni; si tentò di riavvicinarsi ad esse a forza di remi, ma ve n’erano solo quattro, uno dei quali già spezzato, e tutti gli sforzi fatti con gli altri tre non furono sufficienti a vincere il vento ed il mare in aumento, anche a causa del sovraccarico della motolancia. Il Manin divenne più distante, fino a che non s’inabissò per sempre.

**(fadin aveva febbre alta, dolori alle ossa, nausea; ma il mare lavò le ferite e lui gradualmente si riprese)**

Il mare, inizialmente increspato, divenne mosso e poi agitato, con onde sempre più lunghe da est-nord-est; la motolancia rimase alla deriva, completamente in balia degli elementi, nell’impossibilità con i suoi tre remi ed il forte sovraccarico sia di tenersi vicina alle zattere, sia di tentare di raggiungere la costa dell’Arabia Saudita, idea brevemente accarezzata ma subito abbandonata in considerazione della direzione contraria di mare e vento (a differenza della lancia IA 463, la motolancia non disponeva neanche di una vela). Il comandante Fadin decise che non restava altro da fare che lasciarsi portare dal vento e dal mare, mantenendo la motolancia orientata in modo da minimizzare l’entrata d’acqua e fare quanta più strada possibile verso la costa sudanese. Fadin stimava che si trovassero al centro del Mar Rosso, ad una novantina di miglia da Porto Sudan ed una decina di miglia a nord del parallelo che passava per quella città. Assecondando adeguatamente vento e mare, secondo i suoi calcoli, la deriva li avrebbe portati a Porto Sudan, o quanto meno nella zona di mare più trafficata tra Porto Said e Porto Suez, dove maggiore sarebbe stata la probabilità d’imbattersi in una nave cui chiedere aiuto.

Il problema più pressante era costituito dalla precaria galleggiabilità della motolancia, che continuava ad imbarcare acqua ad un ritmo preoccupante. Per alleggerirla e per ottenere lo spazio a consentire il movimento ai rematori ed agli uomini incaricati di sgottare, Fadin decise che metà degli uomini validi sarebbero dovuti scendere in acqua, rimanendo aggrappati alla falchetta o ad una cima fissata a poppa. Gli altri uomini validi si alternarono ai remi ed al servizio di sgottamento, quest’ultimo effettuato con l’aiuto di un paio di elmetti. Oltre ai feriti, vennero esentati dal “turno” da passare in acqua anche alcuni dei sottufficiali più anziani, che dopo prova risultarono, per peso od età, non in grado di sostenere quella fatica.

Altra preoccupazione era quella dei viveri: a bordo della motolancia si trovavano due barilotti d’acqua da 24 litri ciascuno e cinque scatole di gallette, ma uno dei due barilotti era stato danneggiato da una scheggia e si era completamente svuotato, mentre le gallette erano state ridotte ad una poltiglia dall’acqua di mare penetrata nelle scatole, stagne soltanto sulla carta. Fadin stimò che il razionamento andasse condotto in modo da far durare il poco che avevano per otto giorni: di più, ragionò, non era comunque possibile sopravvivere in quelle condizioni. Stabilì pertanto la razione in un sorso d’acqua ed una manciata di galletta per uomo il mattino, ed altrettanto al tramonto; il consumo giornaliero non doveva superare una galletta per uomo, ed i tre litri d’acqua complessivi per tutti e sessanta. Laccetti, “*ufficiale di molto stile, dalle maniere gentili*”, fu incaricato di sorvegliare le scorte di cibo ed acqua e sovrintendere alla loro distribuzione; come bicchiere venne utilizzato un coperchio di una lattina di olio per motore, che conferiva all’acqua il disgustoso sapore del suo contenuto. Le gallette, lasciate al sole, si asciugavano e riacquistavano compattezza, oltre a perdere almeno in parte la salinità provocata dall’acqua di mare, che faceva aumentare la sete.

Con il peggiorare dello stato del mare, fu necessario aumentare il numero degli uomini adibiti a sgottare. Il tenente del Genio Navale Benferreri sistemato al centro della motolancia, in modo da poter controllare ed incoraggiare l’attività degli uomini; “*svelto, sportivo, entusiasta, dava un magnifico esempio a tutti, inesauribile sia al remo che in mare, specie nei primi due giorni prodigandosi con eccezionale energia e forza d’animo*”.

La motolancia era sospinta dalla deriva con una lentezza esasperante: solo due nodi, secondo i calcoli di Fadin. I remi venivano di fatto usati soltanto per mantenere la motolancia orientata in modo da minimizzare l’imbarco d’acqua ed evitare di traversarsi, secondo le indicazioni impartite continuamente dall’uomo al timone, ossia Laccetti od il capo silurista **NOME???** Manzitti, che vi si alternavano. Mantenendo il mare al giardinetto, quasi al traverso, si riduceva al minimo l’imbarco d’acqua, ma di quando in quando un’ondata s’infrangeva contro la lancia e gli uomini, specie quelli seduti a poppa, ricevevano una “doccia” d’acqua marina, che aveva il pregio di pulire un po’ le ferite; tuttavia il livello dell’acqua nella lancia aumentava, e non sempre era possibile sgottare immediatamente. Ogni tanto qualcuno avvistava degli squali; Laccetti mostrò fieramente le calze nere che si era messo appositamente, perché gli squali vedevano più facilmente gli oggetti chiari, più facilmente visibili per il maggior contrasto con il colore dell’acqua. Naturalmente gli allarmi per gli squali, insieme alla stanchezza ed alla sete, rendevano molti riluttanti a stare in acqua per alleggerire la motolancia; Fadin notò con ammirazione come gli ascari se ne stessero aggrappati alla falchetta senza una parola né un lamento, “*guardandomi con occhi da cui tralucono una fredda consapevolezza e la rassegnazione*”. Faceva eccezione il più giovane, Johannes, un ragazzo cristiano di appena sedici anni, che chiedeva continuamente aiuto, aggrappandosi alle braccia di Fadin e chiamandolo padre e signore; gli altri ascari lo guardavano con disprezzo, mentre Fadin lo aiutò di tanto in tanto a sollevarsi nell’interno della motolancia, per riposare un poco.

Col calare della notte, vento e mare andarono peggiorando. Se non altro, il cielo sereno permise a Fadin di stabilire la rotta con facilità, fissando la prua su una stella bassa sul mare. Il buio rese più difficile la rotazione del personale adibito ai diversi compiti, ma soprattutto, diede inizio ad una tragica decimazione degli uomini che si trovavano in acqua, aggrappati alle falchette od alla cima di poppa. Ogni tanto qualcuno, sfinito, lasciava la presa e scompariva nell’oscurità, senza che il mare mosso consentisse di tentare di andare in suo soccorso; qualcun altro veniva attaccato dagli squali. Le condizioni della motolancia e lo stato del mare impedivano di riprendere tutti a bordo.

Il bulucbasci Mohammed Ibrahim Farag, dopo aver lasciato il suo posto nella motolancia ad un marinaio ferito, era rimasto aggrappato fuoribordo per tutta la giornata del 3 aprile e vi rimase anche per tutta la notte successiva, senza mai chiedere il cambio; alla fine si trascinò lungo il bordo dell’imbarcazione, appoggiò le mani sul braccio di Fadin e gli disse semplicemente: “Addio comandante – io avere finito ogni forza – io ti ringraziare”. Poi, lasciò la presa e scomparve nel buio. Il suo sacrificio sarebbe stato onorato da una Medaglia d’Oro al Valor Militare; una delle due sole conferite a soldati indigeni, in tutta la storia militare italiana. Fadin avrebbe scritto: “*non potrò dimenticare lo sguardo dell’addio, fatto di fredda rassegnazione e della più orgogliosa fierezza che non trova a mio parere, nell’ambito della virtù militare degna ricompensa e che mi fa sembrare banale ogni segno che testimonia sul petto di taluni allievi della gloria di un atto o gesto fortunato*”. (**Più OLTRE METTERE MOTIVAZIONE MOVM**)

Altri se ne andarono, ogni tanto un grido soffocato segnalava la fine della loro lotta. Capo Manzitti avvolse il comandante ferito, testa compresa, con una coperta, consigliandogli di riposare, ogni volta che si sentiva gridare. Ma la coperta non bastava a non sentire.

All’alba del 4 aprile, la conta mostrò che da 60 uomini gli occupanti della motolancia erano diventati 53. In sette erano scomparsi durante la notte.

Con il sorgere del sole, le condizioni del mare parvero stabilizzarsi. Il sole divenne ben presto un problema per i naufraghi esposti senza riparo ai suoi raggi implacabili, cui solo gli spruzzi delle onde davano di tanto in tanto un po’ di refrigerio. La giornata passò lenta, interminabile, mentre caldo e stanchezza iniziavano a prendere il sopravvento su alcuni degli uomini; ad un certo punto vennero sparati dei colpi di pistola in aria per riportare all’ordine chi rifiutava di adempiere ai compiti stabiliti. Si distinse invece tra i più volenterosi il maresciallo furiere **NOME???** Giorio, contabile agli assegni e segretario del comandante, tra i rematori più vigorosi e tra coloro che passavano più tempo in acqua.

Al momento della distribuzione di acqua e galletta, qualcuno propose di dare al comandante Fadin, tormentato dall’alta febbre causata dalle ferite, una doppia razione d’acqua; Fadin decise di disporre una terza distribuzione straordinaria, in aggiunta alle due prestabilite, in quanto la riduzione del numero dei naufraghi avrebbe consentito alle provviste di durare un po’ di più.

Durante la notte, Fadin aveva percepito un corpo estraneo che si strofinava insistentemente contro le sue gambe. Quando era sorto il sole, si era reso conto che si trattava di un topolino che si era intrufolato nella motolancia prima dell’affondamento, che si era arrampicato fin quasi sulle sue ginocchia perché attirato dal denso strato di sangue coagulato che era filtrato da sotto le bende impregnando calzoni, calzettoni ed anche la giacca. Lo scacciò con le mani, ma il roditore tornò alla carica più volte nell’arco della giornata; i suoi assalti si fecero però via via meno frequenti, fino a che non scomparve, forse definitivamente annegato nell’acqua che ogni tanto saliva a livelli preoccupanti.

Al tramonto del 4 aprile venne avvistata la terra: una cresta montuosa all’orizzonte, verso ovest, che Fadin dedusse essere le alture che circondavano Porto Sudan. Data la loro altezza, la costa doveva distare 30-40 miglia; la motolancia ne aveva percorse una sessantina, nelle circa trenta ore in cui era stata in mare. Proprio il comandante fu il primo a vedere la terra e la indicò ai compagni di sventura, generando un diffuso moto di gioia tra i tanti che credettero, peccando di troppo ottimismo, che la salvezza fosse ormai a portata di mano.

La notte successiva, invece, fu ancor peggiore di quella già passata. Vento e mare spingevano sempre la motolancia verso Porto Sudan (sui remi non c’era da far conto, essendo troppo pochi ed essendo i rematori stremati), ma lo stato del mare andava peggiorando, fino a divenire molto mosso dopo il calare del buio; prima ancora che fosse giunta la mezzanotte, nove degli uomini aggrappati in mare alla motolancia erano scomparsi, inghiottiti dalle onde sempre più agitate o caduti vittime degli squali. Questa falcidia spinse Fadin a decidere di non tener più nessuno in acqua: tra lo stato del mare e la stanchezza degli uomini, continuare così sarebbe equivalso a condannare a morte gli uomini in mare.

La motolancia, sballottata dalle onde che le si avventavano addosso da ogni direzione ed invasa da una crescente quantità d’acqua, sembrava dover cedere alla violenza del mare da un momento all’altro; Fadin si rassegnò all’inevitabile e verso le due di notte del 5 aprile Laccetti, giunto al limite, gridò “Comandante, finiamola, non c’è più nulla da fare!”.

Quell’esclamazione ebbe l’effetto di scuotere il superiore dal torpore in cui era caduto. Vedendo Vega alta sull’orizzonte, quasi sulla verticale della motolancia, ordinò di mettere la prora su di essa e mantenere quella rotta a forza di remi.

Per tutta la notte la motolancia mantenne la prua su Vega, e riuscì a superare indenne la burrasca, senza più imbarcare altra acqua; dopo cinque ore d’inferno, con le prime luci dell’alba del 5 aprile, il mare andò placandosi, fino a divenire piatto come una tavola. Anche il vento decadde a modesta brezza primaverile; gli stremati occupanti della motolancia poterono finalmente riposare un po’.

La forte riduzione nel carico umano – oltre un quarto – e le migliorate condizioni del mare permisero di non dover più rimandare uomini in mare, ma il placarsi delle onde aveva anche un effetto negativo, quello di non spingere più la motolancia verso la costa sudanese: occorreva remare con i tre remi rimasti; il moncone del quarto venne usato come minuscolo albero per un’ancor più piccola vela, realizzata cucendo insieme pezzi di abiti. Un certo scoramento fu generato tra gli uomini quando riavvistanto le montagne con la luce del sole, sembrò che la distanza non fosse calata rispetto alla sera precedente; Fadin giudicò che fosse calata, ma che la costa distasse ancora almeno 25 miglia.

Se lo stato del mare non dava più preoccupazione, non si poteva dire lo stesso per le condizioni psicofisiche dei naufraghi. Molti feriti, le cui ferite non erano state disinfettate da tre giorni, erano afflitti da forte febbre; altri davano segni di squilibrio mentale, anche a causa del sole che batteva implacabile sulle loro teste. Il sottocapo Mazza – Fadin lo conosceva fin da quando questi era un allievo della Scuola Meccanici di Venezia, di cui Fadin era all’epoca comandante in seconda – era stato lanciato da un’esplosione contro la parete di una caldaia e probabilmente aveva riportato qualche commozione interna; pur mantenendosi apparentemente calmo, pronunciava frasi senza senso e quando Fadin cercava di parlargli, divagava su altri argomenti.

Il capo motorista Caputo non presentava alcuna ferita, ma il più sofferente per il sole ed il caldo, anche a causa delle grandi fatiche sostenute il primo giorno nell’infruttuoso tentativo di riparare il motore; delirava, aveva febbre alta ed appariva collerico ed irrequieto, gridando e tirando pugni ai vicini, divincolandosi da chi cercava di fermarlo. Fadin temeva che avesse subito un colpo di calore, e lo fece sdraiare su un banco a poppa per cercare di tenerlo riparato dai raggi del sole, affidandolo alle cure di due sottufficiali cui raccomandò di non far economia d’acqua per lui, nonostante le scorte non fossero certo abbondanti.

Anche più preoccupante era però il caso del marinaio Ferruccio Luti, “*robusto e magnifico marinaio livornese, che possiede nel più alto grado, tutte le qualità del giovane popolo della più giovane città toscana. Bellezza fisica, spensierata giocondità, impetuoso entusiasmo… si era conquistato tra l’equipaggio una giustificata popolarità ed era l’uomo di fiducia del nostromo… l’apprezzato ed onnipresente “pennese” in ogni circostanza difficile sul mare*”. Nei giorni e soprattutto nelle notti precedenti, era stato tra coloro che più si erano prodigati in ogni circostanza, tuffandosi in acqua più volte per recuperare remi o cime spezzate o per soccorrere chi stremato si lasciava andare: Fadin pensò anzi che forse fosse stato proprio il ricordo dei troppi compagni visti scomparire in mare che avesse sconvolto la sua mente. Il mattino del 5 aprile, infatti, Luti si rivolse al suo comandante parlando sottovoce, presentando con tutta calma una lagnanza contro il sottufficiale di guardia, che non lo lasciava scendere a terra nonostante, come – disse – lo stesso Fadin poteva constatare, egli fosse in perfetta tenuta e regolarmente iscritto nel registro dei franchi. Prese quindi a ripetere, con tono monotono: “Mi aspetta mia mamma, qui all’angolo di Piazza Cavour”. Rendendosi conto che il giovane marinaio aveva perso il senno, Fadin tentò di tranquillizzarlo assicurandogli che avrebbe prontamente agito intraprendendo severe sanzioni contro il sottufficiale di guardia, ma che per le difficili circostanze del momento avrebbe necessitato del suo prezioso aiuto; gli chiese quindi di non muoversi dal suo fianco, dichiarando di aver bisogno di lui e dicendosi certo che lui non lo avrebbe abbandonato. Luti sembrò accettare quelle spiegazioni; per il resto del giorno rimase vicino al comandante, parlandogli spesso della madre anziana che aveva bisogno del suo aiuto, e che lo aspettava sola nella piazza della sua città. Fadin continuò a cercare di distrarlo ripetendo quanto fosse inestimabile il suo aiuto, e tenendolo occupato affidandogli i più disparati incarichi, dal correggere un vogatore inesperto al tenere il timone.

Calata la sera, però, Luti si fece più inquieto. Ad un tratto si alzò in piedi e disse con voce concitata: “Comandante, credete che non capisca che mi state prendendo in giro e che volete dare ragione al sottufficiale di guardia. Mia madre non può aspettare ancora e me ne vado”. Prima che Fadin potesse dire o fare qualcosa, il marinaio livornese saltò in mare e si allontanò a grandi bracciate, sparendo subito nell’oscurità. Non fu più rivisto.

Verso le tre di notte del 6 aprile, gli occupanti della motolancia avvistarono improvvisamente una sagoma scura a poca distanza. L’avvistamento diede nuova energia a quegli uomini esausti: tutti si rianimarono, preparandosi a lanciare razzi Very per segnalare la propria posizione. A poche centinaia di metri era visibile un intero convoglio di mercantili oscurati.

Il comandante Fadin, tuttavia, vietò di lanciare razzi, o di segnalare in altro modo la presenza della motolancia, ed agli uomini delusi e confusi da quell’ordine inaspettato spiegò che avvistando nel buio una luce di cui non conoscevano la provenienza, i britannici avrebbero probabilmente aperto il fuoco su di essa. Al contempo, la presenza del convoglio confermava che si trovavano sulla rotta per Porto Sudan ed a poca distanza da quel porto, visto che mancavano solo due o tre ore all’alba ed il convoglio aveva sicuramente regolato la propria velocità in modo da giungere a destinazione alle prime luci del giorno; di conseguenza, sarebbe stato più sicuro attendere la luce del giorno, quando qualche nave in partenza od in arrivo a Porto Sudan si sarebbe certamente imbattuta nella loro imbarcazione.

All’alba vennero infatti avvistate all’orizzonte in lontananza le sagome di due sambuchi, poi quelli che sembravano segnali marittimi di riconoscimento posti davanti a Porto Sudan, e non molto più tardi un sottile filo di fumo, sulla congiungente tra la motolancia e quei segnali, che si avvicinava rapidamente diventando sempre più visibile.

Via via che la distanza calava divennero riconoscibili i contorni di una nave da guerra, che passò a qualche centinaio di metri dalla motolancia: avvistatala, accostò subito verso di essa, e verso le nove del mattino di quel 6 aprile ne prese a bordo gli occupanti. La nave era il Flamingo, moderno sloop britannico della classe Black Swan, partito da Porto Sudan e diretto a Suez.

In tre giorni e tre notti, la motolancia aveva percorso cento miglia: 17 dei suoi 60 originari occupanti erano scomparsi in mare, ed un diciottesimo spirò a bordo del Flamingo mezz’ora dopo il salvataggio: il capo motorista Caputo.

Quasi tutti i naufraghi erano troppo deboli anche solo per reggersi in piedi; Fadin venne issato per ultimo a bordo della nave britannica, dove fu subito adagiato su una barella già preparata sul ponte. Mentre dava un’ultima occhiata alla motolancia ormai abbandonata, venne informato che due giorni prima lo stesso Flamingo aveva già recuperato sessanta naufraghi del Manin, tra cui il tenente del Genio Navale **NOME???** Ottonello, dalle zattere rimaste nei pressi del luogo dell’affondamento. Lo sloop britannico si era trovato a passare per caso in quelle acque; i marinai britannici raccontavano sorridendo di aver dovuto lottare a colpi di remo, per recuperare i naufraghi, contro i numerosi squali affamati che attendevano a branchi attorno alle zattere. Gli occupanti delle zattere erano stati così i primi ad essere salvati, dopo sole ventiquattr’ore dall’affondamento. In quel momento si trovavano in un campo di prigionia allestito vicino a Porto Sudan, insieme ai naufraghi del Sauro, recuperati anch’essi da un piroscafo britannico di passaggio.

Fadin fu portato in barella nel corridoio antistante gli alloggi degli ufficiali del Flamingo, dove un giovane tenente di vascello gli offrì una tazza di tè – gli sembrò il migliore che avesse mai bevuto – ed una sigaretta, dopo di che l’ufficiale medico dello sloop gli misurò la temperatura: 105 gradi Fahrehnheit, ossia 40,5 gradi Celsius. Altri uomini del Flamingo passarono portando altro tè e sigarette e qualche bicchiere d’acqua, e dopo circa mezz’ora quattro marinai sollevarono la barella e la portarono nell’infermeria della nave. Prima di entrare, Fadin vide un’altra barella uscire con un corpo coperto da un lenzuolo bianco: avrebbe più tardi saputo che si trattava dello sfortunato Caputo, della cui morte non aveva ancora appreso.

Nell’infermeria, Fadin fu adagiato sul tavolo operatorio, dove gli fu praticata l’anestesia. Si riprese più tardi in una delle due cuccette di quel locale, con le gambe bendate e quella sinistra immobilizzata da uno strano apparecchio: il medico di bordo del Flamingo gli disse sorridendo “Siete fortunato, forse non perderete la gamba” prima di coprirlo con una coperta di lana ed andarsene.

La cuccetta soprastante era occupata dal sottocapo Mazza, che sembrava tornato in sé: chiese al comandante come stesse, disse di avere fame e chiese quando avrebbero ricevuto da mangiare. Fadin pensò che non avendo potuto mangiare nei due giorni precedenti la partenza da Massaua, perché troppo occupato, non mangiava niente dalla sera del 1o aprile; durante i tre giorni alla deriva sulla motolancia aveva bevuto in tutto nove sorsi d’acqua. Il razionamento aveva consentito di conservare circa dodici litri d’acqua del barilotto della motolancia, la metà. Eppure, non aveva fame. Disse comunque a Mazza che certamente si sarebbe provveduto quanto prima, dopo di che gli domandò del corpo che aveva visto entrando; Mazza rispose che si trattava di Caputo.

Durante la navigazione verso Suez il comandante del Flamingo, capitano di fregata John Herbert Huntley (Fadin avrebbe ricordato il suo nome come “Bunsley”), venne a far visita al collega italiano ricoverato in infermeria. Fadin lo giudicò “*corretto, solido, gentile, dall’aperta faccia di buon marinaio*”; Huntley evitò di parlare della guerra, lo informò che la nave era diretta a Port Suez dove sarebbero giunti il mattino dell’8 aprile, lo pregò di considerarsi suo ospite personale e porse le sue condoglianze per la morte di capo Caputo, aggiungendo che si rendeva necessario dare al corpo sepoltura in mare. Fadin chiese che i suoi uomini fossero autorizzati a partecipare alla cerimonia, e che questa fosse svolta secondo le modalità in uso nella Marina italiana. Prima di prendere congedo da Fadin, Huntley gli porse un foglietto in cui erano elencati tutti gli oggetti rinvenuti nelle tasche dei suoi vestiti, e gli spiegò, con tono di chi quasi si vergognava, che per ordine tassativo doveva sequestrare tutto, anche l’orologio e le fotografie dei parenti.

Fadin mandò a chiamare il tenente Benferreri e si fece aiutare da lui a ricordare il testo della “Preghiera del Marinaio”, da recitare al momento della sepoltura in mare di Caputo; dovettero leggermente modificare il testo, per rispecchiare il fatto che loro non erano più «in armi» e la nave sui cui si trovavano non era «armata dalla Patria».

La mesta cerimonia avvenne al tramonto del 6 aprile: il comandante Huntley lesse la preghiera in uso nella Royal Navy, il tenente Benferreri lesse la Preghiera del Marinaio, fu fatto l’appello del nome di Caputo cui risposero all’unisono tutti i naufraghi, dopo di che davanti all’equipaggio britannico schierato ed ai naufraghi italiani, la salma di capo Caputo scese in mare avvolta dal tricolore.

I due giorni di navigazione verso Suez trascorsero lentamente. Fadin era assistito da un sottufficiale britannico che sedeva praticamente sempre accanto al suo giaciglio, pronto a soddisfare ogni sua necessità; nel fare conversazione, però, sembrava particolarmente interessato alle idee politiche dell’ufficiale italiano ed alla sorte dei sommergibili dell’Eritrea, ed anche la sua cultura sembrava inverosimilmente variegata per un semplice sottufficiale, il che indusse Fadin a sospettare che dietro le sue cortesie si celasse in realtà un ufficiale dell’Intelligence Service britannico, incaricato di carpire informazioni. Che non ebbe, se non la professione di fede di Fadin nelle sorti dell’Italia.

Anche la sera del 7 aprile il comandante Huntley si recò a far visita a Fadin, ma gli annunciò che l’indomani, al momento dello sbarco, non avrebbe potuto salutarlo; non fornì nessuna spiegazione sul perché, ma Fadin comprese poi che ordini superiori proibivano probabilmente quegli atti di “fraternizzazione” con i naufraghi nemici, ora prigionieri, e che Huntley aveva potuto trasgredirli soltanto in privato, nella discrezione della cabina.

Il mattino dell’8 aprile il Flamingo giunse a Suez e Fadin, sempre in barella e adesso sotto la sorveglianza di un capitano dell’Esercito britannico, venne portato su una bettolina, scortato da quattro sentinelle armate schierate ai suoi lati. Huntley assisté allo sbarco senza proferire parola o mostrare ogni emozione, come aveva preannunciato. Una volta a terra, Fadin e gli altri feriti furono caricati su un’ambulanza in attesa sulla banchina, e già nel breve tragitto dalla barella all’ambulanza le scarpe del comandante italiano – che erano state posate vicino ai suoi piedi – scomparvero, rubate non si seppe bene da chi.

Dopo un disagevole viaggio in ambulanza di 42 km, Fadin e gli altri feriti arrivarono nel 19th British General Hospital di Geneifa, in Egitto, poco distante dal Canale di Suez. L’ospedale, circondato da un doppio ordine di filo spinato, era costituito da edifici in legno o muratura che ospitavano i feriti britannici, e da un gran numero di tende in cui erano sistemati i prigionieri italiani feriti. Fadin venne adagiato su un lettino da campo in una corsia ove si trovavano oltre trenta ricoverati, tra cui molti mutilati, dei quali proprio in quel momento era in corso la medicazione. Iniziavano per lui cinque lunghi anni di prigionia tra Egitto ed India: il primo, durante il quale avrebbe subito altri tre interventi chirurgici alle gambe ferite, l’avrebbe passato in ospedale, a letto o con le stampelle.

Molto più lunga, ancorché meno tragica, fu l’odissea della lancia IA 463, e molto diversa fu la sorte dei suoi occupanti.

Quando il Manin affondò, la lancia si trovava quasi esattamente al centro del Mar Rosso, distante almeno un’ottantina di miglia dalla costa nemica del Sudan ed una sessantina da quella neutrale dell’Arabia Saudita. In condizioni normali sarebbe stato possibile raggiungere a remi la costa araba: ma con la lancia sovraffollata, danneggiata e semiallagata, una simile impresa sembrava al di fuori delle possibilità. Ben più probabile sarebbe stato di essere raccolti da una nave di passaggio, certamente nemica.

Con tutto ciò, giudicò il sottotenente di vascello Gnetti, tentare di remare verso la costa neutrale non avrebbe nuociuto. In quelle condizioni, la velocità raggiungibile a remi sarebbe stata sì e no di un miglio orario: se una nave nemica fosse stata inviata da Porto Sudan alla loro ricerca, pertanto, non avrebbe comunque avuto difficoltà a trovarli; se invece nessuna nave fosse stata inviata in loro soccorso, non restava che tentare di avvicinarsi alla costa araba, vogando verso est. La decisione, raggiunta di comune accordo con il guardiamarina Tealdi ed il sottotenente di vascello Sala, venne accolta favorevolmente da tutti gli occupanti della lancia.

Si sentiva ancora il rumore degli aerei, alcuni dei quali erano visibili in direzione di Gedda.

Verso le tre del pomeriggio ebbe fine l’agonia del sottocapo cannoniere Alberto Ferraro, uno dei due feriti gravissimi. Pallidissimo per il troppo sangue perso, già da un’ora i suoi compagni avevano perso ogni speranza di poterlo mantenere in vita, dato il numero e la gravità delle ferite. Il sottotenente di vascello Gnetti ordinò l’“alza remi” e lo “scopritevi”; i compagni più vicini sollevarono il corpo ormai senza vita e lo gettarono in mare.

Non passò neanche un’ora prima che l’altro ferito in condizioni critiche, l’ascari fuochista Mohamed el-Adum, spirasse tra le braccia dell’altro ascari, Omar Nashi Tes. Come Ferraro, aveva sopportato il dolore delle sue ultime ore senza un lamento. Anche per lui venne ripetuta la sobria cerimonia di sepoltura in mare.

Gli occupanti della IA 463 erano adesso ridotti a 43: quattro ufficiali (Gnetti, Tealdi, Sala, Russo), quattro sottufficiali, 34 tra sottocapi e marinai italiani ed un ascari eritreo. Due i feriti in condizioni serie: il guardiamarina Russo, ferito alla coscia destra ed al braccio sinistro, ed il più grave, il sottocapo S.D.T. Tullio Crivellaro, ferito da schegge ad un piede ma soprattutto nella regione lombare, con due fori ai lati della colonna vertebrale, uno all’altezza del bacino e l’altro poco più su. Vi erano poi un ferito lieve ed un contuso, il marinaio fuochista Michele Scorcia, molto dolorante, tanto da non poter usare le gambe, che risultavano immobilizzate nonostante non si vedessero segni esterni di ferite. Gnetti lo fece spostare a prua.

In lontananza si sentiva il rumore di un aereo in volo; il sole si apprestava a calare e non c’erano navi in vista. Con l’approssimarsi della sera, si pensò alla cena: nessuno mangiava dal giorno precedente; nella scialuppa c’erano sette scatole di gallette, a tenuta stagna, ed un barilotto d’acqua della capienza di 20-25 litri. La distribuzione delle provviste fu affidata al sottotenente di vascello Sala, che nell’evenienza di una lunga permanenza in mare, stabilì la razione giornaliera in mezza galletta ed un bicchierino d’acqua a testa. Il bicchierino usato era costituito dal tappo-bicchiere in latta (dimensione: mezzo dito pollice) di una bottiglietta vuota di rum di Giamaica che Sala aveva in tasca. Al momento della distribuzione, il tappo-bicchiere veniva calato nel barilotto mediante uno spago fissato ai due lati dell’orlo, riempito e dato a ciascun naufrago.

Al tramonto, levatasi una brezza favorevole, si decise di sfruttare la vela in dotazione alla scialuppa: per alzare l’albero e la vela, mancando lo spazio necessario, fu necessario far scendere temporaneamente in acqua sette od otto marinai, che si tennero aggrappati alla falchetta in egual numero sui due lati (onde non compromettere una stabilità che già appariva precaria). Albero e vela furono così alzati, ma nel frattempo, avendo giocoforza dovuto rallentare l’opera di sgottamento, il livello dell’acqua nella lancia era salito oltre il polpaccio; eliminata in fretta l’acqua in eccesso, gli uomini scesi in mare poterono risalire a bordo, uno per volta a lato, contemporaneamente. Poi, la IA 463 fece rotta verso est, con vela e fiocco al vento e remi rientrati.

Calato il buio, gli occupanti della lancia iniziarono ad avere freddo: l’aria che soffiava era fresca, molti erano a torso nudo e tutti avevano i piedi nell’acqua; alcuni, lamentandosi per il freddo, cercarono di spostarsi là dove maggiore era l’affollamento e dove quindi si rimaneva più caldi. Tra i più sofferenti era l’ascari superstite, Omar Nashi Tes, anche lui a torso nudo, che smise di sgottare e si rannicchiò sotto un banco di voga, battendo i denti. I compagni lo esortarono a tornare a sgottare, ma tremando per il freddo, si mise a farlo con una tale lentezza che si finì con il dispensarlo da questo servizio e sostituirlo. Da quel momento e per il resto della navigazione Omar non fece praticamente più niente, passando il suo tempo, specie di notte, con la testa fra le ginocchia, “*fino a sembrare più un involto che un uomo*”.

Dormire risultava pressoché impossibile. Verso le due di notte del 4 aprile fu avvistata una massa nera, in progressivo avvicinamento, e ben presto i naufraghi la riconobbero per una nave di piccole dimensioni. Il guardiamarina Tealdi iniziò a fare segnalazioni luminose con una lampadina tascabile, mentre la nave giungeva così vicina – non più di duecento metri, forse appena 150 – da permettere di vederne le luci azzurre oscurate. Qualcuno avrebbe voluto gridare per attirare l’attenzione, ma ciò fu impedito perché, scrisse poi Gnetti, “*non è bello far vedere al nemico che un equipaggio italiano, anche in quelle condizioni, ha paura a stare per mare*”. Sembrava del resto certo che la nave avesse visto la lancia; mentre questa vogava verso di essa, facendo segnali con la lampadina di Tealdi, la nave sembrò fermarsi e rispondere con i suoi fanali azzurrati – tutti, sulla lancia, videro quelli che credettero essere segnali azzurri di risposta –, eppure non si avvicinò, anzi iniziò ad allontanarsi sempre più, fino a quando non scomparve nel buio della notte.

Delusi dal mancato salvataggio, ai naufraghi non rimase che riprendere la navigazione verso est.

Mancando sulla scialuppa qualsiasi strumento nautico, persino una bussola, per orientarsi non rimaneva che usare il sole di giorno, e le stelle di notte: ma le nuvole che di notte spesso coprivano il cielo limitavano questa possibilità. Non riuscendo ad individuare nemmeno una costellazione, Gnetti e Tealdi cercarono come poterono di riconoscere le poche stelle visibili prima che, verso le tre di notte, la copertura nuvolosa divenisse completa, impedendo di vedere alcunché.

Il vento iniziò a rinfrescare, tirando da nord con crescente violenza ed ingrossando anche il mare, che prese ad investire la lancia con violenti frangenti sul fianco sinistro, provocando pericolose incappellate (la falchetta era sempre a non più di un palmo dal livello del mare). Dopo un po’ fu giocoforza fare rotta verso sud per non essere sopraffatti dalla forza del mare, allontanandosi così dalla terra: solo quando le condizioni del mare lo consentivano, era possibile cercare ancora di avanzare un po’ verso est, verso la salvezza. Ma il continuo peggioramento di vento (da nord) e mare (alternativamente da nord, nordest, nordovest, talvolta da due o da tutte queste direzioni insieme) costrinse anche ad ammainare randa e fiocco; si tornò così ad usare i quattro remi, lottando contro le onde per mantenere per quanto possibile la poppa al vento ed al mare. Più volte il mare sembrò sul punto di sopraffare la fragile imbarcazione, il cui equipaggio doveva al contempo affrettare l’opera di sgottamento, visto che in quelle condizioni l’acqua saliva a livelli preoccupanti; il cavetto cui erano assicurati i due zatterini vuoti si spezzò, lasciandoli alla deriva, ed anche alcuni dei salvagente appesi fuoribordo vennero portati via dal mare. Venne impiegato l’olio per calmare le onde, con un certo successo.

