**(…)**

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* was damaged by a bomb and conducted an abortive sortie on 24 January.](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Daniele_Manin)

****Quick Facts**** Date, Location ...

|  |
| --- |
| Attack on Convoy BN 7 |
| Part of The [Second World War](https://www.wikiwand.com/en/Second_World_War) |
| Eritrea, showing Massawa (Mitsiwa'e) and [Harmil Island](https://www.wikiwand.com/en/Harmil) to the north-east

|  |  |
| --- | --- |
| Date | 20–21 October 1940 |
| Location | [Red Sea](https://www.wikiwand.com/en/Red_Sea), off [Massawa](https://www.wikiwand.com/en/Massawa), [Italian East Africa](https://www.wikiwand.com/en/Italian_East_Africa)[15°36′35″N 39°27′00″E](https://geohack.toolforge.org/geohack.php?pagename=Attack_on_Convoy_BN_7&params=15_36_35_N_39_27_00_E_) |
| Result | British victory |

 |
|  |
| Belligerents |
| * [United Kingdom](https://www.wikiwand.com/en/United_Kingdom)
* [British India](https://www.wikiwand.com/en/British_Raj)
* [New Zealand](https://www.wikiwand.com/en/Dominion_of_New_Zealand)
* [Australia](https://www.wikiwand.com/en/Australia)
 |  [Italy](https://www.wikiwand.com/en/Fascist_Italy_%281922%E2%80%931943%29) |
| Commanders and leaders |
| [James Rivett-Carnac](https://www.wikiwand.com/en/James_Rivett-Carnac_%28Royal_Navy_officer%29)J. S. M. RichardsonH. E. Horan | [Costantino Borsini](https://www.wikiwand.com/en/Costantino_Borsini)  [†](https://www.wikiwand.com/en/Killed_in_action)Adriano M. D. AdimariPaolo Aloisi |
| Strength |
| 1 light [cruiser](https://www.wikiwand.com/en/Cruiser)1 [destroyer](https://www.wikiwand.com/en/Destroyer)3 [sloops](https://www.wikiwand.com/en/Sloop-of-war)2 [minesweepers](https://www.wikiwand.com/en/Minesweeper_%28ship%29)Convoy BN 7 (32 ships) | * 4 destroyers
* Shore battery on [Harmil Island](https://www.wikiwand.com/en/Harmil)
 |
| Casualties and losses |
| 3 wounded1 destroyer damaged1 merchant ship damaged | 14 killed1 destroyer sunk |
| MassawaMassawaMassawa (Mitsiwa), former Italian naval base in [Eritrea](https://www.wikiwand.com/en/Eritrea) on the [Red Sea](https://www.wikiwand.com/en/Red_Sea), west of the [Dahlak Archipelago](https://www.wikiwand.com/en/Dahlak_Archipelago) |

Close

## **Background**

### **Red Sea**

*See also:*[*Red Sea*](https://www.wikiwand.com/en/Red_Sea)

The Red Sea is an area of high temperatures and humidity, its coasts vary from desert to high mountain ranges and navigation is fraught with danger from offshore reefs and false horizons caused by [atmospheric refraction](https://www.wikiwand.com/en/Atmospheric_refraction). From May to 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 if Italy declared war. It was expected that Italy could close the Mediterranean to Allied traffic and that supplies to the Middle East would have to be transported via the Red Sea. Control of the [Gulf of Aden](https://www.wikiwand.com/en/Gulf_of_Aden), the Red Sea and the [Gulf of Suez](https://www.wikiwand.com/en/Gulf_of_Suez) at the northern terminus and the maintenance of the bases at [Aden](https://www.wikiwand.com/en/Aden) and [French Somaliland](https://www.wikiwand.com/en/French_Somaliland) (Djibouti) was equally important but a withdrawal from French and [British Somaliland](https://www.wikiwand.com/en/British_Somaliland) had also be contemplated.

The British-controlled [Port Sudan](https://www.wikiwand.com/en/Port_Sudan), lay on the west coast of the Red Sea, about half way [600 nmi (690 mi; 1,100 km)] between Suez and the [Bab-el-Mandeb](https://www.wikiwand.com/en/Bab-el-Mandeb) Strait (باب المندب, Gate of Tears). The Italian port of Massawa in Eritrea was about 350 nmi (400 mi; 650 km) north and Aden about 100 nmi (120 mi; 190 km) east of the Bab-el-Mandeb. The ports along the coast of [Italian Somaliland](https://www.wikiwand.com/en/Italian_Somaliland) and the entrance to the Red Sea were to be blockaded (Operation Begum) to prevent the Italians from receiving supplies and reinforcements. 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 Bab-el-Mandeb to isolate the Italian Red Sea Flotilla and protect Aden from sorties by Italian ships; the Italian naval bases in [Eritrea](https://www.wikiwand.com/en/Eritrea) were to be attacked.

### **Red Sea Force**

Topographic map of the Red Sea

In April 1940 the Royal Navy established the [Red Sea Force](https://www.wikiwand.com/en/Red_Sea_Force) with the light cruisers [HMS *Liverpool*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Liverpool_%28C11%29) and [HMAS *Hobart*](https://www.wikiwand.com/en/HMAS_Hobart_%28D63%29) (Senior Naval Officer Red Sea, Rear-Admiral Murray); [HMS *Leander*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Leander_%2875%29) ([New Zealand Division](https://www.wikiwand.com/en/New_Zealand_Division_of_the_Royal_Navy)) replaced *Liverpool* on 26 May. By September the Force comprised the cruisers *Hobart*, *Leander*, [*Caledon*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Caledon_%28D53%29) and the anti-aircraft cruiser [*Carlisle*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Carlisle_%28D67%29); the destroyers [HMS *Kimberley*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Kimberley_%28F50%29), [*Kingston*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Kingston_%28F64%29) and [*Kandahar*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Kandahar_%28F28%29); the sloops [HMS *Flamingo*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Flamingo_%28L18%29), [*Auckland*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Auckland_%28L61%29), [*Shoreham*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Shoreham_%28L32%29) and [*Grimsby*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Grimsby_%28U16%29); [HMIS *Clive*](https://www.wikiwand.com/en/HMIS_Clive_%28L79%29), [*Indus*](https://www.wikiwand.com/en/HMIS_Indus_%28U67%29) and [*Hindustan*](https://www.wikiwand.com/en/HMIS_Hindustan); and [HMAS *Parramatta*](https://www.wikiwand.com/en/HMAS_Parramatta_%28U44%29). Aden was the base for two minesweepers, two small Armed Merchant Cruisers and two armed trawlers. Ships attached temporarily included the light cruisers [HMS *Ceres*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Ceres_%28D59%29) and [*Colombo*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Colombo_%28D89%29), the 8-inch cruisers [HMS *Dorsetshire*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Dorsetshire_%2840%29) and [*Shropshire*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Shropshire).

### **Red Sea Flotilla**

*Main article:*[*Red Sea Flotilla*](https://www.wikiwand.com/en/Red_Sea_Flotilla)

The Italian naval and air bases in East Africa were convenient for attacks on shipping in the Red Sea and the [Indian Ocean](https://www.wikiwand.com/en/Indian_Ocean). [Massawa](https://www.wikiwand.com/en/Massawa) was the home port of the Red Sea Flotilla (*Flottiglia del mar rosso*) commanded by [Rear-Admiral](https://www.wikiwand.com/en/Rear-Admiral) [*Contrammiraglio*] [Mario Bonetti](https://www.wikiwand.com/en/Mario_Bonetti), from December 1940 to April 1941. Massawa had been fortified and lay behind numerous islands and reefs with mined approaches; there was a smaller base at [Assab](https://www.wikiwand.com/en/Assab). The [scout cruisers](https://www.wikiwand.com/en/Scout_cruiser) (*esploratori*, also [Leone-class destroyers](https://www.wikiwand.com/en/Leone-class_destroyer)) [*Pantera*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Pantera) and [*Leone*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Leone) (Commander Paolo Aloisi) had an unusually powerful armament of eight [4.7 in (120 mm) guns](https://www.wikiwand.com/en/120_mm_Italian_naval_gun%22%20%5Cl%20%2245-calibre_Schneider-Canet-Armstrong_1918/19), in four turrets on the centre line. Only two turrets could aim fore and aft but the eight-gun [broadside](https://www.wikiwand.com/en/Broadside_%28naval%29) was unique for destroyers.

The class also carried two 40 mm pom-pom anti-aircraft guns, four 20 mm machine-guns, four 21.0 in (533 mm) torpedo tubes and 60 mines. The [Sauro-class destroyers](https://www.wikiwand.com/en/Sauro-class_destroyer) had an armament of four [4.7 in (120 mm) guns](https://www.wikiwand.com/en/120_mm_Italian_naval_gun%22%20%5Cl%20%2245-calibre_Vickers_Terni_1924), two 40 mm pom-poms, two 13.2 mm machine-guns, six 53.3 cm (21.0 in) [torpedo tubes](https://www.wikiwand.com/en/Torpedo_tube) and 52 mines. Once war was declared, the fuel stored for the Italian ships based at Massawa could only diminish under the British blockade. The accumulation of mechanical faults, fuel depletion and the enervating effect of the climate exercised severe constraints on the operations of the Red Sea Flotilla.

## **Prelude**

### **Red Sea convoys**

Gulf of Aden

In June four of the eight Italian submarines based at Massawa were lost. The [*Regia Aeronautica*](https://www.wikiwand.com/en/Regia_Aeronautica) (Italian Royal Air Force) commenced operations over the Red Sea and on 11 June a [Savoia-Marchetti SM.81](https://www.wikiwand.com/en/Savoia-Marchetti_SM.81) flew a reconnaissance sortie. On 16 June, the Italian submarine [*Galileo Galilei*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_submarine_Galileo_Galilei) sank the Norwegian tanker *James Stove* (8,215 [Gross register tonnage](https://www.wikiwand.com/en/Gross_register_tonnage) [GRT]), sailing independently about 12 nmi (14 mi; 22 km) south of Aden. On 19 June, *Hobart* sent its [Supermarine Walrus](https://www.wikiwand.com/en/Supermarine_Walrus) amphibian to bomb an Italian wireless station on Centre Peak Island between Massawa and the Arabian coast. On 2 July, Convoy BN 1, comprising six tankers and three freighters, assembled in the Gulf of Aden. On 8 July, an SM.81 of 10° *Squadriglia* flew a long range reconnaissance sortie over southern Sudan and the Red Sea and was attacked by a [Vickers Wellesley](https://www.wikiwand.com/en/Vickers_Wellesley). The SM.81 was damaged hit an island trying 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 shed its wings.

Photograph of SM.81 *Pipistrello* bomber-transport aircraft

From 26 to 31 July, *Guglielmotti* failed to find two Greek merchantmen and a sortie by the torpedo boats [*Cesare Battisti*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Cesare_Battisti) and [*Francesco Nullo*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Francesco_Nullo_%281925%29) came to nothing. *Guglielmotti* sortied from 21 to 25 August, *Galileo Ferraris* (25–31 August), *Francesco Nullo* and *Sauro* from 24 to 25 August and the destroyers *Pantera* and [*Tigre*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Tigre) (28–29 August) failing to find ships, despite agent reports and sightings by air reconnaissance. On 4 September, Italian bombers attacked SS *Velko*, inflicted serious damage on it and on the next day, five SM.79s attacked Convoy BS 3A. A Blenheim IVF fighter, on convoy patrol, attacked the bombers but was damaged. On 6 September the convoy was attacked again by a SM.79. Convoy BN 4 was spotted by air reconnaissance and on the night of 5/6 September, *Cesare Battisti*, *Daniele Manin* and *Sauro* sailed. The destroyers *Leone* and *Tigre* followed on 6/7 September but the destroyers found nothing.

The submarines *Galileo Ferraris* and *Guglielmotti* patrolling further to the north, also failed to find BN 4 but *Guglielmotti* torpedoed the Greek tanker *Atlas* (4,008 GRT) straggling behind the convoy south of the [Farasan Islands](https://www.wikiwand.com/en/Farasan_Islands). Air reconnaissance also found Convoy BN 5 of 23 ships but *Leone*, *Pantera*, *Cesare Battisti* and *Daniele Manin*, with the submarines *Archimede* and *Gugliemotti* failed to find the convoy. MV *Bhima* (5,280 GRT) was damaged in an Italian air attack, one man was killed; the ship was towed to Aden and beached for repairs. On 19 September five SM.79s attacked a convoy and outpaced two [Gloster Gladiator](https://www.wikiwand.com/en/Gloster_Gladiator) 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 a Blenheim. Five days later, individual SM.79s attacked Convoy BN 7.

### **Convoy BN 7**

Australian sloop HMAS *Yarra*

Convoy BN 7 was northbound through the Red Sea and consisted of 32 British, Norwegian, French, Greek and Turkish merchant ships. The escort consisted of the light cruiser [HMS *Leander*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Leander) (Commander James Rivett-Carnac), the destroyer *Kimberley* (Commander J. S. M. Richardson), the [Egret-class sloop](https://www.wikiwand.com/en/Egret-class_sloop) *Auckland*, the [Grimsby-class sloops](https://www.wikiwand.com/en/Grimsby-class_sloop) [HMAS *Yarra*](https://www.wikiwand.com/en/HMAS_Yarra_%28U77%29) and *Indus* and the [Hunt-class minesweepers](https://www.wikiwand.com/en/Hunt-class_minesweeper_%281916%29) [HMS *Derby*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Derby_%28J90%29) and *Huntley*. Convoy BN 7 was nearing Perim, a [volcanic island](https://www.wikiwand.com/en/Volcanic_island) off the south-west coast of [Yemen](https://www.wikiwand.com/en/Yemen) in the Bab-el-Mandeb, on the afternoon of 19 October, when an aircraft dropped four bombs close astern of one of the merchantmen. *Leander* and *Auckland* opened fire on the aircraft as it flew off to the west; shortly before dark, an undercarriage wheel of an Italian aircraft was picked up 15 nmi (17 mi; 28 km) south of the island. Next morning, Italian aircraft dropped four bombs, two of which fell ahead of the convoy and two bombs harmlessly astern of the French liner [*Felix Roussel*](https://www.wikiwand.com/en/List_of_ships_of_the_Free_French_Naval_Forces), 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; the convoy zig-zagged through the night.

## **Battle**

### **Italian sortie**

Italian destroyer *Pantera*

The Italian flotilla sailed on 20 October, the destroyers operating in pairs, Section I, comprised the faster [*Sauro*](https://www.wikiwand.com/en/Italian_destroyer_Nazario_Sauro) (Commander Moretti degli Adimari) and *Francesco Nullo* (Lieutenant Commander [Costantino Borsini](https://www.wikiwand.com/en/Costantino_Borsini)). Section II, the slower, more heavily armed *Pantera* and *Leone* were to divert the convoy escort and then attack the convoy with torpedoes. At 21:15 the two sections separated and at 23:21, *Pantera* sighted smoke from the convoy. *Pantera* signalled *Sauro* and moved ahead of the convoy to intercept, with *Leone* following 875 yd (800 m) behind. The convoy was about 35 nmi (40 mi; 65 km) north-north-west of [Jabal al-Tair Island](https://www.wikiwand.com/en/Jabal_al-Tair_Island) at 02:19 on 21 October, when *Leander* sighted two patches of smoke bearing north.

*Auckland* reported two destroyers 4 nmi (4.6 mi; 7.4 km) off and *Leander* altered course to intercept, the captain assuming that they 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](https://www.wikiwand.com/en/Lifeboat_%28shipboard%29) on the convoy commodore's ship. *Auckland* opened fire and the Italian ships separated and turned away at full speed, west-south-west, towards 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 pair at 23:34. *Yarra* avoided two torpedoes by turning towards them and combing their tracks. Observers in *Yarra* thought that the leading enemy vessel was hit by their fourth or fifth salvo.

*Sauro* and *Nullo* had been manoeuvring to a more favourable position after receiving the sighting report from *Pantera*, turned towards the convoy and spotted *Leander* at 01:48 (21 October). *Sauro* fired a torpedo at *Leander* which missed and *Leander* opened fire but lost sight of *Sauro* after two minutes. *Sauro* made another torpedo attack at 02:07 and turned away towards Massawa. (*Nullo* was not able to attack after its rudder jammed for several minutes and it went round in circles, losing contact with *Sauro*.) Borsini ordered *Nullo* towards the Italian batteries on [Harmil Island](https://www.wikiwand.com/en/Harmil) off Massawa. When the gunfire ceased, *Leander* altered course to north-west to intercept the ships at the South Massawa Channel (the Harmil Island Passage) and at 02:45, opened fire with 6-inch HE and star shells 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 westwards to bring all 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 ten minutes at about 4,600 yd (2.3 nmi; 4.2 km), *Leander* scoring several hits which damaged *Nullo*'s [gyrocompass](https://www.wikiwand.com/en/Gyrocompass) and gunnery director. At 02:51, *Leander* lost contact in the haze and ceased fire (having fired a hundred and twenty-nine 6-inch rounds). *Nullo* headed toward Harmil Island with *Leander* in pursuit and at 03:00, *Leander* challenged a destroyer which turned out to be *Kimberley*, also in pursuit. After five minutes, the cruiser altered course east to rejoin the convoy, since the Italian ship was drawing away at the rate of 7 kn (8.1 mph; 13 km/h) and the convoy would still be vulnerable to attack during a pursuit.

### **Action off Harmil Island**

Harmil Island in the Dahlak Archipelago off Massawa

In the early hours of 21 October, *Kimberley* continued to sail at maximum speed and at 03:50 sighted smoke ahead, apparently from two ships retiring at high speed. At 05:40, off Harmil Island, lookouts on *Kimberley* and *Nullo* spotted each other at 7 nmi (8.1 mi; 13 km) range. Borsini assumed that the 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 yd (2.5 nmi; 4.6 km) and at 06:20, *Nullo* scraped a reef, which damaged a propeller and sprung a leak. As *Nullo* rounded Harmil Island at about 06:25, it was hit once in the forward engine room and once in the aft engine room.

*Nullo* lost all power; Borsini gave the order to abandon ship and steered towards Harmil Island. The 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, which broke it in two. (Borsini and his assistant declined to leave the ship and were drowned.) At 06:15 the four [120 mm guns](https://www.wikiwand.com/en/120_mm_Italian_naval_gun) on Harmil Island engaged *Kimberley* and hit the engine-room, wounding three men and holing the steam pipes. While adrift 10,000 yd (4.9 nmi; 9.1 km) from the shore battery, *Kimberley* silenced two of the guns and wounding four gunners with 45 HE shells from No. 3 mount.

HMS *Kimberley* (photographed in 1942)

*Kimberley* managed to get under way, its speed reduced to 15 kn (17 mph; 28 km/h) and the shore battery ceased fire when *Kimberley* was 19,000 yd (9.4 nmi; 17 km) away. *Kimberley* had fired 596 rounds of [Semi-Armour Piercing](https://www.wikiwand.com/en/Armor-piercing_shell) and 97 [High Explosive](https://www.wikiwand.com/en/High_Explosive) shells. *Leander* left the convoy and at 06:54 increased speed to 26 kn (30 mph; 48 km/h). By 07:34, *Leander* was making 28.7 kn (33.0 mph; 53.2 km/h) and soon after, *Kimberley* reported that it was steaming east at 15 kn (17 mph; 28 km/h) on one engine. At 08:25, *Leander* was 16 nmi (18 mi; 30 km) east by north of the Harmil South beacon and slowed to 10 kn (12 mph; 19 km/h). *Leander* circled near *Kimberley* to keep freedom of manoeuvre, in case Italian bombers appeared. *Kimberley* had lost water in its 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.

## **Aftermath**

### **Analysis**

In August the British had run four BN convoys and four BS convoys, five in September and seven in October, the BN 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, only six air attacks was achieved in October and none after 4 November. During the Attack on Convoy BN 7, the British found that they were at a disadvantage in night fighting as they were temporarily blinded by the flash of their guns, while the Italian ships used flashless cordite and had good tracer ammunition. The British convoy escorts were blamed for a lack of aggression, except for *Kimberley*, 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 division of the 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.

### **Casualties**

Of the 120 crew of *Nullo*, Borsini declined to abandon ship and when his assistant Seaman Vincenzo Ciaravolo realised, jumped from his lifeboat to accompany his captain and both 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 a reduced maximum speed, until fully repaired in the spring of 1941.

### **Subsequent operations**

At 10:00 on 21 October, *Leander* opened fire on three aircraft at 13,000 ft (4,000 m), which bombed about 200 yd (180 m) ahead of the ship, two more bombs turning out to be [duds](https://www.wikiwand.com/en/Dud). No damage was done and *Leander* and *Kimberley* re-joined Convoy BN 7 just after noon. (As they passed *Felix Roussel* they were cheered by hundreds of New Zealand soldiers.) In the afternoon, *Leander* transferred the tow to *Kingston* which left the convoy with *Kimberley* next morning, for Port Sudan. The southbound convoy BS 7 with 20 ships, was met by the convoy escorts in the afternoon of 23 October and after an uneventful passage, dispersed east of Aden on 28 October. Later on 21 October, three [Blenheim](https://www.wikiwand.com/en/Bristol_Blenheim) bombers of [45 Squadron](https://www.wikiwand.com/en/No._45_Squadron_RAF) found and bombed the wreck of *Francesco Nullo*. The Italians made another fruitless sortie on 3 December, cancelled one in January 1941 after *Daniele Manin* was damaged by a bomb and on 24 January, sortied again with no result.

### **Attack on Convoy BN 14**

On the night of 2/3 February 1941, the Italian destroyers *Pantera*, *Tigre* and *Sauro* sailed from Massawa, to intercept a convoy known to be in the area. BN 14 consisted of 39 merchant ships 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 the sighting report from *Sauro* but ten minutes later *Pantera* saw the ships and fired torpedoes, hearing explosions and claiming probables on two merchantmen; *Tigre* failed to find the convoy. Close to the Massawa in the South Channel, *Sauro* ran into *Kingston* but had run out of torpedoes. Fearful that the British were trying to spring ambush, the other Italian ships converged on *Sauro* and called by wireless for air cover at dawn, reaching port unharmed. Local Italian press reports claimed that two ships had been hit but this report was mistaken.

## **See also**

* [Red Sea Flotilla](https://www.wikiwand.com/en/Red_Sea_Flotilla)
* [Costantino Borsini](https://www.wikiwand.com/en/Costantino_Borsini)
* [Attack on Convoy AN 14](https://www.wikiwand.com/en/Attack_on_Convoy_AN_14)
* [List of classes of British ships of World War II](https://www.wikiwand.com/en/List_of_classes_of_British_ships_of_World_War_II)

## **Notes**

1. Three survivors got into a life raft and the observer *Sottotenente* (Sub-Lieutenant) Goffredo Franchini, in command of the sortie, climbed onto one of the wings. Franchini realised that if he joined the others, the life raft would be swamped and ordered the crew to make for the island nearby without him. The men in the raft decided to make for Dahlak Island and collected birds' eggs before setting off. The three men arrived after two weeks, were rescued by local civilians and collected by a destroyer, reaching Massawa three weeks after being shot down.
2. After joining the Red Sea Force, *Yarra* had escorted convoys in the Red Sea and intercepted blockade-running [dhows](https://www.wikiwand.com/en/Dhow).
3. Borsini and his attendant Vincenzo Ciaravolo were awarded the Gold Medal by the Italian Navy, which then ordered that thenceforth, captains were to abandon ship.

| Property | Value |
| --- | --- |
| [dbo:abstract](http://dbpedia.org/ontology/abstract) | * 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. Manoeuvring in two groups to increase the chance of intercepting the convoy had succeeded 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 was damaged by a bomb and on 24 January, conducted another sortie, with no result. (en)
 |

Ne abbiamo parlato ne [Il coraggio degli Ascari](https://segretidellastoria.wordpress.com/2014/10/04/il-coraggio-degli-ascari/), opera in due volumi che raccoglie le onorificenze conferite, in tempo di pace come di guerra, agli appartenenti delle forze coloniali italiane, che servirono nelle formazioni militari appartenenti alle Forze Armate del Regno d’Italia. E due di loro, nel corso della Seconda Guerra Mondiale, per le loro azioni e il loro comportamento tenuto sul campo di battaglia, vennero decorati di Medaglia d’Oro al Valor Militare. Alla Memoria. Si, perché entrambi, così come tanti altri come loro, rimasero uccisi in combattimento, dimostrando quanto valorosi fossero gli Ascari. Ibrahim Farag Mohammed, nato nella Massaua italiana nel 1908, entrò subito a contatto con un’Eritrea nel pieno del colonialismo italiano. L’Impero di mussoliniana memoria doveva ancora sorgere ma l’attaccamento all’Italia si fece forte, tanto che nel 1925 si arruolò nella Regia Marina, iniziando a prestare servizio a bordo della Regia Nave Campania, un Incrociatore Leggero che, alla fine degli Anni Venti, venne impiegato per operazioni militari nell’area della Migiurtina. E già allora, l’Ascaro Farag si fece onore: quando, il 28 ottobre 1925, il suo reparto, sbarcato a Bargal, nel nord della Somalia, venne attaccato da alcune bande armate, provocando la morte di tre marinai italiani e di due ascari, combatté con coraggio, venendo decorato per le sue azioni con la Croce di Guerra al Valor Militare.

Promosso fino al grado di Bulucbasci, corrispondente a quello di Sergente, Ibrahim Farag Mohammed allo scoppio del secondo conflitto mondiale si trovava imbarcato sul Cacciatorpediniere Daniele Manin, incaricato, assieme alle altre unità navali dislocate nell’Africa Orientale, prossima alla capitolazione, di compiere un’ultima, disperata, missione contro Port Sudan. Le unità italiane colarono a picco una dopo l’altra, dando inizio ad una nuova epopea, quella della [Lancia IA463](https://segretidellastoria.wordpress.com/2016/12/29/lodissea-della-lancia-ia463-nel-mar-rosso/) alla deriva nel Mar Rosso. Tra i naufraghi a mare vi era anche Farag: scorto però un marinaio del Manin gravemente ferito, cedette il proprio posto all’interno dell’imbarcazione, rimanendo aggrappato fuori dalla scialuppa, fino a quando, stremato dalla fatica, scomparve tra i flutti. Per il suo coraggio e il suo altruismo, venne decorato della Medaglia d’Oro al Valor Militare: “Imbarcato da pochi giorni su Cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l’Unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l’affondamento. Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunciava volontariamente al proprio posto per assicurare l’altrui salvezza, restando per l’intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio si allontanava dalla imbarcazione dopo aver ringraziato il Comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militari, di spirito di sacrificio e di abnegazione. Mar Rosso, 4 aprile 1941″.

All’inizio del 1939 i tre Leone vennero stabilmente assegnati alla base di Massaua, in Eritrea, come 5a Squadriglia Cacciatorpediniere. All’epoca si trattava di navi anziane ormai di più di quindici anni e un po’ usurate, ma soprattutto superate in molte delle loro componenti, a cominciare dai pezzi da 120/45 Canet-Scheider-Armstrong e dai relativi impianti binati progettati nel 1918-1919.

Nel corso delle ostilità la loro attività fu fortemente limitata dalla progressiva scarsità di combustibile in quel lontano e isolato teatro; dopo aver svolto, tra l’altro, alcune missioni di ricerca di convogli avversari, per l’aprile 1941 – nell’imminenza della caduta di Massaua ormai assediata – effettuarono, con gli altri caccia italiani ancora attivi in quel settore, due tentativi di azioni offensive che si sarebbero dovute concludere con l’autoaffondamento, non essendovi altre possibilità d’impiego per queste navi. Il primo tentativo, con l’ambizioso obbiettivo di attaccare il porto di Suez dopo aver risalito tutto il Mar Rosso, dovette essere interrotto poco dopo l’avvio per la perdita del Leone a bordo del quale, dopo aver urtato una punta di madreporica non segnata sulle carte a nord di Massaua, si era sviluppato un forte incendio di prora che non fu possibile domare e che portò alla decisione di autoaffondare l’unità. Il secondo, diretto contro Port Sudan, fu fortemente contrastato dall’aviazione avversaria che affondò il Sauro e il Manin. Sfumata la sorpresa, il Pantera e il Tigre diressero, come da ordini, verso la neutrale costa saudita dove, circa 15 miglia a sud di Gedda, iniziarono le operazioni di autoaffondamento sotto ripetuti attacchi aerei. Dopo che gli equipaggi erano già scesi a terra e i bastimenti stavano autoaffondando, il caccia inglese Kingston cannoneggiò le due unità, colpendo anche con un siluro il Pantera.

Inserisco di seguito qualche sommaria informazione circa gli ultimi Comandanti di queste Unità.

Premetto che l’unico volume (che io sappia) nel quale si descrivono dettagliatamente le sorti dei tre CCTT è Le operazioni in Africa Orientale dell'Ufficio Storico.

Com.te la 5^ Squadriglia CCTT CV Andrea GASPARINI

CT Leone: CF Uguccione SCROFFA (molti anni dopo Gran Priore romano dello SMOM)

CT Tigre: CF Gaetano TORTORA (che poi nel '44 aderì alla Marina Repubblicana e venne "arrestato" col CV Bedeschi alla Spezia dagli uomini della X dopo l'arresto di Borghese)

CT Pantera: CF Paolo ALOISI (già comandante della primissima X MAS)

Si noti che in occasione dell'affondamento del Pantera (e del Tigre) era imbarcato su tale unità il CV Gasparini, Caposquadriglia; non si riesce a capire se ne fosse anche il Comandante, se non altro perchè non è dato sapere se a bordo vi fosse il CF Aloisi (che forse era sbarcato prima? sta di fatto che Aloisi dopo l'arrivo degli inglesi in Eritrea si diede alla macchia guadagnandosi la MAVM per la guerriglia da lui condotta).

Tuttavia, nel volumetto L'avventura dell'Eritrea del CV Iannucci, questi racconta che prima della sua partenza da Massaua con l'Eritrea - appunto - lo vennero a salutare a bordo i suoi colleghi di corso comandanti di CCTT: Fadin, Scroffa, Tortora e Gasparini. Aloisi non c'è. Ergo, evidentemente questi non era più Com.te del Pantera.

A bordo del Pantera, quando affondò, c'era inoltre il CF Scroffa, che dopo l'affondamento del suo Leone chiese e ottenne di reimbarcare per l'ultima uscita dei CT della 5^ Squadriglia.

In un altro volume, Ultima missione in Mar Rosso, ed. Mursia, l'STV Fabio Gnetti del Manin racconta invece le peripezie dei suoi naufraghi e del suo Com.te , CF Araldo Fadin.

The Italian Red Sea Fleet, on 11th June 1940, was composed by 5th DD Squadron formed by destroyers (former scouts) *Tigre*, *Pantera* and *Leone* (1,530 tons displacement); by 3rd DD Squadron formed by old destroyers *C. Battisti*, *N. Sauro*, *D. Manin* and *F. Nullo* (1060 tons); by colonial ship *Eritrea* (2,170 tons); by torpedo boats *V.G. Orsini* and *G. Acerbi* (670 tons); by gun boats *G. Biglieri* (620 tons) and *Porto Corsini* (290 tons); by minelayer *Ostia* (620 tons); by M.A.S. 204, 206, 210, 213 and 216 and by the armed ships (two modern banana boats) *Ramb I* and *Ramb II*. The Fleet was completed by the submarines *Archimede*, *Galilei*, *Torricelli* and *Ferraris* (880/1,230 tons), *Galvani* and *Guglielmotti* (896/1,265 tons) and *Perla* and *Macallè* (620/855 tons). (…) After to have carried out 15 missions, from the summer of 1940 to the February of 1941, during which the modest Italian craft succeeded to inflict some damage to the merchant and military English units, Supermarina, at the end of March, decided to employ the survivors destroyers of the Red Sea in a twofold and suicide operation against Port Sudan and Suez, ordering to the others long autonomy auxiliary units (the two *Ramb* and the colonial ship *Eritrea*) to try to reach Japan. To all the other cargo vessels was instead advised to try to reach the nearest French Madagscar neutral harbors (of 50 Italian and German steamboats blocked in Massaua from the beginning of the war only two succeeded to reach the Madagascar harbor Diego Suarez, while *Himalaya* motor-ship, making a record like a “Guinness” one, decided to cut through the Indian Ocean, going into the Pacific, doubling Horn Cape and miraculously reaching undamaged the harbor of Rio de Janeiro). Therefore two squadrons were formed, the first was composed by the heavy destroyers *Leone*, *Pantera* and *Tigre*, and the second one by the lighter *Sauro*, *Manin* and *Battisti*. The “Leone” class ones, in virtue of their greater autonomy would have had to attack Suez, distant not less than 50 hours under way, while the “Sauro” ones would have had to attack the nearer Port Sudan. The operation against Suez would have had to benefit from the cooperation of German air force, which from Crete would have had to simultaneously hit the same objective with at least one squadron of twin-engine bombers Heinkel 111. However, at the last moment, the Germans declared their impossibility to have part in the attack and the Italian Red Sea naval forces command had to change the plan. On March, the 31st, was therefore decided that both the two destroyers’ squadrons had to make a combined attack against Port Sudan, which was distant 300 miles. The entire navigation would have to be done by night and at full speed in order to avoid detection by the Royal Navy and by the RAF which, after Cheren’s fall and the destruction of nearly all Italian planes, dominated unchallenged all the skies of East Africa. Destroyer *Leone*, just outside Massaua harbor, hit with its prow the reef and it had to withdraw from the action. Then, after hardly two hours, the remaining five Italian destroyers were attacked by groups of English twin-engine bombers Bristol Blenheim. Also if the Italians were aware of the uselessness of the operation (the strong land and aerial defenses of Port Sudan were already alerted), with great courage and a bit of madness, they decided to continue all the same towards the objective. For the effort, the old engines of *Battisti* were very soon damaged and the ship was diverted to the Arabic coasts in order to be self-sunk by the crew. At the first lights of the dawn the four destroyers arrived to 30 miles from the objective but at that point a cloud of British bombers and fighters began to shoot at them with hailstorms of bullets and bombs from 110 to 224 kilograms. Going in zigzag between the high water columns and trying to answer to the continuous attacks with the fire of the few 13.2 machine-guns in equipment, the Italian units were very soon forced to break off the formation, skidding to the right and to the left.At about 7:30 a.m., English concentrated their fire on the weaker units *Manin* and *Sauro* which very soon were hit, while *Pantera* and *Tigre*, intercepted also by an enemy squadron of destroyers, headed east in order to reach the Arabic coast to self-sink. At 9 o’clock a.m., a 224 kg. bomb scored a direct hit on *Sauro* which in a few minutes sank with nearly all the crew, while the *Manin*, demonstrating an extraordinary defense and maneuver ability, succeeded to survive for others two hours, damaging with its 13.2 machine-guns a pair of English bombers. Then, hit by two224 kg. bombs, it was cracked in two and sunk.Some survivors were rescued by English ships some days after, in the sea infested by sharks which were attracted by the blood of many victims.

(3 dicembre 1940) Italian destroyers TIGRE, LEONE, MANIN, SAURO and submarine FERRARIS operated in the Red Sea looking for a Convoy without success.

DanieleManinをFiume 造船所に敷設することもできました。 1924年10月9日、発売1925年6月15日、就役1927年3月1日。Wikipedia site:ja.wiki5.ru

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.

The port of Massawa fell on the 7th of April 1941, before that day, the Auxiliary cruisers *RAMB I* and *RAMB II* and the colonial ship *Eritrea* escaped, attempting to cross the Indian ocean with the destination Japan. The RAMB I was sunk by British warships while [the Eritrea and RAMB II arrived in Japan](https://comandosupremo.com/regia-marina-far-east/) after an adventurous journey. Back in early March, the surviving submarines, *Guglielmotti, Archimede, Ferraris*, and *Perla* also escaped, making a long voyage around Africa and arriving at the [submarine base of Bordeaux](https://comandosupremo.com/betasom-italian-submarine-base/) in May 1941.

Ne abbiamo parlato ne [*Il coraggio degli Ascari*](https://segretidellastoria.wordpress.com/2014/10/04/il-coraggio-degli-ascari/), opera in due volumi che raccoglie le onorificenze conferite, in tempo di pace come di guerra, agli appartenenti delle forze coloniali italiane, che servirono nelle formazioni militari appartenenti alle Forze Armate del Regno d’Italia. E due di loro, nel corso della Seconda Guerra Mondiale, per le loro azioni e il loro comportamento tenuto sul campo di battaglia, vennero decorati di Medaglia d’Oro al Valor Militare. Alla Memoria. Si, perché entrambi, così come tanti altri come loro, rimasero uccisi in combattimento, dimostrando quanto valorosi fossero gli Ascari. Ibrahim Farag Mohammed, nato nella Massaua italiana nel 1908, entrò subito a contatto con un’Eritrea nel pieno del colonialismo italiano. L’Impero di mussoliniana memoria doveva ancora sorgere ma l’attaccamento all’Italia si fece forte, tanto che nel 1925 si arruolò nella Regia Marina, iniziando a prestare servizio a bordo della Regia Nave *Campania*, un Incrociatore Leggero che, alla fine degli Anni Venti, venne impiegato per operazioni militari nell’area della Migiurtina. E già allora, l’Ascaro Farag si fece onore: quando, il 28 ottobre 1925, il suo reparto, sbarcato a Bargal, nel nord della Somalia, venne attaccato da alcune bande armate, provocando la morte di tre marinai italiani e di due ascari, combatté con coraggio, venendo decorato per le sue azioni con la Croce di Guerra al Valor Militare.

Promosso fino al grado di Bulucbasci, corrispondente a quello di Sergente, Ibrahim Farag Mohammed allo scoppio del secondo conflitto mondiale si trovava imbarcato sul Cacciatorpediniere *Daniele Manin*, incaricato, assieme alle altre unità navali dislocate nell’Africa Orientale, prossima alla capitolazione, di compiere un’ultima, disperata, missione contro Port Sudan. Le unità italiane colarono a picco una dopo l’altra, dando inizio ad una nuova epopea, quella della [Lancia IA463](https://segretidellastoria.wordpress.com/2016/12/29/lodissea-della-lancia-ia463-nel-mar-rosso/) alla deriva nel Mar Rosso. Tra i naufraghi a mare vi era anche Farag: scorto però un marinaio del *Manin* gravemente ferito, cedette il proprio posto all’interno dell’imbarcazione, rimanendo aggrappato fuori dalla scialuppa, fino a quando, stremato dalla fatica, scomparve tra i flutti. Per il suo coraggio e il suo altruismo, venne decorato della Medaglia d’Oro al Valor Militare: “*Imbarcato da pochi giorni su Cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l’Unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l’affondamento. Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunciava volontariamente al proprio posto per assicurare l’altrui salvezza, restando per l’intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio si allontanava dalla imbarcazione dopo aver ringraziato il Comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militari, di spirito di sacrificio e di abnegazione. Mar Rosso, 4 aprile 1941″.*

Se nel mare si consumava la tragedia di Farag Mohammed, del *Manin* e delle altre navi italiane, nei possedimenti dell’Africa Orientale Italiana scorreva inesorabile il conto alla rovescia della resistenza italiana.

