Cacciatorpediniere capoclasse della classe Soldati, nota infatti anche come classe Camicia Nera (dislocamento standard 1715-1850 tonnellate a seconda del cantiere di costruzione, 2140-2320 in carico normale, 2460-2590 a pieno carico).

Ordinati nel 1936 e derivati, con alcune migliorie (quali i cannoni del calibro principale del nuovo modello, un maggior numero di mitragliere antiaeree ed alcuni cambiamenti nell’apparato motore, che a parità di potenza risultò più efficiente ed affidabile: ne derivò un incremento del dislocamento standard di circa 200 tonnellate), dalle precedenti classi Oriani e Maestrale, cui assomigliavano quasi del tutto nell’aspetto esterno, i Soldati furono la più numerosa classe di cacciatorpediniere della Regia Marina, con un totale di 19 unità divise in due serie, tutte battezzate con nomi di corpi e specialità delle forze armate italiane (e, per alcune unità della seconda serie, anche di guerrieri di epoche passate). Le dodici unità della prima serie entrarono in servizio tra il 1938 ed il 1939: Aviere, Artigliere, Ascari, Alpino, Bersagliere, Carabiniere, Corazziere, Camicia Nera, Fuciliere, Geniere, Granatiere e Lanciere; le sette unità della seconda serie (ne erano state originariamente previste dodici, ma non fu possibile impostarle tutte perché gli scali dei cantieri navali erano già occupati dagli incrociatori leggeri classe Capitani Romani), ordinate nel 1940, furono impostate durante la guerra (tre nell’ottobre 1940 e quattro nel 1941), ma a causa delle carenze di materiali e personale causate dalla guerra soltanto cinque (Bombardiere, Mitragliere, Corsaro, Velite, Legionario) furono completate prima dell’armistizio, mentre le ultime due (Carrista e Squadrista) caddero incomplete in mano tedesca e non entrarono mai in servizio. Il Camicia Nera fu la prima unità della classe ad essere varata, l’8 agosto 1937; l’ultima della prima serie fu l’Ascari, che scese in mare quasi esattamente un anno dopo, il 31 luglio 1938. La maggior parte delle unità fu costruita dai cantieri Odero Terni Orlando di Livorno (sette unità della prima serie e cinque della seconda), alcune dai Cantieri Navali Riuniti di Ancona (due unità della prima serie e due della seconda), Riva Trigoso (due unità della prima serie) e Palermo (un’unità della prima serie). I tempi di costruzione andarono da un minimo di 16 mesi (Geniere e Corazziere) ad un massimo di 24 (Lanciere).

Secondo i piani originali la seconda serie avrebbe dovuto avere un maggior armamento antiaerei a fronte di un minor armamento silurante, ma le perdite subite nella prima fase della guerra indussero a rinunciare a queste modifiche per velocizzare la costruzione delle unità della seconda serie. Le principali differenze, suggerite dall’esperienza bellica, riguardarono l’apparato motore, la cui potenza venne ridotta di circa 4000 HP (con conseguente calo della velocità di circa tre nodi: l’esperienza operativa aveva comunque mostrato che era sufficiente una velocità di 30-32 nodi) per ottenere in cambio una maggiore affidabilità, autonomia ed economicità di funzionamento, e l’aggiunta di un quinto cannone da 120 mm al posto dell’obice illuminante presente sulle unità della prima serie.

Concepiti per operare insieme alle forze da battaglia nel contrasto a forze navali avversarie ed a coadiuvare le torpediniere classe Spica in azioni siluranti notturne nel Canale di Sicilia, i Soldati costituirono l’ultimo stadio dell’evoluzione di un tipo di cacciatorpediniere nato nei primi anni Trenta con le classi Dardo e Folgore, primi cacciatorpediniere italiani con un solo fumaiolo, affetti da problemi di stabilità, e sviluppatosi con la più soddisfacente classe Maestrale (1934) e con la successiva classe Oriani (1936), che costituiva una versione migliorata di quest’ultima. Nel 1940 Soldati prima serie, Oriani e Maestrale costituivano così un nucleo di unità moderne e dalle caratteristiche omogenee, adatte ad operare efficacemente insieme alle navi maggiori.

Lo scafo dei Soldati, uguale a quello della precedente classe Oriani, era molto affinato e presentava prua “tipo schooner”, un castello con leggero cavallino prodiero, ponte di coperta e due copertini ed elevato bordo libero; le sovrastrutture erano piuttosto sgombre, il tutto al fine di permettere il raggiungimento di velocità elevate. Era lungo 106,7 metri fuori tutto (101,6 metri fra le perpendicolari) e largo 10,15, con un pescaggio di 3,50-4,35 metri. La compartimentazione interna e la sistemazione dei pesi risultarono particolarmente curate, per evitare di dover aggiungere zavorra come nel caso delle classi Dardo e Folgore.

L’apparato motore era costituito da due gruppi turboriduttori (Parsons sulle unità costruite a Livorno, Belluzzo sulle altre) della potenza di 49.000-50.000 HP (36.800 kW; 44.000 HP per la seconda serie, mentre per altra fonte nelle unità della prima serie sarebbe stata variabile dai 48.000 ai 56.000 HP a seconda della nave), ognuna delle quali era alimentata da tre caldaie a tubi d’acqua tipo Yarrow; azionavano due eliche tripala consentendo una velocità massima di 38-40 nodi (durante le prove, con carico ridotto: in condizioni operative questa risultò essere piuttosto di 34-36 nodi, il che faceva comunque dei Soldati i più veloci cacciatorpediniere italiani), con un’autonomia di 2340 miglia a 14 nodi (con una riserva di 517 o 525 tonnellate di carburante), 885 miglia a 32 nodi, 1800 (per altra fonte 2200) miglia a 20 nodi e 682 miglia a 34 nodi. Il timone era semicompensato.

L’armamento artiglieresco era composto da quattro cannoni Ansaldo Mod. 1936 da 120/50 mm in impianti binati, aventi una gittata massima di 19.000 metri (**superiore a quella del modello precedente, ma al costo di minori alzo massimo, precisione e cadenza di tiro)** con scorta di 400-440 colpi per complesso binato velocità iniziale del proiettile 950 m/s e cadenza del tiro di 6-8 colpi al minuto; quello antiaereo da dodici mitragliere Breda da 13,2/76 mm (quattro in impianti singoli ed otto in impianti binati); quello silurante da due impianti lanciasiluri trinati da 533 mm (con 80o di brandeggio per lato, impiegavano siluri aventi una corsa di 4000 metri a 48 nodi) sistemati in posizione centrale lungo l’asse della nave e muniti di centraline di lancio; quello antisommergibili da due lanciabombe pneumatici laterali Mod. 1936/37 (situati sul castello di prua, ad avancarica, del calibro di 433 mm o 302 mm con la riduzione, lanciavano bombe torpedini da getto da 50 kg a 150 metri di distanza e da 100 kg a 50 metri di distanza, con elevazione fissa di 45o e brandeggio fino a 60o) e due tramogge poppiere per bombe torpedini da getto con 34 bombe di profondità (ne portavano sette per volta, quattro da 50 kg a destra e tre da 100 kg a sinistra), oltre ad una (o due) torpedine da rimorchio che, già superata all’entrata in guerra (il suo impiego costringeva l’unità a procedere a bassa velocità e compiere manovre complicate, esponendosi ad attacchi da parte del sommergibile cacciato), fu sbarcata nel 1941.

(Per altra fonte l’armamento antiaereo sarebbe stato costituito fin dall’inizio da otto mitragliere Breda 1935 da 20/65 mm in impianti binati e 2-4 mitragliatrici Breda 1937 da 8 mm, queste ultime impiegate sia per la difesa contro mezzi insidiosi in porto, che per la difesa aerea ravvicinata, e per aiutare a regolare il tiro delle mitragliere pesanti nelle azioni notturne contro motosiluranti; per altra ancora, da otto mitragliere Breda da 13,2/76 mm, metà in impianti singoli e metà in impianti binati, e da quattro da 20/65 mm in impianti binati).

Vi erano inoltre sistemazioni per trasportare e posare tra le 48 e le 64 mine (a seconda del modello), sistemate su due ferroguide che partivano all’altezza dell’impianto lanciasiluri poppiero (che non poteva perciò essere utilizzato durante le missioni di posa di mine).

Le unità della prima serie avevano anche un obice OTO Mod. 1934 da 120/15 mm per il tiro illuminante (con gittata di 6400 metri), situato su una piattaforma tra i due impianti lanciasiluri, ma la sua scarsa utilità portò alla sua successiva eliminazione; sul Carabiniere fu installato al suo posto prima ancora del completamento un quinto cannone da 120/50 mm Mod. 1940, in impianto singolo, soluzione adottata anche su sei delle sette unità della seconda serie nonché, in seguito a lavori di modifica, su Camicia Nera, Ascari, Geniere e Lanciere tra le unità della prima serie.

Per la direzione del tiro vi era una centrale di tiro di tipo "RM 2 modificato" ed una stazione di direzione del tiro comprendente un’apparecchiatura di punteria generale (A.P.G.) per l’impiego diurno antinave, due stereotelemetri, un teleinclinometro cinematico per determinare la rotta del bersaglio nel tiro navale diurno e calcolare l’angolo di mira dei siluri nel lancio diurno, due apparecchiature di punteria generale notturne per il tiro navale notturno, il tiro illuminante e il tiro contraereo diurno dei cannoni da 120 mm, e tre traguardi Panerai. Durante il conflitto alcune unità imbarcarono a scopo sperimentale una seconda stazione di direzione del tiro munita di A.P.G. per creare un secondo gruppo di fuoco formato dai complessi centrale e poppiero, ma tale sistema si rivelò di scarsa utilità e la seconda stazione venne sbarcata dopo qualche mese e sostituita, in alcuni casi, da una mitragliera da 20/65 o 37/54 mm.

L’equipaggio era composto in tempo di pace da 13 ufficiali e 202 tra sottufficiali e marinai, ma in guerra poteva anche superare le 250 unità.

Durante il periodo bellico l’armamento subì varie modifiche; le mitragliere da 13,2/76 mm lasciarono il posto a più moderne ed efficaci armi da 20/65 mm, fino a 10-12 per nave nel 1943 (solitamente in due impianti binati sulle alette di plancia, due impianti binati a poppavia del fumaiolo e due impianti singoli dietro la tuga poppiera), e su alcune unità furono installate anche mitragliere antiaeree pesanti Breda 1939 da 37/54 mm (due, oppure una insieme ad altre due da 20 mm), al posto dell’obice illuminante o dell’impianto lanciasiluri poppiero. Due unità ricevettero il radar, e sette l’ecogoniometro (tipi S.C.R.A.M. o SAFAR P 600 di fabbricazione italiana, o modelli tedeschi: dalla primavera del 1942), alcune anche apparati per la rilevazione di siluri in movimento; all’inizio della guerra unico apparato per la rilevazione di sommergibili era infatti l’idrofono.

Anche l’armamento antisommergibili fu modernizzato con l’installazione, a partire dal 1942, di 2-4 lanciabombe pirici laterali "Modello G", di fabbricazione tedesca (Krupp), dotati di più potenti bombe di profondità da 125 kg, ed in seguito – su alcune unità – di lanciabombe piropneumatici di fabbricazione italiana tipo "Menon 42", di caratteristiche simili al "G" ma con maggiore ritmo di fuoco grazie all’eliminazione della stampella a perdere usata nel "G" e l’adozione di banchi di attesa a rulli per le bombe. Le tramogge per bombe di profondità seguirono un percorso simile, venendo sostituite nel 1941-1942 da un apparato di fabbricazione tedesca tipo "WB" e poi dal tipo italiano "RM"; e così pure le bombe di profondità stesse, che furono sostituite da armi tedesche da 50 e 125 kg con apparati ad orologeria, che ne consentivano l’uso a grappolo e potevano essere regolati a profondità di 20, 30, 50, 70 e 90 metri, e da bombe da 150 kg di forma affusolata (per farle scendere in profondità più rapidamente) regolabili per 25, 50, 75 e 100 metri.

Vennero invece sbarcate, a metà 1942, le attrezzature per il dragaggio in corsa.

Essendo i cacciatorpediniere più moderni della Regia Marina, i Soldati – che allo scoppio della guerra formavano tre squadriglie di quattro unità ciascuna: XI, XII e XIII – costituirono il nerbo dei cacciatorpediniere di squadra della flotta italiana, accompagnando le forze da battaglia in tutte le battaglie ed operazioni aeronavali del conflitto (Punta Stilo, Capo Teulada, Matapan, le due Sirti, Mezzo Giugno, Mezzo Agosto), mentre i cacciatorpediniere delle classi più anziane erano destinati alla scorta dei convogli. A Punta Stilo e Capo Teulada i Soldati furono impiegati nel ruolo per cui erano concepiti, l’attacco silurante contro forze navali avversarie, ma i loro attacchi non ebbero successo perché i lanci non poterono avvenire da distanze inferiori ai 10.000 metri, più del doppio della corsa efficace dei siluri.

Nella fase finale della guerra dei convogli, via via che i cacciatorpediniere più vecchi erano falcidiati dalle perdite mentre l’attività della squadra da battaglia andava diminuendo (specie a partire dalla metà del 1942), anche i Soldati furono destinati a missioni di scorta e trasporto truppe (prima in squadriglie o squadriglie ridotte di scorta agli incrociatori impiegati per la scorta indiretta ai convogli, poi in sezioni come scorta diretta ai convogli, infine singolarmente od insieme ad unità di altre classi e squadriglie sempre come scorta diretta), tornando con la squadra da battaglia dopo che la resa in Tunisia fece venire meno questa necessità. Le unità della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, di cui il Camicia Nera faceva parte, furono anzi le prime ad essere impiegate anche in missioni di scorta convogli, fin dal 1941, probabilmente perché ridotte a tre (dopo la perdita dell’Artigliere nell’ottobre 1940) anziché quattro come le altre due squadriglie. Le perdite più pesanti furono subite dalla classe nel corso del 1943, durante le missioni di scorta e trasporto verso la Tunisia e per i bombardamenti aerei nei porti: ne andarono perdute sette nel corso dell’anno, a fronte di due nel 1942, una nel 1940 e nessuna nel 1941.

Dopo l’armistizio, durante la cobelligeranza, le unità superstiti furono impiegate nella scorta a convogli Alleati ed in alcune missioni di bombardamento sulle coste jugoslave.

Quattro unità della prima serie (Camicia Nera, Carabiniere, Granatiere e Fuciliere) e tre della seconda (Mitragliere, Velite e Legionario) sopravvissero al conflitto, ma soltanto Granatiere e Carabiniere furono lasciati all’Italia dal trattato di pace.

Nel complesso i Soldati furono tra le più riuscite unità della Regia Marina, rivelandosi robuste, versatili, buone incassatrici, stabili, ben armate (specie per quanto riguardava l’artiglieria del calibro principale, mentre quella contraerea dopo le varie modifiche risultò sufficiente in numero, ma non per calibro, per far fronte ai modelli di aerei introdotti a partire dal 1941-1942) e manovriere anche ad alte velocità. Principali difetti, comuni alle precedenti classi di cacciatorpediniere italiani, rimasero la non grande autonomia e le non perfette qualità marine (buona era, comunque, la tenuta al mare dai settori prodieri). La loro robustezza e buona compartimentazione permisero loro di sopravvivere in più occasioni a danni gravissimi, come nel caso di Carabiniere, Granatiere, Corazziere e Velite che per siluramenti o collisioni persero la prua o la poppa senza affondare, o come nel caso dell’Ascari che, finito su un campo minato, continuò a galleggiare dopo aver perso sia la prua che la poppa e che cedette soltanto dopo aver urtato ben tre mine.

Durante il periodo di guerra contro gli Alleati il Camicia Nera effettuò 180 missioni di guerra, percorrendo **QUANTE???** miglia nautiche e partecipando a quasi tutte le principali battaglie ed operazioni aeronavali della campagna del Mediterraneo (Punta Stilo, Capo Passero, Mezzo Giugno, Mezzo Agosto, Banco Skerki **ALTRE???**); durante la cobelligeranza ne effettuò altre 122, comprese missioni di trasporto di truppe e materiali.

**(…) MOTTO??? (...)**

Breve e parziale cronologia.

21 gennaio 1937

Impostazione presso i cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

8 agosto 1937

Varo presso i cantieri Odero Terni Orlando di Livorno. È madrina del Camicia Nera la madre di Giorgio Moriani, “martire” fascista livornese ucciso nel 1921; presenzia al varo Achille Starace, segretario del Partito Nazionale Fascista.

30 giugno 1938

Entrata in servizio.

18 settembre 1938

Il Camicia Nera trasporta a Trieste Benito Mussolini, giunto in visita in Venezia Giulia. Ospitato sulla plancia del cacciatorpediniere, scortato da unità della Squadra Navale, e sbarcato all’arrivo sul Molo Audace, il dittatore annuncia in un discorso tenuto in piazza Unità davanti a 150.000 spettatori (tra cui molte camicie nere), da un palco eretto davanti al palazzo del Municipio (formato da due timoni di nave che sorreggono la pedana), la promulgazione delle leggi razziali, parlando di "soluzioni necessarie per affrontare il problema ebraico". Scelta non casuale quella di Trieste, all’epoca la città italiana con la più grande comunità ebraica in rapporto alla popolazione (nonché la terza in Italia, per numero di componenti). Nel suo discorso Mussolini afferma che "*Nei riguardi della politica interna il problema di scottante attualità è quello razziale. Anche in questo campo noi adotteremo le soluzioni necessarie. Coloro i quali fanno credere che noi abbiamo obbedito ad imitazioni, o peggio, a suggestioni, sono dei poveri deficienti, ai quali non sappiamo se dirigere il nostro disprezzo o la nostra pietà. Il problema razziale non è scoppiato all’improvviso come pensano coloro i quali sono abituati ai bruschi risvegli, perché sono abituati ai lunghi sonni poltroni. È in relazione con la conquista dell’Impero, poiché la storia ci insegna che gli Imperi si conquistano con le armi, ma si tengono col prestigio. E per il prestigio occorre una chiara, severa coscienza razziale, che stabilisca non soltanto delle differenze, ma delle superiorità nettissime. Il problema ebraico non è dunque che un aspetto di questo fenomeno. L’ebraismo mondiale è stato, durante sedici anni, malgrado la nostra politica, un nemico irreconciliabile del fascismo*".

In ricordo della visita le camicie nere della provincia di Trieste donano a Mussolini una riproduzione della campana di San Giusto, realizzata dall’orafo Janesich. Il cinegiornale Luce descrive la visita del capo del fascismo in questi termini: «*Un clamore di sirene che si alza dal mare saluta nella mattinata radiosa di sole l’apparire nel golfo del cacciatorpediniere Camicia Nera che porta il Duce nella sua Trieste. La nave punta ad alta velocità verso il molo Audace. Il duce è sulla plancia di comando e lo saluta con la sua voce solenne il campanone di San Giusto. L’ultima manovra non è ancora del tutto compiuta che già il duce, evidentemente lieto di questo ritorno, mette il piede sul ponte dove è riceverlo sua altezza reale, il duca di Spoleto. Le salve d’artiglieria annunciano a Trieste che il duce è sbarcato nella città che è un solo palpito di attesa e di amore. A passo rapido passando davanti alla scorta d’onore del labaro federale formato dal più fieri squadristi triestini il capo percorre lo schieramento militare e l’allineamento dei giovani fascisti fino al limite dello storico molo segnato da 4 grandi colonne Da qui prosegue lentamente in automobile scoperta per via d’Annunzio, piazza Verdi e Capo di Piazza. avvolto da ondate di invocazioni e ovazioni che lo accolgono da ogni lato fino al Palazzo del governo, 150.000 triestini, un cuore solo, raccolti intorno al capo nella più grande adunata di popolo triestino che la storia ricordi animano a perdita d’occhio Piazza dell’Unità in una apoteosi di passione e di fede, mentre il Duce indica all’Europa la via della giustizia e della salvezza Camicie nere salutate nel duce il fondatore dell’Impero*».

**1938-1939?**

Partecipa a due missioni nell’ambito della guerra civile spagnola (**CERCARE SUL LIBRO SU ISSUU?**).

Maggio 1939

Partecipa alla rivista navale tenuta nel Golfo di Napoli in onore del principe Paolo Karađorđević, reggente di Jugoslavia.

Giugno 1939

Il *Camicia Nera* e gli undici gemelli ricevono, a Livorno, le rispettive bandiere di combattimento, offerte dalle Associazioni d’Arma delle diverse Armi di cui i vari cacciatorpediniere portano il nome; quella del Camicia Nera è offerta dal Partito Nazionale Fascista.

Subito dopo, il *Camicia Nera* va a formare la XI Squadriglia Cacciatorpediniere insieme ai gemelli *Aviere*, *Artigliere* e *Geniere*. Tale Squadriglia viene assegnata alla scorta della III Divisione Navale (incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*), inquadrata nella 2a Squadra Navale.

Nello stesso anno *Camicia Nera*, *Aviere*, *Artigliere* e *Geniere*, insieme agli incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*, visitano Rapallo al comando dell’ammiraglio Wladimiro Pini.

19 giugno 1939

Il Camicia Nera viene visitato a Livorno da Achille Starace.

In questo periodo è imbarcato sul Camicia Nera il guardiamarina Giorgio Martucciello, futura Medaglia d’Oro al Valor Militare.

1939-1940

È comandante del Camicia Nera il capitano di fregata Paolo Mengarini, 40 anni, da Roma.

10 giugno 1940

L’Italia entra nella seconda guerra mondiale. Il Camicia Nera (capitano di fregata Giovanni Oliva, 40 anni, da Biella) fa parte della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, che forma insieme ai gemelli Aviere, Artigliere (caposquadriglia) e Geniere, alle dipendenze della III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano), facente parte della 2a Squadra Navale.

10-11 giugno 1940

Il Camicia Nera salpa da Messina alle 19.10 del 10 giugno unitamente alle altre unità della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere e Geniere), all’incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia) ed alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Bolzano) per fornire copertura alla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), inviata ad effettuare una ricognizione notturna nel Canale di Sicilia, tra Marettimo e Capo Bon.

La mattina dell’11 giugno, il gruppo che comprende il Camicia Nera si unisce ad un altro gruppo partito da Napoli e composto dalla VII Divisione Navale (incrociatori leggeri Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta) e dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere, Carabiniere, Corazziere). Le navi procedono poi fino a nord di Favignana, a protezione della X Squadriglia (e, sempre secondo il relativo volume dell'USMM, anche del gruppo «Da Barbiano» che rientrava alla base dopo aver posato il campo minato «L. K.»: ma in realtà tale gruppo era tornato ad Augusta già nel pomeriggio del 10 giugno, per poi trasferirsi a Taranto nella notte dell'11).

Tutte le navi rientrano alle basi entro la sera dell’11 giugno.

12 giugno 1940

Alle 00.20 il Camicia Nera, insieme al resto della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere, Geniere), alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Lanciere, Corazziere, Ascari, Carabiniere), all’incrociatore pesante Pola ed alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Bolzano), salpa da Messina per intercettare due incrociatori britannici (il Caledon ed il Calypso) avvistati da dei ricognitori a sud di Creta, diretti verso ovest (gran parte della Mediterranean Fleet, al pari di una squadra navale francese, è infatti uscita in mare a caccia, infruttuosa, di naviglio italiano). (Per altra fonte le navi sarebbero uscite in mare per dare la caccia ad un convoglio britannico, segnalato da un ricognitore al largo di Creta ed avente rotta ovest; segnalazione che si rivela poi errata). Al contempo salpano da Taranto, per fornire loro appoggio, la I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia) e VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e la IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci) e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare).

Alle 9, dato che nuovi voli di ricognizione non sono più riusciti a trovare le navi nemiche, tutte le unità italiane ricevono ordine di tornare in porto.

A mezzogiorno il sommergibile britannico Orpheus (capitano di corvetta James Anthony Surtees Wise), in agguato 70 miglia a nordest di Malta, avvista il Pola, la III Divisione e le Squadriglie Cacciatorpediniere XI e XII (meno il Geniere, che è dovuto rientrare in porto da qualche ora), in navigazione con rotta nord/nordovest. Forse perché troppo lontano, il sommergibile non attacca.

19 giugno 1940

Il Camicia Nera, insieme al resto della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere, Geniere), salpa da Napoli (**O AUGUSTA???**) alle 20.30 diretto a Bengasi, per una missione di trasporto. A bordo dei quattro cacciatorpediniere sono stati caricati 36 cannoni anticarro da 47 mm, 20 mitragliere da 20 mm, le relative munizioni e 300 tra ufficiali ed artiglieri del Regio Esercito, addetti a tali armi.

Si tratta di uno dei primissimi carichi di rifornimenti inviati in Libia (il secondo in ordine cronologico), a seguito di richiesta urgente da parte dell’Esercito.

21 giugno 1940

La XI Squadriglia giunge a Bengasi alle 14, sbarcandovi il proprio carico.

7 luglio 1940

La XI Squadriglia (Camicia Nera, Aviere, Artigliere, Geniere), al comando del capitano di vascello Carlo Margottini dell’Artigliere, salpa da Messina alle 15.45 insieme alla III Divisione Navale (Trento e Bolzano), cui funge da scorta, mentre da Augusta e Palermo prendono il mare l’incrociatore pesante Pola (nave di bandiera dell’ammiraglio di squadra Riccardo Paladini, comandante la 2a Squadra), le Divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume, Gorizia) e VII (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli) e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci), XII (Carabiniere, Lanciere, Ascari, Corazziere) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), che – insieme alle unità salpate da Messina – compongono la 2a Squadra Navale. Una volta in mare aperto, tutte le navi appartenenti alla 2a Squadra Navale si riuniscono in un’unica formazione (eccetto la VII Divisione e la XIII Squadriglia).

Loro compito è scortare a distanza un convoglio salpato da Napoli alle 19.45 del 6 e diretto a Bengasi con un carico di 232 veicoli, 10.445 tonnellate di materiali vari e 5720 tonnellate di carburante, oltre a 2190 uomini; lo formano le motonavi da carico Marco Foscarini, Francesco Barbaro (salpata da Catania alle 12 del 7) e Vettor Pisani e le motonavi passeggeri Esperia e Calitea, con la scorta diretta dei due incrociatori leggeri della II Divisione (Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni), dei quattro cacciatorpediniere della X Squadriglia (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), delle quattro torpediniere della IV Squadriglia (Procione, Orsa, Orione, Pegaso) e delle vecchie torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Missori.

La XI Squadriglia Cacciatorpediniere è assegnata alla scorta della III Divisione.

La 1a Squadra Navale (V Divisione con le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, IV e VIII Divisione con sei incrociatori leggeri, VII, VIII, XV e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere con 13 unità) esce anch’essa in mare a sostegno dell’operazione. Comandante superiore in mare è l’ammiraglio di squadra Inigo Campioni, con bandiera sulla Cesare.

Le unità della 1a e della 2a Squadra salpano tra le 12.30 e le 18 del 7 luglio da Augusta (Pola, I e II Divisione), Messina (III Divisione), Palermo (VII Divisione) e Taranto (IV, V e VIII Divisione).

La 2a Squadra si pone 35 miglia ad est del convoglio, tranne la VII Divisione con la XIII Squadriglia, che viene invece posizionata 45 miglia ad ovest.

8 luglio 1940

L’operazione va a buon fine (il convoglio raggiunge Bengasi tra le 18 e le 22 dell’8), ed alle 14.30 le navi delle due squadra navali iniziano la navigazione di rientro.

Ma alle 15.20, a seguito dell’avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la 1a e la 2a Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l’intento di impegnarle in combattimento almeno un’ora prima del tramonto. La flotta britannica in mare, al comando dell’ammiraglio Andrew Browne Cunningham, consiste in tre corazzate (Warspite, Malaya e Royal Sovereign), una portaerei (la Eagle), cinque incrociatori leggeri (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool, Gloucester) e 16 cacciatorpediniere (Nubian, Mohawk, Decoy, Hasty, Hero, Hereward, Stuart, Decoy, Hostile, Hyperion, Ilex, Dainty, Defender, Janus, Juno, Vampire e Voyager).

Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell’ammiraglio Campioni ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l’ordine di non impegnare il nemico. Durante l’accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. Le bombe cadono vicine agli incrociatori, ma non causano danni.

9 luglio 1940

Per ordine dell’ammiraglio Paladini, la III Divisione prosegue verso nord dalle 00.45 del 9 sulla dritta di Pola e I Divisione (ammiraglio di divisione Pellegrino Matteucci, sullo Zara), sia per evitare d’incrociarsi con la VII Divisione che è in arrivo da sinistra (perché è in rotta verso lo stretto di Messina), sia per non passare in una zona nella quale Supermarina, alle 22.10, ha indicato trovarsi due sommergibili nemici.

La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione; la 2a Squadra (eccetto la VII Divisione, che è ancora separata da essa) accosta verso nord all’1.23.

Già dalle 22 dell’8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40’ N e 17°20’ E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio.

Verso le quattro del mattino del 9 luglio la III Divisione passa ad est del gruppo «Cesare»; l’ammiraglio Campioni, che Paladini – assumendo che questi avesse intercettato l’ordine, inviato a mezzo radiosegnalatore – non ha informato dell’ordine alla III Divisione di proseguire verso nord (il che differisce da quanto ordinato in precedenza da Campioni), quando alle 4.30 la XV Squadriglia Cacciatorpediniere segnala grosse ombre su tale lato (che è quello da cui si prevede che possa provenire il nemico), ritiene che si tratti di unità nemiche. Vengono così inviate ad attaccarle, in rapida successione, la XV e la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere. In realtà si tratta appunto del Bolzano e del Trento, che si trovano dove – secondo le originarie disposizioni di Campioni – non dovrebbero essere: per fortuna, i due siluri lanciati dalla XV Squadriglia mancano il bersaglio, mentre l’VIII Squadriglia riconosce la sagoma delle navi “nemiche” per quella di due incrociatori tipo “Trento”, permettendo di interrompere l’attacco e chiarire l’equivoco.

Alle 6.40 la III Divisione si ricongiunge con Pola e I Divisione, ed alle 8 viene avvistato un idroricognitore Short Sunderland che pedina la flotta italiana, tenendosi al di fuori della portata delle artiglierie contraeree (la caccia italiana, chiamata ad intervenire, non verrà però inviata ad attaccarlo).

Verso le 13, dopo una mattinata di infruttuosi voli di ricognizione, un velivolo italiano avvista la Mediterranean Fleet 80 miglia a nordest della V Divisione, ossia molto più a nord di quanto previsto, ed in posizione adatta ad interporsi tra la flotta italiana e la base di Taranto: l’ammiraglio Campioni inverte allora la rotta, ed ordina a Paladini, che si trova più a sud e sta dirigendo per ovest-sud-ovest, di fare altrettanto, accostando ad un tempo per riunire più rapidamente le due Squadre.

Verso le 13 la 1a e 2a Squadra, ormai riunite, si dispongono su quattro colonne, distanziate di cinque miglia l’una dall’altra: la XI Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme alla XII Squadriglia, al Pola ed alla I e III Divisione incrociatori, va a formare la colonna destra dello schieramento italiano, posta ad ovest della V Divisione costituita dalle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour (la prima colonna è costituita dalla VII Divisione, la terza dalla V Divisione – rispetto alla quale la colonna con la III Divisione si trova tre miglia ad ovest, cioè sulla dritta – e la quarta dalle Divisioni IV e VIII). A causa della manovra d’inversione di rotta, il Bolzano si viene a trovare in testa al gruppo degli incrociatori pesanti, mentre il Pola, nave ammiraglia di Paladini, finisce in coda.

Tra le 13.15 e le 13.26, 45 miglia ad est-sud-est di Capo Spartivento, il gruppo «Pola» (di cui la XI Squadriglia fa parte), mentre si trova a poppa dritta della Cesare e con rotta 183° – è in corso la manovra per assumere la propria posizione nella formazione ordinata da Campioni –, viene attaccato da nove aerosiluranti Fairey Swordfish.

Gli aerei britannici, decollati dalla Eagle alle 11.45 con l’obiettivo di attaccare le corazzate italiane, che però non hanno trovato, provegono da ovest (cioè da sinistra); si avvicinano con decisione da poppavia agli incrociatori (approfittando del fatto che i cacciatorpediniere sono invece a proravia degli stessi), scendono in picchiata fino a 20-30 metri e sganciano i loro siluri da circa mille metri di distanza. Gli incrociatori si diradano, compiono rapide manovre evasive ed aprono subito un violento fuoco contraereo, evitando tutti i siluri (due diretti contro il Bolzano, altrettanti contro il Trento ed uno contro lo Zara). Gli aerei si allontanano, tre di essi danneggiati dal tiro delle navi italiane.

Alle 14.05 ha inizio l’avvicinamento alla flotta britannica: alle 15.15 gli incrociatori aprirono il fuoco, seguiti alle 15.23 anche dalle corazzate, che al contempo, insieme al gruppo «Pola», accostano a un tempo di 60° a dritta e così si spostano ad est/nordest insieme agli incrociatori pesanti per supportare gli incrociatori leggeri, i primi ad essere impegnati in combattimento. Entro le 15.40 i sei incrociatori pesanti della 2a Squadra si sono portati 6860 metri a proravia della corazzata Cesare, nave ammiraglia di Campioni.

Incrociatori e corazzate cessano poi il fuoco rispettivamente alle 15.31 ed alle 15.35, per poi riprenderlo dalle 15.48 alle 16.04 (corazzate) e dalle 15.56 alle 16.15 (incrociatori). Alle 15.53 l’ammiraglio Campioni ordina al gruppo «Pola» di serrare le distanze e dispiegarsi sulla linea di rilevamento 040°, per avvicinare gli incrociatori alle corazzate nemiche abbastanza da poter usare i cannoni da 203: l’idea è di cercare di “bilanciare” la disparità di calibro tra i cannoni delle corazzate italiane (320 mm) e quelle britanniche (381 mm) facendo sparare anche gli incrociatori pesanti sulle corazzate nemiche. Tuttavia queste ultime rimangono sempre al limite della gittata dei cannoni degli incrociatori pesanti italiani, dei quali soltanto il Trento spara tre salve contro di esse.

Nella seconda fase, la 2a Squadra manovra per avvicinarsi alle unità avversarie, e tra le 15.50 e le 16 i suoi incrociatori pesanti, su ordine dell’ammiraglio Paladini, aprono il fuoco da 20.000-25.000 metri contro gli incrociatori leggeri britannici del viceammiraglio John Tovey (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool e Gloucester), che rispondono al fuoco con granata perforante e tiro raccolto ma poco efficace.

Alle 15.59, però, la Cesare, la nave ammiraglia, viene danneggiata da un proiettile da 381 mm, dovendo ridurre la velocità. A seguito di questo evento l’ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare delle forze italiane, decide di rompere il contatto per rientrare alle basi, ed alle 16.05 dirama l’ordine generale per le squadriglie di cacciatorpediniere di attaccare con il siluro le navi della Mediterranean Fleet, in modo da facilitare lo sganciamento delle navi maggiori.

La XI Squadriglia va all’attacco alle 16.07 (**PER PRIMA???**), all’ordine del Comando della 2a Squadra; i quattro cacciatorpediniere attraversano la formazione della I Divisione passando con rotta 105° tra Fiume e Gorizia, poi (alle 16.15), subito dopo aver superato la linea degli incrociatori, avvistano le navi nemiche dritte di prua ed accostano di circa 90° a sinistra, assumendo una rotta convergente con la testa della formazione britannica. Il caposquadriglia Artigliere inizia subito a stendere una cortina nebbiogena, sia per occultare gli altri cacciatorpediniere che per coprire il ripiegamento delle navi maggiori (la nebbia artificiale va però ad ostacolare l’attacco della XII Squadriglia, che è in posizione poco più arretrata). Durante l’avvicinamento per l’attacco, la XI Squadriglia è continuamente sotto intenso fuoco nemico, ma nessuna nave è colpita; giunto a 13.800 metri dalla nave scelta come bersaglio per il proprio attacco, ritenuta essere una corazzata, l’Artigliere apre il fuoco contro di essa. Alle 16.20 Camicia Nera, Aviere e Geniere escono dalla cortina fumogena stesa dal caposquadriglia, che li ha nascosti fino a quel momento, e lanciano in tutto dieci siluri, sette contro una corazzata e tre contro un incrociatore, da una distanza di 11.000 metri; il Camicia Nera, in particolare, lancia i suoi siluri da 10.800 metri. Dopo il lancio le unità accostano a sinistra per disimpegnarsi, emettendo cortine fumogene, inseguite dal tiro britannico.