Poco prima dell’alba, le preoccupazioni dei naufraghi vennero aggravate quando dal cavo di un’onda venne avvistato un pescecane, lungo tra il metro e mezzo e due metri: il mostro del mare prese a seguire la scialuppa con inquietante perseveranza.

I vogatori rimanevano ai loro posti anche per 4-5 ore di seguito; quando era necessario dare il cambio, il vogatore smontante doveva faticosamente strisciare al centro della lancia, muovendosi lentamente ed alzandosi il minimo indispensabile per superare i banchi e gli altri uomini accovacciati, ed il suo cambio doveva fare lo stesso nel senso opposto, ma non contemporaneamente, per non compromettere la stabilità della lancia. Al contempo bisognava momentaneamente interrompere l’azione di sgottamento, il che faceva rapidamente salire il livello dell’acqua a livelli preoccupanti; come se intuissero quel che accadeva, gli squali si avvicinavano a pochissima distanza, speranzosi. Durante uno di questi confusi ed estenuanti cambi, cadde in mare il contenitore dell’olio.

L’alba del 5 aprile salutò un giorno grigio per le nubi, il mare sempre agitato con forza 4-5: per tutta la giornata i naufraghi tentarono di vogare ogni tanto verso sudest per avvicinarsi almeno un po’ alle coste dell’Arabia, ma ogni volta non si poteva che dare pochi colpi di remo prima di tornare a mettere la poppa al mare ed al vento, e dunque la prua a sud, per evitare di naufragare.

Nei momenti di minor furia degli elementi venne distribuito il magro pasto; ben altro da quello che aspettavano pazientemente gli squali che seguivano la scialuppa, diventati adesso due o tre.

Verso sera Tealdi, che aveva tenuto incessantemente il timone fin dal momento del naufragio, venne convinto da Gnetti a cedergli per un po’ il gravoso compito.

Calato il buio un sottufficiale, che già durante il giorno aveva dato segni di agitazione, perse del tutto il controllo. Era stato tra i feriti gravi del bombardamento del 3 gennaio, perdendo tanto sangue che i medici di Mai Habar avevano preferito non operarlo per rimuovere le schegge conficcatesi nelle ferite, che ancora portava in corpo; rimandato anticipatamente a bordo, prima di aver terminato la convalescenza, in seguito all’attacco britannico su Cheren, non si era più ripreso del tutto, né fisicamente né psichicamente. Iniziò a farfugliare parole sconnesse, frasi senza senso ad argomento a volte famigliare, a volte militare; in preda all’agitazione, disse di volersene andare, di volersi recare dal comandante. Ogni tanto bisognava obbligarlo a restare seduto e zitto con la forza, e si rese necessario mettergli accanto qualcuno “di guardia” per evitare gesti sconsiderati.

Crivellaro, il ferito grave, sopportava invece le sue ferite in silenzio: solo quando qualcuno lo urtava – piuttosto di frequente, com’era difficilmente evitabile in quel guscio sovraffollato – si lasciava sfuggire un lamento.

Anche il guardiamarina Russo sopportava stoicamente: quando le bende gli cadevano, gli dovevano essere rimesse a posto sporche com’erano, non essendovene di ricambio (a bordo erano stati rinvenuti soltanto due o tre pacchetti di medicazione, con garza e cotone idrofilo, presto usati); aveva anche un po’ di febbre, ma quando lo si chiamava si sforzava di mostrarsi sorridente.

Tutti erano fradici, molti si lamentavano del freddo; alcuni preferivano rimanere ai remi anche oltre il loro turno per scaldarsi anche remando, mentre altri, radunatisi a prua, cercavano di evitare di dover remare. Non essendosi mai offerti volontari, vennero richiamati perché dessero una mano anche loro, ma in pochi accondiscesero; tra i refrattari c’era chi era sfinito dal mal di mare, chi mancava di forza fisica, chi era incapace di aiutare ai remi e chi semplicemente non ne aveva voglia. Uno di questi ultimi, chiamato a più riprese, si mosse alfine e si portò a poppa dove inscenò “*una scenetta tragicomica sul freddo e che non si sa bene se sia falsa o vera*”, e venne quindi lasciato tornare al suo posto.

Date le condizioni del mare e della lancia, per ogni remo erano necessari due uomini; tra gli occupanti della lancia pochi erano marinai di categoria (i più erano cannonieri o fuochisti), alcuni dei quali nemmeno originari di terre di mare, così che i vogatori esperti erano molto pochi.

All’alba del 6 aprile, finalmente, vento e mare sembrarono placarsi almeno in parte, e la lancia tornò a mettere la prua quasi verso est. Dopo poco più di un’ora, però, la situazione tornò a peggiorare e la prua dovette nuovamente essere rivolta verso sud. Tealdi era intanto tornato al timone.

Passata qualche ora, di nuovo vento e mare migliorarono a sufficienza da poter rimettere la prua verso est; per tutto il giorno la scialuppa IA 463 vogò a tutta forza in direzione della costa araba, interrompendosi soltanto di quando in quando per volgere la poppa al mare quando questo la investiva con maggior violenza. Anche il cielo si era rasserenato, fin troppo: al freddo della notte si sostituì il caldo insopportabile tipico del Mar Rosso, appena alleviato dal vento. Gnetti, Tealdi e Sala si alternavano al timone, ma quello che vi passava più tempo rimaneva Tealdi, esperto marinaio, anche se per la stanchezza ormai non parlava quasi più. Quando c’era da gridare ordini ai vogatori ed agli altri occupanti Gnetti, con la gola asciutta, si faceva aiutare dal capo radiotelegrafista Antonio Poddighe e dal sergente cannoniere Salvatore De Biase.

Nel primo pomeriggio del 6 aprile venne aperta la terza scatola di galletta, che riservò ai naufraghi una brutta sorpresa: come avvenuto anche sulla motolancia, la tenuta stagna aveva ceduto e la galletta, essendo il contenitore rimasto sul fondo della lancia sempre sommerso dall’acqua, si era completamente inzuppata di acqua salata. L’apertura di un’altra scatola mostrò una situazione analoga. Si cercò di mettere le altre scatole all’asciutto, e si provvide alla distribuzione della galletta salata, che pochi vollero mangiare: in effetti avevano un pessimo gusto e non faceva che esacerbare la sete, che già era diventata la piaga più grande per gli occupanti della scialuppa, tale da far passare in secondo piano fame (in pochi, anzi, avevano fame), sonno, stanchezza, caldo e freddo. Tra i più sofferenti sotto questo aspetto era il sottocapo cannoniere Carlo Aldighieri, affetto da enterocolite, che quando gli veniva passato il bicchierino con la razione giornaliera d’acqua ne succhiava anche lo spago di sostegno. Ai feriti ed al marinaio che dava segni di squilibrio mentale Sala assegnò uno o due bicchierini supplementari al giorno, mentre per gli altri fu inflessibile, nonostante le continue richieste.

Al tramonto qualcuno vide all’orizzonte di prua una linea bianca che attribuì a dei frangenti: Gnetti comprese che si trattava solo di un riflesso del sole che tramontava, ma volendo tenere alto il morale assecondò l’illusione, dicendo che era una secca e che dunque la terra era vicina. L’espediente ebbe successo, i vogatori remarono con forza raddoppiata dall’entusiasmo e durante la notte il tempo si calmò del tutto, rendendo possibile fare maggiori progressi. La luna e le stelle, adesso ben visibili, permisero di orientarsi senza difficoltà; siccome la rotta obbligata nei giorni di burrasca ed una forte corrente verso sud avevano spinto parecchio la lancia in quella direzione, si decise di fare rotta per nordest per correggere quello spostamento: la prua fu dunque messa tra la stella polare e l’est, mentre venivano alzati nuovamente randa e fiocco. L’idea era di raggiungere un punto della costa il più possibile vicino a Gedda, unico centro abitato in più di 400 km di deserto.

I pescecani non demordevano, continuavano a seguire la scialuppa ed erano adesso diventati quattro o cinque.

All’alba del 7 aprile venne finalmente avvistata la terra: una striscia di montagne appena visibili, un poco a sinistra del sole nascente. Quella vista bastò a rinfrancare gli animi di tutti, che per un attimo si abbandonarono alla gioia: ma subito furono richiamati al presente dai quattro ufficiali, che esortarono a sgottare essendo l’acqua nella barca salita a 30-35 centimetri, giungendo al polpaccio e rischiando seriamente di portare all’affondamento (gli elmetti erano intanto stati rimpiazzati, a questo scopo, dalle scatole vuote di gallette). Tutti si misero all’opera con rinnovata lena, confidando nella salvezza ormai vicina.

Pur essendo rapidamente calato, tuttavia, il livello dell’acqua parve faticare a tornare a quello di prima: venne allora condotta un’ispezione delle falle e si provvide ad otturare alcune infiltrazioni, ma senza apparente risultato. Si giunse alla conclusione che vi erano delle perdite nelle casse d’aria; per ovviare a questo problema vennero appesi fuori a bordo, sui fianchi e di poppa, gli ultimi salvagente rimasti. A prua ed al centro vennero messi due uomini fissi, e gli elmetti furono sostituiti con le scatole vuote delle gallette; si armò anche la terza coppia di remi, il che rese quasi impossibile muoversi, ma permise un lieve incremento della velocità.

Dei feriti, Crivellaro appariva in condizioni sempre peggiori: si abbandonava con la testa sulle ginocchia dell’ufficiale che teneva il timone, senza neanche più lamentarsi quando veniva urtato; Scorcia, viceversa, andava migliorando, tanto che prese ad aiutare gli altri a sgottare.

Ormai anche i più refrattari alle fatiche remavano, ma quando si stancavano tornavano a sostituirli gli irriducibili che fin dal primo giorno avevano passato quasi tutto il loro tempo ai remi: i marinai Simone Dominici e Francesco Guido, il cannoniere Aider Fabbri, l’elettricista Francesco Spizzico (due di essi erano già sopravvissuti all’affondamento del Francesco Nullo) passavano anche venti ore al giorno a vogare.

Quando il sole fu sorto la terra scomparve alla vista, per poi riapparire di tanto in tanto. In cielo non c’era più una nuvola: il sole asciugò i vestiti fradici e molti si misero a torso nudo, ed entro le nove del mattino era già diventato insopportabile. Ogni cinque minuti gli uomini addetti a sgottare, invece di buttare in mare l’acqua che raccoglievano dal fondo della lancia, presero a rovesciarla sulle teste e sulle schiene dei rematori per dar loro un minimo di sollievo. Gli altri fecero da sé: Gnetti, ad esempio, di quando in quando riempiva d’acqua il suo baschetto e se lo rovesciava sulla testa; quando era al timone, era Tealdi ad inzuppare la sua canottiera per poi strizzargliela sulla testa, sulle spalle e sulla schiena. Tealdi, da parte sua, si bagnava con minor frequenza e mantenne la sua camicia appesa al collo ed in testa il berretto da guardiamarina finché entrambi non gli caddero in mare: allora adoperò la giacca da ufficiale della Marina Mercantile e si mise in testa il fazzoletto di Gnetti.

La sete si faceva sempre più implacabile: Gnetti non riusciva neanche più a secernere saliva; dinanzi alle crescenti richieste, Sala accettò di suddividere la distribuzione dell’acqua in mezzo bicchierino al mattino e mezzo al pomeriggio.

Verso mezzogiorno il caldo era ormai soffocante, non essendoci nemmeno un alito di vento. Gnetti prese ad inzuppare il maglione nell’acqua di mare per poi indossarlo, inzuppandolo di nuovo ogni volta che si asciugava; altri continuavano a farsi “docce” con crescente frequenza. Molti chiedevano con insistenza altra acqua da bere, ma gli ufficiali preferivano continuare a centellinarla nel timore di toccare terra in un punto desertico, venendo costretti ad una marcia nel deserto durante la quale l’acqua rimasta sarebbe stata più che mai indispensabile: alcuni non capivano questa preoccupazione e protestavano, vaneggiando che una volta a terra sarebbero corsi a comprare bottiglie di acqua minerale.

In mattinata Aldighieri era riuscito a convincere Omar a cedergli il suo bicchierino d’acqua; aveva succhiato gli spaghi di tutti i bicchierini, e adesso fu il primo a cedere all’impulso di bere acqua salata, contro l’avviso dei compagni, successivamente imitato dallo stesso Omar, dal sottocapo segnalatore Carmelo Mannino e dal cannoniere Vito Papasodero. Ben presto tutti e quattro furono colti da dolori e disturbi gastroenterici, oltre che più assetati di prima: ciononostante, Aldighieri continuò a bere acqua di mare per il resto del viaggio, e grazie alla sua forte fibra di pugile riuscì persino a conservare abbastanza forza da continuare a remare, seppure con ritmo piuttosto lento.

Qualcuno bevve la propria urina; anche Gnetti considerò l’idea, ma le espressioni facciali di chi per primo aveva tentato questo disperato espediente lo dissuasero dal metterla in pratica.

Tealdi si mise in bocca una moneta da due lire, asserendo che il metallo riattivava le ghiandole salivari: presto molti lo imitarono. Crivellaro porse senza una parola una moneta da 50 centesimi a Gnetti, che era senza soldi, e che se la mise in bocca senza però riscontrare alcun beneficio. Provò allora con una moneta da cinque lire (“metallo più pregiato”) fornita da Russo, ma di nuovo non sentì minimamente calare la sete, mentre rischiò a più riprese di inghiottirla; dopo un’ora di tentativi vi rinunciò, mentre Tealdi perseverò insieme a pochi altri.

Gli squali, che continuavano a seguire la scialuppa mantenendosi sui fianchi ed a poppa a varie profondità (alcuni così vicini alla superficie da far affiorare la loro pinna dorsale, che si sarebbe potuta toccare allungando la mano) attorniati da una miriade di pesci più piccoli, si facevano intanto più aggressivi: con crescente frequenza tentavano di azzannare i remi. Tealdi brandiva un’accetta, ma preferì non usarla per non rischiare di perderla e di venire a sua volta attaccato. Sembravano particolarmente interessati ai giubbotti salvagente; ogni volta che si avvicinavano troppo veniva dato l’allarme per evitare che qualcuno sporgesse la mano oltre il bordo e per preparare i vogatori a sollevare i remi. Ogni volta che li azzannavano, si rendeva necessario interrompere la voga e contender loro il possesso del remo.

Di tanto in tanto uno squalo passava da un lato all’altro della scialuppa passando sotto la chiglia, che urtava infliggendo all’imbarcazione preoccupanti scossoni. I rematori reagivano ogni tanto prendendoli a colpi di remo, con alterni risultati: qualcuno era indotto ad allontanarsi, qualcun altro sembrava arrabbiarsi più di prima.

Altro problema non da poco erano le piaghe, formatesi su tutti i naufraghi – ma soprattutto su quelli che passavano più tempo ai remi – nei punti maggiormente a contatto con il legno dei banchi: erano particolarmente dolorose ed aggravate dal sale che si formava per effetto dell’evaporazione dell’acqua di mare; alcuni dei migliori vogatori dovettero ridurre di molto la loro attività per colpa delle piaghe, che colpivano anche i tre ufficiali che si alternavano al timone, passando 16 ore al giorno seduti sulla falchetta di poppa ed otto rannicchiati in un angolo della panca di poppa con il mento sulle ginocchia.

Crivellaro era ormai troppo debole anche solo per alzare la testa, e l’odore che emanavano le sue ferite indicava che queste si erano infettate e non facevano che peggiorare.

Il marinaio che da giorni dava segni di squilibrio mentale, nonostante i compagni continuassero a fargli “docce” con acqua di mare, era particolarmente colpito dal sole e si mostrava più irrequieto del solito: voleva andare dal comandante, od a prua della lancia (quasi altrettanto impossibile in quelle condizioni) od in una miriade di posti diversi quanto irraggiungibili; si alzava, smaniava per camminare, si divincolava da chi cercava di fermarlo e picchiava tutti quelli seduti vicino a lui. Alla fine Gnetti, per evitare guai peggiori, diede ordine di legarlo: ma a bordo non c’erano corde salvo la barbetta di prua, che poteva servire ad ormeggiarsi. Ci si dovette quindi limitare a mantenerlo sotto stretta sorveglianza.

Al tramonto il profilo delle montagne visibili in lontananza divenne più nitido, e la loro vista diede rinnovato sprone ai rematori; a “cena” Sala, invece di mezzo bicchierino, concesse a tutti un intero bicchierino d’acqua. Pochissimi, invece, mangiarono le gallette, perché l’apertura per controllo delle rimanenti scatole a tenuta “stagna” aveva mostrato che stagne non erano per niente, e tutte le gallette erano zuppe di acqua salata. Durante la distribuzione il bicchierino cadde nel barile dell’acqua, ma subito qualcuno seduto a prua fornì un nuovo bicchierino, di dimensioni circa doppie rispetto a quello precedente, con relativo pezzetto di spago (naturalmente, date le dimensioni, la razione venne stabilita in mezzo bicchierino nuovo, equivalente ad un bicchierino intero di quello vecchio).

Con la notte tornò il freddo, ma i vogatori continuarono a remare di buona lena, incitati da Gnetti che dava il tempo anche dopo essere smontato di guardia. Ad un tratto l’ascari Omar, che fino a quel momento era rimasto rannicchiato sotto la panca dei vogatori di poppa, ne uscì e prese a lamentarsi dicendo che l’indomani sarebbe morto: Gnetti gli diede il suo maglione e l’eritreo lo indossò fulmineo e poi tornò a rifugiarsi sotto la panca, senza più parlare. Gnetti rimase con la canottiera e la giacca lasciata da Crisciani, umidissima; era tanto intorpidito dall’umidità e dall’immobilità forzata da non riuscire quasi a muovere la metà destra del corpo, e prima dell’alba Sala gli diede un bicchierino d’acqua straordinario. Sorto il sole, all’alba dell’8 aprile, si riprese in un baleno.

Durante la notte la scialuppa, vogando senza sosta, si era avvicinata di molto alla costa, ed alle prime luci del giorno risultò possibile distinguere le colline più basse davanti ai monti più alti, che scendevano gradatamente verso il mare. L’umore degli uomini era ottimo, ma la stanchezza era tanta, come mostrava la maggior frequenza dei cambi dei rematori, che ormai esausti non riuscivano più a reggere a lungo. Facevano eccezione Fabbri, Dominici, Spizzico e pochi altri, che ogni volta che un rematore dava segni di stanchezza erano subito pronti a prenderne il posto.

Vennero avvistati dei punti neri, che sulle prime parvero barche di pescatori: la lancia si avvicinò ad essi, ma scoprì che erano scogli affioranti in prossimità di una vasta secca. Si tentò allora – erano le 6-6.30 – di superare il banco corallino nel punto in cui l’acqua era più profonda, ma avanzando la profondità diminuì pericolosamente – il fondale era visibile ad occhio nudo – mentre vento e corrente spingevano la lancia verso la secca. I naufraghi cercarono di evitarla sciando a tutto, ma invano; la IA 463 si arenò di poppa sull’estremità settentrionale della secca (che avrebbero in seguito appreso chiamarsi Shab el Tauaman).

Ceduto il timone a Gnetti, Tealdi balzò in acqua e spinse la lancia, mentre i dodici rematori cercavano di allontanarla dagli scogli, per evitare che vento e corrente la facessero traversare sulla secca: inutilmente; esortato da tutti, saltò in acqua a dargli manforte il fuochista Arturo Grossi, e proprio quando il traversamento completo sembrava ormai inevitabile, lo sforzo congiunto di Grossi, Tealdi e dei rematori liberò la scialuppa dalla presa dei coralli. Grossi e Tealdi risalirono a bordo e la lancia, lottando contro la corrente verso sud che tendeva a spingerla nuovamente sulla secca (ci volle la voga accelerata insieme alla forza del poco vento che ancora gonfiava le vele per contrastarla), riuscì faticosamente ad allontanarsi.

L’8 aprile trascorse uguale al 7, tra sole e sete. Gli squali che seguivano la lancia erano diminuiti, diventando non più di due o tre, di dimensioni inferiori rispetto a quelli di prima.

Verso mezzogiorno vennero avvistate numerose vele di sambuchi che, provenienti da nord, doppiavano il promontorio con cui scendevano in mare le montagne avvistate da giorni e poi proseguivano verso sud lungo la costa fino a sparire alla vista; al contempo divenne visibile anche una striscia di collinette che sovrastavano un tratto di costa pianeggiante, più a destra rispetto alle montagne, e che sembrava più vicino. La scialuppa si diresse verso di essa, aiutata dal vento favorevole e dall’entusiasmo dei vogatori, che rinvigoriti dalla vista della terra sempre più vicina remavano con ritmo mai visto prima: tutti erano decisi a raggiungere la terra entro sera. Gnetti stimò che se il vento fosse rimasto a favore, avrebbero raggiunto la costa entro due ore.

L’ansia di raggiungere terra fece dimenticare la fame, ed il mezzo bicchierino d’acqua mattutino fu distribuito senza interrompere la voga. Sala usò dei batuffoli di cotone idrofilo contenuti nei pacchetti di medicazione (la garza era stata usata da Russo) per bagnare le labbra dei rematori.

Sembrava sicuro che la lancia avrebbe toccato terra al più tardi al tramonto, ma verso le 16 il vento iniziò a girare verso il largo, costringendo ad ammainare le vele, mentre anche la corrente verso sud aumentava d’intensità. Gnetti incitò i vogatori ed anche Sala si mise ad esortare in triestino: “*Deghe ragazzi, deghe fioi, che se no no’ ghe rivemo!*”, per poi prendere il posto ai remi di un vogatore sfinito. Lo stesso fecero Tealdi ed il capo radiotelegrafista Poddighe; il ferito guardiamarina Russo, non potendo far altro, si alzò sulla gamba illesa e si unì agli incitamenti, gesticolando con il braccio rimasto valido.

Tutto inutile: l’avanzata dell’imbarcazione verso la costa era divenuta ormai quasi impercettibile. Al crepuscolo, la IA 463 era giunta soltanto in prossimità della seconda linea delle secche, e Gnetti, Tealdi e Sala tennero consiglio sul da farsi. Gli uomini esausti volevano proseguire, per raggiungere terra il prima possibile, non riuscivano a sopportare l’idea di un’altra notte in mare: ma c’era il rischio di sfasciare la scialuppa, al buio, sul banco madreporico a pochi passi dalla salvezza. Si decise per una soluzione di compromesso; si sarebbe atteso che la luna piena illuminasse la secca a sufficienza da renderla visibile, dopo di che la lancia si sarebbe avvicinata ed avrebbe verificato se in qualche punto il fondale permettesse il passaggio. In attesa del massimo chiaro di luna, Sala distribuì a chi la voleva mezza galletta abbondante ed a tutti mezzo bicchierino supplementare d’acqua, consumati i quasi gli uomini si riposarono sul “leva remi”, mantenendo in attività soltanto il servizio di svuotamento dell’acqua.

Giunto il momento propizio, dopo un ultimo consiglio dei tre ufficiali, si decise di tentare di trovare il passaggio, nonostante la brezza avesse in parte ridotto l’efficacia della luce lunare nell’evidenziare, grazie alla diversa colorazione dell’acqua, la secca. Tealdi si mise in piedi al timone, Gnetti si piazzò al suo fianco anch’egli in piedi, ma sull’altro lato; Sala raggiunse faticosamente la prua, dove insieme ad un marinaio si mise a scandagliare il fondale. Gnetti disse a tutti che la loro sorte era nelle mani della Madonna di Pompei, della quale stringeva in mano due medagline.

Si iniziò a vogare, tenendosi pronti a reagire tempestivamente ad ogni eventuale ostacolo; ma col calare della profondità il mare si faceva più mosso, e quando a pochissima distanza apparve la linea dei frangenti contro la barriera madreporica, si dovette fare forza sui remi che toccavano il fondo per arrestare la corsa prima di fracassare la scialuppa.

L’imbarcazione prese allora a costeggiare la secca nella speranza di trovare un passaggio in qualche punto; invece i naufraghi scoprirono che c’erano ben due linee di frangenti, appena visibili in quelle condizioni, e finirono in una zona di bassofondale dove ogni tanto i remi toccavano il fondo. Alla fine dovettero remare verso il largo, per non rischiare di essere mandati in secca dalla corrente.

Tenuto nuovamente consiglio, Gnetti, Tealdi e Sala decisero di rinunciare ad ulteriori tentativi, pendolando per il resto della notte mantenendo armati quattro remi ed i tre servizi per lo svuotamento dell’acqua, ed aspettare l’alba per raggiungere la terra. L’annuncio di Gnetti circa questa decisione fu accolto da molti mugugni, nonostante le spiegazioni sulle valide ragioni che l’avevano motivata; da quel momento venne meno ogni entusiasmo dei vogatori, che remarono di malavoglia e presero a sonnecchiare ogni volta che l’ufficiale ordinava il “leva remi” per concedere loro un po’ di riposo. Ben presto si decise di sospendere la voga dei due remi poppieri, mantenendo in attività solo i due prodieri, i cui vogatori davano già abbastanza da fare per rimanere svegli, per evitare che la corrente li allontanasse troppo dalla costa. Anche il servizio di svuotamento dell’acqua veniva eseguito con poca convinzione, tanto che il livello dell’acqua iniziò a salire pericolosamente e Sala dovette andare a prua per richiamare tutti alla realtà. Dopo un po’ tornò a poppa da Gnetti e Tealdi, recando metà dell’alberetto della vela, che era stato spezzato, e riferendo allarmato di ritenere che a prua si stesse complottando contro di loro: gli altri due ufficiali ritennero che stesse esagerando, ma considerando la riottosità già manifestata dal gruppo di prua e temendo che fame, sete, sole, stanchezza e delusione per non aver raggiunto la terra potessero effettivamente portare a gesti avventati, tennero pronti il mezzo alberetto e l’ascia, uniche armi a disposizione, per ogni evenienza.

Poco prima di mezzanotte – Gnetti usava l’orologio di Russo, essendosi il suo fermato il 3 aprile – Tealdi, sfinito, cedette il timone a Gnetti.

Non era ancora giunta l’una di notte del 9 aprile quando gli effetti sulla psiche dei naufraghi dello sfinimento, della prolungata esposizione agli elementi e della frustrazione per il mancato raggiungimento della costa iniziarono a manifestarsi. Un marinaio si alzò improvvisamente a prua e gridò, sgranando gli occhi: “Non vedete che al timone c’è un ragazzo come me? Non ci vuol dire che dobbiamo morire tutti! Fate come me!”, dopo di che si gettò in mare. Non sapeva nuotare: Gnetti ordinò al sergente cannoniere Oberdan Cucurnia, che sonnecchiava al banco di voga poppiero, di tuffarsi per andarlo a prendere, ma prima che questi potesse eseguire il marinaio afferrò il remo di dritta e si arrampicò da solo a bordo. Il bagno fuori programma lo aveva fatto rinsavire: se ne tornò al suo posto a prua e da lì non si mosse, né aprì più bocca.

Non passò molto, però, prima che si manifestasse un secondo caso di pazzia: un sottonocchiere si alzò e disse con tutta calma a Gnetti “Se permettete, vado sottocastello”, dopo di che cercò di farsi strada per andare verso prua. Venne ricondotto all’ordine.

Ben altre preoccupazioni destava Tullio Crivellaro, il ferito più grave. Il giorno precedente, ormai consapevole di essere spacciato, aveva consegnato il portafogli chiedendo con un filo di voce di farlo avere alla madre; la maggior parte del tempo teneva la testa abbandonata all’indietro sulle gambe dell’ufficiale al timone, ma tra le tre e le quattro di notte del 10 aprile reclinò la testa sul petto, chiuse gli occhi e non diede più segno di vita. Gnetti, toccandolo, sentì che era freddo, e non percepì più il polso. Chiamò i due uomini svegli più vicini per farsi aiutare: questi scossero Crivellaro, ma il suo corpo era ormai inerte. Gnetti volle attendere ancora a lungo, ma quando il corpo ormai senza vita si fu completamente irrigidito, diventando gelido, diede il mesto ordine che giorni prima aveva già dovuto dare per Alberto Ferraro e Mohamed el-Adum. I due uomini di prima sollevarono la salma e la deposero in mare, dove subito scomparve. Tullio Crivellaro aveva 19 anni.

Russo, unico ferito grave rimasto, assisté alla triste scena e disse con espressione grave: “Adesso tocca a me”. Gnetti lo rassicurò, ma dopo circa un’ora il giovane guardiamarina si risvegliò improvvisamente dall’assopimento, guardò Gnetti con un grande sorriso e si mise a canticchiare “Santa Lucia” in preda al delirio. Anche un marinaio si mise a farfugliare frasi senza senso.

Durante la notte la scialuppa mantenne alternativamente la prua sulla stella polare o sulla croce del sud, vogando a ritmo estremamente basso, mentre la corrente la spingeva verso sud.

Poco prima dell’alba del 9 aprile venne deciso di tornare ad avvicinarsi alla costa: era ancora pericoloso, ma non si poteva attendere oltre data l’impazienza degli uomini a bordo della lancia. D’altro canto, in questo modo era possibile sfruttare le ore più fresche della giornata per la voga. Verso le cinque del mattino venne data la sveglia generale, furono armate le tre coppie di remi e gli addetti allo sgottamento furono sferzati a fare del loro meglio; Gnetti, esausto, cedette il timone a Tealdi.

Le prime luci del giorno mostrarono che a causa della corrente che durante la notte aveva spinto la lancia verso sud, le colline viste il giorno prima si erano adesso spostate molto a sinistra, mentre davanti alla prua era visibile una bassa striscia di terra. La vista della terra vicina, comunque, servì a spronare nuovamente i rematori a vogare a tutta forza; anche coloro che durante la notte avevano dati segni di squilibrio sembrarono rinsavire, compreso Russo che si unì agli incitamenti alla voga insieme a Gnetti, Poddighe e De Biase. Si puntò verso una bassa striscia di terra situata a sud del monte che era stato l’obiettivo dei vogatori la sera precedente.

Ogni volta che il livello dell’acqua nell’imbarcazione riprendeva a salire, Sala andava a prua; alla fine tornò e spiegò a Gnetti l’origine dei mormorii che lo avevano preoccupato la notte precedente: diversi uomini erano convinti – da voce di origine imprecisata – che gli ufficiali avessero ricevuto ordine dal comandante superiore navale in Africa Orientale di fare ancora qualcosa contro il nemico (con la scialuppa...), e che per questo non volessero toccare terra. Che una simile assurdità avesse potuto dare credito era fatto di per sé eloquente circa lo stato mentale in cui ormai versavano i naufraghi.

Il sole era ormai del tutto sorto quando la lancia giunse di nuovo all’altezza della secca, che per effetto della corrente si lasciò sulla sinistra, scorgendone l’estremità meridionale a poche centinaia di metri di distanza. I cambi dei rematori, data la stanchezza generale, avvenivano con crescente frequenza (salvo che per i soliti infaticabili), ed anche Gnetti volle contribuire, ma si ritirò poco dopo perché incapace di tenere il ritmo degli altri. Continuò ad incitarli, notando che se si interrompeva il ritmo della voga andava calando.

Qualcuno dei remi era impugnato contemporaneamente da tre uomini; ma la terra, così vicina, sembrava non avvicinarsi mai.

Si riprese con le docce per darsi un po’ di refrigerio, e Sala ricominciò a bagnare le labbra dei rematori con i batuffoli di cotone idrofilo avanzati dal giorno precedente.

La lancia puntava verso l’estremità destra di un’altra fila di scogli; qualcuno credette di vedere delle capanne sulla costa. Gnetti, per spronare ancor più i vogatori, iniziò ad inventare distanze in diminuzione: “Manca 100!”, “Manca 80!”, “Manca 50!”, anche se la distanza dalla riva era molto maggiore.

Se la distanza dalla costa non sembrava calare in modo tangibile, la profondità del fondale diminuiva invece a vista d’occhio: dato che ormai dal tramonto dell’8 aprile gli squali non seguivano più la lancia per via del fondale troppo basso, Gnetti autorizzò chi lo volesse a gettarsi in mare, con indosso il giubbotto salvagente, e raggiungere la riva a nuoto. Il fuochista Grossi fu il primo a tuffarsi, seguito dal cannoniere Andrea Carrano e da altri tre o quattro.

Non passò molto prima che la scialuppa urtasse il banco corallino della secca antistante la spiaggia, arenandosi a poche decine di metri da riva: erano le 8.30 circa. Gli occupanti si lasciarono finalmente andare alla gioia: tutti balzarono giù e raggiunsero correndo e saltando la spiaggia, dove alcuni baciarono la terra, altri si fecero il segno della croce. Russo fu portato a spalla dagli altri, mentre un gruppetto, attardatosi presso la lancia, prelevò vela, salvagenti, remi, scatole di gallette, il barilotto d’acqua (che conteneva ancora alcuni litri del prezioso liquido) ed il poco d’altro che c’era, e lo portò a terra. Gnetti si buttò in mare, vestito, e vi rimase un po’ in contemplazione, prima di raggiungere a sua volta la riva. Sala svenne non appena toccò terra.

La lancia venne ormeggiata ad un grosso sasso in poco più di un metro d’acqua, con la prua rivolta verso il mare, e si riempì rapidamente d’acqua. Vi fu qualche momento di tensione quando Grossi, che con gli altri che si erano gettati in acqua stava ancora nuotando verso riva, gridò di essere stato attaccato da un pesce: il pensiero subito corse agli squali, anche perché sulle prime il malcapitato non rispose ai richiami (stava facendo “il morto” per riposarsi); quando giunse a riva spiegò che gli era sembrato di essere stato toccato da qualcosa ed aveva gridato, ma poi non era successo niente e si era rimesso a nuotare.

Usando la vela ed un remo come palo, i naufraghi alzarono una sorta di tenda ad una ventina di metri dalla spiaggia. Molti si ripararono dal sole e dal caldo asfissiante sotto di essa, mentre altri cercarono riparo all’ombra degli scogli (dove fu portato anche Russo, per il quale venne realizzato un giaciglio con i salvagente), nei cespugli sparsi sulla spiaggia o direttamente in acqua. Quasi tutti si addormentarono, assaporando finalmente l’occasione di riposare come si deve dopo una settimana trascorsa quasi senza dormire. Anche Sala, non appena si riprese dallo svenimento, si riaddormentò subito sotto la tenda.

Ben presto Tealdi ed alcuni altri, tra i primi a giungere a terra, si resero conto che non avevano raggiunto la costa dell’Arabia: erano approdati su un’isola. Gnetti, non essendo ben visibili dal punto in cui si trovavano le parti nordorientale e sudorientale della terra che avevano raggiunto, decise di mandare in esplorazione due gruppi, uno a nord e l’altro a sud, per verificare se effettivamente fossero in un’isola, vedere se c’erano tracce di abitazione, e cercare l’acqua. Il gruppo mandato a sud era composto da Fabbri, Aldighieri, l’ascari Omar (che essendo l’unico a conoscere l’arabo, avrebbe funto da interprete in caso di incontro con gli autoctoni) ed il marinaio Antonino Bruno, mentre quello che si diresse a nord era formato da Gnetti stesso e da Tealdi. Gnetti, ritenendo che il maltempo li avesse spinti verso sud, sperava dirigendosi a nord di riuscire ad avvistare gli edifici di Gedda.