The Italian East African squadron conducted another
(fruitless) sortie on 3 December 1940. It aborted a mission planned for early
January after British aircraft damaged Manin, one of the participants, and on
24 January it sortied again, without results. On the night of 2 February 1941,
however, three destroyers departed Massawa and deployed in a rake formation to
search for a large convoy known to be at sea.

By April 1941 Imperial spearheads were probing Massawa’s
defensive perimeter. With Supermarina’s approval, Rear Admiral Mario Bonetti,
Balsamo’s replacement from December 1940, ordered a last grand gesture—an
attack by the three largest destroyers (Leone, Pantera, and Tigre) against Port
Suez, five hundred miles north, and a concurrent raid by the smaller destroyers
Battisti, Manin, and Sauro against Port Sudan. The British Middle Eastern
command had considered such an attack possible and had reinforced Port Suez
with two J-class destroyers and sent Eagle’s experienced air group south to
Port Sudan, while the carrier waited for mines to be swept from the Suez Canal
so she could proceed south.

The Italian venture ran into problems early when Leone
struck an uncharted rock forty-five miles out of Massawa. Flooding and fires in
her engine room forced her crew to abandon ship. Her two companions returned to
port, as the rescue operation left insufficient time for them to continue the
mission.

On the afternoon of 2 April the remaining Italian destroyers
sailed once again, this time against Port Sudan, 265 miles north. British
aircraft attacked them about two hours out of port but caused no damage. Then
Battisti suffered engine problems and scuttled herself on the Arabian coast.
The other four continued at top speed through the night and by dawn were thirty
miles short of their objective. However, Eagle’s Swordfish squadrons
intervened, sinking Sauro at 0715. The other ships headed for the opposite
shore, under attack as they went. Bombs crippled Manin at 0845. She eventually
capsized and sank about a hundred miles northeast of Port Sudan. Pantera and
Tigre made it to the Arabian coast and were scuttled there.

Caught off guard by the Italian sortie, British warships
rushed north. At 1700 Kingston found Pantera’s and Tigre’s wrecks. The two
ships had already been worked over by Wellesley bombers, but Kingston shelled
Pantera’s hulk and then torpedoed it, just to be sure.

The biggest Italian naval success in the Red Sea was a
Parthian shot that occurred on 8 April, with Massawa’s defenses breached and
ships scuttling themselves on all sides. MAS213, a World War I relic no longer
capable of even fifteen knots, ambushed the old light cruiser Capetown, which
was escorting minesweepers north of the port, and scored a torpedo hit from
just over three hundred yards. After spending a year in repair, the cruiser sat
out the rest of the war as an accommodation ship.

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](https://www.wikiwand.com/en/Port_Sudan). The squadron was soon discovered by British air reconnaissance, and immediately bombed by land-based [Swordfish](https://www.wikiwand.com/en/Fairey_Swordfish) aircraft from the [aircraft carrier](https://www.wikiwand.com/en/Aircraft_carrier) [HMS *Eagle*](https://www.wikiwand.com/en/HMS_Eagle_%281918%29). *Battisti* managed to reach the [Arabian coast](https://www.wikiwand.com/en/Arabian_peninsula), where she was scuttled by her crew. *Manin* and *Sauro* kept firing their antiaircraft guns until they were sunk by the British planes.

### ***The Ambassador in Italy*** (***Phillips***) ***to the Secretary of State***

No. 331

**Rome**, April 23, 1937.
[Received May 4.]

**Sir**: With reference to the Embassy’s despatch No. 321 of April 15, 1937[68](https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1937v01/d183%22%20%5Cl%20%22fn%3A1.7.4.12.8.168.14.3) and previous despatches concerning the Spanish situation, I have the honor to inform the Department that with the inauguration of the international control scheme on midnight of April 19th there has been an appreciable change in tone of articles relating to developments in Spain as published in the Italian press, although it is still briefly reported that French and Russian violations of the non-intervention accord continued during March and April. For the past few days newspaper articles have been confined to reports of news from the Spanish front, indicating that the present objective of General Franco appears to be the capture of Bilbao before resuming his drive on Madrid. There has been no direct editorial comment since the Government spokesman’s article referred to in my telegram No. 164 of April 18, 11 a.m.[68](https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1937v01/d183%22%20%5Cl%20%22fn%3A1.7.4.12.8.168.14.5)

On April 19th it was announced that eight Italian vessels would exercise surveillance in the zone allotted to Italian control extending from the French frontier to Cape Oropesa and the island of Minorca. These vessels under the command of Admiral Marenco are as follows: one flotilla leader, the ***Quarto*** (3000 tons) armed with 6–120 mm. guns; two destroyer mine layers, the ***Aquila*** and ***Falco*** (1400 tons); three destroyer mine layers, ***Mirabello, Nullo*** and ***Manin*** (1100 tons); and two armed merchant vessels, the ***Barletta*** and ***Adriato.***

Although no confirmation can be obtained, it is rumored that General Goering, who passed through Rome en route to Naples on April 21st, will upon his return discuss with the Italian authorities the question of the withdrawal of Italian and German volunteers from Spain. The press, however, is silent in this respect but there is apparent in Rome a definite impression that the Italian Government is becoming increasingly anxious to liquidate its participation in the Spanish conflict and may seek an early occasion in the meetings of the International Committee to support any effective proposal for the withdrawal of volunteers. In this connection reference is made to my telegram No. 143, April 5, noon, reporting Count Ciano’s declaration that Italy would be glad to see all Italian contingents return home. The Embassy is informed that Mussolini would be prepared to accept such an arrangement if it could be accomplished without loss of Italian prestige. While it was formerly said that he was only awaiting a victory of the Franco forces before withdrawing, it may now be that the [[Page 288]](https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1937v01/pg_288)Italian Government would be prepared to agree to a scheme to be worked out by the London non-intervention committee without further consideration of military developments on Spanish soil.

Nel 1931 l'*Aquilone*, unitamente ai gemelli [*Ostro*](https://www.wikiwand.com/it/Ostro_%28cacciatorpediniere_1928%29), *Turbine* e [*Borea*](https://www.wikiwand.com/it/Borea_%28cacciatorpediniere_1927%29), ai cacciatorpediniere [*Daniele Manin*](https://www.wikiwand.com/it/Daniele_Manin_%28cacciatorpediniere%29) e [*Giovanni Nicotera*](https://www.wikiwand.com/it/Giovanni_Nicotera_%28cacciatorpediniere%29) e all'[esploratore](https://www.wikiwand.com/it/Esploratore_%28nave%29) [*Pantera*](https://www.wikiwand.com/it/Pantera_%28cacciatorpediniere%29), formava la 1ª Flottiglia Cacciatorpediniere, assegnata alla II Divisione della 1ª Squadra.

Dall'aprile 1929 al febbraio 1931 De Cristofaro fu Ufficiale d'ordinanza del Principe di Piemonte; il 1o dicembre 1932 fu promosso capitano di corvetta e comandò in successione il cacciatorpediniere **Luca Tarigo** e la torpediniera Cortellazzo, ricoprendo anche, per breve tempo, la carica di comandante in seconda sul cacciatorpediniere Daniele Manin.

Ieri, con una cerimonia ufficiale, la sede dell'Unsi (Unione Sottufficiali) di Brescia è stata intitolata all'ascari Ibrahim Farag Mohammed. Non credo siano molte le intitolazioni a carico dei nostri "coloniali", il che rende questa occasione ancora più straordinaria.
Ibrahim era un *bulucbasci*(sergente) della Regia Marina, imbarcato sul cacciatorpediniere "Daniele Manin", nel Mar Rosso. Quando la nave affondò a causa di un attacco aereo, il 3 aprile 1941, Ibrahim riuscì a raggiungere una scialuppa di salvataggio e a salirvi. Tuttavia più tardi volle cedere il suo posto a un marinaio ferito. Rimasto aggrappato al bordo della scialuppa per un’intera notte, sentendo le forze venirgli meno salutò un’ultima volta il comandante, Cap. Freg. Araldo Fadin, e scomparve tra le onde. Alla sua memoria fu conferita la Medaglia d'oro al Valor Militare. Fu uno dei due soli ascari italiani insigniti di tale altissima decorazione.

Si era arruolato nel 1925, nei Reparti Indigeni della Regia Marina, all’età di 17 anni ****Ibrahim Farag Mohammed****, nativo di Massaua (Africa Orientale Italiana). Da subito egli aveva dimostrato di essere un tipo in gamba, svelto e dotato di notevole coraggio in occasione di uno sbarco, dalla Regia nave Campania dove era imbarcato, a Bargal, una località sulle coste della Migiurtina (Somalia settentrionale) allorquando, con altri commilitoni Ascari durante una rischiosa operazione di perlustrazione, furono attaccati da una numerosa banda armata del sultano Osman  Mahamud; i nostri si arroccarono in una moschea e resistettero per ben 22 ore all’assedio. Per il valore dimostrato in quei momenti venne decorato di Croce di Guerra al Valor Militare  e promosso al grado di Muntaz (caporale).Con il grado di Buluc Basci (sergente) imbarcò sul Regio Cacciatorpediniere Daniele Manin con il quale partecipò il 4 aprile 1941 ad un’azione contro Port Sudan, una munita base navale inglese sulle coste del mar Rosso.

I sopravvissuti all’affondamento non  trovarono tutti posto sufficiente a bordo di una lancia di salvataggio e alcuni membri dell’equipaggio scelsero di rimanere in acqua, aggrappati alla falchetta. Tra questi c’era proprio il giovane Ibrahim che cedette il proprio posto a un marinaio ferito, rimanendo aggrappato all’esterno della stessa per un giorno ed una notte, fino a quando, spossato, dopo aver rivolto un estremo saluto al proprio comandante ferito, scomparve tra le onde.
Poco prima di lasciarsi andare, stremato si rivolse al Comandante Araldo Fadin con queste parole:

**– “**addio Comandante… avere finito ogni forza… io ti ringraziare”.****
**– “**Non lo abbiamo più riveduto” riferì il Comandante Fadin, ” ma 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. So ora come gli atti di sovrumana grandezza siano tanto più facili a cogliersi nell’angoscia e nel dolore degli umili”.****

Credo e spero che i lettori di questo mio articolo siano d’accordo sulle vicissitudini, in verità poco conosciute di questi Uomini, sono veramente il più bello e significativo monumento all’eroismo del Marinaio italiano.
I nostri Marinai potevano starsene al sicuro, nel porto di Massaua ad attendere la prigionia.
Invece no! Preferirono affrontare il combattimento andando consapevolmente incontro a un nemico che era più numeroso e forte. La squadriglia di cacciatorpediniere di Massaua composta dalle navi **Manin**,***Tigre, Leone, Pantera e Cesare Battisti*** venne interamente distrutta nel corso di epici combattimenti.
Gli onori delle armi resi dagli inglesi ai sopravvissuti di quegli scontri ci fanno comprendere di quale tempra erano fatti i nostri Marinai e di quali azioni erano capaci.
L’episodio del giovane ****Ibrahim Farag**** ****Mohammed**** mi ha rammentato un fatto simile avvenuto ai giorni nostri: come non ricordare il sacrificio di ****Giuseppe Girolamo****, il giovane musicista che, al suo primo lavoro, era imbarcato sulla ****Costa Concordia**** e ha rinunciato al suo posto sulla lancia di salvataggio per farvi salire una bambina. Egli è stato ritrovato annegato alcuni giorni dopo il naufragio della nave da crociera.
Proprio quando Ibrahim sorridendo, dopo aver spalancato le porte del Paradiso, è accorso incontro a Giuseppe per abbracciarlo.

*Di*[*Ezio Vinciguerra*](https://www.lavocedelmarinaio.com/author/ezio/)*[25 Commenti](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comments)*

## 25 COMMENTI

* 

### **EZIO VINCIGUERRA**

[9 LUGLIO 2012 AT 09:55](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41009)

Ciao Marino, mink… con le recenti cronache della Costa Concordia (leggasi eroismo e codardia)
la tua testimonianza assume un significato e valore speciale.
Un abbraccio

* 

### **SALVATORE ESPOSITO**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:01](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41013)

…CON QUESTI RACCONTI – DESCRIZIONI STORICHE …MI FATE VENIRE I BRIVIDI !!!.COMPLIMENTI AL SIG.MARINO CHE, DA COME SCRIVE, FA CAPIRE DI AMARE TANTO LA NOSTRA ITALIA

* 

### **MARINAIO TELEGRAFISTA**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:03](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41014)

COME GIA’ DETTO ALTRE VOLTE DESIDERAVO UN PAESE MIGLIORE E CHE POTREBBE RISOLVERE IL PROBLEMA OCCUPAZIONALE…MA LEGGERE QUESTE STORIE MI FA COMPRENDERE QUANTO SIAMO EGOISTI.

* 

### **FILIPPO CONTE**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:07](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41019)

Grazie Marino per l’interessante articolo e per avere dimostrato, un’interesse comune a pochi. L’amore per l’Italia

* 

### **COMUNITÀ MILITARE**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:14](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41024)

Nel ritmato andirivieni
di speranze e delusioni …
nel decidere quale strada
potrà dare frutti buoni
nel cercar di non confondere
mai il bene con il male.
Forse quello che ci resta
è comunque e sempre
non mollare !!!! Mai ..

* 

### **FRANCO SCHIENA**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:27](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41031)

Ci sarà sempre qualcuno che non crederà in te ma qualcun altro ti farà brillare nel suo cielo, ci sarà sempre qualcuno che ride mentre tu piangi ma qualcun altro prenderà il posto delle tue lacrime, ci sarà sempre qualcuno che sparirà quando sei solo ma qualcun altro arriverà per riempire la tua vita, ci sarà sempre qualcuno che giocherà coi tuoi sentimenti ma tu impara le regole del gioco e vincerai la partita…
C.Cassani
Buona giornata a tutti i marinai

* 

### **ELENA SIMONI**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:30](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41033)

R.I.P.

* 

### **GINO LANZO**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:30](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41034)

R I P

* 

### **DAVIDE CARUSO**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:31](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41035)

Onori!

* 

### **FRANCESCO MORO**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:32](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41036)

ciao Ezio, mi fa piacere che qualcuno si ricordi di questi eroi. Peccato che l’Italia non abbia memoria dei suoi uomini migliori, Buon vento Capo

* 

### **MELIS ANTONIO**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:33](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41038)

Chi riposa nell’aiuto dell’altissimo vivrà sotto sotto la protezione del Dio del cielo. Riposi in pace.

* 

### **ELEONORA GIOVANNINI**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:36](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41039)

Quando la dedizione al il prossimo richiede azione, tutti i nodi vengono al pettine. E’ il pragmatismo che pone in rilievo la vera natura degli altri, mentre i pensieri apparenti sono soltanto una maschera perfetta che si frappone tra il nostro volto ed il nostro ego profondo. Dare è una scelta passionale, è un desiderio angelico, un istinto carnale. E chi è dotato di ciò cammina nel silenzio con “piedi liquidi”. Senza mai farsi trovare. Diversamente, i falsi donatori inciampano rovinosamente nella piazza pubblica che avevano invaso per esibirsi, ma che subiscono inevitabilmente attraverso un’umiliazione auto prodotta.

* 

### **MARIO LANZA**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:39](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41042)

Quando tutti diranno che la tua impresa è impossibile, tu scava dentro te stesso, cerca uno spiraglio di luce, una consapevolezza, anche piccola di riuscita.
Non ascoltare le voci inutili, quello è rumore e basta.
Ragiona con la tua testa, pensa a chi sei e a quello che davvero Vuoi.
Provaci, Riprova, Persevera!
…ogni tuo sacrificio sarà ricompensato

* 

### **MARIO DE LUCA**

[9 LUGLIO 2012 AT 10:46](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41045)

“UNA VITA SENZA RICORDI E’ COME UN FIORE SENZA PROFUMO”

* 

### **ANTONIO GIRARDI**

[10 LUGLIO 2012 AT 08:59](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41259)

Pronunciare questa frase ‘la vita è bella’, nel tuo periodo più buio, non è cosa da niente. Dirlo forse è più semplice che crederci, ma se ci credi, forse riuscirai a comprendere il vero significato di questa vita.. perché la vita è bella non perchè tu hai, ma perchè tu dai, nonostante tutto..
La felicità la trovi nei piccoli gesti quotidiani.. nei silenzi ascoltati.. nei vuoti riempiti.. nei sorrisi regalati e nell’amore vissuto..
La vita è bella se cerchiamo di vivere la felicità e non d’inseguirla.
Roberto Benigni

* 

### **SERGIO MATTA**

[10 LUGLIO 2012 AT 16:30](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41354)

PER NON DIMENTICARLI CONTINUIAMO A STARE LORO VICINI. CON OGNI MEZZO, CIAO A TUTTI SERGIO MATTA

* 

### **STEFANO MAZZEI**

[11 LUGLIO 2012 AT 10:29](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41515)

Grazie Ezio del bel pensiero [:)]

* 

### **PATRIZIA SEA**

[11 LUGLIO 2012 AT 14:32](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41528)

Ci sara’ un giorno …
in cui le persone
non saranno più giudicate
per quelle che sembrano …
ma solo per quello che sono !!

* 

### **MASSIMO CASATI**

[11 LUGLIO 2012 AT 14:32](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41529)

Noi non vi dimentichiamo

* 

### **MERLI TIZIANO**

[11 LUGLIO 2012 AT 14:34](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41530)

Altri abbasseranno la testa, quando si accorgeranno quanto male stanno facendo a questa povera Patria.
Marinai per sempre

* 

### **PEPPE MARTINI**

[11 LUGLIO 2012 AT 14:34](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41531)

SIAMO ORGOGLIOSI DI QUESTI UOMINI
SPLENDIDE ESPRESSIONI DELL’ITALIANITA’.
SEMPRE AL LORO FIANCO OVUNQUE.

* 

### **ROBERTO TENTO**

[11 LUGLIO 2012 AT 14:36](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41532)

QUEL FILO CHE UNISCE EL ALAMEIN ALL’ITALIA .

Mai le battaglie ebbero innumerevoli episodi di eroismo come in questi luoghi.
Un coraggio derivante dal profondo senso del Dovere e dall’attacamento alla Bandiera.
E’ stata vergata con il sangue una delle pagine più esaltanti della storia nazionale .
Una battaglia come ben sappiamo tutti , alla fine persa; ma non ci fu al mondo trionfo maggiore di quella sconfitta.
Hanno creato, tutti coloro che giacciono lì, una leggenda … e il loro Onore è portato avanti , ora, dai loro Fratelli … e quel filo che unisce El Alamein all’Italia non si spezzerà mai.
E’ il filo dell’Onore Italiano

* 

### **VITA LONGO**

[12 LUGLIO 2012 AT 06:17](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41560)

Le cose che ci accadono non sono mai fini a se stesse, gratuite, ogni incontro, ogni piccolo evento racchiude in sé un significato

* 

### **TIZIANO FASAN**

[12 LUGLIO 2012 AT 15:16](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41605)

VEDO INTORNO A ME A NOI 0STENTAZIONE, SPECCHIETTI PER LE ALLODOLE, IL RIFUGIARSI IN QUALCHE FEDE PER PAURA DELL’IGNOTO, DELLA REALTA’ TRAGICA DELL’UOMO MANGIA UOMO, DELLA SOCIETA’ DEI CODICI A BARRE…

* 

### **CALOGERO**

[14 LUGLIO 2012 AT 18:43](https://www.lavocedelmarinaio.com/2012/07/ibrahim-con-il-tricolore-nel-cuore/%22%20%5Cl%20%22comment-41817)

Raccontane ancora di questi fatti la memoria deve è obbligatorio sapere e ricordare……Grazie Marino

**1931**

(motonave egitto) Sperona il cacciatorpediniere *Daniele Manin*, che riporta gravissimi danni le cui riparazioni (unitamente ad alcuni lavori di modifica) termineranno solo nel 1934.

Dall'aprile 1929 al febbraio 1931 De Cristofaro fu Ufficiale d'ordinanza del Principe di Piemonte; il 1º dicembre 1932 fu promosso capitano di corvetta e comandò in successione il cacciatorpediniere Luca Tarigo e la torpediniera Cortellazzo, ricoprendo anche, per breve tempo, la carica di comandante in seconda sul cacciatorpediniere Daniele Manin. Fu assegnato all'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina dal settembre 1935 al 1º giugno 1937, dopo di che fu inviato a Tripoli ed assegnato al Comando Superiore Forze Armate dell'Africa Settentrionale. Tornato in Italia, divenne comandante in seconda dell'incrociatore leggero Duca degli Abruzzi e poi, nel settembre 1939, fu aggregato al Comando della 5a Squadra Aerea.

In 1931 Turbin formed the 1st Destroyer Squadron, part of the 2nd Naval Division, along with Ostro, Aquilone, Bollea, and her senior Daniele Manin, Giovanni Nicotera, and Panthera.

# Nel 1931 l'Ostro, insieme ai gemelli Turbine, Aquilone e Borea, ai cacciatorpediniere Daniele Manin e Giovanni Nicotera ed all'esploratore Pantera, formava la 1a Flottiglia Cacciatorpediniere, assegnata alla II Divisione della 1a Squadra

3 aprile 1941, nel Mar Rosso, il cacciatorpediniere "Daniele MANIN" fu attaccato e il suo comandante, gravemente ferito, ne ordinò l'autoaffondamento per evitarne la cattura.

Tre eroici marinai, rimasti al loro posto fino all'ultimo, già salvi su uno zatterino, si offrirono volontari di ritornare a bordo per predisporre le cariche esplosive.

Erano il comandante in seconda, tenente di vascello Armando CRISCIANI, il direttore di macchina, capitano del Genio Navale Rodolfo BATTAGELJ, ed il sottocapo silurista Ulderico SACCHETTO.

Per il loro eroico sacrificio è stata concessa ai tre Marinai la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria.

Buongiorno Ezio,
questo è mio nonno, decorato di guerra,  imbarcato sul regio cacciatorpediniere Daniele Manin che fu affondato nel Mar Rosso il 3 aprile 1941 nei pressi di Massaua.
Dopo 7 giorni e 7 notti, remando sulle scialuppe di salvataggio da 24 e dove erano almeno il doppio, chi in acqua e chi dentro l’imbarcazione, furono fatti prigionieri e deportati  a Gedda nel Campo El—Wasta dove rimasero fino al marzo del 1943. Furono liberati e rimpatriati grazie ad uno scambio di prigionieri inglesi.
Sono due anni che mio nonno  è venuto a mancare, aveva 98 anni e non passava giorno che ripeteva  la sua storia di marinaio, lo diceva a tutti ed è per questo che le chiedo se potrebbe pubblicarla.
Grazie, il tutto è raccontato anche nel libro dell’ammiraglio ****Fabio Gnetti “Ultima missione in mar Rosso – L’odissea dei naufraghi della Lancia IA 463.”****

Le allego alcune foto:

con mio figlio alla festa di Santa Barbara dell’associazione A.N.M.I. di Bari;

con sua moglie Mina durante uno dei tanti raduni nazionali;

con il fratello Saverio (se non ricordo male era in Jugoslavia ) ritrovatisi dopo anni per caso nel porto di Taranto.

Questa di seguito è la sua storia.
Francesco Spizzico, di Giuseppe, nato a Bari il 21 febbraio 1919, elettricista Marina Militare, matricola 95402.
Fu insignito delle seguente decorazioni:
Medaglia di Bronzo al Valor Militare con la seguente motivazione:
“*Perché, affondata in combattimento l’unità su cui era imbarcato, prendeva posto con numerosi superstiti su imbarcazione a remi in condizioni precarie di galleggiabilità per i danni riportati durante l’azione.*
*Per sette giorni di navigazione a remi in acque infestate da pescecani, in condizioni meteorologiche avverse e con estrema scarsità di viveri e di acqua, si prodigava oltre ogni limite per contribuire alla salvezza dei 42 naufraghi dell’imbarcazione. Dava così sostanziale apporto alla felice conclusione della durissima impresa, dimostrando perizia marinaresca ed eccezionali doti fisiche, morali e di carattere*”.
Mar Rosso, 3-9 aprile 1941. Determinazione del 5 maggio 1948. Brevetto n. 06233.

Croce al Valor Militare con la seguente motivazione:
“*Imbarcato su cacciatorpediniere, coadiuvava con alto spirito combattivo la vigorosa reazione di fuoco contro insistenti attacchi aerei che provocavano danni alla nave. All’ordine di abbandonare l’unità in procinto di affondare, si prodigava sotto il continuo mitragliamento dei velivoli avversari, a raccogliere naufraghi sulle lance di salvataggio. Nella fortunosa lunga navigazione verso costa neutrale, coadiuvava con indomito coraggio gli ufficiali, lottando contro ala fame, la sete e il mare avverso*”.
Mar Rosso, aprile 1941. Registrato alla Corte dei Conti l’8 gennaio 1948.

**Classe: Sauro**

Cantiere di costruzione: C.Quarnaro, Fiume

Varato nel 1925

Sigla di identificazione: MA

**Presenza durante il periodo bellico:**

Presente all'entrata in guerra (20 giugno 1940): SÃ¬

Presente a metÃ  del conflitto (1 gennaio 1942): No

Presente all'armistizio (8 settembre 1943): No

**Note operative:** Nel 1930 entrÃ² in collisione con il Battisti. Nel 1931 fu speronato dalla motonave Egitto; le riparazioni furono completate solo nel 1934. AndÃ² in Mar Rosso nel 1935 e vi tornÃ² prima dell'inizio della II G.M..Doveva attaccare il traffico britannico. Soccorse il sm Perla.

**Causa della perdita:** Aereo

- Quando: 03/04/41

- Dove: [**Mar Rosso**](https://www.trentoincina.it/dbwher.php?wher=Mar Rosso)

**Dettagli della sorte:** Affondato per attacco aereo presso Gedda, mentre tentava con altre unitÃ  una incursione su Porto Sudan.

Affondato da attacco aereo inglese presso Gedda (Mar Rosso) il 3/4/41. AffondÃ² capovolgendosi. Il Comandante Fadin e alcuni ufficiali e membri dell'equipaggio scomparsi furono decorati con MdOVM.

**Note dopo l'armistizio:** ---

**Caratteristiche della classe Sauro:**

Tipo : Cacciatorpediniere

Dislocamento (tonnellate): 1580 (1353 c.normale)

Lunghezza (metri): 90,7

ProfonditÃ  (metri): 3,7

Larghezza (metri): 9,2

Potenza (cavalli vapore): 38000

Armamento principale: 4 x 120/45

Armamento secondario: 2 x 40/39

Siluri : 6

Equipaggio: 145

VelocitÃ  (nodi): 35

Numero di unitÃ  della classe Sauro: 4

Motto: foco spora foco s'ha da vincere o morir
Nota: da un Inno di Guerra del 1848 (Mercantini, musica di Zampettini)
Nome Manin : Daniele Manin: patriota veneziano