Nessun siluro va a segno; mentre si allontanano, i cacciatorpediniere della squadriglia, pur continuando ad emettere nebbia artificiale per occultarsi, vedono salve nemiche cadere nelle loro vicinanze, fino circa alle 16.30.

Tra le 16.19 e le 16.30 tre squadriglie di cacciatorpediniere britannici (2th, 10th e 14th Flotilla) aprono il fuoco contro quelli italiani da 11.250-12.500 metri, appoggiati tra le 16.39 e le 16.41 dal tiro dei pezzi secondari da 152 mm delle corazzate Warspite e Malaya. Alle 16.49 la “mischia” tra cacciatorpediniere, svoltasi a grande distanza, ha termine senza che nessuna unità sia stata colpita.

Terminata la battaglia, la flotta italiana si avvia alle proprie basi con direttrice di marcia 230°, passando a sud della Calabria; ma durante il rientro, tra le 16.20 e le 19.30, diviene oggetto anche dell'attacco da parte degli stessi bombardieri della Regia Aeronautica (una cinquantina, su circa 126 inviati in totale ad attaccare le forze britanniche), che le attaccano e bombardano pesantemente per errore di identificazione e malintesi (tra il comando delle due Squadre Navali e quello della II Squadra Aerea, cui appartengono i bombardieri) circa la posizione della flotta italiana e di quella britannica. Le insensate disposizioni vigenti in materia di comunicazioni tra Marina ed Aeronautica, che non contemplano la possibilità di comunicazioni dirette tra navi e aerei, impediranno alle prime di segnalare ai secondi l'errore; le stesse navi, non potendo distinguere la nazionalità degli aerei attaccanti, apriranno un intenso fuoco con proprie armi contraeree, rafforzando nei piloti l'impressione di stare attaccando navi nemiche. Alcune delle navi ed alcuni degli aerei, rispettivamente, cesseranno il fuoco e rinunceranno all'attacco riconoscendo all'ultimo momento la vera nazionalità del "nemico", ma alla fine gli attacchi ai danni delle navi italiane eguaglieranno, in intensità, quelli condotti contemporaneamente contro la vera Mediterranean Fleet. Nessuna nave italiana sarà, fortunatamente, colpita, mentre un bombardiere Savoia Marchetti S. 79 della 257a Squadriglia (XXXVI Stormo da Bombardamento Terrestre) finirà abbattuto dal "fuoco amico" delle navi. L’ammiraglio Campioni, per tentare di chiarire equivoco, ordina di stendere bandiere italiane sul cielo delle torri e di emettere fumo rosso dai fumaioli poppieri, pratica convenzionale, nelle esercitazioni in tempo di pace, per segnalare il gruppo “amico”.

L'incidente sarà poi fonte di aspre polemiche tra Marina e Aeronautica, ma per lo meno servirà a dare l'impulso ad un migliore sviluppo della collaborazione aeronavale, che però raggiungerà risultati soddisfacenti solo nel 1942.

L’aliquota più consistente delle unità italiane, compreso il Camicia Nera, dirige su Augusta: nel pomeriggio del 9 luglio, oltre ad esso ed al resto della XI Squadriglia, fanno il loro ingresso nella base siciliana la corazzata Conte di Cavour, gli incrociatori pesanti Pola, Zara, Fiume e Gorizia, gli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi ed i 32 cacciatorpediniere delle Squadriglie VII, VIII, IX, XIV, XV e XVI. Poco dopo mezzanotte, però, a seguito dell’intercettazione e decifrazione di messaggi radio britannici che fanno presagire un imminente attacco di aerosiluranti contro il naviglio ormeggiato ad Augusta, Supermarina ordina a tutte le navi di lasciare la base: dopo essersi frettolosamente rifornite, le unità ripartono per le basi di assegnazione (Napoli e Taranto). I cacciatorpediniere della XI Squadriglia, insieme agli incrociatori leggeri Da Barbiano e Di Giussano, partono alle 19.05 del 10 luglio, alla volta di Taranto.

31 agosto-2 settembre 1940

Il 31 agosto la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Camicia Nera, Aviere, Artigliere, Geniere) salpa da Messina insieme alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano), per partecipare alle operazioni di contrasto all’operazione britannica «Hats», consistente in varie sotto-operazioni: trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry; invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Nauplia a Porto Said; bombardamenti su basi italiane in Sardegna e nell’Egeo. Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili.

Complessivamente, all’alba del 31, prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate della V (Cesare, Duilio e Cavour) e IX (Littorio e Vittorio Veneto) Divisione, 13 incrociatori della I (Pola, Zara, Fiume, Gorizia), III, VII (Eugenio di Savoia, Duca d’Aosta, Montecuccoli ed Attendolo) e VIII (Duca degli Abruzzi e Garibaldi) Divisione e 39 cacciatorpediniere (Freccia, Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia; Folgore, Fulmine, Lampo e Baleno dell’VIII Squadriglia; Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia; Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia; Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere della XII Squadriglia; Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia; Alvise Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Antonio Pigafetta e Nicolò Zeno della XV Squadriglia; Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare della XVI Squadriglia). La III Divisione si riunisce al grosso della squadra italiana, partita da Brindisi e da Taranto, verso le 13 del 1° settembre.

Le due Squadre Navali italiane (la 1a Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la 2a Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII), riunite, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l’ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l’ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla 2a Squadra, che si trova in posizione più avanzata della I, di proseguire verso le forze nemiche (l’ammiraglio Iachino, comandante la 2a Squadra, ha chiesto ed ottenuto alle 16.30 libertà di manovra per dirigere contro le forze britanniche, segnalate alle 15.35 a 120 miglia di distanza, ma alle 16.50 tale autorizzazione viene annullata; comunque la 2a Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie). Alle 17.27 la 2a Squadra riceve l’ordine d’invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la 1a Squadra.

Alle 22.30 del 31 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l’ordine di impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9; le forze italiane si allontanano nuovamente dal Golfo di Taranto per cercare di nuovo quelle avversarie lungo la rotta 155° ma con l’ordine di non oltrepassare la congiungente Malta-Zante, il che tuttavia le tiene lontane dalle rotte possibili da Alessandria a Malta. Verso le 13 la burrasca costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l’armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione. 29 settembre-2 ottobre 1940

La XI Squadriglia (Camicia Nera, Aviere, Artigliere e Geniere), insieme agli incrociatori pesanti della III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano), esce da Messina alle 20.28 del 29 settembre, mentre prendono il mare da Taranto il Pola, le divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), V (corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour), VI (corazzata Duilio), VII (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta), VIII (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e IX (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e 17 cacciatorpediniere (Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia; Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti e Giosuè Carducci della IX Squadriglia; Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia; Ascari della XII Squadriglia; Granatiere, Bersagliere ed Alpino della XIII Squadriglia; Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare della XVI Squadriglia), e da Brindisi la VII Divisione (incrociatori leggeri Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli) con la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Alvise Da Mosto e Giovanni Da Verrazzano), per contrastare un’operazione britannica in corso, la «MB. 5», che consiste nell’invio a Malta degli incrociatori Liverpool e Gloucester con 1200 uomini e rifornimenti, invio da Porto Said al Pireo del convoglio «AN. 4», il tutto con l’uscita in mare delle corazzate Valiant e Warspite, della portaerei Illustrious, degli incrociatori York, Orion e Sydney e di undici cacciatorpediniere a copertura dell’operazione. La III Divisione si riunisce alle navi partite da Taranto alle 7.30 del 30 settembre; sono in mare entrambe le squadre navali: la 1a Squadra dell’ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare (imbarcato sulla Littorio) con le Divisioni V, VI, VII, VIII e IX e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII, X, XIII, XV e XVI, e la 2a Squadra dell’ammiraglio Angelo Iachino (imbarcato sul Pola) con le Divisioni I e III e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII. Il Pola, la I Divisione e la IX Squadriglia salpano da Taranto alle 18.05, le unità della 1a Squadra alle 19.30. In mancanza di elementi sufficienti ad apprezzare la composizione ed i movimenti della Mediterranean Fleet ed in considerazione dello svilupparsi di una burrasca da scirocco (che avrebbe reso impossibile una navigazione ad alta velocità verso sud da parte dei cacciatorpediniere) Supermarina decide di rinunciare a contrastare l’operazione ed ordina alle unità in mare di invertire la rotta alle 6.25 del 30 ed incrociare dapprima tra i paralleli 37° e 38°, poi (dalle 10.30) 38° e 39° ed alle 14 fare rotta verso sudovest sino a raggiungere il 37° parallelo, poi, alle 17.20, di rientrare alle basi. Navigando nella burrasca, la flotta italiana raggiunge le basi tra l’una e le quattro del mattino del 1° ottobre, vi si rifornisce in fretta e rimane in attesa di un’eventuale nuova uscita per riprendere il contrasto, ma in base alle nuove informazioni ottenute ciò risulterà impossibile, pertanto, alle 14.00 del 2 ottobre, le navi riceveranno l’ordine di spegnere le caldaie. 6 ottobre 1940 Il Camicia Nera salpa da Messina in mattinata insieme al resto della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere e Geniere) ed alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano), in appoggio all’operazione «C.V.», consistente nell’invio da Taranto a Lero delle due veloci e moderne motonavi Calitea e Sebastiano Venier, cariche di rifornimenti destinati alle isole del Dodecaneso e scortate dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere, Corazziere e Carabiniere). L’operazione (il convoglio è partito la sera del 5, mentre il 6 mattino, oltre al gruppo cui appartiene il Camicia Nera, sono salpate da Taranto anche la I Divisione con gli incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia, l’incrociatore pesante Pola – nave ammiraglia della 2a Squadra Navale – e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere con Alfieri, Oriani, Gioberti e Carducci) viene però interrotta il mattino stesso del 6 ottobre, dopo che la ricognizione aerea dell’Egeo ha segnalato due corazzate, due incrociatori e sette cacciatorpediniere britannici sulla rotta Alessandria-Caso, ossia dove dovrebbero passare le navi dirette nel Dodecaneso. Tutte le unità italiane vengono fatte rientrare alle basi; «C.V.» non si farà più.

11 ottobre 1940

Tra le 20 e le 20.30 il Camicia Nera (capitano di fregata Giovanni Oliva) salpa da Augusta insieme al resto della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere – caposquadriglia, capitano di vascello Carlo Margottini – e Geniere) ed alle torpediniere della I Squadriglia Torpediniere (Alcione, Airone ed Ariel).

Entrambe le squadriglie hanno l’ordine di svolgere una ricerca notturna a rastrello ad est di Malta, dove si ritiene che vi possano essere navi britanniche; il rastrello andrà condotto con rotta est-ovest, partendo da una settantina di miglia a nordest di Malta.

L’ordine è stato dato dopo che, alle 8.45 dell’11 ottobre, un aereo di linea italiano ha avvistato 20 unità britanniche (15 navi da guerra e 5 di tipo imprecisato) con rotta 220° (ma all’arrivo dell’aereo hanno virato di 90° a dritta) in posizione 35°20’ N e 15°40’ O, a 65 miglia per 115° da (ad est-sudest di) Malta. Supermarina, informata da Superaereo un’ora più tardi, non è in grado di fare uscire in mare le forze navali maggiori prima del giorno seguente, pertanto ha ordinato al Comando Militare Marittimo della Sicilia (ammiraglio di divisione Pietro Barone, con sede a Messina) di organizzare una ricerca offensiva notturna con l’utilizzo di aerei per la ricognizione e di unità sottili (cacciatorpediniere, torpediniere e MAS) per la ricerca del contatto e l’eventuale attacco. Sono state quindi disposte ricognizioni con aerei, l’invio dei MAS 512, 513 e 517 in agguato notturno al largo della Valletta, l’approntamento in tre ore delle due squadre navali, la messa in allarme delle difese di Taranto, della Sicilia e della Libia, e l’interruzione del traffico tra Italia e Libia; inoltre si è deliberato di inviare numerose siluranti a verificare la presenza di navi nemiche e, in caso affermativo, ad attaccare col favore della notte (oltre alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere ed alla I Squadriglia Torpediniere, deve prendere il mare anche la VII Squadriglia Cacciatorpediniere – Freccia, Dardo, Saetta e Strale –, ma cercando sulla congiungente Marettimo-Zembra, dove il passaggio è meno probabile). Entro ventiquattr’ore sarebbe possibile fare uscire le forze da battaglia da Taranto, Augusta e Messina, per appoggiare l’azione notturna delle siluranti, o sfruttarne gli eventuali risultati positivi.

A trovarsi in mare è l’intera Mediterranean Fleet, con le corazzate Valiant, Warspite, Ramillies e Malaya, le portaerei Eagle ed Illustrious, l’incrociatore pesante York, gli incrociatori leggeri Ajax, Orion, Sydney, Liverpool e Gloucester ed i cacciatorpediniere Havock, Hasty, Hyperion, Hero, Hereward, Ilex, Jervis, Janus, Juno, Dainty, Defender, Decoy, Nubian, Vampire e Vendetta: tale poderosa formazione è uscita in mare l’8 ottobre per dare scorta a distanza al convoglio «M.F. 3» diretto a Malta, ed ora, dopo che i mercantili sono giunti a destinazione l’11 ottobre, attende di assumere la scorta di tre piroscafi scarichi (Aphis, Plumleaf e Volo, del convoglio «M.F. 4») di ritorno ad Alessandria d’Egitto (questo complesso di movimenti rientra nel quadro dell’operazione britannica «M.B. 6»).

L’ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, ha creato a nord del grosso della flotta uno ‘schermo’ di incrociatori e cacciatorpediniere, con compiti di ricognizione, l’ultimo dei quali (il più a nord) è l’incrociatore leggero Ajax, al comando del capitano di vascello Eward Desmond Bewley McCarthy, il quale avanza a 17 nodi procedendo a zig zag, una settantina di miglia a nord del grosso della Mediterranean Fleet ed ad altrettante miglia da Malta. Le altre unità dello schermo sono l’incrociatore pesante York, gli incrociatori leggeri Orion e Sydney (che con l’Ajax formano il 7th Cruiser Squadron) ed i cacciatorpediniere Nubian e Mohawk; le navi procedono in linea di rilevamento, a notevole distanza l’una dall’altra.

I primi ricognitori italiani, degli idrovolanti CANT Z. 501 delle Squadriglie 144a (di base a Stagnone), 184a, 186a (di base entrambe ad Augusta) e 189a (di base a Siracusa) della Regia Aeronautica, decollano nel primo pomeriggio dell’11 ottobre, quando il cielo – fino ad allora coperto dalle nuvole, con scariche elettriche, forti raffiche di vento e visibilità molto limitata, a causa di una perturbazione sul Mediterraneo centrale iniziata il 9 ottobre – inizia a rasserenarsi, permettendo un progressivo miglioramento della visibilità. Il CANT Z. 501 decollato per primo da Stagnone esplora il settore più occidentale (tra il meridiano di Capo Bon ed il 13° meridiano) ma non trova nulla; altri due idrovolanti sono decollati da Augusta sempre nel primo pomeriggio dell’11 e conducono una ricerca (distanziati di 30 miglia e con percorsi paralleli ed opposti) che va da Malta al meridiano 22° E, ma di nuovo senza risultati; un quarto CANT Z. 501, decollato da Siracusa ed assegnato all’esplorazione di un settore a sud ed ad est di Malta, non vede nulla.

Le sette unità della XI Squadriglia Cacciatorpediniere e della I Squadriglia Torpediniere, giunte a mezzanotte dell’11 ottobre sul meridiano 16°40’ E (a circa cento miglia da Malta), si irradiano sul rastrello con base 28 miglia, disponendosi, da nord verso sud, nell’ordine Alcione, Airone, Ariel, Geniere, Aviere, Artigliere e Camicia Nera, procedendo affiancate ad una distanza di circa quattro miglia l’una dall’altra, con un intervallo di otto miglia tra la I Squadriglia Torpediniere (più a nord) e la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (più a sud).

12 ottobre 1940

All’una di notte, terminato il posizionamento sul rastrello, le sette siluranti iniziano la ricerca, procedendo a 12 nodi con rotta 270° e direttrice della ricerca da est verso ovest. L’eccezionale visibilità (grazie alla luce lunare da sudovest, che rende molto luminoso tale settore, verso il quale si sviluppa la ricerca) e la direttrice dovrebbero consentire alle navi italiane (specie le torpediniere) di avvistare le unità nemiche nei loro settori prodieri prima di essere viste a loro volta. La ricerca del nemico si svolge a sud del parallelo di Malta, nella fascia compresa tra i paralleli 35°54’ N e 35°25’ N a partire dal meridiano 16°40’ E.

Nel mentre, la Mediterranean Fleet procede con rotta 90° (opposta a quella delle navi italiane) e dodici nodi di velocità, circa 50 miglia a sudest di Malta; la linea protettiva degli incrociatori è disposta in linea di rilevamento a nordest del grosso della squadra britannica, con l’Ajax posizionato esternamente verso nord. Ancora più a nord si trovano i tre mercantili del convoglio salpato da Malta alle 22.30, diretti verso est e scortati dagli incrociatori antiaerei Coventry e Calcutta e dai cacciatorpediniere Stuart, Voyager, Wryneck e Waterhen.

Il tempo è migliorato, con vento e mare da sudest forza 2-3 in diminuzione e cielo sereno. La luna (quasi piena e bassa sull’orizzonte), rispetto alla posizione delle unità italiane, si trova alle spalle delle navi britanniche, il che dovrebbe agevolare il loro avvistamento.

Le prime ad incappare nello ‘schermo’ del 7th Cruiser Squadron, e precisamente nell’Ajax, sono le torpediniere: all’1.37 l’Alcione avvista per prima l’incrociatore, ed in breve anche le altre due unità della I Squadriglia avvistano l’Ajax, che da parte sua non si accorge invece della loro presenza; favorite dal buio, vanno all’attacco, col siluro e col cannone. L’Ajax si accorge però di loro all’ultimo momento, e così l’attacco, condotto con coraggio ma con scarsa coordinazione e perizia, si tramuta in disastro: nessuno dei sette siluri va a segno, mentre l’Ajax, danneggiato solo leggermente dal tiro delle torpediniere, risponde al fuoco da distanza ravvicinata, affondando l’Ariel e riducendo l’Airone ad un relitto galleggiante.

I cacciatorpediniere della XI Squadriglia (che procedono col Geniere in testa, seguito nell’ordine da Aviere, Artigliere e Camicia Nera), avvistate le vampe del combattimento tra l’Ajax e le torpediniere, accostano a dritta (verso nord) all’1.56, su ordine del caposquadriglia Margottini, aumentando la velocità. Avvistano anch’essi l’Ajax, ma da una distanza molto inferiore a quella delle torpediniere, e con la luna al traverso a sinistra (cioè, con condizioni di luce poco favorevoli, specie rispetto alle torpediniere); vanno all’attacco, ma commettono un grave errore: anziché attaccare tutti insieme, creando una grande concentrazione di siluri, affrontano l’Ajax uno alla volta, in modo autonomo e scoordinato, stagliandosi per giunta contro la luce lunare che li rende particolarmente ben visibili alla nave nemica, a breve distanza.

Ormai l’Ajax, che ha accostato a sud dopo aver immobilizzato l’Airone, è sul chi va là, dopo l’attacco delle torpediniere: l’attacco dei cacciatorpediniere lo coglie mentre sta accostando a dritta per portare in campo di tiro tutti i propri cannoni da 152 mm, e questa volta l’incrociatore non esita ad aprire il fuoco contro le ombre delle navi italiane in avvicinamento, le cui sagome – peraltro più visibili rispetto a quelle delle torpediniere, date le maggiori dimensioni – si proiettano contro il settore dell’orizzonte che la luna illumina maggiormente (l’avvistamento è pressoché contemporaneo e reciproco).

L’Aviere, il primo ad andare all’attacco (tra le 2.10 e le 2.18), viene rapidamente centrato da diversi colpi prima di poter lanciare i siluri; seriamente danneggiato, senza luce, con parte dell’armamento fuori uso, diversi morti e feriti a bordo ed alcuni compartimenti allagati, deve abbandonare l’attacco ed allontanarsi verso Augusta.

Poco dopo, alle 2.18, il Geniere avvista l’Ajax a poco più di 7 km di distanza; le condizioni cinematiche di distanza e di Beta (largo sulla sinistra, 160°) sono inadatte ad un attacco silurante, ragion per cui il cacciatorpediniere manovra per cambiare tali valori in modo andare all’attacco col siluro in condizioni più adeguate. Proprio durante tale manovra, tuttavia, finisce col perdere il contatto con l’incrociatore, che non viene più ritrovato.

L’Artigliere avvista l’Ajax sulla dritta alle 2.29 e va all’attacco col cannone e col siluro; riesce a colpire l’Ajax con alcune cannonate, arrecandogli qualche modesto danno, ma viene devastato dal tiro dell’incrociatore, che uccide o ferisce più di metà dell’equipaggio (compreso il comandante Margottini) e nel giro di poco più di un minuto ne immobilizza l’apparato motore e scatena violenti incendi a bordo, riducendo l’Artigliere ad un relitto galleggiante.

Il Camicia Nera, nave più a sud del rastrello italiano (**ha virato verso nord dopo aver ricevuto il segnale di scoperta delle torpediniere???**), è l’ultimo ad avvistare l’Ajax, alle 2.47 (o 2.46): si trova però troppo distante (circa 8 km) e con beta sfavorevole (160o a sinistra) per lanciare i siluri. Manovra per portarsi in posizione favorevole per attaccare, accostando con tutta la barra a sinistra ed assumendo rotta 145o (convergente) aumentando la velocità; viene fatto a segno di alcune salve dell’Ajax che non lo colpiscono e risponde al fuoco da una distanza di circa 5 km, sparando due salve senza a sua volta colpire e perdendo subito il contatto con esso nella notte ormai priva di luna. Continua poi per un’ora la navigazione verso ovest, nella direzione in cui ritiene si sia allontanata l’unità avversaria, sperando di poterlo nuovamente ingaggiare.

L’Ajax ha scambiato il Camicia Nera per un incrociatore, il che l’ha indotto a rompere il contatto, alle 2.50, ed invertire la rotta, dirigendo per sudovest (per altra fonte, ad est; il Camicia Nera ne ha attraversato la scia, con rotta divergente). Nel suo rapporto il comandante McCarthy scriverà che "*nell’ultima fase* [del combattimento]*, altre due navi vennero avvistate a circa sei miglia di distanza, stagliantisi contro la luna che andava rapidamente tramontando. Entrambe le navi procedevano su rotta opposta all’Ajax, ossia verso nordovest, ad alta velocità. Inizialmente si ritenne che queste navi fossero incrociatori, ed alle 3.06 venne conseguentemente lanciato un segnale di scoperta*". Dopo aver avvistato il Camicia Nera l’Ajax ha accostato con tutta la barra a dritta, verso sudovest (anche per evitare di esporre al nemico il suo fianco sinistro, più facilmente individuabile a causa di un piccolo incendio visibile attraverso lo squarcio di un proiettile), ed ha sparato due salve contro di esso, vedendolo poi sparire dietro una cortina fumogena; dopo di che, essendo ormai tramontata la luna, anche l’Ajax ha perso di vista l’avversario.

Alle 3.06 l’Ajax informa l’ammiraglio Cunningham dell’accaduto, ed alle 3.45 riceve l’ordine, trasmesso venti minuti prima, di convergere verso il grosso insieme al resto del 7th Cruiser Squadron. Ripiega pertanto verso sud (già da circa un’ora aveva rotta sudovest); nel corso dello scontro ha sparato in tutto 490 colpi da 152 mm (342 dalle torri prodiere e 148 da quelle poppiere) e lanciato quattro siluri. Il breve scambio di colpi con il Camicia Nera ha costituito l’ultima fase del combattimento iniziato all’1.37 con l’attacco delle torpediniere.

Intanto (alle 3.03) l’Alcione, unica scampata alla strage della I Squadriglia, torna sul luogo dell’attacco iniziale e trova l’Airone ancora galleggiante, ma in fiamme ed in procinto di affondare; dopo aver recuperato 72 naufraghi della caposquadriglia (che s’inabissa alle 3.34), operazione che richiede circa un’ora, l’Alcione lascia sul posto una motolancia e fa rotta per Augusta, dove giungerà alle otto del mattino.

Anche il malconcio Aviere e l’indenne Geniere (che ha perso subito il contatto con l’Ajax, ed è stata così l’unica delle sette navi italiane a non avere parte alcuna nel combattimento) si dirigono verso Augusta, dove giungeranno a mezzogiorno; sul luogo dello scontro rimangono solo il Camicia Nera e l’immobilizzato Artigliere. Alle 3.50 il Camicia Nera, avendo preso atto dell’inutilità di continuare a navigare verso ovest, inverte la rotta per andare in soccorso del malridotto caposquadriglia.

Già alle 2.50 l’equipaggio dell’Artigliere è fortunosamente riuscito a rimettere in moto una macchina, alimentata da un’unica caldaia, ed a bassa velocità la nave assume rotta verso nord, salvo arrestarsi nuovamente alle quattro del mattino, non essendo più possibile alimentare la caldaia. Il Camicia Nera raggiunge l’Artigliere alle 5.30 (o 5.20; per altra fonte, verso le quattro del mattino), mentre su quest’ultimo si sta tentando di riaccendere: tra le due navi viene teso un cavo di rimorchio, ed il Camicia Nera inizia a rimorchiare di poppa il suo caposquadriglia (il rimorchio di prua non viene ritenuto praticabile, data la devastazione delle strutture prodiere dell’Artigliere e la difficoltà di accedere al ponte di castello). Alle 5.22 il Camicia Nera trasmette a Supermarina un radiomessaggio con cui informa di quanto accaduto durante la notte; nelle ore successive trasmette altri messaggi sull’andamento dell’operazione di rimorchio.

Il rimorchio, a lento moto, verso nord, procede per qualche ora, ma intorno alle sette del mattino vengono avvistati degli idrovolanti britannici da ricognizione (a partire dalle sei, aerei britannici sono stati inviati alla ricerca delle navi italiane da nordovest a nordest). Tali aerei, contro i quali viene subito aperto il fuoco, non attaccano, ma passa meno di un’ora prima che verso sud/sudest – **sono le 7.40** – si materializzino alcune navi da guerra britanniche: il 3rd Cruiser Squadron (York, Liverpool, Gloucester) ed il 7th Cruiser Squadron (Orion e Sydney, l’Ajax non è invece tornato) più quattro cacciatorpediniere, tra cui il Nubian e gli australiani Vampire e Vendetta (altra fonte parla di due incrociatori e tre cacciatorpediniere). Al contempo sopraggiungono quattro aerosiluranti Fairey Swordfish .

Il loro arrivo non è casuale: quando un ricognitore Short Sunderland ha comunicato l’avvistamento dei due cacciatorpediniere italiani in posizione 35°55’ N e 16°29’ E, 107 miglia ad ovest di Malta (l’Orion ha segnalato che una nave era ancora in fiamme alle 6.45, ed alle 7.10 un idrovolante ha segnalato due cacciatorpediniere insieme, uno dei quali in fiamme e a rimorchio), la Mediterranean Fleet ha infatti accostato per rotta 010° e la portaerei Illustrious ha lanciato quattro Swordfish per attaccarli, mentre il 3rd Cruiser Squadron si è diretto verso del fumo visibile all’orizzonte per verificare da dove provenga (al contempo, infatti, Artigliere e Camicia Nera vengono pesantemente attaccati anche dagli aerosiluranti decollati dall’Illustrious, ma bombe e siluri non vanno a segno).

Di fronte ad una tale disparità di forze, non essendo possibile portare in salvo il danneggiato Artigliere, alle 8.10 il Camicia Nera è costretto a mollare il rimorchio e dirigere ad alta velocità verso la Sicilia, coprendosi la ritirata con cortine nebbiogene. Prima di andarsene, il Camicia Nera (che ha precedentemente preso a bordo 18 uomini dell’Artigliere) lancia in mare una zattera Carley e lascia sul posto la propria motolancia, con a bordo provviste, acqua e medicinali nonché due marinai.

Il grosso della formazione britannica (Sydney, Gloucester e Liverpool più tre cacciatorpediniere; per una fonte, probabilmente erronea, anche l’Ajax) si mette all’inseguimento del Camicia Nera, mentre lo York si occupa di finire l’Artigliere con cannone e siluro; adempiuto a questo compito, si unisce anch’esso agli inseguitori.

Alle otto del mattino vengono fatte uscire da Messina la III Divisione Navale (ammiraglio Luigi Sansonetti: incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano) e la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Ugolino Vivaldi, Luca Tarigo ed Antonio Da Noli) che dirige verso sud-sud-est a 30 nodi per andare in aiuto del Camicia Nera ed impegnare la forza navale che lo insegue; questi, tuttavia, riesce a seminare gli inseguitori grazie alla sua maggiore velocità e superare indenne, con manovre evasive ed emissione di cortine fumogene, gli attacchi degli aerei dell’Illustrious (tre Swordfish lanciano i loro siluri, ma senza successo; per altra fonte gli aerosiluranti che lo attaccarono sarebbero stati dieci), raggiungendo indenne Augusta poco prima di mezzogiorno, preceduto di poco da Aviere e Geniere. Alle 10.15, appreso dalle intercettazioni che il Camicia Nera non ha più bisogno di aiuto e che per l’Artigliere non c’è più niente da fare, la III Divisione riduce la velocità a 25 nodi, ed a mezzogiorno le viene ordinato di rientrare.

La motobarca del Camicia Nera avrà un ruolo centrale nel salvataggio dei naufraghi delle navi affondate: per ordine del capitano di corvetta Alberto Banfi, comandante dell’Airone e della I Squadriglia Torpediniere, che essendo il più alto in grado ha assunto il comando dei naufraghi, radunerà e prenderà a rimorchio le zattere ed i battellini carichi di superstiti, trainandoli in direzione della Sicilia, fino a quando tutti – i due marinai del Camicia Nera rimasti sulla motobarca, 82 sopravvissuti dell’Artigliere, 41 dell’Ariel e dodici dell’Airone – non saranno tratti in salvo, dopo 36 ore in balia del mare, da alcuni MAS inviati da Augusta in seguito ad una grande operazione di ricerca con mezzi aerei e navali.

In seguito alla perdita dell’Artigliere, il ruolo di caposquadriglia della XI Squadriglia Cacciatorpediniere passerà all’Aviere.

11-12 novembre 1940

Il Camicia Nera si trova ormeggiato in Mar Piccolo a Taranto (in banchina, insieme agli incrociatori pesanti Pola e Trento, agli incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi, ai cacciatorpediniere Freccia, Strale, Dardo, Saetta, Maestrale, Libeccio, Grecale, Scirocco, Geniere, Carabiniere, Corazziere, Ascari, Lanciere, Da Recco, Pessagno ed Usodimare, alle torpediniere Pallade, Polluce, Partenope e Pleiadi, alla portaidrovolanti Giuseppe Miraglia, al posamine Vieste ed al rimorchiatore di salvataggio Teseo), quando la base viene attaccata da aerosiluranti britannici che affondano la corazzata Conte di Cavour e pongono fuori uso la Littorio e la Duilio.

Mentre gli aerosiluranti attaccano le corazzate, cinque bombardieri attaccano a più riprese le unità presenti in Mar Piccolo, a scopo diversivo, sganciando complessivamente una sessantina di bombe.

Alle 23.15 dell’11 le navi in Mar Piccolo aprono il fuoco contro alcuni aerei che sganciano bombe da una quota valutata in 500 metri; gli ordigni inquadrano i posti d’ormeggio dei cacciatorpediniere, ma solo uno va a segno, senza esplodere (sul Libeccio, che riporta solo lievi danni).

Tra le 14.30 e le 16.45 del 12 novembre la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (di cui è caposquadriglia il Camicia Nera), insieme alla IX Squadriglia «Alfieri», al Pola ed alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), lascia Taranto, valutata ormai insicura, per trasferirsi a Napoli.

Novembre 1940

Il Camicia Nera viene visitato da Benito Mussolini a Taranto.

8 febbraio 1941

Partito da Napoli, alle 11.45 il Camicia Nera si unisce ai gemelli Carabiniere e Corazziere della XII Squadriglia nella scorta alla III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano) dell’ammiraglio Luigi Sansonetti (imbarcato sul Trieste), partita poche ore prima da Messina alla volta di La Spezia a seguito di un ordine di Supermarina impartito alle 19.30 del 7 febbraio.

L’ordine è stato dato a seguito della segnalazione di una nutrita formazione navale nemica al largo delle Baleari (per altra versione la partenza della III Divisione sarebbe stata disposta da Supermarina quale misura precauzionale, in vista dell’incontro tra Benito Mussolini e Francisco Franco fissato per l’11 febbraio, per l’eventualità che la Royal Navy volesse compiere un’azione spettacolare, con finalità principalmente psicologiche, contro le coste italiane).

Al contempo, da La Spezia escono in mare le corazzate Vittorio Veneto (nave di bandiera dell’ammiraglio Angelo Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria e la X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Fuciliere, Alpino). L’invio a La Spezia della III Divisione con relativa scorta è motivato dal proposito, da parte di Supermarina, di costituirvi una forza navale razionalmente composta insieme alle altre unità salpate dalla base ligure: scopo dell’uscita è l’intercettazione dell’aliquota della Forza H britannica (incrociatore da battaglia Renown, corazzata Malaya, portaerei Ark Royal, incrociatore leggero Sheffield, cacciatorpediniere Fury, Foxhound, Foresight, Fearless, Encounter, Jersey, Jupiter, Isis, Duncan e Firedrake), che si sa essere uscita da Gibilterra. La Forza H sta facendo rotta su Genova con l’intento di bombardare il capoluogo ligure (operazione «Grog»); ma l’obiettivo della Forza H non è noto ai comandi italiani, che pensano potrebbe invece trattarsi di un nuovo convoglio verso Malta o di un’azione diretta contro obiettivi della Sardegna occidentale (come già accaduto il 2 febbraio, quando aerei dell’Ark Royal hanno infruttuosamente attaccato la diga del Tirso).

9 febbraio 1941

Poco dopo le otto del mattino, come da disposizioni, la III Divisione si riunisce, 40 miglia ad ovest di Capo Testa sardo (a nord dell’Asinara, nelle bocche di Bonifacio), alle forze navali uscite da La Spezia, ed alle 8.25 l’intera formazione (sotto il comando dell’ammiraglio Iachino) assume rotta 230°, dirigendo per quella che è ritenuta la probabile zona ove si trovano le navi nemiche, nell’ipotesi, errata, che la loro azione sia diretta contro la Sardegna.

Tale rotta, controvento, permette anche di catapultare gli idroricognitori: per ordine dell’ammiraglio Iachino, il Bolzano catapulta il suo IMAM Ro. 43 alle 8.55, seguito dal Trento alle 9.35; i due aerei hanno il compito di cercare il nemico verso sud e sud-ovest, ma in realtà la Forza H si trova 170 miglia più a nord dell’aerea oggetto della ricerca.