Il suolo dell’isola era arido ed indurito dal sole, ed i due ufficiali, che avevano lasciato i sandali bagnati sulla spiaggia, si scottarono i piedi camminando scalzi sulla terra rovente. Dato che il vertice nordoccidentale dell’isola appariva desertico, si diressero verso quello nordorientale, dove la vegetazione era alta e verde. A metà strada, su quella che sembrava una pista in sabbia indurita, scoprirono delle impronte di piedi di vecchia data, alcune più fresche delle altre: finalmente una traccia di presenza umana. Proseguendo con maggior fiducia, raggiunsero uno stagno comunicante con il mare, attorniato dalle piante ed infestato dalle zanzare. Attorno allo stagno, ed a crescente distanza dalla riva, scavarono buche in più punti per cercare l’acqua: la trovarono ripetutamente, ma era sempre salata.

Gnetti e Tealdi proseguirono verso sud lungo la spiaggia, fino a raggiungere l’estremità sudorientale dell’isola; qui constatarono che effettivamente non c’era alcun collegamento con il continente, separato dall’isola da un braccio di mare. Il periplo completo dell’isola si poteva compiere in un’ora di marcia a piedi. I due ufficiali si spogliarono e fecero un bagno su una secca, poi si rivestirono con canottiera e pantaloncini e continuarono la marcia verso sud fino a raggiungere un secondo stagno, dove cercarono invano di catturare un grosso pellicano ed assaggiarono l’acqua di un piccolo laghetto che risultò essere salata, per poi fare ritorno alla tenda, dove si misero a dormire all’ombra degli scogli.

Gnetti fu svegliato dall’alta marea che lambiva i suoi piedi, prima di mezzogiorno; Tealdi mezz’ora prima era andato a nordest per tentare ancora di trovare acqua dolce, accompagnato dal silurista Arnaldo Alessi, che aveva trascorso molto tempo a Gondar in Etiopia ed era esperto degli aridi bassopiani africani. Non riuscendo ancora a trovare acqua dolce, Alessi propose di filtrare l’acqua salata trovata scavando nelle buche mediante sabbia e stoffe: a questo scopo usò come setaccio una delle scatolette vuote di galletta, nella quale aveva praticato vari buchi, ma l’acqua così “filtrata” risultò egualmente salata.

Si pensò a far bollire l’acqua salata e raccoglierne il vapore per farlo condensare: ma fiammiferi ed accendini erano inutilizzabili dopo la prolungata immersione nella lancia semiallagata, e non si riuscì a trovare lenti o pezzi di vetro adatti ad accendere un fuoco concentrando i raggi del sole.

Alla fine si giunse alla conclusione che per raggiungere la salvezza occorreva riarmare la scialuppa, con equipaggio strettamente necessario a vogare e sgottare, e tentare con essa di raggiungere uno dei sambuchi che continuavano ad apparire dal promontorio situato più a nord ed a scendere la costa verso sud passando non troppo lontani dall’isola.

Il marinaio Dominici, intanto, aveva raccolto numerose conchiglie contenenti molluschi, trovate sulla secca, e le cucinò per i compagni. Tealdi aveva pescato con il suo fazzoletto dei pesciolini nello stagno nordorientale e li aveva mangiati ancora vivi.

Consumato questo pasto, Gnetti e Tealdi raggiunsero la lancia e, raggiunti ed aiutati in un secondo momento anche da Dominici e da un altro marinaio, iniziarono a sgottare, rimettendola lentamente in condizione di galleggiare; siccome il mare la faceva urtare ad intervalli con la poppa contro i coralli, Gnetti alò la cima con cui era stata ormeggiata al sasso per tirarla in avanti, ma la cima fradicia si ruppe e l’imbarcazione, traversatasi al mare, si riempì nuovamente d’acqua e tornò ad adagiarsi sul fondale. La brezza e la maretta viva vanificarono i tentativi di rimettere la prua al mare e tentare di dare fondo un’altra volta.

Tornati ancora una volta alla tenda, Gnetti e Tealdi vennero informati che era rientrato il gruppo dei quattro uomini che erano stati mandati in ricognizione a sud, con ottime notizie: raggiunta l’estremità meridionale dell’isola, avevano visto una costruzione in muratura (simile a quelle dei semafori esistenti sulle coste italiane, ancorché più bassa e rudimentale) sull’antistante costa verso a sud, ed anche una uri, un’imbarcazione locale, con a bordo due indigeni intenti alla pesca i quali, chiamati a gran voce dai naufraghi, avevano raggiunto la costa ed erano scappati. Il braccio di mare che separava l’estremità meridionale dell’isola dalla zona di costa in cui sorgeva la costruzione era abbastanza stretto da poter essere attraversato a nuoto, pertanto Sala aveva mandato Fabbri, Aldighieri, Grossi, il fuochista Luigi Zappa ed il marinaio S.D.T. Luigi Leta con l’incarico di attraversarlo e raggiungere l’edificio. Non appena seppero di questi sviluppi, anche Gnetti e Tealdi si misero subito in marcia verso sud per attraversare a loro volta il braccio di mare, accompagnati da Guido, Dominici ed Omar.

Strada facendo, mangiarono qualcuno delle centinaia di granchi rossastri che costellavano la spiaggia, e raccolsero cinque giubbotti salvagente – tipo Lloyd Triestino – abbandonati sulla riva da usare nell’attraversamento dello stretto. Arrivati all’estremità meridionale e visto l’edificio, i cinque si spogliarono, lasciarono sandali e cappelli nei cespugli e percorsero la secca, con il salvagente sulle spalle e maglietta e pantaloni legati sulla testa, fino ad arrivare all’inizio del canale tra la barriera corallina che circondava l’isola e quella antistante la costa, largo un centinaio di metri al massimo. Tealdi vi si tuffò per primo, ma la forte corrente che tirava in quel momento lo trascinò subito verso ovest, verso il mare aperto: raggiunta nuovamente la secca, consigliò di non tentare l’attraversamento. Del resto, c’era il problema aggiuntivo di Omar, che non sapeva nuotare; tutti erano stanchi dopo la lunga giornata, ed il sole era già tramontato. Si decise di tornare alla tenda a dormire, per ritentare l’indomani in un momento in cui la corrente fosse calata d’intensità, utilizzando all’occorrenza un galleggiante da realizzare unendo le casse d’aria della scialuppa rimaste stagne, ed impiegando pezzi di tavola a mo’ di remi.

Non fu necessario attendere il mattino. Alle due di notte del 10 aprile il cannoniere Pasquale Caprio svegliò i tre ufficiali, gridando: “Gli arabi, ci sono gli arabi!”. Svegliatisi di soprassalto, i naufraghi trovarono intorno a loro una decina di arabi armati fino ai denti, ma in atteggiamento piuttosto pacifico. Tutti – tranne Tealdi, che crollò a terra privo di forze pur senza svenire del tutto – si misero a gridare l’unica parola araba che conoscessero, *moia*, per chiedere acqua, mentre Omar, che conosceva l’arabo, spiegò la situazione ai nuovi venuti. Saputo che quegli uomini sfiniti, dalle barbe lunghe, gli abiti stracciati e coperti di croste accampati sull’isola erano militari italiani naufraghi, gli arabi divennero estremamente cordiali; subito fecero amicizia con i naufraghi, e due o tre di essi si misero in cammino verso sud insieme ad altrettanti marinai italiani, diretti al sambuco con cui erano arrivati portando con sé tutti i contenitori disponibili (perlopiù le scatole vuote di gallette) per prelevare acqua da distribuire alle gole riarse dei superstiti del Manin. Gli orologi di Russo (in verità fermatosi quando Gnetti, che lo portava, si era buttato in acqua) e del sottonocchiere Saverio Aversano, gli unici rimasti, vennero donati ai salvatori in segno di gratitudine.

Con l’aiuto di Omar che fungeva da interprete, fu possibile ricostruire la sequenza degli eventi che avevano portato all’arrivo dei salvatori: i due indigeni avvistati il giorno precedente dal gruppetto andato a sud erano corsi al villaggio di El Lid, situato pochi chilometri più a sud (e 200 km a sud di Gedda, meta prescelta nelle intenzioni di Gnetti e compagni), ed avevano sparso la notizia della presenza di bianchi in quell’isola disabitata; ben presto questa era giunta alle orecchie del locale presidio militare, il cui comandante aveva deciso di recarsi sul posto insieme a parte dei suoi uomini a bordo di un sambuco.

Il comandante del presidio, che appariva molto amichevole, indossava sul camicione una giacca di foggia europea ed aveva armi e cinture nuovissime e lucide, come pure i suoi uomini; impartì una serie di secchi ordini nella sua lingua ai suoi sottoposti, uno dei quali sembrava borbottare insulti all’indirizzo dei naufraghi.

Sempre per tramite dell’ascari, i naufraghi descrissero a grandi linee le vicende che li avevano portati sull’isola; gli arabi furono particolarmente impressionati dalla descrizione dell’attacco aereo, sul quale chiesero altri particolari. Furono invece increduli quando fu loro detto che quei 42 uomini erano giunti nell’isola su una sola barca: due o tre di essi si fecero accompagnare da un paio di uomini del Manin fino al punto in cui giaceva il relitto della lancia, e dopo che ebbero visto le condizioni in cui versava si convinsero ancor più che gli italiani non potessero essere arrivati con essa e si misero in cerca di un’inesistente seconda imbarcazione.

Tornati gli arabi con l’acqua, Gnetti, “*per rendere la scena meno selvaggia*”, fece sedere tutti sulla spiaggia e distribuire i recipienti; ma dopo il primo giro, i naufraghi si avventarono sui contenitori e bevvero fino a che non rimase più una goccia. Anche il barilotto della lancia, con la residua acqua conservata tanto a lungo, venne finalmente vuotato non essendo più necessario il razionamento, come pure una sorta di caffettiera piena di tè caldo portata dai soccorritori. Poco dopo sopraggiunsero altri arabi, disarmati questi (forse l’equipaggio del sambuco), che portarono altri contenitori pieni d’acqua: anche questi furono subito svuotati, nessuno fece troppo caso al sapore dell’acqua, che sapeva di benzina, od alle bucce di patata che vi galleggiavano. Fortunatamente, a Massaua tutti avevano ricevuto la vaccinazione contro il tifo.

Venne quindi affrontata la questione del trasferimento a terra dei naufraghi. Gli arabi dissero che dieci di loro avrebbero potuto imbarcarsi sul sambuco, mentre gli altri avrebbero dovuto attendere; da quel che fu possibile capire, sembrava che l’intenzione fosse quella di riparare la scialuppa ed usarla per traghettarli a terra. A questo scopo, due degli arabi si misero al lavoro su di essa insieme al sottonocchiere Aversano.

Gnetti scelse i dieci da imbarcare sul sambuco tra quelli peggio messi: tra di essi Russo, Tealdi ed il marinaio alienato mentalmente, che pure aveva già dato notevoli segni di miglioramento.

Circa mezz’ora dopo che il primo gruppo fu partito, i due arabi che stavano cercando di riparare la scialuppa tornarono con aria delusa, spiegando al loro comandante che l’impresa non appariva realizzabile; questi decise allora di trasportare tutti a terra con il sambuco, salvo Aversano (forse perché si intendeva ancora avvalersi del suo aiuto per un altro tentativo di recuperare la lancia) che venne tuttavia incluso in un secondo momento.

Tutti si misero in marcia verso l’estremità meridionale dell’isola, dov’era ormeggiato il sambuco con ancora a bordo i dieci naufraghi del primo gruppo: giunti sul posto, il comandante del presidio arabo li fece sbarcare e poi imbarcò sul sambuco la maggioranza degli uomini validi (che diedero fondo al barile d’acqua in dotazione alla piccola nave), dopo di che fece salpare il sambuco che attraversò lo stretto canale e sbarcò il suo carico umano sulla riva opposta. Poi, il sambuco tornò indietro e prese a bordo gli italiani che ancora erano sull’isola, compreso Gnetti, dopo di che alzò la vela ed invece di sbarcare i nuovi passeggeri nel punto in cui aveva lasciato il primo gruppo, puntò verso il largo, scapolò la secca e poi iniziò a seguire la costa. Circa un’ora dopo il sambuco si fermò vicino a riva in prossimità di una secca; i naufraghi scesero in mare con l’acqua al ginocchio (Russo venne portato dal sergente De Biase, aiutato dal silurista Alessi) e raggiunsero la spiaggia, dopo di che proseguirono per un paio di chilometri fino al vicino edificio avvistato il giorno precedente, che era proprio la sede del presidio militare di El Lid, situato sulla spiaggia poco a nord dell’omonimo villaggio. Era l’alba.

Sulla porta, i naufraghi trovarono ad attenderli un giovane arabo che diede loro il benvenuto con inchini e strette di mano. All’interno, l’edificio – in muratura, con il tetto in legno – appariva piuttosto male in arnese: un vasto androne centrale con piastrelle in parte mancanti ed in parte sconnesse, muri laterali senza intonaco e dall’aria non molto solida, al pari delle travi che reggevano il soffitto in parte scoperto; porte mancanti. Il comandante del presidio, che li aveva preceduti lungo la strada con i suoi uomini, li accolse in uno stanzino e li invitò a sedersi attorno ad un fuoco su cui poggiavano a bollire vari bricchi di tè e karkadè dal beccuccio allungato, che furono distribuiti agli italiani. Russo venne fatto sdraiare sui salvagente, portati fin lì.

La distribuzione del tè era appena iniziata quando giunsero al presidio anche gli uomini del primo gruppo, quello che era stato subito sbarcato sulla costa dal sambuco, i quali raccontarono che la terra su cui erano stati sbarcati era in realtà un’altra isola, situata tra l’isola dov’erano approdati originariamente con la lancia e la “vera” terraferma: dopo essere scesi dal sambuco avevano dovuto camminare per 2-3 km per poi imbarcarsi di nuovo su delle uri, che li avevano portati sulla vicina costa, dopo di che avevano raggiunto a piedi El Lid. Sull’isola “intermedia” (che si chiamava Da’Ama, mentre la prima si chiamava Djesiret Kischran) gli uomini del primo gruppo avevano incontrato anche i cinque che erano andati in avanscoperta, attraversando a nuoto il canale che separava le due isole prima che l’aumento della corrente sconsigliasse a Gnetti e compagni di fare lo stesso.

Gnetti, Tealdi e Sala parlarono con il comandante del presidio chiedendo di poter raggiungere Gedda; questi rispose loro che a Gedda si trovavano già molti marinai italiani, che subito intuirono essere gli equipaggi degli altri cacciatorpediniere. Poi, chiesero di poter dormire e furono condotti nell’androne, dove erano state distese sul pavimento delle stuoie per i marinai mentre per gli ufficiali vennero messi a disposizione i tre soli angareb presenti nell’edificio. Dormirono fino alla tarda mattinata.

Al risveglio, in tarda mattinata, il giovane arabo che li aveva accolti all’ingresso passò offrendo a tutti tè e karkadè caldi; poi furono distribuiti tabacco in pacchetti e cartine (scrive Gnetti: “*Tabacco buono nessuno ne vedeva da almeno dieci mesi. Va da sé che l’androne… si trasforma in una sala per fumatori*”). Venne quindi cucinato del riso caldo per i marinai, portato in tre grosse teglie che furono adagiate su tappeti appositamente stesi nell’androne (i marinai ne fecero delle pallottoline che mangiarono a mani nude, secondo l’uso locale), mentre ufficiali e sottufficiali vennero condotti nello stanzino di prima, dov’era rimasto Russo, dove in un altro grande piatto posto su un tappeto trovarono delle burgutte, sorta di focaccine di pasta dolciastra, che consumarono insieme ai graduati del presidio. Mentre i naufraghi riposavano, erano arrivati da un villaggio vicino alcuni asini e cammelli con otri pieni d’acqua ed altri rifornimenti.

Dopo pranzo, prima di mezzogiorno, si presentò agli ufficiali un notabile locale riccamente vestito, accompagnato da un segretario che prendeva appunti su un quadernetto, che dopo aver stretto a tutti la mano si fece raccontare le peripezie dei naufraghi da Omar; anche lui rimase molto impressionato dal racconto e volle vedere la scialuppa, che intanto era stata recuperata e portata sulla spiaggia antistante El Lid, stentando a credere che tutti quegli uomini potessero avervi passato una settimana in mare. Il dignitario volle che gli fossero presentati gli ufficiali, i sottufficiali e, curiosamente, i radiotelegrafisti (questa figura sembrava essere tenuta in particolare considerazione dagli arabi: anche il radiotelegrafista del locale presidio era tenuto in alta considerazione e si era premurato ripetutamente di informare i naufraghi che aveva telegrafato a Gedda la notizia del loro arrivo e richiesto le automobili per venirli a prendere), e domandò se avessero almeno una fotografia della loro nave; Tealdi aveva una foto del gemello Battisti e gliene fece dono, dopo averla firmata insieme a Gnetti e Sala. Prima di congedarsi affettuosamente dai naufraghi, il notabile li indicò con un gesto della mano e disse qualcosa che l’ascari tradusse come “Viva l’Italia”, al che Gnetti gli fece rispondere, sempre per tramite dell’eritreo, “Viva l’Heggiaz”.

Il resto del giorno trascorse tra le ripetute distribuzioni di tè e karkadè e qualche tentativo di fare il punto sulla situazione: vennero raccolti nomi ed indirizzi di tutti i presenti per consegnarli a Gedda al rappresentante italiano in quella città, in modo da informare le famiglie, e fu fatta la conta del denaro in possesso dei naufraghi (qualcuno era riuscito a conservarli in portafogli più o meno impermeabili, qualcun altro dovette far asciugare malridottissime banconote al sole), da cui risultò un rispettabile capitale complessivo di circa 32.000 lire. Sorse a questo punto l’idea di offrire agli arabi del presidio una ricompensa per averli salvati, ma il comandante del presidio, convocato allo scopo, rifiutò energicamente; Gnetti e compagni insistettero e dopo averlo convinto che non si trattava del pagamento di un prezzo, ma un regalo offerto a tutti i soldati del presidio, lo persuasero ad accettare mille lire, più un dollaro ed una sterlina offerti personalmente, rispettivamente, dal marinaio Baldassare e da Tealdi.

In serata Gnetti, Tealdi e Sala vennero invitati dall’emiro di El Lid, accampatosi appena fuori della sede del presidio; pur essendo ancora ben poco presentabili (barba di otto giorni, indumenti laceri e sporchi, croste provocate dal sole; non si erano neanche potuti lavare, perché tutta l’acqua che era stata portata fino a quel momento era stata prontamente bevuta dai naufraghi ancora assetati) accettarono l’invito e si recarono nella tenda dell’emiro, sistemata ad una cinquantina di metri dal presidio, ai margini di un modesto villaggio. Questi, un uomo dalla barba brizzolata di circa sessant’anni dall’aria affabile e dai modi distinti, li attendeva seduto su un tappeto insieme al notabile visto quel mattino, al segretario di questi e ad alcuni altri uomini riccamente vestiti.

Entrando nella tenda, Gnetti fece qualche gaffe dovuta alla scarsa conoscenza dei costumi arabi: tolse il cappello e tenne i sandali, mentre l’uso locale prevedeva l’esatto contrario, come gli fu fatto comprendere a gesti; poi, una volta entrato, gli fu indicata una sorta di sella appoggiata sul tappeto (l’emiro ed il dignitario visto il mattino erano appoggiati ad un’altra sella analoga e poco discosta) e vi si sedette, mentre avrebbe dovuto sedersi sul tappeto ed appoggiare il gomito sulla sella, come fece non appena si accorse dell’errore. Tealdi e Sala si appoggiarono sull’altro lato della sella. Ebbe finalmente inizio la conversazione, con il fido Omar a fare come sempre da interprete; anche in questa occasione l’interesse dell’emiro e del suo seguito si appuntò principalmente sull’attacco aereo e su come 42 uomini avessero potuto trascorrere una settimana in una barca così piccola, ma successivamente domandò anche come mai Gnetti, il più giovane dei tre ufficiali, fosse il comandante (questo perché lui era un ufficiale in servizio permanente effettivo, militare di professione, mentre Tealdi e Sala erano richiamati, che in tempo di pace avevano un altro lavoro: lo si fece spiegare ad Omar nei limiti del possibile). Durante la conversazione vennero serviti ancora in abbondanza tè, karkadè e caffè, amaro ma aromatizzato.

Poco prima del tramonto, giunse davanti alla sede del presidio un’auto di lusso di fabbricazione statunitense, dalla quale uscirono due funzionari arabi vestiti all’europea, che dopo essere brevemente entrati nell’edificio raggiunsero l’emiro ed i suoi ospiti nella tenda. Uno di essi si presentò come il *mudir malia* del luogo, che Omar spiegò essere un rappresentante del Ministero delle Finanze saudita; l’altro spiegò di essere il comandante dei sambuchi di El Lid, una sorta di capitano di porto. Sistematisi anche loro sul tappeto dopo aver stretto la mano ai tre ufficiali, furono molto cordiali e fecero poche domande, essendo già stati informati delle vicende che avevano portato gli italiani ad El Lid.

Al tramonto, al richiamo del muezzin, l’emiro ed i funzionari lasciarono i loro ospiti per recarsi a pregare (Gnetti annotò che era la prima volta che assisteva alle genuflessioni della preghiera islamica eseguite ritmicamente da un nutrito gruppo di persone). Terminata la preghiera, la tenda fu smontata ed i tappeti spostati un po’ più lontano; ad una decina di metri fu steso un grande tappeto, coperto da un’incerata, su cui furono poste tre grandi teglie piene di riso su cui erano adagiati dei capretti arrostiti, quasi interi, per i sottufficiali e l’equipaggio. Gli ufficiali vennero invece fatti accomodare sul tappeto di prima, insieme all’emiro ed ai funzionari locali con i rispettivi seguiti, e con essi consumarono riso e capretto a pezzi preso da un’altra grande teglia, con sugo al curry servito a parte in scodelline ed una sorta di focaccia. Gli arabi mangiavano appallottolando il riso con le mani, intingendolo nel sugo al curry e mangiandolo in alternanza con pezzi di capretto staccati dall’osso sempre con le mani; i tre ufficiali italiani ebbero qualche difficoltà a quell’usanza e l’emiro, accorgendosene subito, ordinò che fossero portati loro forchette e cucchiai, con i quali mangiarono tra lo stupore degli astanti.

Non si fecero di questi problemi i marinai, che sempre affamati si lasciarono andare a “*scene cannibalesche… spazzolato il riso in un batter d’occhio, ci sono tipi come Cucurnia che hanno in mano delle intere cosce di capretto cui danno dei morsi con le stesse movenze e la stessa passione con le quali la tigre distrugge il suo pasto quotidiano*”.

Conclusa la cena, il *mudir malia* chiese con scarsa convinzione se gli italiani parlassero il francese, ma alla loro risposta affermativa non disse altre parole in quella lingua e chiese invece se parlassero inglese; avuta nuovamente risposta positiva, spiegò loro in un misto d’inglese ed italiano che l’indomani sarebbero partiti per Gedda, dove si trovavano già numerosi marinai italiani.

La conversazione proseguì per un altro po’, poi sia l’emiro che i funzionari presero commiato dagli ospiti, che rientrarono nell’edificio del presidio. Il comandante del presidio disse a Gnetti, per tramite di Omar, di essere dispiaciuto dalla loro imminente partenza perché era felice di ospitarli e che “*«Tu non parlare né così, né così», frase accompagnata da forte strofinio longitudinale dei due indici*”. Gnetti ringraziò e rispose che anche lui dispiaceva lasciare El Lid dopo che i soldati del presidio li avevano trattati da amici.

Il sonno di quella notte fu interrotto dal radiotelegrafista del presidio che, vedendo fari in lontananza nel deserto, venne a svegliare i naufraghi per mostrare loro le luci delle vetture da lui richieste. Dopo oltre un’ora di attesa, però, i veicoli cui appartenevano i fari arrivarono e si rivelarono essere soltanto due corriere di passaggio.

Alle sei del mattino del 12 aprile i naufraghi si svegliarono e trovarono fuori dall’edificio due furgoncini Ford che avevano portato del pane fresco preparato all’europea, che fu servito a tutti insieme a del capretto al curry. Poi, il comandante del presidio invitò Gnetti nel suo ufficio e gli mostrò una sintetica relazione che aveva scritto sull’accaduto, e che avrebbe inviato a Gedda come lettera di accompagnamento e di presentazione dei naufraghi alle autorità di quella città. Omar tradusse, come sempre.

Preso definitivamente commiato dal graduato arabo, i naufraghi del Manin salirono sui due camioncini; primo ad essere caricato, sempre con i due salvagenti adoperati come giaciglio, fu Russo, mentre gli ultimi due o tre uomini per autocarro dovettero essere sistemati sul tetto, mancando all’interno lo spazio sufficiente per tutti. Poi, alle 6.30, lasciarono per sempre El Lid, salutati con affetto e commozione dai soldati del presidio e da alcuni abitanti del villaggio.

Il viaggio attraverso il deserto non fu dei più comodi: a più riprese venne persa la poco definita pista, che venne però prontamente ritrovata ogni volta grazie all’abilità dell’autista sudanese, ottimo conoscitore di quella terra; ogni tanto le ruote giravano a vuoto, sprofondando nella sabbia, ed il motore arrancava e spesso s’impallava, ma la cosa peggiore erano i continui sobbalzi, a volte tanto violenti da far sbattere la testa contro il tettuccio dell’automezzo. Il motore si ruppe più volte, ma ogni volta l’autista sostituì immediatamente il pezzo avariato; altre volte si rese necessario scendere e colmare i lati della pista, troppo sprofondati ed incassati, per farvi scorrere le ruote.

Verso mezzogiorno i due camion, entrati in una zona di deserto dove alla sabbia si alternava un po’ di vegetazione (cespugli di sterpi) e la pista appariva più percorribile, si fermarono presso due capanne realizzate con gli sterpi, dove i naufraghi poterono mangiare un po’ di pane bianco e dormire per un’ora. Ripreso poi il viaggio, incontrando per strada gazzelle e beduini che – sembrava incredibile – seguivano i loro cammelli a piedi nudi, e dopo un po’ il deserto iniziò a lasciare il passo alla vita, seppur ancora intervallate da fastidiose zone sabbiose in cui il viaggio si faceva più scomodo: piccoli villaggi di capanne di sterpi, dove pascolavano piccole greggi di capre guardate da ragazzini; mandrie di cammelli e di dromedari; ma ciò che più richiamò l’attenzione degli uomini del Manin furono i cocci di bottiglie e capi di corredo da marinaio sparsi sulla sabbia, segno evidente del precedente passaggio di altri marinai italiani, certo quelli degli altri cacciatorpediniere. Del resto, anche nella cassetta con gli attrezzi e pezzi di ricambio del loro camioncino si trovavano un solino, un cordone ed alcuni altri elementi della divisa di un marinaio della Regia Marina. L’indigeno che era seduto accanto all’autista confermò a gesti, indicando le tracce di automezzi visibili sul terreno, che in quella zona erano stati recuperati molti dei marinai italiani che si trovavano adesso a Gedda.

Verso le cinque del pomeriggio venne avvistata Gedda: un ammasso di case a più piani, dietro le quali sorgeva una catena di colline. Entrati in città, i naufraghi con il loro aspetto male in arnese attirarono gli sguardi della tanta gente che affollava le animate vie, che li guardava “*come bestie rare*”; i due camioncini attraversarono l’abitato e poi uscirono dalla parte opposta, per poi depositare il loro carico umano, verso le 17.30, davanti ad una caserma – chiamata “Chishla” – presso la quale fin dal 4 aprile erano stati sistemati gli equipaggi di Tigre, Pantera e Battisti.

La riunione con i marinai degli altri cacciatorpediniere – dopo un iniziale silenzio che, pensò Gnetti, era dovuto all’aspetto sofferto dei naufraghi del Manin – avvenne tra scene di giubilo e commozione, abbracci e pianti.

La “Chishla”, edificio ad un piano, era una caserma ancora incompleta: mancavano pavimenti, porte, finestre (in mancanza di impianti di condizionamento, l’assenza di infissi era in realtà un bene, dato il caldo soffocante di quelle latitudini), impianto idrico, servizi igienici, intonaco alle pareti. Tre sole ali risultavano abitabili, e così pochi locali che gran parte dei marinai erano sistemati nel grande corridoio che attraversava l’intero edificio. Il tetto a terrazzo era ingombro di materiali da costruzione, il malridotto cortile interno era parimenti pieno di detriti, materiali vari e persino i relitti di due autoblindo. C’era un piccolo balcone con vista su porto e città da una parte e deserto dall’altra.

L’approvvigionamento idrico, come per tutta la città di Gedda, era in parte affidato ai pozzi per l’acqua piovana ed in parte all’unico distillatore della zona, gestito da un russo, dal quale l’acqua era portata alle abitazioni con automezzi.

La locale Legazione d’Italia aveva fornito ai naufraghi asciugamani, copertine e sapone, ma a parte quello tutti i marinai avevano solo gli indumenti che indossavano al momento di abbandonare le navi. Durante la decina di giorni trascorsi tra il loro arrivo alla Chishla e l’arrivo dei naufraghi del Manin, gli uomini di Tigre, Pantera e Battisti avevano provveduto a rendere la caserma un po’ più abitabile: al centro del cortile interno avevano eretto due rudimentali docce costituite da una sorte di “forche” dalle quali penzolava, in luogo dell’impiccato, due grosse taniche che venivano riempite d’acqua. Togliendo il tappo che chiudeva un grosso foro centrale appositamente praticato, un uomo che si era precedentemente insaponato poteva così fare una doccia. Niente paraventi, né c’erano tramezzi tra le fosse scavate in un altro locale per fungere da latrine, ai margini delle quali erano stati realizzati dei picchi in legno cui chi le usava si doveva tenere per evitare di cadervi dentro (arrivarono poi delle stuoie che avrebbero dovuto garantire un po’ più di privacy, ma solo quando i naufraghi stavano già per essere trasferiti altrove). Periodicamente il contenuto delle latrine veniva coperto con calce viva, prelevata in abbondanza dai materiali da costruzione sparsi per la caserma, ma l’odore che ne proveniva rimaneva terribile, aggravato dal caldo e dagli innumerevoli insetti che vi proliferavano.

Di letti, naturalmente, nemmeno l’ombra: si dormiva su stuoie adagiate per terra, arrivate qualche giorno dopo i naufraghi del Manin. Il vitto consisteva invariabilmente in riso e caprone, consumato in pochi piatti di smalto che venivano fatti passare tra gli uomini; a ciascuno erano stati però forniti un cucchiaio ed un bicchiere in alluminio. Non essendovi tavoli, si mangiava in piedi, o seduti sui davanzali.

Il problema maggiore, però, era l’infestazione da parte delle zanzare anofeli, portatrici della malaria: nel corso della permanenza presso la Chishla, un terzo dei naufraghi fu infettato dalla malattia, per curare la quale mancavano del tutto i medicinali (solo in seguito, dopo il trasferimento, si scoprì che questi erano in vendita a prezzi modici nel mercato di Gedda).

Nei primi giorni dopo il loro arrivo alla Chishla, i naufraghi del Manin ricevettero vaselina in bicchieri, da bere per agevolare il ritorno dell’intestino alla normalità dopo la lunga inattività.

Dopo circa un mese di permanenza alla Chishla (**VERIFICARE IL QUANDO ESATTAMENTE ED IL PERCHè**), venne deciso il trasferimento di tutti gli italiani in due isole situate poco al largo di Gedda, Abu Saad ed El Wasta, dove sarebbero stati internati in quanto militari di nazione belligerante in territorio neutrale, come prescritto dalle convenzioni internazionali.

Le due isole, situate a 3-4 miglia dalla costa ed a circa 8 km dal porto di Gedda, erano state fino a poco tempo prima adibite a stazione di quarantena per i pellegrini musulmani diretti alla Mecca (distante solo un’ottantina di km da Gedda) e malati di peste; una terza isola, poco più discosta, ospitava il cimitero di quanti erano morti durante la quarantena: Alì, l’“isola degli scheletri”.

Gli uomini del Manin furono destinati ad El Wasta. L’isola, nei momenti di alta marea, aveva un perimetro di appena 375 metri (diventava dieci volte più grande con la bassa marea, ma per ovvi motivi quella parte non era abitabile, anche se offriva uno svago a chi si dilettava di esaminare e collezionare gli innumerevoli coralli, conchiglie, molluschi, crostacei, alghe e pesci che il recedere del mare vi lasciavano); si innalzava dal mare per non più di due o tre metri ed era interamente composta da dune sabbiose, senza vegetazione all’infuori di qualche modesto cespuglietto.

La maggior parte degli internati, circa i quattro quinti, vennero alloggiati in otto malconci capannoni in mura, ove in precedenza erano stati ricoverati i pellegrini in quarantena, mentre gli altri si dovettero sistemare in tende.

I marinai dei cacciatorpediniere, circa 700 in tutto, non costituivano la totalità degli internati, pur rappresentandone la larga maggioranza: erano infatti finiti nelle due isole, dopo aver raggiunto l’Arabia tra mille traversie, anche altri italiani, militari delle varie armi ed anche civili, fuggiti attraverso il Mar Rosso per sottrarsi alla cattura alla caduta dell’Eritrea: in tutto quasi un centinaio. Del totale di circa 800 internati, 500 – gli equipaggi di Battisti e Pantera – furono sistemati ad Abu Saad (che pur essendo leggermente più piccola, aveva un maggior numero di edifici) e gli altri, poco meno di 300, ad El Wasta: questi ultimi erano i naufraghi del Manin, del Tigre, i civili e militari “sfusi” arrivati dall’A.O.I. e l’equipaggio del motoscafo della Regia Aeronautica RAMA 1010, arrivato dall’Eritrea al comando del capitano di fregata Carlo Felice Albini, già comandante del Manin stesso e della relativa squadriglia prima di Fadin. Ad Albini, in qualità di ufficiale più anziano ed in virtù delle sue doti di energia ed ascendente, fu affidato il comando degli internati nell’isola; egli organizzò gli internati di El Wasta come se si trovassero ancora su una nave da guerra: per mantenere gli uomini coesi ed occupati, istituì precisi orari per sveglia, colazione, posto di lavaggio, posto di lavoro, assemblea generale, pranzo, scuole, cena, appello, silenzio (mancando una tromba, si regolava il tutto col fischietto); parimenti dispose che vi fosse un ufficiale di servizio (con tanto di sciarpa azzurra d’ordinanza, od in sua mancanza di un capo ragionevolmente somigliante), un sottufficiale di guardia, un piantone, un servizio di guardia, comandante per ritirare i viveri e portarli alle cucine, rapporti e punizioni, prigione compresa. Per sua disposizione, anche i civili giunti dall’Eritrea ricevettero un grado militare provvisorio, venendo assegnati ai vari reparti e ricevendo gli stessi obblighi dei militari, nonostante iniziali resistenze. Anche se molti criticarono, sul momento, questa organizzazione, i più ne riconobbero nel lungo termine l’utilità nel mantenere gli internati impegnati ed uniti.