IL BULUKBASCI DELLA REGIA MARINA IBRAHIM FARAG MOHAMMED, M.O.V.M. di Valeria Isacchini (il presente articolo è stato pubblicato su Rivista Marittima (novembre 2011), che ha concesso l’autorizzazione a riprodurlo; inseriamo qui alcune ulteriori foto) Ibrahim Faruq Muhammad1 : questa è una trascrizione forse più corretta del nome arabo che si trova più comunemente scritto come Ibrahim Farag Mohammed; in quest’ultimo modo compare sulla motivazione della Medaglia d’Oro al Valor Militare che venne concessa a questo sottufficiale eritreo della Regia Marina nel 1947, per fatti avvenuti nel mar Rosso il 4 aprile 19412 , con la seguente motivazione: Imbarcato da pochi giorni su cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l’unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l’affondamento. Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunciava volontariamente al proprio posto per assicurare l’altrui salvezza, restando per l’intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio si allontanava dalla imbarcazione dopo aver ringraziato il comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militari, di spirito di sacrificio e di abnegazione. Mar Rosso, 4 aprile 1941. Inoltre, Ibrahim Faruq compare nella motivazione con il grado di “bulukbasci di coperta”: grado evidentemente improbabile, dato che la definizione “di coperta” può solo applicarsi ad appartenenti alla Marina Mercantile. Furono solo due i soldati indigeni decorati con la massima onorificenza (l’altro è stato Unatù Endisciau3 ) ed entrambi alla memoria; non per mancanza di valore degli ascari, ma perché il Regolamento di disciplina per le truppe indigene d’Africa, approvato con D.M. 20 novembre 1893 dal Ministro della Guerra Luigi Pelloux, all’articolo 48 relativo alle onorificenze, non prevedeva la concessione della medaglia d’oro: si prevedevano medaglia di bronzo, d’argento, avanzamento per merito di guerra. Una spiegazione di tale assenza è avanzata da Alessandro Ferioli4 il quale così la motiva: Lasciando da parte l’ideologia ispiratrice del nostro primo colonialismo, la condizione dell’ascaro – sentimentalismi a parte – era in effetti quella del mercenario, dell’uomo d’armi prezzolato per servire un esercito che non era il suo e sotto una bandiera a lui estranea. Non v’è quindi francamente da stupirsi che il legislatore, giudicando serenamente le cose da questo punto di vista, abbia ritenuto che assai difficilmente l’ascaro avrebbe potuto rendersi protagonista di azioni talmente eroiche, e così superiori al suo semplice dovere di soldato, da meritare una medaglia d’oro, la cui concessione rappresenta il massimo riconoscimento non soltanto di tutte le virtù militari, ma anche dei più alti valori patriottici, ovvero di quei sentimenti suscitati e animati dall’amor di patria. Occorre inoltre rammentare che ad un decorato di medaglia d’oro spettano gli onori militari (squillo di tromba 2 all’entrata in caserma e presentat-arm), onori che, se fossero stati resi ad un coloniale, avrebbero notevolmente contribuito ad incrinare il prestigio personale dei nostri quadri, sul quale si fondava il rapporto con gli ascari. Resta tuttavia ingiustificato il fatto che dopo molte e positive esperienze mai si sia provveduto a rendere giustizia. Vennero però concesse medaglie d’oro collettive: due al Regio Corpo Truppe Coloniali d’Eritrea, una al Regio Corpo Truppe Coloniali della Somalia, una al Regio Corpo Truppe Coloniali della Libia; e due al IV° Battaglione eritreo “Toselli”. Nel caso di Unatù Endisciau, tuttavia, si fece una prima eccezione, e la decorazione risulta assegnata già nell’ ottobre 19415 ; nel caso del bulukbasci, occorre invece attendere il decreto in data 6 dicembre 1947, a firma del Capo Provvisorio dello Stato Enrico De Nicola6 ; date le circostanze, infatti, occorse evidentemente il rientro del comandante Fadin dalla prigionia per avviare le pratiche. Il ritratto che comunemente compare affiancato alla motivazione della MOVM su vari siti e testi7 non è certo sicuro; a differenza del personale italiano, non esisteva evidentemente documentazione fotografica di identificazione, e quindi è assai probabile che l’immagine rappresenti una sorta di ricostruzione condotta sui ricordi di chi lo conobbe ( come il CF Araldo Fadin, suo ultimo comandante). Presso l’Archivio Storico della Marina Militare è rintracciabile, nel classificatore “Medaglie d’Oro”, una cartella dedicata al bulukbasci, che contiene però solo tre copie di questo ritratto. L’unico ritratto noto di Ibrahim Farag Mohammed (fonte: Ufficio Storico Marina Militare) 3 Un altro dubbio su Ibrahim Faruq riguarda il luogo di nascita, che nel citato sito della Marina Militare viene dato come “It Atba (Massaua)”: se è nato ad It Atba, è da notare che tale villaggio si trova nel centro dell’Eritrea, a circa 90 chilometri in linea retta dal mare e a quasi 140 chilometri da Massaua. Alcuni siti e testi, poi, lo danno, sbadatamente, per nato nel 19198 e poi arruolato nel 1925: i ragazzi eritrei erano, e sono, molto precoci, ed abituati ad affrontare fin da giovanissimi responsabilità da adulto; ma francamente sei anni erano un po’ pochi per arruolarsi nella Regia Marina, scelta che il Nostro compì nel 1925, quando aveva circa diciassette anni, essendo nato, più credibilmente (l’anagrafe eritrea degli inizi del secolo scorso lasciava a desiderare), nel 1908 (o giù di lì)9 . L’utilizzo di personale indigeno sulle navi da guerra italiane10 si era reso necessario fin dai primi tempi in cui, dopo l’apertura del canale di Suez, la Regia Marina aveva cominciato a solcare il mar Rosso: servivano piloti pratici delle secche, interpreti, fuochisti e manovali in grado di reggere quei torridi climi. Si trattava però di ingaggi provvisori, non regolamentati né sistematici. Dopo la formazione della colonia Eritrea, la costante minaccia della pirateria e l’ostilità dell’impero ottomano, la cui Marina spesso catturava mercantili italiani, resero necessario l’uso di alcuni sambuchi armati che potessero contrastare tali fenomeni. Gli ascari di fanteria, però, si dimostrarono incapaci di reggere il moto delle imbarcazioni e di adattarsi a spazi ristretti, per cui nel 1902 si propose l’introduzione della Regia Marina di ascari con compiti non solo marinareschi, ma anche militari. L’arruolamento era volontario, tra i 16 e i 30 anni. Muntaz e Ascari della Regia Marina (da Gabriele Zorzetto, Uniformi e insegne delle truppe coloniali italiane 1885-1943, Studioemme, Vicenza, 2003) Divisa ordinaria di Muntaz di Marina, 1937 (da G. Zorzetto, cit) 4 Primo imbarco e primo scontro: il combattimento di Bargal Nel 1925 era in atto in Somalia un notevole potenziamento della presenza militare italiana, ad opera del governatore Cesare Maria De Vecchi, e Ibrahim Faruq imbarcò sulla Regia nave Campania, un incrociatore nato per i servizi coloniali, poi, dal 1921, riclassificato come cannoniera11 . L’incrociatore CAMPANIA (fonte: Ufficio Storico Marina Militare) Ibrahim Faruq era quindi da poco sul Campania, quando si trovò coinvolto nell’attacco di Bargal. La nostra colonia somala era nata, dopo alcune contrattazioni, nel 1892, dietro pagamento di 160.000 rupie annue (poi ridotte a 120.000) di affitto venticinquennale al sultano di Zanzibar (con diritto di opzione all’Italia per il rinnovo), e comprendeva inizialmente le cabile intorno alla zona di Mogadiscio, nel Benadir12. Le zone a nord di Mogadiscio e sul golfo di Aden, cioè i sultanati di Obbia e della Migiurtinia, godevano fin dal 1889 di relativa indipendenza, essendo protettorati. Obiettivo del governatore De Vecchi, giunto in Somalia nel 1923, era la sottomissione di tali sultanati, ed a tale scopo si provvide al rafforzamento militare cui si accennava, che comprendeva anche la disponibilità dell’ incrociatore corazzato San Giorgio e delle cannoniere Campania, Generale Arimondi, Berenice, Maggiore Toselli, Alula. De Vecchi doveva evidentemente trovare un pretesto per lo scoppio delle ostilità: come lui stesso afferma, il 7 ottobre 1925 fece comunicare al sultano Osmàn Mahamùd13, da parte del nostro commissario nel villaggio migiurtinio di Alula che “con vero dolore egli aveva dovuto constatare che le truppe di sua Maestà Re d’Italia, a cui il sultano aveva ricevuto da tempo l’incommensurabile grazia della protezione e della bandiera italiana, non erano state accolte nel territorio dei Migiurtini come dovevano essere”14. Si trattava di una compagnia e una sezione di artiglieria sbarcate ad Hafun il 1° ottobre, e del comando del secondo battaglione 5 Benadir con una compagnia e la seconda Sezione di cannoni da posizione, sbarcati ad Alula. Insomma, De Vecchi (che scriverà poi le sue memorie in una cesariana terza persona, e sempre autocitandosi come “il Governatore”) ne faceva una questione di forma. In base a ciò, ordinava un blocco navale: i sambuchi presenti nella baia di Alula (dove era appunto sbarcata parte delle truppe italiane) vennero disalberati e privati del timone; contemporaneamente vennero confiscate le merci di prima necessità (viveri, petrolio, tela) in arrivo via mare. La regia nave Arimondi doveva rastrellare i sambuchi lungo l’intera costa, tra Hafun ed Alula. Qualche giorno dopo, De Vecchi avanza la richiesta ad Osmàn Mahamùd di disarmo del sultanato. Il sultano, ovviamente, traccheggia; intanto consegna qualche decina di fucili e assicura che sarà ben lieto di porgere i suoi ossequi al Governatore alla prima occasione. Si sente rispondere che intendimento di De Vecchi è occupare al più presto la Migiurtinia, e che “quindi” farebbe proprio meglio a consegnare subito tutte le armi. E si prescrive che l’occupazione deve essere accolta dalle popolazioni con le debite forme di lietezza. Il sultano non ci pensa neanche: fa trasportare gli armamenti all’interno del paese, e, quando De Vecchi lo minaccia di far bombardare la costa, il 23 ottobre, dopo essersi consultato con i capi villaggio, gli scrive poche chiarissime parole: “Ho ricevuto la tua lettera e ho capito il contenuto: cioè consegnare le armi e le munizioni, dopo di che potranno essere restituiti i sambuchi. Bene: il Governo prenda pure i sambuchi e io tengo le armi”15. Risposta: “Prenderò i sambuchi, gli armati, le armi, le munizioni, tutti i capi Migiurtini e te pure”. Questo, almeno, lo scambio di messaggi come riportato anni dopo dal governatore. Il sultano Osmàn Mahamùd (C.M. De Vecchi, cit) 6 Il 24 ottobre 1925 lo stesso De Vecchi è a bordo del Campania, ancorato nel porto di Bender Bela, dove suppone si trovi il figlio del sultano, Erzi Bogor (che si è invece allontanato dalla costa, ritirandosi all’interno). Il comandante del Campania, Gregoretti, fa distruggere il villaggio con ventun colpi da 76 mm e ventotto da 152 mm. Il 28 ottobre il Campania si sposta a nord, a Bargal, dove De Vecchi conta di riuscire ad avere un incontro con il sultano, che gli ha fatto comunicare di essere profondamente dispiaciuto e di desiderare la pace, gli promette la consegna delle armi e spera di poterlo incontrare a Bargal. Ma quando il Campania giunge davanti al villaggio, il sultano manda a dire di non sentirsela di mettersi in mare per raggiungere la nave. Vengono filate tre imbarcazioni, prudenzialmente armate: a bordo, oltre a un certo numero di ascari di Marina con un ufficiale per ogni imbarcazione, ci sono il capo di gabinetto e l’ufficiale di ordinanza di De Vecchi, che andranno a prendere un primo contatto. Ma appena arrivati, al momento dell’approdo, vengono aggrediti da un’ imboscata di alcune centinaia di migiurtini (De Vecchi parla di almeno quattrocento armati): cadono tre marinai italiani e due ascari, cinque indigeni sono feriti. Gli equipaggi di due imbarcazioni riescono a ripiegare sul Campania; ma quelli della terza scialuppa restano tagliati fuori e cercano rifugio in una moschea vicina, dove si asserragliano. Tra loro, oltre al capo di gabinetto Coronaro, c’è anche Ibrahim Faruq, che ha così il suo battesimo del fuoco. Per ventidue ore il gruppo assediato resiste, protetto dal fuoco d’interdizione delle artiglierie del Campania, che impediscono l’avvicinarsi dei migiurtini; finché il giorno dopo giunge in soccorso una compagnia del 2° Benadir sbarcata dalla cannoniera Arimondi, nel frattempo arrivata da Alula. Bargal in fiamme dopo il bombardamento (da C.M. de Vecchi, cit.) 7 Dopo il bombardamento di Bargal (C.M. de Vecchi, cit) In seguito, nel gennaio 1927, una colonna mozzata di quella moschea costituì il monumento agli italiani caduti durante l’occupazione16 . Per il suo comportamento in quella occasione, Ibrahim Faruq venne decorato con Croce di Guerra, e promosso muntaz, aggiungendo una stelletta di panno rosso al tarbusc e un enorme gallone rosso alla manica17 . La fine del Manin I galloni diventeranno due quando otterrà la promozione a bulukbasci; nel 1940, allo scoppio della guerra, Ibrahim Faruq aveva ormai superato i quindici anni di anzianità. Ma le sorti delle nostre colonie nel Corno d’Africa erano segnate: isolate dalla madrepatria, con un territorio troppo vasto, con una strategia che puntava al combattimento “tradizionale” –anzi, all’inizio si andò addirittura all’attacco, verso il Sudan- , caddero nel giro di pochi mesi: dopo la feroce, epica, ma fallita difesa di Cheren, alla fine di marzo 1941 i britannici avevano ormai la strada praticamente sgombra verso Asmara e poi per il porto di Massaua. E qui, con naviglio obsoleto e mezzi ridottissimi, si provvide ad organizzare l’ultima grintosa difesa: tentativo di violazione per le pochissime unità18 in grado di affrontare l’oceano, autoaffondamento del naviglio mercantile19, ultimo attacco per le unità che ancora potevano tentare di procurare danni. C’erano una squadriglia di Mas, talmente vetusti e malmessi che già nel 1940 se ne era proposta la radiazione: eppure furono quelli che, tra il 7 e l’8 aprile, diedero l’ultimo “colpo d’artiglio” contro l’incrociatore Capetown20; e sei cacciatorpediniere: la 5^ Squadriglia con Leone, Pantera e Tigre della classe “Tigre”; la 3^ Squadriglia con Sauro, Manin e Battisti della classe “Sauro”. Ibrahim Faruq è imbarcato sul Manin. 8 Il cacciatorpediniere DANIELE MANIN (fonte: Ufficio Storico Marina Militare) A causa del diminuito stato di efficienza21, questi cacciatorpediniere avevano un’autonomia che, a 16 nodi, raggiungeva, a seconda della classe, tra le 1100 e le 700 miglia, cioè, al massimo, più o meno fino allo stretto di Bab El Mandeb, all’uscita del Mar Rosso: un tentativo di fuga non li avrebbe fatti sortire da nessuna parte22 . C’era però la possibilità di raggiungere in relativa sicurezza le coste dell’Arabia Saudita o dello Yemen, neutrali, almeno nominalmente. Tuttavia, a quanto riferisce il CF Araldo Fadin, comandante del Manin, furono gli stessi equipaggi che preferirono correre incontro al nemico. Nonostante la caduta di Cheren, lo spirito di combattimento restava evidentemente alto, dato anche che le sorti della guerra sugli altri fronti in quel momento volgevano in favore dell’Asse. Si sceglie perciò di tentare un ultimo attacco “alla disperata” contro porti nemici. Non si sarebbe trattato di un’ assurda impresa suicida: la proposta era di attaccare comunque, cercare di infliggere il massimo danno al nemico, e poi, se possibile, cercare di riparare in Arabia. “E’ la sola via che la volontà degli equipaggi ha ritenuto degna dei sacrifici passati”, scrive Fadin. Nelle intenzioni, secondo la relazione del comandante, si sarebbe dovuta raggiungere di notte la costa araba, nascondersi tra isole ed anfratti, da lì portare l’attacco al tramonto del giorno seguente, in modo da poter poi di nuovo sfruttare le ombre della sera per cercare di sfuggire all’intercettazione durante la corsa di rientro verso l’Arabia. Ma “per ragioni contingenti”23, fu necessario partire in pieno giorno: la 3^ Squadriglia parte alle 14 del 2 aprile, direttamente per Port Sudan. Un’ora prima era partita la 5^ Squadriglia, più veloce, composta dai cacciatorpediniere Tigre e Pantera, e diretta, secondo gli stessi intendimenti e lo stesso spirito, verso Port Suez. Si partì quindi in pieno sole: in testa alla 3^ c’era il Manin, unità capo squadriglia al comando di Fadin, seguito da Sauro e Battisti. 9 Com’era da prevedere, vengono rapidamente intercettati, dopo un paio d’ore, da bombardieri Bristol Blenheim; ne segue un’azione di fuoco, in cui trova la morte il capo cannoniere Benatti. Fadin non lo seppellisce in mare subito: tanto, data la previsione che, a questo punto, comunque il Manin entro poche ore sarebbe stato in fondo al mare, lo fa comporre a poppa, coperto dal tricolore, e prosegue la navigazione. Le possibilità di attacco a sorpresa sono ormai nulle. Una seria avaria del Battisti ne impedisce l’ulteriore navigazione, se non per pochissimo tempo; dovrà dirigersi come può verso la costa araba, sbarcare l’equipaggio ed autoaffondarsi. Alle 3,15 del 3 aprile il Battisti esce di formazione e si allontana. Restano solo Manin e Sauro. Alle prime luci dell’alba le due unità restanti della 3^ squadriglia avvistano a prua i cc.tt. Pantera e Tigre. Sopra di loro, fuori dalla portata delle contraeree, continuano a volare gli aerei da ricognizione britannici. Poco dopo, il direttore di macchina comunica che anche il Manin avverte avarie. D’altra parte, ci sarebbe da meravigliarsi del contrario: la flotta italiana nel Mar Rosso, all’inizio della guerra, comprendeva unità antiquate e per di più spesso inadatte a quei climi: il Manin era stato varato nel 1925, aveva partecipato con numerose missioni alla guerra di Spagna, i lavori di climatizzazione ne avevano rallentato velocità ed autonomia, si era trovato nel Mar Rosso già da prima della guerra 24 . La manovra possibile potrebbe essere proseguire comunque verso Port Sudan, sparare tutto quel che si ha, ed autoaffondarsi all’ingresso del porto, ostruendolo e soprattutto salvando più marinai che non affondando nel mezzo del Mar Rosso. Verso le 6.30 le due squadriglie si riuniscono; e dopo una ventina di minuti inizia un nuovo attacco aereo nemico. Non solo: dalle nebbie del primo mattino emergono le sagome di tre unità avversarie, più veloci e meglio armate. L’unico vantaggio in quel momento è la posizione in favore di luce, dato che gli inglesi si trovano col sole di fronte. La missione è chiaramente fallita, non resta che accettare il combattimento: il vecchio Manin si mette in linea di fila, pronto a sostenere, per quanto acciaccato, la propria parte. Sono circa le 7,30 di mattina quando formazioni di aerei di tutti i tipi iniziano una sequenza di bombardamenti, avvicendandosi ad ondate sulla formazione italiana, con enorme dispendio di forze. Secondo quanto riferisce Fadin, il comandante del Sauro, una volta prigioniero, venne informato che all’azione avevano partecipato circa settanta aerei, tra bombardieri, cacciatori, aerosiluranti, ecc., e che da cinque giorni si preparava un concentramento di forze aeree e navali in attesa de delle poche unità italiane. Gli aerei sganciano, rientrano per rifornirsi e tornano ad attaccare. Il tutto avviene molto rapidamente, dato che la formazione italiana è vicinissima alla costa, circa 6 miglia, tanto che dalle navi si riesce a vedere bene la rada, con i depositi di carburante e le navi britanniche che stanno, pure esse, salpando per accorrere contro i cc.tt. italiani25 . 10 Mappa dell’azione in Mar Rosso (fonte: Ufficio Storico Marina Militare) Nonostante le furiosa reazione della contraerea, il perdurare del combattimento provoca ai battelli difetto di munizioni ed inconvenienti alle armi, e consente man mano ai bombardieri di abbassarsi sempre più. Il comandante Fadin viene ferito da un’enorme scheggia che gli spezza la gamba sinistra, mentre un’altra scheggia lo colpisce alla gamba destra. Continua tuttavia a tenere il comando; la plancia del Manin è disseminata di morti e feriti. 11 Alle 9 circa, il Sauro, colpito a morte, affonda in pochi secondi, portando con sé 78 uomini dei centosettantatre dell’equipaggio. Per più di tre ore il Manin resiste: le armi ancora sparano, i motori sono sempre più affannati. Alle 11 circa, quando ormai le mitragliere sono in difetto di munizioni o fuori uso, due bombe sganciate da pochissima altezza centrano in pieno il cacciatorpediniere: una cade a poppa, l’altra esplode nell’alloggio ufficiali. Si apre una larga falla nello scafo, la paratia di separazione con la prima caldaia è quasi demolita, i turboventilatori delle caldaie vengono divelti e scagliati via, il battello affonda lentamente. Il punto è al centro del Mar Rosso, a circa 90 miglia da Port Sudan, circa una decina di miglia a nord del 19° parallelo. C’è il tempo, per Fadin, di ordinare l’abbandono nave. Trasportato a braccia dai suoi ufficiali, il comandante, con gesto che lui stesso definirà poi “presuntuoso”, per farsi vedere in piedi dall’equipaggio, convinto che questo possa conferire maggior tranquillità agli uomini, riesce miracolosamente a reggersi in piedi (con una gamba rotta e l’altra ferita) e addirittura a fare qualche passo, prima di stramazzare svenuto. Si sveglierà sulla motolancia, carica di feriti. Infatti, su di essa erano stati convogliati tutti quelli che erano rimasti colpiti, nella speranza – poi rivelatasi errata, dato che l’imbarcazione, col motore in avaria, vagò alla deriva per tre giorni – di poterli salvare più rapidamente. In previsione degli avvenimenti, dato che si trattava di una missione “a non ritorno”, si era provveduto ad imbarcare a Massaua una notevole quantità di zatterini di salvataggio, e anche la lancia IA 463 ceduta dal piroscafo Giove26 . Il Manin affonda, trascinando con sé il TV Crisciani e il direttore di macchina Batangeli, che erano tornati a bordo27, forse per accelerare l’affondamento. Intanto, gli aerei continuano assurdamente a bombardare, nonostante il mare sia pieno di naufraghi, molti dei quali vengono colpiti. Le condizioni del mare e il vento disperdono zattere e battelli di salvataggio. Nel primo pomeriggio, ricorda Fadin, il mare da increspato è diventato mosso, poi agitato. Vento e onde vengono da Est Nord Est, quindi le possibilità di avvicinarsi alla costa araba sfumano. Tra i sopravvissuti a bordo della motolancia, ci sono il bulukbasci Ibrahim Faruq e quattro ascari. Il comandante Fadin riferisce che il personale indigeno era stato quasi tutto sbarcato prima della partenza, ad eccezione del bulukbasci e e di pochi altri. E ricorda l’altera consapevolezza con cui il bulukbasci e gli ascari affrontarono il naufragio, tanto da guardare con disprezzo l’unico di loro, un ragazzo appena sedicenne, Johannes, che si dimostrava agitato, e spaventato si aggrappava alle braccia del suo comandante, chiamandolo padre e signore. Il battello è progettato per venti persone: a bordo ce ne sono sessanta. A turno, buona parte dei validi si deve calare in acqua per alleggerire l’imbarcazione e lasciare spazio ai rematori, mentre altri si impegnano al massimo per sgottare l’acqua che i marosi scaraventano nello scafo. Chi è in mare, non solo deve tenersi aggrappato nonostante le correnti e le forti ondate, ma vive nel terrore costante di un attacco subdolo dalle profondità. Il mar Rosso, fino a qualche decennio fa, era uno dei più terrificanti vivai di pescicani28. Fadin ricorda che quando scese la notte, mentre vento e mare 12 gonfiavano sempre più, le tenebre impedirono di andare tempestivamente in soccorso di chi veniva attaccato. In quelle condizioni, il bulukbasci rimase per l’intera notte aggrappato alla falchetta del battello. A quanto si deduce dalla motivazione della medaglia che poi gli fu concessa alla memoria (“rinunziava al proprio posto per assicurare l’altrui salvezza”), rinunciò alla sostituzione per turno. Stretto dall’angoscia della propria responsabilità, il comandante si rendeva conto che era impossibile salvare tutti: le tenebre e i marosi impedivano di soccorrere chi si abbandonava alla corrente, chi cedeva per stanchezza e sfibramento, chi veniva azzannato dagli squali. Ogni tanto, un urlo strozzato dal mare intorno segnalava che qualcuno era ormai perduto. E’ quasi l’alba quando il bulukbasci decide: “Con raccapriccio, ma con profondo orgoglio che rende nel caso stolida ogni supremazia razziale, rivedo Faruk, il bulukbasci, ancora giovane di anni e forte nella persona, avvicinarsi lungo il bordo, appoggiare le sue nere mani dalle palme bianchissime, sul mio braccio abbandonato e dirmi nel suo strano italiano “addio Comandante – io avere finito ogni forza – io ti ringraziare”, lasciare poi di tenersi aggrappato scomparire nella notte. Non lo abbiamo più riveduto, ma 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”. Valeria Isacchini NOTE 1 Ringrazio in proposito Gian Emilio Belloni, esperto di lingua e cultura arabe; d’altra parte il comandante Fadin, come si vedrà più avanti, lo ricorda con il nome di Faruk. 2 V. http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/faragmohammed.aspx . 3 Questa la motivazione: Fedelissimo e valoroso graduato amara, dopo essersi rifiutato fieramente di arrendersi al nemico, in seguito alla capitolazione del ridotto avversario di Debra Tabor, per esaurimento viveri, con pochi ascari animosi si assumeva l’incarico di raggiungere le retrostanti nostre linee di difesa di Culqualber (Km. 106) per portare in salvo il gagliardetto del proprio reparto. Superate le difficoltà e i pericoli dell’insidia ribelle, fatto successivamente prigioniero da un capo dissidente, riusciva a sfuggire alla cattura, portandosi in prossimità delle nostre posizioni. Gravemente ferito in seguito allo scoppio di un ordigno esplosivo, mentre attraversava una nostra zona minata, invocava l’intervento dei compagni per avere l’onore di consegnare in mani italiane la gloriosa insegna del battaglione. Trasportato all’infermeria, in condizioni gravissime, si dichiarava contento di morire entro le nostre linee. Con fierissime parole esortava i compagni a non desistere dalla lotta, esprimendo il proprio convincimento nell’immancabile vittoria degli italiani, data la superiorità di valore in confronto dell’avversario. Fulgido esempio di fedeltà, fierezza, illuminato spirito di sacrificio, profondo e nobile sentimento del dovere. - Debra Tabor - Sella Culqualber, luglio 1941 . 4 Le decorazioni al valor militare per gli indigeni delle Colonie italiane, in “Bersaglieri – periodico trimestrale dell’Associazione Bersaglieri della regione autonoma Friuli Venezia-Giulia”, gennaio-marzo 2002, riportato in http://blog.libero.it/wrnzla/view.php?id=wrnzla&mm=0811&gg=081110 5 V. “Domenica del Corriere” n. 43 del 26 ottobre 1941. 6 V. Gian Carlo Stella, Ascari, Biblioteca –Archivio “Africana”, 2005, p. 13 7 V. il citato sito della Marina Militare, nonché il testo sulle Medaglie d’Oro al V.M. del 1965, di cui sotto. 13 8 La serie di imprecisioni riguardanti la biografia di Ibrahim Faruq è iniziata con il volume Le Medaglie d’Oro al V.M., vol. I°, Roma, Tipografia Regionale, 1965, in cui appunto il Nostro viene dato come nato nel 1919 a Massaua, e citato come Bulukbasci di coperta. 9 La data 1908 compare nel sito citato della Marina Militare; si può anche pensare al 1909, nel caso la data 1919 sia dovuta ad errore di stampa. Non è attualmente rintracciabile presso la Direzione Generale Personale Militare alcuna documentazione sul bulukbasci. 10 Sull’argomento, v. Gian Carlo Stella, La Regia Marina in Africa: personale indigeno ed ascari al suo servizio, Bollettino d’Archivio USMM, settembre 1992 11 Da G. Giorgerini – A. Nani, Gli incrociatori coloniali, Roma, USMM, 1964 (2^ ed. 1967), si ricava che il Campania, che diede il nome alla sua classe ( che comprendeva anche il Basilicata), varato il 23/7/14, iniziò l’attività nel 1917, in Libia. Classificato come cannoniera a decorrere dal 1/7/1921. Radiato con R.D. 11/3/37. 12 V. L.V. Bertarelli, Possedimenti e colonie, Touring Club Italiano, Milano, 1929 13 Si adotta la grafia usata da L.V. Bertarelli, Guida d’Italia: possedimenti e colonie: Isole Egee, Tripolitània, Cirenàica, Eritréa, Somàlia, Touring Club italiano, 1929; anche nel caso del sultano del Migiurtinia, infatti, la traslitterazione è evidentemente incerta: il sito della Marina militare lo denomina Maharnud, Del Boca Mahmud. 14 Cesare Maria De Vecchi di Val Cismon, Orizzonti d’Impero: cinque anni in Somalia, Milano, Mondadori, 1935, p. 125; sulle dette operazioni in Somalia, v. anche Giuseppe Fioravanzo –Guido Viti, L’opera della Marina 1868-1943, Roma, Ist. Poligrafico della Stato, 1959 (rip. in La Marina Militare nel primo secolo di vita 1861-1961, Roma, USMM, 1961, pp. 117) e A. Del Boca, Gli italiani in Africa Orientale, II°: la conquista dell’Impero, Milano, Mondadori, 1999 pp.58-60 (1^ ed. Laterza , 1976) 15 C. De Vecchi, cit. pag. 128. 16L.V. Bertarelli, cit., p. 621. 17 Gian Carlo Stella, La Regia Marina, cit., in cui vengono riportati anche i nomi e le motivazioni dei decorati in quel fatto d’arme; come l’autore avverte, per le già rilevate difficoltà nella trascrizione dei nomi indigeni, questi possono apparire di persone diverse; in questo caso, infatti, il Nostro viene riportato come Mahmud Fokak. 18 Gli incrociatori ausiliari (ex-bananiere) Ramb I e Ramb II, la nave coloniale Eritrea, e i sommergibili Guglielmotti, Ferraris, Archimede e Perla. 19 V. Vincenzo Meleca, I relitti delle Dahlak, in http://www.ilcornodafrica.it/st-relitti.pdf 20 Si trattava dei Mas 204,206, 213 e 216; su di essi, e sull’operazione che coinvolse il 213 e il 216, v. Vincenzo Meleca, Quell’ultimo colpo d’artiglio della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo, in http://www.ilcornodafrica.it/startigliomeleca.pdf, maggio 2011 21 V. P.F. Lupinacci – A. Cocchia, Le operazioni in Africa Orientale, vol. X° di “La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale”, USMM, Roma, 1961. 22 V. Fabio Gnetti, Ultima missione in Mar Rosso, Mursia, Milano, 1979; Araldo Fadin, La fine del Manin e le vicende dei suoi naufraghi, in La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, vol. X, Le operazioni in Africa orientale, USMM, Roma, 1961, appendice n. 4; Alberto Rosselli, Le operazioni militari della flotta italiana nel Mar Rosso giugno 1940-aprile 1941, in http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm. In effetti, 23 Fadin evidentemente allude al primo tentativo che venne effettuato dalla 5^ Squadriglia nella notte sul 1° aprile, durante il quale, però, il ct. Leone (l’unico dei tre che ancora aveva tutta la strumentazione in ordine) si incagliò con gravi danni, che ne resero necessario l’autoaffondamento,e di conseguenza l’azione fu annullata; la missione venne rimandata al giorno seguente; v .P.F. Lupinacci-A. Cocchia, Le operazioni in Africa Orientale, cit. 24 V. Fioravanzo et al. I cacciatorpediniere itliani 1900-1969, Roma, USMM, 1969, pp.233-234 25 V. Fabio Gnetti, cit., p. 21. 26 Secondo la relazione di Fabio Gnetti (cit., pagg. 140-141) la situazione dei mezzi di salvataggio del Manin era la seguente: una motolancia, con la maggior parte dei feriti, tra cui il comandante Fadin; la lancia del Giove, su cui trovò posto lo stesso Gnetti; lo zatterino del fuoribordo, 16 zatterini, e quattro dei cinque salvagente Charley erano in mare. II battellaccio era stato distrutto dalle schegge ed il battellino si era rovesciato durante le manovre di ammainata, ma venne poi recuperato. 27 Entrambi, MOVM 28 V. Valeria Isacchini, L’onda gridava forte, Milano, Mursia, 2008

Una nuova piazza sarà intitolata alla memoria di un giovane caduto di guerra, il 2° Capo Elettricista della Marina Militare Gaspare Capizzo deceduto eroicamente sulle coste dell'Abissinia nel 1941 all'età di 28 anni. Su richiesta della famiglia e dell'associazione naziona-le Marinai d'Italia, la Commissione toponomastica del Comune di Marsala ha già individuato il luogo: l'area a verde che si trova proprio all'inizio del Molo Colombo nata a seguito della demolizione, ormai diversi anni fa, di un edificio fatiscente. Trattandosi di un militare della Marina, il luogo non è casuale. Particolarmente denso di significato il fatto che si trovi proprio accanto alla sede dell'associazione nazionale Marinai d'Italia. Essendo già stati espressi favorevolmente i pareri di tutti gli organi competenti, sembra che manchi ormai davvero pochissi-mo alla cerimonia di intitolazione. Nonostante la giovane età, Gaspare Capizzo aveva alle spalle già tanti anni di servizio. Nel 1932 si era arruola-to volontario nel C.R.E.M arrivando a diventare, nel 1939 2° Capo Elettricista conduttore di Girabussole. A costargli la vita è stata un'incursione aerea nemica nelle acque del Mar Rosso, nei pressi di Massaua, mentre era imbarcato sul cacciatorpediniere "Daniele Manin". Dalle scarse notizie comunicate allora alla famiglia, pare che Capizzo rimase ferito dall'esplosione di una bomba, il 1 gennaio, e che morì due giorni dopo, il 3 gennaio del 1941 presso l'ospedale di Massaua. La morte di Gaspare Capizzo fu ricordata allora anche dal Vomere che, nell'edizione che porta la data del 13 aprile 1941, scrive che "egli si è battuto da prode nella guerra in Africa orientale in cui ha immolato la florida giovinezza sull'altare della Patria". L'articolo del Vomere continua riportando alcuni bra-ni delle lettere che lo stesso Gaspare Capizzo aveva scritto alla famiglia non molto tempo prima di morire. "Anche quest'anno è passato il Santo Natale di guerra -scriveva Capizzo - In questo sacro giorno il mio pensiero più caro è corso a voi che da lontano pregate per me e per la nostra vittoria finale. Il nuovo anno ha trovato il vostro figliuolo ancora in Africa pronto a tutto osare per la grandezza della nostra cara Patria". E ancora, dopo aver ricordato che anche il padre aveva combattuto la sua guerra tra il 1915 e il 1918 continuava scrivendo "oggi io milito volontariamente nelle file della nostra gloriosa Marina pronto a seguire il destino della mia nave per la grandezza dell'Italia nostra". Ed a seguire: "Non mi preoccupo di combattere, ormai sono abituato ai disagi della guerra. Ho fatto quella spa-gnola, ho assistito ai bombardamenti e sono rimasto impassibile, ormai sono temprato a tutto e se vi sarà da combattere, combatterò da soldato. Oggi siamo più forti che mai e nessuno arresterà la nostra marcia trionfale". Parole che ancora oggi colpiscono perché piene di amore per il proprio Paese, di dignità e di coraggio: sentimenti che meritano certamente un riconoscimento da parte di questa città, pronta ora a regalare alla sua memoria una piccola ma significativa parte di sé. Nel 1947 il Ministe-ro della Marina gli conferì la Croce al Merito di Guerra perché "cadeva combattendo sul mare per la grandezza della patria" come si legge nella motivazione. Nel 1955 il padre, Giuseppe Capizzo, fece richiesta affinché le spoglie del figlio, rimaste presso il cimitero italiano di Massaua, potessero essere traslate a Marsala, sua città natale. Purtroppo il padre mori l'anno succes-sivo senza poter vedere esaudita la sua richiesta: la sal-ma di Gaspare Capizzo arrivò a Marsala solo febbraio del 1968, grazie all intervento del Ministero della Difesa e del rag. Antonino Signorelli, suo cugino che operava per conto della famiglia. La salma venne poi seppellita presso la Cappella dei Caduti in guerra del Cimitero di Marsala. L'evento ancora una volta fu raccontato dal Vomere che riporta la cronaca dei funerali solenni celebrati la mattina di sabato 17 febbraio 1968 in Chiesa Madre alla presenza dei familiari, del Comandante del Presidio Aeronautico e delle autorità civili e militari. Un'altra cerimonia la Città dovrà ora preparare per questo suo giovane figlio partito volontario in guerra e spentosi così giovane.

**1929**

Il *Sauro* ed i gemelli *Francesco Nullo*, *Cesare Battisti* e *Daniele Manin* formano la III Squadriglia Cacciatorpediniere, che, insieme alla IV Squadriglia (quattro unità classe “Sella”) ed all’esploratore *Pantera* (conduttore), compongono la 2a Flottiglia della I Divisione Siluranti, inquadrata nella 1a Squadra Navale di base a La Spezia.

**10 giugno 1940**

All’ingresso dell’Italia nel secondo conflitto mondiale, il *Sauro* (capitano di corvetta Enrico Moretti degli Adimari) forma la III Squadriglia Cacciatorpediniere, di base a Massaua, insieme ai gemelli *Francesco Nullo*, *Cesare Battisti* e *Daniele Manin*.

**24-25 agosto 1940**

Nella notte, *Sauro* e *Nullo* vengono inviati alla ricerca di navi nemiche, che non trovano.

**5-6 settembre 1940**

In missione offensiva insieme a *Battisti* e *Manin*.

**3-5 dicembre 1940**

*Sauro*, *Tigre*, *Leone* e *Manin*, così come il sommergibile *Ferraris*, vengono mandati a cercare un convoglio, che non riescono a trovare.

Nella primavera del 1941, la sorte della fragile colonia dell’Africa Orientale Italiana appariva ormai segnata. Circondate su tutti i fronti da forze nemiche, sprovviste di mezzi e senza possibilità di rifornimento, le truppe italiane, pur opponendo un’accanita resistenza, dovettero progressivamente arretrare. All’inizio di aprile era ormai evidente che l’arrivo delle truppe britanniche a Massaua era solo una questione di giorni: fu pertanto deciso di evacuare le poche navi che, per la loro autonomia, avessero la possibilità di raggiungere la Francia od il Giappone, mentre tutte le altre sarebbero dovute essere distrutte per non farle cadere in mano nemica. Tra le unità che non avevano autonomia bastante a raggiungere i lontani porti nipponici o francesi (e che erano per giunta afflitte da problemi ai motori ormai logorati dal lungo servizio, armamento superato, strumentazioni non più in piena efficienza) vi erano tutti i sei cacciatorpediniere rimasti: *Sauro*, *Battisti*, *Manin*, *Tigre*, *Leone* e *Pantera*. Per loro, tuttavia, il contrammiraglio Mario Bonetti (comandante delle forze navali in A.O.I.), con il permesso di Supermarina, decise un piano diverso dal mero autoaffondamento.

Le navi sarebbero state impiegate in un’ultima missione – che non sarebbe inappropriato definire suicida – nel tentativo, prima dell’inevitabile perdita, di arrecare quanti più danni possibile al nemico: un duplice attacco contro Suez e Porto Sudan. I tre cacciatorpediniere più grandi (*Tigre*, *Leone* e *Pantera*, che formavano la V Squadriglia), dotati di maggiore autonomia, avrebbero risalito il Mar Rosso per attaccare Suez, mentre i tre più piccoli *Sauro*, *Battisti* e *Manin* (III Squadriglia, le cui unità avevano un’autonomia di 600-700 miglia) avrebbero attaccato la più vicina Porto Sudan. Non vi sarebbe stata copertura aerea; le navi, in precarie condizioni di efficienza, avrebbero dovuto trascorrere due giorni in acque nemiche, esposte ad attacchi aerei e navali nel Mar Rosso ormai pressoché controllato dalle forze aeronavali britanniche. Il rientro a Massaua (dove sarebbero egualmente andati perduti entro pochi giorni), quale che fosse stato l’esito, non era contemplato: sia che fossero riusciti nell’intento, sia che non avessero avuto la possibilità di proseguire, i cacciatorpediniere avrebbero dovuto raggiungere la costa araba (così che gli equipaggi si sarebbero potuti rifugiare in terra neutrale) per poi autoaffondarsi. In ogni caso, quindi, sarebbe stata una missione senza ritorno.

I comandi britannici, ritenendo possibile un tale attacco, avevano rinforzato le difese sia di Suez che di Port Sudan: in quest’ultima località erano stati dislocati gli esperti gruppi di volo della portaerei *Eagle* (che non si era potuta recare in Mar Rosso a causa delle mine posate da aerei tedeschi nel canale di Suez).

Per primi partirono, il 31 marzo, i tre cacciatorpediniere della V Squadriglia (quelli della III Squadriglia avrebbero preso il mare l’indomani, essendo il loro obiettivo più vicino), ma al largo delle Dahlak il *Leone* s’incagliò su una scogliera sommersa non segnalata e dovette autoaffondarsi per i danni subiti (era anche scoppiato un incendio a bordo), dopo di che *Tigre* e *Pantera* tornarono a Massaua. Per giunta la Luftwaffe, che avrebbe dovuto compiere un bombardamento diversivo su Suez, annullò la propria partecipazione all’operazione.

Il piano venne così cambiato: tutti e cinque i cacciatorpediniere rimanenti sarebbero stati lanciati contro Porto Sudan, dove avrebbero dovuto bombardare con le proprie artiglierie le installazioni portuali britanniche. Le navi avrebbero navigato alla massima velocità per compiere l’intero tragitto (265 miglia) di notte, in modo da evitare l’avvistamento. La nafta nei serbatoi – l’ultima rimasta ad Assab, appositamente trasportata a Massaua, per la missione, dalla nave cisterna *Niobe* – bastava solo per l’andata.



Il comandante Enrico Moretti degli Adimari a bordo del *Sauro* (si ringrazia il figlio Adimaro). Nato a Conegliano (Treviso) il 5 giugno 1905, fu decorato di due Medaglie d’Argento ed una di Bronzo al Valor Militare, l’ultima delle quali con motivazione: "*Comandante di cacciatorpediniere dislocato in mari lontani dalla Patria, in disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, veniva sottoposto a incessanti attacchi aerei che causavano la perdita dell'unità. Naufrago, dava ogni propria energia per salvare i superstiti,dimostrando nella difficile circostanza elevate qualità di energia e coraggio*".



Nel primo pomeriggio del 2 aprile 1941 *Sauro* (al comando del capitano di corvetta Enrico Moretti degli Adimari), *Battisti*, *Manin* (caposquadriglia della III Squadriglia), *Tigre* e *Pantera* (caposquadriglia della V Squadriglia e capo formazione) salparono per l’ultima volta da Massaua. Per primi, alle 13, partirono *Tigre* e *Pantera*, mentre alle 14 presero il mare *Sauro*, *Battisti* e *Manin*. La navigazione di avvicinamento all’obiettivo si svolse sotto i peggiori auspici: a nord di Massaua le navi vennero avvistate da ricognitori britannici della Fleet Air Arm (appartenenti alla *Eagle* ma ora assegnati a basi terrestri), facendo sfumare l’effetto sorpresa e provocando, circa due ore dopo la partenza, un pur infruttuoso attacco aereo contro di esse; nella notte il *Battisti*, colto da un’avaria alle macchine, dovette lasciare la formazione per poi autoaffondarsi, nell’impossibilità di proseguire.

Nonostante tutto, per il resto del 2 aprile e la notte successiva la navigazione, svolta a tutta forza ed in due gruppi separati (*Sauro*-*Manin* e *Tigre*-*Pantera*), non venne disturbata da attacchi nemici (i cui ricognitori, però, sorvegliarono le navi italiane per tutta la durata del viaggio), e le quattro rimanenti unità percorsero senza problemi 235 delle 265 miglia che separavano Massaua da Porto Sudan.

Alle 6.30 del 3 aprile, ad una trentina di miglia da Port Sudan, i due gruppi si riunirono, ed i quattro cacciatorpediniere proseguirono insieme verso il loro obiettivo. Alle 6.55, però, quando ormai Port Sudan non distava che 19 miglia, sopraggiunsero le prime ondate di una formazione composta da decine aerosiluranti Fairey Swordfish degli Squadrons 813 e 824 della Fleet Air Arm (solitamente imbarcati sulla portaerei *Eagle*, ma in questa occasione decollati da basi terrestri di Port Sudan), equipaggiati con bombe e guidati dal capitano di corvetta Charles Lindsay Keighly-Peach (che ricevette per l’azione l’Order of British Empire), e da bombardieri Bristol Blenheim del 14th Squadron dell Royal Air Force, che attaccarono le navi con bombe da 110 e 224 kg. (Secondo fonti italiane, i Blenheim erano una settantina, gli Swordfish una dozzina; per fonte britannica vi era un imprecisato numero di Swordfish dell’813th e 824th Squadron FAA rinforzati da cinque Blenheim del 14th Squadron RAF).

Poco dopo le 7 vennero anche avvistati (dal *Pantera*) quelle che si ritennero essere tre navi da guerra nemiche, tra cui un incrociatore, ed il capo formazione (CV Gasparini sul *Pantera*) decise di rinunciare ad attaccare Port Sudan per ingaggiare invece combattimento contro queste (presunte) navi.

Sottoposti a pesante bombardamento, i quattro cacciatorpediniere italiani ruppero la formazione e continuarono nella navigazione, procedendo a zig zag e reagendo con il tiro delle proprie modeste mitragliere contraeree da 13,2 mm, ma ci fu poco da fare: verso le 7.30 *Sauro* e *Manin*, più piccoli e vulnerabili, divennero il bersaglio principale degli attacchi aerei, mentre *Tigre* e *Pantera* si allontanavano verso le coste arabe, dove si sarebbero infine autoaffondati. *Sauro* e *Manin*, pur danneggiati, proseguirono mentre gli attacchi aerei si facevano sempre più pesanti; vista la vicinanza alle basi britanniche, gli aerei, terminato ogni attacco, potevano tornare alla base, rifornirsi di carburante e di bombe e poi tornare all’attacco, mentre le navi italiane venivano colte da avarie alle proprie armi ed il munizionamento contraereo si andava via via esaurendo. Questo causò una riduzione dell’intensità del tiro contraereo: essendosene accorti, gli aerei britannici, che fino ad allora erano rimasti a quota elevata ed avevano perciò sganciato le proprie bombe con molta imprecisione (tanto che nessuna nave aveva ancora riportato danni seri), si abbassarono e si fecero più arditi, attaccando a quote più basse e con maggior precisione. Il *Sauro* si difese accanitamente per due ore e riuscì a respingere per tre volte, contromanovrando e rispondendo al fuoco con il proprio armamento, degli attacchi aerei diretti contro di esso; le mitragliere facevano quanto più fuoco possibile e l’equipaggio ritenne di aver abbattuto due degli attaccanti, uno dei quali fu visto da alcuni ufficiali, che lo riferirono al comandante Moretti degli Adimari, scomparire nel vortice di fuoco generato dall’esplosione di una riservetta di munizioni. Nondimeno, Moretti degli Adimari si rendeva conto che prima o poi le munizioni sarebbero finite, le mitragliere si sarebbero inceppate per il logorio causato dall’incessante tiro, la sua nave sarebbe stata colpita: mentre il *Sauro* manovrava per schivare le bombe, eseguendo continue accostate a tutta forza, egli ordinò al comandante in seconda, tenente di vascello Giovanni Gianformaggio, di accertarsi che tutti i mezzi di salvataggio fossero liberati dai fermi. Moretti degli Adimari seguiva l’andamento del combattimento in plancia, in calzoncini corti – in Mar Rosso faceva terribilmente caldo anche in aprile –, fumando una sigaretta. Mentre stava parlando con il direttore di macchina, verso le 8.40, giunse il grido della vedetta di dritta: "Aerei nemici in avvicinamento a 30° dalla prora!". Le mitragliere intensificarono per quanto possibile il volume di fuoco e concentrarono il tiro sui nuovi arrivati, che scendevano in picchiata, bombardando e mitragliando a bassa quota. Il *Sauro* continuava a zigzagare, circondato dalle colonne d’acqua generate dalle bombe; «*e io avevo già esaurito mezzo pacchetto di sigarette* – scrive il comandante Moretti degli Adimari nel suo diario – *e imprecavo perché la mia ordinanza mi sollecitava ad indossare il salvagente. Non sopportavo quell’accessorio, non aveva alcun sostegno per il capo, stringeva la vita, e non l’ho mai portato*». Alcune delle vecchie mitragliere da 40/39 mm iniziarono ad incepparsi, così indebolendo la reazione del *Sauro* a quell’infernale assalto; le mitragliere da 13,2 mm, invece, continuavano a funzionare.