La squadra italiana non riesce a raggiungere la Forza H prima che il bombardamento di Genova si compia (questo avviene dalle 8.14 alle 8.54, mentre la squadra italiana, del tutto ignara di quanto sta accadendo, si sta radunando al largo dell’Asinara, e la ricognizione aerea sta cercando inutilmente il nemico ad ovest della Sardegna: le navi britanniche sparano 273 colpi da 381 mm, 782 da 152 mm e 405 da 114 mm, distruggendo o danneggiando gravemente 254 edifici, uccidendo 144 civili e ferendone 272 ed affondando due mercantili), e viene inviata alla sua ricerca mentre questa rientra a Gibilterra: alle 9.35 le navi italiane assumono rotta 270° (verso ovest), ed alle dieci, in seguito alle informazioni pervenute con nuovi messaggi, fanno rotta verso nord, con la III Divisione in posizione avanzata 10 km a proravia delle corazzate. Procedendo verso nord la visibilità (20.000 metri) e le condizioni meteomarine vanno migliorando, sebbene il cielo rimanga coperto da nuvole alte. Alle 12.35 il Trieste catapulta il suo idrovolante con l’ordine che questi segua la rotta 330° fino a 20 miglia dalla costa francese, per poi dirigere verso Genova ed infine ammarare a La Spezia. Alle 12.44, dopo vari messaggi contraddittori su rotta e posizione delle forze britanniche ed in mancanza di notizie fresche, la formazione italiana assume rotta 330° in modo da poterle intercettare nel caso stiano navigando verso ovest seguendo rotte costiere, ma alle 13.07, dopo aver ricevuto nuovi messaggi (che fanno pensare a Iachino che le forze britanniche si siano riunite poco dopo mezzogiorno a sud di Capo Corso e stiano ripiegando verso sud intenzionati a passare vicino alle coste occidentali della Corsica), Iachino ordina che la III Divisione accosti per 50° (le corazzate assumono invece rotta 30° alle 13.16), dopo di che, quando le navi di Sansonetti si vengono a trovare 15 km a proravia delle corazzate a seguito di tale manovra, Iachino dispone che la III Divisione assuma rotta 30° e porti la velocità a 24 nodi. Alle 13.21 viene diramato l’ordine a tutte le unità di prepararsi al combattimento, ritenendo prossimo l’incontro con il nemico (anche perché alle 13.27 l’aereo del Trieste ha comunicato di essere 20 miglia a sudest di Capo Camarat e di non aver incontrato navi nemiche, apparentemente confermando che queste non stiano seguendo le rotte costiere, bensì fuggendo verso sud costeggiando la Corsica occidentale: in realtà, si saprà solo in seguito che era passato prima a 40 e poi a 20 miglia dalla Forza H, senza vederla a causa della scarsa visibilità), ed alle 15.24 il Trieste (la III Divisione si trova 15 km a proravia delle corazzate) avvista delle alberature e segnala di aver avvistato il nemico su rilevamento 50°: viene ordinato il posto di combattimento su tutte le unità, ma alle 15.32 il Trieste annulla il segnale di avvistamento, spiegando che la nave avvistata è in realtà una petroliera. Alle 15.38 Trieste annuncia di nuovo navi sospette su rilevamento 50°, ed alle 15.40 anche dalle corazzate vengono avvistate le loro alberature: certe di aver finalmente trovato la formazione britannica, le navi italiane si preparano al fuoco, ma alle 15.48 un’osservazione più attenta rivela che le alberature sono quelle di sette mercantili francesi che navigano in convoglio verso sudest (un convoglio di cui le autorità italiane, come da clausole di armistizio con la Francia, erano state preavvertite).

Iachino comprende che la sua supposizione era errata, ed alle 15.50 la squadra italiana accosta verso ovest (la III Divisione, su ordine di Iachino, accelera a 30 nodi per portarsi prima possibile nella nuova direzione di probabile avvistamento del nemico) per intercettare la Forza H nel caso stia navigando verso ovest lungo la costa francese, ma alle 17.20 la velocità viene ridotta a 20 nodi, mentre vengono meno le speranze di trovare le navi britanniche. Alle 18 le navi accostano verso nord, ed alle 19 verso est, riducendo la velocità a 18 nodi e cessando il posto di combattimento.

10 febbraio 1941

Durante la notte, in seguito ad un ordine ricevuto alle 22.50, la squadra italiana incrocia nel golfo di Genova a 15 nodi (accelerando poi a 20 nodi alle otto del mattino del 10), venendosi così a trovare, alle nove del mattino del 10, al centro del quadratino 19-61, come ordinato (la III Divisione è in quel momento 10 km a proravia delle corazzate). Alle 9.07 viene ricevuto l’ordine di rientrare alle basi, e la III Divisione fa pertanto rotta su Messina, dove giunge in giornata.

12 febbraio 1941

Il Camicia Nera e la torpediniera Procione salpano da Napoli per Tripoli all’1.45, scortando i mercantili tedeschi Adana, Aegina, Kybfels e Ruhr. Si tratta del secondo convoglio con truppe dell’Afrika Korps, del quale è in corso il trasferimento in Libia ("Sonnemblume 2").

14 febbraio 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 18.

24 febbraio 1941

Il Camicia Nera (caposcorta), insieme al cacciatorpediniere Baleno ed alle torpediniere Orione ed Aldebaran, salpa da Napoli per Tripoli alle 20, scortando i trasporti truppe Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo riuniti in convoglio veloce. Capoconvoglio è il contrammiraglio Luigi Aiello, imbarcato sull’Esperia, e su ogni trasporto è imbarcato come comandante militare un ufficiale superiore della riserva navale. Alla scorta si uniscono successivamente anche i cacciatorpediniere Geniere e Saetta; vi è anche una scorta a distanza, costituita dagli incrociatori leggeri Bande Nere e Diaz (cioè la IV Divisione dell’ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, con bandiera sul Bande Nere) e dai cacciatorpediniere Ascari e Corazziere.

25 febbraio 1941

Alle 3.40, mentre il convoglio si trova nei pressi delle isole Kerkennah, il Diaz viene centrato da due siluri lanciati dal sommergibile britannico Upright: devastato dall’esplosione di un deposito munizioni, l’incrociatore affonda in soli sei minuti in posizione 34°33’ N e 11°45’ E, portando con sé 484 dei 633 uomini dell’equipaggio. Ascari e Corazziere ne recuperano i superstiti; il primo ritorna poi a seguire il convoglio (che prosegue per la sua rotta), mentre il secondo rientra a Palermo insieme al Bande Nere.

26 febbraio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.45. Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo imbarcano altri 3750 profughi civili e 1860 militari (1200 dell’Aeronautica, 400 dell’Esercito e 260 della Marina, compresi alcuni naufraghi del Diaz) rimpatriati dalla Cirenaica invasa dai britannici.

27 febbraio 1941

Camicia Nera, Aviere (caposcorta) e Geniere lasciano Tripoli a mezzogiorno scortando Ankara, Reichenfels, Marburg e Kybfels che ritornano scarichi a Napoli.

1° marzo 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 10.

12 marzo 1941

Camicia Nera (caposcorta) e Geniere partono da Napoli all’1.30 per scortare a Tripoli i trasporti truppe Victoria, Conte Rosso e Marco Polo. Il convoglio, la cui scorta viene rinforzata da Palermo con il cacciatorpediniere Folgore, gode anche della copertura degli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano, dei cacciatorpediniere Aviere, Carabiniere e Corazziere, della torpediniera Giuseppe Dezza e di tre MAS.

13 marzo 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 15.30.

14 marzo 1941

Camicia Nera (caposcorta), Folgore eGeniere ripartono da Tripoli alle 16 scortando Victoria, Conte Rosso e Marco Polo che ritornano in Italia.

16 marzo 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 3.30.

Aprile 1941

Il capitano di fregata Giovanni Oliva cede il comando del Camicia Nera al parigrado Silvio Garino, 40 anni, da Cairo Montenotte.

14 aprile 1941

Camicia Nera, Geniere, Aviere, Grecale e la torpediniera Pleiadi partono da Napoli per Tripoli all’1.45, scortando un convoglio formato dai piroscafi tedeschi Maritza, Procida, Alicante e Santa Fe, con truppe e materiali dell’Afrika Korps.

17 aprile 1941

In seguito alla distruzione di un altro convoglio, il «Tarigo», da parte di una squadriglia di cacciatorpediniere britannici, il convoglio di cui fa parte il Camicia Nera (convoglio «Alicante») viene temporaneamente dirottato a Palermo, dove giunge alle tre.

18 aprile 1941

Il convoglio riparte da Palermo alle 8.

20 aprile 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 5.

21 aprile 1941

Dopo alcuni attacchi aerei (tra l’1.50 e le 3.51) da parte di bombardieri Vickers Wellington (decollati da Malta), Fairey Albacore e Fairey Swordfish (in parte decollati da Malta, in parte dalla portaerei Formidable), tra le 4.03 e le 5 il porto di Tripoli viene bombardato da una nutrita formazione navale britannica, che comprende le corazzate Warspite, Valiant e Barham, gli incrociatori leggeri Ajax, Orion, Perth e Gloucester e tredici cacciatorpediniere (Havock, Hasty, Hero, Hereward, Havock, Hotspur, Jervis, Janus, Juno, Jaguar, Griffin, Defender, Kingston, Kimberley): si tratta dell’operazione «M.D. 3».

Il bombardamento, protrattosi per tre quarti d’ora, colpisce duramente la città, provocando elevate perdite tra la popolazione civile, ma arreca danni relativamente contenuti alle attrezzature portuali ed al naviglio presente.

Nel corso del bombardamento vengono affondati il piroscafo Marocchino, la motonave Assiria e la motovedetta Cicconetti della Guardia di Finanza, mentre subiscono danni non gravi il cacciatorpediniere Geniere, la torpediniera Partenope, la cisterna militare Tanaro ed alcune unità minori. Le perdite militari ammontano in tutto a cinque morti e 21 feriti.

Alle 14.30 il Camicia Nera riparte da Tripoli insieme ad Aviere (caposcorta), Geniere e Grecale, scortando Alicante, Maritza e Santa Fe che rientrano in Italia.

22 aprile 1941

A seguito di allarme navale, il convoglio deve rientrare a Tripoli alle 9. Da qui poi riparte alle 19, con l’aggiunta del Procida.

25 aprile 1941

Il convoglio raggiunge Napoli alle 6.30.

8 maggio 1941

Il Camicia Nera lascia Napoli alle tre di notte scortando, insieme ai cacciatorpediniere Dardo, Aviere (caposcorta), Geniere e Grecale, un convoglio composto dai piroscafi Ernesto e Tembien, dalle motonavi italiane Giulia e Col di Lana e dalle tedesche Preussen e Wachtfels.

9 maggio 1941

Il convoglio deve rientrare a Napoli all’1.15 a seguito di allarme navale.

11 maggio 1941

Il convoglio riparte da Napoli alle due di notte.

Per fornirgli scorta a distanza nel Canale di Sicilia, escono in mare gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Luigi Cadorna della IV Divisione, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi dell’VIII Divisione, ed i cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare, Antonio Pigafetta (aggregati alla VIII Divisione), Maestrale, Scirocco, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino (aggregati alla IV Divisione).

12 maggio 1941

La IV Divisione raggiunge il convoglio alle cinque del mattino, ma nel pomeriggio dello stesso giorno il Bande Nere subisce delle infiltrazioni di acqua salata nei condensatori delle caldaie poppiere, che alle 17 costringono il Comando della IV Divisione a trasbordare sul Cadorna, dopo di che il Bande Nere rientra a Palermo, scortato dall’Alpino.

13 maggio 1941

Il convoglio arriva Tripoli alle 11.40.

1° giugno 1941

Il Camicia Nera salpa da Napoli alle 19.30, insieme ai cacciatorpediniere Aviere (capitano di vascello Luciano Bigi, caposcorta), Dardo e Geniere ed alla torpediniera Giuseppe Missori, per scortare a Tripoli il convoglio «Aquitania», formato dai piroscafi Beatrice C., Aquitania, Caffaro, Nirvo e Montello e dalla moderna motonave cisterna Pozarica.

2 giugno 1941

Il convoglio, che procede a non più di otto nodi (non molto), viene avvistato sia da un sommergibile britannico (la cui presenza è segnalata al convoglio, che esegue una diversione dalla rotta proprio il 2 mattina, per evitarlo) che da un idroricognitore Short Sunderland, che comunicano quanto visto.

Essendo l’«Aquitania» uno dei più grandi convogli sino ad allora inviati in Libia, ed in assoluto uno dei più grandi dell’intera battaglia dei convogli nordafricani, alle 19.45 esce da Palermo anche una potente forza di copertura a distanza, consistente nell’intera VIII Divisione Navale (ammiraglio di divisione Antonio Legnani) con i moderni incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino. Completa l’apparato difensivo la scorta aerea, fornita da due caccia FIAT CR. 42.

3 giugno 1941

Poco dopo mezzogiorno decollano da Malta, per attaccare le navi italiane, cinque bombardieri Bristol Blenheim (o Martin Maryland) della RAF.

Intorno alle 14 gli aerei britannici avvistano il convoglio, ma, avendo visto anche i due CR. 42 della scorta aerea, non attaccano subito e si tengono invece a distanza, volando bassi sul mare, tallonando il convoglio in attesa di condizioni favorevoli per l’attacco. Alle 14.15 anche le navi italiane avvistano i Blenheim, molto lontani sulla dritta e bassi sul mare, con rotta quasi parallela a quella del convoglio e direzione verso la Tripolitania; ma, dato che in questo periodo gli attacchi aerei diurni non sono ancora divenuti molto frequenti, pensano che siano bombardieri tedeschi Junkers Ju 88. In ogni caso, gli aerei vengono quasi subito persi di vista.

Alle 14.30 (16.30 per altra fonte) si avverano infine le aspettative degli attaccanti: i due CR. 42, dovendo tornare alla base, lasciano il convoglio e vengono sostituiti da un idrovolante antisommergibile CANT Z. 501, un velivolo lento, superato, poco armato: inadatto a contrastare un attacco aereo (e difatti è impiegato nella scorta antisommergibile). Il convoglio si trova in posizione 35°25’ N e 11°57’ E, circa venti miglia a nordest delle Isole Kerkennah e dodici miglia a nordest della boa numero 1 delle secche di Kerkennah, al largo della Tunisia.

Il CANT Z. 501 si posiziona a proravia del convoglio in funzione di ricognizione antisommergibile, ed alle 14.45 i Blenheim passarono all’attacco: volando a 500 metri di quota, raggiungono il convoglio provenendo da poppavia e lo risalgono dalla coda alla testa, sganciando le loro bombe.

In quel momento le navi della scorta stanno procedendo ai lati del convoglio ed il sole è quasi sceso sull’orizzonte; i Blenheim vengono avvistati sulla dritta (quasi provenienti dalla direzione del sole), a circa 4 km di distanza, che si avvicinano al convoglio volando in formazione a triangolo ad circa 50 metri di quota. Il caposcorta dà subito l’avvistamento e chiede l’invio di aerei da caccia; poi tutte le navi, sia i mercantili che le unità di scorta, aprono il fuoco con le mitragliere, ma le navi scorta sul lato sinistro hanno il campo di tiro ostruito dai mercantili stessi: dato che gli aerei volano molto bassi, sono quasi coperti dai piroscafi. Una volta giunti in prossimità del convoglio, gli aerei accostano leggermente alla loro sinistra, come per evitare le unità di scorta; arrivano sopra i piroscafi di coda, risalgono la formazione e sganciano le bombe sul convoglio, senza nemmeno tentare una minima cabrata.

Uno dei Blenheim viene abbattuto (per una versione, dal fuoco contraereo delle navi del convoglio, per un’altra dai CR. 42 dei tenenti Marco Marinone ed Antonio Bizio, entrambi appartenenti alla 70a Squadriglia del 23° Gruppo Caccia Terrestre) e precipita in fiamme, ma gli altri sganciano con precisione le loro bombe, che vanno a segno; poi si allontanano verso est, sempre volando bassi, vanamente inseguiti dal tiro contraereo delle navi.

Il Montello, carico di munizioni e di benzina, si disintegra in una colossale esplosione, senza lasciare alcun sopravvissuto; il *Beatrice C.* viene anch’esso colpito ed incendiato e, dopo vani tentativi di salvataggio, dovrà essere abbandonato dall’equipaggio e finito a cannonate dal *Camicia Nera*, alle sette del mattino del giorno seguente. Geniere e Missori  recuperano i naufraghi del Beatrice C.; il Geniere recupera anche gli avieri britannici del Blenheim abbattuto, che vengono presi prigionieri e successivamente interrogati dal comandante in seconda del cacciatorpediniere.

4 giugno 1941

Alle 14.10 il resto del convoglio raggiunge Tripoli.

27 luglio 1941

Camicia Nera, Geniere, Aviere (caposcorta), Oriani eGioberti salpano da Taranto per Tripoli alle 14, scortando Marco Polo, Neptunia ed Oceania diretti a Tripoli lungo la rotta di levante. Le navi si tengono molto a levante di Malta, per restare fuori dal raggio d’azione degli aerosiluranti ivi basati, dirigendo all’incirca a metà strada fra Napoli e Bengasi, salvo accostare per Tripoli la sera del 28, evitando i ricognitori nemici.

Il sommergibile britannico Otus (tenente di vascello Richard Molyneux Favell), inviato ad intercettare il convoglio in posizione 34°25’ N e 19°40’ E, non riesce a trovarlo.

29 luglio 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 13; dopo che i tre trasporti hanno sbarcato le truppe, essi ripartono già alle 21 per tornare a Napoli, sempre scortati da Camicia Nera, Aviere (caposcorta), Geniere, Oriani e Gioberti. Rotta di ponente.

31 luglio 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 4.

4 agosto 1941

Camicia Nera, Aviere (caposcorta), Geniere, Oriani, Gioberti e Calliope salpano da Napoli alle 21 diretti a Tripoli, scortando un convoglio formato dai piroscafi Castelverde, Aquitania, Nita, Nirvo ed Ernesto.

5 agosto 1941

Alle 13 si unisce al convoglio anche la moderna motonave cisterna Panuco (per altra fonte, Pozarica), proveniente da Palermo.

6 agosto 1941

Durante il pomeriggio, a sud di Pantelleria, il convoglio viene avvistato da ricognitori britannici; i segnali di scoperta da questi lanciati vengono immediatamente intercettati sia dal caposcorta che da Supermarina, il che permette di intuire che un attacco aereo da Malta è imminente.

Alle 16.40 vengono avvistati aerei britannici, che tuttavia non attaccano, probabilmente perché il convoglio è ancora munito di robusta scorta aerea (due bombardieri Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero" e sei aerei da caccia). Dopo una incerta puntata contro il convoglio, gli aerei nemici si allontanano alle 16.48.

Alle 22, quando – calato il buio – non vi è più scorta aerea, i britannici tornano all’attacco: l’Aviere avvista cinque aerosiluranti (sono Fairey Swordfish dell’830th Squadron della Fleet Air Arm) di prora a sinistra, cioè nella direzione di Malta (ed anche della luna), ad un centinaio di metri di quota.

I cacciatorpediniere di prua aprono il fuoco per primi con le loro mitragliere, subito imitati dai piroscafi ed in breve da tutte le navi del convoglio. Nonostante l’intenso e serrato tiro delle navi, gli aerei britannici non demordono; tagliano la rotta del convoglio passandogli 400 metri a proravia, indi defilano controbordo ai piroscafi e lanciano cinque bengala, di cui tre (molto luminosi) rimangono sospesi in aria e due si depositano sulla superficie del mare, galleggiando ed emettendo poca luce. Viene dato l’allarme, ed i mercantili – molto ben affiatati tra loro e con la scorta, grazie alle precedenti navigazioni compiute insieme: si cerca di far navigare sempre insieme le stesse navi proprio per questo scopo – accostano mettendo la prua sulla luna, così da minimizzare la sagoma e di conseguenza il bersaglio; la Calliope ritiene di vedere un aereo precipitare in fiamme a poppavia del convoglio.

Gli aerosiluranti finiscono con lo sganciare un po’ a casaccio, ma un siluro va egualmente a segno: la vittima è il Nita, ultimo della formazione, colpito alle 22.10. *Calliope* e *Camicia Nera* rimangono ad assisterlo.

**7 agosto 1941**

Dopo ulteriori attacchi aerei, il *Nita* affonda all’1.30 in posizione 35°15’ N e 12°17’ E. *Calliope* e *Camicia Nera* recuperano tutti gli uomini a bordo, tranne uno.

Alle 5.50 il resto del convoglio, che prosegue verso Tripoli a 7 nodi, avvista a poppavia del traverso, sulla sinistra, due bombardieri britannici Bristol Blenheim (appartenenti al 105th Squadron della Royal Air Force), che si avvicinano volando a bassa quota. È l’alba; la scorta aerea non è ancora arrivata. Uno dei Blenheim mantiene le distanze, l’altro si avvicina con decisione: piroscafi e navi scorta aprono il fuoco con cannoni e mitragliere. Il Blenheim si tiene basso fino a poche centinaia di metri dal convoglio, indi cabra e lancia quattro bombe contro l’*Aquitania*, che non subisce danni seri (due bombe esplodono in mare, provocando danni da schegge; altre due rimbalzano contro la murata, per poi cadere in mare inesplose), per poi allontanarsi sorvolando gli altri piroscafi. Il secondo Blenheim, compiuto un ampio giro, si porta a poppa dritta del convoglio ed attacca a sua volta: accolto dal violentissimo fuoco delle navi, non sgancia le bombe, ma passa tra mercantili e navi della scorta volando bassissimo sul mare, si allontana, fa un altro giro, si porta nuovamente a poppa dritta del convoglio e torna alla carica. Di nuovo, piroscafi e navi da guerra aprono un furioso tiro contraereo con cannoni e mitragliere; l’aereo rinuncia di nuovo a sganciare le bombe, passa bassissimo (2-3 metri sopra la superficie del mare) tra i piroscafi e stavolta si allontana definitivamente verso est.

Alle 6.10, ad attacco ancora in corso, giunge sul cielo del convoglio un idrovolante CANT Z. 1007 della Regia Aeronautica (che però non vede il Blenheim); più tardi arrivano anche un S.M. 79 e due caccia biplani FIAT CR. 42.

Alle 6.45 il convoglio attraversa una zona ove la sera prima è stato avvistato un sommergibile, pertanto i mercantili zigzagano, mentre le navi scorta evoluiscono ad alta velocità e lanciano bombe di profondità. A mezzogiorno Tripoli comunica di essere sotto bombardamento aereo, ed alle 12.35 vengono avvistati tre aerei sospetti in lontananza, sulla sinistra; non si verificano, però, altri attacchi.

Il resto del convoglio raggiunge Tripoli alle 18.

Agosto 1941

In seguito alla riorganizzazione della flotta da battaglia, la XI Squadriglia Cacciatorpediniere, composta da Camicia Nera, Aviere e Geniere, viene trasferita alle dipendenze dell’VIII Divisione Navale.

23 agosto 1941

Il Camicia Nera, insieme all’Aviere, ai gemelli Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia ed alla IX Divisione Navale (corazzate Littorio e Vittorio Veneto), esce da Taranto alle 16 a contrasto dell’operazione britannica «Mincemeat», consistente nell’uscita da Gibilterra di parte della Forza H (la portaerei Ark Royal, la corazzata Nelson, l’incrociatore leggero Hermione e cinque cacciatorpediniere) con lo scopo di bombardare gli stabilimenti industriali ed i boschi di sughero nella Sardegna settentrionale (con gli aerei dell’Ark Royal), posare mine al largo di Livorno (con il posamine veloce Manxman) e dissuadere, con tale dimostrazione di forza, la Spagna dall’entrare in guerra a fianco dell’Asse. I veri obiettivi dell’azione britannica non sono comunque noti a Supermarina, che pensa soprattutto ad un nuovo tentativo britannico di inviare a Malta un convoglio di rifornimenti.

Altre aliquote delle forze navali italiane escono da Palermo (VIII Divisione con Duca degli Abruzzi, Montecuccoli ed Attendolo, VII Squadriglia Cacciatorpediniere con Freccia, Dardo e Strale, VIII Squadriglia con Folgore e Fulmine), Messina (III Divisione con Trento, Trieste, Bolzano e Gorizia, X Squadriglia con Maestrale e Scirocco, XII Squadriglia con Corazziere, Carabiniere, Ascari e Lanciere), Napoli (cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e Lanzerotto Malocello della XIV Squadriglia e Nicoloso Da Recco della XVI Squadriglia) e Trapani (cacciatorpediniere Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano della XV Squadriglia).

24 agosto 1941

Alle cinque del mattino il gruppo «Littorio» si unisce al largo di Capo Carbonara alla III Divisione (incrociatori pesanti Trento, Trieste, Bolzano e Gorizia, cacciatorpediniere Corazziere, Lanciere, Ascari, Carabiniere, Maestrale, Scirocco); poco dopo la formazione viene rinforzata dai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Nicoloso Da Recco e Lanzerotto Malocello, provenienti da Napoli, ed Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano, inviati da Trapani.

Le navi italiane assumono una rotta che le conduca al centro del Tirreno. Tra le 6.30 e le 6.40 Littorio, Vittorio Veneto e Trieste catapultano i loro idrovolanti da ricognizione, che tuttavia non riescono a trovare nulla; alle 11.15 è il Bolzano a catapultare il suo ricognitore, ma con risultati non migliori.

La formazione italiana, al comando dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, ha l’ordine di trovarsi per le otto del 24 trenta miglia a sud di Capo Carbonara, dato che la Forza H è stata avvistata da un ricognitore alle 9.10 del 23, circa 90 miglia a sud di Maiorca (il ricognitore ne ha stimato la composizione in una corazzata, una portaerei, un incrociatore e quattro cacciatorpediniere, con rotta 270° e velocità 14 nodi), ed alle 19.18 di quel giorno dei rilevamenti radiogoniometrici hanno collocato la Forza H 145 miglia ad ovest di Capo Teulada.

Intorno alle cinque del mattino del 24, gli aerei dell’Ark Royal attaccano la zona di Coghinas e Tempio Pausania con bombe e spezzoni incendiari, causando però pochissimi danni (una casa distrutta ed un soldato ucciso) nonostante la zona sia ricca di boschi di sughero, mentre alle 7.45 la squadra italiana viene avvistata a sud della Sardegna da un ricognitore britannico, proprio mentre anche la Forza H viene a sua volta localizzata 30 miglia ad est di Minorca, con rotta 105° e velocità 20 nodi.

Sulla base di tale avvistamento, Supermarina (che ha intercettato il segnale di scoperta del ricognitore nemico, informando subito l’ammiraglio Iachino), ritenendo improbabile che le forze italiane possano incontrare quelle britanniche entro il 24, a meno di non uscire dal raggio di copertura della caccia aerea, ordina a Iachino di tenersi ad est del meridiano 8° Est (salvo, per l’appunto, riuscire ad incontrare la Forza H di giorno ed entro la zona protetta dalla caccia italiana) e di rientrare nel Tirreno per passarvi la notte dopo aver appoggiato la ricognizione che l’VIII Divisione è stata mandata a svolgere nelle acque di Capo Serrat e dell’isola di La Galite; ordina poi alla III ed alla IX Divisione di trovarsi alle dieci del mattino del 25 agosto a 28 miglia per 150° da Capo Carbonara, per ripetere la manovra del 24. Alle 17.20 le forze britanniche vengono avvistate da un altro ricognitore trenta miglia a sudest di Maiorca, il che conferma che un incontro per il 24 non sarebbe possibile, mentre sarebbe probabile il giorno seguente.

25 agosto 1941

In mattinata, dato che la ricognizione aerea (che si spinge fino al 3° meridiano) non trova traccia della Forza H, ed il traffico radio britannico sta tornando ai ritmi usuali, Supermarina decide di far rientrare alle basi le proprie forze navali; alle 13.35, di conseguenza, l’ammiraglio Iachino riceve ordine di rientrare a Napoli. La sera del 25 si viene a sapere che all’alba la Forza H è stata avvistata ormai già in acque spagnole, tra Sagunto e Valencia, prima con rotta nord e poi diretta verso sud, accompagnata da numerosi velivoli. Più tardi è stata vista a sud di Capo Sant’Antonio e si sono sentite molte cannonate, probabilmente dovute ad esercitazioni di tiro.

26 agosto 1941

La IX Divisione arriva a Napoli in mattinata.

29 agosto 1941

Il Camicia Nera, insieme all’Aviere (caposcorta) ed ai cacciatorpediniere Antonio Da Noli, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare e Vincenzo Gioberti, salpa da Napoli per Tripoli alle 11.15, scortando i grossi trasporti truppe Victoria, Neptunia ed Oceania.

A mezzogiorno il sommergibile britannico Urge (tenente di vascello Edward Philip Tomkinson) avvista il convoglio mentre transita nella Bocca Piccola diretto verso sud, per poi disporsi su due colonne (Neptunia e Oceania nella colonna di dritta, Victoria da sola in quella di sinistra) ed assumere rotta 215°. Dopo essere temporaneamente sceso a 15 metri (dalle 12.14 alle 12.16) per non essere avvistato da un cacciatorpediniere che ha ridotto le distanze, alle 12.18 l’Urge, nel punto 40°25’ N e 14°25’ E (al largo di Capri), lancia tre siluri da 3660 metri contro il trasporto più vicino: la Victoria, che Tomkinson ha scambiato per un più grande e vecchio transatlantico del tipo “Duilio”. La motonave viene mancata dai siluri, così come l’Urge viene mancato dalle 26 bombe di profondità gettate dalla scorta tra le 12.24 e le 12.55 (nessuna esplode particolarmente vicino al sommergible), così ritirandosi verso sudest con l’errata impressione di avere colpito il bersaglio.

31 agosto 1941

Alle 6.30 il sommergibile britannico Upholder (tenente di vascello Malcolm David Wanklyn) rileva rumori di navi in avvicinamento, nota del fumo e poi avvista il convoglio (con i trasporti truppe disposti su due colonne) in avvicinamento su rotta 250°, poi 225°. Avvicinatosi con un’accostata verso nord, il battello britannico lancia una salva di quattro siluri, da 5500-6400 metri di distanza, alle 7.10, contro Neptunia e Oceania (in posizione 32°50’ N e 13°55’ E, a levante di Tripoli). Nessuna delle armi va a segno, e dalle 7.16 alle 7.30 due dei cacciatorpediniere contrattaccano con il lancio di 23 bombe di profondità, che tuttavia non danneggiano l’Upholder il quale frattanto si ritira verso nord.

Il convoglio giunge a Tripoli alle 9.30.

Camicia Nera, Aviere (caposcorta), Da Noli, Pessagno, Usodimare e Gioberti ripartono da Tripoli alle 20.30, scortando Victoria, Neptunia ed Oceania che rientrano vuote a Taranto.

2 settembre 1941

Il convoglio arriva a Taranto alle 15.

22 settembre 1941

Alle otto del mattino il Camicia Nera lascia Augusta insieme ai gemelli Aviere, Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere. Gli ultimi quattro devono posare le mine dei campi minati offensivi «M 6» e «M 6 bis» a sudest di Malta, mentre Aviere e Camicia Nera devono scortarli nell’operazione di posa. Giunta nel punto della posa durante la notte, la squadriglia si divide in due sezioni; **l’Aviere precede l’Ascari, tenendosi sulla sua dritta, mentre quest’ultimo posa le sue 50 mine (in modo da proteggerlo da eventuali unità nemiche provenienti da Malta) nello sbarramento «M 6 bis»**. Tra l’1.24 e le 2.34 di notte i quattro cacciatorpediniere posano le 200 mine dei due sbarramenti (sette delle quali esplodono accidentalmente poco dopo la posa, come spesso accade), poi le sei unità si riuniscono nel punto prestabilito, una ventina di miglia a sud-sud-est di Capo Passero (alle 6.59 le due sezioni si avvistano a vicenda al largo di Capo Murro di Porco) e successivamente, durante la navigazione di rientro, sono dirottati da un nuovo ordine su Taranto, dove arrivano alle 17.25.

12 ottobre 1941

Alle 3.40 parte da Taranto insieme ai cacciatorpediniere Aviere, Ugolino Vivaldi, Lanzerotto Malocello, Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano ed agli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, per effettuare la posa del campi minato difensivo «B» al largo di Bengasi. Alle 9.15, tuttavia, ricognitori della Regia Aeronautica avvistano due corazzate, tre incrociatori e dieci cacciatorpediniere della Mediterranean Fleet, a 130 miglia da Alessandria d’Egitto ed in rotta per intercettare la formazione italiana. Alle navi italiane viene pertanto ordinato di tornare in porto. Lo sbarramento «B» non verrà mai più posato, a causa della necessità di impiegare i cacciatorpediniere nella scorta dei convogli.

12 novembre 1941

In mattinata Camicia Nera, Aviere e Geniere (la XI Squadriglia) lasciano Taranto per ordine di Supemarina diretti a Messina, dove devono andare a rinforzare la scorta della III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Gorizia). Navigando a 20 nodi, giungono a Messina nel tardo pomeriggio.

21 novembre 1941

Alle 8.10 il Camicia Nera (capitano di fregata Silvio Garino) parte da Napoli unitamente ad Aviere (capitano di vascello Luciano Bigi, caposquadriglia della XI Squadriglia, che include Geniere, Aviere e Camicia Nera), Carabiniere (capitano di fregata Giacomo Siccio), Corazziere (capitano di vascello Paolo Melodia, caposquadriglia della XII Squadriglia Cacciatorpediniere) e Geniere (capitano di fregata Francesco Baslini) ed agli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (capitano di vascello Vittorio De Pace) e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (capitano di vascello Franco Zannoni; nave di bandiera del comandante superiore in mare, ammiraglio di divisione Giuseppe Lombardi) dell’VIII Divisione, per fornire scorta indiretta a due convogli partiti da Napoli e diretti a Tripoli: il «C» (partito in due gruppi poi riunitisi in mare aperto; lo compongono le motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani e la motonave cisterna Iridio Mantovani, scortate dai cacciatorpediniere Vivaldi, Pessagno, Da Noli e Turbine e dalla torpediniera Perseo) e l’«Alfa» (salpato alle 19 e composto dalle motonavi Ankara e Sebastiano Venier scortate dai cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti). Entrambi dovranno seguire la rotta di levante, passando per lo Stretto di Messina e tenendosi poi al di fuori del raggio d’azione degli aerosiluranti d Malta (190 miglia).

Sono in mare anche due convogli diretti a Bengasi, uno (incrociatori ausiliari Città di Palermo e Città di Tunisi, scortati dal cacciatorpediniere Nicolò Zeno e Lanzerotto Malocello) partito da Taranto e l’altro (nave cisterna Berbera e torpediniera Pegaso) salpato da Brindisi. Al contempo, una motonave veloce (la Fabio Filzi) è partita anch’essa per Tripoli ma sulla rotta di ponente (per il Canale di Sicilia), con la scorta di un paio di cacciatorpediniere (oltre che di aerei: sia sui due convogli che sulla Filzi la scorta aerea dovrà essere continua, nelle ore diurne, dal 20 al 23 novembre), per non dare nell’occhio. Infine, l’incrociatore leggero Luigi Cadorna è partito da Brindisi per trasportare a Bengasi un carico di benzina, e da Tripoli prendono il mare le navi qui rimaste bloccate a inizio novembre, per rientrare in Italia.

Si tratta di una grande operazione complessa disposta per inviare in Libia, dopo la momentanea battuta d’arresto causata dalla distruzione del convoglio «Duisburg» (9 novembre 1941), i rifornimenti necessari a contrastare l’offensiva britannica «Crusader», con la quale le forze del Commonwealth stanno avanzando in Africa Settentrionale.

La VIII Divisione, insieme alla III Divisione (uscita da Napoli alle 19.30 con gli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Gorizia, nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona), dovranno fornire protezione all’intera operazione.

Per evitare che il nuovo convoglio faccia la stessa fine del «Duisburg», distrutto dalla Forza K britannica (due incrociatori leggeri e due cacciatorpediniere) nonostante la presenza della III Divisione a pochi chilometri, si è deciso che le due Divisioni non debbano tenersi a qualche chilometro dal convoglio, bensì navigare insieme al convoglio stesso, dissuadendo la Forza K dall’attaccare.