Tra i militari e civili giunti ad El Wasta vi erano il console della MVSN **NOME???** Ferrari, studioso e scienziato nonché ex comandante della Milizia Forestale in Africa Orientale Italiana, che fu militarizzato con il grado di maggiore; l’esploratore Tullio Pastori, conoscitore dell’arabo e di molteplici dialetti arabi ed etiopici, giunto dall’Etiopia tra mille peripezie nonostante i suoi quasi sessant’anni; il signor Calistri, “*perfetto prodotto della borghesia fiorentina, nato per far lavorare gli altri*”, che si ritrovò “*costretto, contro ogni principio da lui ritenuto morale, a partecipare alle assemblee*”; altri civili che furono militarizzati come marinai di prima e seconda classe; tra i militari, il tenente colonnello pilota **NOME???** Trisolini dell’Aeronautica, il veneto sottotenente dei meharisti **NOME???** Laner, il tenente di cavalleria **NOME???** Orlando (“*simpaticissimo suonatore di chitarra… pratico di maomettisimo perché da molto tempo in Africa, tanto da conoscere anche sufficientemente l’arabo*”).

Il capitano di fregata Albini, che viveva da solo in una tenda, sembrava immune ai tormenti del caldo: si diceva che a Massaua avesse fermato per settimane il condizionamento del proprio camerino per curare i reumatismi da cui era afflitto. In generale, sembrava trovarsi benissimo ad El Wasta; ben nota tra gli equipaggi era, del resto, la sua freddezza in combattimento.

Ben diverso l’atteggiamento dell’unico suo parigrado presente nell’isola, il capitano di fregata Uguccione Scroffa, ex comandante del perduto Leone, che spesso si chiudeva nella sua tenda non parlando a nessuno per giorni, per poi esplodere in sfuriate solitarie al centro dell’isola. Le figure degli altri ufficiali internati sono così tratteggiate da Fabio Gnetti nelle sue memorie: “*...il mitissimo “poveruzzo” T. V. Lubrano di Ciccone, noto spargitore di lacrime al tramonto quando il gruppo “canzoni nostalgiche della sera” gli organizza l’esecuzione di “Voc’i notte” o di qualche altra melodia nata nell’incantevole golfo partenopeo dal quale proviene lui e moltissimi suoi avi… il T. V. De Pasquale, di professione barone e distaccato non solo dai problemi dell’isola, ma anche da quelli del pianeta Terra… il capocorso sciabola d’onore Emilio Scialdone ed il suo collega di corso Oscar Costa: l’uno amareggiato, non si sa bene se più dall’inanità della situazione o dall’assenza della sua Reginella; l’altro scapolo triestino e “sagoma” estroversa, tutto intento a collezionare conchiglie e coralli… il capo famiglia con difficoltà familiari, che non ha mai ricevuto un rigo da casa e si sfoga in modo antipatico anche con la propria ombra… il “precursore” che… è riuscito a procurarsi una grammatica russa e se la studia con cura e tenacia… i “richiamati di professione”, tutti con molti più anni che galloni sulle braccia… il tenente D.M. Corrado Zucca, in attesa di poter riprendere in esame moglie e figli lasciati in Italia e il G.M. Antonio Brida, già ufficiale del Lloyd Triestino, scapolo, udinese che non disdegna il “vino di Conegliano”… il S.T.V. Felician, unico naufrago riuscito ad arrivare in costa con una sciarpa azzurra… ed il G.M. Angi, potenzialmente destinato a solcare i mari per tutta la vita coi bastimenti del “suo” Lloyd*”.

All’estremità settentrionale di El Wasta aveva sede un piccolo distaccamento militare saudita, incaricato della sorveglianza degli internati; inizialmente era composto da una decina di soldati comandati da un graduato, ma in seguito ad alcuni tentativi di fuga venne incrementato fino a raggiungere il centinaio di uomini, comandati da un ufficiale. Erano tutti sistemati in tende, ed ogni tanto scambiavano visite con gli internati, che riconfermava il loro antico senso dell’ospitalità, tra abbondanti offerte di tè e karkadè e la meno gradita, per molti italiani, tradizione del narghilè che passava di bocca in bocca tra tutti i presenti. Meno gradevole era di assistere, come capitava, alle punizioni corporali inflitti ai soldati del corpo di guardia macchiatisi di qualche infrazione, però sempre sopportate senza un lamento dal malcapitato di turno.

Gli italiani e le loro guardie saudite non erano però gli unici abitanti di El Wasta: vari animali vennero introdotti nell’isola con funzione di animali da compagnia, con esiti contrastanti. Il primo fu un cane bastardo, trovato dagli uomini del Tigre nel deserto alla periferia di Gedda e battezzato “Borraccia”: simpatico e giocherellone, contribuì non poco a migliorare l’umore degli internati.

Più insoliti animali da compagnia, ancorché vista tutt’altro che strana date le latitudini, furono due gazzelle: per prima arrivò una femmina, chiamata Giorgina, cui dopo qualche tempo venne aggiunto un maschio, cui fu dato il nome di Gigio. Non passò molto prima che la natura facesse il suo corso e Giorgina desse alla luce un cucciolo, Tarik, accanito rosicchiatore di cinture. Al corteggiamento, accoppiamento e parto assistette la maggioranza degli internati, Borraccia incluso; pur offrendo uno svago, le gazzelle davano però segno di risentire della ristrettezza degli spazi dell’isola, lanciandosi al tramonto al galoppo compiendo più giri dell’isola, rivolgendo il muso verso la costa e tentando di raggiungerla, spingendosi sulla secca fino a quando non incontravano l’acqua.

Meno successo ebbe una scimmietta, Elly: curiosa ed estroversa come tutte le scimmie, imparò dal sergente De Biase gli attenti, i presentat’arm ed altri gesti militari, ma con le sue consimili condivideva anche la tendenza a combinare scherzi, più o meno volontariamente: partita dallo svuotare i tubetti di dentifricio, arrivò a rubare gli orologi e fracassarli contro i muri, il che portò alla sua espulsione dall’isola.

Viveri ed acqua venivano portati nell’isola da Gedda ogni giorno, con sambuchi e motolance, tranne quando il maltempo lo impediva. Nel corso del tempo, facendo economia, si riuscì a mettere da parte una scorta di riso ed acqua per far fronte ai giorni in cui non era possibile il rifornimento via mare. Problema principale era in questo ambito la monotonia delle derrate alimentati: sempre, a pranzo e cena, riso bollito condito con olio di semi e caprone (scrive Fabio Gnetti: “*Dico caprone nel senso più dispregiativo della parola, col preciso scopo di significare quella capra ultraventennale che, avendo ultimato il proprio ciclo terreno… sta per morire di morte naturale e viene abbattuta per pietà il giorno prima. Con quale delizia dei nostri denti devitaminizzati e dei nostri palati abbrutiti è facile immaginare*”), tanto da diventare un’ossessione; persino la compagnia teatrale creata dagli internati venne battezzata ironicamente “Riso e caprone”. In un’occasione si poté acquisire un po’ di curry, con cui fu condito il riso ottenendo una pietanza piuttosto gradevole. Chi si dedicava alla pesca (ed i non fumatori, che barattavano le loro sigarette per un po’ di pesce) poteva variare la dieta con il pesce pescato, insipido perché non condito, ma sempre preferibile all’insopportabile caprone; non di rado, però, capitava che il pesce già preso all’amo venisse divorato dagli squali prima di poter essere portato a riva. Ogni tanto erano però proprio i pescicani, specie quelli più piccoli (un metro o poco più di lunghezza), a venire pescati; la loro carne risultava anzi tra le più gustose, e se ne riutilizzava anche la pelle, in falegnameria, come carta vetrata. In due occasioni furono catturati un grosso squalo martello ed un’enorme manta, finiti accidentalmente nelle fosse scavate per il posto di lavaggio. Vennero anche realizzate delle nasse, riempite con ossa di caprone a mo’ di esca, che permisero la cattura di numerosi pesci di piccole dimensioni; lungo la secca che correva attorno all’isola venne inoltre raccolto un gran numero di polpi.

In un’occasione fu possibile ottenere un po’ di verdura da un mercantile indiano di passaggio, con i quali gli ufficiali prepararono dei ravioli; ma il ripieno, rimasto evidentemente al sole troppo a lungo, era andato a male e provocò tra i commensali un generalizzato attacco di dissenteria.

Il posto di lavaggio portò in breve alla completa pulizia dell’isola dal benché minimo rifiuto; il posto di lavoro, avviato inizialmente al solo scopo di far passare il tempo, portò nel giro di qualche mese alla nascita di una falegnameria che si dedicò alla riparazione di panche, tavoli, infissi ed altri manufatti di legno giunti nell’isola da Gedda, ma anche alla costruzione di gabinetti e docce su palafitte ed anche di bocce da gioco (furono al contempo realizzati due campi di bocce regolamentari). In seguito la falegnameria fu espansa ad officina con l’aggiunta di un reparto di lavorazione del metallo, diretto dal capo meccanico Noce del Tigre. Sempre Noce, impiegando la latta dei bidoni di datteri che giungevano ad El Wasta con le altre derrate alimentari, realizzò delle serpentine che consentirono di allestire una rudimentale distilleria, con la quale vennero ottenute varie bevande alcoliche: dapprima a base di alcol metilico ricavato dalle bucce di patate, ed in seguito, più raramente, di alcol etilico ottenuto dai rari grappoli d’uva che raggiungevano gli internati. Di queste bevande veniva sovente fatta offerta agli stessi arabi che si occupavano dei rifornimenti alimentari: se in pubblico rifiutavano recisamente queste offerte, proibendo la loro religione di bere alcolici, in privato ed al riparo da sguardi indiscreti si mostravano spesso molto meno ligi ai dettami islamici.

Un gruppo denominato “reparto lavori generali” si dedicò alle costruzioni in muratura, erigendo un nuovo edificio (ancorché di modeste dimensioni) accanto ai vecchi capannoni già esistenti nell’isola.

Altri uomini si dedicarono, con successo, alla coltivazione di piante in quell’isola desertica dove ciò era sulle prime sembrata impresa impossibile: fiori, tra cui i campanellini, ed anche ortaggi, con Tealdi che riuscì a coltivare delle piante di pomodoro che consentirono qualche variazione nella monotona dieta degli internati.

Sempre per iniziativa di Tealdi sorse una sartoria, che iniziò dedicandosi a rammendi e rattoppi e successivamente, ottenuta una macchina da cucire a pedali, giunse a confezionare tenute sahariane per chi poteva permettersi di pagarle. Utilizzando il cellophane usato come fasciatura dei pacchetti di sigarette (le fibbie vennero acquistate presso il mercato locale), vennero anche realizzate cinture per pantaloni che andarono a ruba tra la popolazione locale.

Sia per tenere occupati gli uomini, che per consentire ai meno istruiti di mettere a frutto il tempo trascorso ad El Wasta migliorando la propria istruzione, vennero istituite scuole in cui gli ufficiali ed alcuni sottufficiali insegnavano svariate materie: italiano, storia, matematica, geografia, scienze, lingue straniere, materie professionali (tra i campi di specializzazione del personale CREM), stenografia, metodi per segnalazioni ottiche e radiotelegrafiche ed altro ancora. Le lezioni avvenivano sotto alcune tende, con gli “alunni” seduti sulla sabbia e gli insegnanti che illustravano la materia su cavalletti di legno e lavagne di ardesia.

Al di fuori dei turni di lavoro e delle scuole, il tempo lo si passava in vari modi. Alcuni pescavano (il Mar Rosso era estremamente pescoso e presentava una notevole varietà di pesci, tra cui lucci, pesci luna e pesci palla, purtroppo tutti accomunati dall’insipidezza: oltre che al pescatore, la pesca offriva sovente svago anche ad un folto gruppo di spettatori), altri suonavano o giocavano (soprattutto a carte: molto diffusi scopone e tresette, e per il bridge fu riservata una tenda apposita con annessa scuola); si allestirono alberi della cuccagna e sorsero delle piccole compagnie filodrammatiche che misero in scena vari spettacoli. Altri coltivarono i loro passatempi, o ne inventarono di nuovi: il tenente di vascello lussignano Oscar Costa, ad esempio, trascorreva intere giornate sulla secca che circondava El Wasta, raccogliendo e collezionando durante i periodi di bassa marea centinaia di conchiglie, coralli, ed anche pesci e pesciolini. Il console Ferrari della Milizia Forestale, invece, dedicava le serate all’osservazione degli astri.

Furono organizzate competizioni sportive: molte gare di corsa, nonostante la calura, mentre poche, e sempre in acque poco profonde e vicinissime a riva, furono le gare di nuoto, per via del pericolo costituito dagli squali. Altri internati si dedicarono alla ginnastica od all’atletica leggera; il tenente commissario Castiello del Tigre si ruppe l’avambraccio destro nel lancio del giavellotto, a causa dello stato di decalcificazione delle ossa causato dalla dieta inadeguata.

Per chi al corpo preferiva allenare la mente, l’ambasciata italiana a Gedda riuscì a far arrivare agli internati, per tramite della Mezzaluna Rossa del Cairo, un certo numero di libri di vario argomento.

Sempre per intercessione della legazione d’Italia a Gedda fu concesso agli internati di recarsi periodicamente a terra in franchigia, visitando la città ed il mercato (per fare acquisti venivano forniti a ciascun internato otto talleri sauditi al mese, equivalenti a 48 lire dell’epoca: appena sufficienti a comprare sapone, dentifricio ed ogni tanto un po’ di biancheria nuova), sempre però accompagnati da alcuni soldati sauditi con la baionetta inastata (in seguito, dopo alcuni tentativi di fuga, il numero delle guardie durante queste uscite venne aumentato, diventando di una ogni tre o quattro internati). Singolare eccezione fu riservata a Tullio Pastori, l’esploratore, cui fu sempre proibito dalle guardie saudite di recarsi sulla terraferma, non fu possibile sapere perché; inutili le proteste del comandante Albini.

Piuttosto serio il problema dell’assistenza sanitaria. Unico medico a disposizione, per oltre un anno, fu il sottotenente medico Filippo Palmieri, uno degli internati: competente professionista, tanto che la sua opera fu richiesta anche da notabili del posto, era però limitato dalla scarsità, o piuttosto mancanza, di materiale medico a disposizione degli internati: tutto ciò che fu possibile ottenere furono un po’ di chinino, atebrina e plasmochina acquistati al mercato di Gedda (solo dopo parecchio tempo, perché gli internati non furono informati della disponibilità di questi medicinali e lo scoprirono praticamente per caso), ed un certo quantitativo di alcool e cotone ottenuti dopo lunghe richieste. Un italiano ed un ascari, ammalatisi di un’infezione intestinale che a detta di Palmieri sarebbe stata curabile con adeguati medicinali, morirono per loro mancanza; stessa sorte toccò ad un civile affetto all’arrivo nell’isola da sifilide al primo stadio.

Dopo oltre un anno di permanenza, gli internati di El Wasta realizzarono un’infermeria.

Difficoltose erano anche le comunicazioni con il mondo esterno: Gnetti seppe poi che per circa tre mesi gli occupanti della sua lancia erano stati considerati dispersi in Italia. Sette-otto mesi dovettero passare prima che fosse possibile ricevere posta dall’Italia, ed altrettanto passò prima che i parenti in patria ne ricevessero dagli internati; l’arrivo della posta, raro ed esile legame con l’Italia e le famiglie lontane, assunse tinte quasi religiose, e particolare valore assunsero le rare fotografie contenute nelle missive, che tutti volevano vedere. La fidanzata di Gnetti, ad esempio, gli spedì una sua foto sulla neve, scattata durante una gita nelle Alpi: da quel momento gli altri internati presero a venire ogni giorno a vedere quell’immagine, per avere almeno il ricordo della neve e del fresco da essa rievocati.

Tra le regole imposte agli internati vi era anche il divieto di possedere radio, ma questo venne agevolmente violato; i naufraghi di El Wasta si procurarono una radio clandestina e con questa iniziarono a scambiare sintetici messaggi con i quali nel giro di alcuni mesi venne allestito un collegamento radio abbastanza regolare con l’Italia e le famiglie degli internati. I messaggi, detti “milit”, erano prestabiliti e contrassegnati da un numero (Testo 1, Testo 2, etc., a ciascuno dei quali corrispondeva un messaggio, come ad esempio “*Tutti bene baci*” od altre frasi di circostanza per scambiarsi notizie sulla reciproca situazione). Qualche errore nel numero del testo poteva dar luogo ad equivoci esilaranti, come nel caso in cui Gnetti ricevette dalla fidanzata Vittoria, che non vedeva da ben più di nove mesi, un messaggio con il Testo 8 che significava “*Nato maschio. Tutto bene. Baci*”. Oltre a questi messaggi venivano ascoltati anche i bollettini di guerra, esaltandosi per le vittorie ed abbattendosi per le sconfitte, ma progressivamente queste divennero tanto prevalenti che gli internati si abituarono alle cattive notizie.

(**NELL’ALTRO LIBRO SI PARLA DELLE CHIAMATE RADIO INVANO PER IL TENENTE DEL MANIN???**).

Rare le visite esterne, tra cui quelle di una missione sanitaria italiana in Arabia Saudita, capeggiata dal maggiore medico della Regia Marina (in borghese) Francesco Putzolu. Scrive Fabio Gnetti che questi era una “*simpatica e socievole persona…* [che] *si crogiola in questa sua posizione di privilegio, e tutte le volte che compare da noi ci tiene ad atteggiarsi a “Lawrence d’Arabia” e ci prega di non metterlo nei pasticci, rivelando agli arabi la sua vera essenza… fino al giorno in cui il dannato Circolo di Marina di Taranto gli invia un vecchio conto di poche lire (!) indirizzato… al Maggiore Medico Regia Marina Putzolu*”.

Oltre a quelle di Putzolu e del segretario della legazione d’Italia di Gedda, che si recavano nell’isola ogni tanto, gli internati ricevettero un totale di tre visite nell’arco di due anni: quella dell’ambasciatore d’Italia in Arabia Saudita, “*persona anzianotta e pletorica… non… a suo agio a 17° di latitudine N, lontano dal condizionamento d’aria*”, che dando evidenti segni di soffrire tremendamente il caldo passò sbrigativamente in rassegna gli internati, si soffermò per pochissimo tempo nella tenda del comandante Albini e poi se ne tornò di corsa nella sua ambasciata; quella dei coniugi Conti, agente del Lloyd Triestino a Gedda e moglie (la prima donna che gli internati vedevano da mesi, visto che le arabe erano recluse in casa o, se uscivano, lo facevano sempre coprendosi di veli da capo a piedi), “*unica al di là di ogni dovere… l’unica manifestazione di solidarietà nazionale*”; e quella del delegato della Croce Rossa Internazionale di Ginevra. La visita dei coniugi Conti, “*gente degna del più incondizionato rispetto*”, fu quella più sentita dagli internati: Gnetti ricorda nelle sue memorie “*il sorriso, l’ampia manifestazione di simpatia e di solidarietà con noi di questa coppia che si intrattiene alcune ore nell’isola*”, scrivendo che i due ebbero dagli internati l’accoglienza “*che i canarini in gabbia fanno a quelli liberi i quali, in transito nella zona, si soffermano a cinguettare all’esterno della rete*”. L’evento fu anche immortalato con una foto.

La visita che ebbe però il maggiore impatto pratico fu quello del delegato della Croce Rossa, un medico svizzero che, giunto nell’isola in giacca e cravatta direttamente da Ginevra, iniziò subito a sudare e non tardò a rendersi conto delle precarie condizioni in cui vivevano gli internati, che ascoltò durante la sua breve permanenza ad El Wasta. Non molto tempo dopo la sua visita ed il conseguente rapporto a Ginevra, vennero finalmente avviate le pratiche per il rimpatrio degli internati.

Nel corso della sua permanenza ad El Wasta, circa due o tre mesi dopo l’arrivo nell’isola, Gnetti ebbe l’onore di essere visitato personalmente dal dentista del re dell’Arabia Saudita, unico presente in tutto il Paese: Gnetti, infatti, aveva perso durante l’attacco aereo che aveva affondato il Manin una protesi dentaria (che portava a causa di un incidente automobilistico capitatogli qualche anno prima) e necessitava di un dentista che gliela rimettesse a posto. Spinto probabilmente dalla curiosità di vedere uno dei pochi europei che si trovavano all’epoca in Arabia, il dentista regio si recò fino ad El Wasta, dove rimise a posto la dentiera di Gnetti servendosi di un singolare trapano azionato a pedali. L’operazione, però, non ebbe molto successo, in quanto la dentiera si staccò al primo pasto successivo; Gnetti decise di rimandare ogni ulteriore intervento a dopo il rientro in Italia.

La fuga dalle isole sembrava una possibilità estremamente remota: al di là della difficoltà di raggiungere la terraferma e di passare inosservati in un Paese in cui a quell’epoca il numero degli europei, all’infuori appunto degli internati, non doveva probabilmente raggiungere la tripla cifra, il territorio neutrale più vicino (la Turchia) distava almeno 2000 km; per raggiungere il fronte in Nordafrica la distanza era simile, ma con in più la difficoltà dell’attraversamento del Mar Rosso e dell’immenso deserto dietro le linee nemiche.

Nondimeno, qualcuno tentò. Il sottotenente dei meharisti Laner, insieme ad alcuni compagni, approfittò della modestia dell’iniziale servizio di guardia – due sole sentinelle, appostate alle due estremità dell’isola – per raggiungere la costa; con un motoscafo preparato in precedenza, i fuggiaschi risalirono la costa saudita per alcune decine di miglia, ma furono scoperti, inseguiti e ricatturati, dopo aver bruciato il motoscafo. Imprigionati a Gedda per un po’ di tempo, furono poi rispediti ad El Wasta in regime di sorveglianza speciale; durante il periodo trascorso in prigione a Gedda Laner, per mitigare il duro trattamento inflittogli dai carcerieri, si convertì all’Islam, ma questa decisione lo portò ad essere sorvegliato a vista anche dopo il rientro ad El Wasta, per verificare la sincerità della sua conversione. Venne messo in una tenda a parte, con tanto di tappeto per la preghiera, e sorvegliato a vista da una sentinella armata, che gli impedì ogni contatto con gli altri internati. Si atteggiò a musulmano osservante fino al momento della partenza dall’Arabia, salvo abbandonare la nuova fede non appena fu al sicuro a bordo di una nave italiana.

Dopo il tentativo di fuga di Laner il corpo di guardia venne portato da una decina ad un centinaio di uomini, ma questo non scoraggiò altri aspiranti fuggiaschi, che compirono un nuovo tentativo appena pochi giorni dopo il primo. A guidarlo fu il tenente di cavalleria Orlando: il gruppetto al suo comando venne raggiunto dalle guardie sulle secche e, in inferiorità numerica di uno a cinque, fu ricondotto indietro dopo una scazzottata in seguito alla quale parecchie guardie, l’indomani, si recarono nell’infermeria degli internati per farsi medicare graffi e lividi.

Singolare fu il caso del furto dei talleri che costituivano la modesta cassa del corpo di guardia saudita. Il graduato comandante il presidio si rivolse al capitano di fregata Albini per chiederne l’aiuto nell’individuare il colpevole; Albini affidò il compito al tenente di vascello Costa, ex ufficiale di rotta del Tigre nonché segretario di squadriglia della **V** Squadriglia Cacciatorpediniere. Questi ordinò che tutte le armi del presidio (vecchi fucili delle più disparate provenienze: italiani, tedeschi, britannici, belgi, francesi) venissero ammassate presso la sua tenda: l’ordine fu eseguito e tutti, compresi le guardie di servizio, consegnarono i loro fucili ai sorvegliati, generando una situazione piuttosto paradossale. Nel giro di pochi minuti Costa individuò il fucile la cui baionetta era stata usata per scassinare la cassetta in legno contenente il denaro, che aveva lasciato tracce piuttosto vistose.

(**SCRIVERE UN PO’ BENE DI COME MATURà IL RIMPATRIO**) Secondo Fabio Gnetti, la situazione si sbloccò quando la legazione d’Italia fu rimpatriata e la gestione della faccenda passò all’incaricato d’affari della Turchia: di lì a poco fu possibile raggiungere un accordo con il Ministero degli Esteri saudita, la Mezzaluna Rossa del Cairo, il governo italiano e quello britannico. Quest’ultimo doveva necessariamente essere coinvolto, pur essendo teoricamente estraneo alla questione (internati italiani nella neutrale Arabia Saudita), perché sia le terre che i mari attorno all’Arabia Saudita erano sotto controllo britannico: di conseguenza, senza l’assenso di Londra gli internati non avrebbero mai potuto compiere il viaggio di rimpatrio verso l’Italia. **(…)** Si giunse a concordare un singolare scambio: invece di uno scambio di prigionieri, uno scambio di internati italiani contro prigionieri di guerra britannici in mano italiana, da effettuarsi nel territorio della neutrale Turchia, che aveva funto da mediatrice tra le parti, e più precisamente nel porto di Mersina. Il numero dei prigionieri britannici da scambiare doveva coincidere esattamente, anche nella distribuzione dei gradi, con quello degli internati italiani: il capitano di vascello Gasparini, il capitano di fregata Albini e gli altri tre comandanti di cacciatorpediniere (Scroffa del Leone, Tortora del Pantera, Papino del Battisti) sarebbero stati scambiati con altrettanti ufficiali britannici di pari grado, e così via, scendendo lungo la scala gerarchica.

Gli internati furono informati dello scambio imminente con due giorni scarsi di preavviso, ma d’altra parte non vi erano grandi preparativi da fare dal momento che non possedevano altro all’infuori dei vestiti che indossavano e di forse una camicia di riserva (faceva eccezione chi come Oscar Costa aveva collezionato conchiglie, ed i pochi come il medico Palmieri che durante la permanenza nell’isola avevano acquistato oggetti di vario genere, compresi dei tappeti). Il momento più triste fu il forzato commiato dagli animali che per tanto tempo avevano allietato i giorni e le notti trascorse su quella striscia di sabbia: la famiglia di gazzelle, che bene o male se la sarebbe cavata, e soprattutto il cane Borraccia, che gli internati non poterono portare con sé.

Il **QUANDO???** gli internati vennero imbarcati sul piroscafo britannico Thalma, della British India, arrivato in rada il giorno precedente; Gnetti ebbe l’impressione che l’equipaggio del mercantile fosse composto, più che da civili, da militari messisi in borghese per rispettare la neutralità araba, impressione che fu confermata quando una parte di essi si cambiarono d’abito, dopo la partenza da Gedda, indossando l’uniforme.

Gli internati vennero sistemati senza molte cerimonie nella stiva di prua, dove ricevettero una dieta composta esclusivamente da patate bollite con ancora la buccia, trattati alla stregua di prigionieri; le guardie vennero rafforzate con l’avvicinamento al Canale di Suez, mascherato da tende e cortine di tela per impedire di vedere alcunché. Dopo quattro o cinque giorni di navigazione, superato il Canale ed entrato il Thalma in Mediterraneo, il comando di bordo venne a sapere che sulla nave ospedale italiana Gradisca, che stava trasportando i prigionieri britannici da scambiare a Mersina, gli ufficiali britannici prigionieri ricevevano trattamento di prima classe ed allora gli ufficiali italiani, fino a quel momento sistemati anch’essi nella stiva e trattati come gli altri, vennero trasferiti in cabine di prima classe ed il loro menù fu arricchito con porridge, marmellata, uova, bacon ed altro.

Poco ci mancò che gli internati, dopo uno o più anni trascorsi in Africa Orientale e due anni passati in Arabia, morissero ad un passo da casa per mano degli stessi italiani: un gruppo di bombardieri della Regia Aeronautica di base a Rodi, infatti, avvistò il Thalma e, non notando i segnali di riconoscimento, sganciò le sue bombe da alta quota, per fortuna senza colpire. I britannici non mancarono di riprendere la scena e rinfacciare l’accaduto agli italiani, che se ne dovettero stare in silenzio. Il comandante della squadriglia di bombardieri era per colmo d’ironia un vecchio amico di Gnetti, che da lui ebbe in seguito le fotografie scattate durante l’attacco.

(**21 marzo 1943**) A Mersina, Thalma e Gradisca si ormeggiarono ad una certa distanza l’una dall’altra; il trasbordo di prigionieri ed internati avvenne per mezzo di grosse chiatte trainate da rimorchiatori turchi, che venivano rigorosamente caricate con identico numero di prigionieri/internati i cui gradi dall’una e dall’altra parte dovevano specularmente coincidere, prima di compiere il tragitto tra i due bastimenti. Gli ufficiali furono i primi ad essere scambiati. L’operazione subì un’interruzione di quarantott’ore quando si apprese della morte di un prigioniero britannico a bordo della Gradisca: alla fine si decise che lo scambio potesse avvenire egualmente; quando il cadavere fu sbarcato dalla nave italiana questa poté tornare ad issare la bandiera che aveva tenuto a mezz’asta, mentre la Thalma portò a mezz’asta la sua quando la salma giunse a bordo.

Questo sistema comportava inevitabilmente che i primi prigionieri/internati ad essere scambiati, giunti a bordo della nave che li avrebbe riportati in patria, si trovassero a faccia e faccia con i loro nemici in attesa di essere scambiati: Gnetti avrebbe ricordato questa paradossale situazione, rammentando di aver parlato con i prigionieri britannici, una volta a bordo della Gradisca, “*pur con la fredda cortesia prevista tra nemici*”, del più e del meno; questi gli dissero che prima dello scambio erano stati alloggiati nella riviera ligure dove si erano trovati benissimo, e che vi sarebbero volentieri rimasti fino alla fine della guerra se non fosse stato per il baccano sollevato dagli “italiani d’Arabia” per essere rimpatriati, col risultato che ora sarebbero dovuti tornare a combattere e rischiare la pelle.

Gnetti giunse sulla Gradisca proprio nel pieno di una messa domenicale cui partecipavano le crocerossine di bordo: dopo due anni trascorsi ai tropici nella terra dell’Islam, gli venne da piangere per la gioia.

Non tutto era rose e fiori, però, a bordo della Gradisca. Il comando di bordo non era stato avvertito che gli ex internati sarebbero giunti praticamente senza vestiario, se non il poco che indossavano e che era adatto al clima torrido del basso Mar Rosso, mentre in Mediterraneo si era ancora in inverno con freddo da neve, mare grosso e forte vento; solo dopo tre giorni di quel clima fu possibile reperire delle tenute di fatica da sommergibilista, prelevate da chissà dove (in pochi avevano ottenuto cappotti militari italiani già a bordo del Thalma). Vitto scarso e di cattiva qualità, a meno di non corrompere i membri dell’equipaggio, nel qual caso si poteva avere ciò che si voleva: l’Italia cui i naufraghi del Mar Rosso stavano andando incontro non era proprio quella che si aspettavano.

Il 27 marzo 1943 l’epopea degli equipaggi dei cacciatorpediniere del Mar Rosso si concluse con l’arrivo della Gradisca a Bari: ad accoglierli trovarono la principessa ereditaria Maria José di Savoia. Dopo un periodo di quarantena, gli ex internati vennero mandati in licenza a casa, al termine della quale furono destinati a nuovi incarichi a bordo ed a terra.

**(…)**

Morti nell’affondamento del Manin:

Mohamed Adum, ascari fuochista, da Agordat

Costantino Amato, marinaio, da Augusta

Rodolfo Batagelj, capitano del Genio Navale (direttore di macchina), da Trieste

Carlo Benatti, capo cannoniere di seconda classe, da Mirandola (**MBVM – CERCARE MOTIVAZIONE come “Bennati”**)

Andrea Bruno, sergente radiotelegrafista, da Trapani

Domenico Bruno, marinaio cannoniere, da Taranto

Ugo Caputo, capo meccanico di terza classe, da Piazza Armerina

Carlo Codecasa, secondo capo elettricista, da Bergamo

Pietro Colombi, secondo capo meccanico, da Montescano

Silvio Crevatin, marinaio, da Albona

Armando Crisciani, tenente di vascello (comandante in seconda), da Trieste

Tullio Crivellaro, sottocapo S.D.T., da Altavilla Vicentina

Alfonso De Vita, marinaio fuochista, da Tropea

Mohammed Ibrahim Farag, bulucbasci di coperta, da It Atba

Alberto Ferraro, sottocapo cannoniere, da Rossano

Teobaldo Fontana, marinaio silurista, da Asola

Carlo Irrera, marinaio fuochista, da Messina

Ignazio Lauricella, sergente segnalatore, da Canicattì

Ferruccio Luti, marinaio, da Livorno

Matteo Maestrale, capo meccanico di seconda classe, da La Spezia

Armando Materazzo, marinaio fuochista, da Napoli

Salvatore Mattiucci, marinaio cannoniere, da Napoli

Domenico Moccia, sergente cannoniere, da Grumo Nevano

Michele Morra, sottocapo segnalatore, da Sturno

Mario Morsoletto, sottocapo cannoniere, da Montecchio Maggiore

Giovanni Morucchio, marinaio cannoniere, da Ustica

Aldo Panelli, marinaio fuochista, da Trieste

Luigi Peri, marinaio fuochista, da Sestri Levante

Abramo Presta, marinaio fuochista, da Taranto

Bruno Quadrini, marinaio fuochista, da Terni

Renato Rizzi, sottocapo meccanico, nato in Austria

Ulderico Sacchetto, sottocapo silurista, da Roma

Lorenzo Scomersich, marinaio fuochista, da Pola

Erice Simeoni, sergente meccanico, da Trento

Antonio Tedde, capo cannoniere di terza classe, da Sorgono (**MBVM – CERCARE MOTIVAZIONE**)

È possibile che manchino i nomi di alcuni ascari.

**(…)**

Trenta dei naufraghi della lancia IA 463 vennero decorati al Valor di Marina per la condotta tenuta durante la settimana di difficile navigazione sulla scialuppa in Mar Rosso: il sottotenente di vascello Fabio Gnetti ricevette la Medaglia d’Oro ed il guardiamarina Eugenio Tealdi quella d’Argento, mentre la Medaglia di Bronzo venne conferita al sottotenente di vascello Ireneo Sala, al guardiamarina Giuseppe Russo, al capo radiotelegrafista di terza classe Antonio Poddighe, al sergente cannoniere puntatore scelto Oberdan Cucurnia, al sergente cannoniere stereotelemetrista Salvatore De Biase, al sottocapo nocchiere Saverio Aversano, ai sottocapi cannonieri artificieri Carlo Aldighieri ed Angelo Taddei, al sottocapo meccanico Dino Bagnarol, al sottocapo elettricista Vincenzo Spallarossa, ai marinai S.D.T. Luigi Zappa e Gino Neri, al marinaio elettricista Francesco Spizzico, al marinaio silurista Arnaldo Alessi, ai marinai cannonieri artificieri Aider Fabbri e Gaetano Buzzi, al marinaio cannoniere telemetrista Andrea Carrano, al marinaio cannoniere ordinario Vito Papasodero, al marinaio fuochista artefice Arturo Grossi, al marinaio fuochista ordinario Luigi Leta, ai marinai Antonio Bruno, Armando Baldassare, Simone Dominici, Francesco Di Ceglie, Giuseppe Giannotti, Gino Ferro, Francesco Guido e Mariano Scolaro.