Alla fine, alle 9.02 del mattino (fonti britanniche, probabilmente per i diversi fusi orari, indicano le 6.15, altre ancora le 7.15), un aereo più abile degli altri – lo pilotava l’allievo ufficiale Eric Sergeant dell’813th Squadron, che sarebbe stato decorato con la Distinguished Service Cross per la sua azione – riuscì ad avvicinarsi sino a meno di 50 metri ed a sganciare una salva di cinque bombe ben centrata.

Il *Sauro* aveva appena eluso tre sganci successivi di bombe, e stava accostando a sinistra a 25 nodi; la vedetta in controplancia avvistò l’aereo di Sergeant che si avvicinava volando a un centinaio di metri dalla superficie, e gridò: "Comandante, nemico proveniente da poppa!". Moretti degli Adimari uscì dalla plancia, gridando a sua volta un ordine: "Mitraglieri intensificare fuoco, fuoco… con tutti gli armamenti di bor-" ma la frase venne interrotta da una tremenda esplosione, che con lo spostamento d’aria gettò il comandante del *Sauro* sul pavimento, sbattendo la testa contro il telefono di macchina.

Il radiotelegrafista Domenico Maida, che aveva terminato il suo turno di guardia nel locale radio alle quattro del mattino (lo aveva rilevato il collega Salvatore Rodolà), si era sdraiato in controplancia per cercare di riposare un po’, senza però riuscirci sia a causa del mal di mare provocato dal beccheggio della nave, sia per i continui attacchi aerei. Ad un tratto, Maida vide sganciare sei bombe che «*colpirono in pieno la nostra nave dalla poppa al centro; in quel momento mi trovavo appena qualche metro distante dal bersaglio: sentii un rumore assordante, indescrivibile e un continuo picchiettio di schegge. Per spirito di conservazione strisciavo continuamente per terra sulla coperta della controplancia, cercavo a mio avviso di scansarmi da quelle schegge pericolose*».

(…)

Dopo aver congedato il comandante del *Sauro* con i saluti di rito, i britannici passarono ad interrogare gli altri ufficiali, i quali si astennero dal rivelare nulla più che il grado ed i dati personali. Terminati gli interrogatori, Moretti degli Adimari e gli altri ufficiali furono scortati dal sottufficiale di prima fino al campo di prigionia in cui era stato portato il resto dell’equipaggio. Qui i prigionieri erano alloggiati in tende; quella di Moretti degli Adimari, ad esempio, era dotata di brandine letto per due ufficiali. Vi rimasero poco: già il 9 aprile 1941 gli uomini del *Sauro* lasciarono il campo, non prima di aver ricevuto nuovi indumenti – giacche, biancheria, pantaloni corti, uniformi – forniti dai britannici, e furono condotti alla stazione ferroviaria. Qui incontrarono altri prigionieri italiani: un gruppo di circa 25 naufraghi del *Manin*, tutti marinai con un unico ufficiale (il tenente del Genio Navale Guglielmo Ottonello); ed il gruppetto di loro compagni capeggiato dal sottotenente di vascello Donati, che era stato inviato a cercare aiuto dopo l’affondamento del *Sauro*. Gli uomini del *Manin* erano stati recuperati da delle zattere dallo sloop britannico *Flamingo*, più o meno contemporaneamente al salvataggio dei naufraghi del *Sauro* da parte del *Velho*; due scialuppe cariche di altri naufraghi del *Manin*, complessivamente quasi un centinaio, avrebbero invece l’una raggiunto la costa araba dopo una avventurosa navigazione di sette giorni, e l’altra sarebbe stata soccorsa anch’essa dal *Flamingo* (che però ne portò i naufraghi a Suez) dopo tre giorni alla deriva. Quanto a Donati, questi spiegò a Moretti degli Adimari che a causa delle avverse condizioni del mare ci aveva messo 36 ore per arrivare a terra; era poi stato recuperato da un sambuco, che aveva portato lui ed i suoi compagni di sventura a Port Sudan.

****L’intervento dell’Aviazione Legionaria delle Baleari****

        Le operazioni di blocco contro le unità mercantili dirette nei porti della Spagna repubblicana ebbero un prologo il 6 agosto con attacchi di bombardieri italiani dell’Aviazione Legionaria delle Baleari, che disponeva al momento del solo 25° Gruppo “Pipistrelli delle Baleari”, le cui due squadriglie, 251a e 252a, avevano in carico dodici velivoli trimotori S. 81.

         Il loro obiettivo fu costituito da un convoglio, composto da cinque piroscafi russi (Terek, Titicherine, Neva, Kertch e Vorosciloff) che, trasportando materiale di guerra, era stato segnalato in transito per il Bosforo il 30 luglio. Il convoglio era stato poi avvistato il mattino del 5 agosto, a poche miglia a nord dell’Isola di La Galite, da idrovolanti Cant Z. 501 della 183a Squadriglia. Questo reparto dislocato in Sicilia apparteneva alla Ricognizione Marittima che, su esplicita richiesta del generalissimo Franco, era stata mobilitata in forze per rintracciare quell’obiettivo, e segnalarlo alle navi di superficie nazionaliste incrocianti al largo delle coste algerine.

         Alcuni bombardieri della Regia Aeronautica avvistarono le navi sovietiche presso  Capo  Bengut  ma, favorito  dalla   nebbia, il convoglio  riuscì  a dileguarsi e sfuggi alla minaccia aerea  rifugiandosi nel porto di Orano. Successivamente tre dei cinque piroscafi, salpando isolati, raggiunsero la Spagna rossa. Il carico dei due restanti fu invece trasbordato su piroscafi di nazionalità francese, che lo portarono a destinazione nei porti repubblicani.

         Nel corso della ricerca degli obiettivi navali sovietici in cui furono impegnati anche i cacciatorpediniere  italiani Nullo  e  Manin salpati  da  Palma  di Maiorca, otto S.  81 del 25° Gruppo “Pipistrelli delle Baleari”, decollati in tre pattuglie, presero di mira, per errato riconoscimento, tre mercantili neutrali che quel giorno 6 si trovavano a passare al largo di Algeri. Contro quelle navi i velivoli sganciarono in rapida successione otto bombe da 250 chili, trentadue da 100 e quattro  incendiarie da 20 chili.

         Il primo bersaglio degli aerei italiani fu costituito dalla petroliera britannica British Corporal (6972 tsl) che, trovandosi in rotta da Almeria a Cartagena, venne bombardata e danneggiata da una formazione di tre trimotori. Il piroscafo italiano Mongioia (6113 tsl), che partito da Palermo era diretto a Siviglia, nel dirigere verso la posizione in cui la  British  Corporal  chiedeva  soccorso, fu anch’esso  attaccato  da  tre S. 81, i quali non si accorsero della bandiera nazionale che sventolava sulla nave. Il Mongioia, inquadrato da una quarantina di bombe, esplose in parte nelle vicinanze dello scafo, ebbe ucciso il comandante, capitano Solieri, e ferito l’osservatore olandese del Comitato di controllo, e con gravi danni fu costretto a riparare nel porto di Algeri. Poco dopo, all’incirca nella stessa zona, a 30 miglia a nord-est di Algeri, la terza pattuglia di S. 81 attaccava il piroscafo francese Gebel Amour. Il comandante della nave mercantile, osservò che i velivoli  attaccanti recavano  dipinta sulla  coda  la  croce di Malta, che era l’insegna distintiva dell’Aeronautica nazionalista.[[10]](https://www.aidmen.it/forums/topic/884-il-blocco-navale-italiano-nella-guerra-di-spagn/%22%20%5Cl%20%22_ftn10)

# FARAG Mohammed Ibrahim

nasce nel 1908 a Massaua. Buluc basci (dala turco: comandante di compagnia) di coperta M.M. (Marina Militare).

Poche notizie si hanno sulla vita militare del giovane Farag che arruolato nei reparti indigeni della M.M. ebbe i galloni di sottufficiale e nel marzo 1941 venne imbarcato sul c.t. (cacciatorpediniere) *Manin* con altri quattro ascari fuochisti. La mattina del 3 aprile 1941 il *Manin,* uscito dal porto di Massaua, fu attaccato ripetutamente da velivoli nemici e gravemente colpito dalle bombe, in procinto di affondare, dovette essere abbandonato dall’equipaggio. Il Farag, giovane di anni e forte nella persona, per dar posto sulla unica lancia calata in mare ai feriti ed agli infermi, resistè un intero giorno e la notte aggrappato al bordo esterno di essa, finché esausto scomparve tra i flutti rivolgendo un estremo saluto al comandante ferito: *Addio, comandante aver finito ogni forza, io ti ringraziare.*

*Imbarcato da pochi giorni su cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l’unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano raffondamento. Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunciava volontariamente al proprio posto per assicurare l’altrui salvezza, restando per l’intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio si allontanava dalla imbarcazione dopo aver ringraziato il comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militari, di spirito di sacrificio e di abnegazione.*–*Mar Rosso, 4* *aprile 1941.*

Un primo episodio cruento avvenne il 28 ottobre 1925 quando, a seguito del mancato rispetto da parte del Sultano degli accordi raggiunti negli anni precedenti ma anche dall’intenzione italiana di non avere bande armate nel territorio della Migiurtinia, si effettuò uno sbarco di fronte al villaggio di Bargal, dove forse si trovava Mahamuud,38 che aveva chiesto di incontrare il Governatore Cesare Maria de Vecchi di Val Cismon. In realtà si trattò di una vera e propria imboscata e ne nacque uno scontro a fuoco durante il quale perirono tre militari italiani (il sottocapo timoniere Vincenzo Farese, il sottocapo cannoniere Antonio De Licteris e il marinaio cannoniere Ardito Gasperoni)39 e cinque ascari di marina, dei cui nomi purtroppo non è rimasta traccia.40 La si tuazione fu risolta prima dalle cannonate dell’ex incrociatore coloniale Campania41 (fig. 28, pag. 48) (capitano di fregata Adolfo Gregoretti) e poi da una compagnia di ascari del 2° Battaglione Benadir, sbarcati dalla cannoniera Generale Arimondi, che riuscirono a liberare alcuni nostri militari che si erano asserragliati nella moschea del villaggio (fig. 29, pag. 52). Tra gli ascari che combatterono valorosamente in quell’occasione, vi era anche il muntaz (grado delle truppe coloniali corrispondente a quello di caporale) della Regia Marina Ibrahim Farag Mohammed, che fu decorato con la Croce di Guerra e promosso bulukbasci di coperta (grado delle truppe coloniali corrispondente a quello di sergente). Ibrahim Farag Mohammed perse la vita dopo l’affondamento, il 3 aprile 1941, del cacciatorpediniere Daniele Manin. Per il suo comportamento fu decorato con la medaglia d’Oro al Valor Militare. Poche settimane dopo vi furono altri tre gravi episodi, due dei quali interessarono il faro Crispi. Il primo avvenne il 25 novembre 1925, quando un nutrito gruppo di quelli che all’epoca furono definiti “ribelli”, assalirono il faro Crispi danneggiando gravemente e uccidendo quattro ascari ed il fanalista Aldo Jonna.

Caratteristiche tecniche
Cacciatorpediniere varato a Fiume il 1° maggio 1927.
Dislocamento: 1.580 tonn.
Lunghezza: 90,7 metri.
Larghezza: 9,2 metri.
Immersione: 3,7 metri.
Apparato motore: 3 caldaie, 2 turbine, 2 eliche.
Potenza: 38.000 HP.
Velocità: 35 nodi.
Armamento: 4 cannoni da 102/45 mm., 4 cannoni da 40/39 mm., 6 tubi lanciasiluri da 533 mm, 52 mine.
Equipaggio: 145 uomini.
Motto: Foco sopra foco s’ha da vincere o morir.
Fu affondato il 3 aprile 1941 da un attacco aereo inglese presso Gedda (Mar Rosso) mentre tentava, con altre unità, un’incursione su Port Sudan.

Il 2 aprile 1941 cinque cacciatorpediniere (Battisti, Sauro, Manin, Leone e Pantera) salparono da Massaua. Auto affondatosi il Battisti per un’avaria, i rimanenti 4 cacciatorpediniere furono attaccati, ad ondate successive, da 70 bombardieri Bristol Ben e aerosiluranti Fairey Sworfish. Dopo strenua difesa con le mitragliere di bordo di piccolo calibro (13,2,mm.), il Manin fu centrato da 2 bombe da 224 chili, fu immobilizzato e si preparò all’auto affondamento. Con l’esplosione lo scafo si capovolse, spezzandosi in due ed affondò.

I already described in the past what was the fate of the Italian destroyers stationed in the Red Sea during World War II – the full story is [here](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/). TL;DR: there were seven Italian destroyer based in Massawa, Eritrea in June 1940. They skirmished with British convoys in the Red Sea, one of them was sunk in October 1940 while the other six survived till April 1941. That month, following the end of the battle of Keren, Commonwealth forces overran most of Eritrea; with Massawa about to fall, the six destroyers were sent on a no-return mission against Port Sudan, then a British naval base. One ran aground on an uncharted reef and had to be scuttled, another was scuttled due to engine defects, the other four came under heavy attack by the RAF when they were 30 miles from their objective; two were sunk and the other two retreated towards neutral Saudi Arabia, where they too scuttled themselves. This is the story of *Daniele Manin*, one of the two that were sunk.

*Manin*, named after an Italian patriot like her sisterships (the class, Sauro-class, was also known as “Patriot” class), was the flagship of Commander Araldo Fadin, commanding officer of the 3rd Destroyer Squadron, that *Manin* formed together with sisterships *Nazario Sauro*, *Francesco Nullo* (sunk in October 1940) and *Cesare Battisti*. *Manin* was not a lucky ship: on 3 January 1941 she had been badly damaged by an air raid in Massawa, that had killed twelve crew members, wounded thirty-four and required extensive repairs. She had been brought back into service just in time to join the last mission against Port Sudan, on 2 April 1941. Confirming her bad luck, on that day *Manin* was the first ship to be hit by British aicraft. Less than two hours after their departure from Massawa, the destroyers came under attack from the air, and *Manin* was damaged by a near miss. Damage to the ship was light, but splinters killed the chief gunner and wounded another two men, one of whom was the only corpsman aboard. The chief gunner was not buried at sea: as the ship herself was doomed to be sunk within a day or two, either by the enemy or by her crew, his body was laid out in an improvised casket on the afterdeck, draped with a flag. *Manin* would soon become his sepulchre.

During the night, *Battisti* reported engine troubles that forced her to reduce her speed, and further limited her endurance; as she would slow down the rest of the squadron, Fadin ordered her to make for Saudi Arabia and scuttle herself. The 3rd Destroyer Squadron was now down to just *Sauro* and *Manin*; shortly after dawn on April 3, the destroyers *Tigre* and *Pantera* of the 5th Destroyer Squadron were spotted in the distance, near the prearranged rendez-vous point, but as *Manin* (lead ship of her column) and *Sauro* were manoeuvring to line themselves up a few miles behind them as planned, the other two ships reversed course and signalled “air strike” and “enemy in sight” with signal flags. Shortly thereafter, indeed, a swarm of aircraft – Fairey Swordfish of the Fleet Air Arm and Bristol Blenheims of the RAF – appeared and started attacking the destroyers. Owing to the short distance from their airfields in Port Sudan, the bombers were able to attack the Italian ships, go back, refuel, load new bombs and then attack again in a relatively short time; during the following hours, *Manin* and the other destroyers found themselves under attack almost without respite. They replied with anti-aircraft fire, but fire from their machine guns – worn-out, as everything else, by the ceaseless RAF raids on Massawa during the previous months – was unable to deter the attackers, and dwindled in intensity as ammunition depleted.

One hour after the beginning of the attacks, a near miss showered *Manin*’s bow and bridge with splinters of every size, killing a gunnery petty officer in the fire-control direction room and several ratings on deck and on the bridge, and wounding many more. Fadin himself was badly wounded by two splinters in both legs – one of the two splinters, before hitting Fadin, had already badly injured the hand of a seaman and the leg of a young Ensign. Not wanting to leave the bridge, Fadin had himself carried to the small couch that lay on the bridge, and asked his executive officer, Lieutenant Armando Crisciani, to keep him up to date about what was happening. Not long after, someone reported in quick succession: “*Sauro* has been hit – *Sauro* is sinking – *Sauro* is gone”. Well aware that any rescue attempt would result in herself being sunk, *Manin* kept going, as did *Tigre* and *Pantera*, whose silhouettes gradually turned into points, smaller and smaller on the horizon. The attackers concentrated on *Manin*, now alone, smaller and less well armed than the two ships of the 5th Destroyers Squadron; Fadin’s ship fended them off for another two hours, but by eleven in the morning most of her machine guns had either been disabled, broken down or run out of ammunition. It was at this point that two bombers, flying at low eight, scored two hits on *Manin*, almost simultaneously. One 500-lb bomb hit the destroyer near the aft 120 mm mount; another exploded in the NCO’s quarters, killing several engine room personnel who had gathered there for a short rest. The bulkhead that separated this room from no. 1 boiler room was destroyed, steam pipes were severed, and the ship started to take on water through a large gash in the hull. *Manin* lost headway and gradually came to a halt. The chief engineer, Lieutenant (E) Rodolfo Batagelj, reported that the engines were gone, and Lieutenant Crisciani suggested that it was time to order to abandon ship. Fadin agreed, and gave the order. One lifeboat, one motor launch and twenty-one rafts were thus launched. Another boat had been destroyed by splinters, and a small motor dinghy had capsized while being launched.

The lifeboat, *IA 463*, originally belonged to the naval oiler *Giove*: as this ship, destined to be scuttled in Massawa, did not need it anymore, whereas the doomed *Manin* would need as many lifesaving craft as she could get, the boat had been transferred to the destroyer just before her departure. *Giove*’s lifeboat was designed to carry twenty-five people, but nearly fifty men crammed themselves in it: six officers, forty-one Italian non-commissioned officers and ratings, and two Eritrean “naval Askaris”, including men later picked up from the water. A section of keel was missing, and splinters had caused many holes in the hull, which caused considerable leaks. Lieutenant Crisciani took command of this boat; the other officers in it were the chief engineer Batagelj, Sub-Lieutenants Fabio Gnetti and Ireneo Sala and Ensigns Eugenio Tealdi and Giovanni Russo. Russo was badly wounded, as were two Leading Seamen and one of the two Askaris; the rest of the men, instead, were more or less unscathed. Tealdi, the navigation officer, had boarded this boat at Fadin’s specific order, as he was the only other officer who knew the exact position where *Manin* had been sunk. Gnetti and Crisciani were the last men to leave the ship; both invited the other to go first, until Crisciani, being the seniorest of the two, sharply ordered Gnetti to get on the boat. After picking up several men from the water and from the rafts, the men in the lifeboat reached the capsized motor dinghy; Gnetti and two seamen managed to upright it, after which Crisciani and Batagelj ordered Gnetti to get back in the lifeboat and moved to the dinghy.

The motor launch, also designed to carry around twenty people, circled the drifting ship picking up all the survivors it could find, and thus ended up being even more dangerously overcrowded, with sixty men onboard, including most of the wounded and Commander Fadin. Before being carried down from the bridge, Fadin, wanting to reassure and encourage his men, had tried to stand on his legs and walk without help; but after a few steps he had collapsed and passed out from the pain. Crisciani and other men had then carried him to the motor lifeboat; he regained consciousness some minutes later. Besides him, there were two more officers in the boat: Lieutenant (E) Davide Benferreri, uninjured; and Sub-Lieutenant Ulrico Laccetti, the fire control officer, who was wounded in a foot. Other seriously wounded men included seaman Colbacchini, who was badly wounded in a leg; gunner Lapi, who had suffered extensive burns; leading seaman Cimmino, who had lost a hand to the same splinter that had then ended up lodging itself in Fadin’s leg. Overall, the men in the boat included three officers, fifty-two Italian NCOs and ratings, and five naval Askaris, including an Eritrean bulukbasci (Sergeant). All of the wounded had been placed in the two lifeboats; one officer – Sub-Lieutenant (E) Guglielmo Ottonello – and about sixty unwounded men boarded the rafts.

* [**permalink**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/gt6uawr/)
* **embed**
* **salva**
* **segnala**
* **rispondi**

[–][**Lavrentio17**](https://www.reddit.com/user/Lavrentio17)[[S](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/)] 12punti 2 anni fa

Before leaving the ship, the crew had ignited the scuttling charges, but these did not seem to work: *Manin* remained afloat, with no sign of sinking. Crisciani and Batagelj thus decided to row back to the ship with the dinghy, reboard her and hasten the scuttling by opening the seacocks; Leading Torpedoman Ulderico Sacchetto accompanied them, but shortly after they had reboarded *Manin*, the derelict destroyer was attacked again by aircraft, bombed and strafed. Hit again by several bombs, the ship capsized and sank at noon, taking Crisciani, Sacchetto and Batagelj down with her. The small dinghy, that had carried the trio to the ship and had then stood by next to her, was also destroyed.

The various craft carrying the survivors soon became separated. The men on the rafts ended up being the luckiest ones: the day after the sinking, they were all rescued by the sloop HMS *Flamingo*. By the time *Flamingo* arrived, the rafts were surrounded by sharks, and the British sailors had to battle them with oars to scare them away from this eagerly-awaited lunch. After their rescue, the men were landed in Port Sudan, where they were reunited with *Sauro*’s survivors – picked up by the British steamer *Velho* on the same day of her sinking – and became prisoners of war. After a brief stay in a provisional camp near Port Sudan, they were all shipped to POW camps in India.

The motor launch fared much worse. Thanks to its engine, this boat seemed the one with better prospects of reaching the coast; but the bottom was soon found to be leaking, and the water had flooded the engine. Petty Officer Ugo Caputo had been able to start it nonetheless, but after a few minutes it started coughing, and then stopped altogether. Caputo and other men tried to repair it, but after some time they had to resign themselves: it was not possible to repair the engine with what they had. The rising wind and sea started to drive the boat away from the other survivors; the able-bodied men tried to row towards them, but they only had four oars, one of which was broken, and all their efforts proved vain. Assessing the situation, Fadin soon came to the conclusion that they would never be able to reach Saudi Arabia, without their engine and with just four oars, sailing against a headwind in that overcrowded boat: after all, they were not even able to keep their position. The wind was blowing them towards the coast of Sudan, several dozen miles away; therefore, Fadin decided to follow the wind and try to get to Port Sudan, or at least near the main shipping lane that led there, in order to find help for themselves and for the men on the rafts. Having decided this, there were several other measures to be taken. Sea conditions were quickly worsening, and the boat had started to take on water at a dangerous rate, with more water coming in that what was possible to bale out: there were just too many men onboard. Therefore, a decision was made that half of the uninjured men would take turns staying in the water, hanging onto the gunwales. Turns were also established for rowing and bailing (more and more men had to be assigned to this task, using two helmets and any other object that could be used for that). Food provisions in the boat consisted of two 24-liter drinking water containers and five boxes of hardtacks, but one of the water containers was found to be empty, having been damaged by a splinter, while the hardtacks were found to have become drenched with seawater. Fadin decided to ration these provisions so that they could last for eight days; it was therefore established that each man would get one hardtack and 0,05 liters of water per day. Sub-Lieutenant Laccetti was entrusted with custody and distribution of the food and water. Little progress was made during the afternoon of 3 April: Fadin estimated that the launch had only advanced two miles towards the coast. Rowing was almost useless.

The number of survivors soon started to dwindle. During the first night, several of the men hanging onto the gunwales became exhausted, lost their hold, and drifted away in the darkness, or were attacked by sharks. The Eritrean bulukbasci, Ibrahim Farag Mohammed (or at least this is how his name has been recorded by Italian sources: but an expert has suggested that his actual name may have been Ibrahim Faruq Muhammad, and that it was probably incorrectly transcribed), had voluntarily given up his turn in the boat so that other, weaker survivors could rest, and had remained hanging on the gunwale all day. At one point during the night, he addressed Commander Fadin and said: “Farewell, Commander – I have exhausted all my forces – I thank you”, then he let go of the gunwale, and disappeared. For his sacrifice, he would be posthumously awarded the Gold Medal for Military Valor, Italy’s highest military decoration; one of the only two native soldiers in the Italian colonial army to receive it. Including him, seven men were lost that night.

April 4 passed without event, the men taking turns at rowing, bailing, staying in the water. The sea had become slightly less worse than during the night, but the sunshine was almost unbearable. The reduction in the number of survivors allowed a slight increase in the food and water rations. Fadin, who due to his wounds was drifting in and out of consciousness, awakened at one point to find that a small mouse, attracted by his coagulated blood, had climbed onto his legs. At sunset, the men in the boat were able to make out some mountains in the distance: they were about thirty or fourty miles from the coast of Sudan. But the weather was worsening again, and became almost stormy; during the night the boat was tossed around by the waves, and before midnight nine more men had been lost. As staying in the water with that weather was a death sentence, Fadin decided that from that point on all the survivors – forty-four – should stay in the boat, even if that meant shipping more and more water. The night between April 4 and 5 was the worst of the whole ordeal: countless times it seemed to everyone that the boat would be swamped by the waves; several men lost their nerves, even Fadin and Laccetti thought more than once that the end had come. But at dawn, the boat was still afloat, and the sea slowly subsided. The downside of this improvement in weather conditions was that now the sea was not driving the boat towards the coast as much as before; the three and a half oars became the main means of propulsion. A small sail was made with remains of clothes sewn together, using the broken oar as a mast. “Thanks” to the diminished number of survivors, and the calmer sea, there was no more need for men to stay in the water; but many of the wounded were becoming weaker and weaker (Fadin, conversely and rather surprisingly, was instead getting better as time passed), whereas some of the uninjured men started to lose their mind after two days under the implacable sun of the Red Sea. One leading seaman was speaking incoherently; a petty officer started kicking and punching those around him and had to be restrained. A young seaman, who in the first two days had been among those that had done their utmost to help everyone else, in the morning of 5 April came near Fadin and calmly told him that he wanted to complain against the petty officer of the watch, because the latter was refusing to let him to go ashore despite his uniform being in perfect order and his name being regularly registered in the log of the men who could go on shore leave that day. “My mother is waiting nearby, in Cavour Square” he said. Fadin tried to pander to him, telling him that he would severely punish the petty officer of the watch, but at the same time asking him to remain at his side, as he would need his help. The seaman seemed to calm down for the rest of the day, but that night he suddenly rose and told Fadin: “Commander, do you think that I do not understand that you are cheating me and that you agree with the petty officer of the watch? My mother cannot wait any longer and I am leaving”. Then, before anyone could stop him, he jumped overboard and swam away, quickly disappearing in the darkness.

* [**permalink**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/gt6udts/)
* **embed**
* **salva**
* **[riferimento](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/%22%20%5Cl%20%22gt6uawr)**
* **segnala**
* **rispondi**

[–][**Lavrentio17**](https://www.reddit.com/user/Lavrentio17)[[S](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/)] 11punti 2 anni fa

A few hours passed; around three in the morning of April 6, a dark shape was sighted, then others: an entire convoy, just a few hundred meters away. Some men started to prepare some signal flares, but Fadin intervened and ordered everyone to stay quiet. He feared that the escort ships, upon sighting a strange light in the dark, might open fire on it before asking questions; on top of that, he estimated that they were only a few miles from Port Sudan, and that a ship would likely come across them after dawn. He was right: shortly after sunrise, a sight was sighted approaching from the coast. It was *Flamingo*, once again: she soon spotted the lifeboat, and at nine in the morning she picked up everyone onboard, after seventy hours adrift. Fadin was the last to be hauled aboard, and was immediately put on a stretcher. Almost all of the survivors, at this point, were too weak to even stand up; one of them – petty officer Caputo – died half an hour after being rescued. He was the last victim; of the sixty men who had boarded the motor launch on April 3, forty-two had survived. Fadin had the partial consolation of learning from his saviors-captors that the men on the rafts had already been saved and were all safe, albeit prisoner, in Port Sudan. No news, instead, about lifeboat *IA 463*.

What happened to them, Fadin would learn after the war, although he had been able to surmise it.

After holding a brief “council”, Gnetti, Tealdi and Sala had decided to try and reach the coast of Saudi Arabia, about sixty miles away, so that they would be able to escape capture. *IA 463*’s situation was far from satisfying; three groups of men (in the bow, center and stern, using three helmets and later also empty boxes of hardtacks) had to be tasked with continuously bailing out, so that the level of water inside the boat would not go beyond 15-20 centimetres. Food and water provisions consisted of seven boxes of hardtacks and one barrel with about 20-25 liters of water. They did not have an engine, only oars. At least they were less dangerously overcrowded than the motor launch. Two of the wounded men, an Italian leading seaman and an Eritrean askari, were in critical condition, and without any medical help available, they both died in the afternoon of April 3, a few hours after the sinking. They were buried at sea with a modest ceremony. The boat was equipped with a mast and sail, and at sunset, since a favourable wind had risen, a decision was made to exploit it by raising the mast. As there was not enough room to do so, seven or eight men had to go into the water while the mast was being raised; they were taken back aboard once the procedure was completed. At 02:00 in the night of 4 April, a dark shape was sighted and soon identified as a small ship, which passed at a distance of just 150 to 200 meters from the boat; the survivors tried to row towards her and to make signals with a flashlight, but the ship failed to notice them, and sailed away. Not long afterwards, the wind turned, and weather conditions began to worsen. Wind and sea got rougher and rougher during the night and the following day, till they reached force 4-5, forcing the survivors to lower the sail. Additionally, sharks appeared; they would follow *IA 463* for the rest of its voyage, menacingly swimming around the boat and biting the oars. April 5 passed without event, with the heavy seas and strong wind driving the boat south (whereas they would need to go east in order to reach Saudi Arabia). Ensign Tealdi manned the helm without respite for two days, skillfully steering the boat and preventing it from being swamped; afterwards, the three uninjured officers took turns at the helm. Early on 6 April, the wind and sea subsided, and the men were able to resume rowing eastwards for the rest of the day and the following night. On that evening, someone spotted what looked like breakers dead ahead, at a great distance, presumably indicating that the coast was near.

For the first two days, daily food rations consisted of half a hardtack and one small glass of water for each man. Lieutenant Ireneo Sala oversaw the distribution. On 6 April, it was found that the remaining five boxes of hardtacks, as had happened to those on Fadin’s boat, had become drenched with seawater, making the hardtacks almost uneatable. Hunger was not yet a serious problem, however, whereas everyone felt terribly thirsty. The overcrowding meant that at each rowing/bailing “shift change”, the men had to move extremely carefully so as not to make the boat list dangerously; and each time bailing out was suspended for this shift change, water level in the boat quickly rose to 30-35 centimeters, while the sharks moved closer. A petty officer, who had been recovering from wounds suffered on the 3 January air raid, had become upset and every now and then started talking erratically and alarmingly, until the others forced him to sit down and be quiet. At dawn on 7 April, a mountain range was sighted at a great distance, prompting the survivors to row all day with renewed energy. In the hottest hours of the day, the men in the boat showered themselves with seawater in order to mitigate the unbearable heat. At dawn on 8 April, land was in sight. Around 6:00/6:30 in that morning, the lifeboat overcame the first series of shoals, but in doing so it touched the bottom; Ensign Tealdi and Seaman Arturo Grossi immediately jumped overboard and pushed the boat off the bank. The sail was raised again, and by sunset it was estimated that landfall would be made within two hours; but around that time the sea and wind turned, and became contrary. The sighting of two lines of breakers discouraged the survivors from attempting to land during the night; they instead rowed throughout the night in order to prevent the wind and sea from driving them away from the shore. Around midnight a seaman suddenly rose, yelled some incoherent phrases and jumped into the sea. The plunge into the water helped him come back to his senses, though, as he almost immediately climbed back aboard and became quiet again. Other crew members, however, were starting to show signs of insanity. A boatswain told Sub-Lieutenant Gnetti “With your permission, I am going under the forecastle” and began to make his way towards the bow, but was restrained in time; a seaman talked gibberish; another man started to sing aloud “Santa Lucia”, an old Neapolitan song. Shortly before dawn on 9 April, Leading Seaman Tullio Crivellaro, one of the two seriously wounded men among the survivors in the boat, died. His body was buried at sea. At dawn the men started rowing again towards the coast, and around 8:30 the boat finally reached the shore.

* [**permalink**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/gt6uhij/)
* **embed**
* **salva**
* **[riferimento](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/%22%20%5Cl%20%22gt6udts)**
* **segnala**
* **rispondi**

[–][**Lavrentio17**](https://www.reddit.com/user/Lavrentio17)[[S](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/mivruo/the_italian_destroyer_daniele_manin_she_was_sunk/)] 12punti 2 anni fa

A makeshift tent was built with the oars and the sail, in order to provide shelter from the sun; many crew members lay down beneath it and immediately fell asleep – some of them had been rowing nonstop for 20 hours a day during the previous six days. Others rested in the shadow of some rocks. Two “expeditions” were formed with the fittest men (Gnetti and Tealdi for the northern expedition; three seamen and the Eritrean askari Omar Nashi Tes for the southern expedition), tasked with going respectively north and south to ascertain whether they could find water and locals; but they soon discovered that they had made landfall on a small, desertic and unhabited island, some distance from the Arabian coast. Gnetti and Tealdi found a salty swamp and old human footprints, but failed to find fresh water; they however noticed that several sambuks sailed not far from the island, and resolved to repair the lifeboat (that after making landfall had quickly filled itself with water) and try to intercept one of them. Together with two seamen, the two officers thus went back to the boat and started to work on it so as to restore its seaworthiness, but without much success. The four men of the other expedition, in the meantime, had discovered that another island, or perhaps the mainland, could be seen to the south; they spotted a small building on it, and two natives fishing on a canoe nearby, who fled in terror upon sighting the strangers. After being informed of this, Gnetti and Tealdi decided to try to cross the stretch of water separating the two lands: wearing lifejackets, five men – Gnetti, Tealdi, seamen Simone Dominici and Francesco Guidi and naval askari Omar Nashi Tes, who could not swim but was brought along to act as an interpreter – tried to swim towards the other land against a rather strong current, but without success. A decision was then made to wait till dawn on the next day, build a makeshift float with air tanks taken from the lifeboat, and cross the “strait” on it. This plan, however, never came to fruition, for in the early morning of April 10 *Manin*’s exhausted survivors woke up to find themselves surrounded by Saudi soldiers. They were armed but friendly, especially the non-commissioned officer in charge; with the askari Nashi Tes acting as an interpreter, the latter explained how they had found them. The village of El Lid, on the mainland just a few miles from the island where the survivors had landed, housed a small garrison of the Arabian Army; the two natives who on the previous day had fled after having been sighted by one of the two scouting parties, had immediately rushed to the headquarters of this garrison, and informed the NCO about the haggard Europeans that they had discovered on the usually unhabited island. The NCO had then set out to investigate with part of his men, reaching the island on a sambuk. The Italians’ first request was to have some water, and was promptly satisfied. The Arabians collected all the containers the survivors had with them, brought them to the sambuk, filled them with water, and then brought them back to the survivors. Each of them drank perhaps several liters of water in a few minutes; the water tasted like fuel and had potato skins floating in it, but nodoby cared in the slightest, or even noticed that until after satisfying the terrible thirst. *Manin*’s men then recounted their story to their rescuers, who appeared very interested, especially about the bombing and sinking of the ship, and who were incredulous when they were shown the lifeboat where the 42 Italians had spent six days. They refused to believe that so many men could have fit into that boat, to the point that two soldiers were sent combing the island for another, nonexistant, boat. After some fruitless attempts to refloat the lifeboat, the Saudi NCO decided to ferry all the survivors to the coast with his sambuk. *IA 463*’s forty-two survivors thus reached the small barracks in El Lid later that morning; they remained there for one day, receiving food and water in abudance and being visited by local notables, including an official of the Saudi Ministry of Finance, the village head and the main sambuk owner of the area. All were friendly and wanted to hear their story; the arrival of strangers with stories of war was a welcome distraction in a region where seldom anything of importance happened. A sort of formal lunch was organized by the notables for the Italian officers; one of the notables asked for a picture of their ship, and received a photo of *Manin*’s sistership *Battisti* from Tealdi, who had managed to save it thanks to a watertight box that he had. Then, on 11 April, *Manin*’s survivors took leave from their rescuers and boarded two trucks that brought them to Jeddah, where they were reunited with the crews of *Tigre*, *Pantera* and *Battisti*. They would spend the next two years in internment in Saudi Arabia; [but that’s another story…](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)

At the outbreak of World War II, the Italian Navy had a total of seven destroyers stationed in the Red Sea, in the Eritrean base of Massawa, then part of Italian East Africa. These ships, all of them rather aged (they had been commissioned between 1924 and 1927), were grouped into two squadrons: the three larger destroyers of the Leone class, also known as the “Wild Beasts” class (as its ships were named after “big cats”: *Leone*, Lion; *Tigre*, Tiger; *Pantera*, Panther), formed the 5th Destroyer Squadron; the four smaller Sauro-class destroyers, also known as the “Patriots” class (since they were all named after heroes of the Italian independence wars – *Daniele Manin* and *Francesco Nullo* – and irredentist ‘martyrs’ of World War I – *Nazario Sauro* and *Cesare Battisti*), formed the 3rd Destroyer Squadron.