L’idea è che un tale numero di navi in movimento contemporaneamente, divise in più convogli sparsi su una vasta area, confonda e disorienti la ricognizione maltese; che i convogli finiscano col coprirsi a vicenda; che la presenza in mare della III e VIII Divisione scoraggi interventi da parte della Forza K britannica (autrice della distruzione del convoglio «Duisburg»), notevolmente inferiore per numero e potenza (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively). L’Aeronautica, oltre alla scorta antiaerea ed antisommergibile dei convogli, effettua anche azioni di ricognizione e di bombardamento degli aeroporti di Malta. Sette sommergibili vengono disposti in agguato nelle acque circostanti l’isola per vigilare su eventuali sortite delle forze navali ivi basate, con compito esplorativo ed offensivo.

L’VIII Divisione, che parte da Napoli in leggero ritardo a causa di un attacco aereo scatenatosi su Napoli proprio mentre gli incrociatori lasciavano gli ormeggi (il che ha reso necessario procedere all’annebbiamento del porto), dirige verso il convoglio «C», che è partito in precedenza. In mattinata l’VIII Divisione viene raggiunta dagli aerei di scorta, come pianificato: idrovolanti antisommergibili e 41 pattuglie di caccia Macchi Mc 200 del 21° Gruppo Caccia della 3a Squadra Aerea.

Alle 10.24 sopraggiungono anche tre aerosiluranti Savoia Marchetti S.M. 79 “Sparviero” e un Caproni Ca. 313 della Scuola Aerosiluranti di Capodichino che effettuano esercitazioni di attacco con lancio simulato contro il Duca degli Abruzzi.

Il convoglio «Alfa» è stato però avvistato da un ricognitore britannico poco dopo la partenza; a seguito dell’intercettazione di un messaggio radio britannico dal quale risulta che una forza navale britannica non è molto lontana, il convoglio viene dirottato ad Argostoli, ponendo così fine alla sua partecipazione nell’operazione.

Il convoglio «C», invece, prosegue e viene raggiunto poco dopo le 16 dalla VIII Divisione con i relativi cacciatorpediniere, Camicia Nera compreso. Tale Divisione ne assume quindi la scorta diretta.

Quasi contemporaneamente, però, mentre le navi sono ancora a nord della Sicilia, anche il convoglio «C» e la sua scorta vengono avvistati da un aereo (un Sunderland della RAF, decollato da Malta) e da un sommergibile avversari, che segnalano a Malta la presenza di navi mercantili e navi da guerra italiane dirette verso lo stretto di Messina. Supermarina intercetta e decifra entrambi i segnali di scoperta; stante però la potente scorta di cui il convoglio gode, sia Supermarina che l’ammiraglio Lombardi decidono di proseguire, senza neanche modificare la rotta.

Alle 19.50 il convoglio e la VIII Divisione imboccano lo stretto di Messina, e poco dopo vengono raggiunti anche dalla III Divisione dell’ammiraglio Angelo Parona. (Secondo un’altra versione, Camicia Nera, Aviere, Geniere e Corazziere non sarebbero partiti da Napoli con l’VIII Divisione, bensì da Messina insieme alla III Divisione ed ad un altro cacciatorpediniere, il Bersagliere).

La VIII Divisione si posiziona in testa al convoglio, la III in coda; tutta la formazione assume direttrice di marcia lungo la costa siciliana, a 14 nodi, come ordinato. Alle 20.45 l’ammiraglio Lombardi viene informato da Supermarina che forze di superficie britanniche sono in mare, e provvede ad ordinare a tutte le unità “posto di combattimento generale”, avvisandole dell’eventualità di un incontro notturno con navi nemiche. Contemporaneamente il convoglio inizia ad essere sorvolato da ricognitori britannici, che volano sul suo cielo con qualche luce volutamente lasciata accesa, in modo da attirare il fuoco contraereo delle navi, che segnalano così, involontariamente, la direttrice di marcia del convoglio. L’ammiraglio Lombardi ordina tassativamente di non aprire il fuoco contro i ricognitori, essendo peraltro inutile, proprio per evitare di segnalare la propria posizione; ma durante la notte diverse navi, soprattutto tra quelle mercantili, si lasciano sfuggire sporadiche raffiche di mitragliera contro tali velivoli.

I ricognitori non perdono mai di vista il convoglio, aggiornando continuamente Malta sui suoi spostamenti: innumerevoli messaggi vengono intercettati e decifrati sia da Supermarina che dal comando della VIII Divisione.

Alle 21.45 la formazione assume rotta 96°, in modo da uscire prima possibile dal raggio d’azione degli aerosiluranti, e poco dopo si dispone in ordine di marcia notturna, con l’VIII Divisione a dritta e la III a sinistra. Tale cambiamento di rotta e formazione viene ordinato dall’ammiraglio Lombardi per cercare di disorientare i ricognitori; ma poco dopo ricompaiono i bengala ed i fanalini dei ricognitori, a mostrare che il convoglio non è stato perso di vista. Non passa molto, anzi, prima che inizi una serie di violenti attacchi aerei (da parte di aerosiluranti Fairey Albacore dell’828th Squadron e Fairey Swordfish dell’830th Squadron della Fleet Air Arm e da bombardieri Vickers Wellington della RAF, di base a Malta); ed anche sommergibili britannici si avvicinano al convoglio per attaccarlo.

Alle 21.45 un gruppo di crittografi di Maristat imbarcati sul Gorizia intercetta una comunicazione radiofonica poco distante, di cui non riesce tuttavia a decifrare le parole; alle 22 viene intercettato e stavolta decifrato un messaggio di un bombardiere, identificato con la sigla RPP, che comunica al Comando della RAF di Malta “*Ho avvistato il nemico a … miglia per 230° da Reggio. Rotta nemico per 210°, velocità 9*”. Tale messaggio viene intercettato e decifrato anche a Roma, alle 22.30, e Supermarina dirama di conseguenza un messaggio PAPA (Precedenza Assoluta sulle Precedenze Assolute) con cui si avverte “*Posizione del nemico a miglia 10-15 (gruppo dubbio) per 230 da Reggio – rotta 210 – velocità 9*”.

Alle 22.34 la formazione italiana viene sorvolata da un aereo proveniente da sud, che viene avvistato dal Fuciliere, e poi illuminata da un bengala lanciato da un Wellington del 69th Squadron della RAF. Alcune delle navi aprono il fuoco contro gli aerei (di cui si vedono i fanali verdi accesi nell’oscurità), violando gli ordini dell’ammiraglio Lombardi di non aprire il fuoco per non permettere all’avversario di meglio identificare posizione e direttrice di marcia del convoglio.

Alle 22.45, per ordine dell’ammiraglio Lombardi, i mercantili del convoglio si dispongono su due colonne parallele; l’VIII Divisione si posiziona sulla dritta del convoglio, con la XIII Squadriglia in posizione di scorta avanzata di prora all’VIII Divisione, mentre la III Divisione fa lo stesso sul lato sinistro.

Alle 23.12 il sommergibile britannico Utmost (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley) sente rumori di navi in posizione 37°48’ N e 15°32’ E e poco dopo avvista tre incrociatori e tre cacciatorpediniere (le navi della III Divisione) a cinque miglia di distanza, su rilevamento 275°, stimandone rotta e velocità in 110° e 20 nodi. Il sommergibile va all’attacco e lancia quattro siluri contro il Trieste, che alle 23.12 viene colpito da una delle armi, riportando danni gravissimi: rimane immobilizzato, e potrà rimettere in moto solo alle 00.38, scortato da Corazziere e Carabiniere, per trascinarsi verso Messina.

L’Utmost, mentre scoppiano le prime due bombe di profondità, si allontana verso sudest; successivamente vengono gettate altre 84 bombe di profondità, ma ormai il sommergibile si è allontanato.

22 novembre 1941

Alle 00.30 diverse unità comunicano di sentire rumore di aerei, e poco dopo numerosi bengala si accendono nel cielo a nord del convoglio, su rotta approssimativamente parallela alla sua. Il Duca degli Abruzzi accosta a dritta accelerando a 18 nodi, e l’ammiraglio Lombardi ordina a tutte le unità di accostare ad un tempo di 90° verso sud, dando la poppa ai bengala. Alle 00.38, quando l’accostata è quasi completa, il Duca degli Abruzzi viene colpito a poppa dritta da un siluro lanciato da un aerosilurante Swordfish dell’830th Squadron – un altro aereo dello stesso tipo viene abbattuto, con la morte del pilota e la cattura del navigatore –, fermando le macchine ma continuando l’accostata a causa dell’abbrivio e del timone rimasto bloccato alla banda (per altra fonte, il comandante del Duca degli Abruzzi avrebbe fatto mettere le macchine a 30 giri per evitare di fermarsi del tutto, dato che l’accensione di altri bengala nel cielo della formazione indicava che il rischio di ulteriori attacchi persisteva; l’incrociatore avrebbe di conseguenza iniziato a compiere giri sulla dritta per via del timone bloccato).

La conseguente menomazione della forza di scorta, insieme ai continui e violenti attacchi aerei ed alla notizia della presenza in mare di forze di superficie britanniche, inducono l’ammiraglio Lombardi ad ordinare che il convoglio, accompagnato da Trento e Gorizia e dalla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (oltre alla scorta diretta), rientri a Taranto; Supermarina conferma l’ordine. Garibaldi e XIII Squadriglia rimangono ad assistere il Duca degli Abruzzi, che riuscirà faticosamente a rientrare a Messina.

Sotto i violenti e continui attacchi aerei, le motonavi si disorientano e si disperdono: soltanto la Napoli rimane in prossimità della III Divisione. Il *Geniere* rimane assieme alla *Napoli*, ed in mattinata si aggrega ad essi anche la *Vettor Pisani*, rintracciata alle 9.36 dal *Gorizia*. Il *Geniere*, scortando *Pisani* e *Napoli*, giunge a Taranto alle 17 del 22, ed è così la prima unità della scorta a rientrare alla base. (IL CAMICIA NERA VIENE DISTACCATO PER SCORTARE LA MANTOVANI???)

La *Mantovani* vi arriverà qualche ora più tardi, mentre la disorientata *Monginevro*, che ha ricevuto gli ordini solo più tardi e mutato rotta più volte, vi arriverà soltanto il giorno seguente.

29-30 novembre 1941

Dato che tra il 28 ed il 30 novembre sono partiti, o devono partire, quattro convogli e cinque unità militari in missione di trasporto verso la Libia (piroscafi Iseo e Capo Faro e torpediniera Procione, da Brindisi a Bengasi; motonave Sebastiano Venier e cacciatorpediniere Giovanni Da Verrazzano, da Taranto a Bengasi; incrociatore ausiliario Adriatico, da Argostoli a Bengasi; nave cisterna Iridio Mantovani e cacciatorpediniere Alvise Da Mosto, da Trapani a Tripoli; cacciatorpediniere Antonio Da Noli, da Argostoli a Bengasi; cacciatorpediniere Nicolò Zeno, da Taranto a Bengasi; cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi ed Emanuele Pessagno, da Argostoli a Derna; sommergibile Pietro Micca, da Taranto a Derna) e che il rischio di attacchi navali britannici è altissimo (la Forza K, di base a Malta, ha distrutto due convogli il 9 ed il 24 novembre), viene deciso di fare uscire in mare, a protezione di tale traffico da eventuali puntate offensive di incrociatori britannici, una consistente forza di protezione consistente nella corazzata Duilio (comandante superiore in mare, ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola), nella VII Divisione (Attendolo, Montecuccoli e Duca d’Aosta) con la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Camicia Nera) e nella VIII Divisione (il solo incrociatore leggero Giuseppe Garibaldi, più due cacciatorpediniere della XIII Squadriglia, mentre il resto di tale squadriglia accompagna la Duilio).

La VII Divisione (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten) e la XI Squadriglia (Camicia Nera compreso), punta avanzata della formazione italiana, salpano da Taranto a mezzogiorno (od alle 13) del 29, e si dislocano a metà strada tra Taranto e Bengasi, mentre Duilio, Garibaldi e XIII Squadriglia (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) salpano da Taranto nel pomeriggio dello stesso giorno, a sostegno della VII Divisione.

Nel pomeriggio dello stesso 29 novembre, alle 17.05, il sommergibile britannico P 31 (poi Uproar, al comando del tenente di vascello John Bertram de Betham Kershaw) sente rumore di navi in movimento a nord-nord-est mentre è immerso in posizione 39°20’ N e 17°33’ E (nel Golfo di Taranto), si porta a quota periscopica ed avvista la VII Divisione. Alle 17.19 il P 31 lancia quattro siluri contro l’Attendolo, seconda unità della fila; l’incrociatore avvista tuttavia le armi, e le evita con un’improvvisa accostata a sinistra, subito imitata dal Montecuccoli, che lo segue in formazione (le scie dei siluri vengono viste passare a dritta del Montecuccoli, tra i due incrociatori). Però la formazione italiana, diretta a sud, è stata scoperta dai britannici. Questi ultimi, d’altra parte, apprendono del cospicuo traffico navale italiano anche mediante decrittazioni di “ULTRA” relative ai convogli in partenza.

Da Malta, pertanto, il mattino del 30 novembre prendono il mare con l’obiettivo di intercettare i convogli italiani l’ormai famigerata Forza K (capitano di vascello William Gladstone Agnew), costituita dagli incrociatori leggeri Aurora (nave di bandiera del comandante Agnew) e Penelope e dal cacciatorpediniere Lively, e la Forza B (contrammiraglio Rawlings), formata dagli incrociatori leggeri Ajax e Neptune e dai cacciatorpediniere Kingston e Kimberley. Per tutta la giornata del 30, aerei britannici tengono sott’occhio sia i mercantili diretti a Bengasi che le navi da guerra italiane, nonostante la scorta aerea con caccia della Regia Aeronautica.

Nemmeno l’uscita in mare delle navi britanniche sfugge alle forze italiane, grazie al loro avvistamento dapprima da parte del sommergibile Tricheco e poi di ricognitori dell’Aeronautica, pertanto Supermarina ordina alla VII Divisione di tenersi ad immediato contatto con la motonave Venier, la più importante tra quelle in mare ad est di Malta ed esposte al pericolo dell’incursione navale britannica. Così viene fatto, e per tutta la giornata la Divisione si tiene tra la Venier e le unità britanniche in avvicinamento.

Ma la sfortuna si accanisce contro i piani italiani: nel pomeriggio del 30 il Garibaldi viene colto da una grave avaria alle caldaie, che lo lascia immobilizzato. Dopo alcune ore, dato che il problema non è ancora risolto (sebbene il Garibaldi abbia ripreso a navigare) e c’è rischio di un attacco contro l’incrociatore in difficoltà, l’ammiraglio Porzio Giovanola ripiega verso est con Duilio, Garibaldi e XIII Squadriglia. Alle 17.45 Supermarina, dato che la sola VII Divisione si troverebbe in condizioni di inferiorità numerica alle Forze B e K qualora si dovessero riunire, ordina a tutta la forza di copertura, compresa la VII Divisione, di rientrare a Taranto. Qui VII Divisione e XI Squadriglia giungono alle 11.20 del 1° dicembre, non prima di aver scampato un grave pericolo: alle 4.37, in posizione 39°08’ N e 17°31’ E (nel Golfo di Taranto), essa è stata avvistata dal sommergibile Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn), mentre procedeva con rotta 030°. Immersosi alle 4.47 (due minuti dopo che la VII Divisione, compiendo una manovra a zig zag, ha accostato proprio nella sua direzione), il sommergibile ha lanciato quattro siluri alle 5.01 contro l’incrociatore di poppa, da 915 metri, senza colpire.

La Forza K intercetterà ed affonderà l’Adriatico, il Da Mosto e la Mantovani.

13 dicembre 1941

Il Camicia Nera salpa da Taranto alle 19.40 insieme ai gemelli Carabiniere, Corazziere, Aviere, Ascari e Geniere (per altra versione Geniere, Corazziere e Carabiniere sarebbero partiti più tardi, separatamente dal resto del gruppo), agli incrociatori leggeri Attendolo e Duca d’Aosta (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, comandante la VII Divisione) ed alla corazzata Andrea Doria, nell’ambito dell’operazione di traffico «M. 41».

Dopo le gravi perdite subite dai convogli diretti in Libia nelle settimane precedenti, le forze italo-tedesche in Nordafrica si trovano in situazione di grave carenza di rifornimenti proprio mentre è in corso una nuova offensiva britannica, l’operazione «Crusader», ed urge rifornirle.

Con la «M. 41», Supermarina intende inviare a Tripoli e Bengasi tutti i mercantili già carichi presenti nei porti dell’Italia meridionale, mobilitando per la loro protezione, diretta e indiretta, pressoché tutta la flotta in condizioni di efficienza.

Sono previsti tre convogli: l’«A», da Messina a Tripoli, formato dalle moderne motonavi Fabio Filzi e Carlo Del Greco scortate dai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare (poi dirottato su Taranto per unirsi da subito all’«L» ma distrutto durante tale percorso dal sommergibile britannico Upright); l’«L», da Taranto per Tripoli, formato dalle motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani scortate dai cacciatorpediniere Freccia ed Emanuele Pessagno (con a bordo il contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) e dalla torpediniera Pegaso; e l’«N», da Navarino ed Argostoli per Bengasi, costituito dai piroscafi Iseo e Capo Orso e dai cacciatorpediniere Turbine e Strale, cui si devono aggiungere la motonave tedesca Ankara, il cacciatorpediniere Saetta e la torpediniera Procione provenienti da Argostoli.

Ogni convoglio deve fruire della protezione di una forza navale di sostegno, che di giorno si terrà in vista dei trasporti e di notte a stretto contatto con essi. Attendolo, Duca d’Aosta e Doria, più i relativi cacciatorpediniere, sono assegnati alla protezione del convoglio «N», mentre gli altri due convogli saranno protetti dalla corazzata Duilio (nave ammiraglia dell’ammiraglio di squadra Carlo Bergamini) e da un’eterogenea VIII Divisione composta per l’occasione dagli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (nave di bandiera dell’ammiraglio Giuseppe Lombardi, comandante della VIII Divisione) e Raimondo Montecuccoli e dall’incrociatore pesante Gorizia (con a bordo l’ammiraglio di divisione Angelo Parona).

Infine, a tutela dell’intera operazione contro un’eventuale uscita in mare delle corazzate della Mediterranean Fleet, prende il mare la IX Divisione Navale (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare) con le moderne corazzate Littorio e Vittorio Veneto, scortate dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). Queste navi si dovranno posizionare nel Mediterraneo centrale, come forza di copertura.

A completamento dello schieramento, un gruppo di sommergibili viene dislocato nel Mediterraneo centro-orientale con compiti esplorativi ed offensivi; è inoltre previsto un imponente intervento della Regia Aeronautica.

Per via della carenza di navi scorta e del tempo necessario a reperirne, l’operazione, inizialmente prevista per il 12 dicembre, viene posticipata di un giorno.

Nel tardo pomeriggio del 13, quando i convogli sono già in mare, la ricognizione aerea comunica a Supermarina che una consistente forza britannica, comprensiva di corazzate ed incrociatori (in realtà sono solo quattro incrociatori leggeri: i ricognitori hanno grossolanamente sovrastimato la composizione e potenza della forza avvistata), si trova tra Tobruk e Marsa Matruh, diretta verso ovest. La somma delle forze italiane in mare è complessivamente superiore, ma si trova divisa in gruppi tra loro distanziati e vincolati a convogli lenti e poco manovrieri; per questo, alle ore 20 Supermarina decide di sospendere l’operazione, ed i convogli ricevono ordine di rientrare. Ciò non basterà ad evitare danni.

14 dicembre 1941

Alle nove del mattino, il sommergibile britannico Urge silura la Vittorio Veneto, danneggiandola gravemente, in posizione 37°52’ N e 15°30’ E (secondo l’Urge; 37°53’ N e 15°29’ E per le fonti italiane), una decina di miglia ad ovest-sud-ovest di Capo dell’Armi. Il Camicia Nera, insieme ad Aviere, Carabiniere e Geniere, nonché a Vivaldi e Da Noli della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere ed alle torpediniere Lince ed Aretusa, viene inviato a rafforzare la scorta della corazzata danneggiata (che ha imbarcato 3000 tonnellate d’acqua ma è in grado di sviluppare una velocità di 21 nodi, poi portata a 23,5 meno di mezz’ora dopo il siluramento).

Durante la navigazione si verificano altri allarmi per sommergibili e si ha anche l’erronea impressione che un gruppo di aerosiluranti si stia dirigendo verso la IX Divisione, ma non alla fine non succede niente.

Durante la navigazione nel Golfo di Taranto, la scorta viene ulteriormente ingrossata da altre siluranti distaccate da Supermarina via via che si liberano dalla scorta dei convogli e gruppi di sostegno: all’originaria XIII Squadriglia Cacciatorpediniere si aggiungono alle 10.50 i cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti della X Squadriglia e Corazziere, provenienti da Taranto; alle 17 raggiungono la Vittorio Veneto il Camicia Nera, l’Aviere, il Geniere, il Carabiniere (tutti della XI Squadriglia), il Vivaldi ed il Da Noli (della XIV Squadriglia), sempre da Taranto, e le torpediniere Aretusa e Lince, mentre le torpediniere Centauro e Clio lasciano la scorta e raggiungono Messina. Alle 11.45 ed alle 14.30 la Littorio lancia i suoi due idroricognitori per esplorare il mare in direzione di Malta.

Vittorio Veneto e scorta raggiungono Taranto alle 23.15.

16-19 dicembre 1941

Camicia Nera, Ascari ed Aviere (che formano la XI Squadriglia Cacciatorpediniere), insieme agli incrociatori leggeri Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta (nave di bandiera dell’ammiraglio Raffaele De Courten) della VII Divisione ed alla corazzata Duilio (nave di bandiera dell’ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo), salpano da Taranto alle 15 del 16 per costituire il gruppo di copertura ravvicinata a due convogli diretti in Libia (convoglio «N»: motonave Ankara, cacciatorpediniere Saetta e torpediniera Pegaso, dirette a Bengasi; convoglio «L»: motonavi Vettor Pisani, Monginevro e Napoli, cacciatorpediniere Vivaldi, Malocello, Da Recco, Da Noli, Pessagno e Zeno, diretti a Tripoli) con 14.770 tonnellate di rifornimenti (6869 tonnellate di materiali vari, 2738 tonnellate di munizioni, 859 tonnellate di nafta e 103 tonnellate di olio per le forze italiane, e 3540 tonnellate di materiali, 761 tonnellate di carburante e 312 automezzi per le forze tedesche) e 212 uomini. L’operazione, denominata «M 42», prevede anche un gruppo di appoggio composto dalle corazzate Giulio Cesare, Andrea Doria e Littorio (nave di bandiera dell’ammiraglio Angelo Iachino, comandante superiore in mare) della IX Divisione, dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) della III Divisione e dai cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Corazziere, Fuciliere, Carabiniere, Alpino, Oriani, Gioberti ed Usodimare (Squadriglie X, XII e XIII), nonché ricognizione e scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe, l’invio dei sommergibili Topazio, Santarosa, Squalo, Ascianghi, Dagabur e Galatea in agguato nel Mediterraneo centro-orientale, e la posa di ulteriori campi minati al largo della Tripolitania. Prima dell’uscita in mare del convoglio e dei gruppi di scorta, tutti i mezzi antisommergibili disponibili hanno condotto un approfondito rastrello antisommergibili nel Golfo di Taranto, per sventare paventati agguati subacquei come quelli che hanno mandato a monte l’operazione «M. 41».

Gli ordini per il gruppo di sostegno, del quale il Camicia Nera fa parte, sono di tenersi ad immediato contatto col convoglio fino alle otto del mattino del 18, poi spostarsi verso est in modo da poter intervenire in caso di minaccia navale proveniente da Malta.

Già prima della partenza, i comandi italiani e l’ammiraglio Iachino sono stati informati dell’avvistamento alle 14.50, da parte di un ricognitore tedesco, di una formazione britannica che comprende una corazzata. In realtà, di corazzate britanniche in mare non ce ne sono: il ricognitore ha scambiato per corazzata la nave cisterna militare Breconshire, partita da Alessandria per Malta con 5000 tonnellate di carburante destinato all’isola, con la scorta degli incrociatori leggeri Naiad, Euryalus e Carlisle e dei cacciatorpediniere Jervis, Havock, Hasty, Nizam, Kimberley, Kingston, Kipling e Decoy, il tutto sotto il comando dell’ammiraglio Philip L. Vian. Comunque, Supermarina decide di procedere egualmente con l’operazione, sia per via della disperata necessità di far arrivare rifornimenti in Libia al più presto, sia perché la formazione italiana è comunque molto più potente di quella avversaria. Convoglio e gruppo di sostegno procedono dunque lungo la rotta prestabilita.

Poco prima di mezzanotte, il sommergibile britannico Unbeaten avvista parte delle unità italiane e ne informa il comando britannico; quest’ultimo ne è in realtà già al corrente grazie alle decrittazioni di “ULTRA”, che tra il 16 ed il 17 dicembre forniscono a più riprese molte informazioni su mercantili, scorte dirette ed indirette (compresa la presenza in mare della VII Divisione, con “probabilmente” Attendolo e Duca d’Aosta, a protezione del convoglio), porti ed orari di partenza e di arrivo. I comandi britannici, tuttavia, non si trovano in condizione di poter organizzare un attacco contro il convoglio italiano.

Nel tardo pomeriggio del 17 dicembre il gruppo «Littorio» si scontra con la scorta della Breconshire, in un breve ed inconclusivo scambio di colpi chiamato prima battaglia della Sirte. Iniziato alle 17.23, lo scontro si conclude già alle 18.10, senza danni da ambo le parti; Iachino, ancora all’oscuro dell’invio a Malta della Breconshire e convinto che navi da battaglia britanniche siano in mare, attacca gli incrociatori di Vian per tenerli lontani dal suo convoglio (ritiene infatti che gli incrociatori britannici siano lì per attaccare i mercantili italiani, mentre in realtà non vi è alcun tentativo del genere da parte britannica) e rompe il contatto al crepuscolo, per evitare un combattimento notturno, per il quale la flotta italiana non è preparata.

Alle 17.56, per evitare un pericoloso incontro del convoglio con unità di superficie britanniche (si crede ancora che in mare ci siano una o più corazzate britanniche), il convoglio ed il gruppo di sostegno accostano ad un tempo ed assumono rotta nord, sulla quale rimangono fino alle 20 circa; poi, in base a nuovi ordini impartiti da Iachino (e per non allontanarsi troppo dalla zona di destinazione), manovrano per conversione di 20° per volta (in modo da mantenere per quanto possibile la formazione, in una zona ad elevato rischio di attacchi aerei) ed effettuano un’ampia accostata sino a rimettere la prua su Misurata. Convoglio e gruppo di sostegno sono “incorporate” in un’unica complessa formazione (i mercantili su due colonne, con Pisani in posizione avanzata a sinistra, Monginevro in posizione avanzata a dritta, seguite rispettivamente da Ankara e Napoli, il Vivaldi in testa, Da Noli e Malocello rispettivamente 30° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Zeno e Da Recco 70° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Saetta a sinistra della Pisani e Pessagno a dritta della Napoli; seguite dal gruppo di sostegno su due colonne, con Duca d’Aosta seguito da Attendolo e Camicia Nera a sinistra, Duilio seguita da Montecuccoli ed Aviere a dritta, più Pigafetta a sinistra di Aosta ed Attendolo e Carabiniere a dritta di Duilio e Montecuccoli), il che fa sì che occorra più del previsto perché la formazione venga riordinata sulla rotta 210°: ciò accade alle 22 del 17.

Durante la notte il convoglio, che avanza a 13 nodi, viene avvistato da ricognitori nemici, ma non subisce attacchi.

Poco prima dell’alba del 18, i cacciatorpediniere Granatiere e Corazziere entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua; gli incrociatori della VII Divisione prestano loro soccorso. Alle 13 la Duilio si riunisce al gruppo «Littorio», lasciando la VII Divisione a protezione immediata dei mercantili. Il convoglio «N» dirige per Bengasi, mentre il convoglio «L» prosegue per Tripoli con la scorta e diretta e, fino al tramonto, anche quella della VII Divisione. Calato il buio, anche la VII Divisione lascia il convoglio per rientrare a Taranto.

Alle 16.15 del 19 dicembre il sommergibile britannico P 31 (tenente di vascello John Bertram de Betham Kershaw) avvista un aereo, e poi, alle 16.32, un cacciatorpediniere che emette una cortina fumogena a 8230 iarde per 135°; iniziata la manovra d’avvicinamento, alle 16.40 avvista due grandi navi ad il fumo di una terza a 8230 iarde per 151°. Dopo sei minuti di avvicinamento ad alta velocità, il P 31 avvista quattro cacciatorpediniere; alle 16.48 nota che le navi avvistate cambiano rotta, venendosi così a trovare a 25° di loro prora sinistra. I cacciatorpediniere procedono a zig zag ad alta velocità; le grandi navi (gli incrociatori della VII Divisione) vengono scambiate per corazzate. Alle 16.52 il sommergibile scende temporaneamente a 15 metri per evitare un cacciatorpediniere, che passa sulla sua verticale senza notarlo, ed alle 16.54 torna a quota periscopica e, vedendo che le navi italiane hanno nuovamente mutato rotta, cambia rotta a sua volta. Alle 16.58, in posizione 39°05’ N e 17°31’ E, il P 31 lancia quattro siluri da 915 metri, contro uno degli incrociatori; subito dopo scende in profondità ed inizia la manovra per allontanarsi. Il Montecuccoli avvista le scie dei siluri (crede addirittura di vederne cinque, una in più del numero di siluri effettivamente lanciati), che lo mancano; l’Attendolo getta subito in mare alcune bombe di profondità a scopo intimidatorio, e lo stesso fanno i cacciatorpediniere, lanciandone in tutto 27 (nonostante non ci sia un tentativo di localizzare ed attaccare il sommergibile, Kershaw noterà che la seconda scarica di bombe è esplosa piuttosto vicina, anche se non tanto da arrecare danni).

La VII Divisione giunge a Taranto la sera del 19; il convoglio raggiungerà indenne Tripoli lo stesso giorno, nonostante alcuni attacchi aerei britannici.

3 gennaio 1942

Il Camicia Nera salpa da Taranto alle 18.50, facendo parte del gruppo di appoggio per l’operazione di rifornimento «M. 43», che prevede l’invio a Tripoli di cinque grandi motonavi da carico (Gino Allegri, Lerici, Monviso, Monginevro e Nino Bixio) ed una petroliera (Giulio Giordani), tutte veloci (almeno 14 nodi) e di recente costruzione, con fortissima scorta; le navi trasportano armi e rifornimenti (tra cui benzina, munizioni, 144 carri armati di cui 82 italiani e 62 tedeschi e 490 automezzi di cui 377 italiani e 143 tedeschi) di cui vi è in Libia urgente necessità per arginare l’offensiva britannica «Crusader», che nelle settimane precedenti ha visto le forze del Commonwealth conquistare tutta la Cirenaica.

L’operazione è stata concepita analogamente alla precedente «M. 42». Il gruppo di appoggio (Gruppo «Littorio»), al comando dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare, comprende le corazzate Littorio (nave ammiraglia di Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola, comandante della V Divisione), gli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) ed i cacciatorpediniere Geniere, Ascari, Carabiniere, Aviere, Alpino, Camicia Nera, Pigafetta e Da Noli. Il Camicia Nera, insieme ad Aviere e Geniere, accompagna gli incrociatori della III Divisione (Trento e Gorizia).

Oltre al gruppo di appoggio, il cui compito è proteggere il convoglio da un eventuale attacco in forze della Mediterranean Fleet, esce in mare anche una forza di «*scorta diretta incorporata nel convoglio*» (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, con il compito di respingere eventuali attacchi di formazioni leggere di superficie come la Forza K), composta dalla corazzata Duilio con gli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Maestrale, Scirocco, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti. Alla scorta aerea concorrono la Regia Aeronautica (Armata Aerea e Ricognizione Marittima) e la Luftwaffe (II Corpo Aereo Tedesco e X Corpo Aereo Tedesco, di base l’uno in Sicilia e l’altro in Grecia) per effettuare ricognizione sul porto della Valletta (Malta) e nelle acque di Alessandria, bombardamenti preventivi sugli aeroporti maltesi e scorta di caccia, antiaerosilurante ed antisommergibile sui cieli del convoglio nonché a protezione delle navi impegnate nello scarico una volta giunte a Tripoli. Completa il dispositivo di difesa la dislocazione di undici sommergibili italiani e nove tedeschi sulle probabili rotte che una ipotetica forza navale nemica dovrebbe percorrere per attaccare il convoglio: Pisani, Onice, Dandolo, Alagi, Aradam, Axum e Tricheco ad est di Malta, Beilul, Dessiè, Galatea e Zaffiro tra Creta e la Cirenaica, come pure U 74, U 75, U 77, U 79, U 97, U 133, U 371, U 374 e U 568, dislocati ad ovest di Tobruk per formare uno sbarramento contro provenienze navali da Alessandria. Il compito dei sommergibili è sia offensivo che esplorativo: localizzare, segnalare ed attaccare le formazioni navali britanniche dirette contro il convoglio.

Questo imponente dispiegamento di forze è dovuto al timore che i britannici impieghino contro il convoglio simultaneamente la Forza K da Malta e la Mediterranean Fleet da Alessandria, per un totale di tre corazzate ed otto incrociatori: a Roma non si ha ancora contezza del fatto che la Mediterranean Fleet sia rimasta senza corazzate efficienti (la Barham è stata affondata da un U-Boot a novembre, e Queen Elizabeth e Valiant sono state messe fuori uso dai mezzi d’assalto italiani della X Flottiglia MAS a dicembre: il risultato di quell’azione verrà scoperto da Supermarina il 5 gennaio, a «M. 43» in corso, grazie all’analisi di nuove foto scattate dalla ricognizione aerea).

I mercantili sono inizialmente divisi in tre convogli: il numero 1 (motonavi Monginevro, Lerici e Nino Bixio, cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Nicoloso Da Recco, Antoniotto Usodimare, Bersagliere e Fuciliere) parte da Messina alle 10.15; il 2 (motonave Monviso, motocisterna Giulio Giordani, torpediniere Orsa, Aretusa, Castore ed Antares) salpa da Taranto alle 15.06; il 3 (motonave Gino Allegri, cacciatorpediniere Freccia, torpediniera Procione) lascia Brindisi alle 13.15. La riunione dei tre gruppi dovrà avvenire in Mar Ionio.

La sera stessa del 3 la corazzata Andrea Doria deve tornare a Taranto a causa del riscaldamento di un cuscinetto, ma l’operazione prosegue secondo i piani.

I britannici sono a conoscenza dell’operazione italiana grazie alle decrittazioni di “ULTRA”; per contrastarla, il 4 gennaio verrà disposta la creazione di uno sbarramento di sommergibili tra il Golfo di Taranto e le acque di Tripoli: P 34 ed Unique nel Golfo di Taranto, Sokol (polacco), Thrasher ed Unbeaten più a sud, Upright ed Urge ad est della Tunisia. Verrà inoltre ordinato un attacco notturno di aerosiluranti della Fleet Air Arm contro il convoglio, ma questi non riusciranno a rintracciarlo.

4 gennaio 1942

Tra le 4 e le 11, come previsto, i tre convogli si riuniscono a formare un unico grande convoglio, il cui caposcorta è il contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, sul Vivaldi. Mentre il convoglio «Allegri» si unisce al Gruppo «Duilio», la III Divisione Navale (Trento e Gorizia) del gruppo d’appoggio viene avvistata da un ricognitore britannico; da Malta decolla una formazione aerea per attaccare, ma deve rientrare senza essere riuscita a trovare il convoglio. Al tramonto il gruppo «Duilio» s’incorpora nella formazione del convoglio, che durante la notte mette la prua su Tripoli.

Alle 18.45 il gruppo «Littorio», essendo calato il buio e divenuto improbabile l’intervento di navi di superficie britanniche, assume rotta 20° per rientrare a Taranto.