**(…)**

Tragica fu la sorte del tenente di vascello Ireneo Sala. Ufficiale della Marina Mercantile, stancatosi della vita del mare e desideroso di stare vicino alla famiglia, aveva accettato un posto a terra come agente del Lloyd Triestino in una disagiata località dell’Africa Occidentale per poter poi avere un posto nella sede centrale della compagnia, la sua natia Trieste, dove vivevano moglie e figli. Invece, allo scoppio della guerra era stato richiamato con il grado di sottotenente di vascello ed imbarcato sul Francesco Nullo, partecipando a tutte le sue missioni fino all’affondamento; trasferito sul Manin, era sopravvissuto anche a questo secondo affondamento ed all’odissea della lancia IA 463, trascorrendo poi due anni in internamento in Arabia Saudita. Dopo il rimpatrio, venne subito imbarcato sulla torpediniera Francesco Stocco come comandante in seconda; quando anche questa nave fu affondata, dopo l’armistizio, da bombardieri tedeschi al largo di Corfù, Sala scampò all’affondamento gettandosi in mare, ma fu colpito a morte dai caccia di scorta abbassatisi a mitragliare i naufraghi in acqua.

[https://books.google.it/books?id=2AiIL5icXqMC&pg=PA278&lpg=PA278&dq=%22destroyer%22+%22daniele+manin%22&source=bl&ots=866I7zyq3Z&sig=ACfU3U14Q5BcFOq-PLGnZ0D4n7AN\_RD0bw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjxxbSgu8yEAxUdQ\_EDHQo8Dt04PBDoAXoECAMQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22daniele%20manin%22&f=false](./daniele%20manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=yYNtEAAAQBAJ&pg=PA310&lpg=PA310&dq=%22destroyer%22+%22daniele+manin%22&source=bl&ots=Zf-PmDl\_Wz&sig=ACfU3U3WtrqDeVNFKCbnQQdKs-FaSF\_G1Q&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjxxbSgu8yEAxUdQ\_EDHQo8Dt04PBDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22daniele%20manin%22&f=false](./daniele%20manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=vCyaz30z8MYC&pg=PA150&lpg=PA150&dq=%22destroyer%22+%22daniele+manin%22&source=bl&ots=ZHCG7bi0CW&sig=ACfU3U3Mc39Kh\_52yUBoDZZ-eH19SArryA&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjg7MGju8yEAxULQvEDHfGiDXM4WhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22daniele%20manin%22&f=false](./daniele%20manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=4\_fwAgAAQBAJ&pg=PT24&lpg=PT24&dq=%22destroyer%22+%22manin%22&source=bl&ots=ovTQgkK8Ro&sig=ACfU3U0oSVJvOWj\_jfycrvdpDSEHI0AFjw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjE6L2Yv8yEAxUpywIHHfeDDMA4ZBDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=o7fNDwAAQBAJ&pg=RA1-PT14&lpg=RA1-PT14&dq=%22destroyer+daniele+manin%22&source=bl&ots=WAd2rG-l6o&sig=ACfU3U2-Q1K\_QPuoMYnaKXw7mVTWTzA10Q&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjUx5aAu8yEAxWrSfEDHRvLB704FBDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%20daniele%20manin%22&f=false](https://books.google.it/books?id=o7fNDwAAQBAJ&pg=RA1-PT14&lpg=RA1-PT14&dq="destroyer+daniele+manin"&source=bl&ots=WAd2rG-l6o&sig=ACfU3U2-Q1K_QPuoMYnaKXw7mVTWTzA10Q&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjUx5aAu8yEAxWrSfEDHRvLB704FBDoAXoECAIQAw" \l "v=onepage&q="destroyer daniele manin"&f=false) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=tdbEAwAAQBAJ&pg=PA432&lpg=PA432&dq=%22destroyer%22+%22manin%22&source=bl&ots=6DtrzxXsWO&sig=ACfU3U3HDByKZ-XEJm2C46pxl7yarQeVxg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwir1caUv8yEAxUU-gIHHWhPBa84PBDoAXoECAMQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=9zzwDwAAQBAJ&pg=PA48&lpg=PA48&dq=%22destroyer%22+%22manin%22&source=bl&ots=9dxyDEWld2&sig=ACfU3U2a5Afy-o32lXULFmEv6lG5NXbDgA&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwir1caUv8yEAxUU-gIHHWhPBa84PBDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=Bk\_VDwAAQBAJ&pg=RA2-PT163&lpg=RA2-PT163&dq=%22destroyer%22+%22daniele+manin%22&source=bl&ots=iuih1TqZW0&sig=ACfU3U0711iZxo-P3U9IYWTgWG06SbRUJQ&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiLh5yfu8yEAxXCSfEDHQciBq04MhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22daniele%20manin%22&f=false](./daniele%20manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=Gq-5EAAAQBAJ&pg=PT75&lpg=PT75&dq=%22cacciatorpediniere%22+%22manin%22&source=bl&ots=g9JvFOXO9g&sig=ACfU3U1aeSdbDn6HuBB1bIE2QB7BhT3u-Q&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjz6v7br8yEAxW10wIHHeBeBOo4RhDoAXoECAUQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=tIyXDgAAQBAJ&pg=PT56&lpg=PT56&dq=%22cacciatorpediniere%22+%22manin%22&source=bl&ots=QNozzOG1fj&sig=ACfU3U0J4HOwUqR6rF-EDC7WmVZuZ11Omg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjz6v7br8yEAxW10wIHHeBeBOo4RhDoAXoECAMQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=8pPqEAAAQBAJ&pg=PT48&lpg=PT48&dq=%22cacciatorpediniere%22+%22manin%22&source=bl&ots=8OGvlDBVvS&sig=ACfU3U1qkL86oq85Dut6gBV8Z7ERiqw4kw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwj\_psDfr8yEAxUj1gIHHVOADqU4WhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=nLekugpiwT8C&pg=PA9&lpg=PA9&dq=%22cacciatorpediniere%22+%22manin%22&source=bl&ots=T202KiYEhs&sig=ACfU3U3MOxG4JMmhHaa\_Q5mLG2afPmbTBw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjz6v7br8yEAxW10wIHHeBeBOo4RhDoAXoECAQQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse) (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/C4477-Ww2-Marina-Annullo-Del-R-Torpediniere-Calliope-382013953543.html> (niente?)

[https://www.youtube.com/watch?v=s0GbaPWYq2I&ab\_channel=ArchivioLuceCinecitt%C3%A0](https://www.youtube.com/watch?v=s0GbaPWYq2I&ab_channel=ArchivioLuceCinecittà) (già usata, non linkare)

<https://www.siciliaogginotizie.it/2019/03/06/lavori-al-porto-no-solo-spazzatura-e-degrado-ecco-il-video/> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/la-nostra-storia/medaglie/Pagine/SacchettoUlderico.aspx> (già usata)

<https://www.comune.marsala.tp.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/28303> (già usata)

<https://www.alamy.com/italiano-regio-cacciatorpediniere-daniele-manin-alla-prova-di-velocit-built-at-cantieri-navali-del-quarnaro-fiume-circa-1930-cantieri-navali-del-quarnaro-sa-fiume-107-cacciatorpediniere-manin-image187690285.html> (già usata, non linkare)

<https://www.icharta.com/it/c-040748-1925-ww2-cacciatorpediniere-daniele-manin-regia-marina.html> (già usata, non linkare)

<https://www.alamy.it/italiano-regio-cacciatorpediniere-daniele-manin-alla-prova-di-velocita-costruita-presso-i-cantieri-navali-del-quarnaro-fiumani-circa-1930-cantieri-navali-del-quarnaro-s-a-fiume-108-cacciatorpediniere-manin-image188215849.html> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/la-nostra-storia/medaglie/Pagine/RodolfoBatagelj.aspx> (già usata)

<https://www.linkedin.com/posts/vera-caggese-13058b200_laffondamento-del-manin-il-3-aprile-1941-activity-6916620173407879168-xiiL> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/qwp17i/the_italian_destroyer_daniele_manin_in_1935/> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/1925-ca-REGIA-MARINA-MILITARE-Cacciatorpediniere-in-crociera-363118213297.html> (già usata, non linkare)

<https://www.alamyimages.fr/italiano-regio-cacciatorpediniere-daniele-manin-alla-prova-di-velocita-construit-a-cantieri-navali-del-quarnaro-fiume-vers-1930-cantieri-navali-del-quarnaro-s-a-fiume-107-cacciatorpediniere-manin-image187690285.html> (già usata, non linkare)

<https://keej.it/libri-e-riviste/milano-provincia-annunci-milano/daniele-manin-e-g-pallavicino-1878-1a-ediz-1014751927.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.goodreads.com/book/show/33447064-cacciatorpediniere-della-regia-marina> (già usata, non linkare)

<https://www.siciliaogginotizie.it/2017/06/21/marsala-inaugurato-largo-capizzo-detriti-spazzatura/> (già usata, non linkare)

<https://www.alamyimages.fr/photos-images/manin.html?blackwhite=1&sortBy=relevant> (già usata, non linkare)

<https://www.istitutobiggini.it/wp-content/uploads/LImpresa-del-Regio-Somergibile-Perla.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.yumpu.com/it/document/view/14934432/tragedia-alle-dahlak-laffondamento-del-il-corno-dafrica> (già usata, non linkare)

<https://www.amazon.com.br/Cacciatorpediniere-della-Regia-Marina-Pigafetta/dp/1231862939> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/Busta-da-Lettere-Del-Regio-Cacciatorpediniere-Esploratore-UVivaldi-171037532739.html> (già usata, non linkare)

<https://www.modellismopiu.it/modules/newbb_plus/print.php?forum=156&topic_id=124311> (già usata, non linkare)

<https://www.ilcornodafrica.it/st-melecafinediunsogno.pdf> (già usata)

<https://italianiinguerra.wordpress.com/2019/04/02/missione-suicida-della-regia-marina-in-africa-orientale/> (già usata, non linkare)

<http://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/Maurizio-Brescia/01---Italia-Italy-Regia-Marina/03---Cacciatorpediniere/5---classe-Sauro/197> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/mezzi-storici/Pagine/LetteraM.aspx> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/mezzi-storici/Pagine/LetteraM.aspx> (già usata, non linkare)

<http://ilterzonano.altervista.org/ilterzonano/Guerre/XX_secolo/2GM/marina_militare/SM95-17_rivalita.htm> (già usata)

<http://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/COLLEZIONE-ACCORSI/REGIA-MARINA/Cacciatorpediniere/CLASSE-SAURO/DANIELE-MANIN/R146D-Regio-cacciatorpediniere-DANIELE-MANIN-foto-Pozzar-and-Figlio-Trieste> (già usata, non linkare)

<https://www.academia.edu/8539008/CARMELO_CALCI_Le_navi_della_regia_marina_Pepe_Stocco_Nicotera_e_Bianchi_in_Storicitt%C3%A0_XVIII_n_178_Dicembre_2009_pp_44_47_e_in_Storicitt%C3%A0_XIX_n_179_Gennaio_2010_pp_60_62> (già usata, non linkare)

<https://old-forum.warthunder.com/index.php?/topic/564464-sauro-class-cacciatorpedoniere-rn-nazario-sauro/> (già usata, non linkare)

<https://www.naviecapitani.it/Navi%20e%20Capitani/gallerie%20navi/navi%20militari%20storiche/schede%20navi/N/Nazario%20Sauro.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.marsalalive.it/2017/06/21/marsala-largo-intitolato-al-marinaio-gaspare-capizzo/> (già usata, non linkare)

<https://www.linkedin.com/posts/vera-caggese-13058b200_ed-un-altro-anno-di-master-%C3%A8-giunto-a-concludimento-activity-6919205485216731137-cv-8?trk=public_profile_like_view> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/mezzi-storici/Pagine/PQRS/sauro.aspx> (già usata, non linkare)

<https://www.abebooks.it/9781231862933/Cacciatorpediniere-Regia-Marina-Antonio-Pigafetta-1231862939/plp> (già usata, non linkare)

<https://rauzino.files.wordpress.com/2012/01/quando-i-comandanti-morivano-in-plancia.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1924-02-18&atto.codiceRedazionale=024U0139&tipoDettaglio=originario&qId=&classica=true> (già usata, non linkare)

<https://books.google.it/books/about/Cacciatorpediniere_Della_Regia_Marin.html?id=NkHRygAACAAJ&redir_esc=y> (già usata, non linkare)

<https://segretidellastoria.wordpress.com/2016/12/29/lodissea-della-lancia-ia463-nel-mar-rosso/> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/SOMMERGIBILI-ITALIANI-ALBUM-FOTOGRAFICO-Circumnavigazione-dellAfrica-1930-276060147442.html> (già usata, non linkare)

[https://catalogo.archiviodiari.it/diari?event=2721&tag=Affondamento%20del%20%22Manin%22%201941](1941) (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/la-nostra-storia/medaglie/Pagine/Crisianiarmando.aspx> (già usata)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2016/04/3-4-1941-affondamento-regia-nave-manin%E2%80%A8/> (già usata)

<https://comunedilericiblog.wordpress.com/2017/11/06/intitolata-allammiraglio-fabio-gnetti-la-piazza-di-solaro/> (già usata)

<https://www.guardiacostiera.gov.it/napoli/Documents/Storia%20capitanerie%20definitiva%2028.05.2015.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2020/04/3-4-1941-affondamento-regio-cacciatorpediniere-manin/> (già usata, non linkare)

<https://m.facebook.com/NuovoRisorgimentoPerLItalia/photos/5220170614743596/?locale=zh_CN> (già usata, non linkare)

<https://www.liguria24.it/2017/10/31/intitolata-a-fabio-gnetti-la-piazza-di-solaro-2/91927/amp/> (già usata, non linkare)

<https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/home/273260/se-i-marinai-raccontano-vecchie-storie-di-guerra.html> (già usata, non linkare)

<https://www.liguria24.it/2017/08/03/intitolata-a-fabio-gnetti-la-piazza-di-solaro/78167/> (già usata, non linkare)

<https://www.cittadellaspezia.com/2017/11/03/una-piazza-per-leroe-di-guerra-fabio-gnetti-nella-sua-solaro-245873/> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/la-nostra-storia/medaglie/Pagine/faragmohammed.aspx> (già usata)

<https://associazioneeuropalibera.wordpress.com/2020/06/30/3224-wolde-selassie-leritreo-che-divenne-generale-italiano-una-vita-di-primati/> (già usata, non linkare)

<https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/24425-informazioni-cacciatorpediniere-leone/> (già usata, non linkare)

<https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/24425-informazioni-cacciatorpediniere-leone/> (già usata, non linkare)

<https://www.abebooks.fr/9788842556961/Ultima-missione-mar-Rosso-L%E2%80%99odissea-8842556963/plp> (già usata, non linkare)

<https://www.aidmen.it/forums/topic/884-il-blocco-navale-italiano-nella-guerra-di-spagn/> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/1925-ca-REGIA-MARINA-MILITARE-Squadriglie-di-cacciatorpediniere-313231277337.html> (già usata, non linkare)

<https://www.repubblica.it/viaggi/2015/07/04/foto/i_relitti_custoditi_nell_oscurita_dell_oceano-117611529/9/> (già usata, non linkare)

<https://www.unilibro.it/libro/gnetti-fabio/ultima-missione-mar-rosso-odissea-naufraghi-lancia-ia-463/9788842556961> (già usata, non linkare)

<https://www.ipmsitalia.it/index.php/storia/storia-navi/i-cacciatorpedinieri-italiani-dal-1939-ad-oggi/260-i-cacciatorpedinieri-italiani-dal-1939-ad-oggi> (già usata, non linkare)

<https://italiacoloniale.com/page/93/?fbclid=IwAR2pSYHaEBrpBN37AlsCBnesv0f-gWiTdzFxOrNp2KGYjNlmcl3Ne61uJkw> (già usata, non linkare)

<https://www.combattentiliberazione.it/movm-dal-1935-al-7-sett-1943/farag-mohammed-ibrahim> (già usata, non linkare)

<http://www.sulleormedeinostripadri.it/it/documenti-storici/l-economia-prebellica-e-gli-eserciti-in-campo/approfondimenti-tematici/237-la-strana-guerra-della-regia-marina.html> (già usata, non linkare)

<https://www.militaryfactory.com/ships/detail.php?ship_id=nazario-sauro-destroyer-warship-kingdom-of-italy> (già usata, non linkare)

<https://archive.org/stream/worldswarships00janeuoft/worldswarships00janeuoft_djvu.txt> (già usata, non linkare)

<https://www.degruyter.com/document/doi/10.12987/9780300176513-008/pdf?licenseType=restricted> (non accessibile)

<https://www.maritimequest.com/warship_directory/great_britain/pages/aircraft_carriers/hms_eagle_94_data.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/2022/Bollettino_Archivio_2022_1_2_completo.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.yumpu.com/it/document/view/14935537/fine-di-un-sogno-vincenzo-meleca-il-corno-dafrica> (già usata, non linkare)

<https://www.alternatehistory.com/forum/threads/fantasque-time-line-france-fights-on-english-translation.524901/page-69> (già usata, non linkare)

<https://www.maritimequest.com/daily_event_archive/ww2_as_it_happened/1941/04_apr/world_war_2_as_it_happened_apr_04_1941.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/agmo21/italian_destroyer_daniele_manin_889x569/> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/> (già usata, non linkare)

<https://www.navy-net.co.uk/community/threads/naval-related-obituaries.30067/page-5> (già usata, non linkare)

<https://www.alternatehistory.com/forum/threads/a-better-decade-a-british-tl.492305/page-15> (già usata, non linkare)

<http://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/COLLEZIONE-ACCORSI/REGIA-MARINA/Cacciatorpediniere/CLASSE-SAURO/DANIELE-MANIN/MANIN-R> (già usata, non linkare)

<http://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/COLLEZIONE-ACCORSI/REGIA-MARINA/Cacciatorpediniere/CLASSE-SAURO/DANIELE-MANIN/R143D-Regio-cacciatorpediniere-DANIELE-MANIN-2> (già usata, non linkare)

<https://thedailybounce.net/world-of-warships/supertest-italian-tier-iii-destroyer-nazario-sauro/> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/> (già usata, non linkare)

<https://www.combattentiereduci.it/notizie/gli-ascari-medaglia-d-oro-al-valor-militare> (già usata, non linkare)

[https://www.wikiwand.com/it/Aquilone\_(cacciatorpediniere\_1927)](https://www.wikiwand.com/it/Aquilone_%28cacciatorpediniere_1927%29) (già usata, non linkare)

<https://glosbe.com/it/en/Luca%20Tarigo> (già usata, non linkare)

<https://fabriziogioiello.jimdofree.com/gemelli-militari-regio-esercito/> (niente?)

<https://miles.forumcommunity.net/?t=52651160> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/groups/51338420255/posts/10160265201320256/> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2014/06/nazario-sauro.html> (già usata, non linkare)

<https://segretidellastoria.wordpress.com/author/storiasegreta/page/59/> (già usata, non linkare)

<https://www.assoradiomarinai.it/diplomi/regiamarina_ww2/lista.htm> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2019/04/egitto.html> (già usata, non linkare)

<https://www.trentoincina.it/mostrapost.php?id=321> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2020/10/23-10-2017-francesco-spizzico/> (già usata)

<https://www.spesturno.it/centro-storico/lapide%20monumento/ostro.htm> (già usata, non linkare)

<https://segretidellastoria.wordpress.com/2019/07/30/7123/> (già usata, non linkare)

[https://jenikirbyhistory.getarchive.net/topics/daniele+manin+ship+1927](https://jenikirbyhistory.getarchive.net/topics/daniele%2Bmanin%2Bship%2B1927) (già usata, non linkare)

<http://www.qattara.it/primapagina_file/st-ibrahimfarag.pdf> (già usata)

<https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Manin> (già usata)

[https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Cacciatorpediniere\_Manin.jpg](https://en.m.wikipedia.org/wiki/File%3ACacciatorpediniere_Manin.jpg) (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2019/05/1-5-1927-varo-regia-nave-torpediniere-manin/> (già usata, non linkare)

<https://m.facebook.com/groups/236836553015408/posts/6455729444459390/> (già usata, non linkare)

[https://web.archive.org/web/20091115011142/https://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1546754/Commander-Jim-Suthers.html](https://web.archive.org/web/20091115011142/https%3A//www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1546754/Commander-Jim-Suthers.html)(già usata)

<https://garystockbridge617.getarchive.net/media/cacciatorpediniere-manin-1be2bc> (già usata, non linkare)

<https://www.ebay.it/itm/284140923514> (già usata, non linkare)

[https://it.wikipedia.org/wiki/File:Cacciatorpediniere\_Manin.jpg](https://it.wikipedia.org/wiki/File%3ACacciatorpediniere_Manin.jpg) (già usata, non linkare)

<https://www.secondhandts.it/galleria> (niente?)

<https://www.trapaninostra.it/Edicola/Vomere_web_anno_117_044_Luglio_2014.pdf> (già usata, non linkare)

<https://comandosupremo.com/italian-colonial-troops/> (già usata, non linkare)

<https://www.storiaverita.org/2012/08/05/1391/> (già usata, non linkare)

<https://boowiki.info/art/destroyer-de-la-royal-navy/leone-destroyer.html> (già usata, non linkare)

<https://www.naval-history.net/xDKWW2-4012-25DEC01.htm> (già usata, non linkare)

<https://naval-encyclopedia.com/ww2/italy/italian-destroyers-of-ww2.php> (già usata, non linkare)

<https://ja.wiki5.ru/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin> (già usata, non linkare)

<https://weaponsandwarfare.com/2019/10/02/the-red-sea-1940-41/> (già usata, non linkare)

<https://www.pinterest.jp/pin/4151824646079229/> (già usata, non linkare)

<https://www.wikiwand.com/en/Sauro-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1937v01/d183> (già usata, non linkare)

<https://dbpedia.org/page/Sauro-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<https://academic-accelerator.com/encyclopedia/italian-destroyer-turbine-1927> (già usata, non linkare)

<https://www.ilcornodafrica.it/st-melecatragedia.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.lasecondaguerramondiale.org/navi/regia-marina.html> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/100075861020268/posts/1030604550411411/> (già usata, non linkare)

https://www.calameo.com/books/0008994975f5d1cba7214

https://www.wikiwand.com/it/Ostro\_(cacciatorpediniere\_1928)

<https://issuu.com/rivista.militare1/docs/l_impegno-navale-italiano-durante-la-guerra-civile>

https://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglio.pdf

https://www.lavocedelmarinaio.com/2015/05/1-maggio-1927-varo-regia-nave-manin/

http://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2015/04/cesare-battisti.html

https://www.lavocedelmarinaio.com/2015/05/1-maggio-1927-varo-regia-nave-manin/

https://www.naviearmatori.net/ita/album-759-1.html

https://www.naviearmatori.net/ita/foto-269962-4.html

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Daniele\_Manin\_(ship,\_1927)

https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short\_name=Manin

https://it.unionpedia.org/i/Daniele\_Manin\_(cacciatorpediniere)

https://biblio.toscana.it/argomento/Daniele%20Manin%20(cacciatorpediniere)

https://it.wikipedia.org/wiki/Daniele\_Manin\_(cacciatorpediniere)

https://www.wrecksite.eu/docBrowser.aspx?1412

https://svppbellum.blogspot.com/2022/12/1913-1943-il-regio-incrociatore-bari.html

https://difesa.forumfree.it/?t=75604563&st=180

https://profilbaru.com/it/Naviglio\_militare\_italiano\_della\_seconda\_guerra\_mondiale

https://military-history.fandom.com/wiki/List\_of\_destroyers\_of\_Italy

https://www.pinterest.it/pin/811140582885683354/

https://miles.forumcommunity.net/?t=40741425

http://italiandestroyers.com/sauro.html

http://navyworld.narod.ru/Cacciatorpediniere.htm

http://www.ilportaledelsud.org/aoi.htm

https://it.frwiki.wiki/wiki/Liste\_des\_destroyers\_italiens

http://www.albertoparducci.it/photo\_gallery/Marina%20Militare1.htm

https://it.unionpedia.org/i/Breda\_Mod.\_31

http://www.danieleranocchia.it/storia\_della\_marina/francesco\_nullo.htm

https://biblio.toscana.it/argomento/Daniele%20Manin

https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short\_name=Nullo

https://www.marinai.it/marinai/stabiesi/ciaravolo.pdf

http://www.danieleranocchia.it/storia\_della\_marina/seconda\_guerra.htm

<https://www.regiamarinamas.net/id113.htm>

https://www.ilcornodafrica.it/st-melecafinediunsogno.pdf

https://associazioneeuropalibera.wordpress.com/category/storia-ditalia/page/3/

https://www.marinaiditalia.com/public/uploads/DdB\_2015\_10.pdf

https://www.guardiacostiera.gov.it/chi-siamo/Documents/storia\_capitanerie.pdf

https://genealogia.dejudicibus.it/?f=dejudicibus&b=molfetta&c=xix&p=1899a

https://www.trentoincina.it/mostrabibliocat.php?categoria=Diari%20e%20memorie

https://gazzettadellaspezia.com/index.php?option=com\_k2&view=item&id=37265

https://eritrealive.com/eritrea-isole-dahlak-storie-di-uomini-navi-guerre/

https://www.combattentiliberazione.it/movm-dal-1935-al-7-sett-1943/crisciani-armando

https://www.marinaiditalia.com/wp-content/uploads/2018/04/2018\_3\_DdB.pdf

https://www.combattentiliberazione.it/movm-dal-1935-al-7-sett-1943/sacchetto-ulderico

https://italiacoloniale.com/tag/mar-rosso/page/2/

https://blog.libero.it/wrnzla/view.php?id=wrnzla&gg=081107&mm=0

https://www.trentoincina.it/dbcrono.php?annomese=194104

https://catalogo.archiviodiari.it/diari?topic=3509&tag=Affondamento

https://miles.forumcommunity.net/?t=56890401

https://www.wikidata.org/wiki/Q3702007

https://www.quirinale.it/onorificenze/insigniti/14089

https://eritrealive.com/per-non-dimenticare-farag-sottufficiale-eritreo/

https://picryl.com/media/mangalore-manche-6da9c4

https://blog.libero.it/wrnzla/5831626.html

https://picryl.com/media/manetti-storkfxd-f4cfe4

https://italiacoloniale.com/tag/manin/

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Postcards\_of\_ships\_of\_Italy

https://www.marenostrumrapallo.it/grog/

https://keej.it/uboot-sommergibile-cacciatorpediniere-ww2-lampada-83267080.htm

https://www.quirinale.it/onorificenze/insigniti/14088

http://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2014/10/francesco-nullo.html

https://biblio.toscana.it/argomento/Giorgio%20Manin

https://forumcorriere.corriere.it/televisioni/2023/10/30/il-comandante/

https://carlorastrelli.it/cacciatorpediniere-francesco-nullo/

https://www.wikiwand.com/it/Nazario\_Sauro\_(cacciatorpediniere)

https://mar-rosso.it/francesco-nullo-relitti-eritrea

https://mar-rosso.it/tigre-relitti-jeddah-arabia-saudita

https://twitter.com/JohannesBuckler/status/1264284425258500099

https://twitter.com/JohannesBuckler/status/1491147371937669120

https://miles.forumcommunity.net/?t=62012349

https://www.wikiwand.com/it/Classe\_Nazario\_Sauro\_(cacciatorpediniere)

[https://books.google.it/books?id=tIyXDgAAQBAJ&pg=PT51&lpg=PT51&dq=%22cacciatorpediniere+daniele+manin%22&source=bl&ots=QNozzNH0bi&sig=ACfU3U3FpYV1\_oM9JOiOH95Fildnopu6iw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjHh4nVjcyEAxU-SPEDHbUKAmY4KBDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%20daniele%20manin%22&f=false](https://books.google.it/books?id=tIyXDgAAQBAJ&pg=PT51&lpg=PT51&dq="cacciatorpediniere+daniele+manin"&source=bl&ots=QNozzNH0bi&sig=ACfU3U3FpYV1_oM9JOiOH95Fildnopu6iw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjHh4nVjcyEAxU-SPEDHbUKAmY4KBDoAXoECAIQAw" \l "v=onepage&q="cacciatorpediniere daniele manin"&f=false)

[https://books.google.it/books?id=8h7OAwAAQBAJ&pg=PA44&lpg=PA44&dq=%22cacciatorpediniere%22+%22manin%22&source=bl&ots=SQeEOMlDsb&sig=ACfU3U2CCxupdQhnwPsIL\_iVBlHXE6c4Uw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjz6v7br8yEAxW10wIHHeBeBOo4RhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%22%20%22manin%22&f=false](./manin%22%26f%3Dfalse)

https://steamsplay.com/hearts-of-iron-iv-regia-marina-italian-navy-historic-guide/

https://steamcommunity.com/sharedfiles/filedetails/?id=2210238702

https://dewiki.de/Lexikon/Sauro-Klasse\_(1926)

https://it.scribd.com/document/483774180/00-ITA-Names

http://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2014/10/

https://www.naval-history.net/xDKWW2-4006-18ItGrYu.htm

https://alchetron.com/Italian-World-War-II-destroyers

https://www.valka.cz/DD-Nazario-Sauro-t22917

https://das-boot.fr/stat/page\_perso.php?pseudo=Davis%20Flynt

http://surfcity.kund.dalnet.se/commonwealth\_keighly.htm

https://academagia.invisionzone.com/topic/3534-the-day-they-died/page/6/

https://steamcommunity.com/sharedfiles/filedetails/?id=2507585924

http://oceania.pbworks.com/w/page/25816233/Quarnaro

https://m.famousfix.com/list/world-war-ii-destroyers-of-italy

https://www.world-war.co.uk/warloss\_233italy.php

https://wiki.alquds.edu/?query=Mario\_Bonetti

<https://www.kasado.net/Destroyers/Italy/Nazario_Sauro_1926.html>

https://www.thetimes.co.uk/article/commander-jim-suthers-0hm92lf8lrp

https://boowiki.info/art/militaire-italien/pietro-de-cristofaro.html

https://codenames.info/operation/bn-i/

https://www.kasado.net/Destroyers/Italy/Nazario\_Sauro\_1926\_names.html

https://www.worldnavalships.com/italian\_destroyers.htm

https://www.subsim.com/radioroom/showthread.php?p=2786285

https://wiki.warthunder.com/RN\_Aquilone?from=ruwiki

https://academic-accelerator.com/encyclopedia/italian-destroyer-ostro-1928

https://www.battleships-cruisers.co.uk/italian\_destroyers.htm

https://sammelhafen.de/en/index.php?p=ergebnis&hersteller=247

https://www.wikiwand.com/en/List\_of\_destroyers\_of\_Italy

https://www.feldgrau.com/ww2-italian-naval-order-of-battle/

https://en.turkcewiki.org/wiki/Italian\_destroyer\_Borea\_(1927)

https://usacac.army.mil/sites/default/files/documents/carl/nafziger/940IFAA.pdf

https://kids.kiddle.co/Attack\_on\_Convoy\_BN\_7

https://www.pinterest.com.mx/pin/809873945468754688/

<https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/3652022> (già usata, non linkare)

<https://comandosupremo.com/the-red-sea-flotilla/> (già usata, non linkare)

<https://www.3maj.hr/reference-1908-1945/> (già usata, non linkare)

<https://wrecksite.eu/wreck.aspx?157300> (già usata, non linkare)

<https://shipwrecks.com/shipwrecks-of-april-3/> (già usata, non linkare)

<https://imgur.com/gallery/GLx1sNJ> (già usata, non linkare)

<https://www.navypedia.org/ships/italy/it_dd_sauro.htm> (già usata, non linkare)

<https://military-history.fandom.com/wiki/Sauro-class_destroyer> (già usata, non linkare)

[https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Sauro\_class\_destroyer](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category%3ASauro_class_destroyer) (già usata, non linkare)

[https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Daniele\_Manin\_(destroyer).html](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Daniele_Manin_%28destroyer%29.html) (già usata, non linkare)

<http://www.modelwarships.com/reviews/ships/it/dd/sauro-700-rm/sauro-class.html> (già usata, non linkare)

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele\_Manin\_(destroyer)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29) (già usata, non linkare)

<https://codenames.info/operation/attack-on-the-bn7-convoy/> (già usata, non linkare)

<http://caligraph.org/resource/Italian_destroyer_Daniele_Manin> (già usata, non linkare)

<https://wrecksite.eu/wreck.aspx?58018> (già usata, non linkare)

<https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin> (già usata, non linkare)

<https://ar.pinterest.com/pin/619526492469040070/> (già usata, non linkare)

<https://wiki5.ru/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin> (già usata, non linkare)

<https://jimswargamesworkbench.blogspot.com/2023/11/dive-bombing-in-bth.html> (già usata, non linkare)

[https://military-history.fandom.com/wiki/Category:Destroyers\_sunk\_by\_aircraft](https://military-history.fandom.com/wiki/Category%3ADestroyers_sunk_by_aircraft) (già usata, non linkare)

<https://comandosupremo.com/submarine-the-perla/> (già usata, non linkare)

<https://dbpedia.org/page/Attack_on_Convoy_BN_7> (già usata, non linkare)

<https://www.wrecksite.eu/wrecked-on-this-day.aspx?Gh9Wm3HteKrqxpPFYaG07A>== (già usata, non linkare)

<https://m.famousfix.com/list/maritime-incidents-in-april-1941> (già usata, non linkare)

<https://www.wikiwand.com/en/Attack_on_Convoy_BN_7> (già usata, non linkare)

<https://boowiki.info/art/militaire-italien/pietro-de-cristofaro.html> (già usata, non linkare)

<https://academic-accelerator.com/encyclopedia/italian-destroyer-ostro-1928> (già usata, non linkare)

<https://scrolller.com/survivors-of-the-italian-destroyer-daniele-manin-5f70pwk665> (già usata, non linkare)

<http://www.shipbucket.com/forums/viewtopic.php?t=1857&start=90> (già usata, non linkare)

<https://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1546754/Commander-Jim-Suthers.html> (già usata, non linkare)

<https://www.wikiwand.com/en/Pietro_de_Cristofaro> (già usata, non linkare)

[https://military-history.fandom.com/wiki/Category:Maritime\_incidents\_in\_April\_1941](https://military-history.fandom.com/wiki/Category%3AMaritime_incidents_in_April_1941) (già usata, non linkare)

<https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/italian_submarines/boats/95> (già usata, non linkare)

già cercato e preso tutto come “cacciatorpediniere Daniele Manin” (con e senza virgolette), “cacciatorpediniere Manin” (con e senza virgolette), “destroyer Daniele Manin” (con e senza virgolette), “destroyer Manin” (con e senza virgolette). Già cercato e preso tutto, **tranne le foto e sui tre siti canonici.**

già usato “Ultima missione in Mar Rosso”, pp. da 1 a 130 e 133-134-135-136-137-da 140 a 154 (anche scannerizzate le foto).

At the end of March 1941, the situation in Italian East Africa was compromised and Commonwealth forces were advancing on all fronts. Rear Admiral Mario Bonetti ordered one last offensive action before sacrificing his warships. The destroyers *Tigre, Pantera*, and *Leone* (5th Squadron) were tasked to cross by night the Red Sea northwards and shell the Suez while the *Sauro*, *Manin*, and *Battisti* (3rd Squadron) would have attempted a similar action against Port Sudan.