During the autumn and winter of 1940-1941, these destroyers had carried out multiple raids against Allied convoys in the Red Sea, clashing with their escorts; most of these engagements had been inconclusive, and one had costed the loss of *Francesco Nullo*, sunk in a gunnery duel by the destroyer HMS *Kimberley* off Harmil Island (whose coastal batteries, manned by naval personnel, had in turn damaged *Kimberley*). Then, as the fuel reserves gradually dwindled, so did the destroyer’s activity. The war in East Africa had meanwhile taken an unfavorable turn for the Italian forces; on 5 February 1941 the Commonwealth forces, having invaded Eritrea, begain their assault on the Italian mountain positions at Keren, thus beginning a battle that would last nearly two months and become the bloodiest engagement of the entire campaign. All the available forces were thrown into this decisive battle; when Keren would fall, the road to Massawa would be open: Admiral Mario Bonetti, the commander of Italian naval forces in East Africa, knew it, and understood that the end was a matter of months, perhaps weeks. Therefore, he started to make plans for the evacuation of the few ships that had enough range for them to reach Europe or the Far East, and the destruction of all the others. In [my post about the submarine *Perla*](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/91g6lr/the_italian_submarine_perla_sporting_her_camo/?utm_content=comments&utm_medium=hot&utm_source=reddit&utm_name=WarshipPorn), some weeks ago, I mentioned that the submarines were evacuated to German-occupied France. A few surface ships, at the same time, set sail for Japan. But for most of the ships in Massawa, whose range and/or seaworthiness were judged as inadequate for such a long and perilous voyage, there would be no such escape. The “Patriots” and the “Wild Beasts”, elderly and worn-out by their long stay in the peripheral base of Massawa (where the scarcity of maintenance facilities had gradually diminished their general efficiency and reliability), were among the doomed ships.

Bonetti, however, would not content himself with merely scuttling the destroyers. He was determined to have them try to do some damage to the enemy before their final destruction; with this intent in mind, he planned two separate attacks against British naval bases in the Red Sea. The 5th Destroyer Squadron, whose ships possessed a greater range, would sail north for 500 miles and attack Suez, while the smaller ships of the 3rd Destroyer Squadron would do the same against Port Sudan. The orders were to shell the port facilities and attack any enemy ships they would find, causing as much damage as possible. Arrangements were made with the Luftwaffe for an air raid to be carried out against Suez, by Heinkel He 111 bombers, at the same time of the destroyer’s attack. Whatever its results, the raid against Suez and Port Sudan would be a no-return mission for the Italian destroyers: the last fuel reserves – that the naval oiler *Niobe* had loaded in the smaller base of Assab and carried to Massawa before joining the growing number of merchants and auxiliaries that were being scuttled there so as to blockade the harbour – would be enough only for the outward voyage. Return was not an option, and even if there had been enough fuel to come back, the only fate that would await the destroyers in Massawa would be scuttling to prevent the ships from falling into British hands. If they managed to fulfill their mission and survive, the ships were supposed to sail into Arabian waters and scuttle themselves there, so that the crews would land in neutral territory and thus avoid captivity.

* [**permalink**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/e4gfvcz/)
* **embed**
* **salva**
* **modifica**
* [**disabilita risposte nella posta in arrivo**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)
* [**cancella**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)
* **rispondi**

[–][**Lavrentio**](https://www.reddit.com/user/Lavrentio)R.N. Conte di Cavour[[S](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)] 47punti 5 anni fa

****Part 2: the last mission****

The operation began on March 31, 1941, when the three “Wild Beasts”, under the command of Captain Andrea Gasparini (commander of the 5th Destroyer Squadron, with *Pantera* as flagship), sailed from Massawa for their raid against Suez. The three surviving “Patriots”, whose voyage would be much shorter, were scheduled to sail on the following day. As I already mentioned, the efficiency of the destroyers had been diminished by the wear and tear of the war, coupled with their rather elderly age and the scarcity of maintenance facilities in East Africa. One example of this wear involved the navigational equipment: of the three ships in the 5th Destroyer Squadron, the only one with echo sounder and gyrocompass in working order was *Leone* (Commander Uguccione Scroffa, whom in his later years would go on to become Grand Prior of the Sovereign Military Order of Malta). This was not a secondary problem, as ships leaving Massawa would have to cross the Dahlak archipelago, an hazardous area with over a hundred islands and islets and littered with shoals, reefs and submerged rocks; despite several hydrographic campaigns in the previous decades, the mapping of this area was still far from being satisfactory, and the destroyers would have to cross it at night. Normally, the squadron leader – *Pantera* – would be the lead ship in the formation, but this time *Leone* took that place, for the reason mentioned above. Despite all fears, things at first seemed to go smoothly. The squadron crossed the most hazardous area without any incident, and at ten P.M. on March 31 the three ships entered deeper, safer waters, where they increased speed to 24 knots. For another two hours and a half, nothing of note happened; but half past midnight, *Leone* was shaken by a sudden jolt and stopped. She had struck an uncharted reef, 45 miles north of Massawa. The impact tore a gash in the destroyer’s hull, and simultaneously a fire broke out in one of the forward boiler rooms. Two men were killed, and despite the efforts by the crew, the fire soon got out of control. Scroffa and Gasparini agreed that the only thing left to do was to scuttle the ship. *Tigre* and *Pantera* took off the crippled sister’s crew, then they finished her off with their guns. Too many hours had been lost because of this incident, and therefore it would no longer be possible to approach Suez under the cover of darkness, as planned. *Tigre* and *Pantera* returned to Massawa. Putting the icing on the cake, the Luftwaffe announced that any raids on Suez for the following days were cancelled.

At this point, Admiral Bonetti decided to change, and simplify, his plans. The raid against Suez was cancelled altogether; all the five remaining destroyers would attack Port Sudan. The ships sailed from Massawa, for the last time, in the early afternoon of April 2; the day before, Keren had fallen, and one week later Massawa would suffer the same fate. Captain Gasparini was still in command of the diminished 5th Destroyer Squadron as well as of the whole group; Commander Araldo Fadin, on *Manin*, was in command of the 3rd Destroyer Squadron.

A couple of hours after their departure, the destroyers were spotted and unsuccessfully attacked by the Fleet Air Arm. The element of surprise had thus gone out of the window, but it was decided to press on. During the following night, the wear and tear claimed another victim. *Battisti*’s worn-out boilers limited her top speed to fifteen knots, and she had become a burden for the whole group. Her commanding officer, Lieutenant Commander Riccardo Papino, was authorized by Fadin to leave formation and sail straight towards Arabia, where the ship would be scuttled. “And then there were four…” *Battisti*’s life ended at nine in the morning of April 3, about a hundred kilometres south of Jeddah. The seacocks were opened, as was any other opening that would allow the water to freely enter the ship. Even so, *Battisti* took five hours to go down. The 182 members of the crew then reached the shore, part of them on rafts and boats, part swimming. One man was missing; some men who had been in the water reported seeing sharks. It turned out that the area where the crew had landed was completely desertic; the crew split into two groups and one of the two – made of the fittest men – marched for three days without food or water before finally meeting some locals, who gave them water and alerted the authorities. The other group marched for nearly a week before reaching an Arab village; they were only saved by a providential storm.

Meanwhile, the other four ships had met their fate. During the night between April 2 and 3, *Tigre*, *Pantera*, *Sauro* and *Manin* covered 235 of the 265 miles that separated Massawa from Port Sudan. Then, at 6:55 on April 3, when they were 19 miles from Port Sudan, the first British aircraft appeared. These were Fairey Swordfish of the Fleet Air Arm, usually belonging to HMS *Eagle* but temporarily transferred to Port Sudan for the precise purpose of countering a possible and expected last-ditch move by the Italian ships; and Bristol Blenheims of the RAF. They were all armed with bombs, and the short distance from their bases allowed them to carry out their attacks, go back, refuel and load new bombs and then attack again in a relatively short time. The destroyers replied with AA fire, but fire from their machine guns – worn-out, as everything else, by the ceaseless RAF raids on Massawa during the previous months – was unable to deter the attackers, and dwindled in intensity as ammunition depleted. *Sauro* (Lieutenant Commander Enrico Moretti degli Adimari) was the first to go: struck by several bombs dropped by a Swordfish, she capsized and sank in less than a minute, taking 78 of her 173 crew down with her. Commander Fadin, on *Manin*’s bridge, heard a lookout report the loss of the sistership with few, quick words: “*Sauro* has been hit – *Sauro* is sinking – *Sauro* is gone”. Then came *Manin*’s turn. The lead ship, and last survivor, of the 3rd Destroyer Squadron was first hit by a bomb near the bridge, killing several men and badly wounding Commander Fadin; some time later, another two 500 lb bombs hit her amidships and in the stern, disabling her engines and leaving her dead in the water. At this point, Fadin gave orders for the abandonment and scuttling of the ship. Two boats and several rafts were launched, and the crew boarded them in an orderly manner; then, scuttling charges were activated. *Manin* did not sink immediately, however, and floated long enough for some Blenehims to attack again and strike her with more bombs, blowing her into two pieces.

“And then there were two”.

*Tigre* (Commander Gaetano Tortora) and *Pantera*, in the meantime, had sped away, chasing bogus sightings that Gasparini wrongly thought were enemy ships, while British aircraft kept tormenting them, causing some damage. When he realized that in reality no enemy vessels were in sight, Gasparini headed towards Saudi Arabia, with the intent of making a last attempt to attack British bases in the Red Sea. His idea, he explained later, was to take temporarily shelter in neutral Arabian waters, hoping that the British aircraft would not follow him there. As neither of the two ships, individually, had enough fuel to go anywhere else, Gasparini planned for *Tigre* to transfer all her fuel to *Pantera*, then scuttle herself. *Pantera* would thus obtain enough fuel for her to try a last attack against another Red Sea port in British hands – he thought about Hurgada, Aqaba or Quser. I’m not sure this behaviour would be allowed by international laws. Anyway, a mere twenty minutes after *Tigre* and *Pantera* had dropped anchor 14 miles south of Jeddah (having apparently left their pursuers behind), as the transfer of the fuel was being prepared, the two destroyers were discovered and attacked again by British aircraft – this time, Vickers Vincent and Vickers Wellesley light bombers of the RAF, coming from Port Sudan. Under attack, with his ships being sitting ducks and the certainty that he would not be able to transfer the fuel as he planned, Gasparini finally gave in and ordered to just scuttle the ships. As had happened with *Battisti* hours earlier, *Tigre* and *Pantera* took a very long time to sink; they were both still afloat when the destroyer HMS *Kingston* came across them, some hours later. Believing they were still manned and operational, *Kingston* fruitlessly shelled them with her 120 mm guns, then *Tigre* was bombed and hit by some Wellesleys, capsized and slowly sank. *Kingston* used *Pantera* for “target practice” with both guns and torpedoes, then left, the Italian ship still afloat. She finally sank during the night, the top of her masts sticking out of the relatively shallow water.

“And then there were none”.

* [**permalink**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/e4gfvmh/)
* **embed**
* **salva**
* **[riferimento](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/%22%20%5Cl%20%22e4gfvcz)**
* **modifica**
* [**disabilita risposte nella posta in arrivo**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)
* [**cancella**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)
* **rispondi**

[–][**Lavrentio**](https://www.reddit.com/user/Lavrentio)R.N. Conte di Cavour[[S](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)] 41punti 5 anni fa

****Part 3: 'guests' of Saudi Arabia****

The crews of the two destroyers made landfall not far from Jeddah; part of them on boats, part swimming. Two men from *Tigre* and one from *Pantera* never made it ashore; again, some men talked about sharks. The rest of the men reached Jeddah on foot on the same day. There they were later joined by the crew of *Battisti* and, later still, by 42 survivors from *Manin*, in pitiful conditions, whom had reached the Arabian coast after spending seven days in an open boat. (The rest of *Manin*’s survivors, as well as all survivors from *Sauro*, were picked up by British ships. *Manin*’s story would probably deserve a post on its own. Maybe someday). Arabian patrols, boats and vehicles spent a few days rounding up all the Italians who had landed here and there along their coast – overall, they amounted to some 700 men. Their arrival caused some commotion in the region; the Saudi Arabia of 1941 was very different from today’s Arabia – oil had only been discovered three years before, and it was just in 1941 that work began for its exploitation. The Arabia of 1941 was still a poor, underdeveloped country, whose inhabitants mostly lived on pastoralism and limited trade and agriculture. Except for Muslim pilgrims going to Mecca (taxes on whom were one of the main sources of revenue for the young kingdom), contact with the outside world was scarce. The sudden arrival of hundreds of Eurpoeans, with tales of war, aircraft, bombs and sunken warships, made “headlines” – figuratively speaking – in the Jeddah area; local notables, including an emir, came to meet the castaways and hear their story. They asked to see the officers, non-commissioned officers, and for some reason even the radio operators; later, the emir organized a lunch for the officers. All were extremely curious and hospitable.

Less enthusiastic and more worried, in all likelihood, were the Arabian state authorities. As a neutral country, they had to provide for the internment of all those military personnel from a belligerent country who had ended up in their territory; Saudi Arabia would have to house them, feed them, and guard them for an undetermined amount of time. At first, the Italians were housed in an unfinished Saudi Army barracks in Jeddah, known to them as the “Chishla”. After spending one month there, they were transferred to two small islands located off Jeddah, Abu Saad and El Wasta, previously used as a quarantine station for Mecca pilgrims. The men from *Pantera* and *Battisti* (500 overall) were housed in Abu Saad, those from *Tigre* and *Manin* (300 overall) were housed in El Wasta. Most of the internees were housed in some hold brick buildings, the others lived in tents; they were guarded by a small Arab detachment of a dozen soldiers, who were generally friendly towards them. The climate was hot and humid, almost unbearable; medical facilities were nonexistant.

During the following weeks and months, other dozens of Italians, both civilians and soldiers of all ranks and from all branches of service, landed in Arabia after crossing the Red Sea on motorboats and other small craft. They came from Eritrea, trying to escape captivity and, if possible, to return to Italy; they ended up in El Wasta with the others. Overall, they were about one hundred, and they made a rather varied sample of humanity – or Italianity, at least. Among them, Commander Carlo Felice Albini, whom had been in command of the 3rd Destroyer Squadron before Fadin; Lieutenant Commander Tabacco, the commander of the dissolved 21st MAS Flotilla; Calistri, a businessman from Florence; Tullio Pastori, an explorer and adventurer who had made countless travels all over Africa and Asia; Naborre Ferrari, an agronomist from Reggio Emilia; Bruno Cipriani, a naval officer who had escaped from Massawa after its fall; Bigontina, a Bersaglieri officer who had been captured at Amba Alagi and had escaped from a POW camp; Blackshirt Coloneal Ferrari, former commander of the Forestry Militia in Italian East Africa; Lieutenant Colonel Trisolini of the Italian Air Force; cavalry Lieutenant Orlando; Second Lieutenant Laner of the Meharisti camel corps; Plazi, an unfortunate civilian employee who had been away from Italy and his family for seven years, and who would never come back, succumbing to an illness during his internment in Arabia.

Commander Albini and Captain Gasparini took command of the internees on each island. They decided to organize the men as if they were still on a warship, lest they become idle and give in to boredom, indiscipline and disorder. They set times for wake-up call, launch, dinner, roll call; watch, reports and punishments; and so on. They went as far as to “militarize” the civilians who had arrived from Eritrea, giving each of them a temporary rank that they thought suitable to their skills, age, and social status, and subjecting them to the same discipline as the soldiers and sailors. Not everyone was pleased with this, of course, but in the long term this system seemed to give positive results; the men ketp themselves busy and worked to improve their situation. During the following months, they created a carpenter’s shop, that built toilets and showers; a tailor’s shop, that produced clothes more suited for the Arabian climate; a small workshop, directed by a mechanic NCO from *Tigre*. The latter also built a small distillery, which produced alcoholic beverages obtained from potatoes and a few grapes. Some amateur gardeners managed to grow flowers and a few tomatoes. A small building was added to those already existing on the island. Handmade belts were produced and sold in Jeddah in exchange for various items. The officers and some of the NCOs organized courses of Italian, history, geography, maths, science, foreign languages, trade subjects, and other subjects. For the leisure time, two bowls courts were created; racing and swimming competitions were organized; some of the men founded a little theater company that performed some plays on both islands. With the help of the Italian Embassy in Jeddah and the Red Crescent in Cairo, a certain amount of books were obtained. There were various “pets”, as well: a big and lively dog, called “Borraccia” (“canteen”, for some reason), that the men of the *Tigre* had found in the desert near Jeddah and had adopted; another couple of dogs, that had come with their owners from Massawa; two gazelles, a male and a female, that publicly gave birth to a baby; and a little monkey, that was eventually exiled from the islands because it had become overly mischievous. The internees were periodically allowed to visit Jeddah and its markets, in groups of 20-30 men and under armed guard, with the exception of Tullio Pastori, the explorer: he was not allowed to go ashore. During one of his adventures, he had fought on the “wrong” side, in Arabia, during the internal struggles in the 1920s, and although not openly mistreated, he was rather ‘ostracized’ by the Saudis. The mail service was shoddy and sporadic; in the end the internees, violating a prohibition imposed by the Arabians, somehow got hold of a radio, which they used to establish contact with Italy, receive news about the war, send and receive message to and from their families.

There were even a few escape attempts; escaping by land would not be feasible, as the fugitives would have to cross hundreds of miles of desert, and would hardly go unnoticed in a country where at the time the Europeans were no more than a few dozens. All escape attempts were by sea, usually by small groups on boats; most of the escapees tried to sail north in the Red Sea towards Egypt, where they planned to land and march west until they would reach the Axis lines in the Western Desert. Another group planned to go back to Eritrea in order to gather information about the British forces there and then forward them to Italy. None of these attempts was successful, the fugitives were always either intercepted and captured by the British or forced to go back to the islands. The main result was to prompt the Arabian authorities to increase the guard detachment, that grew from the original dozen soldiers to about a hundred men, although the general mood remained rather relaxed.

Some problems remained, despite all the improvements made by the internees. The sanitary situation remained problematic; for more than one year, the only medic available for nearly 800 men was Sub-Lieutenant Palmieri, former medical officer on one of the destroyers, who had to work with next to nothing – only a little quinine, alcool and cotton could be obtained. Many men came down with tropical diseases, especially malaria; few of them died but, as an officer later wrote in his memoirs, “it angers me to think that a man has to die of a curable disease, all his fault lying in falling ill in the wrong part of the world”. Less dramatic, but rather tedious, was the food situation: at lunch and dinner, every single day for nearly two years, the internees were given rice, seasoned with oil and sand, and goat meat. Rice and goat, goat and rice; even the theater company created by the internees was ironically christened “Rice and goat”. The menu could be slightly varied by fishing, but all fish in the area turned out to be rather stringy and flavorless.

* [**permalink**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/e4gfwnk/)
* **embed**
* **salva**
* **[riferimento](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/%22%20%5Cl%20%22e4gfvmh)**
* **modifica**
* [**disabilita risposte nella posta in arrivo**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)
* [**cancella**](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)
* **rispondi**

[–][**Lavrentio**](https://www.reddit.com/user/Lavrentio)R.N. Conte di Cavour[[S](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/98je9j/the_italian_destroyer_tigre_in_1938_she_was/)] 45punti 5 anni fa\*

****Part 4: back to Italy****

The internees’ stay in Saudi Arabia, however, was to come to an end. The Saudi government, burdened with the care of so many meen, repeatedly pressured the United Kingdom to find some agreement so that the Italians could be repatriated. Turkey was also involved in the negotiations, and in the end an agreement was reached: the United Kingdom would allow the internees to be repatriated to Italy, in exchange for the release of an equal number of Commonwealth prisoners by Italy. In the end, the number did not exactly match; 788 internees (mostly Italian but also including a small number of Germans, who had likewise escaped to Arabia after the fall of Eritrea) were exchanged for 838 British, Australian and South African POWs (mostly coming from Italian camps, but a few also released by Germany, in exchange for its own internees). The exchange took place in Mersina, Turkey, between March 20 and 21, 1943; the Italian internees were brought there from Jeddah by the British steamer *Talma*, the Commonwealth POWs (which included 71-year-old Admiral Walter Cowan, the only British Admiral captured by Italy as well as one of the oldest British servicemen in active duty during World War II) by the Italian hospital ship *Gradisca*. On their way from Jeddah to Mersin, after all they had gone through during the previous years, the Italian internees risked being killed right when their misadventure was coming to an end, when *Talma* was attacked by Rhodes-based bombers, uninformed of the agreement. Luckily, they missed. The exchange took place as scheduled, and on 27 March 1943 the 788 internees saw Italy again, after three or more years away from home. They were welcomed by crown princess Marie José of Savoy; after a period of quarantine, they were given a period of leave, after which they rejoined their respective branches of service. Since the exchange had been carried out outside of the rules of the Geneva convention, as an independent initiative by the two involved countries, the former internees were not covered by the Geneva rules that stated that exchanged prisoners were not to return to active service; therefore, the survivors of the Red Sea destroyers soon went back to fighting, now in the Mediterranean, through the last few months of Italy’s war on the Axis side and then the troubles of the armistice and its aftermath, which saw some of them fighting in opposite camps. They were dispersed among dozens of new ships, and not everyone would see the end of the war. Lieutenant Commander Riccardo Papino, *Battisti*’s former commanding officer, would be killed a few weeks before the armistice when his new command, the torpedo boat *Lince*, would be torpedoed and sunk by the submarine HMS *Ultor*. Commander Gaetano Tortora, the former commanding officer of *Tigre*, would join the Italian Social Republic; his superior and former squadron commander from *Pantera*, Captain Andrea Gasparini, would stay loyal to the royal government and sail in the co-belligerent navy, commanding the sail training ship *Amerigo Vespucci* from September 1944 to May 1945. Lieutenant Ireneo Sala, from *Manin*, who had already survived two sinkings in the Red Sea, would lose his life in his third and final sinking, that of the torpedo boat *Francesco Stocco*, bombed by the Luftwaffe a few weeks after the armistice. Other officers and seamen from the Red Sea destroyers likewise died in those days, or in the two following bloody years: some at sea, on their ships, other on land, fighting as partisans or instead as soldiers of the Italian Social Republic. Mario Arru, a non-commissioned officer from *Tigre*, would survive the sinking of the battleship *Roma* by a German rocket bomb on 9 September 1943; many survivors from this battleship would be rescued by the destroyer *Fuciliere*, commanded by Uguccione Scroffa, the former commander of *Leone*. Arru, Scroffa, and probably other Red Sea veterans (one, at least, for sure: Oreste Pasino, former chief engineer of one of the sunken Red Sea destroyers) would then relive the experience of the internment for the second time in the course of the same war: the survivors from *Roma* and other Italian warships sunk in those days in the Western Mediterranean, as well as the rescue ships that brought them to the Balearic Islands, in fact, were all interned by the Spanish authorities from September 1943 till July 1944 (for the survivors of the sunken ships) or January 1945 (for the rescue ships). The former group, roughly numbering a thousand men (among them, Arru and Pasino), was interned in Caldes de Malavella, in the Pyrenees. It seems that the internal organization of this internment camp resembled a lot that of Abu Saad and El Wasta: someone, perhaps, had put into practice the previous Arabian experience…

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.

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.

MOHAMMED IBRAHIM FARAG L’EROE ASCARO MORTO PER SALVARE UN MARINAIO FERITO
Mohammed Ibrahim Farag (Massaua (Eritrea), 1908 – Mar Rosso, 4 aprile 1941) è stato un militare eritreo, Àscaro della Regia Marina decorato con la medaglia d'oro al valor militare.
Biografia
Sono pochissime le notizie che si hanno sulla vita privata e militare di Farag Mohammed. Il sito della Marina Militare riporta che è nato nel 1908 a “It Atba (Massaua)”, senza indicare né il mese né il giorno, ma se così fosse è da notare che tale villaggio si trova nel centro dell’Eritrea, a circa 90 chilometri in linea retta dal mare e a quasi 140 chilometri da Massaua. Alcuni siti e testi riportano come anno di nascita il 1919, praticamente impossibile essendosi arruolato nei Reparti indigeni della Regia Marina nel 1925, imbarcato sulla Regia Nave Campania, prendendo parte su questa unità navale alle operazioni militari lungo le coste della Migiurtinia contro le bande armate del sultano Osman Mahamuud. Nel corso di una di queste operazioni, il 28 ottobre 1925, sbarcato con altri militari indigeni sulla spiaggia di Bargal con compiti informativi ed esplorativi, attaccato da forze ribelli prevalenti venne costretto a sostenere un'azione difensiva durata 22 ore, arroccato all'interno di una moschea, protetto dal fuoco d’interdizione delle artiglierie del Campania, che impedirono l’avvicinarsi dei migiurtini, finché il giorno dopo giunse in soccorso una compagnia del 2° Benadir sbarcata dalla cannoniera Arimondi, nel frattempo arrivata da Alula. In seguito, nel gennaio 1927, una colonna mozzata di quella moschea costituì il monumento agli italiani caduti durante l’occupazione.
Per tale fatto d'arme Ibrahim Farag Mohammed venne decorato di Croce di guerra al valor militare (R.s. 19 febbraio 1928) e promosso al grado di Muntaz del Corpo degli Ascari della Regia Marina. Successivamente promosso nel grado di Bulucbasci, nel marzo 1941 si imbarcò, con altri quattro ascari fuochisti, sul cacciatorpediniere Manin con il quale partecipò all'ultima disperata missione contro Porto Sudan, culminata con l'affondamento della nave dopo pesanti attacchi aerei da parte nemica. Ritrovatosi naufrago con altri superstiti sull'unica lancia calata in mare, cedette il proprio posto a un marinaio ferito, decidendo di rimanere aggrappato fuori bordo e permettendo ai suoi compagni di restare sulla barca. Rimase aggrappato all'esterno della stessa per un giorno ed una notte, finché sfinito, scomparve tra i flutti rivolgendo un estremo saluto al proprio comandante ferito.
In tutta la storia coloniale italiana furono due le Medaglie d’Oro riconosciute a soldati indigeni, entrambe alla memoria. La prima fu concessa all'amhara Unatù Endisciau, nato nel 1917, muntaz degli zaptié del LXXIX Battaglione, che morì all’inizio della Seconda Guerra Mondiale nella battaglia di Culqualber, dopo essere riuscito a portare in salvo, entro le linee italiane, in seguito alla disfatta di Debra Tabor, il gagliardetto del suo battaglione. Nell'ottobre 1941 gli venne concessa, con l'approvazione del Duce, la Medaglia d’Oro al Valor Militare alla memoria, mentre nel caso di Ibrahim Faruq Muhammad la concessione della Medaglia d'Oro al Valor Militare avvenne con il decreto 6 dicembre 1947, a firma del Capo Provvisorio dello Stato Enrico De Nicola, in quanto date le circostanze bisognò aspettare, per avviare le pratiche, il rientro del comandante del Manin, il capitano di fregata Araldo Fadin.
Onorificenze
Medaglia d'oro al valor militare - nastrino per uniforme ordinaria Medaglia d'oro al valor militare
«Imbarcato da pochi giorni su Cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l'affondamento. Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunziava al proprio posto per assicurare l'altrui salvezza, restando per l'intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio, si allontanava dall'imbarcazione dopo aver ringraziato il Comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militare, di spirito di sacrificio e di abnegazione».
— Mar Rosso, 4 aprile 1941
Croce di guerra al valor militare - nastrino per uniforme ordinaria Croce di guerra al valor

Cinque storie di mare e di guerra riportano indietro nel tempo. I protagonisti hanno oggi novant’anni e ne ricordano ogni particolare, al petto con orgoglio portano le medaglie al valore che hanno ricevuto per i loro atti di eroismo. Giuseppe Gernone, Erminio Capogrosso, Domenico Moretti, Vincenzo Petruzzellis e Francesco Spizzico, hanno combattuto sulle navi da battaglia nel secondo conflitto mondiale e sono testimoni di un passato che non merita di finire nell’oblio. Così oggi alle 11 nella stazione marittima passeggeri del porto di Bari lo storico Pasquale Trizio presidente dell’Anmi racconterà attraverso le loro vive testimonianze un altro tassello di Bari sul mare.

Il marinaio Giuseppe Gernone era imbarcato sull’incrociatore Giovanni dalle Bande Nere quando il mattino del primo aprile del 1942 la nave venne colpita e affondata da due siluri lanciati dal sommergibile inglese Urge. L'incrociatore, spezzato in due tronconi, affondò immediatamente undici miglia al largo dell’isola di Stromboli e 286 marinai si inabissarono con la bella e veloce nave italiana. Il nostro grazie alle sue invidiabili qualità fisiche, riuscì a sopravvivere e, visto un ufficiale in difficoltà, il Tenente di Vascello Sanfelice di Montefor te (che poi divenne ammiraglio) gli cedette il suo salvagente salvandolo da sicura morte.

Erminio Capogrosso, invece, era un abilissimo cannoniere della Torpediniera Ardito che all'indomani dell'8 settembre, mentre era di scorta alla squadra navale italiana in rotta verso Malta a seguito delle clausole di armistizio, fu attaccato da cacciabombardieri tedeschi Stukas in picchiata. Capogrosso centrò più volte due caccia attaccanti i quali a loro volta lo colpirono ad un braccio. Egli è grande invalido di guerra. Diversa la storia del marinaio Domenico Moretti imbarcato su una nave minore, il piroscafo requisito Egusa che svolgeva compiti di rifornimento delle isole italiane del Canale di Sicilia. In un bombardamento di aerei inglesi sul porto di Trapani, la sua nave fu colpita e affondò per metà, con la prua immersa e la poppa fuori dell'acqua. Fu strappato alle lamiere solo il giorno dopo con l’aiuto della fiamma ossidrica. Vincenzo Petruzzellis è uno degli ultimi superstiti della corazzata Roma che il 9 settembre venne fatta esplodere dalle nuove bombe razzo tedesche dei bombardieri Messerschmitt. I Caduti furono 1352 e si salvarono soltanto 520 marinai tra cui Petruzzellis il quale, in un altruistico gesto, cedette il suo salvagente ad un ufficiale che si salvò. Per questo la sua Marina lo premiò con la Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Francesco Spizzico, elettricista barese imbarcato durante la guerra a bordo del cacciatorpediniere Manin, e decorato con la medaglia di bronzo, fu protagonista di una avventura conradiana in Mar Rosso dove la sua unità venne affondata. Così si legge sulla sua medaglia di bronzo: «… per sette giorni di navigazione a remi in acque infestate da pescicani, in condizioni meteorologiche avverse, e con estrema scarsità di viveri e di acqua si prodigava oltre ogni limite per contribuire alla salvezza dei 42 naufraghi dell'imbarcazione... lottando contro la fame, la sete ed il mare avverso».

#### Araldo Fadin

###### **Data di Nascita**

1899

###### **Data di Morte**

1969

###### **Sesso**

M

###### **Luogo di Nascita**

Badia Polesine, RO

MARO' LAPI LIBERO 24/05/08 MONSUMMANO TERME PT TO MANIN C.T. C.T. CANNONIERE EGIZIANO 26 05 41 3

MARO' CHERUBINO NICODEMO 22/06/19 TORRE DEL GRECO NA CM MANIN C.T. C.T. CANNONIERE INDIANO 27 05 43 3

S.CAPO VASOLINO ANTONIO 22/07/17 SESSA AURUNCA CE CM MANIN C.T. C.T. SILURISTA SUD AFRICANO 20 01 44 3

nb, il manin recupera il guardiamarina gallo ed altri quattro sottufficiali del perla dopo l’incaglio del sommergibile.

Occupanti (superstiti) della lancia IA 463: stv fabio gnetti, da lerici; stv ireneo sala, da trieste; gm eugenio tealdi, da genova; gm giovanni russo, da meta di sorrento; capo segnalatore di 2a classe fabio massimi, da roma; capo rt di 3a classe antonio poddighe, da piombino; sergente cannoniere p.s. oberdan cucurnia, da carrara; sergente cannoniere s.t. salvatore de biase, da napoli; sottocapo cannoniere p.s. carlo enea, da roma; sottocapo cannoniere artificiere angelo taddei, da oppeano; sottocapo cannoniere armaiolo carlo aldighieri, da cremona; sottocapo meccanico dino bagnariol, da cinto caomaggiore; sottocapo segnalatore carmelo mannino, da torino; sottocapo nocchiere saverio aversano, da carloforte; sottocapo elettricista vincenzo spallarossa, da genova; fuochista ordinario michele scorcia, da giovinazzo; cannoniere telemetrista andrea carrano, da battipaglia; marinaio francesco guido, da mesagne; marinaio antonino mondello, da pezzolo; fuochista ordinario vincenzo parmentola, da castellammare di stabia; elettricista francesco spizzico, da bari; cannoniere p.s. pietro fedele, da messina; cannoniere artigliere pasquale caprio, da foggia; s.d.t gino neri, da genova; cannoniere armaiolo mauro seminara, da gangi; marinaio armando baldassare, da genova; rt eugenio la puca, da castellammare di stabia; marinaio simone dominici, da bagnara calabra; fuochista ordinario luigi leta, da fuscaldo; cannoniere ordinario vincenzo cardillo, da napoli; cannoniere ordinario vito papasodero, da san vito ionico; marinaio antonino bruno, da isola delle femmine; marinaio francesco di ceglie, da bisceglie; marinaio giuseppe giannotti, da forte dei marmi; marinaio gino ferro, da chioggia; cannoniere armaiolo gaetano buzzi, da pontebba; silurista arnaldo alessi, da civitavecchia; s.d.t. luigi zappa, da milano; cannoniere armaiolo aider fabbri, da marina di ravenna; fuochista artefice arturo grossi, da milano; marinaio mariano scolaro, da milazzo; ascari marinaio omar nashi tes, da cheren.

nb, aider fabbri fu poi ucciso dai partigiani.

Nb, le due “vie” principali del campo di el wasta furono battezzate sauro e manin.

Nb uno dei primi imbarchi di luigi zamboni fu il manin. (dopo il 1930, prima del 1934)

sauro and manin were sunk by land-based aircraft from hms eagle.

**Rodolfo BATAGELJ**Capitano del Genio Navale (D.M.)

**Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria**

Direttore di macchina di Ct. dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al disperato tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente fino a renderla inerme relitto in mare.
Durante disperate ore di lotta, assicurava il perfetto funzionamento delle motrici ed abbandonava tra gli ultimi la nave. Assillato dal timore che l'ordine di affondare la nave non avesse ancora esecuzione, tornava a bordo - malgrado il mitragliamento di aerei che la sorvolavano - per affrettarne la fine e scompariva in mare con essa nel generoso tentativo.
Esempio di elevate virtù militari e profondo senso del dovere.
Mar Rosso, 3 aprile 1941

Nacque a Trieste il 5 giugno 1906. Dopo aver conseguito il diploma di Capitano Marittimo presso l'Istituto Nautico di Trieste ed arruolato nella Regia Marina per obbligo di leva, frequento il 23° Corso Ufficiali di complemento presso l'Accademia Navale di Livorno e nel novembre 1928 conseguì la nomina a Sottotenente (Direzione Macchine). Trattenuto poi in servizio a termine ferma, nel 1930 conseguì la promozione a Tenente e nel 1937 quella a Capitano.
Prestò sempre servizio a bordo di unità di superficie e partecipò alla Campagna d'Albania imbarcato sulla torpediniera Alcione. Il 25 dicembre 1939 prese imbarco sul cacciatorpediniere Daniele Manin quale D.M., dislocato in Mar Rosso, ed il 3 aprile 1941 partecipò al tentativo di incursione della 3a Squadriglia (Pantera, Tigre, Nazario Sauro, Cesare Battisti e Daniele Manin) contro Porto Sudan.
Il  Daniele Manin, ripetutamente attaccato da aerei e colpito da bombe, rimase immobilizzato ed il comandante ne predispose l'autoaffondamento ma, nuovamente colpito da bombe, alle ore 12,00 circa si capovolse e nella tragedia trovò eroica morte anche Rodolfo Batagelj, che si stava assicurando che le cariche esplosive predisposte per l'autoaffondamento dell'unità avessero regolare funzionamento.

Now with the British pressing in on them, these naval assets carne under attack. On 1 April the Italian destroyer Leone accidentally ran aground 15 miles north of Awali Hutub and was subsequently scuttled by its crew. The next day the five remaining Italian destroyers departed Massawa in a desperate one-way sortie to attack Port Sudan. In anticipation of this action, the British had already deployed two squadrons of Swordfish to the area. These aircraft carne from the aircraft carrier Eagle, which was awaiting outbound passage through the Suez Canal. The next morning these Swordfish, along with Blenheim bombers, carried out a series of attacks that sank the destroyers Nazario Sauro and Daniele Manin and drove off Pantera and Tigre in damaged conditions. That afternoon the British found the latter two vessels aground and abandoned off the Arabian coast where they were finished off by British aircraft and gunfire from the destroyer Kingston. The fifth Italian destroyer, Cesare Battisti, suffered early engine trouble and was scuttled off the Arabian coast to avoid action with British forces.

**Ulderico SACCHETTO**Sottocapo silurista

**Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria**

Imbarcato su Cacciatorpediniere dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente, fino a renderla inerme relitto in preda alle fiamme.
Durante le disperate ore di lotta restava serenamente al proprio posto di combattimento ed abbandonava fra gli ultimi la Nave. Essendosi reso necessario provvedere affinché l'ordine di affondare l'unità avesse rapida esecuzione, si offriva volontariamente per ricondurre a bordo con un battellino il proprio Ufficiale in seconda ed il Direttore di Macchina e, salito con essi sul bastimento - malgrado intenso mitragliamento di aerei incrocianti a bassa quota - per affrettarne la fine, scompariva in mare con la Nave, nel generoso tentativo.
Esempio di alte virtù militari e di elevatissimo sentimento del dovere.
Mar Rosso, 3 aprile 1941

Nacque a Roma il 13 ottobre 1911. Volontario nella Regia Marina dal 1929 ed assegnato alla categoria Siluristi, al termine del Corso, sostenuto presso la Scuola C.R.E.M. di San Bartolomeo (La Spezia), imbarcò su unità siluranti di superficie e nell'ottobre 1938, a domanda, venne posto in congedo nel grado di Sottocapo.
Richiamato in servizio nel settembre 1939, imbarcò sul cacciatorpediniere Daniele Manin dislocato in Mar Rosso, con il quale, il 3 aprile 1941, partecipò al tentativo diretto su Porto Sudan e durante la navigazione sull'obiettivo - sebbene l'unità fosse sottoposta ad incessanti attacchi aerei, che la danneggiarono gravemente, immobilizzandola - restò serenamente al suo posto di combattimento ed, all'ordine, abbandonava tra gli ultimi la nave.
Ma rendendosi necessario provvedere all'immediato innesco delle cariche esplosive, affinché la nave non cadesse in mani nemiche, cosciente del pericolo si offrì volontario a ricondurre a bordo l'Ufficiale in 2a, Tenente di Vascello [Armando Crisciani](https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/la-nostra-storia/medaglie/Pagine/CrisianiArmando.aspx),ed il Direttore di Macchina, Capitano G.N. [Rodolfo Batagelj](https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/la-nostra-storia/medaglie/Pagine/RodolfoBatagelj.aspx), e con essi scomparve in mare nel capovolgimento dell'unità, nuovamente colpita da offesa aerea nemica.