5 gennaio 1942

Tra le 14.53 e le 14.58 il sommergibile britannico Unique (tenente di vascello Anthony Foster Collett) avverte rumori di navi su rilevamento 140°, dopo di che avvista in successione alberature di una nave su rilevamento 130° (alle 14.56) e poi diverse altre unità (alle 14.58), in posizione 40°07’ N e 17°07’ E (nel Golfo di Taranto); alle 15 vengono avvistate una corazzata, un incrociatore e cinque cacciatorpediniere, scortati da due idrovolanti. Si tratta del gruppo «Littorio».

Dopo aver temporaneamente perso l’assetto alle 15.05, mentre cercava di portarsi a quota periscopica, alle 15.10 l’Unique deve scendere a 15 metri perché avverte a pochissima distanza i rumori di un cacciatorpediniere, ma alle 15.24 ritorna a quota periscopica, scoprendo che la Littorio ha cambiato rotta, ed alle 15.30 lancia quattro siluri da 8300 metri di distanza. La posizione di lancio non è molto favorevole, ed infatti nessuna delle armi raggiunge il bersaglio.

Alle 17 il gruppo «Littorio» giunge a Taranto. Il convoglio, intanto, è arrivato a Tripoli alle 12.30 senza aver subito alcun attacco (ne subirà uno in porto, da parte di una dozzina di bombardieri Vickers Wellington, nella notte del 6-7 gennaio, senza subire danni): con esso sono giunte in Libia oltre 15.000 tonnellate di carburante, 12.500 di munizioni, 650 veicoli e 900 soldati.

6 gennaio 1942

Il capitano di fregata Silvio Garino viene avvicendato al comando del Camicia Nera dal parigrado Adriano Foscari, 38 anni, da Venezia.

22 gennaio 1942

Il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari) salpa da Messina alle otto insieme al resto del gruppo «Vivaldi» – formato da Camicia Nera, Aviere e Geniere, che costituiscono la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Luciano Bigi, sull’Aviere), dai cacciatorpediniere Vivaldi, Da Noli e Malocello della XIV Squadriglia (capitano di vascello Giovanni Galati, sul Vivaldi) e dalle torpediniere Orsa (capitano di corvetta Eugenio Henke) e Castore (capitano di corvetta Alfonso Congedo) – cui è stata assegnata la scorta delle motonavi da carico Monviso e Vettor Pisani, dirette a Tripoli nell’ambito dell’operazione di traffico «T. 18», consistente nell’invio in Libia di 15.000 tonnellate di rifornimenti, 97 carri armati, 271 autoveicoli e 1467 uomini (in massima parte imbarcati sulla motonave Victoria, che trasporta tra l’altro il comando del 12o Reggimento Bersaglieri).

Nello stretto di Messina si uniscono al convoglio alle 9.58 altre due moderne motonavi, la Monginevro e la Ravello, provenienti da Napoli; il gruppo «Vivaldi» (al comando del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, imbarcato sul Vivaldi) assume la scorta diretta delle quattro navi (che formano il convoglio numero 1 dell’operazione T.18, o convoglio «Delta»). Da Taranto escono in mare alle 17 la quinta nave del convoglio, il grande trasporto truppe Victoria, ed i due gruppi di scorta indiretta: l’«Aosta» (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, partito alle 11, incaricato della protezione ravvicinata dei convogli) con gli incrociatori leggeri della VII Divisione (Emanuele Filiberto Duca d’Aosta – nave ammiraglia –, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo) e la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Ferrante Capponi: Bersagliere, Carabiniere, Fuciliere, Alpino), ed il «Duilio» (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante superiore in mare; partito alle 17 insieme alla Victoria) con la corazzata Duilio e la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle: Antonio Pigafetta, Alfredo Oriani, Ascari, Scirocco). Questa volta non partecipano all’operazione le moderne corazzate dell’ammiraglio Iachino, la cui protezione risulta ormai superflua avendo Supermarina scoperto che la Mediterraean Fleet è ormai priva di navi da battaglia.

Victoria e XV Squadriglia, che ne costituisce la scorta diretta, costituiscono il convoglio numero 2 dell’operazione, che procede a 19 nodi.

A protezione dell’operazione, nove sommergibili sono dislocati ad est di Malta (Squalo, Narvalo e Santarosa ad est di Lampedusa, Topazio, Platino e Corallo tra Capo Passero ed un punto situato 120 miglia a sudest di Malta) e tra Creta e l’Egitto (Galatea, Ametista e Malachite, tra Tobruk e Ras Aamer); la Regia Aeronautica e la Luftwaffe danno il loro contributo con ingenti aliquote di aerei da caccia (che saranno sempre presenti, nelle ore diurne, sul cielo del convoglio), da ricognizione ed antisommergibile. La Regia Aeronautica, in particolare, destina alla scorta dei gruppi navali in Mar Ionio ai caccia Macchi Mc 200 e bombardieri Cant Z. 1007 bis della 4a Squadra Aerea di stanza in Puglia ed ai caccia Mc 200 ed agli idrovolanti Cant Z.506 dell’Aeronautica della Sicilia, per poi passare ai caccia FIAT G. 50 e FIAT CR. 42 del Settore Ovest della 5a Squadra Aerea in Tripolitania per la fase finale di avvicinamento a Tripoli (nella giornata del 23, il Settore Aeronautico Ovest della 5a Armata Aerea impiegherà nella scorta al convoglio ed ai gruppi di supporto un totale di 21 caccia FIAT G. 50 del 12o Gruppo e 30 FIAT CR. 42 del 160o Gruppo, e nella ricognizione sei trimotori Savoia Marchetti SM. 79 “Sparviero” della 175a Squadriglia R.S.T. e nove Caproni Ca 311 del 69o Gruppo O.A.). Il gruppo «Duilio», dalla partenza al tramonto, è scortato da due CANT Z. 1007 bis e da un CANT Z. 506 in funzione antisommergibili.

Per quanto riguarda la Luftwaffe il X Fliegerkorps, di stanza in Grecia, destinerà alla ricognizione su Alessandria e nel Mediterraneo orientale gli Junkers Ju 88D della Squadriglia Ricognizione Strategica 2.(F)/123, alla ricognizione armata gli Ju 88A del I. e II./LG.1 del 1° Stormo Sperimentale ed i bombardieri Heinkel He 111 del II./KG.26; il II Fliegerkorps, di stanza in Sicilia, impiegherà per il controllo nel Mediterraneo centrale e occidentale gli Ju 88D delle squadriglie 1. e 2.(F)/122, ed i cinque gruppi di bombardieri Ju 88 degli Stormi KG.54 e KG.77, scortati dai quattro gruppi da caccia – I., III, III./KG.53 e II./JG.3 – Messerschmitt Bf 109 dello Stormo JG.53, per martellare giorno e notte gli aeroporti maltesi al fine di impedire ai velivoli britannici ivi basati di attaccare il convoglio (i bombardieri italiani, sei CANT Z. 1007 bis della 190a Squadriglia di base a Catania ed otto del 50o Gruppo di Castelvetrano, non effettueranno invece analoghe previste incursioni a causa del maltempo e dell’insufficiente disponibilità di caccia di scorta; solo la notte del 22 quattro FIAT Br. 20 del 55o Gruppo effettueranno un’incursione). Per la scorta aerea del convoglio la Luftwaffe dispiega i caccia notturni Ju 88C del II./NJG.2 ed una squadriglia di Bf 109 del III./ZG.26.

Fin dall’alba i velivoli del X Fliegerkorps decollati da Creta (otto He 111 del II./KG.26 e due Ju 88A del I./LG.1) hanno iniziato a condurre ricognizioni armate spingendosi fino alla costa egiziana, incontrando tempo sereno e buona visiblità ma senza avvistare navi. Un ricognitore Ju.88D della Squadriglia 2.(F)/123, inviato sopra Alessandria, avvista nel porto una portaerei (in realtà inesistente, come mostrerà poi l’analisi delle foto scattate), due corazzate di cui una in bacino (Queen Elizabeth e Valiant, fuori uso dopo l’attacco della X MAS del dicembre precedente), un incrociatore, sette cacciatorpediniere, una nave scorta ed un sommergibile, oltre alle navi francesi (tre corazzate e tre incrociatori) internate nei loro recinti fin dal giugno 1940. Altri ricognitori del X Fliegerkorps, inviati su Malta, vi avvisteranno un unico incrociatore (il Penelope).

Poco dopo la partenza (per altra fonte, poco dopo la riunione dei due gruppi) la Ravello, colta da avaria al timone, è costretta a tornare in porto (con la scorta del Geniere, che successivamente ritorna ad unirsi al resto della formazione); il resto del convoglio prosegue e si unisce al gruppo «Aosta» alle 18, a 36 miglia per 160o da Capo Rizzuto. La VII Divisione si dispone allora in linea di fronte, con i cacciatorpediniere in posizione di scorta ravvicinata.

I convogli numero 1 e 2 seguono rotte che, prima e dopo la riunione, li fanno passare a 190 miglia da Malta, dieci miglia in più di quello che si ritiene essere il massimo raggio operativo degli aerosiluranti basati in quell’isola e nella Cirenaica (stime che però si riveleranno inesatte, causa l’avanzata britannica in quei territori); si prevede che la sera del 23 le navi, riunitesi in Mar Ionio in un unico convoglio, accosteranno per Tripoli, sempre mantenendosi ai margini del cerchio di 190 miglia di raggio con centro su Malta. L’ordine d’operazione, a firma dell’ammiraglio Bergamini, è stato diramato a tutte le navi partecipanti prima della partenza.

La Royal Navy, informata dai decrittatori di “ULTRA” che «*un importante convoglio diretto a Tripoli dall’Italia e coperto dalla flotta sarà in mare oggi*[22 gennaio]*, così come il 23 e il 24 gennaio*» (il giorno seguente “ULTRA” riesce a fornire ai comandi britannici informazioni più dettagliate, sebbene meno del solito, indicando che un «*importante convoglio*» è partito dall’Italia per Tripoli con probabile arrivo il giorno 24, e che, sebbene la sua esatta composizione non sia nota, probabilmente esso comprende la Victoria con mille soldati e la motonave Vettor Pisani partita da Messina il 22 mattina, il tutto coperto «*da un certo numero delle principali unità della Marina italiana*», tra cui la Duilio e degli incrociatori), ha disposto numerosi sommergibili in agguato nel Golfo di Taranto. I comandi britannici hanno altresì organizzato nel Golfo della Sirte – dove prevedono che passeranno i convogli – ricognizioni armate con bombardieri Bristol Blenheim ed attacchi di aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron RAF e Fairey Albacore dell’826th Squadron della Fleet Air Arm, rispettivamente dalle basi di Bengasi e di Fuka (Cirenaica). A Malta sono tenuti pronti al decollo i bombardieri e ricognitori Wellington del 38th Squadron RAF e quindici aerosiluranti della Fleet Air Arm (due Albacore dell’828th Squadron e tredici Swordfish dell’830th Squadron), mentre i sommergibili Urge e P 36 salpano dalla Valletta per disporsi in agguato ad est di Tripoli. Nelle basi cirenaiche vengono tenuti pronti all’azione nove ricognitori Bristol Blenheim del 203rd Squadron, due ricognitori Wellington VIII, 22 bombardieri Blenheim (9 del 55th Squadron e 13 dell’11th e del 14th Squadron), tre aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron, 18 bombardieri Wellington del 38th Squadron (due dei quali armati con siluri) e due bombardieri quadrimotori Boeing B-17 “Flying Fortress I” del 220th Squadron, tutti facenti parte del 201° Gruppo di Collaborazione Aeronavale (vice maresciallo dell’aria Leonard Slatter), oltre ad otto aerosiluranti Albacore dell’826th Squadron della Fleet Air Arm, per attaccare il convoglio nel Golfo della Sirte.

Nel primo pomeriggio del 22 la VII Divisione viene avvistata da due o tre sommergibili britannici, che segnalano l’avvistamento ai rispettivi comandi.

Tra le 13.55 e le 15 si verificano due allarmi per sommergibili, uno avvistato da un idrovolante CANT Z. 506 della scorta aerea e l’altro rilevato con la radiogoniometria e poi avvistato dalle navi del gruppo «Aosta» (è possibile che uno dei due, od entrambi, fossero riferiti al P 34, che si trovava a sudovest di Capo dell’Armi). Successivamente il Centro Radiotelegrafico di Roma informa il gruppo «Duilio» dell’avvistamento alle 18.27 di un altro sommergibile trenta miglia ad est di Crotone, per evitare il quale la formazione accosta ad un tempo di 45o a sinistra.

È durante questa manovra che alle 13.47 (orario britannico; le 13.55 secondo le fonti italiane) il sommergibile britannico Torbay (capitano di fregata Anthony Cecil Capel Miers) lancia anche sei siluri contro la VII Divisione (di cui ha apprezzato la composizione in tre incrociatori e sei cacciatorpediniere, in navigazione a 20 nodi su rotta 140°), da 7300 metri di distanza, in posizione 39°40’ N e 17°27’ E, ma senza riuscire a colpire nessuna delle navi. Le basi britanniche a Malta ed in Egitto e Cirenaica sono poste in allarme, e vengono inviati dei ricognitori per appurare rotta, velocità e composizione delle forze italiane.

Il gruppo «Duilio» viene avvistato il 22 sera dal ricognitore «B6KT», che lo sorvola ripetutamente dalle 00.29 alle 00.47: i suoi messaggi vengono però subito intercettati e decifrati dai decrittatori imbarcati sulla Duilio, permettendo all’ammiraglio Bergamini di apprendere che il suo gruppo era stato avvistato. Il ricognitore britannico rimane in contatto con il gruppo di Bergamini in modo da poter raccogliere informazioni più precise e dettagliate, e poco dopo mezzanotte invia un secondo segnale più particolareggiato, anch’esso intercettato e decifrato dalla Duilio; tra le 00.47 e le 00.50 lancia una cortina di bengala (quattro, a breve intervallo) sul lato dritto del gruppo «Duilio», poi si porta sul lato opposto in modo da poter contare una per una le navi che lo compongono, le cui sagome sono ora chiaramente visibili nel controluce generato dai bengala; solo a questo punto, inviato a Malta un ulteriore messaggio ancora più ricco di dettagli, il ricognitore si allontana. Si trattava di un ricognitore Vickers Wellington VIII del 221st Squadron, decollato dalla base maltese di Luqa e pilotato dal tenente Tony Spooner, che ha localizzato le navi italiane con il suo radar di scoperta navale ASV e che all’1.05 lancia il segnale di scoperta, mantenendo la formazione italiana sotto controllo e segnalandone rotta e posizione con buona precisione. Dopo l’avvistamento il gruppo «Duilio» compie un’ampia accostata di 90o verso est per rendere più difficile per gli avversari di mantenerle sotto controllo, e l’ammiraglio Bergamini chiede la protezione della caccia aerea.

23 gennaio 1942

Alle 7.34 il gruppo «Duilio» viene raggiunto a circa 200 miglia dalla Sicilia da quattro Ju 88C del II./NJG.2, a cui si aggiungono successivamente, in funzione antisommergibili, due idrovolanti Cant Z. 506 della Ricognizione Marittima.

Dall’alba il X Fliegerkorps ha ripreso le ricognizioni armate da Creta verso la costa africana, con l’impiego di cinque bombardieri Heinkel He 111 del II./KG.26 e quattro Ju 88A del II./LG.1, senza avvistare niente.

Alle otto il gruppo «Duilio» accelera a 20 nodi per raggiungere il convoglio numero 1, ed alle 08.39 anche il gruppo «Aosta» viene raggiunto da quattro Ju 88 quale scorta aerea, cui alle 10.21 si uniscono tre Messerschmitt Bf 110 e un idrovolante CANT Z. 506 (tre pattuglie di Ju 88, decollate dalla Sicilia per assumere la scorta aerea del convoglio, non riescono invece a trovarlo a causa del maltempo). Nondimeno alle 9.30, 9.35 ed alle undici i gruppi «Aosta» e «Duilio» ed il convoglio numero 1 vengono avvistati da ricognitori avversari, che ne segnalano esattamente composizione, rotta e velocità; i loro segnali vengono intercettati, permettendo di scoprire che provengono dalla Cireanica (i gruppi «Aosta» e «Duilio» sono avvistati da un Blenheim del 203rd Squadron, decollato da Fuka per cercare il convoglio segnalato da “ULTRA”: dapprima segnala un gruppo comprendente una corazzata, due incrociatore e sette cacciatorpediniere con rotta nord 185 miglia a nord-nord-ovest di Bengasi, e un’ora dopo segnala un secondo gruppo di tre incrociatori e quattro cacciatorpediniere con rotta sud).

A mezzogiorno il gruppo «Duilio» avvista il gruppo «Aosta». Alle 15, con un certo ritardo ma approssimativamente nel punto prestabilito, il convoglio numero 1 (che ha seguito fino a quel momento una rotta che lo mantenesse il più vicino possibile alla costa calabrese) si unisce al gruppo «Duilio»; le motonavi si dispongono su due colonne e la Victoria, divenuta nave capo convoglio (capitano di vascello Mario Grana), si pone in testa alla colonna sinistra, mentre il gruppo «Vivaldi» si posiziona attorno ai mercantili insieme alla XIV Squadriglia ed i due gruppi «Duilio» e «Aosta» si dispongono sui fianchi del convoglio, il primo nei quartieri poppieri ad ovest ed il secondo nei quartieri poppieri ad est, a distanza di 2-3 miglia tra di loro. Il complesso navale assume una velocità di 14 nodi, sempre pedinato dai ricognitori nemici (uno dei quali appare alle 15.55 volando a bassissima quota, procedendo ad est delle navi italiane e mantenendo il contatto da circa 20 km di distanza). Sia l’ammiraglio Bergamini che l’ammiraglio De Courten hanno l’impressione che gli aerei provengano dalla Cirenaica.

Le navi seguono rotte che passano a 190 miglia da Malta, distanza che dovrebbe essere maggiore del raggio operativo degli aerosiluranti di base a Malta ed in Cirenaica, 180 miglia; la sera del 23 dovranno poi accostare verso Tripoli, mantenendo rotta tangente al cerchio di 190 miglia di raggio con centro Malta. In realtà, 190 miglia sono divenute una distanza insufficiente, perché l’autonomia degli aerosiluranti britannici è aumentata rispetto al passato e perché ora gli aerei possono decollare da nuove basi cirenaiche, più avanzate di quanto ritenuto dai comandi italiani, conquistate dai britannici con l’operazione «Crusader».

Già dal giorno precedente, però, i comandi britannici sono a conoscenza dei movimenti italiani: sommergibili in agguato nel golfo di Taranto hanno infatti segnalato il passaggio del gruppo «Aosta», e nella serata e notte successive ricognitori hanno individuato e pedinato il gruppo «Duilio».

Dopo la riunione, il convoglio, che procede a 14 nodi sotto la protezione di nove Junkers Ju 88 della Luftwaffe, continua ad essere tallonato dai ricognitori: alle 15.50 uno di essi viene avvistato 20.000 metri ad est della formazione. Ai ricognitori seguono gli attacchi aerei: il primo si verifica alle 16.16, quando la Victoria viene mancata da alcune bombe di piccolo calibro, senza subire danni; poco dopo altre bombe di maggior calibro sono sganciate contro il gruppo «Aosta» ma ancora senza risultato, grazie anche alla rabbiosa reazione contraerea delle navi. L’attacco, che si conclude alle 16.40, è stato portato da due Blenheim decollati da Fuka, che hanno sganciato da 3500 metri di quota.

Durante il pomeriggio altri ricognitori britannici, tra cui i due B-17 del 220th Squadron (di base a Fuka: uno di essi, alle 17.25, viene avvistato da una quota stimata di 3500 metri dal Duca d’Aosta e sgancia le sue bombe contro due navi identificate come una corazzata ed un piroscafo, ritenendo a torto di aver colpito la prima) che sono alla loro prima missione in Mediterraneo, decollano dalle basi maltesi e cirenaiche per localizzare il convoglio. Tra le 16.15 e le 16.40 i loro segnali vengono intercettati sulla Duilio, che ritenendo che ciò presagisca imminenti attacchi aerei, informa le altre navi della formazione, la scorta aerea (per radiotelefonia: è la prima volta che tale sistema viene utilizzato per comunicazioni dirette tra navi ed aerei italo-tedeschi) ed il Comando del II Fliegerkorps. Bergamini decide altresì di mantenere i gruppi «Duilio» e «Aosta» separati, rispettivamente a dritta ed a sinistra del convoglio, facendoli zigzagare a 18 nodi, ordinando altresì al convoglio di accelerare al massimo (cioè 14,3 nodi).

Ritenendo insufficiente la scorta aerea di nove bombardieri tedeschi Ju 88 presente sopra il convoglio, l’ammiraglio Bergamini chiede via radio al comando della Luftwaffe della Sicilia – primo caso di comunicazione radio diretta effettuata con successo tra i comandi navali ed aerei italo-tedeschi – l’invio di altri aerei in rinforzo alla scorta; giungono perciò altri tre Ju 88 del II Corpo Aereo Tedesco, che rafforzarono la scorta aerea, portando il totale a dodici.

Alle 17.25 tre bombardieri Bristol Blenheim, decollati da Fuka, sorvolano la VII Divisione da poppa (nordovest) verso prua (sudest) e sganciano le loro bombe da circa 4000 metri di quota, prendendo particolarmente di mira il Duca d’Aosta, ma senza colpire. In quel momento il convoglio (in due colonne, Monginevro seguita dalla Monviso a dritta e Victoria seguita dalla Pisani a sinistra) è circondato dalle siluranti della scorta diretta (Vivaldi in testa alla formazione, Camicia Nera in coda, Malocello seguito dal Geniere a dritta e Da Noli seguito dall’Aviere a dritta, più Orsa e Castore, affiancate rispettivamente a sinistra ed a dritta, in posizione avanzata davanti al Vivaldi) ed ha il gruppo «Aosta» 4000 metri metri a sinistra (incrociatori in linea di fila, cacciatorpediniere sui fianchi) ed il gruppo «Duilio» (con i quattro cacciatorpediniere sui fianchi della corazzata) 9500 metri a poppavia sinistra. Sempre alle 17.25 vengono avvistati dal Malocello altri tre velivoli britannici: provenienti dalla direzione del sole ormai prossimo a tramontare, si avvicinano con decisione al convoglio volando bassi, divenendo presto oggetto di violento fuoco contraereo da parte delle torpediniere che si trovano su quel lato del convoglio (Castore ed Orsa); poi, giunti a più di un chilometro dalle siluranti ed ad oltre tre dalla Victoria, cabrano ed invertirono la rotta, gettando in mare il carico offensivo, senza che i dodici Ju 88 della scorta aerea riescano ad evitarlo (due Ju 88C li inseguono inutilmente a bassa quota).

Agli uomini a bordo delle siluranti della scorta, che hanno negli occhi la luce del sole basso che impedisce di vedere bene, i tre aerei attaccanti sono sembrati dapprincipio dei bombardieri, e si pensa che abbiano rinunciato ad attaccare, gettando in mare per alleggerirsi quelle che sembrano bombe; ma in realtà sono aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron della Royal Air Force (li pilotano il capitano **A. M.** Taylor ed i tenenti **A. O. S.** Jepson e **K. R.** Grant), decollati da Berka (Bengasi). Mantenendosi sulla scia del sole, si sono diretti sulla prua del convoglio, che segue in quel momento rotta 255o, ed hanno lanciato simultaneamente i propri siluri da mille metri di distanza (2500 metri secondo i rapporti italiani, che valutano la quota di sgancio in 20-30 metri). Vane le cortine fumogene stese dalle navi: bersaglio dei lanci è la Victoria, bersaglio più grande e di maggior valore. Sganciati i siluri, i Beaufort cabrano sulla dritta, invertendo la rotta per poi allontanarsi e rientrare indenni a Fuka.

Dopo 60-90 secondi il Vivaldi (che procede in testa al convoglio, preceduto da Orsa e Castore) avvista le scie di due siluri con rotta opposta alla sua, che evita passandoci in mezzo, ordinando al contempo ai mercantili di accostare d’urgenza di 90° a dritta, ma non tutti comprendono bene l’ordine. Quelli che sono stati scambiati per bombardieri, sono in realtà aerosiluranti (i Beaufort sono alla loro prima azione in Mediterraneo, e la loro velocità e resistenza al fuoco contraereo colgono di sorpresa gli equipaggi italiani).

Prima ancora che la manovra di accostata a dritta abbia inizio, alle 17.30 un siluro – quello sganciato dall’aereo centrale, pilotato dal capitano Taylor – colpisce a poppa la Victoria, sul lato dritto, lasciandola immobilizzata e leggermente appoppata in posizione 33°38’ N e 17°24’ E, con le stive 3 e 4 allagate.

Il Vivaldi ordina ad Ascari, Aviere e Camicia Nera di prestare assistenza alla nave colpita e recuperare i naufraghi. Siccome la Victoria non sembra essere in immediato pericolo di affondamento, l’Aviere tenta di passarle un cavo di rimorchio, su richiesta del comandante della motonave; ma sulla prua della Victoria non c’è nessuno per prenderlo, sono visibili soltanto masse di soldati italiani a poppa e tedeschi a centro nave. Qualora il rimorchio della Victoria non risultasse possibile, i tre cacciatorpediniere hanno l’ordine di prendere a bordo tutto il personale imbarcato e portarlo a Tripoli, ordine che la Duilio comunicherà a Supermarina alle 19.

Centinaia di soldati si sono gettati in mare e si dibattono nell’acqua gelida: il mare molto mosso e la continua deriva della Victoria, che continua ad estendere la zona di mare nella quale sono sparsi i naufraghi, ostacolano notevolmente i soccorsi, condotti dalle imbarcazioni dei cacciatorpediniere e dalle stesse scialuppe della Victoria una volta che hanno trasbordato sui cacciatorpediniere i loro originari occupanti. Il capitano di vascello Luciano Bigi, comandante dell’Aviere e della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, ordina al Camicia Nera di continuare il salvataggio degli uomini in mare, ed all’Ascari (capitano di fregata **NOME???** Guerra) ed al suo stesso Aviere di affiancarsi alla Victoria e trasbordare le truppe imbarcate, anche se tale manovra potrebbe, a causa dello stato del mare, causare alcuni danni alle sovrastrutture. Il Camicia Nera mette dunque a mare le sue imbarcazioni per recuperare gli uomini che dalla motonave si sono gettati in mare, che è molto mosso con onda lunga.

Nel mentre, quattro bombardieri Blenheim del 203rd Squadron decollano da Malta insieme ad un ricognitore Martin Maryland, ma non riescono a trovare il convoglio; uno di essi, pilotato dal tenente S. A. Langston, viene infruttuosamente attaccato da uno Ju 88C della Squadriglia 4./NJG.2, mentre un altro, pilotato dal sottotenente Campbell, avvista e tenta di attaccare il gruppo «Duilio» ma viene abbattuto alle 17.46 da un altro Ju 88C della 4./NJG.2 pilotato dal tenente Georg Wiedow. L’equipaggio viene recuperato dall’Ascari prima che questi diriga in soccorso della Victoria.

Come ordinato, l’Ascari si porta sottobordo alla Victoria ed inizia ad imbarcare uomini, che si calano a bordo dai penzoli delle lance; l’Aviere sta effettuando la manovra di attraccaggio quando viene dato l’allarme per l’avvistamento di aerosiluranti, che provenendo dalla zona più buia dell’orizzonte volano bassissimi sul mare e dirigono all’attacco della Victoria che si staglia contro il cielo ancora illuminato dal crepuscolo.

Alle 18.15 (meno di un’ora dopo il tramonto), dopo che l’ammiraglio Bergamini ha ordinato al convoglio ed al gruppo «Aosta» di assumere la formazione di navigazione notturna, quattro aerosiluranti Albacore dell’826th Squadron, decollati da Fuka, attaccano infatti il gruppo «Duilio» 170 miglia a nordest di Misurata. Accolti dal violento tiro contraereo delle navi (soprattutto della Duilio, che spara anche qualche colpo di medio calibro per attirare, senza successo, l’attenzione dei caccia della scorta aerea) e dai caccia pesanti Ju 88C del II./NJG.2, gli aerei riescono nondimeno a portare a termine l’attacco. I cacciatorpediniere italiani avvistano due pattuglie di due aerei ciascuna provenienti da est, dove il cielo è già scuro, e reagiscono subito con il loro armamento antiaereo: Aviere e Camicia Nera aprono il fuoco sia con le mitragliere che con i pezzi da 120 mm e portando i motori al massimo cercano d’interporsi tra gli aerei e la Victoria (l’Ascari manovra intanto per allontanarsi dalla motonave: farà appena in tempo a spostarsi prima che un siluro colpisca proprio nel punto in cui si trovava fino a poco prima), ma gli Albacore attaccano l’immobilizzata Victoria dai due fianchi, sganciando i loro siluri da 1500 metri di distanza per poi cabrare ed allontanarsi.

Uno degli Albacore, pilotato dal tenente **J. D.** Jackson, viene abbattuto dall’Aviere (Jackson ed il suo osservatore, tenente colonnello **J. W. S.** Corbet, verranno recuperati ventiquattr’ore dopo dalla nave ospedale italiana Virgilio, mentre rimane ucciso il terzo membro del loro equipaggio, sergente armiere **W. H.** Budgen) ed un altro, pilotato dal tenente **NOME??** Ellis, viene danneggiato (il capitano di vascello Bigi ritiene erroneamente che l’Ascari abbia abbattuto anche un secondo aereo ed anche gli Ju 88C della scorta aerea rivendicano a torto l’abbattimento di un aerosilurante), ma alle 18.42 il siluro sganciato proprio dall’aereo di Ellis colpisce la Victoria sulla dritta, sotto la chiglia all’altezza della plancia, ed alle 18.48 un altro siluro, sganciato dall’Albacore del sottotenente di vascello **J. M.** Brown (che ritiene erroneamente di aver colpito un cacciatorpediniere) oppure da quello del tenente Jackson (che ha sganciato contro la Victoria ma, essendo stato abbattuto subito dopo, non ha potuto verificare l’esito del lancio), colpisce la motonave sul lato sinistro. Un altro siluro manca l’Aviere passandogli ad una trentina di metri dalla prua.

Secondo il rapporto dell’Aviere attaccano prima due aerosiluranti, uno dei quali colpisce la Victoria sotto la plancia, e dopo qualche minuto – alle 18.45 – ne vengono avvistati altri due, che provengono dalla stessa direzione dei precedenti; l’Aviere, in posizione favorevole per difendere la Victoria, apre subito il fuoco e ne colpisce uno, che cade in mare, ma l’altro arriva a distanza di lancio e colpisce ancora la Victoria a centro nave, sotto la chiglia.

Dopo essere stata colpita dal secondo siluro, la Victoria sbanda a sinistra e si appoppa sempre più; alle 18.54, mentre Camicia Nera ed Ascari continuano il salvataggio dei naufraghi, l’Aviere si avvicina fino a pochi metri dalla motonave agonizzante ed ordina a quanti sono ancora a bordo di gettarsi in mare.

La Victoria affonda rapidamente impennando la prua, scomparendo definitivamente alle 19.10 in posizione 33°30’ N e 17°41’E. A Camicia Nera, Aviere ed Ascari non rimane altro da fare che recuperare le centinaia di naufraghi che si dibattono nel mare mosso e gelido, coperto da una vasta chiazza di nafta: molti si aggrappano a rottami per tenersi a galla, altri cercano di raggiungere a nuoto i cacciatorpediniere; il salvataggio è ostacolato dall’oscurità e dal vento e dalla deriva che disperdono i naufraghi. Partecipano alle ricerche anche due idrovolanti CANT Z. 506 della 614a Squadriglia Soccorso.

In tutto vengono tratti in salvo 1064 dei 1455 uomini imbarcati sulla Victoria, otto dei quali muoiono dopo il salvataggio: tra di essi il bersagliere Romeo Tagliazucchi, che nel salire, sfinito, a bordo del Camicia Nera rifiuta ogni aiuto dichiarando “Un bersagliere non ha bisogno di nessuno” e subito dopo si abbatte sul ponte, morto per lo sforzo. È tra i salvati il colonnello Vincenzo Vittoria, comandante del 12o Reggimento Bersaglieri (recuperato dall’Aviere), mentre sono tra gli scomparsi i comandanti militare e civile della motonave, capitano di vascello Giovanni Grana e capitano di lungo corso Arduino Moreni, ed il direttore di macchina, Federico Martino.

La relazione di Supermarina sull’accaduto elogerà lo slancio e la perizia mostrati dagli equipaggi dei cacciatorpediniere nell’opera di salvataggio, così come la condotta dell’equipaggio della Victoria e delle truppe imbarcate.

Il resto del convoglio continua scortato dai gruppi «Vivaldi» ed «Aosta»; a notte fatta il gruppo «Duilio» si sposta invece a nord del 36° parallelo ed ad est del 19° meridiano per proteggere il convoglio da eventuali attacchi di navi di superficie provenienti dal Mediterraneo Orientale. A partire dalle 21.44 si scatena un crescendo di nuovi attacchi aerei sul convoglio: le navi vengono illuminate con bengala e fuochi galleggianti al cloruro di calcio, bombardate, fatte oggetto del lancio di siluri (ad attaccare sono sette bombardieri Vickers Wellington del 38th Squadron RAF, decollati dalla base maltese di Luqa e guidati da un Wellington VIII bengaliere del 221st Squadron RAF munito di radar ASV), ma la reazione del fuoco contraereo, le manovre evasive e l’emissione di cortine nebbiogene permettono di evitare tutti i siluri e sventare ogni attacco senza danni.

Dopo essere scampato anche ad un attacco del sommergibile britannico P 36 (tenente di vascello Harry Noel Edmonds), il resto del convoglio raggiungerà indenne Tripoli alle 14.15 del 24 gennaio.

24 gennaio 1942

Alle 18 Camicia Nera, Aviere, Geniere, Ascari, Vivaldi e Malocello ripartono da Tripoli per tornare in Italia.

Inizio 1942

In seguito allo scioglimento della XII Squadriglia Cacciatorpediniere, l’Ascari che ne faceva parte viene trasferito alla XI Squadriglia, che torna così ad essere composta da quattro unità (Camicia Nera, Aviere, Ascari e Geniere).

14 febbraio 1942

Il Camicia Nera , insieme ad Aviere, Ascari e Geniere (che col Camicia Nera formano la XI Squadriglia Cacciatorpediniere) ed agli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (III Divisione, al comando dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, con bandiera sul Gorizia), salpa da Messina alle 23.15 per partecipare all’operazione «M.F. 5» a contrasto dell’invio di un convoglio britannico (convoglio «M.W. 9», formato dai piroscafi Clan Chattan, Clan Campbell e Rowallan Castle scortati dall’incrociatore leggero Penelope e da sei cacciatorpediniere della Forza K) da Alessandria a Malta. Qualche ora prima, sono salpati da Taranto per lo stesso motivo anche la corazzata Duilio (nave di bandiera dell’ammiraglio Carlo Bergamini), la VII Divisione (incrociatori leggeri Montecuccoli e Duca d’Aosta, al comando dell’ammiraglio Raffaele De Courten) e le Squadriglie Cacciatorpediniere VIII (Folgore, Freccia, Saetta) e XIII (Carabiniere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino).

È previsto che le due divisioni di incrociatori si riuniscano alle otto del mattino seguente in un punto situato 70 miglia ad est di Malta (successivamente spostato 40 miglia più a sud, a seguito di ordine delle 20.20), seguite a dieci miglia dalla Duilio con l’VIII Squadriglia. La formazione, che gode della scorta aerea di velivoli da caccia della Luftwaffe, dovrebbe intercettare ed attaccare il convoglio britannico in navigazione verso Malta. È prevista un’estesa e precisa ricognizione aerea per guidare la formazione navale, nonché crociere d’interdizione di caccia Reggiane Re 2000 dell’Aeronautica della Sicilia dirette contro le provenienze da Malta verso est, ed intensificazione dei bombardamenti su Malta, a copertura dell’operazione.