On the 31st March 1941, the action of the 5th squadron was compromised when *Leone* got stranded on rocky shallow waters, not reported on the maps. The time lost in rescuing *Leone*’s crew forced the *Tigre* and *Pantera* to abort the mission, they had not enough night hours to reach Suez undetected. On the 3rd of April, the surviving 5 destroyers were sent to attack Port Sudan. The *Battisti* was lost on the route during an engine failure, the formation continued its approach towards the objective. At dawn, 19 miles from the port, they were sighted and attacked by British bombers. The *Manin* was hit and later scuttled by its crew, the rest of the formation withdrew and scattered in direction of the Arabian coast. Here, the *Tigre*, *Pantera*, *Sauro*, and *Battisti* were scuttled, and their crews were interned in Saudi Arabia.

Nb, il manin era numero di scafo 121 ai cantieri del quarnaro.

The three surviving destroyers remained at dock in Massawa until the very end of land operations in East Africa. Their commander ordered them to steam out on 2 April 1941, for an almost suicidal attack on Port Sudan.

The squadron was soon discovered by British air reconnaissance, and immediately bombed by land-based SWordfish aircraft from HMS Eagle. [Cesare Battisti](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?136617) managed to reach the Arabian coast, where she was scuttled by her crew. [Daniele Manin](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?58018) and [Nazario Sauro](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?138169) kept firing their antiarcraft guns until they were sunk by the British planes

1941: On April 3, 1941, the Italian destroyer *Battisti* broke down in the Red Sea, while en route from Massawa, Eritrea, to attack British facilities at Port Sudan, Sudan, and was scuttled. The 4 other destroyers in convoy with her were spotted by British reconnaissance aircraft and Swordfish bombers launched from the British carrier *Eagle* quickly attacked, sinking the destroyers *Daniele Manin* and *Nazario Sauro*. The two remaining destroyers, *Pantera* and *Tigre*, crossed the Red Sea and were scuttled near the Arabian coast.

The three surviving destroyers remained at dock in Massawa until the very end of ground operations in East Africa. Their commander ordered them to steam out on 2 April 1941, for an almost suicidal attack on Port Sudan. The squadron was soon discovered by British air reconnaissance, and immediately bombed by land-based [Swordfish](https://military-history.fandom.com/wiki/Fairey_Swordfish) aircraft from [HMS *Eagle*](https://military-history.fandom.com/wiki/HMS_Eagle_%281918%29). The *Battisti* managed to reach the Arabian coast, where she was scuttled by her crew. *Manin* and *Sauro* kept firing their antiarcraft guns until they were sunk by the British planes.[[4]](https://military-history.fandom.com/wiki/Sauro-class_destroyer%22%20%5Cl%20%22cite_note-4)

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Type | [Destroyer](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Destroyer.html) |
| Classe | [Sauro](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Classe_Sauro_%28destroyer%29.html) |
| Histoire |  |
| A servi dans |  [Regia Marina](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Marine_royale_%28Italie%29.html) |
| Commanditaire | [Royaume d'Italie](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Royaume_d%27Italie_%281861-1946%29.html) |
| Constructeur | [Cantiere navale di Fiume](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/3._Maj.html) |
| [Chantier naval](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Chantier_naval.html) | [Cantieri del Quarnaro](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/3._Maj%22%20%5Cl%20%22Chantiers_navals_de_Quarnaro.html) - [Fiume](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Rijeka.html) - [Croatie](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Croatie.html) |
| Quille posée | 9 octobre 1924 |
| Lancement | 15 juin 1925 |
| Commission | 1er mars 1927 |
| Statut | Coulé par une attaque aérienne le 3 avril 1941. |
| Équipage |  |
| Équipage | 10 officiers et 146 sous-officiers et marins |
| Caractéristiques techniques |  |
| [Longueur](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Longueur_hors_tout.html) | 90,7 m |
| [Maître-bau](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Ma%C3%AEtre-bau.html) | 9,22 m |
| [Tirant d'eau](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Tirant_d%27eau.html) | 3,80 m |
| [Déplacement](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/D%C3%A9placement_%28navire%29.html) | 1 130 tonnes (standard) |
| [Port en lourd](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Port_en_lourd.html) | 1 650 tonnes (pleine charge) |
| [Propulsion](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Propulsion_%28navire%29.html) | 2 turbines à vapeur à engrenages [Parsons](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Parsons_Marine_Steam_Turbine_Company.html)3 chaudières [Yarrow](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Chaudi%C3%A8re_Yarrow.html)2 hélices |
| Puissance | 36 000 [ch](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Cheval-vapeur.html) (27 000 kW) |
| Vitesse | 31 [nœuds](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/N%C5%93ud_%28unit%C3%A9%29.html) (57 km/h) |
| Caractéristiques militaires |  |
| Armement | 2 canons jumelés de 120/45 mm Odero-Terni-Orlando Mod. 19262 canons simples ["pom-pom"](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Canon_de_marine_de_2_livres_QF.html) 40/39 Vickers-Terni 19172 mitrailleuses de 13,2/76 mm2 triples [tubes lance-torpilles](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Tubes_lance-torpilles.html) de 533 mm2 lanceurs pour 52 [mines](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mine_marine.html) |
| Rayon d'action | 2 600 milles nautiques (4 810 km) à 14 nœuds (26 km/h)2 000 milles nautiques (3 700 km) à 16 nœuds (29 km/h)650 milles nautiques (1 200 km) à 30 nœuds (55 km/h) |
| Carrière |  |
| Indicatif | MA |
| modifier |  |

Le ***Daniele Manin*** ([fanion](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Pennant_number.html) « MA ») était un [destroyer](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Destroyer.html) [italien](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Italie.html) de la [classe Sauro](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Classe_Sauro_%28destroyer%29.html) [lancé](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Lancement_d%27un_navire.html) en 1925 pour la [Marine royale italienne](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Marine_royale_italienne.html) (en italien : [Regia Marina](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Regia_Marina.html)).

## Conception et description modifier

Les destroyers de classe Sauro étaient des versions agrandies et améliorées des [classes Sella](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Classe_Sella.html) précédentes. Ils avaient une longueur totale de 90,16 mètres, une largeur de 9,2 mètre et un tirant d'eau moyen de 2,9 mètres. Ils [déplaçaient](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/D%C3%A9placement_%28navire%29.html) 1 058 tonnes à charge normale, et 1 600 tonnes à charge profonde. Leur effectif était de 8 à 10 officiers et 146 hommes de troupe.

Les Sauro étaient propulsés par deux [turbines à vapeur](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Turbine_%C3%A0_vapeur.html) à engrenages [Parsons](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Parsons_Marine_Steam_Turbine_Company.html), chacune entraînant un arbre d'hélice à l'aide de la vapeur fournie par trois chaudières [Yarrow](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Chaudi%C3%A8re_Yarrow.html). Les turbines avaient une puissance nominale de 36 000 chevaux (27 000 kW) pour une vitesse de 31 [nœuds](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/N%C5%93ud_%28unit%C3%A9%29.html) (57 km/h) en service, bien que les navires aient atteint des vitesses supérieures à 36 nœuds (67 km/h) lors de leurs essais en mer alors qu'ils étaient légèrement chargés.

Leur batterie principale se composait de quatre canons [Ansaldo](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Ansaldo.html) de 120 millimètres dans deux tourelles jumelées, une à l'avant et une à l'arrière de la [superstructure](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Superstructure_%28bateau%29.html). La défense antiaérienne des navires de la classe Sauro était assurée par une paire de canons anti-aériens (AA) de 40 millimètres dans des supports simples au milieu du navire et une paire de [mitrailleuses](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mitrailleuse.html) [Breda Model 1931](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Breda_Model_1931.html) de 13,2 millimètres. Ils étaient équipés de six [tubes lance-torpilles](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Tubes_lance-torpilles.html) de 533 millimètres dans deux supports triples au milieu du navire. Les Sauro pouvaient également transporter 52 [mines](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mine_navale.html).

## Construction et mise en service modifier

Le *Daniele Manin* est construit par le chantier naval [Cantieri del Quarnaro](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/3._Maj%22%20%5Cl%20%22Chantiers_navals_de_Quarnaro.html) à [Fiume](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Rijeka.html) en [Croatie](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Croatie.html), et [mis sur cale](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Pose_de_la_quille.html) le 9 octobre 1924. Il est [lancé](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Lancement_d%27un_navire.html) le 15 juin 1925 et est achevé et [mis en service](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mise_en_service_d%27un_navire.html) le 1er mars 1927. Il est commissionné le même jour dans la [Regia Marina](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Regia_Marina.html).

## Nom modifier

Le navire tire son nom de [*Daniele Manin*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Daniele_Manin.html), un des acteurs du [Risorgimento](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Risorgimento.html), en devenant le chef de l’éphémère [République de Saint-Marc](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/R%C3%A9publique_de_Saint-Marc.html).

## Histoire du service modifier

En 1930, le *Daniele Manin* est impliqué dans une collision avec son navire-jumeau ([sister ship](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Sister_ship.html)) [*Battisti*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Cesare_Battisti_%28destroyer%29.html).

En 1931, il est écrasé par le [croiseur auxiliaire](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Croiseur_auxiliaire.html) *Egitto*; les réparations des graves dommages ne peuvent être achevées qu'en 1934. Pendant les travaux de réparation, en 1933, il subit également quelques modifications qui impliquent l'embarquement d'un poste de tir central.

En 1935, en prévision de son transfert en [mer Rouge](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mer_Rouge.html), il subit de nouveaux travaux pour [climatiser](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Climatisation.html) ses salles. Après ces travaux, sa vitesse passe de 35 (64,8 km/h) à 31,7 nœuds (58,7 km/h), et son autonomie à 14 [nœuds](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/N%C5%93ud_%28unit%C3%A9%29.html) (25,9 km/h) de 2 600 (4 810 km) à 2 000 [milles nautiques](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mille_nautique.html) (3 700 km).

Il est déployé en [mer Rouge](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mer_Rouge.html) en 1938.

Il participe à la [guerre civile d'Espagne](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Guerre_civile_d%27Espagne.html).

Lorsque l'[Italie](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Italie.html) entre dans la [Seconde Guerre mondiale](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Seconde_Guerre_mondiale.html), il fait partie du *IIIe escadron de destroyers* basé à [Massaoua](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Massaoua.html), aux côtés de ses navires-jumeaux ([sister ships](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Sister_ship.html)) [*Sauro*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Nazario_Sauro_%28destroyer%29.html), [*Nullo*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Francesco_Nullo_%28destroyer%2C_1925%29.html) et *Battisti*.

Le 28 juin, dans la matinée, il secourt - près du [phare](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Phare.html) de Shab Shak - une partie de l'équipage du [sous-marin](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Sous-marin.html) [*Perla*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Perla_%28sous-marin%29.html), qui s'est échoué après que des vapeurs de [chlorure de méthyle](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Chlorure_de_m%C3%A9thyle.html) ont empoisonné la plupart de l'équipage et a été endommagé par un destroyer britannique.

Il effectue des missions d'interception des convois britanniques transitant par la mer Rouge et accomplit une dizaine de ces missions, sans résultat.

Dans la nuit du 30 au 31 août, il est en mer avec le *Battisti*, mais ne trouve rien.

Le 19 décembre, il quitte Massaoua avec le *Battisti*, le [*Leone*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Leone_%28destroyer%29.html) et [*Pantera*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Pantera_%28destroyer%29.html) pour attaquer le convoi "BN 5" (23 marchands escortés par le [croiseur léger](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Croiseur_l%C3%A9ger.html) [HMNZS *Leander*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/HMS_Leander_%2875%29.html) et les [sloops](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Sloop-of-war.html) [HMS *Auckland* (L61)](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/HMS_Auckland_%28L61%29.html) (britannique), HMAS *Yarra* (D79) et [HMAS *Parramatta* (D55)](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/HMAS_Parramatta_%28D55%29.html) (australien)), mais il rentre au port le 21, sans l'avoir localisé.

Le 21 octobre 1940, au cours d'une autre mission d'interception du trafic ennemi, il attaque, à 2h19 du matin, en compagnie ses navires-jumeaux *Nullo* et *Battisti* et les plus gros destroyers *Leone* et *Pantera*, le convoi britannique "BN 7", composé de 32 navires marchands escortés par le croiseur léger HMNZS *Leander*, le destroyer [HMS *Kimberley* (F50)](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/HMS_Kimberley_%28F50%29.html) et les sloops HMAS *Yarra* (australien), HMS *Auckland* (britannique) et RIN *Indus* (indien). Le combat devient défavorable aux navires italiens, qui doivent renoncer à l'attaque et se replier en couvrant leur retraite d'un [écran de fumée](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/%C3%89cran_de_fum%C3%A9e.html), tandis que le *Nullo*, isolé et ralenti par une panne de [gouvernail](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Gouvernail.html), est coulé après un violent choc avec le HMS *Kimberley*.

Le 3 décembre, avec le *Tigre*, le *Leone* et le *Sauro* et le sous-marin Ferraris, il est envoyé à la recherche d'un convoi, mais celui-ci n'est pas trouvé.

Il devient alors évident que la chute de l'[Afrique orientale italienne](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Afrique_orientale_italienne.html) est désormais imminente. En vue de la reddition de Massaoua, un plan est organisé pour évacuer les unités avec une grande autonomie (envoyées en [France](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/France.html) ou au [Japon](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Japon.html)) et pour détruire les navires restants,. Les 6 destroyers qui forment le *IIIe escadron* (*Battisti*, *Sauro*, *Manin*) et le *Ve escadron* ([*Tigre*](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Tigre_%28destroyer_italien%29.html), *Leone*, *Pantera*) n'ont pas une portée suffisante pour atteindre un port ami, il est donc décidé de les employer dans une mission suicide: une attaque de [Suez](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Suez_%28ville%29.html) (*Tigre*, *Leone*, *Pantera*) et [Port-Saïd](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Port-Sa%C3%AFd.html) (*Sauro*, *Manin*, *Battisti*), comme objectifs. Si elles n'ont pas pu continuer, les unités ne seraient pas retournées à Massaoua (où, d'ailleurs, elles n'auraient eu d'autre sort que la capture ou le sabordage, la forteresse étant tombée le 8 avril 1941), mais elles auraient plutôt coulé d'elles-mêmes, par sabordage,.

Le *Ve escadron* part pour sa mission le 31 mars, mais cette première tentative avorte presque immédiatement car le *Leone* s'échoue et, ayant développé un feu indomptable à la [proue](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Proue.html), doit être sabordé,. La mission est ensuite réorganisée car une action de diversion prévue par la [Luftwaffe](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Luftwaffe.html) contre [Suez](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Suez_%28ville%29.html) a échoué: toutes les unités auraient attaqué Port-Saïd,.

Le 2 avril 1941, à deux heures de l'après-midi, les cinq destroyers quittent finalement Massaoua,. Le *Battisti* doit se saborder en raison d'une panne de moteur, tandis que le reste de la formation poursuit sa route même s'il est repéré par des avions de reconnaissance ennemis. À l'aube du 3 avril, alors qu'ils se trouvent à une trentaine de [milles nautiques](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mille_nautique.html) (56 km) de [Port-Soudan](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Port-Soudan.html), après une navigation de 270 milles nautiques (500 km) , les quatre navires sont massivement attaqués par environ 70 [bombardiers](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Bombardier_%28avion%29.html) [Bristol Blenheim](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Bristol_Blenheim.html) et des [bombardiers-torpilleurs](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Bombardier-torpilleur.html) [Fairey Swordfish](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Fairey_Swordfish.html) qui arrivent par vagues,. Rompant la formation, les destroyers continuent à zigzaguer et à ouvrir le feu avec leurs canons anti-aériens, mais vers 7h30, les avions commencent à cibler les plus petits et plus vulnérables *Sauro* et *Manin*, les endommageant (le *Tigre* et le *Pantera* se replient et, également attaqués par des navires, se sabordent eux-mêmes au large de la côte arabe),. Le *Sauro* est coulé à 9 heures, tandis que le *Manin* (commandé par le [capitaine de frégate](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Capitano_di_fregata.html) (capitano di fregata) *Araldo Fadin*), réussit, en manœuvrant à grande vitesse et en se défendant vigoureusement avec ses propres [mitrailleuses](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Mitrailleuse.html) (deux des avions attaquants sont également touchés, mais le faible calibre des balles - 13,2 mm - les empêche d'être abattus), à tenir encore deux heures, désormais seul,.

Frappé par deux bombes de 224 kg, le *Manin* reste immobilisé et désormais complètement à la merci des attaques aériennes. Les charges explosives pour le sabordage sont activées et deux embarcations sont mises à la mer, sur l'une desquelles, la [barcasse](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Barcasse.html) *IA 463*, conçue pour 25 occupants, un nombre double d'hommes embarque, tandis que sur l'autre embarcation prennent place le commandant *Fadin*, grièvement blessé par un éclat d'obus, et une soixantaine de survivants,. Cependant, comme le navire ne coule pas (entre-temps il est mitraillé par des avions), il y a le doute que les charges n'ont pas été efficaces. Pour s'assurer qu'elles fonctionnent, le commandant en second, le [lieutenant de vaisseau](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Lieutenant_de_vaisseau.html) (tenente di vascello) *Armando Crisciani*, l'ingénieur en chef, le capitaine des ingénieurs navals *Rodolfo Batagelj*, et le capitaine des torpilles (sottocapo) *Ulderico Sacchetto*,, sont retournés à bord. À ce moment-là - il est midi - le *Manin* chavire et coule brisé en deux, à la position géographique de **20° 20′ N, 30° 10′ E**. Avec le navire disparaissent *Crisciani*, *Batageli* et *Sacchetto* et à leur mémoire sont décernées autant de [médailles d'or de la valeur militaire](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/M%C3%A9daille_d%27or_de_la_valeur_militaire.html).

La barcasse *IA 463* réussit à débarquer, après une navigation de plusieurs jours sous le commandement du sous-lieutenant de vaisseau (sottotenente di vascello) *Fabio Gnetti*, sur les côtes d'[Arabie Saoudite](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Arabie_Saoudite.html) où les naufragés sont internés. Le radeau de sauvetage du commandant *Fadin* est secouru, après plusieurs jours, par un sloop britannique . Parmi les hommes qui ont disparu, il y a aussi le bulucbasci (sergent dans les troupes coloniales italiennes) *Ibrahim Farag Mohammed*, qui, s'accrochant au bord du canot de sauvetage pendant toute une nuit après avoir laissé sa place à un marin blessé, après avoir perdu ses forces salue une dernière fois le commandant *Fadin* avant de disparaître dans l'obscurité de la nuit. Il reçoit également à titre posthume la médaille d'or de la valeur militaire (il est l'un des deux seuls ascendants des forces armées italiennes à avoir reçu cette décoration).

## Sources modifier

* (it) Cet article est partiellement ou en totalité issu de l’article de Wikipédia en italien intitulé « Daniele Manin (cacciatorpediniere) » (voir la liste des auteurs).

## Notes et références modifier

### Notes modifier

1. Dans la [Royal New Zealand Navy](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Royal_New_Zealand_Navy.html), *HMNZS* signifie *Her Majesty's New Zealander Ship* ou *His Majesty's New Zealander Ship*, selon que le monarque néo-zélandais est de sexe féminin ou masculin
2. Dans la marine des forces britanniques, *HMS* signifie *Her Majesty's Ship* ou *His Majesty's Ship*, selon que le monarque anglais est de sexe féminin ou masculin
3. Dans la [Royal Australian Navy](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/Royal_Australian_Navy.html), *HMAS* est l'abréviation de *Her Majesty's Australian Ship* ou *His Majesty's Australian Ship* selon que le monarque australien est de sexe féminin ou masculin.

### Références modifier

1. ↑ et Whitley, p. 160
2. ↑ et Fraccaroli, p. 47
3. ↑ et Gardiner & Chesneau, p. 298
4. ↑ et [Trentoincina](http://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Manin)
5. ↑ et **Ct classe Sauro**
6. [Untitled Document](http://www.xmasgrupsom.com/sommergibili/perla.html)
7. [Battle of Britain, August 1940](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4008-21AUG02.htm)
8. [Battle of Britain, September 1940](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4009-22SEP02.htm)
9. ↑ et <http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-06CL-Leander.htm> e <http://www.naval-history.net/xDKWW2-4010-23OCT02.htm>
10. [U-boat Happy Time, December 1940](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4012-25DEC01.htm)
11. ↑ et « [La Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale: flotta italiana del Mar Rosso](http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm) », 6 janvier 2011
12. ↑ et <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=28656> et **http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=24425&st=20&start=20**
13. ↑ et [La Seconda Guerra Mondiale](http://www.danieleranocchia.it/naval_history/seconda_guerra.htm)
14. [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/CrisianiArmando.aspx)
15. [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/RodolfoBatagelj.aspx)
16. [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/SacchettoUlderico.aspx)
17. [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/faragmohammed.aspx)

## Voir aussi modifier

### Bibliographie modifier

* (en) Maurizio Brescia, Mussolini's Navy: A Reference Guide to the Regina Marina 1930–45, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 2012 ([ISBN](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/International_Standard_Book_Number.html) **978-1-59114-544-8**)
* (en) Aldo Fraccaroli, Italian Warships of World War II, Shepperton, UK, Ian Allan, 1968 ([ISBN](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/International_Standard_Book_Number.html) **0-7110-0002-6**)
* (en) Robert Gardiner et Roger Chesneau, Conway's All The World's Fighting Ships 1922–1946, London, Conway Maritime Press, 1980 ([ISBN](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/International_Standard_Book_Number.html) **0-85177-146-7**)
* (en) Robert Gardiner et Stephen Chumbley, Conway's All The World's Fighting Ships 1947–1995, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1995 ([ISBN](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/International_Standard_Book_Number.html) **1-55750-132-7**)
* (en) Jürgen Rohwer, Chronology of the War at Sea 1939–1945: The Naval History of World War Two, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 2005, Third Revised éd. ([ISBN](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/International_Standard_Book_Number.html) **1-59114-119-2**)
* (en) M. J. Whitley, Destroyers of World War 2: An International Encyclopedia, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1988 ([ISBN](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/International_Standard_Book_Number.html) **1-85409-521-8**)
* (it) Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La Marina tra vittoria e sconfitta, 1940-1943*, Mondadori, 2002, ([ISBN](https://www.wikidata.fr-fr.nina.az/International_Standard_Book_Number.html) **978-88-04-50150-3**).

From April 1929 to February 1931 De Cristofaro was an aide to the [Prince of Piedmont](https://www.wikiwand.com/en/Prince_of_Piedmont); on 1 December 1932 he was promoted to [Lieutenant Commander](https://www.wikiwand.com/en/Lieutenant_Commander) and given command of the [destroyer](https://www.wikiwand.com/en/Destroyer) *Luca Tarigo* and then of the [torpedo boat](https://www.wikiwand.com/en/Torpedo_boat) *Cortellazzo*; he also served, for a short time, as [executive officer](https://www.wikiwand.com/en/Executive_officer) on the destroyer *Daniele Manin*. He was assigned to the office of the Chief of Staff of the Navy from September 1935 to 1 June 1937, then he was sent to [Tripoli](https://www.wikiwand.com/en/Tripoli%2C_Libya) and assigned to the High Command of the Armed Forces in [North Africa](https://www.wikiwand.com/en/North_Africa). Back in Italy, he was executive officer of the [light cruiser](https://www.wikiwand.com/en/Light_cruiser) [*Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_cruiser_Luigi_di_Savoia_Duca_degli_Abruzzi) and then, in September 1939, he was attached to the Command of the 5th Air Squadron.

|  |  |
| --- | --- |
| Naissance | [Massoua](https://fra.wiki/wiki/Massaua) , 1908 |
| Décès | [Mer Rouge](https://fra.wiki/wiki/Mar_Rosso) , 1941 |
| Religion | [islamique](https://fra.wiki/wiki/Islamismo) |
| Données militaires |
| Pays desservi | Italie [Italie](https://fra.wiki/wiki/Regno_d%27Italia_%281861-1946%29) |
| Force armée | Drapeau de l'Italie (1861-1946) couronné.svg [Marine royale](https://fra.wiki/wiki/Regia_Marina) |
| Spécialité | [Àscari de Marina](https://fra.wiki/wiki/%C3%80scari%22%20%5Cl%20%22Regia_Marina) |
| Des années de service | [1925](https://fra.wiki/wiki/1925) - [1941](https://fra.wiki/wiki/1941) |
| Degré | [Bulucbasci](https://fra.wiki/wiki/Bulucbasci) |
| Guerres | [2e guerre mondiale](https://fra.wiki/wiki/Seconda_guerra_mondiale) |
| Décorations | Médaille d'or militaire de la vaillance - style ancien BAR.svg MeritoMilitaire + .png |
| [[1]](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_note-1) |
| [**voix militaires sur Wikipédia**](https://fra.wiki/wiki/Categoria%3AMilitari) |

**Mohammed Ibrahim Farag** ( [Massawa](https://fra.wiki/wiki/Massaua) , [1908](https://fra.wiki/wiki/1908) - [Mer Rouge](https://fra.wiki/wiki/Mar_Rosso) , [4 avril](https://fra.wiki/wiki/4_aprile) [1941](https://fra.wiki/wiki/1941) ) était un [soldat](https://fra.wiki/wiki/Militare) [érythréen](https://fra.wiki/wiki/Eritrea) , [Àscaro](https://fra.wiki/wiki/%C3%80scaro) de la [Royal Navy](https://fra.wiki/wiki/Regia_Marina) décoré de la [médaille d'or de la vaillance militaire](https://fra.wiki/wiki/Medaglia_d%27oro_al_valor_militare) .

## **Indice**

* [1](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22Biografia)Biographie
* [2](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22Onorificenze)Honneurs
* [3](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22Note)remarques
* [4](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22Voci_correlate)Articles connexes
* [5](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22Altri_progetti)Autres projets
* [6](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22Collegamenti_esterni)Liens externes

## Biographie

Il y a très peu de nouvelles sur la vie privée et militaire de Farag Mohammed. Le site de [la Marine](https://fra.wiki/wiki/Marina_Militare_%28Italia%29) rapporte qu'il est né en [1908](https://fra.wiki/wiki/1908) à « It Atba (Massawa) », sans indiquer ni le mois ni le jour, mais si c'est le cas il faut préciser que ce village est situé au centre de l'Érythrée, à environ 90 kilomètres en ligne droite de la mer et près de 140 kilomètres de [Massawa](https://fra.wiki/wiki/Massaua) . Certains sites et textes rapportent comme année de naissance 1919, [[2]](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_note-2) [[3]](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_note-3) pratiquement impossible s'étant enrôlé dans les départements indigènes de la [Regia Marina](https://fra.wiki/wiki/Regia_Marina) en [1925](https://fra.wiki/wiki/1925) , embarqué sur la Regia Nave [Campania](https://fra.wiki/wiki/Campania_%28incrociatore%29) , prenant part sur cette unité navale à des opérations militaires le long de les côtes de [Migiurtinia](https://fra.wiki/wiki/Migiurtinia) contre les bandes armées du sultan [Osman Mahamuud](https://fra.wiki/w/index.php?title=Osman_Mahamuud&action=edit&redlink=1) . Au cours d'une de ces opérations, le 28 octobre [1925](https://fra.wiki/wiki/1925) , il débarqua avec d'autres soldats indigènes sur la plage de [Bargal](https://fra.wiki/wiki/Bargal) avec des tâches d'information et d'exploration, attaqué par les forces rebelles dominantes et fut contraint de soutenir une action défensive d'une durée de 22 heures, perché à l'intérieur d'une mosquée. , protégé du feu d'interdiction de l'artillerie de Campanie, qui empêchait l'approche des migiurtini, jusqu'au lendemain une compagnie du 2e Benadir vint à la rescousse, débarquée de la canonnière Arimondi, entre-temps arrivée d' [Alula](https://fra.wiki/wiki/Alula_%28Somalia%29) . Plus tard, en janvier 1927, une colonne coupée de cette mosquée a constitué le monument aux Italiens morts pendant l'occupation. [[4]](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_note-4)

Pour ce fait d'armes Ibrahim Farag Mohammed a été décoré d' [une Croix de guerre pour vaillance militaire](https://fra.wiki/wiki/Croce_di_guerra_al_valor_militare) (Rs 19 février 1928) et promu au grade de [Muntaz](https://fra.wiki/wiki/Muntaz) du Corps Ascari de la Regia Marina. [[5]](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_note-5) Par la suite promu au grade de [Bulucbasci](https://fra.wiki/wiki/Bulucbasci) , en mars 1941 il embarque, avec quatre autres chauffeurs askari, sur le [destroyer](https://fra.wiki/wiki/Cacciatorpediniere) [Manin](https://fra.wiki/wiki/Daniele_Manin_%28cacciatorpediniere%29) avec lequel il participe à la dernière mission désespérée contre [Porto Soudan](https://fra.wiki/wiki/Porto_Sudan) , qui aboutit au naufrage du navire après de lourds attaques aériennes du côté ennemi. Se retrouvant naufragé avec d'autres survivants sur la seule chaloupe descendue à la mer, il cède sa place à un marin blessé, décidant de rester accroché par-dessus bord et permettant à ses compagnons de rester sur le bateau. Il resta accroché à l'extérieur du même pendant un jour et une nuit, jusqu'à ce qu'épuisé, il disparaisse parmi les vagues en adressant un dernier salut à son commandant blessé.

Tout au long de l'histoire coloniale italienne, deux médailles d'or ont été décernées aux soldats autochtones, toutes deux en mémoire. Le premier fut accordé à l' [amhara](https://fra.wiki/wiki/Amhara_%28popolo%29) [Unatù Endisciau](https://fra.wiki/wiki/Unat%C3%B9_Endisciau) , né en 1917, [muntaz](https://fra.wiki/wiki/Muntaz) du [zaptié](https://fra.wiki/wiki/Zapti%C3%A9) du LXXIX Bataillon, décédé au début de la [Seconde Guerre mondiale](https://fra.wiki/wiki/Seconda_Guerra_Mondiale) à la [bataille de Culqualber](https://fra.wiki/wiki/Battaglia_di_Culqualber) , après avoir réussi à sauver, dans les lignes italiennes, plus tard à la défaite de Debra Tabor, le fanion de son bataillon. En octobre 1941, il se voit décerner, avec l'approbation du Duce, la médaille d'or de la vaillance militaire en mémoire, tandis que dans le cas d'Ibrahim Faruq Muhammad la concession de la médaille d'or de la vaillance militaire a lieu avec le décret du 6 décembre 1947, signé par le chef de l'État provisoire [Enrico De Nicola](https://fra.wiki/wiki/Enrico_De_Nicola) , tant il fallait attendre, pour entamer les procédures, le retour du commandant du Manin, le [capitaine de frégate](https://fra.wiki/wiki/Capitano_di_fregata) Araldo Fadin.

## Honneurs

|  |  |
| --- | --- |
| Médaille d'or pour vaillance militaire - ruban pour uniforme ordinaire | [Médaille d'or de la valeur militaire](https://fra.wiki/wiki/Medaglia_d%27oro_al_valor_militare) |
|  | « Embarqué quelques jours sur un destroyer, il a participé, se distinguant par son habileté, à la tentative désespérée d'attaquer la base navale ennemie, au cours de laquelle l'unité a subi des attaques aériennes incessantes qui l'ont fait couler. Se retrouvant naufragé sur une barque avec plus de soixante survivants, il renonça à sa place pour assurer la sécurité des autres, restant accroché à la mer toute la nuit. Épuisé par l'effort, au lieu de demander le changement, il a quitté le bateau après avoir remercié le commandant et a affronté une mort certaine, donnant un brillant exemple de vertu militaire, un esprit de sacrifice et d'abnégation. »- [Mer Rouge](https://fra.wiki/wiki/Mar_Rosso) , 4 avril 1941 [[6]](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_note-6) |

|  |  |
| --- | --- |
| Croix de guerre pour valeur militaire - ruban pour uniforme ordinaire | [Croix de guerre pour valeur militaire](https://fra.wiki/wiki/Croce_di_guerra_al_valor_militare) |
|  | - [Bargal](https://fra.wiki/wiki/Bargal) le 19 février [1928](https://fra.wiki/wiki/1928) |

## Noter

1. ***[^](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_ref-1)*** [Ibrahim FARAG MOHAMMED Buluc Basci di deck Médaille d'or pour la vaillance militaire en mémoire](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/faragmohammed.aspx)
2. ***[^](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_ref-2)*** La série d'inexactitudes concernant la biographie d'Ibrahim Faruq a commencé avec le volume Le Medaglie d'Oro al VM, vol. I, Roma, Tipografia Regionale, 1965, dans lequel Ibrahim Farag Mohammed est donné comme né en 1919 à Massawa, et cité comme Bulukbasci di deck.
3. ***[^](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_ref-3)*** La date 1908 apparaît sur le site cité de la Marine ; on peut aussi penser à 1909, au cas où la date 1919 serait due à une erreur d'impression. Aucune documentation sur Ibrahim Farag Mohammed n'est actuellement traçable à la Direction générale du personnel militaire.
4. ***[^](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_ref-4)*** LV Bertarelli, *Possessions et colonies* , [*Milan*](https://fra.wiki/wiki/Milano) , [*Touring Club italien*](https://fra.wiki/wiki/Touring_Club_Italiano) , [*1929*](https://fra.wiki/wiki/1929) , p. 621.
5. ***[^](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_ref-5)*** Gian Carlo Stella, *La Royal Navy en Afrique : personnel indigène et askaris à son service* , [*Rome*](https://fra.wiki/wiki/Roma) , USMM, [*1992*](https://fra.wiki/wiki/1992) .
«Dans le Bulletin des Archives de l'USMM, les noms et les motivations des personnes décorées dans ce fait d'armes sont également rapportés; comme le prévient l'auteur, en raison des difficultés déjà notées dans la transcription des noms autochtones, ceux-ci peuvent sembler appartenir à des personnes différentes et dans ce cas, en fait, Ibrahim Farag Mohammed est signalé comme Mahmud Fokak. " .
6. ***[^](https://fra.wiki/wiki/Ibrahim_Farag_Mohammed%22%20%5Cl%20%22cite_ref-6)*** [Quirinale.it](http://www.quirinale.it/elementi/DettaglioOnorificenze.aspx?decorato=13098) .

 In 1931, Ostro formed the 1st Destroyer Squadron, part of the 2nd Naval Division, with Turbine, Aquilone, and Borea, as well as her seniors Daniele Manin, Giovanni Nicotera, and Panthera.

The destroyer [Daniele Manin](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?58018) was a unit of the flotilla which Italy maintained at Massawa, Eritrea. On April 1st, 1941, SWordfish aircraft from the British aircraft carrier Eagle began a search of the waters around Massawa for any signs of enemy warships. The [Daniele Manin](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?58018) was located and driven ashore off Port Sudan on the 2nd, and her destruction was completed by the destroyer Kingston a few dayslater.