Godfrey Place was welcomed home in February 1953 by Althea and the children, not least because Althea was expecting a child in April. Aware that his next appointment was to be at RNAS Yeovilton, the family moved to the nearby village of West Camel, where they initially rented `Riversmeet'. Melanie was born in April and soon after Godfrey commenced his next appointment as Staff Officer to Flag Officer Flying Training (FOFT), Rear Admiral G. Willoughby. He was one of two staff officers, the other being Commander S. 'Stan' Laurie, who had served in 824 Squadron in 1941 and, flying with Commander S.H. Struthers, had sunk the Italian destroyer Dan iele Manin in the Red Sea. The two shared an office 'and many laughs' at Yeovilton from 1953 to 1955, and Laurie became a good friend of the family and godfather to Melanie. Serving on the staff of FOFT, Place was responsible for advising on development and training of pilots once they had obtained their Wings, as well as for the numerous air divisions of the RNVR. Part of the job was to visit naval air stations around the country, and Place did not delay in flying to a number of these. In May and June 1953 he flew to several, including those in Scotland and Northern Ireland, and in doing so took the opportunity to fly a number of single-engine aircraft.

By March 1941, the fall of Massawa was imminent, so the Italians planned to use the remaining ships on a couple of audacious forays before they would have to be scuttled. The first mission was targeted against the port of Suez. This was abandoned when Leone ran aground on an uncharted rock on April 1, 1941 which forced her to be scuttled. After scuttling Leone, sister ships Pantera and Tigre returned to Massawa. The next day, a second mission, conducted by Pantera, Tigre, Sauro, Manin, and Battisti was targeted against Port Sudan, but this also went awry. The force was attacked by Swordfish bombers from RN aircraft carrier Eagle, which were based at Port Sudan. Battisti suffered engine problems and was scuttled by her crew off the coast of Saudi Arabia. Sauro and Manin were sunk the next morning by air attack northeast of Port Sudan. Pantera and Tigre proceeded to a point 15 miles south of Jedda on the coast of neutral Saudi Arabia and were scuttled by their crews. While the seven Italian destroyers deployed to the Red Sea inflicted no damage on the enemy, they did tie down British naval resources for the better part of a year.

Ci sono voluti anni per arrivare all’intestazione dello slargo fra il lungomare Colonnello Maltese e la strada che porta alla lanterna bianca e ieri, finalmente c’è stata l’inaugurazione con grande partecipazione di autorità, parenti e cittadini comuni. Il largo è stato intestato a Gaspare Capizzo, giovanissimo caduto durante il 2° conflitto mondiale per difendere la Patria. L’istanza era stata presentata durante la sindacatura di Renzo Carini. Per onorare il suo nome e la sua memoria a 70 anni dalla morte, gli hanno dedicato un toponimo ma a giudicare dalla spazzatura accalcata poco distante, (a neanche 15 metri), più che rivelazione di toponimo, alla mente sovvengono i topi che certamente, beatamente indisturbati, si aggirano fra la spazzatura ammonticchiata poco distante. In verità tre giorni fa, pare che una sommaria pulizia sia stata effettuata ma a giudicare dalle foto che abbiamo scattato oggi, 21 giugno, non si evince altro che un ammonticchiamento di copertoni, materiali di risulta, plastiche e sacchetti di spazzatura “datati”, oramai cristallizzati diremmo, e destinati a far parte del paesaggio. Nome infangato dunque per chi, a  soli 19 anni, lasciò la sua famiglia, per arruolarsi da volontario in Marina militare dove morì mentre era in servizio sul cacciatorpediniere “Daniele Manin” che venne fatto oggetto di attacco militare davanti al porto di Massaua in Eritrea. Gaspare Capizzo, dopo essere entrato in Marina aveva scritto alla madre: “oggi io milito volontariamente nelle fila della nostra gloriosa Marina pronto a seguire il destino della mia nave per la grandezza dell’Italia Nostra”. La stessa Italia che spesso tradisce, abbandona e dimentica i suoi figli migliori.

2 APRIL 1941

Italian destroyers PANTERA, TIGRE, MANIN, BATTISTI, and SAURO departed Massawa to bombard Port Sudan, under the command of CV Gasparini. British RAF bombing sank Italian steamers GIUSEPPE MAZZINI (7669grt) and URANIA (7099grt) near Dalac Island. They were later salvaged for British use.

3 APRIL 1941

Italian destroyer BATTISTI, en route to bombard Port Sudan, broke down and was scuttled by her accompa-nying Italian destroyers. Italian destroyers TIGRE, PANTERA, MANIN, and SAURO were in sight of Port Sudan when they were at-tacked by Swordfish aircraft of 813 and 824 Squadrons from aircraft carrier EAGLE, based at Port Sudan. The aircraft sank destroyers MANIN and SAURO ten miles off Port Sudan. Destroyers TIGRE and PANTERA were damaged in air attacks and were scuttled by their crews off Mas-sawa, Eritrea. The crew scuttled Italian steamer URANIA (7099grt) at Massawa. (Some sources claim British aircraft sank her.)

Apparteneva alla classe [*Nazario Sauro*](https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/mezzi-storici/Pagine/PQRS/sauro.aspx). Le unità di questa classe rappresentano un miglioramento della classe [*Quintino Sella*](https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/mezzi/mezzi-storici/Pagine/PQRS/sella.aspx) pur non dimostrandosi di grande robustezza. Nel 1935 fu assegnato al servizio coloniale.

20 OCTOBER 1940

Convoy BS.6B departed Port Sudan, escorted by destroyer KINGSTON and sloop FLAMINGO. The destroyer was detached on the 21st. Indian sloop INDUS joined on the 22nd. The convoy was dispersed off Aden on the 24th. Convoy BS.7 departed Suez. The convoy was joined on the 21st by sloop GRIMSBY and on the 22nd by sloop CLIVE. Both sloops were detached on the 24th, when light cruiser LEANDER. antiaircraft cruiser CARLISLE. destroyer KINGSTON with sloops AUCKLAND and YARRA joined the convoy. The convoy dispersed off Aden on the 28th. Italian destroyers MANIN, SAURO, BATTISTI and NULLO sortied from Massawa. Ethiopia, to attack Convoy BN.7 in the Red Sea.

21 OCTOBER 1940

Destroyer KIMBERLEY was drawn into the range of the Massawa shore guns, which damaged the destroyer in 16, 29N, 40. 13E. She sustained three men wounded and ruptured steam lines. New Zealand light cruiser LEANDER, which was relieved by destroyer KINGSTON that afternoon. towed the damaged destroyer safely to Port Sudan. Temporarily repairs to KIMBERLEY were completed on the 30th. Italian submarines GUGLIELMOTTI and FERRARIS patrolled further north in the Red Sea. but failed to make contact with convoy BN.7. 0219 Italian destroyers MANIN, SAURO. BATTISTI. NULLO attacked convoy BN.7 (thirty-two ships) escorted by New Zealand light cruiser LEANDER, destroyer KIMBERLEY. sloops AUCKLAND and YARRA. plus minesweepers DERBY and HUNTLEY in the Red Sea. The convoy escorts drove the Italian destroyers away from the convoy. New Zealand light cruiser LEANDER fired one hundred twenty-nine rounds of six-inch gunfire in the engage-ment. Australian sloop YARRA was near missed by a torpedo fired from one of the Italian destroyers. Italian destroyer NULLO (CC Borsini) developed steering problems and headed back towards Massawa pur-

La Regia Marina schierava nei territori dell’Africa Orientale Italiana poche unità e per di più di vecchia costruzione soprattutto per quanto riguardava le unità di superficie, che poco potevano incidere sullo svolgimento della guerra contro l’Impero britannico che controllava sulla costa africana il Somaliland, l’Egitto e il Sudan e sulla costa asiatica molti territori della penisola araba.

Le unità di superficie erano principalmente cacciatorpediniere di classi troppo vecchie per essere ancora considerate unità di squadra:

* la ****V squadriglia**** composta dalle unità classe classe Leone (Leone, Tigre e Pantera)
* la ****III squadriglia**** composta dalle unità della classe Nazario Sauro (Francesco Nullo, Daniele Manin, Nazario Sauro e Cesare Battisti).
* Le due vecchie torpediniere Giovanni Acerbi e Vincenzo Giordano Orsini,
* la ****21ª squadriglia MAS**** composta da cinque unità residuati della prima guerra mondiale in condizioni così precarie da non poter essere utilizzati fino al febbraio del 1941,
* la nave coloniale Eritrea,
* due mercantili armati (RAMB I e RAMB II)
* e poco altro naviglio ausiliario (le cannoniere Porto Corsini e Giuseppe Biglieri, il posamine Ostia e le cisterne acqua Sile, Sebeto e Bacchiglione).

La forza subacquea agli ordini del dal capitano di fregata Ferruccio Gerrini si componeva di:

* 6 sommergibili oceanici (Archimede, Galileo Galilei, Evangelista Torricelli, Galileo Ferraris, Luigi Galvani, Alberto Guglielmotti)
* 2 sommergibili costieri (Perla e Macallè). Il gruppo era comandato

L’intero dispositivo era agli ordini del ****contrammiraglio Mario Bonetti**** che promosso nel novembre del 1940, alla fine dell’anno fu trasferito in Eritrea e destinato al vertice del ****Comando Superiore Navale Africa Orientale Italiana****, con sede a Massaua. Bonetti era anche il comandante della piazzaforte di Massaua e della sua guarnigione, che contava circa 10.000 uomini.

Pochi mesi dopo, mentre era in corso la battaglia di Cheren, divenne evidente che la caduta dell’Eritrea e di Massaua erano solo questione di tempo; Bonetti dovette pianificare il salvataggio delle poche unità in grado di affrontare una traversata oceanica e la distruzione di tutte le navi restanti per impedire che cadessero in mano nemica. Il [**27 marzo 1941 le truppe italiane abbandonarono Cheren**](http://italianiinguerra.com/2019/03/27/27-marzo-1941-africa-orientale-italiana-cessa-la-resistenza-a-cheren/) e le forze sopravvissute raggiunsero Massaua dove venne organizzata l’ultima resistenza italiana in Eritrea.

Era tempo di dare attuazione ai piani studiati in previsione della caduta della colonia e a quel punto Bonetti, ordinò ai sommergibili P*erla, Galileo Ferraris, Archimede e Guglielmotti* di lasciare Massua per dirigersi a Bordeaux, sede della base atlantica italiana di Betasom, mentre la nave coloniale Eritrea, la motonave Himalaya e gli incrociatori ausiliari RAMB I e RAMB II partirono per il Giappone.

Bonetti organizzò l’autoaffondamento delle navi di Massaua (nove mercantili italiani, cinque tedeschi, le torpediniere Giovanni Acerbi e Vincenzo Giordano Orsini, il posamine Ostia, due cannoniere e tre rimorchiatori, oltre a due bacini galleggianti ed un pontone gru) in modo che i relitti bloccassero gli accessi del porto e lo rendessero inutilizzabile per un lungo periodo. L’ordine venne eseguito tra l’1 e l’8 aprile 1941 mentre le restanti unità si autoaffondarono nell’arcipelago delle Dahlak.

Alle unità della III e V squadriglia cacciatorpediniere invece venne assegnata l’ultima missione, che nonostante avesse scarsissime possibilità di riuscita, venne portata avanti con entusiasmo da parte del personale della Regia Marina.  Tra il 31 marzo ed il 2 aprile i cacciatorpediniere rimasti, Nazario Sauro, Daniele Manin, Cesare Battisti, Tigre, Leone e Pantera, (il Francesco Nullo era affondato il 21 ottobre 1940 dopo combattimento con il ct inglese Kimberley) furono fatti partire per la missione suicida, quasi sicuramente senza ritorno.

La missione affidata ai sei cacciatorpediniere era in origine quella di effettuare  un azione offensiva contro le unità della Royal Navy e le istallazioni portuali di Port Said e Port Sudan, dirigendosi poi verso la costa saudita per autoaffondarsi e consentire agli equipaggi di rifugiarsi in territorio neutrale. Il piano prevedeva che i tre caccia della III squadriglia, con autonomia compresa tra le 600 e le 700 miglia,  avrebbero attaccato Port Sudan ed i tre della V squadriglia, con maggiore autonomia, avrebbero puntato su Suez.

All’ultimo momento, la Luftwaffe dichiarò l’indisponibilità dei propri bombardieri di stanza a Creta a bombardare Suez, costringendo di conseguenza il Comando delle forze navali italiane del Mar Rosso a ridimensionare il piano iniziale, puntando su un unico obiettivo, Port Sudan. Nel tardo pomeriggio del 31 marzo 1941, verso le 18.00, i tre caccia della V squadriglia lasciarono il porto di Massaua, mentre i tre della 3^ squadriglia, avendo l’obiettivo più vicino, sarebbero partiti l’indomani.

Verso le 00.30 del 1 aprile, all’improvviso sul Leone si sente un urto violento e l’unità si arresta dopo pochi metri. Pantera e Tigre sfilano in velocità senza subire danni di sorta, poi rallentano e con cautela ritornano verso il gemello oramai immobile. Cos’era successo? Il caccia aveva urtato una formazione madreporica non segnata sulle carte nautiche dell’epoca. Il testo dell’Ufficio Storico della Marina Militare  “Le Operazioni in Africa orientale” precisa che si trattò di “due punte isolate, probabilmente di natura madreporica”, situate “a circa 13 miglia a nord di Awali Hutub”.

I danni vennero valutati di poca entità ma le cose invece erano ben diverse. Il Leone era oramai fermo, con vie d’acqua nello scafo e con un principio d’incendio nel locale caldaie, il suo destino era segnato. Inutili risultarono i tentativi di esaurire l’acqua che entrava, così come inutili furono quelli di domare l’incendio nella caldaia n. 4. Il Comandante Scroffa ed il caposquadriglia Gasparini non poterono che prendere atto della situazione, disponendosi per le operazioni di autoaffondamento.

*Il cacciatorpediniere Tigre*

Furono cosi aperte tutte le possibili prese a mare, mentre l’equipaggio abbandonava l’unità rifugiandosi sul Tigre e sul Pantera. Le prime luci dell’alba stavano oramai cominciando a rischiarare il cielo ed il *Leone* era ancora a galla, per cui Gasparini dovette prendere una doppia grave decisione: rientrare a Massaua, non potendo più contare sul buio della notte e accelerare l’affondamento del Leone, a colpi di cannone.

All’alba del 1 aprile il *Leone*, dopo essersi inclinato sulla dritta, scomparve tra i flutti, il suo relitto giace ancora sui fondali del Mar Rosso in un punto non precisato a nord delle isole di Awali Hutob ed Awali Shaura agli estremi limiti settentrionali dell’arcipelago delle Dahlak. Pantera e Tigre arrivarono a Massaua a mattino inoltrato, sbarcarono l’equipaggio dello sfortunato loro gemello, ma non il comandante Scroffa, che chiese ed ottenne di restare a bordo del Pantera.

Il giorno successivo, alle 13.00 la V squadriglia ed alle 14.00 la III lasciavano Massaua per la loro ultima missione e costantemente seguite dalla ricognizione aerea inglese, si riunirono alle 06.30 del 3 aprile. Alle 7.18 il *Pantera* avvistò una massa grigiastra e dette il segnale di “nemico in vista”. Le unità nemiche in realtà erano tre così il capitano di vascello Gasparini decise di interrompere la missione verso Porto Sudan e di accettare combattimento. Nel frattempo le unità italiane erano tenute costantemente impegnate da una settantina di apparecchi britannici, che comunque fino al momento dell’esaurimento delle munizioni, vennero obbligate a mantenersi a debita distanza.

A quel punto gli attacchi aerei ripresero vigore e per le nostre unità la situazione si faceva molto difficile. Verso le 08.00 una bomba centrò il *Manin*e circa un ora dopo una salva di bombe a poppa centrò il *Sauro* che in meno di mezzo minuto colò  a picco, con la perdita di 78 uomini, seguito poco dopo dal  *Manin*. *Tigre e Pantera* riuscirono a sottrarsi all’attacco ma, non avendo più carburante sufficiente per effettuare la missione assegnata, vennero autoaffondati il 4 aprile circa 15 miglia a sud di Gedda in Arabia Saudita.

Delle cinque coraggiose unità della Regia Marina rimaneva il solo *Battisti* che appena uscito dal porto aveva accusato forti perdite di acqua nelle caldaie con conseguente riduzione dell’autonomia. Certo di non poter rimanere in formazione aveva ottenuto il permesso di raggiungere la costa dell’Hegiaz per autoaffondarsi. Alle 09.00 del 3 aprile dopo aver sbarcato materiali, viveri, medicinali e l’equipaggio l’unità dette avvio alla misure per l’autoaffondamento, alle 14,00 l’unità era completamente scomparsa.

Si chiudeva così con la perdita di tutte le unità, l’ultima missione in forze della Regia Marina nel teatro del Mar Rosso anche se l’ultima reale sortita avverrà l’8 aprile, giorno della caduta della piazzaforte di Massaua. Quel giorno la stazione radio italiana trasmise il suo ultimo messaggio segnalando che un MAS della XXI squadriglia aveva silurato un incrociatore nemico. Il MAS in questione era il  213, comandato dal Guardiamarina Valenza, che riuscì a colpire l’incrociatore Capetown. L’unità della Royal Navy non affondò, ma riportò danni così rilevanti da richiedere più di un anno di riparazioni.

Grazie per aver letto con tanta pazienza il nostro post e con la speranza che vogliate continuare a seguirci anche in futuro Vi salutiamo e diamo appuntamento al prossimo.

2 DECEMBER 1940

Light cruiser SOUTHAMPTON departed Suez to meet troop convoy WS.4B coming from the Cape.

3 DECEMBER 1940

Italian destroyers TIGRE, LEONE, MANIN and SAURO plus submarine FERRARIS patrolled in the Red Sea looking for a convoy without success.

4 DECEMBER 1940

Convoy BS.10 departed Suez escorted by sloops CLIVE and GRIMSBY. The sloops were detached on the 7th when relieved by Australian light cruiser HOBART. New Zealand sloop AUCKLAND and Indian sloop INDUS plus armed patrol yacht SAGITTA. Destroyers KANDAHAR and KIMBERLEY joined on the 8th. The convoy was dispersed on the 11th.

The four ships of the class, the **Cesare Battisti, Daniele Manin, Francesco Nullo,**and **Nazario Sauro** were built in the Odero shipyard( ****Sauro**** and ****Battisti**** ) in Genoa and the Quarnaro shipyard in Fiume ( ****Nullo**** and ****Manin**** ).   all laid down in 1924 and completed in 1926 - 1927.  As built they had the following specifications:

Displacement (Full):  1575 tons

Length:  90.2m

Beam:  9.2m

Draft: 2.9m

Machinery:  2 sets Parsons geared turbines, 3 Thornycroft boilers, generating 36,000 h.p.

Maximum Speed:  35 kts.

Armament:  2 X 2 - 120/45 Vickers-Terni 1924, 2 x 1 - 40/39 Vickers-Terni 1917, 2 x 1 13.2/76, 2 x 3 - 533mm Torpedo Tubes

Crew: 155

As a relatively modern design the Sauro's saw no real upgrades before World War II. However, like their sister class, the Sellas, the ships were structurally weak and had problems with seakeeping.  In 1935 the class saw refits where they attempted to deal with these problems and tropical eqquipment for service in Eritrea.  This is where the ships were stationed at the beginning of  World War II.  Because the Red Sea was isolated the ships were overwhelmed by the British in the early years of the War.  In October of 1940 the **RN Francesco Nullo**was torpedoed by **HMS Kimberly,**ran aground and was subsequently destroyed by British aircraft.  **RN Cesare Battisti, RN Nazario Sauro,**and ****RN Daniele Manin****  were attacked by British Aircraft in March of 1941 in the Red Sea sinking the  **Sauro**and **Manin**outright while driving the **Battisti** aground where she was destroyed by her crew.   As a result of these early losses the ships were never upgraded from their original configuration.

VITTORIO EMANUELE III

 PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTA' DELLA NAZIONE

 RE D'ITALIA

 Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per la

marina;

 Abbiamo decretato e decretiamo:

 I quattro cacciatorpediniere da 1300 tonnellate e 35 nodi, dei

quali due sono in costruzione presso la ditta Odero di Sestri, e due

presso il cantiere del Quarnaro di Fiume, sono iscritti nel quadro

del naviglio da guerra dello Stato, assumendone rispettivamente i

nomi di «Nazario Sauro», «Cesare Battisti», e «Francesco Nullo»,

«Daniele Manin».

 Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato,

sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del

Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo

osservare.

 Dato a Roma, addi' 20 gennaio 1924.

 VITTORIO EMANUELE.

Il Regio Corpo Truppe Coloniali ha combattuto con valore e onore per l’Italia e occupa un posto speciale nella mia famiglia. Chi serviva l’Italia in armi aveva diritto alla cittadinanza. Ben due Medaglie d’Oro al Valor Militare furono concesse nel 1930 e 1936 alla bandiera del Regio Corpo Truppe Coloniali dell’Eritrea. Nella Seconda Guerra Mondiale, due soldati coloniali furono decorati con la Medaglia d’Oro al Valor Militare, benché non prevista per i coloniali: Muntaz **Unatù Endisciau**, graduato amara, che, dopo essersi rifiutato di arrendersi, raggiungeva con pochi ascari animosi le retrostanti nostre linee di difesa per portare il salvo il gagliardetto del proprio reparto (Debra Tabor – Sella Culqualber, luglio 1941); Buluc basci di coperta**Mohammed Ibrahim Farag**imbarcato sul cacciatorpediniere Manin, attaccato da velivoli nemici e affondato. Rinunciò a salire sulla scialuppa di salvataggio per lasciare posto agli altri, restando per l’intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anzichè chiedere il cambio, si allontanava dall’imbarcazione e, salutato il comandante, affrontava la morte (Mar Rosso, aprile 1941).

Questa mattina è stata ufficialmente intitolata all’ammiraglio Fabio Gnetti, Medaglia d’oro al Valor Militare, la Piazza di Solaro. Le emozioni della mattinata si riassumono nelle parole di suo figlio, presenta oggi alla cerimonia: “Sono orgoglioso che questa piazza prenda il nome di mio padre. Credo che nessun altro luogo nel mondo corrisponda di più a quella che è stata la sua anima e che noi figli abbiamo in parte ereditato. Un’anima fatta di terra e di mare, di semplicità e valori autentici. Quelli che hanno dato un senso alla sua vita, anche ai suoi gesti di eroe di guerra e che noi, con grande umiltà e consapevolezza dei nostri limiti, cerchiamo di tramandare alle nuove generazioni, mantenendo in vita la sua memoria e il suo nome”.
Fabio Gnetti era imbarcato in qualità di Sottotenente di Vascello sul cacciatorpediniere “Manin”, nel 1941, quando questo venne affondato da un attacco aereo mentre tentava un’incursione su Porto Sudan durante la Seconda Guerra Mondiale. Trovandosi a essere l’ufficiale più alto in grado egli si trovò, a soli 26 anni, a guidare una scialuppa di 42 superstiti, che condusse in salvo fino alle coste dell’Arabia Saudita, a conclusione di una drammatica navigazione durata sette giorni. L’impresa gli valse il riconoscimento della Medaglia d’oro al valor militare, che gli fu conferita il 14 settembre 1948.

**Ibrahim FARAG MOHAMMED**Buluc Basci di coperta

**Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria**

Imbarcato da pochi giorni su Cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l'affondamento.
Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunziava al proprio posto per assicurare l'altrui salvezza, restando per l'intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio, si allontanava dall'imbarcazione dopo aver ringraziato il Comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militare, di spirito di sacrificio e di abnegazione.
Mar Rosso, 4 aprile 1941

Nacque a It Atba (Massaua) nel 1908. Pochissime notizie si hanno sulla vita privata e militare del giovane  Farag Mohammed che, arruolatosi nei Reparti indigeni della Regia Marina nel 1925, ed imbarcato sulla Regia Nave Campania, partecipò su questa alle operazioni militari lungo le coste della Migiurtina (Somalia settentrionale) contro le bande armate del sultano Osman Maharnud.
Il 28 ottobre 1925 sbarcò, con altri militari indigeni, sulla spiaggia di Bargal con compito informativo ed esplorativo ma, attaccato da forze ribelli prevalenti, venne costretto a sostenere un'azione difensiva, arroccato all'interno di una moschea, che duro 22 ore. Per tale fatto d'arme venne decorato di Croce di Guerra al Valore Militare (R.s. 19 febbraio 1928) a promosso al grado di Muntar del Corpo Ascari della Regia Marina. Successivamente promosso nel grado di Buluc Basci, nel marzo 1941 imbarcò, con altri 4 ascari fuochisti, sul cacciatorpediniere Manin con il quale partecipò all'ultima disperata missione contro Porto Sudan, culminata con l'affondamento del Manin per offesa aerea nemica.
Ibrahim Farag Mohammed, gia naufrago sull'unica lancia calata in mare, cedette il proprio posto a un marinaio ferito, rimanendo aggrappato all'esterno della stessa per un giorno ed una notte, finché sfinito, scomparve tra i flutti rivolgendo un estremo saluto al proprio comandante ferito.

Nb, alle prove di velocità il manin sviluppa 44.000 cv asse e raggiunge i 37,81 nodi di velocità.

DESTINATO A MASSAUA PRESSO IL COMANDO NAVALE AFRICA ORIENTALE ITALIANA NELLA III SQUADRIGLIA DI CACCIATORPEDINIERE AFFONDO' IL 3 APRILE 1941 DOPO UN ATTACCO AEREO BRITANNICO.

L'AFFONDAMENTO DEL MANIN Il 3 aprile 1941, nel Mar Rosso, il cacciatorpediniere "Daniele MANIN" fu attaccato e il suo comandante, gravemente ferito, ne ordinò l'autoaffondamento per evitarne la cattura. Tre eroici marinai, rimasti al loro posto fino all'ultimo, già salvi su uno zatterino, si offrirono volontari di ritornare a bordo per predisporre le cariche esplosive. Erano il comandante in seconda, tenente di vascello Armando CRISCIANI, il direttore di macchina, capitano del Genio Navale Rodolfo BATTAGELJ, ed il sottocapo silurista Ulderico SACCHETTO. Per il loro eroico sacrificio è stata concessa ai tre Marinai la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. NON DIMENTICHIAMO MAI! Ciro Niglio SENZA MEMORIA NON C'È FUTURO Grazie per aver letto questo post, con la speranza che questo ricordo possa essere divulgato e condiviso liberamente. Tutti sono invitati a seguire la pagina FB “Esempi Quotidiani”, perché “per superare le sfide del futuro servono Valori, che sono chiari negli Esempi del passato (C.N.)”

Marsala sogna ma la realtà è ben diversa. Proprio nella zona in cui dovrebbe essere aperto il tanto evocato cantiere che sancirebbe l’avvio dei lavori per la realizzazione del porto, regna sovrana la spazzatura. La cosa incomprensibile è che a due passi da questa discarica sia allocata la (non meno puzzolente) Isola Ecologica, l’ultimo baluardo di quei cittadini ancora troppo disorientati dall’entrata in vigore della nuova raccolta differenziata che, a dire il vero, a causa di tante incomprensibili e farraginose regole, non è ancora stata recepita del tutto. La domanda nasce spontanea : ma perchè buttare la spazzatura a Largo Capizzo ( nome tra l’altro di un giovane soldato marsalese, tale Gaspare Capizzo appunto, arruolato volontario e morto in servizio mentre era a bordo del cacciatorpediniere “Daniele Manin” [(leggi qui)](https://www.siciliaogginotizie.it/2017/06/21/marsala-inaugurato-largo-capizzo-detriti-spazzatura/) se a un tiro di schioppo c’è l’Isola Ecologica?

1925 WW2 Cacciatorpediniere Daniele Manin, Regia Marina. REGIO CACCIATORPEDINIERE DANIELE MANIN. 1925 circa. Fu trasferito in Mar Rosso (A.O.I.) nel 1935 ed all'inizio della guerra fu adibito al disturbo del traffico britannico in quel mare. Ebbe anche modo di soccorrere il sottomarino Perla. 1925 circa REGIO CACCIATORPEDINIERE DANIELE MANIN Vera cartolina d'epoca (non viaggiata), la fotografia è stata presumibilmente scattata all'epoca dell'entrata in servizio. Foto Falzone Studio A. Barr - La Spezia Nota di storia navale Varato nel 1925 a Fiume nei Cantieri del Quarnaro, ebbe qualche incidente nel corso della sua carriera. Nel 1930 entrò in collisione con il Battisti, mentre nel 1931 fu speronato dalla motonave Egitto, e le riparazioni furono completate solo nel '34. Fu trasferito in Mar Rosso (A.O.I.) nel 1935 ed all'inizio della guerra fu adibito al disturbo del traffico britannico in quel mare. Ebbe anche modo di soccorrere il sottomarino Perla. Fu affondato il 3 aprile 1941 da un attacco aereo presso Gedda (Mar Rosso) mentre tentava con altre unità un'incursione su Port Sudan. Il suo motto di battaglia era "foco spora foco s'ha da vincere o morir" da un inno di guerra del 1848 (Mercantini, musica di Zampettini). Codice: C-040748