Già alle 19.55, tuttavia, la Duilio e la VIII Squadriglia ricevono ordine di rientrare in porto. Supermarina, infatti, ha appurato che non ci sono corazzate britanniche in mare (difatti la Mediterranean Fleet non ha più una sola corazzata efficiente da dicembre, quando le ultime due sono state poste fuori uso ad Alessandria dagli incursori della X MAS), pertanto l’impiego della Duilio è ritenuto superfluo. La III e VIII Divisione, invece, vengono fatte proseguire.

15 febbraio 1942

III e VII Divisione si riuniscono verso le 9.20, formando un’unica formazione sotto il comando dell’ammiraglio De Courten, che dirige su rotta 180° a 20 nodi di velocità.

I primi velivoli della scorta aerea sono arrivati alle 7.15, e resteranno sul cielo delle navi, senza interruzioni, fino alle 16.

Supermarina ritiene che siano in mare non uno ma due convogli diretti verso Malta: uno, in posizione più avanzata, di due piroscafi con 1-2 incrociatori e 5-6 cacciatorpediniere, ed un altro più arretrato con tre piroscafi (uno dei quali in avaria) e cinque navi di scorta, compresi forse due incrociatori. In realtà soltanto il convoglio «M.W. 9» è diretto a Malta: non esiste un secondo convoglio.

Verso le otto del mattino Supermarina, sulla base degli avvistamenti da parte di un gruppo di S-Boote tedesche in agguato ad est di Malta, giunge alla conclusione che il convoglio più avanzato non sia più intercettabile, perché ormai quasi arrivato a destinazione (non è così); il secondo convoglio, benché intensamente cercato dai ricognitori, non viene trovato (perché non esiste).

In realtà, il convoglio «M.W. 9» ha già cessato di esistere a causa dei ripetuti attacchi aerei italo-tedeschi: dei tre mercantili del convoglio, il Clan Campbell, troppo danneggiato per proseguire, si è dovuto rifugiare a Tobruk, mentre Clan Chattan e Rowallan Castle sono stati affondati.

Alle 18.30 la formazione comprendente la III e VII Divisione riceve ordine di rientrare alla base, seguendo rotte che la tengano sempre ad almeno 180 miglia da Malta.

16 febbraio 1942

Alle 4.44 l’accensione di alcuni bengala annuncia l’arrivo di un attacco aereo diretto contro la formazione di De Courten, comunque già preannunciato da intercettazioni di comunicazioni radio britanniche; viene subito iniziata l’emissione di cortine nebbiogene. Alle 5.30 ha luogo un attacco di aerosiluranti; grazie alle cortine nebbiogene ed alle pronte manovre di tutte le navi della formazione, che impediscono ai piloti nemici di determinare correttamente i dati necessari al lancio, nessuna nave viene colpita. Alle 5.57 si spengono gli ultimi bengala.

Alle 7 sopraggiungono i primi aerei tedeschi per ricominciare la scorta aerea; alle 7.25 le due Divisioni si separano, scambiandosi le squadriglie di cacciatorpediniere (Camicia Nera e XI Squadriglia si trovano così ad accompagnare la VII Divisione anziché la III).

VII Divisione e XI Squadriglia entrano a Taranto alle 17.45, dopo una navigazione priva di eventi di rilievo.

21 febbraio 1942

Alle 16 il Camicia Nera parte da Taranto insieme ai gemelli Aviere (caposquadriglia), Ascari e Geniere ed alla corazzata Duilio (nave di bandiera dell’ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante superiore in mare), formando il gruppo «Duilio», uno dei due gruppi di scorta indiretta previsti nell’ambito dell’operazione di traffico «K. 7».

Tale operazione vede l’invio in Libia di due convogli, uno salpato da Messina alle 17.30 (motonavi Monginevro, Ravello ed Unione, cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi – nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, caposcorta –, Lanzerotto Malocello, Nicolò Zeno, Premuda e Strale e torpediniera Pallade) e l’altro da Corfù alle 13.30 (motonavi Lerici e Monviso, nave cisterna Giulio Giordani, cacciatorpediniere Antonio Pigafetta – caposcorta, capitano di vascello Enrico Mirti della Valle –, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare, Maestrale e Scirocco e torpediniera Circe). Oltre al gruppo «Duilio», c’è un secondo gruppo di scorta indiretta, il gruppo «Gorizia», formato dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona), dall’incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere e dai cacciatorpediniere Alpino (caposquadriglia), Alfredo Oriani ed Antonio Da Noli.

I convogli dirigono verso Tripoli seguendo rotte che passano a circa 190 miglia da Malta.

22 febbraio 1942

All’alba del 2 il gruppo «Duilio» raggiunge il convoglio n. 1 (già raggiunto, alle 23.15 della sera precedente, dal gruppo «Gorizia»), seguendolo a breve distanza.

Intorno alle 12.45 (per altra versione, verso le dieci), 180 miglia ad est di Malta, i convogli 1 e 2 si riuniscono; il convoglio n. 2 si accoda – con una manovra piuttosto lenta – al convoglio n. 1. La formazione (di cui è caposcorta l’ammiraglio Nomis di Pollone) assume rotta 184° e velocità 14 nodi; sin dalla prima mattina (e fino alle 19.45) volano sul suo cielo aerei tedeschi Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 decollati dalla Sicilia per la sua scorta.

Dalle prime ore del mattino (precisamente, dalle 7.25) compaiono anche ricognitori britannici, che segnalano il convoglio agli aerei di base a Malta; tra le 14 e le 16 si verifica un attacco aereo, che i velivoli della Luftwaffe respingono, abbattendo tre degli aerei attaccanti ed impedendo agli altri di portare a fondo l’attacco (tranne un Boeing B 17 che lancia delle bombe di piccolo calibro contro la Duilio, senza colpirla). Quando l’ammiraglio Bergamini chiede altri aerei mediante il collegamento radio diretto, la richiesta viene prontamente soddisfatta.

La sera del 22, in base agli ordini ricevuti, il gruppo «Duilio» lascia i convogli, che proseguono con la scorta diretta ed il gruppo «Gorizia», e dirige per il rientro alla base.

23 febbraio 1942

Il gruppo «Duilio» giunge a Taranto all’1.40.

I convogli, nel frattempo, sono giunti indenni a Tripoli tra le 16 e le 16.40 del 23, portando a destinazione in tutto 113 carri armati, 575 automezzi, 405 uomini e 29.517 tonnellate di rifornimenti.

1942

Lavori di modifica: vengono eliminate le 12 mitragliere contraeree da 13,2/76 mm (quattro in impianti singoli ed otto in impianti binati) ed installate invece quattro mitragliere binate Breda 1935 da 20/65 mm (altra fonte parla di due mitragliere singole da 20/65, installate a poppa; altra ancora afferma che preesistenti mitragliere binate da 20/65 mm sarebbero state sostituite con armi dello stesso tipo ma in impianti singoli, più efficienti, in plancette laterali all’altezza della controplancia ed in coperta a poppa). Viene inoltre sbarcato l’obice illuminante, al cui posto viene installato un quinto cannone Ansaldo 1940 da 120/50 mm in impianto singolo (per altra fonte, questa modifica sarebbe avvenuta nel 1941), e sono installati due lanciabombe per bombe di profondità e, successivamente, anche un ecogoniometro.

Metà 1942

Una nuova riorganizzazione delle squadriglie cacciatorpediniere vede la composizione della XI Squadriglia divenire Camicia Nera, Aviere, Geniere e Corazziere.

14 giugno 1942

Alle 13 il Camicia Nera lascia Taranto insieme al resto della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Corazziere), alla VII Squadriglia (Freccia, Folgore e Legionario), alla XIII Squadriglia (Mitragliere, Bersagliere ed Alpino), alla III Divisione (Trento e Gorizia, nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona), alla VIII Divisione (Garibaldi, nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, e Duca d’Aosta) ed alla IX Divisione (Littorio, nave di bandiera dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare, e Vittorio Veneto, nave di bandiera dell’ammiraglio Giuseppe Fioravanzo), per contrastare l’operazione britannica «Vigorous» (invio di un convoglio di rifornimenti da Alessandria a Malta, con undici mercantili scortati da otto incrociatori e 26 cacciatorpediniere oltre a naviglio minore ed ausiliario) nel corso della battaglia aeronavale di Mezzo Giugno. La XI Squadriglia è assegnata alla scorta degli incrociatori della III e VIII Divisione.

La formazione italiana (le cui unità sono tenute pronte ad uscire in mare entro tre ore già dalle 18 del 13 giugno) parte da Taranto nel primo pomeriggio del 14 (la III e la VIII Divisione oltrepassano le ostruzioni alle 13.02, la IX Divisione alle 13.49), poi (a 20 nodi) segue le rotte costiere orientali del golfo di Taranto sino al largo di Vela di Santa Maria di Leuca (dove si uniscono ad essa i cacciatorpediniere Saetta, che viene aggregato alla VII Squadriglia, ed Antonio Pigafetta, che viene aggregato alla XIII, entrambi provenienti da Brindisi), dopo di che, alle 18.06, assume rotta 180° e dirige per il punto prestabilito «Alfa» (34°00’ N e 18°20’ E) per intercettare il convoglio britannico. Alle 20.20 un aereo sospetto viene segnalato in prossimità del gruppo degli incrociatori.

Calata la notte, i quattro cacciatorpediniere della XI Squadriglia si dispongono attorno agli incrociatori (che procedono in linea di fila nell’ordine Garibaldi, Duca d’Aosta, Gorizia e Trento): due a dritta (Geniere seguito da Camicia Nera) e due a sinistra (Aviere seguito da Corazziere).

Essendo stata avvistata alle 17.45 da ricognitori, la squadra italiana prosegue verso sud fino alle 22, poi, alle 22.03, accosta per 140°, riassumendo rotta 180° solo a mezzanotte, allo scopo di disorientare le forze nemiche.

15 giugno 1942

Intorno alle 2.30, essendo stati rilevati aerei britannici ed essendo prossimo il loro attacco (diretto contro il gruppo «Littorio»), la squadra italiana inizia ad emettere cortine nebbiogene ed accosta ad un tempo di 40° a sinistra, ritenendo l’ammiraglio Iachino che l’attacco aereo sia in arrivo da tale lato (ed in tal caso sarebbe vantaggioso puntare la prua sugli aerei per ridurre le probabilità di essere colpiti, ed al contempo per allontanarsi dai bengala, che usualmente vengono sganciati dal lato opposto a quello dove si verifica l’attacco), ma poi, dato che si sentono rumori di aerei in arrivo anche da altre direzioni, viene ripresa la navigazione verso sud in linea di fila. Alle 2.40, appena è stata riassunta rotta 180°, iniziano ad accendersi bengala a sinistra, quindi la squadra italiana accosta di 40° a dritta per allontanarsi, e procede con tale rotta sino alle 3.31, poi accosta di 30° a dritta e dopo altri cinque minuti di 30° a sinistra (per confondere i piloti degli aerei), fino a che alle 3.56, non vedendosi più bengala, viene ripresa la rotta 180° e cessa l’emissione di cortine fumogene. I quattro aerosiluranti Vickers Wellington, infatti, si sono ritirati non essendo riusciti ad individuare le navi italiane nelle cortine nebbiogene, eccetto uno che ha lanciato un siluro contro una corazzata ma senza risultati.

Alle 4.15 la formazione italiana, essendo andata più ad ovest della rotta prevista, accosta per 160° dirigendo per il punto «Alfa» per non ritardare l’incontro con il convoglio britannico (che tuttavia, all’insaputa dei comandi italiani, ha già invertito la rotta alle 00.45 rinunciando a raggiungere Malta, in seguito sia a danni e perdite causati dagli attacchi aerei che all’impossibilità di sostenere uno scontro con la forza navale italiana, di molto superiore; il convoglio dirigerà di nuovo su Malta dalle 5.30 alle 8.40, per poi invertire definitivamente la rotta e tornare ad Alessandria).

L’orizzonte è chiaro e luminoso verso est, e le sagome delle navi, con rotta sud, risultano fin troppo ben delineate; verso ovest, invece, il cielo è ancora scuro, anche se la linea dell’orizzonte è distinguibile. La formazione degli incrociatori (gruppo «Garibaldi»), di cui il Camicia Nera fa parte, procede a 20 nodi nell’ordine assunto ore prima, con gli incrociatori in linea di fila ed i quattro cacciatorpediniere in posizione di scorta laterale, formazione notturna assunta proprio in previsione di attacchi di aerosiluranti. De Courten ritiene che sarebbe migliore la formazione usata comunemente di giorno, su due colonne, perché sfrutterebbe meglio la protezione dei cacciatorpediniere, specie quando questi ultimi – come in questo caso – sono in numero ridotto; Iachino è invece di opposto avviso, perché tale formazione vincolerebbe troppo la manovra delle unità, costringendole sempre ad accostare in fuori per non entrare in collisione con quelle vicine, e renderebbe meno libero anche il tiro contraereo, mentre la linea di fila sarebbe più agile e più sciolta.

Poco dopo le cinque del mattino del 15 giugno, venti minuti prima del sorgere del sole, i quattro incrociatori (al comando dell’ammiraglio De Courten), che con la XI Squadriglia in posizione di scorta laterale procedono in linea di fila a 20 nodi, 15 miglia a poppavia del gruppo «Littorio», vengono attaccati da nove aerosiluranti Bristol Beaufort del 217th Squadron R.A.F. di Malta (è la prima volta che aerei di questo tipo, più grandi e meglio protetti dei Fairey Swordfish ed in grado di portare due siluri anziché uno, vengono usati contro la flotta da battaglia italiana). Il primo ad avvistarli, nel gruppo degli incrociatori, è il Corazziere, che segnala velivoli nemici verso sudest; inizialmente viene avvistato un singolo aereo, sul lato sinistro della formazione (verso est), che si mantiene sempre a bassa quota ed a grande distanza (12-15 km) e si sposta verso sud e poi verso ovest (il che indurrà l’ammiraglio De Courten a ritenere che tale aereo avesse specificamente il compito di stabilire il contatto con le navi italiane e di guidare gli aerosiluranti verso la posizione più favorevole per un attacco, cioè quella il lato occidentale della formazione). Inizialmente l’aereo non viene riconosciuto come nemico, sia perché è troppo lontano per permetterne l’identificazione, sia perché è atteso l’arrivo di velivoli della Regia Aeronautica per la scorta aerea, ed il nuovo arrivato esegue una manovra analoga a quella normalmente eseguita dagli aerei italiani di scorta. Soltanto quando, dopo poche decine di secondi (verso le 5.10; per altra fonte, 5.15), vengono avvistati tre grossi aerosiluranti che si avvicinano alla formazione volando in gruppo e bassi sul mare (li seguono altri due gruppi di tre aerei ciascuno), viene dato l’allarme e viene aperto un intenso tiro contraereo, mentre le navi iniziano ad intraprendere manovre evasive. La reazione contraerea, secondo quanto scriverà De Courten nel suo rapporto, è molto intensa da parte degli incrociatori, ma scarsa ed insufficiente da parte dei cacciatorpediniere: ciò perché questi ultimi sono soltanto quattro, e muniti di un ridotto numero di mitragliere.

I nove Beaufort attaccano in tre ondate, composte ciascuna da tre aerei: quelli della prima ondata si separano in modo da lanciare simultaneamente ma da angolazioni diverse ed attaccano Garibaldi e Duca d’Aosta; quelli della seconda ondata attaccano soprattutto il Gorizia ed il centro della formazione, mentre quelli della terza prendono di mira la coda della formazione (Gorizia e Trento). Tutti gli aerei si avvicinano decisamente sotto il fuoco delle navi, sganciano il proprio siluro e poi virano rapidamente; alcuni di essi, per allontanarsi, defilano di controbordo a pochissima distanza dalle navi italiane, venendo bersagliati dal fuoco delle mitragliere, che è però grandemente complicato dalle forti variazioni di brandeggio. In tutte e tre le ondate gli aerosiluranti, attaccando da direzioni diverse, realizzano dei pericolosissimi “incroci” di siluri. Mentre gli aerosiluranti che attaccano Garibaldi e Duca d’Aosta sganciano i loro siluri da circa mille metri di distanza, quelli che puntano su Trento e Gorizia li lanciano da distanze molto minori. Ciascuna nave manovra per contro proprio per evitare i siluri, in base alle decisioni dei rispettivi comandanti (che a loro volta decidono le manovre in base agli sganci di siluri che possono osservare); otto delle nove armi lanciate vengono così evitate, ma una – sganciata da non più di 200 metri, distanza troppo breve per consentire una manovra evasiva – colpisce a dritta, nel locale caldaie prodiero, il Trento, l’ultimo incrociatore della fila ed il meno protetto dai cacciatorpediniere, che sono più vicini alla testa della formazione. L’incrociatore rimane immobilizzato, in preda ad un violento incendio. Due dei Beaufort vengono danneggiati dal tiro italiano.

Poco più tardi, tra le 5.26 e le 5.51, tre degli aerosiluranti attaccano anche il gruppo «Littorio»: le due corazzate aprono il fuoco con i cannoni da 90 mm ed i cacciatorpediniere sparano alcune salve con i pezzi principali da 120 mm quando gli aerei sono lontani, poi aprono il fuoco anche con le mitragliere non appena la distanza si è sufficientemente ridotta, continuando inoltre ad eseguire accostate per impedire il lancio simultaneo dei siluri. Il primo aereo lancia, infruttuosamente, alle 5.26 da 4500 metri, un altro lancia da 1500 ma l’arma viene evitata con le manovre, il terzo si allontana per poi ritornare all’attacco e, nonostante l’intenso tiro contraereo (tutte le armi sono dirette contro di lui), alle 5.51 riesce a sganciare da 2000 metri e poi si allontana indenne dopo essere passato tra le due corazzate. Il siluro, diretto contro la Vittorio Veneto, non va a segno.

Il Camicia Nera gira intorno al Trento, avvolgendo l’incrociatore in una cortina nebbiogena per evitare nuovi attacchi; dopo una comunicazione col comandante dell’incrociatore (che riferisce che la nave è stata colpita da un solo siluro, e che sta tentando di rimettere in moto le due macchine interne), l’ammiraglio Iachino ordina a Saetta e Pigafetta di avvicinarsi al Trento per fornirgli assistenza e, qualora fosse in grado di rimettere in moto, scortarlo. Il resto della squadra italiana, invece, prosegue per la sua rotta; con la prospettiva di un incontro con il convoglio britannico nelle ore a venire, non è possibile distaccare altri cacciatorpediniere, oltre a Saetta e Pigafetta.

Per ore l’equipaggio del Trento lotta contro gli incendi per salvare la propria nave; il capitano di vascello Stanislao Esposito, comandante del Trento, preoccupato – a ragione – dall’eventualità di nuovi attacchi aerei da Malta, od anche dell’arrivo di qualche sommergibile in agguato nella zona, ordina a Saetta e Pigafetta di circondare l’incrociatore con una fitta cortina di nebbia artificiale, per impedirne l’avvistamento ad aerei e sommergibili avversari. Supermarina dispone l’uscita di un rimorchiatore d’alto mare da Crotone, della torpediniera Pegaso da Patrasso e della torpediniera Partenope da Navarino.

Intanto gli sforzi per domare l’incendio sembrano avere successo; occorrendo però molto tempo per riaccendere le caldaie, poco dopo le otto il comandante Esposito ordina al Pigafetta di smettere di emettere nebbia artificiale e di prepararsi invece a prendere a rimorchio il Trento. Il Pigafetta esegue, portandosi a proravia dell’incrociatore e preparandosi a distendere i cavi di rimorchio, mentre il Saetta continua a girare intorno al Trento avvolgendolo nella sua cortina nebbiogena. Alle nove gli incendi sull’incrociatore sono stati quasi completamente soffocati, e le tre navi si trovano nelle posizioni appena menzionate; il Pigafetta ha preso il rimorchio e si appresta a mettere in moto.

Purtroppo, però, la cortina nebbiogena stesa intorno al Trento non è bastata ad impedire che l’incrociatore venisse avvistato da ben tre sommergibili britannici, il P 31, il P 34 ed il P 35, richiamati sul posto dall’altissima colonna di fumo levatasi nelle ore precedenti dalla nave in fiamme. Dei tre, che manovrano tutti per avvicinarsi ed attaccare, il P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon), che stava osservando la formazione italiana da prima dell’attacco degli aerosiluranti (ed ha già tentato, senza successo, di attaccare le corazzate), riesce per primo a portarsi a distanza di lancio. La manovra di attacco del sommergibile ha inizio alle 6.19, quando esso dista circa 5 km dal Trento; alle 7.16 l’avvicinamento dei cacciatorpediniere lo costringe a scendere in profondità e dirigere verso nord, ritardando il ricaricamento dei siluri nei tubi, ma alle 8.15 il P 35 può tornare a quota periscopica ed avvista il Trento ancora in fiamme, su rilevamento 159°, con Saetta e Pigafetta intenti a stendere una cortina fumogena. Alle 9.06, nel punto 35°55’ N e 18°59’ E, il P 35 lancia due siluri.

Alle 9.10 viene avvistata dal Trento, di prora a sinistra, una scia di siluro che si avvicina rapidamente: la nave, immobile, non può fare niente per evitarlo, e viene colpita in prossimità del deposito munizioni della torre numero 2, che dopo pochi secondi esplode. Dilaniato dalla terribile esplosione, che solleva il ponte di coperta a prua ed abbatte il tetrapode e la sovrastruttura prodiera, l’incrociatore sbanda fortemente sulla dritta ed affonda rapidissimamente nel punto 36°10’ N e 18°40’ E, portando con sé il comandante Esposito e quasi metà dell’equipaggio.

A Saetta e Pigafetta non rimane che recuperare i naufraghi, che sbarcheranno poi a Messina. (Secondo alcune fonti avrebbero anche contrattaccato con bombe di profondità; il rapporto del P 35 parla di sette bombe di profondità, esplose vicine ma senza causare danni, e di caccia terminata alle 10.40). Successivamente verranno inviate sul posto, per partecipare alle operazioni di soccorso, anche le navi ospedale Aquileia e Città di Trapani e due torpediniere.

Su 1151 uomini che componevano l’equipaggio del Trento, ne vengono tratti in salvo in tutto 602, 172 dei quali feriti; ventuno di questi moriranno nei giorni successivi per le ferite riportate. (**MA IL CAMICIA NERA C’ERA ANCORA OD ERA PROSEGUITO CON IL RESTO DELLA SQUADRA???**)

12 agosto 1942

Alle 9.40 il Camicia Nera (capitano di fregata Marco Notarbartolo), insieme ai cacciatorpediniere Grecale, Corsaro, Legionario, Aviere, Ascari e Geniere ed agli incrociatori pesanti Trieste (che però, secondo alcune fonti, non sarebbe partito da Messina ma si sarebbe invece aggregato a Gorizia e Bolzano in mare aperto, provenendo da un porto dell’Alto Tirreno), Gorizia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) e Bolzano della III Divisione, salpa da Messina per attaccare il convoglio britannico diretto a Malta nell’ambito dell’operazione «Pedestal», nell’ambito della battaglia aeronavale di Mezzo Agosto.

L’intercettazione dovrebbe avvenire sud di Pantelleria, quando la forza “pesante” di scorta (Forza Z), che include due corazzate e tre portaerei, avrà lasciato il convoglio, affidandolo ad una forza leggera formata da pochi incrociatori leggeri e da un decina di cacciatorpediniere (Forza X). Nel corso delle successive ventiquattr’ore, inoltre, convoglio e scorta saranno sottoposti ad incessanti attacchi di aerei, sommergibili e motosiluranti, che infliggeranno loro gravi perdite.

Strada facendo, la III Divisione deve congiungersi con la VII Divisione dell’ammiraglio di divisione Alberto Da Zara (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia – nave ammiraglia –, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli, più i cacciatorpediniere Maestrale, Oriani, Gioberti e Fuciliere), proveniente da Cagliari (da dov’è partita alle 20 dell’11, tranne l’Attendolo, salpato da Napoli alle 9.30 del 12); insieme, le due Divisioni potranno agevolmente distruggere quanto che restava del convoglio, i cui pochi mercantili superstiti arrancano in disordine verso Malta con la sola scorta di sette cacciatorpediniere e due incrociatori leggeri, uno dei quali danneggiato, sotto continui attacchi aerei, subacquei e di mezzi insidiosi.

Sulle prime si è pensato di impiegare la squadra da battaglia, ma l’idea era stata scartata per vari motivi: la Luftwaffe non intende fornire copertura alla flotta italiana (si ritiene più utile mandare gli aerei ad attaccare il convoglio); c’è poco carburante; si crede che ci siano 12-15 sommergibili britannici in agguato lungo le rotte che dalle basi italiane portano al luogo del probabile scontro (in realtà sono poco più della metà). La conclusione, non errata, è che una forza di soli incrociatori correrebbe meno rischi e sarebbe egualmente in grado di distruggere il convoglio già disperso e decimato; si replicherebbe l’attacco portato due mesi prima (battaglia di Mezzo Giugno) dalla VII Divisione contro il convoglio britannico «Harpoon», ma contando stavolta su una forza più potente, e facendo tesoro dell’esperienza accumulata per evitare di ripetere gli stessi errori che, allora, avevano permesso a due dei sei mercantili di sfuggire insieme con la loro scorta.

Memore delle perdite subite a Mezzo Giugno per mano degli aerosiluranti di Malta (siluramento della corazzata Littorio e dell’incrociatore pesante Trento, quest’ultimo poi affondato dal sommergibile HMS Umbra), Supermarina subordina l’intervento degli incrociatori alla disponibilità di aerei da caccia, per la scorta aerea; nel Mediterraneo, però, non vi sono che cinque gruppi di caccia moderni (tre italiani e due tedeschi) per scortare 400 bombardieri ed aerosiluranti pronti ad attaccare il convoglio dalle basi siciliane e sarde. Il comando del Corpo Aereo Tedesco, che dispone soltanto di 40 caccia, si rifiuta di assegnarli alla scorta delle navi, ritenendoli necessari alla scorta degli aerei inviati contro il convoglio; Superarereo offre maggiore collaborazione, ma assegna i caccia migliori alla scorta di bombardieri ed aerosiluranti, destinando il superfluo (modelli più vecchi come i Macchi Mc 200, i Reggiane Re 2000, e persino gli obsoleti biplani FIAT CR. 42; nonché alcuni dei pochi bimotori FIAT CR. 25 prodotti) alla scorta delle navi. L’11 ed il 12 agosto si discute a lungo sia al Comando Supremo che a Palazzo Venezia, finché il maresciallo Ugo Cavallero, capo di Stato Maggiore generale delle forze armate italiane, convince il generale di squadra aerea Rino Corso Fougier, capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica, ad assegnare per il 13 agosto un buon numero di aerei da caccia, che si dovrebbero alternare in turni di sei per volta, alla scorta degli incrociatori; rispetto ai 60 caccia inizialmente previsti (Supermarina ne aveva in principio chiesti 80), ne sono ritenuti sufficienti 45.

Alle 19 del 12 agosto, la III e la VII Divisione si riuniscono nel Basso Tirreno, 60 miglia a nord di Ustica; l’incontro con i resti del convoglio è previsto per la mattina del 13, a sud di Pantelleria, nel punto più stretto del Canale di Sicilia.

Alle 22 Supermarina ordina agli incrociatori di ridurre la velocità (che è in quel momento di 20 nodi), in modo da arrivare al largo di Capo San Vito non prima di mezzanotte.

Alle 22.37, tuttavia, la formazione viene avvistata e segnalata, mentre procede con rotta sud un’ottantina di miglia a nord dell’estremità occidentale della Sicilia, da un ricognitore Vickers Wellington dotato di radar (che viene a sua volta rilevato dal radar del Legionario). Per altra fonte, la III Divisione è stata avvistata da un aereo nemico già alle 19.22.

Il comandante delle forze aeree di Malta, maresciallo dell’aria Keith Parks (un neozelandese che è stato tra i protagonisti della battaglia d’Inghilterra), resosi conto del rischio che gli incrociatori italiani rappresentano nei confronti del convoglio, ordina prima al Wellington che li ha avvistati, e poi anche ad un secondo Wellington da ricognizione inviato a seguire gli spostamenti della formazione italiana (entrambi appartengono al 69th Squadron e sono dotati di radar ASV, Air to Surface Vessel; li distinguono le lettere identificative “O” e “Z”), di sganciare bombe e bengala, per indurre le unità italiane a ritenere di essere sotto ripetuti attacchi aerei, così da dissuaderle dal proseguire nella navigazione verso il convoglio. Per rafforzare l’inganno, Parks si spinge ad ordinare ripetutamente ai ricognitori – in chiaro, al preciso scopo di essere intercettato – di comunicare la posizione della forza italiana per consentire alle formazioni di bombardieri B-24 “Liberator” di attaccarli: formazioni di “Liberator” che, però, non esistono (questo è il messaggio ricevuto dal Wellington, con un certo stupore tra il suo equipaggio, non informato dello stratagemma: «*Report result your attack, latest enemy position for Liberators, most immediate*»).

Ci sono invece a Malta reparti di aerosiluranti Bristol Beaufort (quindici aerei), che si tengono pronti – insieme a quindici caccia Bristol Beaufighter – ad attaccare le navi italiane in caso di estrema necessità; ma per il momento, vengono tenuti a terra. (Per altra fonte, Parks avrebbe ordinato un attacco da parte di due aerosiluranti Fairey Albacore e di uno Swordfish munito di radar, ed avrebbe inviato cinque Wellington a cercare la formazione italiana).

Supermarina cade nell’inganno. A Roma infuriano discussioni sul da farsi: l’ammiraglio Arturo Riccardi, capo di Stato Maggiore della Regia Marina, richiede al feldmaresciallo Albert Kesselring l’invio di 80 caccia della Luftwaffe per fornire copertura aerea alle navi, che presto – si ritiene – verranno attaccate dai bombardieri di Malta (Supermarina, sempre prudentissima, non intende inviare gli incrociatori più a sud di Pantelleria senza adeguata scorta aerea); l’ammiraglio Eberhard Weichold, ufficiale di collegamento con la Marina tedesca a Roma, appoggia il suo collega italiano nella richiesta a Kesselring, ed anche il maresciallo Cavallero insiste in questo senso, temendo che l’operazione britannica possa comprendere anche uno sbarco sulle coste della Libia. Ma Kesselring risponde che non ha abbastanza caccia disponibili: quelli che ci sono bastano solo per la scorta ai bombardieri tedeschi, oppure solo alle navi italiane. In considerazione anche delle deludenti prove date in precedenza dalle forze da battaglia italiane negli attacchi ai convogli britannici – il fallimento della seconda Sirte ed il successo solo parziale a Mezzo Giugno contro il convoglio «Harpoon» – Kesselring, poco convinto delle probabilità di successo degli incrociatori italiani, preferisce impiegare tutti gli aerei a sua disposizione negli attacchi diretti contro il convoglio, e quindi assegnare i caccia alla scorta dei bombardieri. (Kesselring ha ragione di essere deluso per i precedenti attacchi navali italiani contro convogli britannici; è però il caso di notare che, contrariamente a quanto lui si aspettava, neppure gli aerei della Luftwaffe si riveleranno poi in grado di annientare il convoglio «Pedestal»).

Il comando della Seekriegsleitung, concordando con Weichold, supporta con tutti gli argomenti disponibili l’impiego degli incrociatori italiani, esprimendo l’opinione che, in caso contrario, si perderebbe l’occasione di distruggere il più grande convoglio britannico mai visto nel Mediterraneo, in condizioni di superiorità numerica e di armamento. Ma Kesselring, cui spetta la decisione finale, non condivide tali conclusioni.

Dopo lunghe pressioni di Cavallero, il generale Corso Fougier acconsente a destinare 40 caccia Macchi Mc 202 alla scorta delle navi; si tratta di un grosso sacrificio per le sue forze, che in Sicilia dispongono già di caccia appena sufficienti a scortare solo parte dei bombardieri e degli aerosiluranti. Ma Riccardi e Cavallero non li ritengono comunque adeguati; i sempre ansiosi vertici di Supermarina temono inoltre, sulla base dell’interpretazione di alcuni segnali di scoperta (quelli dei sommergibili Bronzo ed Axum, che hanno avvistato unità navali dirette verso est a nord della costa tunisina; e quello di un idroricognitore CANT Z. 506, che ha segnalato “tre grandi navi” – in realtà, l’incrociatore leggero Charybdis ed i cacciatorpediniere Eskimo e Somali – che seguono il convoglio, al largo dell’Isola dei Cani), che potrebbe esserci anche una corazzata, o forse più di una, quale forza di sostegno al convoglio nel Canale di Sicilia.

A rincarare la dose, il sommergibile tedesco U 83 segnala di aver avvistato quattro incrociatori e dieci cacciatorpediniere britannici nel Mediterraneo orientale, apparentemente diretti verso Malta. È un altro inganno: si tratta di un convoglio “fittizio” (MG. 3, composto in realtà da due incrociatori, cinque cacciatorpediniere ed alcuni mercantili) che i britannici hanno inviato verso Malta al preciso scopo di distogliere l’attenzione dei comandi italiani dal vero convoglio.

Le discussioni finiscono col giungere ad un punto morto, pertanto gli alti ufficiali deliberano di interpellare Mussolini in persona. Svegliato il dittatore, Cavallero gli spiega per telefono, a tinte alquanto fosche (intento suo e di Riccardi – appoggiato in questo dal suo vice, ammiraglio Luigi Sansonetti – è d’altra parte di strappare a Mussolini il consenso per il ritiro degli incrociatori: Cavallero dice a Mussolini che Riccardi ritiene la missione “*troppo pericolosa per la Marina*” e per giunta, giudizio più che discutibile, “*un rischio non pagato da un rendimento corrispondente*”), che senza copertura aerea verrebbero attaccati dai bombardieri di Malta subendo gravi danni, aggiungendo anche la notizia dell’avvistamento di navi britanniche nel Mediterraneo orientale; asserisce che incaricherà l’Aeronautica di massimizzare gli sforzi contro il convoglio il giorno seguente.

Mussolini viene convinto da tanto eloquio: dice a Cavallero che non intende rischiare le sue navi se i tedeschi non erano disposti a proteggerle, e si dichiara convinto che gli aerei e le motosiluranti italiane riusciranno comunque a distruggere il convoglio prima che raggiungesse Malta. Di conseguenza, la missione degli incrociatori viene annullata: la più grande occasione che si sia mai presentata alla Regia Marina per trasformare un ottimo successo tattico (colto nelle ore precedenti da sommergibili, aerei e motosiluranti) in uno strepitoso successo strategico va così in fumo, per l’eccessivo timore di perdite che si verificheranno lo stesso, ma in condizioni ben più umilianti.

13 agosto 1942

Alle 00.30 Supermarina ordina alla III e VII Divisione, che in quel momento sono ad una ventina di miglia da Capo San Vito (ad ovest di Trapani), di virare verso est per tornare alle basi, paventando attacchi aerei nemici sulla base dell’intercettazione dei numerosi messaggi radio inviati da Malta ai propri ricognitori. Tre minuti più tardi, tutti gli incrociatori evoluiscono per evitare siluri lanciati da aerei.

Supermarina decide di inviare la III Divisione nello Ionio, anziché nel Tirreno, per unirsi all’VIII Divisione (uscita da Navarino) allo scopo di attaccare le navi avvistate dall’U 83 nel Mediterraneo orientale, mentre la VII Divisione dovrà tornare in porto.

I finti attacchi aerei e messaggi continuano ad ogni modo anche nelle ore successive, per evitare che i comandi italiani possano cambiare idea ed ordinare agli incrociatori di riprendere la navigazione verso ovest per attaccare il convoglio.