The [Daniele Manin](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?58018) carried a complement of about 150.

ref. used:

[photoship](https://wrecksite.eu/refView.aspx?354)

[Allen Tony †](https://wrecksite.eu/userView.aspx?281) 22/05/2009

DANIELLE MANIN RN

italian Royal Navy-Class Sauro(Destroyer).  Displacement:1580 t. Length:90.7 m. Width:9.2 m. Draft:3.7 m. Engine:2T 3B (T=Turbine, B=Boiler) HP:38000 Propellers: 2  Speed:35 kts. Fuel:365 t. Range:2600@14 Armament: 4x120/45, 2x40/39   Torpedo Launchers: 6x533
Crew:Officers, 145 petty officers and sailors.

ref. used:

[italian-navy com](https://wrecksite.eu/refView.aspx?196)

[Jan Lettens](https://wrecksite.eu/userView.aspx?1) 04/04/2011

On 21st October 1940, the Italian destroyers RM [Leone](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?157300), RM [Pantera](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?157299), RM [Francesco Nullo](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?138168) and RM [Nazario Sauro](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?138169), shelled the Allied convoy BN7 and its escort, damaging one cargo ship and launching at least two torpedoes on HMAS Yarra, which successfully dodged them.

The attack was nevertheless repulsed by the cruiser HMS Leander, who fired 129 six-inch rounds on the Italian destroyers. [Leone](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?157300), [Pantera](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?157299) and Sauro successfully disengaged but [Francesco Nullo](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?138168) was chased by HMS Kimberley and forced to run aground on Harmi island, where she was later wrecked by RAF Blenheim bombers.

The three surviving destroyers remained at dock in Massawa until the very end of land operations in East Africa. Their commander ordered them to steam out on 2 April 1941, for an almost suicidal attack on Port Sudan.

The squadron was soon discovered by British air reconnaissance, and immediately bombed by land-based SWordfish aircraft from HMS Eagle. [Cesare Battisti](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?136617) managed to reach the Arabian coast, where she was scuttled by her crew. [Daniele Manin](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?58018) and [Nazario Sauro](https://wrecksite.eu/wreck.aspx?138169) kept firing their antiarcraft guns until they were sunk by the British planes

Commander Jim Suthers, who has died aged 88, sank an Italian destroyer and helped to capture important Enigma codes in the Second World War; later he pioneered the use of helicopters in the British armed forces.

During the East Africa campaign of 1941 Suthers was a member of 824 Naval Air Squadron patrolling the western shore of the Red Sea, when four Italian destroyers were seen heading at high speed to shell Port Sudan. Armed with six 250lb armour-piercing bombs, Suthers's Swordfish could do only 45 knots because of headwinds as it emerged out of cloud cover at 500ft and faced sporadic and inaccurate anti-aircraft fire. The first attack was unsuccessful, but after returning to refuel and rearm at base he found the enemy again two hours later.

Determined not to miss, Suthers dived vertically - "every strut and wire in my aircraft complaining" - before pulling out over his chosen target at 400ft. As he flew away on an evasive course at low level his aircrew, Lieutenant Stan Laurie and Leading Airman Chas Baldwin, shouted over the intercom: "You've hit it, you've hit it, at least three bombs". He had sunk the destroyer Daniele Manin.

#### **Related Articles**

## [Exclusive: SAS chief quits over 'negligence that killed his troops'](https://web.archive.org/web/20091115011142/https%3A//www.telegraph.co.uk/news/newstopics/onthefrontline/3332417/Exclusive-SAS-chief-quits-over-negligence-that-killed-his-troops.html)

## [Skoda Yeti review](https://web.archive.org/web/20091115011142/https%3A//www.telegraph.co.uk/motoring/carreviews/5901169/Skoda-Yeti-review.html)

## [Apollo 11 moon landing: astronauts celebrate with space walk](https://web.archive.org/web/20091115011142/https%3A//www.telegraph.co.uk/science/space/5875238/Apollo-11-moon-landing-astronauts-celebrate-with-space-walk.html)

## [Whispering Happiness at Tristan Bates Theatre, review](https://web.archive.org/web/20091115011142/https%3A//www.telegraph.co.uk/culture/theatre/theatre-reviews/5623269/Whispering-Happiness-at-Tristan-Bates-Theatre-review.html)

## [British forces attack Taliban in major air assault in Afghanistan](https://web.archive.org/web/20091115011142/https%3A//www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/afghanistan/5613247/British-forces-attack-Taliban-in-major-air-assault-in-Afghanistan.html)

Later, when he met the survivors, the captain congratulated him on his attack and invited him to visit his estate in Italy after the war, but he never took up the offer. Suthers and Midshipman Eric Sergeant of 813 Squadron, who sank the destroyer Nazario Sauro in the same attack, were each awarded the DSC for courage, skill and determination.

Sydney Hal Suthers, known as "sunny Jim", was born on December 18 1918, the son of an officer in the Royal Warwickshire Regiment who resigned his commission to become a petty officer in the Royal Naval Air Service before settling down as a civilian engineer.

Keen to fly and go to sea, young Jim read Captain Marryat, CS Forester and Captain WE Johns, and used his Sunday exeats from John Fisher School, Purley, to walk to Croydon to watch the flying at the airport. In January 1939 he obtained a short service commission in the expanding Fleet Air Arm and, after four months' training in the reserve carrier Hermes, was sent to the Royal Naval Air Station at Ford, Sussex, to qualify as an observer. An unhappy few weeks in the destroyer Malcolm, where he found much prejudice against short-service officers, led him to learn to fly a Tiger Moth at Emdon, Birmingham.

His first operational duty was to ship a flight of Fairey Fulmars in the motor vessel Swedru to the Gold Coast, where they were then assembled and ferried across Africa to reinforce the Mediterranean fleet at Alexandria, 30 hours' flying away. A delay for several days at a remote airstrip in the Sudan enabled Suthers to spend his 22nd birthday with the French Foreign Legion at Fort Adre, Chad, before joining 824 Squadron in Eagle.

On June 6 1941, in an operation prompted by the decoding of Enigma signals, one of Suthers's squadron sank the German U-boat supply ship, Elbe, in the South Atlantic. Nine days later Suthers intercepted the supply ship Lothringen which had been bombed.

For four hours he circled the enemy, machine-gunning any Germans who appeared on deck to try to prevent it being scuttled, while the cruiser Dunedin raced to the scene. His aircrew eased the monotony by improvising bombs from tins into which they had relieved themselves, and, as Suthers flew over Lothringen's bridge firing his single fixed gun, they dropped their "bombs". But as Dunedin's boarding party climbed aboard Lothringen, the aircrew saw the Germans emerge to throw confidential books into the sea, but could do nothing for fear of firing on their own men.

Important Enigma material was found behind a cabinet in the wireless room, and Lothringen was taken into British service as fleet oiler Empire Salvage and later took part in several Mediterranean convoy battles.

Suthers was also involved in some of these battles, but his flight was ashore at Gibraltar when Eagle was sunk.

Having qualified as a flying instructor, he was then appointed Senior British Naval Officer and temporary lieutenant-commander at USN Air Station at Lambert Field, St Louis. This meant that, outbound for the United States in the RMS Queen Elizabeth, he enjoyed "real luxury for the first time and, after five years of rationing, splendid meals".

Following the war he flew at the Empire Central Flying School at RAF Hullavington and the School of Naval Air Warfare at St Merryn, and spent six months gaining a bridge watchkeeping certificate in the destroyer Nepal.

In 1949 Suthers was "devastated and depressed" to become commanding officer of 705 Naval Air Squadron, flying helicopters: it took him several weeks to feel safe without wings on either side of him. Flying Hoverflies and then Dragonflies, he introduced a training programme and operational procedures for helicopter work in the British forces. Early tasks involved air-sea rescue, but soon he found himself operating a taxi service for senior officers and ministers.

At short notice, in 1952, he was given command of 848 Squadron, consisting of 10 Sikorksi S55 helicopters, which had been purchased by the Navy for anti-submarine service and were being diverted to lift troops during the Malayan Emergency. Suthers had to oversee the unloading of the helicopters in Gosport, their assembly and test flights at Lee-on-Solent before the squadron worked up on passage to the Far East in the carrier Perseus. Although senior RAF officers judged that he would need six months to make his squadron operational, it was only seven weeks after the arrival of crated aircraft in England that the first trooplift from a clearing in the Malayan jungle took place. Quickly he developed a rule of thumb for the number of troops he could carry: "six Gurkhas, five British, or three Fijians".

General Sir Gerald Templer was a frequent passenger, using Suthers's helicopters to visit remote villages, often accompanied by Lady Templer, who insisted upon dressing for these occasions as though for a garden party, complete with high heels. The Sikorski S55's Pratt and Whitney engine proved as reliable as the Pegasus engine in Suthers's previous Swordfish, until one failed when he was carrying Adlai Stevenson, the US presidential candidate. When Suthers landed safely in a paddy field, Stevenson congratulated him, but made no comment when told that the failed engine was American-built.

In 1954 Suthers was awarded the DFC, and his squadron won the coveted Boyd Trophy.

Later he held several key staff and planning appointments, including in the carrier Ocean, where he helped plan the first helicopter-borne landing of 45 Commando, Royal Marines, at Suez. On his retirement his logbook recorded 2,540 hours in 37 types of fixed-wing aircraft and 905 hours in six helicopter types.

Jim Suthers, who died on February 22, married, in 1948, Pat Heath, his former WRNS driver. She died in 2003, and he is survived by a son and three daughters.

|  |  |
| --- | --- |
| Type | [Destroyer](https://fr.wikipedia.org/wiki/Destroyer) |
| Classe | [Sauro](https://fr.wikipedia.org/wiki/Classe_Sauro_%28destroyer%29) |
| Histoire |
| A servi dans |  [Regia Marina](https://fr.wikipedia.org/wiki/Marine_royale_%28Italie%29) |
| Commanditaire | Drapeau du Royaume d'Italie [Royaume d'Italie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Royaume_d%27Italie_%281861-1946%29) |
| Constructeur | [Cantiere navale di Fiume](https://fr.wikipedia.org/wiki/3._Maj) |
| [Chantier naval](https://fr.wikipedia.org/wiki/Chantier_naval) | [Cantieri del Quarnaro](https://fr.wikipedia.org/wiki/3._Maj%22%20%5Cl%20%22Chantiers_navals_de_Quarnaro) - [Fiume](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rijeka) - [Croatie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Croatie) |
| Quille posée | 9 octobre 1924 |
| Lancement | 15 juin 1925 |
| Commission | 1er mars 1927 |
| Statut | Coulé par une attaque aérienne le 3 avril 1941. |
| Équipage |
| Équipage | 10 officiers et 146 sous-officiers et marins |
| Caractéristiques techniques |
| [Longueur](https://fr.wikipedia.org/wiki/Longueur_hors_tout) | 90,7 m |
| [Maître-bau](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ma%C3%AEtre-bau) | 9,22 m |
| [Tirant d'eau](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tirant_d%27eau) | 3,80 m |
| [Déplacement](https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9placement_%28navire%29) | 1 130 tonnes (standard) |
| [Port en lourd](https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_en_lourd) | 1 650 tonnes (pleine charge) |
| [Propulsion](https://fr.wikipedia.org/wiki/Propulsion_%28navire%29) | 2 turbines à vapeur à engrenages [Parsons](https://fr.wikipedia.org/wiki/Parsons_Marine_Steam_Turbine_Company)3 chaudières [Yarrow](https://fr.wikipedia.org/wiki/Chaudi%C3%A8re_Yarrow)2 hélices |
| Puissance | 36 000 [ch](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cheval-vapeur) (27 000 kW) |
| Vitesse | 31 [nœuds](https://fr.wikipedia.org/wiki/N%C5%93ud_%28unit%C3%A9%29) (57 km/h) |
| Caractéristiques militaires |
| Armement | 2 canons jumelés de 120/45 mm Odero-Terni-Orlando Mod. 19262 canons simples ["pom-pom"](https://fr.wikipedia.org/wiki/Canon_de_marine_de_2_livres_QF) 40/39 Vickers-Terni 19172 mitrailleuses de 13,2/76 mm2 triples [tubes lance-torpilles](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tubes_lance-torpilles) de 533 mm2 lanceurs pour 52 [mines](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mine_marine) |
| Rayon d'action | 2 600 milles nautiques (4 810 km) à 14 nœuds (26 km/h)2 000 milles nautiques (3 700 km) à 16 nœuds (29 km/h)650 milles nautiques (1 200 km) à 30 nœuds (55 km/h) |
| Carrière |
| Indicatif | MA |
| [modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=0) Consultez la documentation du modèle |

Le ***Daniele Manin*** ([fanion](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pennant_number) « MA ») était un [destroyer](https://fr.wikipedia.org/wiki/Destroyer) [italien](https://fr.wikipedia.org/wiki/Italie) de la [classe Sauro](https://fr.wikipedia.org/wiki/Classe_Sauro_%28destroyer%29) [lancé](https://fr.wikipedia.org/wiki/Lancement_d%27un_navire) en 1925 pour la [Marine royale italienne](https://fr.wikipedia.org/wiki/Marine_royale_italienne) (en italien : [Regia Marina](https://fr.wikipedia.org/wiki/Regia_Marina)).

## Conception et description[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=1) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=1)]

Les destroyers de classe Sauro étaient des versions agrandies et améliorées des [classes Sella](https://fr.wikipedia.org/wiki/Classe_Sella) précédentes[1](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-w9-1). Ils avaient une longueur totale de 90,16 mètres, une largeur de 9,2 mètre et un tirant d'eau moyen de 2,9 mètres. Ils [déplaçaient](https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9placement_%28navire%29) 1 058 tonnes à charge normale, et 1 600 tonnes à charge profonde. Leur effectif était de 8 à 10 officiers et 146 hommes de troupe[2](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-f8-2).

Les Sauro étaient propulsés par deux [turbines à vapeur](https://fr.wikipedia.org/wiki/Turbine_%C3%A0_vapeur) à engrenages [Parsons](https://fr.wikipedia.org/wiki/Parsons_Marine_Steam_Turbine_Company), chacune entraînant un arbre d'hélice à l'aide de la vapeur fournie par trois chaudières [Yarrow](https://fr.wikipedia.org/wiki/Chaudi%C3%A8re_Yarrow). Les turbines avaient une puissance nominale de 36 000 chevaux (27 000 kW) pour une vitesse de 31 [nœuds](https://fr.wikipedia.org/wiki/N%C5%93ud_%28unit%C3%A9%29) (57 km/h) en service[3](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-g0-3), bien que les navires aient atteint des vitesses supérieures à 36 nœuds (67 km/h) lors de leurs essais en mer alors qu'ils étaient légèrement chargés[1](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-w9-1).

Leur batterie principale se composait de quatre canons [Ansaldo](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ansaldo) de 120 millimètres dans deux tourelles jumelées, une à l'avant et une à l'arrière de la [superstructure](https://fr.wikipedia.org/wiki/Superstructure_%28bateau%29)[2](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-f8-2). La défense antiaérienne des navires de la classe Sauro était assurée par une paire de canons anti-aériens (AA) de 40 millimètres dans des supports simples au milieu du navire et une paire de [mitrailleuses](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mitrailleuse) [Breda Model 1931](https://fr.wikipedia.org/wiki/Breda_Model_1931) de 13,2 millimètres. Ils étaient équipés de six [tubes lance-torpilles](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tubes_lance-torpilles) de 533 millimètres dans deux supports triples au milieu du navire[3](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-g0-3). Les Sauro pouvaient également transporter 52 [mines](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mine_navale)[2](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-f8-2).

## Construction et mise en service[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=2) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=2)]

Le *Daniele Manin* est construit par le chantier naval [Cantieri del Quarnaro](https://fr.wikipedia.org/wiki/3._Maj%22%20%5Cl%20%22Chantiers_navals_de_Quarnaro) à [Fiume](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rijeka) en [Croatie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Croatie), et [mis sur cale](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pose_de_la_quille) le 9 octobre 1924. Il est [lancé](https://fr.wikipedia.org/wiki/Lancement_d%27un_navire) le 15 juin 1925 et est achevé et [mis en service](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mise_en_service_d%27un_navire) le 1er mars 1927. Il est commissionné le même jour dans la [Regia Marina](https://fr.wikipedia.org/wiki/Regia_Marina).

## Nom[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=3) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=3)]

Le navire tire son nom de [*Daniele Manin*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin), un des acteurs du [Risorgimento](https://fr.wikipedia.org/wiki/Risorgimento), en devenant le chef de l’éphémère [République de Saint-Marc](https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9publique_de_Saint-Marc).

## Histoire du service[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=4) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=4)]

En 1930, le *Daniele Manin* est impliqué dans une collision avec son navire-jumeau ([sister ship](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sister_ship)) [*Battisti*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cesare_Battisti_%28destroyer%29)[4](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-trentoincina-4).

En 1931, il est écrasé par le [croiseur auxiliaire](https://fr.wikipedia.org/wiki/Croiseur_auxiliaire) [*Egitto*](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Egitto_(croiseur_auxiliaire)&action=edit&redlink=1); les réparations des graves dommages ne peuvent être achevées qu'en 1934[4](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-trentoincina-4). Pendant les travaux de réparation, en 1933, il subit également quelques modifications qui impliquent l'embarquement d'un poste de tir central[5](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Ct_classe_Sauro-5).

En 1935, en prévision de son transfert en [mer Rouge](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mer_Rouge), il subit de nouveaux travaux pour [climatiser](https://fr.wikipedia.org/wiki/Climatisation) ses salles. Après ces travaux, sa vitesse passe de 35 (64,8 km/h) à 31,7 nœuds (58,7 km/h), et son autonomie à 14 [nœuds](https://fr.wikipedia.org/wiki/N%C5%93ud_%28unit%C3%A9%29) (25,9 km/h) de 2 600 (4 810 km) à 2 000 [milles nautiques](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mille_nautique) (3 700 km)[5](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Ct_classe_Sauro-5).

Il est déployé en [mer Rouge](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mer_Rouge) en 1938[4](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-trentoincina-4).

Il participe à la [guerre civile d'Espagne](https://fr.wikipedia.org/wiki/Guerre_civile_d%27Espagne)[5](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Ct_classe_Sauro-5).

Lorsque l'[Italie](https://fr.wikipedia.org/wiki/Italie) entre dans la [Seconde Guerre mondiale](https://fr.wikipedia.org/wiki/Seconde_Guerre_mondiale), il fait partie du *IIIe escadron de destroyers* basé à [Massaoua](https://fr.wikipedia.org/wiki/Massaoua), aux côtés de ses navires-jumeaux ([sister ships](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sister_ship)) [*Sauro*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Nazario_Sauro_%28destroyer%29), [*Nullo*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_%28destroyer%2C_1925%29) et *Battisti*.

Le 28 juin, dans la matinée, il secourt - près du [phare](https://fr.wikipedia.org/wiki/Phare) de Shab Shak - une partie de l'équipage du [sous-marin](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sous-marin) [*Perla*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Perla_%28sous-marin%29), qui s'est échoué après que des vapeurs de [chlorure de méthyle](https://fr.wikipedia.org/wiki/Chlorure_de_m%C3%A9thyle) ont empoisonné la plupart de l'équipage et a été endommagé par un destroyer britannique[6](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-6).

Il effectue des missions d'interception des convois britanniques transitant par la mer Rouge et accomplit une dizaine de ces missions, sans résultat[5](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Ct_classe_Sauro-5).

Dans la nuit du 30 au 31 août, il est en mer avec le *Battisti*, mais ne trouve rien[7](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-7).

Le 19 décembre, il quitte Massaoua avec le *Battisti*, le [*Leone*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Leone_%28destroyer%29) et [*Pantera*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pantera_%28destroyer%29) pour attaquer le convoi "BN 5" (23 marchands escortés par le [croiseur léger](https://fr.wikipedia.org/wiki/Croiseur_l%C3%A9ger) [HMNZS *Leander*](https://fr.wikipedia.org/wiki/HMS_Leander_%2875%29)[Note 1](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-8) et les [sloops](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sloop-of-war) [HMS *Auckland* (L61)](https://fr.wikipedia.org/wiki/HMS_Auckland_%28L61%29)[Note 2](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-9) (britannique), [HMAS *Yarra* (D79)](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=HMAS_Yarra_(D79)&action=edit&redlink=1) et [HMAS *Parramatta* (D55)](https://fr.wikipedia.org/wiki/HMAS_Parramatta_%28D55%29)[Note 3](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-10) (australien)), mais il rentre au port le 21, sans l'avoir localisé[8](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-11).

Le 21 octobre 1940, au cours d'une autre mission d'interception du trafic ennemi, il attaque, à 2h19 du matin, en compagnie ses navires-jumeaux *Nullo* et *Battisti* et les plus gros destroyers *Leone* et *Pantera*, le convoi britannique "BN 7", composé de 32 navires marchands escortés par le croiseur léger HMNZS *Leander*, le destroyer [HMS *Kimberley* (F50)](https://fr.wikipedia.org/wiki/HMS_Kimberley_%28F50%29) et les sloops HMAS *Yarra* (australien), HMS *Auckland* (britannique) et [RIN *Indus*](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=RIN_Indus&action=edit&redlink=1) (indien)[9](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-naval_history-12). Le combat devient défavorable aux navires italiens, qui doivent renoncer à l'attaque et se replier en couvrant leur retraite d'un [écran de fumée](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89cran_de_fum%C3%A9e), tandis que le *Nullo*, isolé et ralenti par une panne de [gouvernail](https://fr.wikipedia.org/wiki/Gouvernail), est coulé après un violent choc avec le HMS *Kimberley*[9](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-naval_history-12).

Le 3 décembre, avec le *Tigre*, le *Leone* et le *Sauro* et le sous-marin Ferraris, il est envoyé à la recherche d'un convoi, mais celui-ci n'est pas trouvé[10](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-13).

Il devient alors évident que la chute de l'[Afrique orientale italienne](https://fr.wikipedia.org/wiki/Afrique_orientale_italienne) est désormais imminente. En vue de la reddition de Massaoua, un plan est organisé pour évacuer les unités avec une grande autonomie (envoyées en [France](https://fr.wikipedia.org/wiki/France) ou au [Japon](https://fr.wikipedia.org/wiki/Japon)) et pour détruire les navires restants[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15). Les 6 destroyers qui forment le *IIIe escadron* (*Battisti*, *Sauro*, *Manin*) et le *Ve escadron* ([*Tigre*](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tigre_%28destroyer_italien%29), *Leone*, *Pantera*) n'ont pas une portée suffisante pour atteindre un port ami, il est donc décidé de les employer dans une mission suicide: une attaque de [Suez](https://fr.wikipedia.org/wiki/Suez_%28ville%29) (*Tigre*, *Leone*, *Pantera*) et [Port-Saïd](https://fr.wikipedia.org/wiki/Port-Sa%C3%AFd) (*Sauro*, *Manin*, *Battisti*)[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15) comme objectifs. Si elles n'ont pas pu continuer, les unités ne seraient pas retournées à Massaoua (où, d'ailleurs, elles n'auraient eu d'autre sort que la capture ou le sabordage, la forteresse étant tombée le 8 avril 1941), mais elles auraient plutôt coulé d'elles-mêmes, par sabordage[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15).

Le *Ve escadron* part pour sa mission le 31 mars, mais cette première tentative avorte presque immédiatement car le *Leone* s'échoue et, ayant développé un feu indomptable à la [proue](https://fr.wikipedia.org/wiki/Proue), doit être sabordé[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15). La mission est ensuite réorganisée car une action de diversion prévue par la [Luftwaffe](https://fr.wikipedia.org/wiki/Luftwaffe) contre [Suez](https://fr.wikipedia.org/wiki/Suez_%28ville%29) a échoué: toutes les unités auraient attaqué Port-Saïd[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15).

Le 2 avril 1941, à deux heures de l'après-midi[13](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-autogenerato1-16), les cinq destroyers quittent finalement Massaoua[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15). Le *Battisti* doit se saborder en raison d'une panne de moteur, tandis que le reste de la formation poursuit sa route même s'il est repéré par des avions de reconnaissance ennemis. À l'aube du 3 avril, alors qu'ils se trouvent à une trentaine de [milles nautiques](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mille_nautique) (56 km) de [Port-Soudan](https://fr.wikipedia.org/wiki/Port-Soudan), après une navigation de 270 milles nautiques (500 km) , les quatre navires sont massivement attaqués par environ 70 [bombardiers](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bombardier_%28avion%29) [Bristol Blenheim](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bristol_Blenheim) et des [bombardiers-torpilleurs](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bombardier-torpilleur) [Fairey Swordfish](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fairey_Swordfish) qui arrivent par vagues[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15). Rompant la formation, les destroyers continuent à zigzaguer et à ouvrir le feu avec leurs canons anti-aériens, mais vers 7h30, les avions commencent à cibler les plus petits et plus vulnérables *Sauro* et *Manin*, les endommageant (le *Tigre* et le *Pantera* se replient et, également attaqués par des navires, se sabordent eux-mêmes au large de la côte arabe)[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15). Le *Sauro* est coulé à 9 heures, tandis que le *Manin* (commandé par le [capitaine de frégate](https://fr.wikipedia.org/wiki/Capitano_di_fregata) (capitano di fregata) *Araldo Fadin*), réussit, en manœuvrant à grande vitesse et en se défendant vigoureusement avec ses propres [mitrailleuses](https://fr.wikipedia.org/wiki/Mitrailleuse) (deux des avions attaquants sont également touchés, mais le faible calibre des balles - 13,2 mm - les empêche d'être abattus), à tenir encore deux heures, désormais seul[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15).

Frappé par deux bombes de 224 kg, le *Manin* reste immobilisé et désormais complètement à la merci des attaques aériennes. Les charges explosives pour le sabordage sont activées et deux embarcations sont mises à la mer, sur l'une desquelles, la [barcasse](https://fr.wikipedia.org/wiki/Barcasse) *IA 463*, conçue pour 25 occupants, un nombre double d'hommes embarque, tandis que sur l'autre embarcation prennent place le commandant *Fadin*, grièvement blessé par un éclat d'obus, et une soixantaine de survivants[11](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso-14),[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15). Cependant, comme le navire ne coule pas (entre-temps il est mitraillé par des avions), il y a le doute que les charges n'ont pas été efficaces. Pour s'assurer qu'elles fonctionnent, le commandant en second, le [lieutenant de vaisseau](https://fr.wikipedia.org/wiki/Lieutenant_de_vaisseau) (tenente di vascello) *Armando Crisciani*, l'ingénieur en chef, le capitaine des ingénieurs navals *Rodolfo Batagelj*, et le capitaine des torpilles (sottocapo) *Ulderico Sacchetto*[14](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-17),[15](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-18),[16](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-19) sont retournés à bord. À ce moment-là - il est midi - le *Manin* chavire et coule brisé en deux, à la position géographique de [20° 20′ N, 30° 10′ E](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22/maplink/0)[13](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-autogenerato1-16). Avec le navire disparaissent *Crisciani*, *Batageli* et *Sacchetto* et à leur mémoire sont décernées autant de [médailles d'or de la valeur militaire](https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9daille_d%27or_de_la_valeur_militaire).

La barcasse *IA 463* réussit à débarquer, après une navigation de plusieurs jours sous le commandement du sous-lieutenant de vaisseau (sottotenente di vascello) *Fabio Gnetti*, sur les côtes d'[Arabie Saoudite](https://fr.wikipedia.org/wiki/Arabie_Saoudite) où les naufragés sont internés[12](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-betasom-15). Le radeau de sauvetage du commandant *Fadin* est secouru, après plusieurs jours, par un sloop britannique . Parmi les hommes qui ont disparu, il y a aussi le [bulucbasci](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Bulucbasci&action=edit&redlink=1) (sergent dans les troupes coloniales italiennes) *Ibrahim Farag Mohammed*, qui, s'accrochant au bord du canot de sauvetage pendant toute une nuit après avoir laissé sa place à un marin blessé, après avoir perdu ses forces salue une dernière fois le commandant *Fadin* avant de disparaître dans l'obscurité de la nuit[17](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_note-20). Il reçoit également à titre posthume la médaille d'or de la valeur militaire (il est l'un des deux seuls ascendants des forces armées italiennes à avoir reçu cette décoration).

## Sources[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=5) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=5)]

* (it) Cet article est partiellement ou en totalité issu de l’article de Wikipédia en italien intitulé « [Daniele Manin (cacciatorpediniere)](https://it.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28cacciatorpediniere%29?oldid=110002091) » ([voir la liste des auteurs](https://it.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28cacciatorpediniere%29?action=history)).

## Notes et références[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=6) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=6)]

### Notes[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=7) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=7)]

1. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-8) Dans la [Royal New Zealand Navy](https://fr.wikipedia.org/wiki/Royal_New_Zealand_Navy), *HMNZS* signifie *Her Majesty's New Zealander Ship* ou *His Majesty's New Zealander Ship*, selon que le monarque néo-zélandais est de sexe féminin ou masculin
2. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-9) Dans la marine des forces britanniques, *HMS* signifie *Her Majesty's Ship* ou *His Majesty's Ship*, selon que le monarque anglais est de sexe féminin ou masculin
3. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-10) Dans la [Royal Australian Navy](https://fr.wikipedia.org/wiki/Royal_Australian_Navy), *HMAS* est l'abréviation de *Her Majesty's Australian Ship* ou *His Majesty's Australian Ship* selon que le monarque australien est de sexe féminin ou masculin.

### Références[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=8) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=8)]

1. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-w9_1-0)a et [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-w9_1-1) Whitley, p. 160
2. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-f8_2-0)a [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-f8_2-1) et [c](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-f8_2-2) Fraccaroli, p. 47
3. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-g0_3-0)a et [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-g0_3-1) Gardiner & Chesneau, p. 298
4. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-trentoincina_4-0)a [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-trentoincina_4-1) et [c](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-trentoincina_4-2) [Trentoincina](http://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Manin) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.trentoincina.it%2Fdbunita2.php%3Fshort_name%3DManin)]
5. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Ct_classe_Sauro_5-0)a [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Ct_classe_Sauro_5-1) [c](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Ct_classe_Sauro_5-2) et [d](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Ct_classe_Sauro_5-3) [Ct classe Sauro](http://www.regiamarinaitaliana.it/Ct%20classe%20Sauro.html) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.regiamarinaitaliana.it%2FCt%2520classe%2520Sauro.html)]
6. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-6) [Untitled Document](http://www.xmasgrupsom.com/sommergibili/perla.html) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.xmasgrupsom.com%2Fsommergibili%2Fperla.html)]
7. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-7) [Battle of Britain, August 1940](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4008-21AUG02.htm) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.naval-history.net%2FxDKWW2-4008-21AUG02.htm)]
8. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-11) [Battle of Britain, September 1940](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4009-22SEP02.htm) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.naval-history.net%2FxDKWW2-4009-22SEP02.htm)]
9. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-naval_history_12-0)a et [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-naval_history_12-1) <http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-06CL-Leander.htm> [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.naval-history.net%2FxGM-Chrono-06CL-Leander.htm)] e <http://www.naval-history.net/xDKWW2-4010-23OCT02.htm> [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.naval-history.net%2FxDKWW2-4010-23OCT02.htm)]
10. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-13) [U-boat Happy Time, December 1940](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4012-25DEC01.htm) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.naval-history.net%2FxDKWW2-4012-25DEC01.htm)]
11. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-0)a [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-1) [c](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-2) [d](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-3) [e](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-4) [f](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-5) [g](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-6) [h](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-7) [i](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-8) et [j](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-Flotta_italiana_del_Mar_Rosso_14-9) « [La Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale: flotta italiana del Mar Rosso](http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.icsm.it%2Fregiamarina%2Fmarrosso.htm)] », 6 janvier 2011
12. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-0)a [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-1) [c](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-2) [d](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-3) [e](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-4) [f](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-5) [g](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-6) [h](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-7) [i](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-8) [j](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-9) et [k](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-betasom_15-10) <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=28656> [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.betasom.it%2Fforum%2Findex.php%3Fshowtopic%3D28656)] et <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=24425&st=20&start=20> [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.betasom.it%2Fforum%2Findex.php%3Fshowtopic%3D24425%26st%3D20%26start%3D20)]
13. ↑ [Revenir plus haut en :](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-autogenerato1_16-0)a et [b](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-autogenerato1_16-1) [La Seconda Guerra Mondiale](http://www.danieleranocchia.it/naval_history/seconda_guerra.htm) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.danieleranocchia.it%2Fnaval_history%2Fseconda_guerra.htm)]
14. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-17) [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/CrisianiArmando.aspx) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.marina.difesa.it%2Fstoriacultura%2Fstoria%2Fmedaglie%2FPagine%2FCrisianiArmando.aspx)]
15. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-18) [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/RodolfoBatagelj.aspx) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.marina.difesa.it%2Fstoriacultura%2Fstoria%2Fmedaglie%2FPagine%2FRodolfoBatagelj.aspx)]
16. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-19) [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/SacchettoUlderico.aspx) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.marina.difesa.it%2Fstoriacultura%2Fstoria%2Fmedaglie%2FPagine%2FSacchettoUlderico.aspx)]
17. [↑](https://fr.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin_%28destroyer%29%22%20%5Cl%20%22cite_ref-20) [Marina Militare](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/faragmohammed.aspx) [[archive](https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.marina.difesa.it%2Fstoriacultura%2Fstoria%2Fmedaglie%2FPagine%2Ffaragmohammed.aspx)]

## Voir aussi[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=9) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=9)]

### Bibliographie[[modifier](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&veaction=edit&section=10) | [modifier le code](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Daniele_Manin_(destroyer)&action=edit&section=10)]

* (en) Maurizio Brescia, *Mussolini's Navy: A Reference Guide to the Regina Marina 1930–45*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 2012 ([ISBN](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Standard_Book_Number) [978-1-59114-544-8](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sp%C3%A9cial%3AOuvrages_de_r%C3%A9f%C3%A9rence/978-1-59114-544-8))
* (en) Aldo Fraccaroli, *Italian Warships of World War II*, Shepperton, UK, Ian Allan, 1968 ([ISBN](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Standard_Book_Number) [0-7110-0002-6](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sp%C3%A9cial%3AOuvrages_de_r%C3%A9f%C3%A9rence/0-7110-0002-6))
* (en) Robert Gardiner et Roger Chesneau, *Conway's All The World's Fighting Ships 1922–1946*, London, Conway Maritime Press, 1980 ([ISBN](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Standard_Book_Number) [0-85177-146-7](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sp%C3%A9cial%3AOuvrages_de_r%C3%A9f%C3%A9rence/0-85177-146-7))
* (en) Robert Gardiner et Stephen Chumbley, *Conway's All The World's Fighting Ships 1947–1995*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1995 ([ISBN](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Standard_Book_Number) [1-55750-132-7](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sp%C3%A9cial%3AOuvrages_de_r%C3%A9f%C3%A9rence/1-55750-132-7))
* (en) Jürgen Rohwer, *Chronology of the War at Sea 1939–1945: The Naval History of World War Two*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 2005, Third Revised éd. ([ISBN](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Standard_Book_Number) [1-59114-119-2](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sp%C3%A9cial%3AOuvrages_de_r%C3%A9f%C3%A9rence/1-59114-119-2))
* (en) M. J. Whitley, *Destroyers of World War 2: An International Encyclopedia*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1988 ([ISBN](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Standard_Book_Number) [1-85409-521-8](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sp%C3%A9cial%3AOuvrages_de_r%C3%A9f%C3%A9rence/1-85409-521-8))
* (it) Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La Marina tra vittoria e sconfitta, 1940-1943*, Mondadori, 2002, ([ISBN](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Standard_Book_Number) [978-88-04-50150-3](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sp%C3%A9cial%3AOuvrages_de_r%C3%A9f%C3%A9rence/978-88-04-50150-3)).