Nei primi giorni dell’aprile 1941 terminava in modo definitivo, dopo una sessantina di anni, la stabile presenza della nostra Marina nel Mar Rosso meridionale. Era la fine del sogno italiano, iniziato nella prima metà dell’Ottocento, proseguito con i tentativi di penetrazione nel Corno d’Africa (in Eritrea, con l’acquisto della baia di Assab nel 1869 e l’occupazione di Massaua nel 1885, in Somalia con l’acquisto di alcuni terreni costieri attorno agli anni 1869-1880 trasformati nei protettorati di Obbia e Migiurtinia nel 1889) e con il primo, fallito, assalto agli altipiani etiopici (iniziato nel 1895 e concluso con la tragica sconfitta di Adua del 1896) e concluso con l’estromissione dall’area del basso Mar Rosso dell’Impero Ottomano nel 1912 ed infine con la conquista dell’Impero Abissino (1935-36). La Regia Marina aveva fatto la sua parte, basti ricordare le numerose spedizioni esplorative ed idrografiche di fine ‘800, lo sbarco a Massaua del 1885, lo scontro di Durbo del 1903, la battaglia di Kunfida del gennaio 1912, il potenziamento della base navale di Massaua, l’enorme sforzo logistico sostenuto per la guerra d’Abissinia. La creazione dell’Impero aveva però fatto passare in secondo piano un aspetto fondamentale nel futuro delle nostre Colonie in Africa Orientale: la loro distanza dalla Madre Patria. Massaua: in primo piano, da sinistra: Eritrea, Tigre e Pantera. In secondo piano, Sauro e Battisti (fototeca USMM) Con la nostra entrata in guerra nel giugno 1940, ciò divenne tragicamente evidente, con la conseguenza che Eritrea, Etiopia e Somalia rimasero isolate, non potendo così essere adeguatamente rifornite di uomini, armi e di quant’altro necessario per 2 condurre una guerra moderna contro la prima potenza mondiale. Ciò causò inevitabilmente la perdita delle nostre Colonie dell’Africa Orientale1 . Se per terra la nostra resistenza cessò, almeno ufficialmente, nel novembre 1941, per mare il tragico epilogo si realizzò tra il 3 ed il 4 aprile 1941, quando le nostre esigue forze di superficie tentarono un ultimo, disperato attacco alle basi della Royal Navy2 . Le premesse Siamo alla fine di marzo 1941. Le notizie che arrivavano a Massaua erano davvero sconfortanti per tutti gli italiani che lì vivevano o combattevano. Le truppe inglesi stavano dilagando nell’ormai ex Africa Orientale Italiana, dalla Somalia all’Etiopia. In Eritrea, la nostra colonia primigenia, era caduto l’ultimo centro di resistenza, Cheren. L’ammiraglio Bonetti, comandante di Marisupao, si trovò a dover prendere delle decisioni dolorosissime, volendo evitare che la trentina di navi militari e mercantili presenti nei porti di Assab e di Massaua e nel Gubbet Mus Nefit, il grande golfo interno all’isola di Dahlak Kebir, cadessero nelle mani del nemico. Diede così l’ordine ai mercantili e ad alcune unità della Regia Marina (le torpediniera Vincenzo Orsini e Giovanni Acerbi3 , il posamine Ostia, le due cannoniere Porto Corsini e Giuseppe Biglieri, i cinque Mas della 21^ Flottiglia4 , la nave cisterna nafta Niobe ed alcuni rimorchiatori) di autoaffondarsi5 . L’ordine di autoaffondamento non riguardò invece alcune unità adibite a scopi civili od umanitari e cioè le navi cisterna acqua Bacchiglione, Sebeto e Sile il cui compito era di rifornire di acqua potabile le popolazioni civili dell’arcipelago delle Dahlak e della costa dancala, e la nave ospedale RAMB IV. Ad altre unità militari e mercantili, in buone condizioni di efficienza e dotate di grande autonomia, fu invece ordinato di tentare di raggiungere lontane basi alleate o neutrali: ce la fecero le italiane Eritrea, RAMB II ed Himalaya e le tedesche Coburg e Wartenfels, mentre non ebbe successo il tentativo delle italiane RAMB I (affondata il 27 febbraio 1941 dall’incrociatore Leander), India e Piave (autoaffondatesi ad Assab il 1 aprile 1941, dove si erano riparate dopo essere state scoperte dalle navi britanniche che pattugliavano lo stretto di Bab el Mandeb) e le tedesche Oder (autoaffondatasi il 24 marzo 1941 per evitare la cattura da parte dello sloop Shoreham), Bertrand Rickmers (partita da Massaua il 29 marzo 1941 ed autoaffondatasi il 1 aprile 1941 per evitare la cattura da parte del cacciatorpediniere 1 La situazione era tanto nota che con sua circolare n. 2281 del 15 maggio 1939 il viceré d'Etiopia, Principe Amedeo di Savoia, duca d'Aosta avvisava i Governatori ed i Comandanti delle Forze Armate che “....l'Impero deve fronteggiare qualsiasi situazione facendo assegnamento soltanto sulle proprie forze e sui propri mezzi." 2 In realtà, l’ultimissimo episodio bellico che vide un’azione di unità della Regia Marina avvenne qualche giorno dopo, tra il 7 e l’8 aprile, quando due anziani Mas, reduci della Prima guerra mondiale, attaccarono l’incrociatore britannico Capetown, riuscendo a silurarlo e a danneggiarlo gravemente. 3 Va tenuto presente che la torpediniera Giovanni Acerbi, gemella dell’Orsini, essendo stata danneggiata da un bombardamento aereo il 6 agosto 1940 in modo estremamente grave, pur restando in condizioni di galleggiamento, era stata disarmata e considerata non più recuperabile ai fini militari. 4 Si veda “Quell’ultimo colpo d’artiglio della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo “, Vincenzo Meleca, in http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglio.pdf . 5 Si veda “La Scapa Flow del Mar Rosso”, Vincenzo Meleca in http://www.ilcornodafrica.it/stmelecascapaflow.pdf 3 Kandahar) e Lichtenfels partita da Massaua il 1 aprile, ma rientrata il giorno successivo ed autoaffondatasi il 4 aprile 1941. Alle uniche unità in grado di affrontare missioni a medio o lungo raggio, cioè i tre cacciatorpediniere superstiti della 3^ squadriglia Cesare Battisti, Daniele Manin e Nazario Sauro (il Francesco Nullo era infatti affondato il 21 ottobre 1940 dopo combattimento con il Ct inglese Kimberley) ed i tre della 5^, Leone, Pantera e Tigre, Bonetti affidò invece il compito di tentare un ultimo, disperato attacco alle forze britanniche. Cacciatorpediniere Classe Nazario Sauro (sigla di identificazione NL) Cantiere Cesare Battisti: Odero Genova; Impostazione 9 febbraio 1924; Varo 11 dicembre 1926; In servizio 13 aprile 1927; Perdita 3 aprile 1941 Daniele Manin: Quarnaro – Fiume, Impostazione 9 ottobre 1924; Varo 15 giugno 1925; In servizio 1 maggio 1927; Perdita: 3 aprile 1941 Francesco Nullo: Quarnaro – Fiume, Impostazione: 9 ottobre 1924 Varo 14 novembre 1925; In servizio 15 aprile 1927; Perdita 21 ottobre 1940 Nazario Sauro: Odero Genova; Impostazione 9 febbraio 1924; Varo 12 maggio 1925; In servizio 23 aprile 1927; Perdita 3 aprile 1941 Dislocamento Standard: 1137 t, Normale: 1.353 t, Pieno carico: 1.650 t Dimensioni Lunghezza: 90,7 (f.t.) mt.; Larghezza: 9,22 mt.; Immersione: 3,7-3,8 mt. Apparato motore 3 caldaie Yarrow, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche, Potenza: 38.000 HP6 Velocità 35 nodi Combustibile 365 tonn. di nafta Autonomia 2.600 miglia a 14 nodi, 2000 a 16, 650 a 30 Armamento 2 impianti binati e scudati da 120/45 mm, 2 mitragliere binate A.A. da 40/39 mm, 2 mitragliatrici da 13,2 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm., possibilità di imbarcare 52 mine Equipaggio 156 (10 ufficiali e 146 sottufficiali e comuni)7 Note Le unità di questa classe rappresentano un miglioramento della classe Quintino Sella pur non dimostrandosi di grande robustezza. Nel corso delle prove in mare il Nullo si rivelerà il più veloce della classe con 37.4 nodi e 45000 cavalli. Nel 1933 le unità della classe mutarono il profilo originario della plancia per l'installazione di una voluminosa centrale di tiro e nel 1935 tutte e quattro le unità della classe furono assegnate come “stazionarie” al servizio coloniale in Mar Rosso. Per questo vennnero sottoposte ad importanti lavori per la climatizzazione dei locali interni. I lavori comportarono un progressivo appesantimento delle unità che videro ridotta la velocità massima a 31.7 nodi e l'autonomia alla velocità di crociera a 2000 miglia I loro distintivi ottici e motti8 erano: - Cesare Battisti (BT): “Agere, non loqui” (“Agire, non parlare”, “Fatti, non parole”) - Daniele Manin (MA): “Foco, spara foco, s'ha da vincere o morir” - Francesco Nullo (NL): “Se combatto di notte il cor m’è duce ed il nome dell’eroe mi da’ la luce” - Nazario Sauro (SU): “Constanter ed audacter usque ad metam” (“Costantemente ed audacemente fino alla meta”) 6 Secondo altre fonti 36.000HP (cfr. http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco\_Nullo\_(cacciatorpediniere\_1927) 7 Secondo altre fonti 145 (6 ufficiali e 139 sottufficiali e comuni) (http://www.warshipsww2.eu/shipsplus.php? language=E&period=2&id=61055) 8 La storia dei motti di alcune unità della Regia Marina è riportata dall’articolo Araldica navale militare italiana 1861- 1946, in http://www.socistara.it/notiziari/S.T\_29.pdf 4 Il piano La missione affidata ai sei cacciatorpediniere era in origine quella di effettuare un’azione offensiva contro le unità della Royal Navy e le istallazioni portuali di Port Said e Port Sudan, dirigendosi poi verso la costa saudita per autoaffondarsi e consentire agli equipaggi di rifugiarsi in territorio neutrale. Sulla scorta di informazioni provenienti dalla ricognizione aerea della Luftwaffe nel mese di marzo, fu deciso di modificare il piano, dividendo le forze in due gruppi, con i tre caccia della 3^ squadriglia, con autonomia compresa tra le 600 e le 700 miglia, a seconda della velocità, che avrebbero attaccato Port Sudan ed i tre della 5^ squadriglia, con maggiore autonomia, che avrebbero puntato su Suez. Il profilo dei tre cacciatorpediniere Leone, Pantera e Tigre Missione evidentemente difficilissima, quasi suicida, verrebbe da dire: in effetti le sei unità erano in condizioni di efficienza abbastanza precarie, la loro autonomia era insufficiente, la durata dell’azione sarebbe stata di oltre due giorni in acque nemiche, con la quasi certezza di essere scoperti dai ricognitori inglesi, senza peraltro poter contare né sulla copertura aerea della nostra Aeronautica, né sulla cooperazione dei bombardieri tedeschi di stanza a Creta che, all'ultimo momento, dichiararono la loro indisponibilità a bombardare Suez, costringendo di conseguenza il Comando delle forze navali italiane del Mar Rosso a rivedere i propri piani. 5 La rotta dell’ultima missione della 3^ e 5^ Squadriglia Cacciatorpediniere (da: Le operazioni in Africa Orientale, USMM) 6 Come accennavamo, le condizioni generali delle sei unità non erano buone, basti ricordare che soltanto alla fine di marzo erano arrivate le piastrine per polverizzatori dei tre cacciatorpediniere classe Tigre, consentendo loro di “...migliorare la combustione e a non emettere fumo e scintille anche a velocità superiori ai 22 nodi, che fino ad allora era stata considerata...la velocità critica di quelle unità9 ”. Cacciatorpedinere Classe Leone10 Cantiere di costruzione e dati di servizio Leone: Costruito nel cantiere Gio Ansaldo di Sestri P. (Genova). Impostazione: 23.11.1921 Varo: 1.10.1923 Consegnato: 8.2.1924; In servizio l’11 luglio 1924; Perdita: 1.4.1941; Radiazione: 18.10.1946 Tigre - Costruito nel cantiere Gio Ansaldo di Sestri Ponente (Genova) . In servizio 10 ottobre 1924; Perdita 3 aprile 1941; Radiazione 18.10.1946 Pantera - Costruito nel cantiere Gio Ansaldo di Sestri Ponente (Genova) . In servizio 28 ottobre 1924; Perdita 3 aprile 1941; Radiazione 18.10.1946 Dislocamento Standard: 1.773 t, normale: 2.003, a pieno carico: 2.203 t11 Dimensioni Lunghezza: 113,41 (f.t.) mt.; Larghezza: 10,36 mt.; Pescaggio 3,28 m, max 3,63 mt. Apparato motore 4 caldaie Yarrows, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche a 3 pale, potenza: 42.000 HP Velocità Max 31 nodi (alle prove, Leone 33,73) Combustibile 506 tonn. di nafta Autonomia 2.070 miglia a 18 nodi, 1.623 a 20 nodi, 534 a 31 nodi Armamento In origine: 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong, 2 impianti singoli da 76/40, 4 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti trinati lanciasiluri DAAN-Whitehead da 450mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare mine Dal 1936/38: 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong,, 2 mitragliere da Vickers 40/39mm, 2 impianti binati da 13,2mm, 2 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti binati lanciasiluri S. Giorgio da 533 mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare un max di 82 mine Bollo o 70 Vickers (in entrambi i casi, però, con inutilizzazione dell’armamento di coperta) Equipaggio 204 (10 ufficiali e 194 sottufficiali e comuni) Note Costituivano una classe di 5 unità di esploratori leggeri con i nomi di Leone, Pantera, Tigre, Leopardo e Lince (queste ultime due unità mai costruite). Dal 1938 furono classificati cacciatorpediniere. I loro distintivi ottici e motti erano: - Leone (LE): “Quia sum Leo” (“Perché sono Leone”). - Pantera (PA): “Quaerens praedam” (“Cerco la preda”) - Tigre (TI): “Unguibus et faucibus” (“Con le unghie e con i denti” Il Pantera aveva tre essenziali strumenti di navigazione, la girobussola, la bussola magnetica ed il solcometro, in avaria e pertanto inutilizzabili. Pessimo era lo scenario operativo, con la Royal Navy presente con forze preponderanti nel Mar Rosso meridionale e nel golfo di Aden12 e con la Royal Air Force padrona dei cieli. 9 P.F. Lupinacci e A. Cocchia, Le operazioni in Africa Orientale, USMM, Roma, 1961, pag. 112 10 Fonte principale per i dati è il volume “Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968” di F. Bargoni, USMM, Roma 1969 11 Secondo altre fonti il dislocamento era notevolmente superiore e cioè rispettivamente di 2.200 e 2.648 tons (http://digilander.libero.it/planciacomando/unita/caracaccia.htm) 12 La Royal Navy, all’inizio della guerra era presente in zona con la Red Sea Force, al comando del contrammiraglio (Rear Admiral) J L Murray e annoverava, assieme ad alcune unità australiane e neozelandesi, ben 3 incrociatori, il Leander (Capt H E Horan) a Port Sudan, il Carlisle (Capt G M B Langley) e il Capetown ad Aden, la 7 L’azione L’inizio dell’azione fu subito infausto. I tre Ct della 5^ Squadriglia, Leone, Pantera e Tigre, al comando del capitano di vascello Andrea Gasparini sul Pantera, lasciarono il porto di Massaua nel tardo pomeriggio del 31 marzo, subito dopo il passaggio del solito ricognitore della RAF. Nel buio della sera, in formazione di fila, con il Leone in testa (capitano di fregata Uguccione Scroffa), perchè era l’unica unità con gli strumenti di navigazione in ordine, i tre cacciatorpediniere si misero a 18 nodi, seguendo la rotta di sicurezza che li avrebbe portati fuori dell’arcipelago prima attraverso il cosiddetto Canale di NordEst, poi, superata l’isola di Dohul, puntando direttamente a nord. Il Leone in una cartolina degli anni ’30 del secolo scorso, quando era ancora classificato esploratore Poco dopo la mezzanotte, dopo essersi lasciati al traverso di dritta tre delle isole più settentrionali dell’arcipelago, Tanam, Wusta, Isratu e l’isolotto di Awali Hutub, ritenendo di essere oramai fuori delle pericolose acque dell’arcipelago delle Dahlak e di navigare finalmente in acque più profonde, comandanti ed ufficiali di rotta tirarono 28^ Destroyer Division (Cdr W G A Robson, con i cacciatorpediniere di scorta Kandahar (Robson), Khartoum (Cdr D T Dowler), Kimberley (Lt Cdr J S M Richardson) e Kingston (Lt Cdr P Somerville) ad Aden, e gli sloops Yarra, Swan, Indus, Auckland (Cdr J G Hewitt DSO), Flamingo (Cdr J H Huntley), Shoreham (Lt Cdr F D Miller), Cornwallis (Cdr H C Beauchamp RIN) ad Aden e Grimsby (Cdr K J D'Arcy) a Port Said. Nei mesi successivi e fino ad aprile 1941 poteva però contare di volta in volta altre unità provenienti dalla Squadra navale dell’Oceano Indiano. 8 forse un sospiro di sollievo ed i direttori di macchina ebbero l’ordine di aumentare i giri fino a raggiungere i 24 nodi. All’improvviso sul Leone si sente un urto violento e l’unità si arresta con un forte stridore di lamiere. Pantera e Tigre sfilano invece in velocità a fianco del Leone senza subire danni di sorta, poi rallentano e con cautela ritornano verso il gemello oramai immobile, con vie d’acqua nello scafo e con un principio d’incendio nel locale caldaie. Risultati inutili sia i tentativi di esaurire l’acqua che entrava, sia quelli di domare l’incendio nella caldaia n. 4, la sorte del Leone era segnata. Il Comandante Uguccione Scroffa ed il caposquadriglia Gasparini non poterono che prendere atto della situazione, disponendo per l’autoaffondamento. Furono così aperte tutte le possibili prese a mare, mentre l’equipaggio abbandonava l’unità rifugiandosi sul Tigre e sul Pantera. Alle prime luci dell’alba il Leone era però ancora a galla, per cui Gasparini dovette prendere una doppia grave decisione: accelerare l’affondamento del Leone, sparandogli alcuni colpi di cannone dal Pantera e rientrare a Massaua, non potendo più contare sul buio della notte per avvicinarsi il più possibile non scoperti a Port Sudan. Il cacciatorpediniere Tigre (fototeca USMM) Pantera e Tigre giunsero a Massaua a mattino inoltrato, sbarcarono l’equipaggio dello sfortunato loro gemello, ma non il comandante Scroffa che chiese ed ottenne di restare a bordo del Pantera per partecipare comunque all’azione che in ogni caso fu deciso di tentare. 9 L’Ammiraglio Bonetti fu così costretto a ritrganizzare la missione, rinunciando ad attacarre Suez e puntando su un unico obiettivo, Port Sudan. Il giorno successivo, 2 aprile, alle ore 13.00 i due caccia superstiti della 5^ squadriglia, Pantera (capitano di vascello Gasparini, comandante del gruppo navale13) e Tigre (capitano di fregata Gaetano Tortora), ed un’ora dopo i tre caccia della 3^, Manin (capitano di fregata Araldo Fadin, capo squadriglia), Battisti (capitano di corvetta Riccardo Papino), Sauro (capitano di fregata Enrico Moretti degli Adimari), lasciavano Massaua diretti a Port Sudan per la loro ultima missione. Dicevamo che le condizioni delle unità non erano buone: la conferma arrivò dopo poche ore, con il Battisti costretto a rinunciare all’azione a causa di forti perdite d’acqua dalle caldaie, con conseguente riduzione della velocità (raggiungeva a stento i 15 nodi) e dell’autonomia. Constatata l’impossibilità di raggiungere od anche soltanto avvicinarsi a Port Sudan, alle 03.15 del 3 aprile l’anziano caccia esce di formazione e si dirige verso la non lontana costa araba, nei pressi della località di Scio Aiba (Shu`Aiba)14 . Lì, dopo aver sbarcato il personale e tutto il materiale ritenuto necessario, verso le 09.00 furono aperti i kingston e tutte le possibili prese a mare ed aperture nello scafo, di modo che l’unità affondò rapidamente in 50 metri di fondale15 . Torneremo più oltre sulla sorte dell’equipaggio. Il cacciatorpediniere Battisti Le quattro unità superstiti, sotto continua sorveglianza di ricognitori britannici16 , proseguirono in due gruppi verso Port Sudan, per riunirsi alle 06.30 ad una trentina di miglia dall’obiettivo. 13 Come già detto, sul Pantera aveva voluto imbarcarsi anche l’ex comandante del Leone. Non era invece a bordo il comandante titolare del Pantera, capitano di fregata Aloisi, sbarcato nel frattempo ufficialmente per motivi di salute ma probabilmente in quanto gli era stato affidato il compito di organizzare la resistenza italiana in Africa Orientale. 14La località, chiamata anche Shoiba, si trova a 20° 42’ di latitudine Nord e a 039° 25' di longitudine est, nella regione della Makkah 15 Le Operazioni in Africa Orientale, cit. 10 Un aerosilurante Fairey Swordfish Forse a qualcuno dei nostri marinai a quel punto venne l’idea di riuscire nell’intento di infliggere finalmente duri danni alla Royal Navy, ma era solo un’illusione: alle 06.5517 arrivò il temuto attacco, non dal mare, ma dall’aria: ad ondate successive, una settantina di bombardieri leggeri Bristol Blenheim18 della Royal Air Force ed una dozzina di aerosiluranti Fairey Swordfish19 dei Naval Air Squadrons 813° e 824°, temporaneamente dislocati a Port Sudan, dalla base di Abu Sueir in Egitto cominciarono ad attaccare i quattro cacciatorpediniere, costringendoli ad una serie di manovre evasive. 16 Probabilmente si trattava di Vickers Wellesley, che, dimostratosi non valido come bombardiere, venne comunque impiegato come ricognitore nello scacchiere dell'Africa Orientale dagli Squadrons 14, 47 e 223. Come ricognitore, infatti,con una tangenza di 10 000 metri, era quasi irraggiungibile dai nostri caccia. 17 Secondo fonti britanniche, alle 06.15 18 Il Bristol Blenheim bombardiere leggero bimotore. Aveva queste caratteristiche: lunghezza 12,98 m, apertura alare 17,17 m, altezza 3,00 m, superficie alare 43,57 m², peso: a vuoto 4.211 kg (9 823 lb), max 6.804 kg . Con i suoi due motori Bristol Mercury XV con una potenza di 905 hp al decollo (995 hp a 2.000 m) le prestazioni erano: velocità max 428 km/h (di crociera 354 km/h), autonomia 2.350 km, tangenza 6.700 m. L’armamento offensivo consisteva in 600 kg di bombe, quello difensivo in 5 mitragliatrici Browning calibro 7,7 mm. Il velivolo non era in grado di competere con i caccia tedeschi, per cui fu ritirato dal teatro europeo e dal Mediterraneo nel 1942. 19 Il Fairey Swordfish era un biplano aerosilurante imbarcato, in grado però di operare anche da basi a terra, progettato specificamente per attacchi ad unità navali. Con un equipaggio di 3 (talvolta solo 2) uomini, aveva fatto il primo volo il 17 aprile 1934 ed era entrato in servizio nel 1936. Prodotto in 2392 esemplari, aveva queste caratteristiche: lunghezza 11,12 m, apertura alare 13,92 m, altezza 3,93 m, superficie alare 56,39 m², peso: a vuoto 2.132 kg; max al decollo 3.406 kg; il motore era un radiale Bristol Pegasus IIIM.3 o XXX da 750 hp, che dava al velivolo una velocità max di 222 km/h ed un’autonomia di 1.658 km. L’armamento offensivo consisteva in un siluro Mk XII da 457 mm e 760 kg oppure in 680 kg di bombe od una mina, quello difensivo in due mitraglatrici Vickers Mk 2 da 7,7mm. Tra i principali successi di questo tipo di aereo si devono citare l’affondamento di tre corazzate italiane nel porto di Taranto nel 1940 e della corazzata Bismarck nel maggio 1941 11 Poco dopo le 7 del mattino ad una vedetta del Pantera parve di intravvedere nella foschia del mattino la sagoma di una grossa unità, forse un incrociatore, e poco dopo, a poppa di questa, le sagome di altre due non meglio identificate. Il Comandante della formazione italiana, capitano di vascello Gasperini, decise a questo punto di rinunciare ad attaccare Port Sudan e di impegnare invece in combattimento le unità avversarie, della cui presenza in zona in quelle ore, peraltro, non si è certi. In compenso continuavano gli attacchi aerei, favoriti dalla vicinanza delle loro basi da cui potevano rifornirsi con facilità ed in tempi ridotti di munizioni e carburante. I nostri cacciatorpediniere stavano via via riducendo le loro capacità difensive, sia per una serie di avarie alle armi sia per il progressivo esaurimento delle munizioni. Accortisi della riduzione del fuoco contraereo, i velivoli britannici, che fino ad allora si erano mantenuti comunque a quote relativamente alte (ciò che aveva causato una notevole imprecisione degli attacchi, tanto che nessun danno reale era stato inflitto alle navi italiane) cominciarono ad attaccare a quote sempre più basse, finchè alle 08.00 una bomba colpì la plancia del Manin ferendo vari marinai, tra cui il comandante Fadin. Il Manin in una cartolina degli anni ’30 del secolo scorso Per altre tre ore l’unità riuscì a resistere agli attacchi aerei, dimostrando una capacità di manovra e di difesa a dire poco straordinarie, e danneggiando con le sue mitragliere antiaeree almeno un paio di bombardieri inglesi. Poi, alle 11.00 circa inquadrato da due bombe da 224 che colpirono l’unità a poppa e a centro nave, 12 causando una falla nello scafo e gravi danni all’apparato motore e rendendo così non più governabile il Manin. Vista la situazione e constatato che il Manin era in via di affondamento, il comandante Fadin diede l’ordine di abbandono nave, che fu fatto in modo ordinato pur sotto il fuoco di proiettili e bombe inglesi, non prima di aver fatto collocare delle cariche esplosive. Poichè il caccia non si decideva ad affondare, Fadin chiese al suo secondo, il tenente di vascello Armando Crisciani, al direttore di macchina Rodolfo Batagelj ed il sottocapo silurista Ulderico Sacchetto di ritornare sull’unità, verificare perchè le cariche esplosive non avessero prodotto l’effetto sperato e, se possibile, aprire i kingston per accelerare l’affondamento. Mentre i tre erano a bordo, alle 12.00 arrivò un’altra ondata di bombardieri che centrarono ancora il Manin, spezzandolo in due tronconi e colandolo a picco con i tre coraggiosi e sfortunati militari20 . Alcuni superstiti vennero raccolti da navi inglesi alcuni giorni dopo. Circa un’ora dopo che le prime bombe avevano danneggiato il Manin, toccò al Sauro essere colpito. Alle 09.00 di quell’infausto 3 aprile, infatti, varie bombe colpirono a poppa il caccia, causando rapidamente un incendio che, con tutta probabilità, causò l’esplosione di una vicina riservetta di munizioni e l’apertura di una falla nello scafo, tanto che l’unità affondò mezzo minuto dopo. Il bombardiere leggero Bristol Blenheim IV (da: http://ww2today.com) Il Comandante del gruppo cacciatorpediniere, Gasparini, probabilmente anche per aver constatato che non vi erano unità navali nemiche, decise a questo punto di 20 Tutti e tre furono insigniti di medaglia d’oro al valore militare. In calce alle presenti note riportiamo le motivazioni riprese dal sito della Marina Militare http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/ 13 tentare di raggiungere la costa saudita per avere modo di decidere se tentare ancora un attacco notturno21 oppure rinunciare definitivamente all’azione ed autoaffondare le unità superstiti dopo aver sbarcato gli equipaggi, accettando l’internamento. A mezzogiorno del 3 aprile, Pantera e Tigre diressero a levante, giungendo quasi due ore dopo nei pressi di Someina, piccolo villaggio ad una quindicina di chilometri a sud di Gedda. Qui, però, alle 14.20 furono raggiunti nuovamente dagli aerei della RAF, questa volta Vickers Vincent, probabilmente del 47° Squadron 22 . Un Vickers Vincent (da: http://8squadron.co.uk) I nostri due cacciatorpediniere, alla fonda per consentire lo sbarco di uomini e materiali, erano diventati facili bersagli, per cui Gasparini prese l’unica decisione possibile in quei frangenti, quella di accelerare lo sbarco e di autoaffondare le unità, cosa che avvenne comunque con una certa lentezza. In effetti risulta che il Pantera doveva essere ancora a galla, se, secondo le stesse dichiarazioni del comandante Gasparini, alle 18.00 circa fu prima cannoneggiato e quindi colpito a prua con un siluro dal cacciatorpediniere Kingston ed ancora alle 18.40 bombardato dagli aerei della RAF che lo colpirono, causando un principio di incendio in coperta. Solo all’alba del giorno successivo si ebbe la certezza dell’affondamento, con il Pantera poggiato su un fondale di una ventina di metri, tanto che spuntavano ancora 21 Gasparini ipotizzava di attaccare una tra le basi britanniche di Al Kuseir, Hurgada o Akaba 22 Il Vincent era un bombardiere leggero, variante del Vickers Wildebeest. Monomotore biplano, era oramai superato e le unità della RAF che ancora lo utilizzavano furono quelle destinate a teatri operativi dove non vi era alcuna minaccia aerea avversaria. La probabilità che fossero del 47° Squadron è dovuta al fatto che questo reparto operava dalla base sudanese di Gordons Tree (15°34’48”N - 032°33’11”E), decisamente più vicina alle nostre navi rispetto all’altra unità che all’epoca utilizzava il Vincent, e cioè l’8° Squadron, con base a Khormaksar (Aden) (12°49’46”N - 045°01’44”E) 14 l’alberatura e la parte superiore del fumaiolo anteriore, mentre il Tigre era sparito su un fondale più profondo, dopo essersi capovolto. Le notizie di quell’ultima azione delle nostre navi arrivarono in Italia lo stesso 3 aprile 1941, confermate due giorni dopo dalla nostra Legazione diplomatica a Gedda al Ministero degli Affari Esteri e da questi allo Stato Maggiore della Regia Marina ed al Ministero dell’Aeronautica23 . La Regia Marina finiva così di essere presente nel Mar Rosso. L’ 8 aprile 1941 Massaua cadde e l'11 aprile il presidente Roosevelt dichiarò il Mar Rosso navigabile per le navi statunitensi. Il cacciatorpediniere Pantera: notare l’idro Macchi M 18 che lo affianca in volo ravvicinato (fototeca USMM) La sorte degli equipaggi superstiti Cominciamo da quelli del Battisti. Dopo aver verificato che il caccia stava effettivamente affondando, cosa che avvenne attorno alle 14.00 del 3 aprile, l’equipaggio sbarcò su una spiaggia deserta della costa 23 Si veda il telespresso del Ministero degli Affari Esteri n. 32/001984 del 5 aprile 1941. Nel messaggio a mano n. 2067 dello stesso 5 aprile, indirizzato a Maripers dall’ammiraglio Arturo Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Marina, si afferma che i naufraghi giunti a Gedda erano 601. Entrambi i documenti sono conservati presso l’Ufficio Storico della Marina. 15 saudita e raggiunse solo una settimana dopo -e con molte difficoltà, dovute essenzialmente alla scarsità d’acqua- un piccolo villaggio nei pressi di Scio Aiba. Furono successivamente internati ad Abu Sa’ad, un’isoletta sabbiosa a circa un miglio e mezzo dalla costa ed otto da Gedda, dove vennero poi raggiunti dai naufraghi di altre tre unità, Manin, Pantera e Tigre. Drammatica fu invece la sorte dei naufraghi del Manin, che, dopo aver abbandonato l’unità in affondamento (che, come abbiamo raccontato, fu poi affondata dai bombardieri inglesi in posizione stimata 20°33’N-030°17’E), si trovavano a bordo di un certo numero di lance e zatterini di salvataggio24. Il vento e le correnti divisero le piccole imbarcazioni: alcune di esse, con una sessantina di uomini ed il tenente del Genio Navale Guglielmo Ottonello, furono soccorse dallo sloop Flamingo il 4 aprile, che ne raccolse altri, con il comandante Fadin, il successivo 6 aprile25 . Una, la lancia IA 46326, presa prima della partenza da Massaua dalla nave cisterna Giove27 per incrementare le scialuppe di salvataggio del Manin, arrivò sulla costa araba con 42 superstiti (dei 60 inizialmente imbarcati) solo dopo un’odissea durata una settimana. Tra di loro non vi era il bulukbasci Mohammed Ibrahim Faruk28, deceduto dopo aver rinunciato a salire sulla lancia per consentire ad un marinaio ferito di rimanervi a bordo. 24 Secondo la relazione del capitano di vascello Gasparini del 14 aprile 1941, i naufraghi del Manin trovarono posto su due lance e 17 zatterini di salvataggio. Il loro arrivo sulle coste arabe fu confermato al Ministero della Marina dal telegramma n. 120012 giunto dal Ministero degli Affari Esteri, che girò una comunicazione radio della nostra legazione a Gedda dell’11 aprile 1941. 25 Furono 42 i superstiti sui sessanta della lancia di Fadin recuperata dal Flamingo. La conferma arrivò a Supermarina l’8 aprile 1941 proveniente da Berlino, che aveva intercettato una comunicazione dell’Ammiragliato britannico ai suoi addetti navali a Madrid ed Istanbul (si vedano i messaggi a mano indirizzati a Maripers nn. 2971 e 3563, rispettivamente del 7 e 28 maggio 1941, conservati presso l’Ufficio Storico della Marina). Il Flamingo (distintivo ottico L18, poi U18) era stato impostato nei cantieri Yarrow di Scotson il 26 maggio 1938, varato il 18 aprile 1939, entrato in servizio il 3 novembre 1939. Sopravvissuto alla guerra, fu radiato nel 1958 e trasferito il 21 gennaio 1959 alla Marina tedesca, che lo ribattezzò Graf Spee. Apparteneva alla classe Black Swan, una serie di moderne unità di scorta antisommergibili, che avevano queste caratteristiche. Dislocamento: 1.250 t. (successivamente 1.350); Lunghezza 91,29 m; Larghezza 11,43 m (11,73 m dopo modifiche). Immersione: 3,4 m. L’apparato motore era basato su due turbine con 3.600 Hp di potenza (4.300 dopo modifiche) che gli consentivano una velocità di 19 nodi ed un’autonomia di 13.900 km a 12 nodi. Equipaggio: 180 (poi 192). L’armamento consisteva in 3 torrette binate da 102 mm, 4 mitragliere antiaeree Pom-Pom e 4 mitragliatrici da 12,7 mm (sostituite successivamente da 6 impianti binati Oerlikon da 20 mm). 26 La storia delle vicissitudini di questo gruppo di naufraghi è stata raccontata da Fabio Gnetti in “Ultima missione in Mar Rosso – L’odissea dei naufraghi della lancia IA-463”, Mursia, 1979. Il libro contiene anche la relazione del capitano di vascello Araldo Fadin, comandante del Manin 27 La Giove era una nave cisterna nafta, costruita nei Cantieri Navali Riuniti di Palermo e varata nel 1916 per la Società armatrice Garibaldi, ma utilizzata dalle Ferrovie dello Stato. Di 5.211 tonnellate di stazza lorda. Requisita dalla Regia Marina nel 1939, sembra che sia stata armata, a seconda delle fonti, con due cannoni da 120/45. Fu autoaffondata nel Gubbet (per altre fonti, a Massaua) il 4 aprile 1941 (e non l’8, come riportato dal Comandante Schiaffino), ma successivamente recuperata dagli inglesi il 20 giugno 1941 e rimessa in servizio per il MoWT nel 1942 con il nome di Empire Trophy. Il 2 settembre 1944 dal Golfo Persico arrivò a Bombay con problemi alle caldaie, per cui venne messa in disarmo e ed infine demolita sul posto nel marzo 1947 28 Tutto quello che si sa di questo sottufficiale (il grado di bulucbasci -o buluk-basci o bulucbascì- era un grado militare delle Truppe coloniali italiane grosso modo equivalente al grado di sergente (equivalenza impropria secondo Gabriele Zorzetto, “Uniformi e insegne delle truppe coloniali italiane 1885-1943.” Studio Emme, Vicenza, 2003) di cui non è certo neppure il cognome (i siti della Marina Militare e del Quirinale dedicati alle Medaglie d’oro al valore militare lo citano come Farag, trascizione alquanto improbabile per un eritreo) lo si deve all’accurato lavoro di Valeria Isacchini “Il Bulukbasci della Regia Marina Ibrahim Farag Mohammed, MOVM”, in Rivista Marittima, novembre 2011. Va doverosamente evidenziato che fu uno dei due soli ascari delle forze armate italiane a ricevere la più alta decorazione. 16 Il percorso della lancia IA 463 (da: Ultima missione in Mar Rosso) Tutti i superstiti, tra i quali il C.V. Andrea Gasparini, i sottotenenti di vascello Ireneo Sala e Fabio Gnetti furono internati nel campo di El Wasta (oggi chiamato Jazirat al Wusta) , un’isolotto poco distante da Gedda (coordinate 21°24’02”N-039°09’62”E)29 . Furono soltanto 95 su 173 gli uomini dell’equipaggio del Sauro (affondato in posizione stimata 20°00’N-030°00’E) che si salvarono dall’affondamento (alla settantina colati a picco con l’unità se ne aggiunsero altri, deceduti successivamente)30. I superstiti furono salvati in due diversi momenti dal piroscafo britannico Velho31 . 29 Nei concitati momenti della battaglia, aerei inglesi bombardarono nel tardo pomeriggio del 3 aprile anche una loro nave mercantile, la Stentor, che era ancorata nella rada antistante Gedda. Si veda il documento prot. n. 7554 del 16 aprile 1941 del Reparto informazioni della Regia Marina, sez. IV, conservato presso l’Ufficio Storico della Marina. 30 9 ufficiali, 12 sottufficiali, 73 marinai, 1 ascaro, come risulta dalla relazione del comandante Moretti degli Adimari riportata dal S.Capo Francesco Finiguerra (si veda il documento n. 1254 conservato presso l’Ufficio Storico della Marina) 31 Il Velho era un cargo britannico dalla lunga e variegata storia, costruito da Smith's Dock Co. a North Shields sulla Tyne, n. costr. 776, 1098 tsl, varato il 14.9.1905 e consegnato nel novembre 1905 con il nome Independencia all'armatore argentino Lloyd Bahia Blanca S.a.N.V.; nel 1909 passato alla Marina Mercante Argentina S.a.N.; nel 1918, 17 Le due isolette dove furono internati i superstiti degli equipaggi (da: “Epilogo in Mar Rosso”, di Ennio Giunchi) In quanto agli equipaggi del Pantera e del Tigre, anche essi furono internati El Wasta. e ad Abu Sa’ad, un altro isolotto poco più a nord. Gli italiani salvati da unità britanniche divennero ovviamente prigionieri di guerra e come tali furono rinchiusi nei vari campi di prigionia inglesi in Kenia o India fino alla con lo stesso nome al Service Maritime du Protéctorat du Maroc, Casablanca, da loro ribattezzato nel 1921 Chellah; nel 1922 cambia di nuovo nome e proprietà, diventando Goncalo Velho per la Cia de Navegaçao Carregadores Açoreanos di Ponta Delgada (Azzorre); quindi, nel 1928, nome accorciato in Velho prima per Luke, Thomas & Co. Ltd di Londra poi per Cowasjee, Dinshaw & Bros sempre di Londra. Demolito a Hong Kong dal 16 febbraio 1957. Durante la seconda guerra mondiale viene utilizzato per trasporto materiali dall’Oceano Indiano all’Egitto, sia facendo parte di convogli “BN”, sia navigando da solo, come accadde in quei primi giorni di aprile 1941. Le informazioni sono state tratte dal sito http://www.convoyweb.org.uk/hague/index.html, al quale non sarei arrivato se non mi fosse stato segnalato da Francesco De Domenico. 18 fine del conflitto (almeno per coloro che non aderirono al Regno del Sud). Destino differente per gli internati in Arabia Saudita. Essi infatti rientrarono in Italia nell’ambito di uno scambio con prigionieri di guerra britannici, avvenuto il 21 marzo 1943 a Mersin in Turchia32, sul quale vale la pena spendere qualche parola33 . Lo scambio fu frutto della mediazione turca effettuata tra il giugno 1942 e l’inizio del 1943 e si concluse il 20 e 21 marzo 1943 nel porto turco di Mersin, dove arrivarono 788 italiani e tedeschi provenienti dai campi di internamento delle isolette di Abu Sa’ad, dove erano internati gli equipaggi del Pantera e del Battisti e di El Wasta, che ospitavano gli equipaggi del Tigre e del Manin (il numero del personale dei quattro caccia doveva essere tra i 500 ed i 600 uomini), nonchè un certo numero di altri militari e civili italiani riusciti ad abbandonare l’Eritrea prima della caduta di Asmara e Massaua34 ed alcune decine di tedeschi, forse equipaggi di navi mercantili35. Tutti giunsero a Mersin a bordo di un piroscafo inglese, il Talma36, che li aveva imbarcati a Gedda. Il trasporto truppe Talma con il quale furono trasferiti gli internati italo-tedeschi a Mersin (da: http://www.merchantnavyofficers.com) 32 La località si trova sulla costa meridionale della Turchia, a circa 120 chilometri a Nord di Cipro 33 Una descrizione dello scambio è contenuta in Epilogo in Mar rosso, cit. pagg. 216 e segg. e in Ultima missione in Mar Rosso, cit., pagg. 101 e segg. 34 Illuminante a tal proposito la lettera del capitano di corvetta Carlo Albini, che narra la fuga sua, di altri due ufficiali, di un sottufficiale e di tre marinai. I sette, con l’autorizzazione dell’ammiraglio Bonetti, lasciarono Massaua a bordo di un motoscafo, raggiungendo prima Cunfida, sulla costa araba e quindi, via terra, Gedda. Si veda il documento del reparto Informazione, uff. IV n. 28155 del 26 maggio 1941 che, censurando la lettera, la trasmetteva a Maripers. 35 Gli equipaggi di guerra ufficiali di Pantera e Tigre erano di 206 ciascuno, quello del Battisti di 155, per un totale di 567, ma il numero effettivamente scambiato fu di 788. La differenza di 221 sembra alquanto più numerosa dei 'pochi civili italiani e alcuni marinai tedeschi' di cui si parla nei documenti britannici, tuttavia è anche possibile che le tre navi italiane avessero a bordo equipaggi in sovrannumero durante la loro ultima missione. I britannici aggiunsero per buona misura anche 25 marinai tedeschi. 36 Il Talma (e non Thalma, come lo chiama Fabio Gnetti nel suo libro) in tempo di guerra fu utilizzato come trasporto truppe e personale. Varata il 14 giugno 1923 e completata il 13 settembre di quello stesso anno nel cantiere R & W Hawthorn Leslie & Co Ltd, Hebburn, stazzava 10.000 tsl. e poteva raggiungere una velocità di crociera di 12 nodi. Prima della guerra era una nave passeggeri che poteva imbarcare 60 passeggeri in 1^ classe, 74 in 2^ e 3.136 in 3^, con un equipaggio di 220 persone. 19 Nella rada di Mersin avvenne il trasbordo, con gli 838 prigionieri di guerra inglesi, australiani e sudafricani, arrivati sulla nave ospedale Gradisca che, con una procedura alquanto complessa, furono portati da chiatte sul Talma e gli italiani e tedeschi, dagli stessi natanti, sulla nave ospedale37 . Tutti i militari italiani e britannici tornarono a combattere, essendo lo scambio avvenuto al di fuori delle regole previste dall’art. 74 della Convenzione di Ginevra del 1929 ( che, in caso di scambio di prigionieri, impone il divieto di loro impiego in servizi militari attivi)38 . La nave ospedale Gradisca, che riportò in Italia gli internati italo-tedeschi (da: http://it.wikipedia.org) 37 La Gradisca era stata costruita nei cantieri Stephens & Sons di Glasgow per il Royal Holland Lloyd. Impostata nel 1912, varata il 20 maggio 1913 e completata il successivo 8 ottobre, entrò in servizio come nave passeggeri il 5 novembre 1913 con il nome di Gelria, potendo trasportare 1520 passeggeri (250 in prima classe, 230 in seconda, 140 in terza e 900 emigranti, successivamente ridotti a 197 in prima classe, 136 in seconda ed 854 in terza. Dopo varie traversie (fu anche silurata durante la prima guerra mondiale), nel 1935 la nave venne acquistata dalla Società Anonima di Navigazione Lloyd Triestino di Trieste e ribattezzata Gradisca. Pochi mesi dopo, tra il giugno e l’ottobre 1935 fu una delle sei navi passeggeri (le altre erano Vienna, Aquileia, Helouan, California e Cesarea) noleggiate e poi requisite come “navi trasporto infermi” dalla Regia Marina prima per aggiungersi alle due già impiegate (Urania e Tevere) per il trasporto dei feriti e dei malati tra le truppe inviate in Africa Orientale, in preparazione della Guerra d’Abissinia e successivamente, tra il 1937 ed il 1939, con gli stessi compiti, durante la Guerra di Spagna. Nel maggio 1940, la Gradisca venne nuovamente requisita dalla Regia Marina, ed in giugno fu iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato come “nave ospedale”, dotata di 760 posti letto. Dopo innumerevoli missioni, l’11 settembre 1943 fu catturata dalle truppe tedesche ed incorporata nella Kriegsmarine. Sopravvissuta al conflitto, il 23 gennaio 1946 si incagliò nei pressi dell’isolotto di Gaudo. Recuperata fu però avviata alla demolizione nel 1949. Le caratteristiche principali della Gradisca erano: dislocamento. 13868 t.; lunghezza: 170,68 m; larghezza: 20,05 m; apparato motore: 6 caldaie a vapore a quadrupla espansione con potenza di 11.050 hp; 2 eliche; velocità: 17.5 nodi 38 David Miller "Mercy Ships. The Untold Story of Prisoner-of-War Exchanges in World War II" (Continuum, 2008), citato da Francesco De Domenico in http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=31279. 20 Le medaglie d’oro alla memoria Durante tutta l’azione, numerosi furono gli atti di eroismo, ricordati con la concessione della più alta onorificenza al valor militare. A nostra volta vogliamo ricordare le persone che ne furono insignite “alla Memoria” citandole una per una Armando CRISCIANI Tenente di vascello (cpl) Ufficiale in seconda di Cacciatorpediniere dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente fino a renderla inerme relitto in fiamme. Durante disperate ore di lotta coadiuvava efficacemente il Comandante gravemente ferito ed abbandonava tra gli ultimi la nave. Assillato dal timore che l'ordine di affondare la nave non avesse ancora esecuzione, tornava a bordo - malgrado il mitragliamento di aerei che la sorvolavano - per affrettarne la fine e scompariva in mare con essa nel generoso tentativo. Esempio di elevate virtù militari e profondo senso del dovere. Mar Rosso, 3 aprile 1941 Rodolfo BATAGELJ Capitano del Genio Navale (D.M.) Direttore di macchina di Ct. dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al disperato tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente fino a renderla inerme relitto in mare. Durante disperate ore di lotta, assicurava il perfetto funzionamento delle motrici ed abbandonava tra gli ultimi la nave. Assillato dal timore che l'ordine di affondare la nave non avesse ancora esecuzione, tornava a bordo - malgrado il mitragliamento di aerei che la sorvolavano - per affrettarne la fine e scompariva in mare con essa nel generoso tentativo. Esempio di elevate virtù militari e profondo senso del dovere. Mar Rosso, 3 aprile 1941 21 Ulderico SACCHETTO Sottocapo silurista Imbarcato su Cacciatorpediniere dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente, fino a renderla inerme relitto in preda alle fiamme. Durante le disperate ore di lotta restava serenamente al proprio posto di combattimento ed abbandonava fra gli ultimi la Nave. Essendosi reso necessario provvedere affinché l'ordine di affondare l'unità avesse rapida esecuzione, si offriva volontariamente per ricondurre a bordo con un battellino il proprio Ufficiale in seconda ed il Direttore di Macchina e, salito con essi sul bastimento - malgrado intenso mitragliamento di aerei incrocianti a bassa quota - per affrettarne la fine, scompariva in mare con la Nave, nel generoso tentativo. Esempio di alte virtù militari e di elevatissimo sentimento del dovere. Mar Rosso, 3 aprile 1941 Ibrahim FARAG MOHAMMED Buluc Basci di coperta Imbarcato da pochi giorni su Cacciatorpediniere, prendeva parte, distinguendosi per bravura, al disperato tentativo di attacco a Base Navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che ne causavano l'affondamento. Trovatosi naufrago su imbarcazione a remi con oltre sessanta superstiti, rinunziava al proprio posto per assicurare l'altrui salvezza, restando per l'intera notte aggrappato fuori bordo. Esaurito dallo sforzo, anziché chiedere il cambio, si allontanava dall'imbarcazione dopo aver ringraziato il Comandante ed affrontava sicura morte, dando luminoso esempio di virtù militare, di spirito di sacrificio e di abnegazione. Mar Rosso, 4 aprile 1941 22 Ringraziamenti Articoli come questo acquistano a mio parere valore solo se suffragati da informazioni il più possibile dettagliate e confortate da conferme. Come in altre occasioni, mi sento in dovere di ringraziare pubblicamente l’Ufficio Storico della Marina, in particolare nelle persone del suo Direttore, capitano di vascello Francesco Loriga, del 1° maresciallo Vincenzo Fiorillo e della signora Marina Pagano, nonchè Francesco De Domenico, profondo conoscitore della storia delle navi di tutto il mondo e lo Studio fotografico Mascheroni per l’elaborazione delle immagini. Per l’attenta revisione un ringraziamento particolare a Valeria Isacchini. Bibliografia  Bargoni F., “Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968” USMM, Roma, 1969  Cernuschi Enrico, Brescia Maurizio, Bagnasco Erminio, “Le navi ospedale italiane 1935-1945”, Albertelli, 2010  Di Gropello Gustavo, “Araldica navale militare italiana 1861-1946”, in http://www.socistara.it/notiziari/S.T\_29.pdf  Dupuis Dobrillo, “La flotta bianca: le navi ospedale italiane nel secondo conflitto mondiale”, Milano, Mursia, 1978  Formicola Carmela, “L’ultimo sopravvissuto – Un marinaio barese naufrago del Manin”, ne La Gazzetta del Mezzogiorno, 19 giugno 1941  Gnetti Fabio, “Ultima missione in Mar Rosso - L’odissea della lancia IA 463”, Mursia, Milano 1979  Giunchi Ennio, “Epilogo in Mar Rosso”, Edizioni Europee, Milano, 1949  Isacchini Valeria, “Il Bulukbasci della Regia Marina Ibrahim Farag Mohammed, MOVM”, in Rivista Marittima, novembre 2011  Lupinacci P.F. e Cocchia A., “Le operazioni in Africa Orientale”, USMM, Roma, 1961  Meleca Vincenzo, “La Scapa Flow del Mar Rosso”, in http://www.ilcornodafrica.it/st-melecascapaflow.pdf  Meleca Vincenzo, “Quell’ultimo colpo d’artiglio della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo”, in http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglio.pdf  Meleca Vincenzo, “Storie di uomini, di navi e di guerra nel Mar delle Dahlak”, Greco & Greco, 2012  Miller David “Mercy Ships. The Untold Story of Prisoner-of-War Exchanges in World War II”, Continuum, 2008  Moore , B. e K. Fedorowich, “The British Empire and Its Italian Prisoners of War, 1940-1947", Palgrave Macmillan, London, 2002.