Per buona parte della navigazione, “ULTRA” tiene sotto controllo gli spostamenti degli incrociatori italiani, decrittando le trasmissioni radio compilate con la macchina cifrante Enigma: dapprima apprende della partenza del Trieste da un porto dell’Alto Tirreno (La Spezia) nella notte tra 11 e 12 agosto, diretto verso sud, e poi che tra le 8.40 e le 11 del 12 Bolzano e Gorizia, con quattro cacciatorpediniere, sono partiti da Messina diretti verso nord; ancora, che alle 9.30 del 12 l’Attendolo e due cacciatorpediniere sono partiti da Napoli. Altre intercettazioni rivelano che una forza navale italiana, di consistenza sconosciuta, ha ricevuto alle 18.35 del 12 l’ordine di assumere rotta sud e velocità 20 nodi, passando 90 km a nord di Trapani, e poi (19.45) di trovarsi entro le 5.30 del 13 dieci miglia a levante di Pantelleria. Supermarina avvisa anche gli incrociatori che torpediniere italiane (Climene e Centauro) sono in pattugliamento a ponente della longitudine 11°40’ E, con l’ordine di lasciare tale area all’alba del 13 e dirigere per Pantelleria.

All’1.39, “ULTRA” intercetta l’ordine PAPA (Precedenza Assoluta sulle Precedenze Assolute) delle 23.50 in cui Supermarina ordinava «*EUGENIO, MONTECUCCOLI, MAESTRALE, GIOBERTI, ORIANI dirigete subito Napoli: 3a Divisione con ATTENDOLO e rimanenti cacciatorpediniere dirigano Messina*». All’1.56, il ripiegamento verso sudest viene confermato anche da una comunicazione da parte del Wellington "O", subito riconfermato dal Wellington "Z".

Alle 00.30, in esecuzione dell’ordine di Supermarina, la III Divisione (cui per ordine di Supermarina vengono aggregati Attendolo e Grecale, distaccati dalla VII Divisione) fa rotta su Messina, mentre la VII Divisione dirige per Napoli. L’Attendolo avvista la III Divisione alle 2.55, ma riesce ad entrare in formazione solo alle quattro del mattino, in quanto tutte le navi hanno preso a zigzagare ad alta velocità, illuminate dalla luce di bengala lanciati dagli aerei britannici.

Procedendo a 22 nodi, la III Divisione supera Alicudi, dopo di che passa dalla linea di fila alla doppia linea, con Trieste e Gorizia davanti ed Attendolo e Bolzano dietro. Due degli otto cacciatorpediniere di scorta sono dotati di ecogoniometro; nel cielo della formazione volano due idrovolanti CANT Z. 506 quale scorta aerea. Il mare è calmo, la visibilità ottimale; una radiosa giornata estiva.

Tra gli equipaggi regna una certa frustrazione, a causa dell’ordine di ritirarsi senza nemmeno aver tentato di attaccare un nemico che già si trova alle strette.

A nord di Palermo, il sommergibile britannico Safari avvista la III Divisione, ma non è in grado di attaccare.

Diversamente vanno le cose per un secondo sommergibile, l’Unbroken (tenente di vascello Alastair Campbell Gillespie Mars), che già alle quattro del mattino è stato informato da Malta che degli incrociatori italiani si stanno dirigendo verso di lui. Alle 7.30, mentre si trova in posizione 38°43’ N e 14°57’ E (al largo della costa settentrionale della Sicilia, a nordovest dell’imbocco dello Stretto di Messina), il sommergibile britannico avverte rumori prodotti dagli apparati motori di navi, su rilevamento 230°; alle 7.43 avvista sullo stesso rilevamento numerose navi italiane, che gli stanno proprio venendo incontro. Mars identifica correttamente la colonna centrale come composta da due incrociatori pesanti e probabilmente due incrociatori leggeri, che procedono in linea di fila; li scortano otto cacciatorpediniere di tipo moderno. La distanza è di 11.000 metri, e Mars stima la velocità delle navi italiane in circa 25 nodi, cinque nodi in più di quella reale. Le navi stanno passando tra Filicudi e Panarea; sono al traverso di Salina, Stromboli è otto miglia alla loro sinistra, Panarea cinque miglia a prora dritta (cioè a sudovest).

Iniziata la manovra d’attacco, e penetrato lo schermo dei cacciatorpediniere (secondo Mars, tre di essi passano vicinissimi al periscopio del sommergibile, ma senza notarlo), alle 8.04 l’Unbroken lancia quattro siluri contro il più vicino dei due incrociatori pesanti; al di là di questa nave ci sono i due incrociatori “leggeri”, e Mars ritiene – a ragione – che se i siluri dovessero mancare il bersaglio designato, avrebbero una buona possibilità di colpire uno dei due incrociatori leggeri. Per via della formazione italiana a due colonne affiancate (assunta proprio mentre l’Unbroken si prepara ad attaccare), i bersagli si “sovrappongono” nel periscopio di Mars; l’incrociatore più vicino è a 25° di prora dritta, distanza 2740 metri.

Subito dopo il lancio, l’Unbroken scende a 24 e poi a 37 metri di profondità, virò di 90° a dritta ed aumenta la velocità per cinque minuti. Quando sente le detonazioni, Mars stima che due siluri abbiano centrato l’incrociatore pesante, e che forse gli altri abbiano colpito uno degli altri.

Il comandante britannico ha apprezzato correttamente gli esiti del proprio lancio: alle 8.05, mentre l’Unbroken sta lanciando i siluri, gli incrociatori italiani hanno ridotto la velocità a 18 nodi, per consentire al Gorizia di lanciare un idrovolante; poco dopo, il cacciatorpediniere Fuciliere ha avvistato un sommergibile sulla sinistra, ed ha aperto il fuoco con una mitragliera contro il periscopio, distante solo 410 metri. Gorizia e Bolzano avvistano le scie dei siluri; il Gorizia li evita con una brusca accostata, ma il Bolzano non fa in tempo, e viene centrato da un siluro proprio mentre sta iniziando a virare. Poco dopo anche l’Attendolo viene colpito, subendo l’asportazione della prua.

Mentre gli equipaggi dei due incrociatori lottano per tenere le loro navi a galla, i cacciatorpediniere della Squadriglia «Aviere», incaricati di dare loro assistenza e protezione, iniziano a stendere cortine fumogene e bombardare l’attaccante con bombe di profondità: dalle 8.09 alle 16.40 vengono lanciate ben 105 bombe di profondità, anche se l’Unbroken, allontanandosi lentamente alla profondità di 39 metri, riesce a far perdere le proprie tracce già alle nove. Sono il Camicia Nera ed il Fuciliere (quest’ultimo munito di ecogoniometro) a condurre la caccia, rallentando e localizzando l’Unbroken alle 8.45; la caccia vera e propria dura tre quarti d’ora, dopo di che – dopo il lancio della quarantesima bomba di profondità – i cacciatorpediniere si limitano a gettare bombe di profondità di tanto in tanto, a scopo precauzionale, e le esplosioni si fanno sempre più sporadiche e lontane. In tutto vengono lanciate 105 bombe di profondità; il sommergibile se la cava con danni superficiali, subiti durante i primi 40 minuti di caccia, che Mars ritiene piuttosto accurata (per altra fonte, le bombe sono state lanciate con buona precisione, ma regolate per esplodere a quota troppo ridotta).

Il *Geniere* e l’*Aviere* cercano di prestare assistenza al *Bolzano* (che ha quattro comportamenti allagati ed un violento incendio a centro nave) e di prenderlo a rimorchio; per tre volte uno di essi lancia all’incrociatore colpito un sacchetto con cui recuperare lo spesso cavo d’acciaio che passa al *Bolzano* per rimorchiarlo, ma ogni volta il cavo si spezza. La nave è fortemente appruata, e l’incendio divampa furioso: tra l’acqua che entra dalla grossa falla aperta dal siluro sotto il torrione, e quella giocoforza immessa nei depositi munizioni per scongiurarne l’esplosione, la galleggiabilità del *Bolzano* appare sempre più compromessa.

Verso le dieci del mattino, *Geniere* ed *Aviere* riescono finalmente a prendere il *Bolzano* a rimorchio: il *Geniere* da poppa, l’*Aviere* da prua. La nave continua progressivamente ad appruarsi e sbandare sulla sinistra, ormai in serio pericolo di affondamento, inducendo il suo comandante, capitano di vascello Mario Mezzadra, a decidere di tentare di raggiungere un basso fondale e qui portarla ad adagiarsi.

Nel tentativo di far accostare il *Bolzano*, uno dei cavi di rimorchio si spezza, e lo sbandamento dell’incrociatore aumenta ancora di più (circa 15°): sembra allora che il *Bolzano*, sempre più basso sull’acqua, stia per affondare da un momento all’altro. Alle 10.55 il comandante Mezzadra ordina di abbandonare la nave.

Mentre l’*Aviere* recupera gli uomini che si gettano in mare, il *Geniere* si avvicina e – per ordine di Mezzadra – manovra per affiancarsi al *Bolzano* sul lato di dritta e trasbordare il personale che è ancora a bordo: in questo modo, la maggior parte dell’equipaggio dell’incrociatore può essere ordinatamente trasferita sul *Geniere*. Tra di essi vi sono il comandante Mezzadra (ultimo a trasbordare), il comandante in seconda Andrea Fe’ d’Ostiani ed il direttore di macchina Luigi Petrillo.

Il *Bolzano*, intanto, arresta il suo apparentemente affondamento, e si stabilizza, al punto che risulta nuovamente possibile, per il *Geniere*, tentare di prenderlo a rimorchio. Un ufficiale del *Bolzano*, il capitano del Genio Navale Armando Traetta, chiede ed ottiene il permesso di tornare sull’incrociatore con una decina di volontari, per filare a mare i cavi di rimorchio, in precedenza preparati a poppa, in modo da poterli poi recuperare dal *Geniere* e prendere così a rimorchio il *Bolzano*, per portarlo all’incaglio. Tornato sul *Bolzano* con una lancia, il gruppetto guidato da Traetta risale a bordo, dove riesce finalmente a tendere il cavo di rimorchio. Il cavo però cade in mare; a questo punto alcuni uomini del *Bolzano* che si trovano sul *Geniere* – il guardiamarina Pier Giacomo Vianello, il secondo nocchiere Vieno Posa, il capo elettricista Giuseppe Chiricozzi, il nocchiere Catello Pulzella ed il marinaio Luigi Avellino – si tuffano in mare per recuperarlo e ristabilire il rimorchio, il che viene fatto. L’operazione di rimorchio è diretta da Mezzadra.

Il *Geniere* rimorchia allora l’incrociatore, sbandato di circa 5°-6°, verso la vicinissima isola di Panarea, dove lo porta ad incagliare su un banco sabbioso dinanzi alla spiaggia Lisca Bianca, presso Punta Peppemaria (sulla costa settentrionale dell’isola), alle 13.30. Qui l’acqua è profonda solo dodici metri; quando la carena del *Bolzano* tocca il fondale per la prima volta, l’incrociatore sbanda paurosamente di ben 45° sulla sinistra: sembrando che la nave stia per rovesciarsi da un momento all’altro, i volontari saliti a bordo la devono di nuovo abbandonare. Gli uomini radunati sul *Geniere*, presi dalla commozione, si levano i cappelli dinanzi a quella che pare la fine della loro nave. Successivamente, però, lo sbandamento torna a diminuire, e ci si può finalmente mettere all’opera per domare l’incendio. (Il *Bolzano* potrà essere rimesso a galla nel giro di un mese e rimorchiato prima a Napoli e poi a La Spezia, ma le riparazioni non verranno mai ultimate.)

Una volta che il *Bolzano* è incagliato a Panarea, il *Geniere*, insieme all’*Ascari*, viene inviato ad assumere la scorta dell’*Attendolo*, il quale, procedendo a cinque nodi, passa tra Panarea e gli scogli delle Formiche, con rotta su Capo Milazzo. Tra le 14.30 e le 17.15 la scorta viene rinforzata dai cacciatorpediniere *Freccia*, *Corsaro* e *Legionario*. Alle 18.45, arrivato nei pressi di Messina, l’*Attendolo* viene raggiunto dai rimorchiatori, che lo conducono in porto, dove si ormeggia al Molo del Carbone.

Agosto 1942

Durante una missione di scorta a convoglio (**DETTAGLI???**) il Camicia Nera viene mitragliato da aerei, ma riesce ad abbatterne alcuni.

6 settembre 1942

Il Camicia Nera salpa da Taranto alle due di notte, insieme ai cacciatorpediniere Freccia, Bombardiere, Fuciliere, Corsaro e Geniere ed alla torpediniera Pallade, scortando il convoglio «N», formato dalle motonavi Luciano Manara e Ravello, con destinazione Bengasi.

Alle 10.40, al largo di Capo Santa Maria di Leuca, il convoglio «N» si unisce al convoglio «P», proveniente da Brindisi (motonavi Ankara e Sestriere, scortate dai cacciatorpediniere Aviere, Lampo e Legionario e dalle torpediniere Partenope e Pegaso), formando un unico convoglio denominato «Lambda», che fruisce anche di nutrita scorta aerea da parte di velivoli italiani e tedeschi. Caposcorta è il capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni, dell’Aviere.

In base alle disposizioni impartite, il convoglio naviga lungo la costa della Grecia; ma viene ben presto individuato da un ricognitore Martin Baltimore del 69th Squadron della RAF (capitano R. C. Mackay), che ne identifica la composizione come quattro mercantili ed undici cacciatorpediniere, su due colonne.

Alle 12.30 decollano pertanto da Malta per attaccare il convoglio tredici aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron RAF, guidati dal capitano canadese Hank Sharman; li scortano una dozzina di caccia Bristol Beaufighter del 227th Squadron RAF, sei dei quali muniti di bombe per condurre anche un’azione diversiva. Una serie di avarie, tuttavia, costringe ben quattro Beaufort e tre Beaufighter a rientrare alla base, di fatto riducendo di un quarto la consistenza della forza d’attacco britannica prima ancora di giungere in vista del nemico. Altri quattro Beaufighter, dell’89th Squadron, sono incaricati della scorta a lungo raggio e ad alta quota dell’intera formazione.

Verso le 15.30, al largo di Corfù ed una trentina di miglia a sud di Capo Santa Maria di Leuca, gli aerosiluranti raggiungono il convoglio, che in quel momento è dotato di una scorta aerea composta da sei Junkers Ju 88 tedeschi, un idrovolante antisommergibili ed alcuni caccia italiani identificati dai britannici come Macchi Mc 200 (in realtà si tratta di FIAT G. 50bis del 24° e 161° Gruppo della Regia Aeronautica e Messerschmiff Bf 109 tedeschi del II./JG 53). Primi ad attaccare sono i Beaufighter muniti di bombe, accolti da un intenso tiro contraereo: nessuna delle bombe va a segno, ma l’attacco ha l’effetto di scompaginare la formazione del convoglio, che zigzaga e si disperde. Viene poi il turno dei Beaufort, che attaccano provenendo dalla dritta, divisi in tre gruppi di tre: i caccia della scorta aerea si avventano su di essi, e nella conseguente battaglia aerea i britannici rivendicheranno l’abbattimento di uno Ju 88 (ad opera sottotenente Neville Reeves) e di due Macchi 200 (ad opera del tenente colonnello Ross Shore e del sottotenente Milson) ed il danneggiamento dell’idrovolante (ad opera del maggiore P. M. J. Evans, che lo identifica come un Dornier Do 24), di uno Ju 88 (ad opera del sergente R. J. Dawson) e di due Macchi 200 (ad opera del sottotenente A. F. Izzard e del sergente R. J. Dawson), visto poi ammarare vicino ad uno dei cacciatorpediniere della scorta, mentre i caccia italiani rivendicano l’abbattimento di tre Beaufort ed il danneggiamento di altri due (ad opera del tenente Giuseppe Marazio e del sottotenente Iolando Suprami della 164a Squadriglia del 161° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre, e dei tenenti Francesco Pantanella e Giuseppe Bentivoglio della 355a Squadriglia del 24° Gruppo Caccia Terrestre), ed un caccia tedesco del 6. Staffel (tenente Günther Hess) rivendica l’abbattimento di un quarto Beaufort.

Le effettive perdite britanniche ammontano a due Beaufighter (il T4666 "Y" del tenente D. M. Partridge e l’X8085 "A" del tenente F. C. Noone, entrambi del 227th Squadron, abbattuti con la morte di entrambi gli equipaggi) ed altrettanti Beaufort abbattuti, nonché tre Beaufort danneggiati; quelle italo-tedesche all’abbattimento di uno Ju 88 (pilotato dal tenente Siegfried Philipp) ed al danneggiamento di due FIAT G. 50 del 161° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre.

Il Beaufort del capitano Sharman, capo formazione (AW385 "Q"), viene abbattuto dal tiro della scorta con la morte dell’intero equipaggio, così come quello (AW280 "R") pilotato dal tenente sudafricano R. C. B. Evans; altri tre Beaufort vengono danneggiati dai caccia e dal tiro delle navi (l’AW291 del sottotenente Marshall, con un ferito lieve; l’AW381 del sergente G. E. Sanderson, con un morto; l’AW302 del sergente Watlington, con due feriti). Dopo la morte di Sharman, assume al suo posto la guida della formazione il tenente Les Wordell, che alle 15.40 colpisce la Manara a poppa con un siluro.

Presa a rimorchio dal Freccia (capitano di fregata Alvise Minio Paluello), la Manara può essere portata all’incaglio nella baia di Arilla (Corfù). Il resto del convoglio prosegue; al tramonto si scinde nuovamente nei due gruppi originari (meno Freccia e Manara) che navigano separati per tutta la notte, pur seguendo entrambi la medesima rotta lungo la costa ellenica.

7 settembre 1942

All’alba i due gruppi si riuniscono di nuovo, assumendo una formazione con le motonavi disposte a triangolo (Ravello a dritta, Ankara a sinistra, Sestriere di poppa) e le navi scorta disposte tutt’intorno, oltre alla scorta aerea di 7 Junkers Ju 88 tedeschi, 5 caccia italiani Macchi Mc 200 ed un idrovolante CANT Z. 506.

Alle 8.35 il sommergibile britannico P 34 (tenente di vascello Peter Robert Helfrich Harrison), preavvisato del prossimo arrivo del convoglio, avvista su rilevamento 305° le alberature ed i fumaioli delle navi italiane. Iniziata la manovra d’attacco alle 8.40, il P 34 lancia quattro siluri alle 9.21, da 6400 metri, in posizione 36°17’ N e 21°03’ E (45 miglia a sudovest dell’isola greca di Schiza); Sestriere e Ravello, avvistati i siluri, li evitano con la manovra. Il Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) viene temporaneamente distaccato per dargli la caccia, lanciando bombe di profondità a scopo intimidatorio, per poi riunirsi al convoglio; anche l’Aviere, che ha avvistato le scie dei siluri, effettua un attacco con bombe di profondità. Il contrattacco contro il P 34 si protrae dalle 9.36 alle 13 circa (con una pausa di circa un’ora), con il lancio in tutto di 83 bombe di profondità; gli scoppi delle bombe, oltre ad indurre il sommergibile a restare immerso in profondità per tutto il pomeriggio, arrecano seri danni al suo motore di sinistra (quando si cerca di metterlo in moto, scoppia un incendio), costringendolo ad interrompere la missione e rientrare a Malta per le riparazioni.

Per tutta la giornata del 7, e nella notte successiva, le navi vengono ripetutamente attaccate da bombardieri (di giorno si tratta di Consolidated B-24 “Liberator” statunitensi) ed aerosiluranti.

Alle 19.40 il convoglio «Lambda» si scinde nuovamente in due gruppi: *Geniere*, *Lampo*, *Ankara* e *Partenope* dirigono per Tobruk, mentre *Pegaso*, *Pallade*, *Camicia Nera*, *Aviere*, *Corsaro*, *Legionario*, *Ravello* e *Sestriere*fanno rotta per Bengasi (dove arriveranno alle 11 dell’indomani).

Il gruppo che comprende il *Geniere*, durante la notte, viene sottoposto ad ulteriori e pesanti attacchi di bombardieri; mentre l’*Ankara* rimane indenne, il *Fuciliere* (capitano di fregata Del Grande) subisce alcuni allagamenti in conseguenza dell’esplosione di alcune bombe cadute vicine, ragion per cui deve lasciare la scorta e raggiungere Creta, scortato dal Bombardiere.

3 ottobre 1942

Alle 15.15 (o 14.30) il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari), insieme ai cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle, caposcorta; con a bordo il contrammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante il Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra) e Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio), parte da Taranto per scortare a Bengasi la motonave Valfiorita (comandante civile capitano Giovanni Salata, comandante militare capitano di corvetta Giuseppe Folli), avente a bordo 4171 tonnellate di materiali (tra cui bombe e centinaia di veicoli) e 210 militari tra italiani e tedeschi.

Fino alla sera la navigazione procede senza problemi, alla velocità di 14 nodi, ma alle 23.06 ha inizio un attacco aereo: mentre diversi bengala iniziano ad accendersi attorno al convoglio a gruppi, in successione, viene dato l’allarme aereo.

Gli attaccanti sono quattro Vickers Wellington del 69th Squadron della Royal Air Force, due dei quali carichi di bombe e due armati con siluri. A segnalar loro la posizione del convoglio è stato un Supermarine Spitfire da ricognizione a lunga autonomia, che a sua volta ha trovato le navi italiane in base alle informazioni fornite da “ULTRA”, che dalle sue decrittazioni ha avvisato della partenza per Bengasi della Valfiorita .

Sulla Valfiorita – munita anche di un pallone frenato a 450 metri per ostacolare gli aerei attaccanti – viene attivato l’impianto nebbiogeno, ed anche le navi della scorta la avvolgono nella nebbia artificiale, ma l’attacco, fulmineo e preciso, coglie tutti di sorpresa, e la reazione contraerea delle unità del convoglio – sia il mercantile che la scorta – non riesce ad essere efficace. I Wellington attaccano planando a motore spento da 1370 metri di quota, ed una bomba da 1000 libbre cadde meno di 140 metri a poppavia della Valfiorita.

4 ottobre 1942

Uno degli aerosiluranti, essendo la motonave troppo poco illuminata (grazie probabilmente all’impianto nebbiogeno), non riesce ad attaccare, ma poco dopo il secondo Wellington silurante (l’HX605/L del sottotenente W. H. Matthews), volando a bassissima quota, sgancia il suo siluro da 640 metri; l’arma colpisce la Valfiorita a poppa alle 00.25-00.29 (nel punto 39°16’ N e 19°13’ E, 46 miglia ad ovest di Paxo e circa 42 miglia ad ovest dell’estremità meridionale di Corfù), provocando un grave allagamento ed un incendio. Poco dopo l’aereo di Matthews, in allontanamento, viene colpito dal tiro contraereo, subendo un ferito tra l’equipaggio e venendo costretto in seguito ad un atterraggio d’emergenza a Luqa.

Sulla Valfiorita, 30 uomini cercano precipitosamente di calare una scialuppa, ma finiscono col farla capovolgere, cadendo in mare; uno rimane ferito, due scompaiono.

Dopo una ventina di minuti la Valfiorita, per quanto danneggiata, riesce a rimettere in moto ancora a 14 nodi; il caposcorta decide di puntare su Corfù, porto più vicino, dove il convoglio giunge verso le 8.10. Qui la motonave, per scongiurarne l’affondamento, viene portata ad incagliare vicino alla riva.

5 ottobre 1942

Alle 6.25 Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari), Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio) e Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle) vanno a rinforzare la scorta – cacciatorpediniere Folgore (capitano di corvetta Renato D’Elia) e Nicolò Zeno (capitano di fregata Roberto Lo Schiavo) e torpediniera Antares (capitano di corvetta Maurizio Ciccone) – della motonave Sestriere (carica di 3030 tonnellate di carburante, 1060 tonnellate di altri materiali, 70 tonnellate di munizioni, 28 carri armati e 144 veicoli), partita il giorno precedente da Brindisi e diretta a Bengasi. Il Pigafetta diviene caposcorta.

Per meglio godere della protezione della caccia aerea (la scorta aera sarà pressoché ininterrotta fino alla sera del 6), fino all’altezza di Creta il convoglio si mantiene vicino alla costa greca.

6 ottobre 1942

Alle 5.20 Camicia Nera e Zeno lasciano il convoglio e raggiungono Navarino.

16 ottobre 1942

Il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari) salpa da Taranto alle 21 insieme ai gemelli Aviere (caposcorta, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) e Geniere (capitano di fregata Marco Notarbartolo), scortando la motonave tedesca Ankara, diretta a Tobruk.

17 ottobre 1942

Giunto presso Corfù alle 11, il convoglietto che comprende il Camicia Nera si congiunge ad un secondo gruppo proveniente da Brindisi e diretto a Bengasi, composto dalla motonave Monginevro scortata dalle torpediniere Orsa (tenente di vascello Enrico Bucci) ed Aretusa (capitano di corvetta Roberto Guidotti). Formato un unico convoglio, le motonavi lasciano Corfù alle 17.40 (o 18).

18 ottobre 1942

In mattinata si unisce alla scorta anche il cacciatorpediniere Alpino (capitano di vascello Candido Bigliardi), proveniente da Navarino.

Alle 20.10 il convoglio si scinde di nuovo: Monginevro con Aviere, Geniere e Camicia Nera per Bengasi; Ankara con Alpino, Orsa ed Aretusa a Tobruk.

19 ottobre 1942

Monginevro e scorta, Camicia Nera compreso, giungono a Bengasi alle 10.30, senza essere stati attaccati (a differenza del gruppo dell’Ankara, che comunque supera indenne i ripetuti attacchi aerei cui è fatto oggetto).

Subito dopo Camicia Nera, Aviere (di nuovo caposcorta) e Geniere ripartono da Bengasi per scortare a Brindisi le moderne motonavi Foscolo e D’Annunzio, che ritornano scariche.

20 ottobre 1942

Il convoglio sosta a Corfù durante la notte tra il 20 ed il 21, poi prosegue, con l’aggiunta della torpediniera di scorta Ardito.

21 ottobre 1942

Il convoglio arriva a Brindisi alle tre di notte.

4 novembre 1942

Camicia Nera, Geniere (caposcorta) ed Aretusa partono da Brindisi per Bengasi a mezzogiorno, scortando la motonave Foscolo.

5 novembre 1942

Il convoglio giunge al Pireo alle 17.20 e vi sosta per quattro giorni.

9 novembre 1942

Alle 10 il convoglio riparte dal Pireo alla volta di Suda, dove arriva alle 22, sostandovi fino all’indomani.

10 novembre 1942

Il convoglio riparte da Suda alle 18 diretto a Bengasi.

(Per altra versione il 10 novembre il Camicia Nera, insieme a Fuciliere, Granatiere, Bersagliere ed Alpino, avrebbe scortato gli incrociatori Giuseppe Garibaldi, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta da Navarino ad Augusta; durante questa navigazione il gruppo scampò indenne a due attacchi da parte dei sommergibili Utmost ed Una).

12 novembre 1942

Camicia Nera, Foscolo, Geniere ed Aretusa arrivano finalmente a Bengasi alle 21.45.

Ciò è quanto risulta dal volume USMM “La difesa del traffico con l’Africa Settentrionale dal 1o ottobre 1942 alla caduta della Tunisia”, ma per altra fonte (“The Littorio Class: Italy's Last and Largest Battleships” di Erminio Bagnasco), il 12 novembre il Camicia Nera, aggregato alla XIII Squadriglia insieme a Bersagliere, Granatiere ed Alpino, sarebbe salpato da Messina per scortare a Napoli le corazzate Roma, Littorio e Vittorio Veneto (la IX Divisione Navale), delle quali era stato disposto il trasferimento in seguito allo sbarco angloamericano nel Nordafrica francese (operazione "Torch"). La XIII Squadriglia si unisce alla formazione, che gode fin dalla partenza da Taranto della scorta delle Squadriglie Cacciatorpediniere XI (Aviere, Bombardiere, Legionario e Corsaro) e XII (Mitragliere, Corazziere, Ascari e Velite), tra le 5.30 e le 6. Con le luci dell’alba, verso le sei del mattino, appaiono anche i primi velivoli della scorta aerea: un bombardiere tedesco Junkers Ju 88, un idrovolante italiano CANT Z. 506 (successivamente rimpiazzato da un CANT Z. 501), ambedue in funzione antisommergibili, e 7 (poi 10) caccia tra Macchi C. 200 e FIAT G. 50 (due dei quali più tardi sostituiti da altrettanti biplani FIAT CR. 42).

Tra le 14 e le 15.18 la squadra attraversa lo Stretto di Messina passando nel canale dragato, ad una velocità di 24 nodi. Alle 14.20 uno degli Mc 200 precipita in mare, ed il Camicia Nera viene distaccato per salvare il suo pilota.

Alle 15.56 il sommergibile britannico P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon), in agguato a ponente di Capo Vaticano (Calabria), avvista su rilevamento 190° delle unità che alle 16.02 identifica come due corazzate classe Littorio, scortate da almeno dodici cacciatorpediniere e con almeno tre aerei in volo sopra le navi: si tratta della formazione di cui fa parte il Corazziere. Dopo aver stimato che la rotta della squadra italiana sia 335°, il P 35 si porta in posizione 38°39’5” N e 15°44’5” E ed alle 16.19 lancia quattro siluri contro la seconda corazzata della fila, da una distanza di 3660 metri.

Subito dopo il lancio, il sommergibile scende a 36 metri di profondità. Nessuno dei siluri va a segno, perché il P 35 ha sovrastimato la velocità dei bersagli, giudicandola di 29 nodi (mentre la velocità realmente tenuta è di 22); tuttavia, mentre le navi notano i siluri, nessuno degli aerei di scorta ne vedono le scie, destando il rincrescimento dell’ammiraglio Iachino.

Durante la navigazione di trasferimento i cacciatorpediniere eseguono varie manovre per esercitazione, con risultati giudicati eccellenti. Non sono invece molto efficaci i tentativi di occultare le corazzate con cortine fumogene per nasconderle ai ricognitori nemici, a causa di malfunzionamenti dei generatori di fumo e dell’insufficiente addestramento del personale.

Tra le 16.20 e le 17.15 la scorta aerea lascia la formazione, ed anche la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, tranne il Bombardiere, riceve ordine di rientrare a Messina.

La IX Divisione e la sua scorta proseguono verso Napoli, dove giungono indenni nelle prime ore del 13 novembre, dopo aver eluso anche un tentativo d’intercettazione da parte del sommergibile britannico Turbulent (nel Golfo di Napoli) grazie al calare dell’oscurità. La XI Squadriglia si ormeggia a Napoli insieme alle corazzate, mentre la XII Squadriglia va ad ormeggiarsi a Pozzuoli, poco lontano.

1° dicembre 1942

Alle dieci (o 10.15) del mattino il Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari) salpa da Palermo insieme ai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco (capitano di vascello Aldo Cocchia, caposcorta) e Folgore (capitano di corvetta Ener Bettica) ed alle torpediniere Procione (capitano di corvetta Renato Torchiana) e Clio (tenente di vascello Vito Asaro) per scortare a Biserta il convoglio «H».

Quest’ultimo è inizialmente composto da tre bastimenti, i trasporti truppe Aventino e Puccini ed il piccolo trasporto militare tedesco KT 1, ma prima di imboccare la rotta del Canale di Sicilia il convoglio passa davanti a Trapani, da dove esce, alle 15.30, il traghetto requisito Aspromonte, che due ore più tardi si aggrega ad esso come prestabilito (per altra fonte, ciò sarebbe avvenuto alle 20).

Il convoglio trasporta complessivamente 1766 tra ufficiali e soldati in prevalenza della 1a Divisione Fanteria «Superga» (equamente distribuiti su Aventino e Puccini), 698 tonnellate di rifornimenti (di cui 120 di munizioni, il tutto sul KT 1), dodici pezzi da 88 mm con le relative dotazioni, 32 veicoli e quattro carri armati.

Il convoglio «H» non è l’unico in mare quella notte: altri tre convogli si trovano in navigazione nel Canale di Sicilia. Il «B», con cinque mercantili (piroscafi Arlesiana, Achille Lauro, Campania, Menes e Lisboa) e cinque navi scorta (le torpediniere Sirio, Groppo, Orione, Pallade ed Uragano) è diretto da Napoli verso la Tunisia, il «C» con tre trasporti (piroscafi Chisone e Veloce e cisterna militare Devoli) e quattro torpediniere per la scorta (Lupo, Ardente, Aretusa e Sagittario) procede da Napoli verso Tripoli, ed il «G» (nave cisterna Giorgio scortata dal cacciatorpediniere Lampo e dalla torpediniera Climene) è in rotta da Palermo a Tunisi. I convogli «G» e «H», partiti a poca distanza temporale l’uno dall’altro, rimarranno in contatto per buona parte della traversata del Canale di Sicilia.

I comandi britannici sono a conoscenza di questi movimenti, e si sono preparati a contrastarli: se fino a questo momento il traffico con la Tunisia non è stato granché disturbato – perché gli Alleati hanno preferito concentrarsi sulla distruzione degli ultimi convogli diretti in Libia e necessitavano di tempo per riorganizzare le loro forze nel Nordafrica francese appena occupato –, la situazione è ora giunta ad una svolta. A Bona, in Algeria, è stata costituita una forza navale leggera incaricata, come la Forza K aveva fatto un anno prima, di compiere scorrerie ai danni dei convogli italiani: la Forza Q. Questa formazione è composta da tre incrociatori leggeri, l’Aurora (nave di bandiera del viceammiraglio Cecil Halliday Jepson Harcourt) che proprio della Forza K è un reduce (il suo comandante, capitano di vascello William Gladstone Agnew, era stato il comandante della Forza K nel 1941), il Sirius (capitano di vascello Patrick William Beresford Brooking) e l’Argonaut (capitano di vascello Eric William Longley Longley-Cook), e da due cacciatorpediniere, il Quiberon (della Marina australiana, al comando del capitano di fregata Hugh Walters Shelley Browning) ed il Quentin (capitano di corvetta Allan Herbert Percy Noble).

Nel pomeriggio del 1° dicembre si susseguono gli avvistamenti dei convogli italiani da parte dei ricognitori britannici: dapprima il «B», alle 14.40, indi il «C», alle 15, poi il «G» un quarto d’ora dopo. L’unico convoglio a non essere ancora stato avvistato al momento della partenza della Forza Q da Bona – le 17.30; per altra fonte, le 17.05 o le 19 – è proprio quello che ne cadrà vittima, l’«H»: esso viene difatti avvistato solo alle 20.15.

Ad ogni modo, i britannici dispongono di mezzi anche migliori per sapere se e quali convogli italiani siano in mare: già il 29 novembre “ULTRA” ha decrittato messaggi italiani che rivelano che Puccini, Aventino, KT 1, Giorgio ed Anna Maria Gualdi (quest’ultimo rimasto poi in porto per avaria) dovevano partire da Palermo alle 6.30 del 1° dicembre, i primi tre diretti a Biserta e gli ultimi due a Tunisi, dopo che la loro partenza era stata ritardata di 24 ore; e che al largo di Trapani si sarebbe unito a loro l’Aspromonte, dopo di che avrebbero imboccato il canale di Sicilia alla velocità di 9 nodi. Nel riferire tali informazioni ai comandi delle forze britanniche nel Mediterraneo, l’Operational Intelligence Centre dell’Ammiragliato britannico ha anche suggerito quale strumento sarebbe più idoneo per l’intercettazione del convoglio: la Forza Q. Il 1° dicembre “ULTRA” ha poi fatto avere ai comandi britannici maggiori particolari sui convogli «G» e «H».

Dopo aver lasciato Bona, le navi di Harcourt assumono la velocità di 27 nodi, dirigendo verso il banco di Skerki, presso la costa tunisina: lì dovranno passare i convogli diretti in Tunisia. Basandosi sulle informazioni che aveva a disposizione, Harcourt pensa di poter intercettare i convogli «G» e «H», che devono navigare piuttosto vicini; quindi predispone la navigazione in modo da raggiungerli ed attaccarli di sorpresa verso mezzanotte, con l’ausilio del radar.