## **Operation Attack on the BN.7 Convoy**

The 'Attack on the BN.7 Convoy' was a naval engagement in the Red Sea between an Italian destroyer force and a British-led force escorting the BN.7 convoy of 32 merchant vessels (20/21 October 1940).

The Italian attack failed, inasmuch as only one merchant vessel was damaged, and then only slightly. After a chase, the British destroyer *Kimberley* torpedoed the Italian destroyer *Francesco Nullo*, which was beached on Harmil island off Massawa in Eritrea. *Kimberley* was also hit and disabled by the fire of an Italian shore battery on this island, and was towed to safety by the light cruiser *Leander*.

Manoeuvring in two groups to increase the chance of intercepting the British convoy had succeeded, but for the Italian lost the benefits of concentration against the escorts, and a destroyer was lost for no result. The British command at Aden criticised all the escorts but *Kimberley* for lack of aggression but at the same time leaving the convoy defenceless to undertake a risky chase at night and in misty weather. The Italians made another fruitless sortie on 3 December, cancelled one in January 1941 after the destroyer *Daniele Manin* had been damaged by a bomb, and conducted an abortive sortie on 24 January.

The Red Sea is notable for its high temperatures and considerable humidity, its shores vary from desert to high mountain ranges, and navigation is fraught with danger as a result of offshore reefs and false horizons caused by atmospheric refraction.

In May and early June 1939, French and British military officials met at Aden to devise a common strategy to retain control of the waters around Italian East Africa should Italy declared war. It was expected that in that event Italy could close the Mediterranean Sea to Allied maritime traffic and that supplies to the Middle East would therefore have to be transported round the Cape of Good Hope and thence northward through the Indian Ocean and ultimately the Red Sea. Control of the Gulf of Aden, the Red Sea and the Gulf of Suez at the northern terminus and the maintenance of the bases at Aden and Djibouti, the latter in French Somaliland were equally important but a withdrawal from French and British Somaliland had also be contemplated.

The British-controlled Port Sudan lay on the western coast of the Red Sea, about 690 miles (1110 km) between Suez in the north and the Strait of Bab el Mandeb in the south. The Italian port of Massawa in Eritrea was about 400 miles (645 km) to the north and Aden about 115 miles (185 km) to the east of the Strait of Bab el Mandeb. The ports along the coast of Italian Somaliland and the entrance to the Red Sea were to be blockaded in 'Begum' to prevent the delivery of reinforcements and supplies to the Italian forces. Allied merchant ships in the Indian Ocean and the Red Sea were to proceed in escorted convoys. Naval ships were to sweep mines, patrol the Gulf of Aden and the Strait of Bab el Mandeb in order to isolate Contrammiraglio Carlo Balsamo di Specchia-Normandia’s Italian *Flottiglia del mar rosso* (Red Sea Flotilla) and protect Aden from attacks by Italian ships; the Italian naval bases in Eritrea were to be attacked.

In April 1940 the Royal Navy established the Red Sea Force under the command of Rear Admiral A. J. L. Murray with the light cruisers *Liverpool*, Australian *Hobart* and New Zealand *Leander*, of which the last was replaced by *Liverpool* on 26 May. By September the Red Sea Force comprised the light cruisers *Hobart*, *Leander* and *Caledon*, the anti-aircraft cruiser *Carlisle*, the destroyers *Kimberley*, *Kingston* and *Kandahar*, the sloops *Flamingo*, *Auckland*, *Shoreham*, *Grimsby*, Indian *Clive*, *Indus* and *Hindustan*, and Australian *Parramatta*. Aden was the base for two minesweepers, two small armed merchant cruisers and two armed trawlers. Ships attached on a temporary basis included the light cruisers *Ceres* and *Colombo*, and the heavy cruisers *Dorsetshire* and *Shropshire*.

The Italian naval and air bases in East Africa were conveniently sited for the launch of attacks on shipping in the Red Sea and the Indian Ocean. Massawa was the home port of the *Flottiglia del mar rosso*, had been fortified and lay behind numerous islands and reefs with mined approaches; there was a smaller base at Assab. The scout cruisers *Pantera* and *Leone*, the latter under the command of Capitano di Fregata Paolo Aloisi, had the unusually powerful armament of eight 120-mm (4.72-in) guns, in four centreline turrets: only two turrets could aim directly fore or aft, but the eight-gun broadside was unique for what were in effect large destroyers. The ships also carried two 40-mm anti-aircraft guns, four 20-mm cannon, four 533-mm (21-in) torpedo tubes and 60 mines. The 'Sauro' class destroyers had an armament of four 120-mm (4.72-in) guns, two 40-mm anti-aircraft guns, two 13.2-mm (0.52-in) machine guns, six 533-mm (21-in) torpedo tubes and 52 mines. After Italy had entered the war, the fuel stored for the Italian ships based at Massawa could only diminish under the British blockade, and the steady accumulation of mechanical faults, fuel depletion and the enervating effect of the climate exercised severe constraints on the operations of the *Flottiglia del mar rosso*.

In June 1940, four of the eight Italian submarines based at Massawa were lost, but the Regia Aeronautica began operations over the Red Sea and on 11 June a Savoia-Marchetti SM.81 three-engined warplane flew a reconnaissance sortie. On 16 June, the Italian submarine *Galileo Galilei* sank the 8,215-ton Norwegian tanker *James Stove*, sailing independently, about 14 miles (22 km) to the south of Aden. On 19 June, *Hobart* despatched its Supermarine Walrus single-engined biplane amphibian to bomb an Italian wireless station on Centre Peak island between Massawa and the Arabian coast. On 2 July, the BN.1 convoy of six tankers and three freighters assembled in the Gulf of Aden. On 8 July, an SM.81 of the *10a Squadriglia* flew a long-range reconnaissance sortie over southern Sudan and the Red Sea and was attacked by a Vickers Wellesley single-engined multi-role warplane: the SM.81 was damaged, hit an island while attempting to force land, bounced into the air and flew on at wave-top height, with the Wellesley flying above and to one side for its gunners to keep firing. After ten minutes the Italian aircraft hit the sea and lost its wings.

Between 26 and 31 July, the submarine *Guglielmotti* failed to find two Greek merchantmen, and a sortie by the torpedo boats *Cesare Battisti* and *Francesco Nullo* came to nothing. *Guglielmotti* sortied once again between 21 and 25 August, *Galileo Ferraris* from 25 to 31 August, *Francesco Nullo* and *Sauro* from 24 to 25 August, and the destroyers *Pantera* and *Tigre* between 28 and 29 August. All failed to find targets despite agent reports and sightings by air reconnaissance. On 4 September, Italian bombers attacked the merchant vessel *Velko* and inflicted serious damage, and on the next day five Savoia-Marchetti SM.79 three-engined medium bombers attacked the BS.3A convoy. A Bristol Blenheim IVF twin-engined fighter on convoy patrol attacked the bombers but was damaged. On 6 September the convoy was attacked by another SM.79. The BN.4 convoy was spotted by air reconnaissance and on the night of 5/6 September, *Cesare Battisti*, *Daniele Manin* and *Sauro* sortied. The destroyers *Leone* and *Tigre* followed on 6/7 September but the found nothing.

Patrolling farther to the north, the submarines *Galileo Ferraris* and *Guglielmotti* also failed to find the BN.4 convoy, but *Guglielmotti* torpedoed the 4,008-tin Greek tanker *Atlas* straggling behind the convoy to the south of the Farasan islands. Air reconnaissance also found the BN.5 convoy of 23 ships but *Leone*, *Pantera*, *Cesare Battisti* and *Daniele Manin*, together with the submarines *Archimede* and *Guglielmotti*, failed to find the convoy. The 5,280-ton motor vessel *Bhima* was damaged in an Italian air attack: one man was killed and the ship was towed to Aden and beached for repairs. On 19 September five SM.79 bombers attacked a convoy and outpaced two Gloster Gladiator single-engined biplane fighters which tried to intercept them. On the next day, Italian bombers were driven off by Blenheim fighters. On 15 October, three SM.79 bombers were prevented from attacking another convoy by two Gladiator fighters and one Blenheim. Five days later, individual SM.79 bombers attacked the BN.7 convoy.

The BN.7 convoy was northbound through the Red Sea and comprised 32 British, Norwegian, French, Greek and Turkish merchant ships. The escort comprised Commander J. Riovett-Carnac’s light cruiser *Leander*, Commander J. S. M. Richardson’s destroyer *Kimberley*, the 'Egret' class sloop *Auckland*, the 'Grimsby' class sloops *Yarra* (Australian) and *Indus*, and the 'Hunt' minesweepers *Derby* and *Huntley*. The BN.7 convoy was nearing Perim, a volcanic island off the south-western coast of Yemen in the Strait of Bab el Mandeb during the afternoon of 19 October when an aeroplane dropped four bombs close astern of one of the merchantmen. *Leander* and *Auckland* opened fire on the aeroplane as it flew away to the west; shortly before dark, an landing gear wheel of an Italian aircraft was recovered 17 miles (28 km) to the south of the island. In the course of the following morning, Italian aircraft dropped four bombs, two of which fell ahead of the convoy and two bombs harmlessly astern of the French liner *Félix Roussel*, which was carrying New Zealand troops to Suez. At dusk *Leander* took station on the port beam of the convoy between it and the Italian base at Massawa, which flanked the line of advance, and the convoy zig-zagged through the night.

The Italian flotilla sailed on 20 October with the destroyers operating in pairs: *Sezione I* comprised Capitani di Fregata Moretti degli Adimari’s faster *Sauro* and Capitano di Corvetta Costantino Borsini’s *Francesco Nullo*, while *Sezione II* comprised the more heavily armed but slower *Pantera* and *Leone*, which were to divert the convoy escort and would then attack the convoy with torpedoes. At 21.15 the two sections divided and at 23.21 *Pantera* sighted the convoy’s smoke. *Pantera* signalled *Sauro* and moved ahead of the convoy to intercept, with *Leone* following 875 yards (800 m) behind her. The convoy was about 40 miles (65 km) to the north-north-west of Jabal al Tair island at 02.19 on 21 October, when *Leander* sighted two patches of smoke bearing north.

*Auckland* reported two destroyers 4.6 miles (7.4 km) distant, and *Leander* altered course to intercept, the captain assuming that the Italian ships would run for home through the South Massawa Channel. After a challenge from *Auckland*, *Pantera* fired over *Yarra* at the convoy, inflicting some splinter damage to a lifeboat on the convoy commodore’s ship. Auckland opened fire and the Italian ships separated and turned away at full speed to the west-south-west in the direction of Massawa, firing their aft guns. The destroyers were broad on the port bow of *Yarra* when *Pantera* fired two torpedoes at 23.31 and another two at 23.34. *Yarra* avoided two torpedoes by turning toward them and combing their tracks, and observers in *Yarra* thought that the leading Italian vessel was hit by their fourth or fifth salvo.

*Sauro* and *Nullo* had been manoeuvring into a more favourable position after receiving *Pantera*'s sighting report, turned toward the convoy and spotted *Leander* at 01.48 *Sauro* fired one torpedo at *Leander*, but this missed and *Leander* opened fire but lost sight of *Sauro* after two minutes. *Sauro* made another torpedo attack at 02.07 and then turned away toward Massawa. *Nullo* was not able to attack after its rudder jammed for several minutes and the boat went round in circles, losing contact with *Sauro*. Borsini ordered *Nullo* toward the Italian batteries on Harmil island off Massawa. When the gunfire ceased, *Leander* altered course to the north-west to intercept the ships in the South Massawa Channel (otherwise the Harmil Island Passage) and at 02.45 opened fire with her 6-in (152.4-mm) guns on a ship that was firing red and green tracer. The range was increasing and the ship was lost to sight after the first salvoes.

*Leander* altered course to the west in order to bring all eight of her main guns to bear if the ships were making for the South Massawa Channel. At 02.20 *Leander* spotted *Nullo* by searchlight and exchanged fire for about 10 minutes at a range of about 4,600 yards (4205 m), *Leander* scoring several hits which damaged *Nullo*'s gyrocompass and gunnery director. At 02.51, *Leander* lost contact in the haze and ceased fire after firing 129 6-in (152.4-mm) rounds. *Nullo* headed toward Harmil island with *Leander* in pursuit, and at 03.00 *Leander* challenged a destroyer which, it transpired, was *Kimberley*, also in pursuit. After five minutes, the cruiser altered course to the east to rejoin the convoy as the Italian ship was drawing away at the rate of 7 kt, and and the convoy was still vulnerable to attack.

In the early hours of 21 October, *Kimberley* continued to steam at her maximum speed and at 03.50 sighted smoke ahead of her, apparently from two ships retiring at high speed. At 05.40, off Harmil island, look-outs on *Kimberley* and *Nullo* spotted each other’s ship at a range of 14,250 yards (13030 m). Borsini assumed that the other ship was *Sauro* and when Kimberley opened fire at 05.53, *Nullo* was taken by surprise, not returning fire for four minutes. *Kimberley* closed the range to 5,000 yards (4570 m), and 06.20 *Nullo* scraped a reef, which damaged a propeller and sprang a leak. As *Nullo* rounded Harmil island at about 06.25, she was hit once in the forward engine room and once in the aft engine room. *Nullo* lost all power, and Borsini gave the order to abandon ship and steered towards Harmil island. The Italian ship’s upper works were hit by shell splinters and the crew abandoned ship, while Borsini tried to run *Nullo* aground on the island. *Nullo* was then hit by the second of two torpedoes at 06.35, and broke in two. Borsini and his assistant declined to leave the ship and were drowned. At 06.15 the four 120-mm (4.72-in) guns on Harmil island engaged *Kimberley* and hit her in the engine room, wounding three men and holing the steam pipes. While adrift 10,000 yards (9145 m) from the shore battery, *Kimberley* silenced two of the guns and wounded four gunners with 45 HE shells from No. 3 mounting.

*Kimberley* managed to get under way, her speed reduced to 15 kt, and the shore battery ceased fire when *Kimberley* was 19,000 yards (17375 m) distant. *Kimberley* had fired 596 rounds of semi-armour piercing and 97 high explosive shells. *Leander* left the convoy and at 06.54 increased speed to 26 kt. By 07.34, *Leander* was making 28.7 kt, and soon after this *Kimberley* reported that she was steaming to the east at 15 kt on one engine. At 08.25, *Leander* was 18 miles (29 km) east by north of the Harmil South beacon and slowed to 10 kt. *Leander* circled near *Kimberley* to keep freedom of manoeuvre, in case Italian bombers appeared. *Kimberley* had lost water in her boilers and *Leander* sent a boat with three shipwrights and an engine room artificer; a wounded rating was transferred to the cruiser for medical attention. At about 10.00, *Leander* took *Kimberley* in tow.

In August the British had run four convoys of the BN series and four of the reciprocal BS convoys, five in September and seven in October, the BN northbound convoys comprising 86 ships and the BS southbound convoys 72 ships. Despite agent reports and sightings by the Regia Aeronautica, Italian submarines and ships had frequently failed to make contact with the convoys, and in fact only six air attacks were managed in October and none after 4 November. During the 'Attack on the BN.7 Convoy', the British found that they were at a disadvantage in night fighting as they were temporarily blinded by the flash of their own guns, while the Italian ships used flashless cordite and had good tracer ammunition. With the exception of *Kimberley*, the British convoy escorts were criticised for a lack of aggression, despite the danger of abandoning the convoy at night and in poor visibility. The Italians had managed to make two torpedo attacks as planned, but the separation of their destroyers into two sections, after previous sorties had failed to find any ships, meant that neither section had the firepower to face the British escorts.

Of the *Nullo*'s 120-man crew, Borsini declined to abandon ship and when his assistant, a seaman named Vincenzo Ciaravolo, realised the fact he jumped from his lifeboat to accompany his captain, and both men were drowned. Of the ship’s company, 12 men were killed and 106 were rescued by sailors of the Harmil island battery. *Kimberley* was out of action until 31 October, then returned to service capable of only a reduced maximum speed until fully repaired in the spring of 1941.

In subsequent operations, at 10.00 on 21 October *Leander* opened fire on three aircraft flying at 13,125 ft (4000 m), which bombed about 200 yards (185 m) ahead of the ship, two more bombs turning out to be duds. No damage resulted, and *Leander* and *Kimberley* rejoined the BN.7 convoy just after 12.00. In the afternoon, *Leander* transferred the tow of *Kimberley* to *Kingston*, which left the convoy with *Kimberley* for Port Sudan in the morning of the following day. The southbound BS.7 convoy of 20 ships was met by the convoy escorts in the afternoon of 23 October and after an uneventful passage, dispersed in the area to the east of Aden on 28 October. Later on 21 October, three Blenheim bombers of No. 45 Squadron found and bombed the wrecked *Francesco Nullo*. The Italians made another fruitless sortie on 3 December, cancelled one in January 1941 after *Daniele Manin* had been damaged by a bomb, and on 24 January sortied again with no result.

On the night of 2/3 February 1941, the Italian destroyers *Pantera*, *Tigre* and *Sauro* departed Massawa to intercept a convoy known to be in the area. This BN.14 convoy comprised 39 merchant vessels escorted by the cruiser *Caledon*, the destroyer *Kingston* and the sloops *Indus* and *Shoreham*. *Sauro* sighted the convoy and fired three torpedoes, then fired again at a ship seen in a cloud of smoke, before turning away at high speed. The two other ships did not receive *Sauro*'s sighting report, but 10 minutes later *Pantera* spotted the ships and fired torpedoes, hearing explosions and claiming probables on two merchantmen; *Tigre* failed to find the convoy. Close to Massawa in the South Channel, *Sauro* encountered *Kingston* but had run out of torpedoes. Fearful that the British were trying to spring an ambush, the other Italian ships converged on *Sauro* and radioed for air cover at dawn, reaching port unharmed. Local Italian press reports claimed that two ships had been hit but this report was mistaken.

|  |
| --- |
| History |
| [Kingdom of Italy](https://en.wikipedia.org/wiki/Kingdom_of_Italy) |
| **Name** | *Daniele Manin* |
| **Namesake** | [Daniele Manin](https://en.wikipedia.org/wiki/Daniele_Manin) |
| **Builder** | [Cantieri navali del Quarnaro](https://en.wikipedia.org/wiki/3._Maj), [Fiume](https://en.wikipedia.org/wiki/Fiume) |
| **Laid down** | 9 October 1924 |
| **Launched** | 15 June 1925 |
| **Completed** | 1 March 1927 |
| **Fate** | Sunk by aircraft, 3 April 1941 |
| General characteristics (as built) |
| **Class and type** | [*Sauro*-class](https://en.wikipedia.org/wiki/Sauro-class_destroyer) [destroyer](https://en.wikipedia.org/wiki/Destroyer) |
| **Displacement** | * 1,058 [t](https://en.wikipedia.org/wiki/Tonne) (1,041 [long tons](https://en.wikipedia.org/wiki/Long_ton)) ([standard](https://en.wikipedia.org/wiki/Displacement_%28ship%29%22%20%5Cl%20%22Standard_displacement))
* 1,600 t (1,570 long tons) ([full load](https://en.wikipedia.org/wiki/Full_load))
 |
| **Length** | 90.16 m (295 ft 10 in) |
| **Beam** | 9.2 m (30 ft 2 in) |
| **Draught** | 2.9 m (9 ft 6 in) |
| **Installed power** | * 3 [Yarrow boilers](https://en.wikipedia.org/wiki/Yarrow_boiler)
* 36,000 [shp](https://en.wikipedia.org/wiki/Horsepower%22%20%5Cl%20%22Shaft_horsepower) (27,000 [kW](https://en.wikipedia.org/wiki/Kilowatt))
 |
| **Propulsion** | 2 shafts; 2 geared [steam turbines](https://en.wikipedia.org/wiki/Steam_turbine) |
| **Speed** | 31 [knots](https://en.wikipedia.org/wiki/Knot_%28unit%29) (57 km/h; 36 mph) |
| **Range** | 2,600 [nmi](https://en.wikipedia.org/wiki/Nautical_mile) (4,800 km; 3,000 mi) at 14 knots (26 km/h; 16 mph) |
| **Complement** | 154–156 |
| **Armament** | * 2 × twin [120 mm (4.7 in) guns](https://en.wikipedia.org/wiki/120_mm_Italian_naval_gun%22%20%5Cl%20%2245-calibre_OTO_1926)
* 2 × single [40 mm (1.6 in)](https://en.wikipedia.org/wiki/QF_2_pounder_naval_gun) [AA guns](https://en.wikipedia.org/wiki/AA_gun)
* 2 × single [13.2 mm (0.52 in) machine guns](https://en.wikipedia.org/wiki/Breda_Model_1931_Machine_Gun)
* 2 × triple 533 mm (21 in) [torpedo tubes](https://en.wikipedia.org/wiki/Torpedo_tube)
* 52 [mines](https://en.wikipedia.org/wiki/Naval_mine)
 |

***Daniele Manin*** was one of four [*Sauro*-class](https://en.wikipedia.org/wiki/Sauro-class_destroyer) [destroyers](https://en.wikipedia.org/wiki/Destroyer) built for the [*Regia Marina*](https://en.wikipedia.org/wiki/Regia_Marina) (Royal Italian Navy) in the 1920s. Completed in 1927, she served in [World War II](https://en.wikipedia.org/wiki/World_War_II).

## Design and description[[edit source](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Italian_destroyer_Daniele_Manin&action=edit&section=1)]

The *Sauro*-class destroyers were enlarged and improved versions of the preceding [*Sella* class](https://en.wikipedia.org/wiki/Sella-class_destroyer).[[1]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-w9-1) They had an [overall length](https://en.wikipedia.org/wiki/Length_overall) of 90.16 meters (296 ft), a beam of 9.2 meters (30 ft 2 in) and a mean [draft](https://en.wikipedia.org/wiki/Draft_%28hull%29) of 2.9 meters (9 ft 6 in). They displaced 1,058 [metric tons](https://en.wikipedia.org/wiki/Tonne) (1,041 [long tons](https://en.wikipedia.org/wiki/Long_ton)) at [standard](https://en.wikipedia.org/wiki/Displacement_%28ship%29%22%20%5Cl%20%22Standard_displacement) load, and 1,600 metric tons (1,570 long tons) at [deep load](https://en.wikipedia.org/wiki/Deep_load). Their complement was 8–10 officers and 146 enlisted men.[[2]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-f8-2)

The *Sauro*s were powered by two [Parsons](https://en.wikipedia.org/wiki/Parsons_Marine_Steam_Turbine_Company) geared [steam turbines](https://en.wikipedia.org/wiki/Steam_turbine), each driving one propeller shaft using steam supplied by three [Yarrow boilers](https://en.wikipedia.org/wiki/Yarrow_boiler).[[1]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-w9-1) The turbines were rated at 36,000 [shaft horsepower](https://en.wikipedia.org/wiki/Horsepower%22%20%5Cl%20%22Shaft_horsepower) (27,000 [kW](https://en.wikipedia.org/wiki/Kilowatt)) for a speed of 31 [knots](https://en.wikipedia.org/wiki/Knot_%28unit%29) (57 km/h; 36 mph) in service,[[3]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-g0-3) although *Daniele Manin* reached a speed of 36.8 knots (68.2 km/h; 42.3 mph) from 41,800 shp (31,200 kW) during her [sea trials](https://en.wikipedia.org/wiki/Sea_trial) while lightly loaded.[[4]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-4) The ships carried enough [fuel oil](https://en.wikipedia.org/wiki/Fuel_oil) to give them a range of 2,600 [nautical miles](https://en.wikipedia.org/wiki/Nautical_mile) (4,800 km; 3,000 mi) at a speed of 14 knots (26 km/h; 16 mph).[[1]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-w9-1)

Their [main battery](https://en.wikipedia.org/wiki/Main_battery) consisted of four [120-millimeter (4.7 in)](https://en.wikipedia.org/wiki/120_mm_Italian_naval_gun%22%20%5Cl%20%2250-calibre_Ansaldo_1926) guns in two twin-[gun turrets](https://en.wikipedia.org/wiki/Gun_turret), one each fore and aft of the [superstructure](https://en.wikipedia.org/wiki/Superstructure).[[2]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-f8-2) [Anti-aircraft (AA) defense](https://en.wikipedia.org/wiki/Anti-aircraft_warfare) for the *Sauro*-class ships was provided by a pair of [40-millimeter (1.6 in)](https://en.wikipedia.org/wiki/QF_2_pounder_naval_gun) [AA guns](https://en.wikipedia.org/wiki/AA_gun) in single mounts [amidships](https://en.wikipedia.org/wiki/Amidships) and a pair of [13.2-millimeter (0.52 in) machine guns](https://en.wikipedia.org/wiki/Breda_Model_1931_Machine_Gun). They were equipped with six 533-millimeter (21 in) [torpedo tubes](https://en.wikipedia.org/wiki/Torpedo_tube) in two triple mounts amidships.[[3]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-g0-3) The *Sauro*s could also carry 52 [mines](https://en.wikipedia.org/wiki/Naval_mine).[[2]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-f8-2)

## Construction and career[[edit source](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Italian_destroyer_Daniele_Manin&action=edit&section=2)]

*Daniele Manin* was [laid down](https://en.wikipedia.org/wiki/Laid_down) by [Cantieri navali del Quarnaro](https://en.wikipedia.org/wiki/3._Maj) at their [Fiume](https://en.wikipedia.org/wiki/Fiume) [shipyard](https://en.wikipedia.org/wiki/Shipyard) on 9 October 1924, [launched](https://en.wikipedia.org/wiki/Ceremonial_ship_launching) on 15 June 1925 and [commissioned](https://en.wikipedia.org/wiki/Ship_commissioning) on 1 March 1927.[[1]](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_note-w9-1)

## Citations[[edit source](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Italian_destroyer_Daniele_Manin&action=edit&section=3)]

1. ^ [Jump up to:](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-w9_1-0)***a*** ***[b](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-w9_1-1)*** ***[c](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-w9_1-2)*** ***[d](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-w9_1-3)*** Whitley, p. 160
2. ^ [Jump up to:](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-f8_2-0)***a*** ***[b](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-f8_2-1)*** ***[c](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-f8_2-2)*** Fraccaroli, p. 47
3. ^ [Jump up to:](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-g0_3-0)***a*** ***[b](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-g0_3-1)*** Roberts, p. 298
4. **[^](https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_destroyer_Daniele_Manin%22%20%5Cl%20%22cite_ref-4)** McMurtrie, p. 281

## Bibliography[[edit source](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Italian_destroyer_Daniele_Manin&action=edit&section=4)]

* Brescia, Maurizio (2012). *Mussolini's Navy: A Reference Guide to the Regina Marina 1930–45*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [ISBN](https://en.wikipedia.org/wiki/ISBN_%28identifier%29) [978-1-59114-544-8](https://en.wikipedia.org/wiki/Special%3ABookSources/978-1-59114-544-8).
* Fraccaroli, Aldo (1968). *Italian Warships of World War II*. Shepperton, UK: Ian Allan. [ISBN](https://en.wikipedia.org/wiki/ISBN_%28identifier%29) [0-7110-0002-6](https://en.wikipedia.org/wiki/Special%3ABookSources/0-7110-0002-6).
* McMurtrie, Francis E., ed. (1937). *Jane's Fighting Ships 1937*. London: Sampson Low. [OCLC](https://en.wikipedia.org/wiki/OCLC_%28identifier%29) [927896922](https://www.worldcat.org/oclc/927896922).
* O'Hara, Vincent P. (2009). *Struggle for the Middle Sea: The Great Navies at War in the Mediterranean Theater, 1940–1945*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [ISBN](https://en.wikipedia.org/wiki/ISBN_%28identifier%29) [978-1-59114-648-3](https://en.wikipedia.org/wiki/Special%3ABookSources/978-1-59114-648-3).
* Roberts, John (1980). "Italy". In Chesneau, Roger (ed.). *Conway's All the World's Fighting Ships 1922–1946*. New York: Mayflower Books. pp. 280–317. [ISBN](https://en.wikipedia.org/wiki/ISBN_%28identifier%29) [0-8317-0303-2](https://en.wikipedia.org/wiki/Special%3ABookSources/0-8317-0303-2).
* [Rohwer, Jürgen](https://en.wikipedia.org/wiki/J%C3%BCrgen_Rohwer) (2005). *Chronology of the War at Sea 1939–1945: The Naval History of World War Two* (Third Revised ed.). Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [ISBN](https://en.wikipedia.org/wiki/ISBN_%28identifier%29) [1-59114-119-2](https://en.wikipedia.org/wiki/Special%3ABookSources/1-59114-119-2).
* [Whitley, M. J.](https://en.wikipedia.org/wiki/Michael_J._Whitley) (1988). *Destroyers of World War 2: An International Encyclopedia*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [ISBN](https://en.wikipedia.org/wiki/ISBN_%28identifier%29) [1-85409-521-8](https://en.wikipedia.org/wiki/Special%3ABookSources/1-85409-521-8).

Даниэль Манин был одним из четырех эсминцев сауроклассапостроен для Regia Marina (Королевский флот Италии) в 1920-х годах. Завершено в 1927 году, она служила во время Второй мировой войны .

Содержание
1 Дизайн и описание
2 Строительство и карьера
3 Цитаты
4 Библиография
Дизайн и описание
Эсминцы класса «Сауро» были увеличенными и улучшенными версиями предыдущего класса «Селла» . Они имели общую длину 90,16 метра (296 футов), ширину 9,2 метра (30 футов 2 дюйма) и среднюю осадку 93>2,9 метра (9 футов 6 дюймов). Они вытеснили 1,058 метрических тонн (1,041 длинных тонн ) при стандартной нагрузке и 1600 метрических тонн (1570 длинных тонн) при глубокой нагрузке . В их составе было 8–10 офицеров и 146 рядовых.

Сауросы приводились в движение двумя паровыми турбинами Парсонс паровыми турбинами , каждая из которых приводила в движение один гребной вал с помощью пара, подаваемого от три котла тысячелистника . Турбины были рассчитаны на 36000 лошадиных сил (27000 кВт ) для скорости 31 узла (57 км / ч; 36 миль / ч) в эксплуатации, хотя Даниэле Manin достиг скорости 36,8 узла (68,2 км / ч; 42,3 мили в час) от 41 800 л.с. (31 200 кВт) во время своих ходовых испытаний при небольшой нагрузке. Суда перевозили достаточно мазута , чтобы иметь дальность полета 2600 морских миль (4800 км; 3000 миль) при скорости 14 узлов (26 км / ч; 16 миль в час).

Их основная батарея состояла из четырех 120-миллиметровых (4,7 дюйма) орудий в двух спаренных орудийных башнях , по одной в носовой и кормовой частях. надстройки . Противовоздушная защита для кораблей класса «Сауро» обеспечивалась парой 40-миллиметровых (1,6 дюйма) Зенитные орудия в одиночных установках на миделе и пара 13,2-миллиметровых (0,52 дюйма) пулеметов . Они были оснащены шестью 533-миллиметровыми (21 дюйм) торпедными аппаратами в двух тройных установках на миделе. Сауросы также могли нести 52 мины .

Строительство и карьера
Даниэле Манин был заложен на их Фьюмеверфи 9 октября 1924 г. спущен на воду 15 июня 1925 г. и введен в эксплуатацию 1 марта 1927 г.Википедия site:wiki5.ru

One of the scenarios I might play test tomorrow is a maritime strike mission by Swordfish from HMS Eagle against a flotilla of Italian destroyers in the Red Sea in April 1941. The Swordfish attacked using dive bombing, each aircraft being loaded with six 250lb bombs, something which might be a surprise given the Stringbags torpedo bomber reputation.

Dive bombing in *Bag the Hun* is tricky, To hit the target each aircraft has to fly half a move to within one hex of the target, then dive to ALT 1, remaining within one hex of the target after the bombs have been dropped. Any overshoot or undershoot results in the bombs missing the target. This means that the best approach for bombing ships is lengthways but it also means being exposed to flak at low level on the way out.

To make this mission feasible for the Fleet Air Arm crews, most of them are rated as Veterans in the scenario, which is realistic given their training and experience. This means when dicing for movement they can choose to add a range of hexes to their base move from the d4 random modifier. I'm hoping this will give them a better chance of being in the right place to hit the target and to avoid overshooting after the dive bombing has been carried out?

Pouchain sent a distress message to the navy command in Massawa who dispatched a couple of destroyers to aid the *Perla*. The rescue mission was called off almost immediately when a superior British formation was sighted nearby. HMS *Kingston*was detached in search of the damaged *Perla* that finally appeared on the horizon. Commander Pochain ordered his crew to abandon the ship while he coordinated the gunfire of Perla’s deck gun against the approaching Kingston that also fired back. After firing two shots, the deck gun jammed, and the fate of the Perla seemed to be sealed. At the last moment, a formation of S.M.81 bombers appeared in the sky and attacked the *Kingston*, forcing its retreat and saving the Perla. In the next hours, the surviving crew was rescued by destroyer *Daniele Manin* and Perla was then towed back to Massawa on the 20th of July.

The Attack on Convoy BN 7 (20–21 October 1940) was a naval engagement in the Red Sea during the Second World War between a British force defending a convoy of merchant ships and a flotilla of Italian destroyers. The Italian attack failed, with only one merchant ship being slightly damaged. After a chase, the British destroyer HMS Kimberley torpedoed the Italian destroyer Francesco Nullo which was beached on Harmil Island. Kimberley was hit, disabled by Italian shore batteries on the island and towed to safety by the cruiser HMS Leander.

The **Attack on Convoy BN 7** (20–21 October 1940) was a naval engagement in the [Red Sea](https://www.wikiwand.com/en/Red_Sea) during the [Second World War](https://www.wikiwand.com/en/Second_World_War) between a British force defending convoyed merchant ships and a flotilla of Italian destroyers. The Italian attack failed, with only one merchant ship being slightly damaged. After a chase, the British destroyer [HMS *Kimberley*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Kimberley_%28F50%29) torpedoed the [Italian destroyer *Francesco Nullo*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Francesco_Nullo_%281925%29) which was beached on [Harmil Island](https://www.wikiwand.com/en/Harmil). *Kimberley* was hit, disabled by Italian [shore batteries](https://www.wikiwand.com/en/Shore_batteries) on the island and towed to safety by the cruiser [HMS *Leander*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Leander).

Manoeuvring in two groups to increase the chance of intercepting the convoy had succeeded for the Italians but sacrificed the benefits of concentration against the escorts and a destroyer was lost for no result. The British command at Aden criticised the escorts (excepting *Kimberley*) for a lack of aggression but leaving the convoy defenceless to chase ships at night and in misty weather was risky. The Italians made another fruitless sortie on 3 December, cancelled one in January 1941 after the destroyer [*Daniele Manin*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Daniele_Manin) was damaged by a bomb and conducted an abortive sortie on 24 January.