**Armando CRISCIANI**Tenente di vascello

**Medaglia d'oro al Valor Militare**

Ufficiale in seconda di Cacciatorpediniere dislocato in mari lontani dalla Patria, prendeva parte al disperato tentativo di attacco a base navale avversaria, durante il quale l'unità veniva sottoposta ad incessanti attacchi aerei che la danneggiavano gravemente fino a renderla inerme relitto in fiamme.
Durante disperate ore di lotta coadiuvava efficacemente il Comandante gravemente ferito ed abbandonava tra gli ultimi la nave. Assillato dal timore che l'ordine di affondare la nave non avesse ancora esecuzione, tornava a bordo - malgrado il mitragliamento di aerei che la sorvolavano - per affrettarne la fine e scompariva in mare con essa nel generoso tentativo.
Esempio di elevate virtù militari e profondo senso del dovere.
Mar Rosso, 3 aprile 1941

Nacque a Trieste il 18 marzo 1902. Dopo aver conseguito il diploma di Capitano Marittimo presso l'Istituto Nautico di Trieste e chiamato alle armi per obbligo di leva nel 1922, frequentò il Corso per Ufficiali di complemento presso l'Accademia Navale di Livorno e nel 1923, conseguita la nomina a Guardiamarina, imbarcò su navi della Squadra Navale. Posto in congedo per fine ferma nel novembre dello stesso anno ed iscritto nella Riserva Navale, nel 1931 conseguì la nomina a Sottotenente di Vascello e quattro anni dopo, per esigenze eccezionali, venne richiamato in servizio. Partecipò poi alle operazioni militari in Spagna ed alla Campagna d'Albania dell'aprile 1939 conseguendo, nello stesso aprile, la promozione a Tenente di Vascello.
L'entrata in guerra dell'Italia il 10 giugno 1940 lo trovò imbarcato, nell'incarico di Ufficiale in 2a, sul cacciatorpediniere Manin dislocato in Mar Rosso.
Il 3 aprile 1941 l'unità, in azione con l'intera Squadriglia e nella previsione dell'imminente caduta della Base Navale di Massaua, compì un'ultima disperata missione contro Porto Sudan, ma fu ripetutamente attaccata e colpita dall'azione aerea nemica, cosicché in preda alle fiamme ed immobilizzata, ne venne deciso l'autoaffondamento.
Armando Crisciani, già salvo su uno zatterino, assalito dal timore che le cariche predisposte avessero subìto delle interruzioni nei punti di accensione, cosciente del rischio, tornò a bordo per affrettarne la fine e scomparve in mare nel capovolgimento dell'unità, nuovamente colpita da offesa aerea.

****L’Ammiraglio si distinse durante la vicenda che portò all’affondamento del cacciatorpediniere “Manin”, durante la Seconda Guerra Mondiale. L’Amministrazione: “Un atto doveroso verso un uomo che si è contraddistinto per coraggio e senso del dovere”****.

****LERICI**** – L’Amministrazione comunale di Lerici ha deciso di intitolare la piazzetta ubicata a Solaro all’Ammiraglio Fabio Gnetti, Medaglia d’oro al valore militare, nato a Solaro il 26 marzo del 1915.

«Un atto doveroso nei confronti di un uomo che fu protagonista di un’avventura memorabile, a soli 26 anni – commenta Leonardo Paoletti, Sindaco di Lerici -. L’Amministrazione desidera dare il giusto riconoscimento a una personalità del nostro territorio che si è contraddistinta per coraggio e senso del dovere in una situazione di estrema difficoltà e pericolo. Ricordarlo con una piazza è il minimo che possiamo farlo per ringraziarlo e onorarne la memoria».

Fabio Gnetti era imbarcato in qualità di Sottotenente di Vascello sul cacciatorpediniere “Manin”, nel 1941, quando questo venne affondato da un attacco aereo mentre tentava un’incursione su Porto Sudan durante la Seconda Guerra Mondiale. Trovandosi a essere l’ufficiale più alto in grado egli si trovò, a soli 26 anni, a guidare una scialuppa di 42 superstiti, che condusse in salvo fino alle coste dell’Arabia Saudita, a conclusione di una drammatica navigazione durata sette giorni.

L’impresa gli valse il riconoscimento della Medaglia d’oro al valor militare, che gli fu conferita il 14 settembre 1948.

Continuò a dar prova di coraggio e senso del dovere, tanto da continuare la sua carriera fino alla nomina da Ammiraglio e al riconoscimento di numerose decorazioni al valore militare. Fu insignito di tre Croci al Merito di Guerra, alla Medaglia d’oro di lunga navigazione, al diploma di Patriota della Grande Guerra. Fu inoltre nominato Gran Ufficiale al merito della Repubblica, nonché presidente dell’Istituto al Valor di Marina e della Federazione degli Istituti di valore.

Fino alla morte avvenuta il 14 luglio 2003.

Avrà luogo venerdì 3 novembre, ore 10.30, la cerimonia di intitolazione della piazza di Solaro all’Ammiraglio Fabio Gnetti, Medaglia d’oro al Valor di Marina, nato a Solaro il 26 marzo del 1915.

˂Attraverso l’intitolazione ufficiale della piazza di Solaro all’Ammiraglio Gnetti, l’Amministrazione Comunale desidera dare il giusto riconoscimento a una personalità del nostro territorio che si è contraddistinta per coraggio e senso del dovere in una situazione di estrema difficoltà e pericolo – commenta il Sindaco di Lerici Leonardo Paoletti -. Ricordarlo con una piazza è il minimo che possiamo farlo per ringraziarlo e onorarne la memoria˃.

Fabio Gnetti era imbarcato in qualità di Sottotenente di Vascello sul cacciatorpediniere “Manin” nel 1941, quando questo venne affondato da un attacco aereo mentre tentava un’incursione su Porto Sudan durante la Seconda Guerra Mondiale. Trovandosi a essere l’ufficiale più alto in grado egli si trovò, a soli 26 anni, a guidare una scialuppa di 42 superstiti, che condusse in salvo fino alle coste dell’Arabia Saudita, a conclusione di una drammatica navigazione durata sette giorni.

L’impresa gli valse il riconoscimento della Medaglia d’oro al Valor di Marina, che gli fu conferita il 14 settembre 1948.

Continuò a dar prova di coraggio e senso del dovere, tanto da proseguire la sua carriera fino alla nomina di Ammiraglio e al riconoscimento di numerose decorazioni al valore militare. Fu insignito di tre Croci al Merito di Guerra, alla Medaglia d’oro di lunga navigazione, al diploma di Patriota della Grande Guerra. Fu inoltre nominato Gran Ufficiale al merito della Repubblica, nonché presidente dell’Istituto al Valor di Marina e della Federazione degli Istituti di valore.

Fino alla morte avvenuta il 14 luglio 2003.

* MARZO 2018 AT 18:16

Mio papà Naccari Romildo classe 1918 di Chioggia (VE) all’epoca era imbarcato sul cacciatorpediniere “Manin”. Lui ricordava spesso l’affondamento delll’unità navale e il periodo passato prigioniero degli inglesi. Fu rimpatriato nel 1946 o 1948, questo non lo ha mai chiarito. Mio padre si sposò a Chioggia(VE) nel 1951 e dopo pochi anni arrivò una lettera dell’ambasciata d’Egitto nella quale veniva evidenziato che lui nell’anno 1941/43 (non posso essere preciso con la data) si era sposato ed aveva figli a Massaua. Mio papà è morto nel 1981 e sicuramente dei sopravvissuti del “Manin” difficile che ci sia qualcuno in vita. Se qualcuno avesse notizie di quel periodo potrebbe contattarmi gliene sarei molto grato. (sbirro51@live.it)

* 

### **FACCHINO FRANCESCO**

[3 SETTEMBRE 2018 AT 09:27](https://www.lavocedelmarinaio.com/2016/04/3-4-1941-affondamento-regia-nave-manin%E2%80%A8/%22%20%5Cl%20%22comment-410927)

Mio nonno ELETTRICISTA FRANCESCO SPIZZICO imbarcato sul MANIN, affondato e dopo aver trascorso 7 giorni e 7 notti in mare sulla FAMOSA LANCIA “IA 463” , fu fatto prigioniero a Massaua 41/43 , rimpatriato con scambio di prigionieri,fu decorato con medaglia di BRONZO per aver remato durante tutti i giorni trascorsi in mare, senza mai dar cenno di cedimento. E’ venuto a mancare ad ottobre scorso alla veneranda età di 98 anni.Non smetteva mai di ricordare quel terribile evento.

* 

### [**RIONDINO LUIGIA**](https://lavocedelmarinaio.com/)

[16 FEBBRAIO 2020 AT 14:43](https://www.lavocedelmarinaio.com/2016/04/3-4-1941-affondamento-regia-nave-manin%E2%80%A8/%22%20%5Cl%20%22comment-417869)

Sono la figlia di un superstite ,cerco notizie di qualcuno che abbia conosciuto mio padre,Riondino Anonio . Nonostante fosse ferito e aver passato 5 anni di prigionia in Inghilterra non ha avuto nessuna onorificenza. Se qualcuno ha riferimenti sulla vicenda o ha conosciuto mio padre in Inghilterra per favore mi scriva .

* 

### **EZIO VINCIGUERRA**

[17 FEBBRAIO 2020 AT 08:37](https://www.lavocedelmarinaio.com/2016/04/3-4-1941-affondamento-regia-nave-manin%E2%80%A8/%22%20%5Cl%20%22comment-417877)

Buongiorno signora Riondino,
grazie per la testimonianza.
Per quanto concerne la sua richiesta si rivolga per foto e materiale storico (libri, ecc. ecc.):
– Ufficio Storico della Marina che ha sede in Roma, presso il comprensorio militare della Caserma “Angelo Paolucci”, sito in Via Taormina n. 4. – Telefono/Fax: 06-3680-7220
oppure all’indirizzo e-mail: ufficiostorico@marina.difesa.it
L’Ufficio Storico, come tutti gli istituti dello Stato in possesso d’archivi, non effettua ricerche per conto terzi.
L’Ufficio Storico, per la consultazione di tutta la documentazione, è aperto al pubblico dal lunedì al venerdì previo appuntamento telefonico ai nr. 06/36807233 oppure 06/36807227 (per l’Archivio Storico) – 06/36807234 (per l’Archivio Fotografico).

Per le informazioni relative al passato militare di una persona, le richieste vanno inoltrate alla:
Direzione Generale del Personale Militare
5° Reparto – 11ª Divisione – 2ªSezione (Ufficiali), tel. 06/517050173
5° Reparto – 11ª Divisione – 4ªSezione (Sottufficiali e Truppa), tel. 06/517050187
Gli uffici si trovano in Viale dell’Esercito, 186 – (00143) ROMA
Chieda al centralino o chi le risponda di fornirLe il numero di telefono di “ONORCADUTI”.
In ultima ipotesi si rivolga all’Archivio di Stato competente per regione di nascita.
Un abbraccio grande come il mare della Misericordia.
Ezio Vinciguerra

* 

### [**CARMELA SANTONICOLA**](http://facebook/)

[10 MARZO 2021 AT 13:29](https://www.lavocedelmarinaio.com/2016/04/3-4-1941-affondamento-regia-nave-manin%E2%80%A8/%22%20%5Cl%20%22comment-426347)

Mio padre Luigi Santonicola era stato membro dell’equipaggio sulla nave Manin e in seguito all’affondamento lui era sopravvissuto era stato ripescato dopo 3 giorni da un’altra nave…lui in seguito a questo aveva avuto un riconoscimento dalla Difesa e doveva partecipare a una manifestazione ad Onorem ad Anzio ma non ha potuto. Fatemi sapere qualcosa in più su quell’evento storico .Grazie Carmela Santonicola

Il 2 aprile 1941 cinque cacciatorpediniere (Battisti, Sauro, Manin, Leone e Pantera) salparono da Massaua. Auto affondatosi il Battisti per un’avaria, i rimanenti 4 cacciatorpediniere furono attaccati, ad ondate successive, da 70 bombardieri Bristol Ben e aerosiluranti Fairey Sworfish. Dopo strenua difesa con le mitragliere di bordo di piccolo calibro (13,2,mm.), il Manin fu centrato da 2 bombe da 224 chili, fu immobilizzato e si preparò all’auto affondamento. Con l’esplosione lo scafo si capovolse, spezzandosi in due ed affondò.
Persero la vita, in fondo al mare, circa 35 uomini dell’equipaggio.
Era il 3 aprile 1941.

****Fra i superstiti ci fu il Marinaio cannoniere O. Valentino Vuolo, matricola 28508, successivamente decorato con medaglia di Benemerenza Volontari di Guerra****.

Caratteristiche tecniche regio cacciatorpediniere Manin
Cacciatorpediniere varato a Fiume il 1° maggio 1927.
Dislocamento: 1.580 tonn.
Lunghezza: 90,7 metri.
Larghezza: 9,2 metri.
Immersione: 3,7 metri.
Apparato motore: 3 caldaie, 2 turbine, 2 eliche.
Potenza: 38.000 HP.
Velocità: 35 nodi.
Armamento: 4 cannoni da 102/45 mm., 4 cannoni da 40/39 mm., 6 tubi lanciasiluri da 533 mm, 52 mine.
Equipaggio: 145 uomini.
Motto: Foco sopra foco s’ha da vincere o morir.
Fu affondato il 3 aprile 1941 da un attacco aereo inglese presso Gedda (Mar Rosso) mentre tentava, con altre unità, un’incursione su Port Sudan.

Varato il 1° maggio 1927, il Cacciatorpediniere *Manin*, assieme ai gemelli, *Sauro*, *Battisti* e *Nullo*, faceva parte della III Squadriglia Cacciatorpediniere, dislocata nel Mar Rosso e con base a Massaua. Quando, dopo l’entrata in guerra dell’Italia e le alterne vicende belliche in Africa Orientale, quando si approssimò la fine dell’impero coloniale voluto e creato da Benito Mussolini, anche la Regia Marina fu costretta a prendere una difficile decisione: per quelle unità dotate di scarsa autonomia, e incapaci di raggiungere porti amici o neutrali, fu ordinato di compiere una missione suicida o, in alternativa, autoaffondarsi. I sei cacciatorpediniere italiani (oltre ai tre della III Squadriglia, erano presenti anche il *Tigre*, il *Leone* e il *Pantera*, della V Squadriglia) furono così dirottati verso Port Sudan e Suez, due tra le più difese basi inglesi, contro le quali avrebbero riversato tutto il fuoco disponibile prima di autoaffondarsi. Con il *Leone* fuori combattimento a causa di un incendio a bordo, le restanti cinque unità furono dirottate tutte verso Port Sudan: il 2 aprile 1941 iniziò l’attacco: poco dopo essere salpate, il *Battisti* dovette autoaffondarsi per un’avaria ai motori. All’alba del giorno dopo, una formazione di circa settanta tra bombardieri *Bristol Blenheim* e aerosiluranti *Fairey Swordfish* attaccarono il gruppo navale italiano.

Il Sottotenente di Vascello Fabio Gnetti, ufficiale del *Manin*, così ricorda quello scontro: “*Il Sauro salta per aria, distrutto in pochi secondi, da una bomba d’aereo inglese sparendo nella vampa dello scoppio del deposito di munizioni prodiero. La sola prua svetta verso il cielo nell’immane deflagrazione che causa anche la perdita dell’aereo nemico, per ripiombare indietro e sparire, lasciando in superficie pochi relitti e qualche naufrago. Gli altri due Caccia, Tigre e Pantera, riescono a raggiungere la costa araba ed autoaffondarsi dopo diverse peripezie”*. A questo punto, soltanto il *Manin* resisteva: riuscì a manovrare sotto i furiosi attacchi della RAF inglese per oltre due ore, prima di essere colpito da due bombe da oltre 400 kg che lo immobilizzarono. Solo allora venne ordinato di abbandonare l’unità e di autoaffondarla: nel tentativo rimasero uccisi il Comandante in Seconda, Tenente di Vascello Armando Crisciani, il Direttore di Macchina, Capitano del Genio Navale Rodolfo Batagelj, e il Sottocapo Silurista Ulderico Sacchetto. Fabio Gnetti, assieme ad una quarantina di uomini, presero posto sulla lancia contrassegnata *IA463*.

Gli uomini furono così protagonisti di una lunga odissea nel Mar Rosso, fino al 10 aprile 1941, quando riuscirono ad approdare sulle coste dell’Arabia Saudita. Ma in quella settimana di mare, molte furono le sofferenze e i patimenti sofferti dall’equipaggio: costretti a razionare cibo e acqua, tre di loro non sopravvissero al caldo, alle fatiche che il naufragio comportava e alle ferite riportate durante l’attacco aereo inglese. I Sottocapi Alberto Ferraro e Tullio Crivellaro e l’Ascaro Mohamed Adum, furono gli uomini che non resistettero alla traversata: ricevuti gli onori militari da parte del Sottotenente di Vascello Fabio Gnetti e dei suoi uomini, i loro corpi furono calati in mare e affidati ai flutti secondo le più antiche tradizioni marinaresche. E’ sempre il giovane ufficiale Gnetti a ricordare quei drammatici giorni nelle sue memorie: “*Non possediamo né bussola né altri strumenti nautici. Ci dirigiamo di giorno col sole, di notte ci orizzontiamo con la luna e le stelle, ma il cielo è spesso ricoperto di nubi che ci impediscono la vista di una qualsiasi costellazione”*. La traversata del Mar Rosso ebbe termine il 10 aprile 1941, quando la lancia *IA463* approdò sulle coste meridionali dell’Arabia Saudita: i marinai italiani furono presi in consegna da una tribù araba, per poi essere consegnati agli Inglesi e tenuti prigionieri per i successivi due anni. Il 21 marzo 1943, infatti, avvenne uno scambio di prigionieri tra Italiani e Inglesi: recuperati dalla Nave Ospedale *Gradisca*, Fabio Gnetti e i suoi uomini raggiunsero il porto di Bari il 27 marzo successivo.

E' stato intitolato, ieri mattina, a un giovane caduto durante il 2° conflitto mondiale nella difesa della patria, il largo che è ubicato all'intersezione fra il lungomare Colonnello Maltese e la strada che porta al Molo Colombo (lanterna bianca). Si tratta di Gaspare Capizzo, figlio della nobile terra di Marsala che giovanissimo, a soli 19 anni, lasciò la sua famiglia, composta oltre che dal padre e dalla madre anche da altri tre fratelli, per arruolarsi da volontario in Marina militare dove divenne, col passare degli anni 2° Capo elettricista, conduttore di girobussole. Capo Capizzo morì mentre era in servizio sul cacciatorpediniere "Daniele Manin" che venne fatto oggetto di attacco militare davanti al porto di Massaua in Eritrea (Africa). In realtà la morte sopraggiunse il 3 gennaio del 1941, dopo alcune ore dall'attacco nemico, nell'ospedale di Massaua dove il marinaio era stato trasferito nel vano tentativo di salvargli la vita. Alla cerimonia di ieri, presieduta dal Sindaco Alberto Di Girolamo, hanno preso parte il fratello Francesco (l'unico ancora in vita), diversi parenti e fra questi anche il cugino Antonino Signorelli che, assieme, alla direzione de "Il Vomere" e all'Anmi, alcuni anni addietro, durante la "sindacatura" Carini, formularono l'istanza che ha "portato" ieri all'intitolazione di questo largo. Oltre al Sindaco e ai parenti erano anche presenti il vice comandante di Circomare Marsala, Salvatore Toucro, una rappresentanza dell'Anmi, Associazione Marinai d'Italia, e l'arciprete Padre Giuseppe Ponte. Dopo la scopertura del toponimo da parte del Sindaco e del fratello, vi è stata la benedizione di padre Ponte e l'allocuzione del 1° cittadino.
Gaspare Capizzo, nato nel 1913, dopo essere entrato in Marina scrisse alla madre: "oggi io milito volontariamente nelle fila della nostra gloriosa Marina pronto a seguire il destino della mia nave per la grandezza dell'Italia Nostra". Prima di approdare nel "Manin, Capizzo prestò servizio in altre unità navali. Le spoglie del soldato marsalese, che nel1947 venne insignito della Croce al Merito di Guerra alla memoria da parte della Marina Militare, fecero rientro a Marsala nel 1968 dopo che per ben 25 anni furono sepolte nel cimitero di Massaua. Adesso Gaspare Capizzo riposa nella Cappella dei Caduti al Cimitero Monumentale.

****Marsala**** – E’ stato intitolato, ieri mattina, a un giovane caduto durante il 2° conflitto mondiale nella difesa della patria, il largo che è ubicato all’intersezione fra il lungomare Colonnello Maltese e la strada che porta al Molo Colombo (lanterna bianca). Si tratta di Gaspare Capizzo, figlio della nobile terra di Marsala che giovanissimo, a soli 19 anni, lasciò la sua famiglia, composta oltre che dal padre e dalla madre anche da altri tre fratelli, per arruolarsi da volontario in Marina militare dove divenne, col passare degli anni 2° Capo elettricista, conduttore di girobussole.

Capo Capizzo morì mentre era in servizio sul cacciatorpediniere “Daniele Manin” che venne fatto oggetto di attacco militare davanti al porto di Massaua in Eritrea (Africa). In realtà la morte sopraggiunse il 3 gennaio del 1941, dopo alcune ore dall’attacco nemico, nell’ospedale di Massaua dove il marinaio era stato trasferito nel vano tentativo di salvargli la vita.

Alla cerimonia di ieri hanno preso parte il fratello Francesco (l’unico ancora in vita), diversi parenti e fra questi anche il cugino Antonino Signorelli che, assieme, alla direzione de “Il Vomere” e all’Anmi, alcuni anni addietro, durante la “sindacatura” Carini, formularono l’istanza che ha “portato” ieri all’intitolazione di questo largo. Oltre al Sindaco e ai parenti erano anche presenti il vice comandante di Circomare Marsala, Salvatore Toucro, una rappresentanza dell’Anmi, Associazione Marinai d’Italia, e l’arciprete Padre Giuseppe Ponte. Dopo la scopertura del toponimo da parte del Sindaco e del fratello, vi è stata la benedizione di padre Ponte e l’allocuzione del 1° cittadino.

Gaspare Capizzo, nato nel 1913, dopo essere entrato in Marina scrisse alla madre: “oggi io milito volontariamente nelle fila della nostra gloriosa Marina pronto a seguire il destino della mia nave per la grandezza dell’Italia Nostra”.

Prima di approdare nel “Manin, Capizzo prestò servizio in altre unità navali. Le spoglie del soldato marsalese, che nel1947 venne insignito della Croce al Merito di Guerra alla memoria da parte della Marina Militare, fecero rientro a Marsala nel 1968 dopo che per ben 25 anni furono sepolte nel cimitero di Massaua. Adesso Gaspare Capizzo riposa nella Cappella dei Caduti al Cimitero Monumentale.

Cacciatorpediniere 3^ Squadriglia Cesare Battisti Daniele Manin Francesco Nullo Nazario Sauro

Tutte perdute: il Nullo, come diremo, il 21 ottobre 1940, affondato dal Ct. inglese Kimberley,, il Battisti, impossibilitato a proseguire un’azione contro Port Said per un’avaria al motore, si autoaffondò il 3 aprile 1941 presso la località di Scio Aiba, sulla costa araba, il Manin ed il Sauro furono affondati il 3 aprile 1941 da attacco aereo a 30 miglia a sud di Port Sudan.

(nullo) Terminata la guerra d’Abissinia, rientrò in Mediterraneo, partecipando indirettamente alla guerra di Spagna, per ritornare in Mar Rosso all’inizio del 1939, inquadrato nella 3^ Squadriglia Cacciatorpediniere, che formava insieme ai gemelli Battisti, Sauro e Manin.

Il 19 ottobre partiva da Aden diretto a Suez il convoglio BN715, con una trentina16 di navi mercantili scortate, oltre che dal Kimberley (comandante Lt.Cdr. John Sherbrook Morris Richardson), anche dall’incrociatore Leander (Marina neozelandese, comandante Capt. James William Rivett-Carnac), dagli sloops Indus (Marina indiana, comandante Cdr. Eric George Guilding Hunt), Yarra (Marina australiana, comandante Lt.Cdr. Wilfred Hastings Harrington), Auckland (comandante Cdr. John Graham Hewitt) ed il dragamine Huntley (comandante Lt.Cdr. Harold Robert Austin 15 La sigla “BN” dovrebbe significare “from Bombay to North” 16 La cifra non è certa. Secondo Sydney David Waters, autore di The Royal New Zealand Navy, Historical Publications Branch, 1956, Wellington, pagg. 189 e ss. (consultabile in estratto in http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2Navyc6.html) erano esattamnente 30. 7 King)17. La copertura aerea era garantita da una cinquantina tra caccia e bombardieri di base ad Aden. Cartina dell’azione navale del 20 e 21 0ttobre 1940 (fonte: Le operazioni in Africa Orientale. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare ,1961.) Il convoglio fu avvistato già il 19 stesso da un SM 79 pilotato dal Tenente Leonardi e partito da Dire Daua, che lo attaccò senza successo, così come senza successo fu un 17 Alcune fonti indicano nella scorta anche il Ct Kingston, ma la notizia non è confermata da altre, che in quel periodo danno l’unità presente ad Aden 8 nuovo attacco aereo il giorno successivo, anche questa volta portato da un solitario “Sparviero” ai comandi del Sottotenente Indri.18 . Anche il tentativo di intercettarlo da parte dei due sommergibili Guglielmotti (che il mese prima aveva affondato la petroliera Atlas) e Galileo Ferraris non ebbe fortuna. Informato dell’avvistamento del convoglio, anche se non vi erano notizie certe sull’entità della scorta, il 20 ottobre il Comando Marina di Massaua fece partire sei cacciatorpediniere, cioè l’intera 3^ Squadriglia, con Nullo, Sauro, Battisti e Manin e i più pesanti Leone e Pantera della 5^ Squadriglia. Passando per il Canale di Nord Est, le unità italiane si avvicinarono al convoglio, avvistandolo alle 2.19 della notte tra il 20 ed il 21 ottobre a circa 35 miglia a NordNord-Ovest dell’isoletta di Jabal al Tair19, situata a 15°33'00". L’attacco fu portato prima dal Pantera e dal Leone, che cannoneggiarono alcuni mercantili del convoglio, lanciando contemporaneamente due siluri contro lo sloop Yarra, ma in entrambi i casi gli obiettivi non furono centrati20. Un’altra sezione, con il Nullo ed il Sauro attaccò il convoglio con un lancio di siluri, ma anche in questo caso senza esito21 . Il combattimento si protrasse, secondo fonti britanniche,22 fino alle 2.51, dopo di che le unità italiane ruppero il contatto, probabilmente anche a causa della maggiore gittata e migliore precisione degli 8 pezzi da 152 mm dell’incrociatore Leander (129 colpi sparati!), e ripiegarono coprendosi la ritirata con una cortina fumogena e dirigendosi verso Massaia attraverso il Canale Sud, inseguite dal Kimberley e dallo Yarra, mentre il resto della scorta inglese ritornava a proteggere il convoglio. E’ durante la fase di disimpegno che al Nullo si blocca il timone, costringendolo a compiere due interi giri, senza così riuscire a rompere il contatto, tanto che le due unità britanniche riescono ad intravvederlo e a fare fuoco da una distanza di 4000- 5000 metri. Nel frattempo il timone sembra aver ripreso a funzionare, consentendo al nostro caccia di riuscire, seppur temporanamente, a disimpegnarsi, con rotta però diversa dalle altre unità italiane. Non è certo se perchè fosse stato colpito durante lo contro a fuoco oppure a causa del ripetersi del’avaria al timone, fatto sta che il Nullo, procedendo isolato ed a bassa velocità attraverso il Canale di Nord Est, fu raggiunto attorno alle 5.50 dalle due unità inglesi al largo dell’isola di Harmil, la più settentrionale dell’arcipelago delle Dahlak. 18 Cesare Gori, Il Savoia Marchetti SM 79, Uff. Storico Aeronautica Militare, pag 459. Nel primo attacco furono sganciate alcune bombe da 50 kg, nel secondo da 100kg. 19 Conosciuta anche con i nomi di Djebel Teyr, Jabal al Tayr, Jibbel Tir, (il cui significato è comunque sempre lo stesso, cioè letteralmente “isola uccello”), l’isoletta vulcanica misura poco più di 3 km di diametro, ed è formata interamente da uno strato-vulcano, cioè uno dei tipi di vulcani più pericolosi, soggetti a improvvise attività esplosive (l’ultima eruzione, durante la quale sono morti alcuni militari yemeniti presenti sull’isola, è del 30 settembre 2007. Si veda http://en.wikipedia.org/wiki/Jabal\_al-Tair\_island). L'isola, che fa parte dello Yemen, è situata a 15°33'00" di latitudine Nord e 41°50'0" longitudine Est, grosso modo nel mezzo di quella zona del Mar Rosso meridionale e dista circa 70 km dalle coste della penisola arabica e poco più di un centinaio di chilometri dalle coste dell'Eritrea. 20 Le operazioni in Africa Orientale, USMM, 1961, pag. 90 e segg. 21 Risulta destituita da ogni fondamento l’affermazione che “l'operazione riuscì ottimamente e portò all'affondamento di sei piroscafi”, riportata in http://www.inilossum.com/2gue\_HTML/2guerra1941-8.html 22 The Royal New Zealand Navy, Sydney David Waters, cit., pagg. 189 e ss. E, dello stesso autore, “Leander” in Episodes & Studies, Vol. 2 9 Cartina dell’arcipelago delle Dahlak. In giallo sono evidenziate le principali batterie antinave della Regia marina installate sulle isole. In rosso la zona di affondamento del Ct Nullo Zona di affondamento del Ct Nullo 10 Il caccia inglese Kimberley apre il fuoco tra le 6.20 e le 6.25 senza che il Nullo possa contrastarlo efficacemente e finendo per essere colpito, con entrambe le macchine messe fuori uso ed un incendio a bordo.

MISSIONI OFFENSIVE NOTTURNE DELLE SILURANTI ITALIANE NEL MAR ROSSO, 1940-41

|  |  |
| --- | --- |
| 5ª SQUADR. CACCIATORPEDINIERE: | Tigre (TI), Leone (LE), Pantera (PA). |
| 3ª SQUADR. CACCIATORPEDINIERE: | C. Battisti (BT), D. Manin (MA), N. Sauro (SU), F. Nullo (NL). |
| COMANDO MARINA MASSAUA: | Torp. V. G. Orsini (OS), G. Acerbi (AC) - 21° squadr. mas: MAS 205, 206, 210, 213, 216. |
| 1940 |
| 27-28 giugno: | LE, PA, TI, ST, MA: | N.N. |
| 30-31 luglio: | BT, NL: | N.N |
| 24-25 agosto: | SU, NL: | N.N. |
| 28-29 agosto: | TI, PA: | N.N. |
| 30-31 agosto: | BT, MA: | N.N. |
| 5-6 settembre: | BT, MA, SU: | N.N. |
| 6-7 settembre: | TI, LE, ST, SU: | lancio fallito contro un cacciatorpediniere inglese |
| 20-21 settembre: | LE, PA, BT, MA: | N.N. |
| 5-6 ottobre: | BT, MA: | N.N. |
| 20-21 ottobre: | LE, PA, SU, NL: | lancio fallito contro un avviso inglese. Gli italiani danno per silurati tre mercantili nemici. Nessuna conferma inglese. Affondato il *Nullo*, danneggiato "HMS Kimberley". |
| 3-5 dicembre: | TI, LE, MA, SU: | N.N. |
| 1941 |
| 24-25 gennaio: | TI, PA, SU: | N.N. |
| 2-23 febbraio: | TI, PA, LE: | gli italiani danno per silurati due mercantili nemici. Nessuna conferma inglese |
| 31 marzo-1 aprile: | TI, DA, LE: | tentato bombardamento navale di Suez. Il Leone perduto per incaglio. |
| 2-4 aprile: | TI, PA, ST, MA, SU: | tentato un bombardamento, senza ritorno, di Port Sudan. *Manin* e *Sauro* affondati da aerei. Gli altri tre caccia autoaffondati sulla costa araba. |
| 5-6 aprile | al largo di Massaua: MAS 206, 213, 216: | N.N. |
| 6-7 aprile | al largo di Massaua: MAS 206, 213: | fallito lancio contro l'incrociatore inglese Capetown |
| 7-8 aprile | al largo di Massaua: MAS 213, 216: | silurato l'incrociatore Capetown |

ondizioni psico-fisi-

che, riuscì ad ordinare la distru-

zione dei documenti segreti e l'ab-

bandono della nave, rimanendo

egli a bordo insieme al guardia-

marina Biagio Gallo e al marinaio

elettricista Arduino Forgiarini, che

rifiutò di lasciare il suo comandan-

te. Una cannonata del Kingston

colpì in pieno il Perla ed il bravo

Forgiarini, al quale la Regia Mari-

na volle poi attribuire la MOVM.

Fortunatamente sopraggiunsero

dei bombardieri italiani che attac-

carono l'unità nemica obbligando-

la a ritirarsi. L'equipaggio, che in

buona parte era riuscito a rifugiar-

si sulla costa, fu poi ritrovato e re-

cuperato nei giorni 28 e 30 dal

cacciatorpediniere Daniele Manin

e dalla spedizione di soccorso

partita da Massaia. Mancavano

però all'appello il tenente di va-

scello Simoncini, l'elettricista For-

giarini ed almeno altri 15 uomini.

Ed anche il battello nei giorni suc-

cessivi fu recuperato e rimorchia-

to fino alla base-sommer-

gibili di Massaua, dove

giunse il 20 luglio, da un

gruppo di emergenza

guidato dal comandante

del Gruppo sommergibili

di Massaua, capitano di

fregata Spagone.

Nb, nel febbraio 1931 il manin viene sottoposto in bacino a la spezia a lavori di pulizia della carena, insieme a sauro, nullo e battisti.