Anche Supermarina ha contezza, almeno in parte, degli avvenimenti in corso: sin dal 30 novembre (quando i convogli «B» e «C» sono stati avvistati a sudovest di Napoli, verso le 23), tutti i segnali di scoperta dei ricognitori britannici sono stati intercettati, compreso quello delle 20.15 relativo al convoglio «H»; e com’è pratica comune, una volta decifrati Supermarina li ha ritrasmessi all’aria, così che i convogli in mare sappiano di essere stati avvistati, e dunque possano prendere i provvedimenti del caso.

La sera del 30 novembre, inoltre, ricognitori dell’Asse hanno avvistato forze leggere avversarie nel porto di Bona. Supermarina, intuendo correttamente che tali forze sono destinate all’impiego contro i convogli (si valuta che la distanza tra Bona e l’area di passaggio dei convogli «B» e «H» nella notte tra l’1 ed il 2 dicembre sarebbe percorribile in sei ore, se le navi britanniche mantenessero una velocità attorno ai 30 nodi), chiede che al tramonto del 1° dicembre venga effettuata una nuova ricognizione sul porto di Bona.

Un aereo della Luftwaffe, accompagnato da un velivolo della Regia Aeronautica, viene infatti inviato, ma nessuno dei due fa ritorno. Dopo insistenti richieste di Supermarina, l’Ufficio di collegamento con il Comando in Capo delle forze tedesche in Italia, Maricolleg Frascati, riferisce del mancato rientro dei due aerei, spiegando che probabilmente sono stati entrambi abbattuti.

L’arrivo dei rifornimenti trasportati dai quattro convogli atteso con grande urgenza, e non è pensabile di rimandare l’operazione soltanto perché sono state avvistate in porto forze navali nemiche. Nel Canale di Sicilia, in quel momento, si trova in navigazione la X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Ascari) che ha appena ultimato una missione di posa di mine; essendo il convoglio «H» più veloce e dotato di scorta più potente del convoglio «B», ed in considerazione del fatto che alla mezzanotte del 1° dicembre il convoglio «H» dovrebbe già godere della “protezione” dei bassi fondali del banco Keith (situato sei miglia a nord del banco Skerki, presenta scogli affioranti e fondali che in alcuni punti non superano i 7-8 metri) e dei tratti già posati dello sbarramento di mine in corso di realizzazione, Supermarina decide alle 19.35 di inviare i tre cacciatorpediniere a rinforzare la scorta del convoglio «B» e non quella del convoglio «H».

Alle 22.40, un altro aereo della Luftwaffe avvista per caso a nord di Biserta un gruppo di cinque navi da guerra di medio tonnellaggio e tipologia imprecisata, aventi rotta stimata 90° (sbaglia di poco, quella reale è 104°) ed alta velocità, in posizione poi rivelatasi quasi esatta: si tratta della Forza Q. La radio dell’aereo è però in avaria, così che l’avvistamento può essere riferito a Supermarina (mediante comunicazione telefonica di Superareo, lo Stato Maggiore dell’Aeronautica) soltanto dopo l’atterraggio, alle 23.30. Poco dopo, Supermarina viene informata anche dell’intercettazione di un messaggio diretto ai bengalieri britannici con la richiesta di smettere di illuminare il convoglio: altro segno che il nemico è vicino. Alle 23.40 viene lanciato ai convogli il segnale di scoperta di questa forza navale.

Supermarina, intanto, valuta l’evolversi della situazione: il convoglio «C», unico diretto a Tripoli anziché in Tunisia, è troppo lontano dalla posizione della forza avvistata perché questa costituisca un pericolo (infatti ad attaccarlo saranno inviati aerei e la Forza K da Malta); quanto al convoglio «G», esso non può più essere minacciato, perché la minaccia nei suoi confronti si è già manifestata con successo: alle 21.56, la Giorgio è stata colpita ed incendiata da un aerosilurante. In quel momento la Climene la sta rimorchiando verso Trapani.

I convogli a rischio sono quindi il «B» e l’«H», e specialmente quest’ultimo, dato che si trova in posizione più avanzata, e la sua rotta lo porterebbe con maggior probabilità ad incontrare le navi britanniche. L’ora a cui questo avverrebbe viene stimata, con notevole precisione, tra le 00.10 e le 00.30 del 2 dicembre. Si pondera la possibilità di far tornare indietro i due convogli: per il «B» è possibile, anche se non viene ordinato, preferendo lasciare che sia il caposcorta a decidere (avendo ricevuto il segnale di scoperta delle 23.40 ed un altro inviato dal Da Recco alle 00.30, ha abbastanza elementi per poter decidere: e infatti decide a mezzanotte di tornare indietro, dirigendo prima per Palermo e poi per Trapani); per l’«H», invece, sembra già troppo tardi. Gli ordini di dirottamento dei convogli vengono di solito eseguiti solo 30-45 minuti dopo essere stati impartiti, a causa dei tempi necessari alla trasmissione e ricezione degli ordini, ed all’esecuzione delle manovre; di conseguenza, un ordine che il convoglio «H» invertisse la rotta farebbe sì che la Forza Q lo raggiunga proprio mentre è in corso la manovra di inversione della rotta, proprio in un momento di massimo disordine, in cui il convoglio sarebbe preda più facile. Dovendo rischiare in ogni caso, si preferisce che il convoglio prosegua almeno in formazione corretta e quindi non vengono ordinati cambiamenti di rotta (per altra versione, avrebbe contribuito a questa decisione anche l’apprezzamento secondo cui all’ora dell’eventuale intercettazione il convoglio sarebbe già stato a ridosso delle secche del banco di Skerki e dei relativi campi minati).

La formazione è così articolata: i mercantili procedono su due colonne parallele, formando i quattro vertici di un quadrato di lato 800 metri; la colonna di dritta è costituita da Puccini (in testa) e KT 1 (in coda), quella di sinistra da Aventino (in testa) ed Aspromonte (in coda). Sui lati, alla stessa altezza dei mercantili di coda ed a 1500 metri di distanza da essi, ci sono sulla dritta il Camicia Nera e sulla sinistra la Clio; a proravia dritta della Puccini, a 1700 metri di distanza, si trova la Procione, ed a proravia sinistra dell’Aventino, ad eguale distanza, il Da Recco. Il Folgore procede in coda al convoglio, a mille metri a poppavia di Aspromonte e KT 1, equidistante dalle due navi. La velocità del convoglio è di dieci nodi, la rotta di 245° (sudest).

Prima di salpare, il caposcorta Cocchia ha diramato un ordine d’operazione che prevede che in caso di attacco da parte di navi nemiche la scorta le attaccherà, impegnandole a fondo e coprendo con cortine nebbiogene i mercantili, che dovranno allontanarsi più rapidamente possibile; sono esentati dal contrattacco il Folgore e la Clio, che dovranno invece restare assieme ai trasporti. Il 30 novembre, inoltre, Cocchia ha convocato in riunione a bordo del Da Recco i comandanti e gli ufficiali radio di tutte le navi del convoglio, mercantili e militari (nessuno dei comandanti delle siluranti ha precedentemente navigato in convoglio con Cocchia), impartendo ulteriori disposizioni sul da farsi in caso di minaccia aerea o di sommergibili, sulle formazioni da assumere e sui segnali da scambiare, e precisando che dopo mezzanotte le siluranti dovranno essere pronte a sviluppare la massima velocità e che in caso di avvistamento di navi di superficie nemiche Procione, Da Recco e Camicia Nera dovranno andare all’attacco immediatamente, senza aspettare ordini (in quanto il caposcorta avrebbe anche potuto essere colpito per primo od avere problemi di comunicazione) e combattendo ad oltranza, mentre i mercantili dovranno subito assumere la rotta di allontanamento più rapida, scortati da Clio e Folgore ed occultati dalle cortine fumogene delle torpediniere. Le disposizioni del caposcorta, impartite a voce, sono state poi messe anche per iscritto.

Quando scende il buio della sera, l’orizzonte è coperto da un po’ di foschia, e la luna è nascosta da fitti banchi di nuvole. Il mare è calmo.

Poco dopo le otto di sera del 1° dicembre compaiono i primi aerei avversari, che per le quattro ore successive continuano a sorvolare il convoglio illuminandolo, ma senza portare a fondo i loro attacchi. Nel frattempo, a scopo difensivo, la distanza tra le colonne dei mercantili è stata raddoppiata, mentre quella tra i mercantili e le navi scorta è stata ridotta, così che queste ultime possano più agevolmente coprire i trasporti con cortine di nebbia.

Già dalle 20 il Folgore informa il caposcorta della presenza in zona di alcuni radar (rilevati dal suo apparato «Metox»), appartenenti agli aerei nemici. Le navi della scorta iniziano ad emettere cortine fumogene, e dalle 20.30 iniziano a piovere i primi bengala. Da lì in poi la luminaria non si spegne più, fin dopo mezzanotte; bengala continuano ad accendersi anche a gruppi di 4-5-6 ai lati del convoglio, mentre il Folgore continua a rilevare le emissioni di numerosi radar attorno ad esso.

Anche un sommergibile tenta di attaccare il convoglio, della cui presenza è stato informato: il Seraph (tenente di vascello Norman Limbury Auchinleck Jewell) avvista le navi italiane alle 21.55 e si avvicina per attaccare, ma alle 23.39 uno dei bengala che vengono continuamente lanciati da aerei alleati cade proprio dietro il sommergibile; vedendo uno dei cacciatorpediniere della scorta avvicinarsi ad alta velocità, Jewell crede d’essere stato avvistato e s’immerge alle 23.43. Il cacciatorpediniere passa nei suoi pressi, poi si riunisce al convoglio.

Alle 23.01 il Da Recco riceve un messaggio di Supermarina con le disposizioni per il pilotaggio che le torpediniere della scorta dovranno effettuare nelle vicinanze del porto di destinazione. Alle 23.30, sulla base di un messaggio di Supermarina che ordina di mandare una torpediniera ad effettuare dragaggio a proravia del convoglio, il caposcorta Cocchia destina la Procione a questo compito, ordinandole di portarsi "bene di prora".

Alle 23.40 il caposcorta Cocchia riceve il segnale di scoperta della Forza Q trasmesso da Supermarina.

2 dicembre 1942

Alle 00.01 Cocchia chiede ordini a Supermarina, ma subito dopo decide autonomamente di far spostare il convoglio di tre miglia verso sud; non di più, perché sa che in zona ci sono vasti campi minati, ma non ne conosce la precisa ubicazione. A tale scopo, alle 00.05 ordina a tutte le navi di accostare di 90° a un tempo sulla sinistra (così assumendo rotta 150°, verso sud-sud-est); poi, alle 00.17, dà ordine di accostare a un tempo sulla dritta per riassumere la rotta 245°.

Questi ordini, tuttavia (insieme a quello alla Procione di portarsi a proravia del convoglio), hanno l’involontario effetto di scompaginare la formazione del convoglio: la Puccini non riceve il secondo ordine (delle 00.17) a causa della sua radio malfunzionante, e prosegue sulla sua rotta, speronando l’Aspromonte; nessuna delle due navi riporta danni gravi, ma entrambe si fermano e rimangono indietro, la Puccini traversata rispetto alla rotta 245°, l’Aspromonte scaduto a sudest del convoglio. Per giunta il KT 1, che è sprovvisto di radio ed ha l’ordine di seguire la Puccini ed imitarla nelle manovre, viene perso di vista dopo le 00.05: perde il contatto col convoglio e, non sapendo cosa fare, prosegue da solo nella notte.

Nel frattempo, a mezzanotte, il Seraph è riemerso. Alle 00.07, in posizione 37°42' N e 11°03' E, il sommergibile lancia tre siluri da 4570 metri, dai tubi prodieri, contro il mercantile di testa; Jewell avrebbe voluto lanciarne sei, ma vede che i primi due hanno corsa irregolare e decide quindi di interrompere la salva.

I siluri non vanno a segno, anche se le navi del convoglio avvertono due esplosioni subacquee poco prima della collisione tra Aspromonte e Puccini: a bordo si crede si tratti di bombe.

Limbury s’immerge per sfuggire alla reazione della scorta; quando più tardi riemergerà, vedrà una nave in fiamme e crederà di aver colpito, senza sapere che in realtà la Forza Q è già passata all’attacco.

Dopo la collisione, il Folgore si avvicina alla Puccini per segnalarle la rotta da assumere, mentre la Clio viene inviata ad assistere l’Aspromonte, il cui comandante ha comunicato di poter proseguire la navigazione (Aldo Cocchia, nelle sue memorie, afferma invece di aver ordinato alla Clio di assistere in particolare la Puccini, essendo questa rimasta danneggiata nella collisione, ma sembra probabile un errore); le quattro navi formano un unico gruppetto piuttosto compatto, a proravia del quale, a circa 6 km di distanza, si trova il Da Recco. Alle 00.34 l’Aspromonte comunica alla Clio di poter proseguire, ed un minuto dopo la torpediniera si viene a trovare sulla sinistra ed a poppavia dell’Aventino, che forma la colonna sinistra del convoglio, con rotta 245°. L’Aventino – unico mercantile ad aver eseguito correttamente e senza incidenti la manovra –, per l’appunto, segue il Da Recco a meno di un chilometro; la Procione, che sta per mettere a mare i paramine (divergenti), si trova in quel momento circa 2000-3000 metri a proravia del Da Recco, verso nordovest. Il Camicia Nera è a metà strada tra l’Aventino ed il grosso del convoglio, mentre il KT 1 si trova circa 3,5 miglia a nordovest del Da Recco. (Secondo fonti britanniche, il Da Recco, che procedeva su rotta ovest-sud-ovest, si trovava alla testa di una sorta di malridotta “colonna” composta da Aventino, Aspromonte e Clio, mentre Puccini e Folgore lo seguivano in linea di fronte a circa 6 km di distanza, con rotta sud-sud-ovest; il Camicia Nera era circa 3 km a nord della Puccini e la Procione, con i paramine a mare, era circa 6 km a sud del Da Recco, tutti con rotta ovest-sud-ovest).

E proprio in questo momento di confusione, confermando le peggiori previsioni di Supermarina, arriva la Forza Q. Le navi britanniche procedono in linea di fila a 20 nodi: nell’ordine l’Aurora, il Sirius, l’Argonaut, il Quiberon e per ultimo il Quentin.

Alle 00.21 il radar dell’Aurora rileva le navi del convoglio «H» una settantina di miglia a nord di Biserta, mentre alle 00.30 il Da Recco chiede ordini a Supermarina in base all’avvistamento delle 22.40. Solo a questo punto Supermarina si rende conto che il convoglio è in ritardo rispetto alle sue stime, ma ormai è tardi per fare qualcosa. Il Folgore rileva col suo «Metox» le emissioni del radar dell’Aurora.

Il KT 1, procedendo da solo nell’oscurità, finisce con l’imbattersi per primo proprio nella Forza Q: alle 00.37 l’Aurora ed il Sirius aprono il fuoco da soli 1700 metri contro la piccola nave tedesca, che viene subito colpita ed affonda nel giro di tre minuti, senza sopravvissuti.

La Forza Q dà poi inizio ad una lenta accostata sulla dritta, passando di poppa al KT 1 in affondamento, dopo di che (tra le 00.45 e le 00.50) intraprende un’ancor più lenta accostata sulla sinistra ed all’1.04 assume rotta per nordest, avvolgendo l’intero convoglio da sud.

Alle 00.38, subito dopo che la Forza Q ha aperto il fuoco contro il KT 1, il caposcorta Cocchia trasmette via radio ad ultracorte a tutte le sue unità l’ordine: «*Andate all’attacco*»; l’ordine non è più rivolto solo a Procione e Camicia Nera (oltre che al Da Recco stesso), ma anche a Folgore e Clio: la forza attaccante è infatti di entità tale che si rende necessario impiegare tutte le siluranti a disposizione per il contrattacco. Ai mercantili, contestualmente, Cocchia ordina di invertire la rotta verso nord.

La Forza Q, con percorso curvilineo, “avvolge” progressivamente tutto il convoglio (eccetto Procione e Da Recco), vomitando ferro e fuoco contro ogni nave che incontra.

Dopo il KT 1, primo ad essere affondato è l’Aventino: cannoneggiato dall’Aurora e dall’Argonaut e silurato da quest’ultimo o dal Sirius, affonda alle 00.55, trascinando con sé quasi un migliaio di uomini.

Il Camicia Nera, che al momento dell’apertura del fuoco da parte britannica proteggeva il fianco destro del convoglio e che è il cacciatorpediniere più a nord, esegue immediatamente l’ordine di contrattacco diramato dal caposcorta: risponde al fuoco con i cannoni da 120 mm e porta subito la velocità al massimo per serrare le distanze (le navi avversarie, almeno due ed identificate come grossi cacciatorpediniere, sono a circa 10o a sinistra della prua, in linea di rilevamento e con rotta di collisione con il convoglio) ed andare al contrattacco silurante, assumendo rotta verso nordovest; successivamente emette nebbia artificiale e riduce la velocità a 21 nodi per impedire che un’eccessiva onda di prua lo faccia scoprire e per meglio controllare la manovra di lancio di controbordo sulla sinistra. Alle 00.43, serrata la distanza fino a 2000 metri, lancia verso sinistra (con brandeggio 105o, puntando sulle vampe di partenza delle cannonate nemiche), una salva di tre siluri, che non vanno a segno perché il bersaglio in quel momento vira a dritta (anche se alcuni membri dell’equipaggio del Camicia Nera hanno l’impressione che almeno un siluro sia andato a segno colpendo un cacciatorpediniere, impressione non condivisa dal comandante Foscari: infatti in un documento del 9 giugno 1943 Supermarina valuterà che «*L’esplosione di un siluro sul CT nemico bersaglio del primo attacco non è stata notata da alcun ufficiale per cui l’avvistamento da parte di alcuni marinai non può essere preso a base di una valutazione, per la facilità con cui in simili circostanze una salva di cannone e la vampa di lancio di siluri può essere scambiata per un’esplosione a bordo della nave nemica.* (…) *Manca qualsiasi elemento obiettivo a conferma*»). Dopo il lancio il Camicia Nera accosta a dritta invertendo la rotta per assumere una rotta di rapido allontanamento, in modo da sottrarsi alla reazione avversaria; viene preso sotto intenso tiro nemico (soprattutto dell’Argonaut, che lo avvista mentre si avvicina per attaccare, e dell’Aurora, che lo scambia per un mercantile) ed inquadrato da numerose salve di otto colpi ciascuna. Subito dopo aver completato l’accostata, il Camicia Nera avvista a dritta una nave avente rotta di controbordo al convoglio e si porta nuovamente all’attacco; ne risale il fianco da poppa a prua, avvicinandosi ad alta velocità (34 nodi), senza aprire il fuoco onde non essere individuato, dopo di che alle 00.45 lancia verso dritta i tre siluri del secondo impianto, da soli 800 metri di distanza. La nave attaccata viene identificata da Foscari come un incrociatore tipo Perth, con due fumaioli verticali, identificazione successivamente modificata in un incrociatore tipo Emerald, “*con tre fumaioli, dei quali due prodieri molto vicini al ponte di comando*” (in un rapporto complementare trasmesso a Supermarina il 31 dicembre Foscari preciserà che “*la sagoma dell’incrociatore, per un senso distintivo di paragone col CAMICIA NERA, appariva imponente: lunghissimo lo scafo, alte le fiancate. Rimasero particolarmente impresse alla generalità degli osservatori, risalendo da poppa a prora, due torri, un fumaiolo verticale con albero avanti a sé, poi un lungo tratto apparentemente sgombro, un altro fumaiolo di dimensioni più cospicue, infine il ponte di comando di non eccessive proporzioni. Qualche osservatore che ha potuto vedere l’unità in una posizione relativamente diversa, avrebbe visto un terzo fumaiolo addossato al ponte di comando*”), sulla scorta delle osservazioni di altri membri dell’equipaggio e di alcuni naufraghi di navi del convoglio raccolti dal Camicia Nera. Si trattava del Sirius, che non essendosi accorto della presenza del Camicia Nera non ha sviluppato “*alcuna azione difensiva*”. A bordo del Camicia Nera, in fase di disimpegno dopo il lancio, vengono osservate quelle che sembrano essere due esplosioni sul fianco dell’incrociatore, una più violenta a centro nave ed una meno intensa a poppa; la prima esplosione sembra scatenare un violento incendio seguito da una fortissima esplosione, in seguito alla quale la nave avversaria scompare. Si tratta in realtà di un abbaglio, in quanto i siluri non sono andati a segno.

Allontanatosi dopo l’attacco, alle 00.54 il Camicia Nera comunica al Da Recco di aver colpito con un siluro un incrociatore nemico ed un minuto dopo intercetta una comunicazione del Da Recco in cui questi comunica di aver aggirato il nemico da ovest e di aprire il fuoco; ciò determina nel comandante Foscari il timore, ritenendo di essendo passato al di là della formazione britannica rispetto al convoglio, di finire ad intralciare la rotta del Da Recco che si sarebbe portato anch’esso all’esterno. Poco dopo, notato uno scambio di cannonate, il Camicia Nera si dirige a tutta forza in quella direzione, ma non riesce a comprendere chi stia sparando contro chi, in quanto l’unità più ad ovest, che sulla base del messaggio delle 00.55 dovrebbe essere il Da Recco, sembra fare fuoco con un’intensità inusitatamente elevata per un cacciatorpediniere. Accostando a sinistra, il Camicia Nera avvista di prua altre due navi e per disimpegnarsi dirige verso nord, per poi assumere rotte varie (all’1.02 il Da Recco gli chiede dove si trovi il nemico, ed il Camicia Nera risponde che si trova sulla sua dritta, per poi comunicare all’1.06 che si trova a sud e riferire poco dopo di aver perso il contatto); all’1.07 si porta per una terza una volta all’attacco, ma viene inquadrato da numerosi colpi che gli cadono tutt’intorno, inducendolo all’1.14 a ripiegare verso nord per evitare la distruzione: a questo punto, ormai, il convoglio è stato completamente distrutto. Assume poi rotta di ricerca 50o, ma non riesce più a rientrare in contatto con il nemico.

Quanto alle altre navi, la Procione, che ha ricevuto l’ordine di contrattacco alle 00.40, perde parecchio tempo per tagliare i cavi dei paramine, e quando alle 00.53 manovra per andare all’attacco silurante viene ripetutamente colpita, subendo seri danni che la costringono a ritirarsi (arrancherà poi faticosamente fino a La Goletta).

La Puccini, cannoneggiata da tutte e cinque le navi della Forza Q, viene immobilizzata all’1.08 ed abbandonata dall’equipaggio e dalle truppe imbarcate, che periscono in mare a centinaia. Rimasta a galla benché divorata dagli incendi, verrà finita il giorno seguente dal Camicia Nera, nell’impossibilità di rimorchiarla.

Il Folgore, andato al contrattacco col cannone e col siluro, viene centrato ripetutamente dal tiro britannico; mortalmente colpito, si capovolge ed affonda all’1.16, portando con sé il suo comandante ed oltre metà dell’equipaggio.

L’Aspromonte, che in un primo momento sembrava essere riuscito a sottrarsi al massacro, viene poi raggiunto, cannoneggiato dall’Aurora ed affondato all’1.29.

Il Da Recco, andato con decisione al contrattacco, viene individuato e cannoneggiato all’1.35 dal Sirius, dal Quiberon e dal Quentin: il suo deposito munizioni prodiero deflagra, devastando la nave ed uccidendo od ustionando più di metà dell’equipaggio. Nonostante i tremendi danni, la nave non affonda.

La Clio alle 00.40 accosta sulla sinistra ed inizia ad emettere una cortina fumogena per coprire Aventino e Puccini, invano; scambia a più riprese colpi con le navi britanniche, senza subire danni e senza infliggerne.

L’insieme della battaglia è efficacemente tratteggiato dal comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham, nelle sue memorie, "A Sailor’s Odyssey": “*…per il nemico fu un olocausto. Ingaggiati a ridotta distanza, quatro trasporti e tre cacciatorpediniere vennero affondati od incendiati. Era una scena agghiacciante di navi che esplodevano e s’incendiavano tra nubi di fumo e vapore; di uomini che si gettavano in mare mentre le loro navi affondavano; e di automezzi trasportati sul ponte che scivolavano e cadevano in mare quando le navi si capovolgevano*”.

Alle 00.47 la Clio viene cannoneggiata da due miglia di distanza dal Sirius, che l’ha avvistata a proravia sinistra insieme al Folgore; da parte sua, il comandante Asaro nota l’accensione dei proiettori da parte di una nave sconosciuta alle 00.48, chiede per radio al Da Recco se si tratti di una nave nemica e si sente rispondere dal Camicia Nera che lo è. Di conseguenza, la Clio spara due salve con i cannoni poppieri contro il proiettore, che rimane acceso per pochi secondi, da una distanza stimata di 4500 metri (in realtà sono circa 5500). (…)

L’azione di fuoco degli incrociatori della Forza Q contro la Clio si protrae per almeno sei minuti, senza mettere a segno alcun colpo, sebbene i britannici abbiano l’erronea impressione di averla centrata e fatta saltare in aria; la torpediniera segnala al Camicia Nera di essere sotto attacco. All’1.25 (o 1.26) il Sirius spara contro un presunto cacciatorpediniere a proravia sinistra; a proravia della Forza Q in quel momento c’è la Clio, ma si trova a dritta, non a sinistra. Sulla condotta della Clio, erroneamente scambiata per il Folgore, in questo frangente il comandante dell’Argonaut scriverà nel suo rapporto che “Preminentemente valorosa fu la condotta dell’ultimo cacciatorpediniere (…) il quale alle 1.20 circa in poi, nonostante fosse sotto il fuoco di tre incrociatori, continuava a sparare contro l’Argonaut”. Anche il Da Recco, intento in questo momento nella sua manovra di attacco poi sfociata in disastro, osserva a 4000 metri di distanza quattro incrociatori che sparano molto intensamente e da ridotta distanza contro una nave che risponde piuttosto vivacemente, scontro osservato anche dal Camicia Nera; Cocchia ritiene anch’egli che si tratti del Folgore, in realtà già affondato, mentre la nave sotto attacco è proprio la Clio.

All’1.26 le navi britanniche accostano per ovest-sud-ovest (a sinistra) per rientrare alla base, passando a nord della zona del combattimento; completata la propria opera di distruzione, la Forza Q si allontana dal luogo dello scontro, assumendo rotta per Bona. Le navi britanniche non hanno subito alcun danno nel combattimento; durante la navigazione di rientro, invece, subiranno la perdita del Quentin, affondato da bombardieri tedeschi.

Insieme ala Clio, il Camicia Nera è l’unica unità del convoglio «H» ad essere uscita indenne dal massacro notturno, che passerà alla storia come scontro del banco di Skerki. Le perdite umane nello scontro, da parte italo-tedesca, sono terribili: in tutto perdono la vita 2200 uomini, ossia 1527 dei 1766 soldati imbarcati su Aventino e Puccini, 124 uomini del Folgore, 118 uomini del Da Recco, 41 militari dell’Aspromonte (iscritto nei ruoli del naviglio ausiliario dello Stato), tre della Procione e circa 400 tra marittimi civili o militarizzati dei mercantili e personale tedesco del KT 1. Tra tutte le battaglie navali combattute nel Mediterraneo durante il conflitto, solo quella di Capo Matapan risulta più sanguinosa.

Concluso il combattimento, alle 3.13 il Camicia Nera ritorna nella zona dello scontro per recuperare naufraghi. Alle 3.45 avvista e segue per un po’ un gruppo navale la cui composizione viene apprezzata in quattro navi, una grande e tre più piccole, aventi rotta verso ovest.

Successivamente, il Camicia Nera inizia a recuperare naufraghi (per una fonte, avrebbe iniziato già alle 3.15); qualche ora dopo sopraggiunge il cacciatorpediniere Lampo, appartenente alla scorta del convoglio «G», che coordina con il Camicia Nera la ricerca dei naufraghi ed imbarca i feriti del Da Recco. Più tardi arrivano anche i cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio) ed Antonio Da Noli (capitano di fregata Pio Valdambrini), inviati da Supermarina, ed il comandante del Pigafetta, in quanto ufficiale più alto in grado, assume la direzione delle operazioni di soccorso, prendendo il Da Recco a rimorchio con la sua nave, ordinando al Lampo di assumerne la scorta dopo aver trasferito i feriti sul Da Noli, al Da Noli di trasbordare i più gravi sulla nave soccorso Capri che è in arrivo e poi di disporsi anch’esso di scorta a Da Recco e Pigafetta, ed al Camicia Nera ed alle altre unità di proseguire la ricerca dei naufraghi.

Alle 9.10 sopraggiungono ancora le torpediniere Partenope (capitano di corvetta Gustavo Lovatelli) e Perseo (tenente di vascello Saverio Marotta), direttesi sul posto per iniziativa del capo sezione Lovatelli dopo aver intercettato una richiesta d’aiuto del Da Recco (erano impegnate in un pattugliamento antisommergibili), che si uniscono alla ricerca dei naufraghi. Alle 15 il Camicia Nera, **dopo aver recuperato alcuni superstiti che ancora si trovavano a bordo della Puccini**, affonda a cannonate la motonave, che non risulta rimorchiabile, in posizione 37°40’ N e 011°16’ E (in quel momento si trovano nelle vicinanze anche la Perseo, il **rimorchiatore???** Numana ed il Da Noli, distaccato dal Pigafetta per coordinare i soccorsi e da poco arrivato).

In tutto il Camicia Nera recupera 158 superstiti di Aspromonte e Puccini; rientra quindi a Trapani alle 22. Per l’accanita, ancorché vana, difesa del convoglio «H» il comandante Foscari sarà insignito della Medaglia d’Oro al Valor Militare (il comandante della squadra navale, ammiraglio Iachino, l’aveva proposto per la Medaglia d’Argento e promozione a capitano di vascello per merito di guerra), con motivazione: "*Comandante di cacciatorpediniere, di scorta ad un convoglio di navi da carico, improvvisamente attaccato da forze navali nemiche molto superiori, si lanciava audacemente all’attacco, penetrando con la sua nave tra le unità della formazione avversaria. Scoperto dal nemico e sottoposto a violenta reazione di fuoco, non desisteva dall’ardita azione iniziata, fermamente deciso a portarla a fondo e ad arrecare all’avversario il maggior danno possibile, noncurante delle continue fitte salve che inquadravano la sua unità. Riusciva così a lanciare i suoi siluri contro un gruppo di cacciatorpediniere. Avvistato subito dopo un incrociatore e risoluto a condurre un secondo attacco, manovrava con grande perizia sotto il tiro che il nemico concentrava sulla sua nave e, raggiunto il bersaglio, si portava a distanza ravvicinatissima e lo colpiva con due siluri che ne provocavano l’immediata esplosione ed affondamento. Esauriti, in tal modo, i suoi siluri, insisteva ancora a ricercare l’avversario nell’intento di attaccarlo col cannone, e, solo dopo aver accertato il definitivo allontanamento del nemico, si poneva alla ricerca e al recupero dei naufraghi, rientrando alla base nella sera successiva. Dimostrava in tutta l’azione eccezionali doti di comandante, nutrite di alto spirito d’iniziativa e della più tenace aggressività*".

4 dicembre 1942

Il Camicia Nera arriva a Napoli, nel tardo pomeriggio, proprio nel momento in cui venti bombardieri Consolidated B-24 “Liberator” del 98th e 376th Squadron dell’USAAF giungono sul cielo della città e sganciano le loro bombe sul porto: l’incursione coglie tutti di sorpresa perché i “Liberators” arrivano subito dopo una ventina di trimotori da trasporto tedeschi Junkers Ju 52 provenienti dalla Tunisia e diretti a Capodichino, ed a terra si pensa che si tratti di altri aerei tedeschi, così che non viene dato l’allarme fino a quando le bombe non iniziano a cadere, alle 16.43. Solo a quel punto le navi e le batterie contraeree di terra aprono il fuoco, ma è troppo tardi; gli aerei sganciano il loro carico, 25 bombe da 454 kg e 33 da 907 kg, da 6200 metri di quota e poi si allontanano indenni verso Capo Miseno. Alle 17.25 il bombardamento è terminato, con effetti devastanti: l’incrociatore leggero Muzio Attendolo è affondato ed altri due, il Raimondo Montecuccoli ha subito gravi danni e l’Eugenio di Savoia è stato anch’esso danneggiato; sui tre incrociatori colpiti si contano quasi 250 morti, ed altre 159 vittime e 358 feriti si lamentano a terra tra la popolazione civile (molte bombe, pur essendo l’obiettivo il porto, sono finite anche sull’abitato).

Proprio l’arrivo del Camicia Nera – che rimane indenne – contribuisce all’elevato numero di vittime, perché molti membri degli equipaggi delle navi in porto si trovano schierati in coperta per rendere gli onori al cacciatorpediniere reduce dallo scontro del banco di Skerki, e vengono falciati dalle schegge delle bombe.

16 dicembre 1942

Il Camicia Nera e l’Aviere (caposcorta, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) partono da Napoli alle 14.30 per scortare a Biserta la motonave tedesca Ankara. Il convoglio gode anche della scorta aerea di quattro caccia Macchi Mc 200 del 3° Gruppo, 6° Stormo “Diavoli Rossi” della Regia Aeronautica.

17 dicembre 1942

Alle 10.46 il convoglio viene avvistato da 9150 metri di distanza, in posizione 38°00’ N e 10°05’ E (una quarantina di miglia a nord di Biserta), dal sommergibile britannico Splendid (**COMANDANTE???**), che sulle prime avvista solo l’Ankara ed uno dei cacciatorpediniere (probabilmente l’Aviere, che precede la motonave in linea di fila), ma durante la manovra per portarsi all’attacco avvista anche il secondo cacciatorpediniere (probabilmente il Camicia Nera) che segue la motonave. Alle 11.11 lo Splendid attacca il convoglio con il lancio di sei siluri: due contro l’Aviere, distante 1800 metri, e quattro contro l’Ankara, distante 3650 metri; subito dopo s'immerge a maggiore profondità. La motonave tedesca avvista i siluri e li evita con la manovra, ma alle 11.15 l’Aviere viene colpito da due delle armi, si spezza in due ed affonda in pochi secondi, circa 35 miglia a nord/nordest di Biserta.

Il Camicia Nera si allontana a tutta forza scortando l’Ankara, senza fermarsi a soccorrere i naufraghi: quando diverse ore dopo giungeranno sul posto le torpediniere Calliope e Perseo, troveranno soltanto trenta sopravvissuti su 250 uomini che componevano l’equipaggio dell’Aviere.

Nel frattempo, le due unità superstiti del convoglio sono oggetto di un nuovo attacco subacqueo: alle 11.54, in posizione 37°43' N e 09°55' E (a nord di Biserta), il sommergibile britannico P 247 (poi ribattezzato Saracen; tenente di vascello Michael Geoffrey Rawson Lumby) avvista infatti Ankara e Camicia Nera, identificati come un mercantile di circa 3500 tsl (in realtà l’Ankara è un po’ più grande, con le sue 4768 tsl) scortato da un cacciatorpediniere. Sei bombardieri tedeschi Junkers Ju 88 sono in pattugliamento nella zona; l’Ankara, che procede su rotta 180o, è a circa cinque miglia di distanza. Alle 12.08 il convoglio accosta per 233o, e cinque minuti dopo il P 247 lancia quattro siluri da 5900 metri di distanza.

Un idrovolante FIAT R.S. 14 della 197a Squadriglia, di scorta aerea al convoglio, avvista le scie dei siluri e dà l’allarme, anche se non può attaccare il sommergibile perché ha già sganciato le sue bombe in precedenza contro un altro sommergibile avvistato; ad ogni modo, il suo intervento permette alle navi di evitare i siluri. Alle 12.21 il P 247 avverte una forte esplosione seguita da una dozzina di esplosioni minori, simili a quelle di bombe, ma non c’è un contrattacco da parte del cacciatorpediniere (o così pare a Lumby), il rumore dei cui motori non viene più sentito, il che induce il comandante britannico a supporre che la prima esplosione fosse dovuta ad un siluro che lo avrebbe colpito; in realtà, il Camicia Nera ha avvistato un siluro e lo ha evitato. Alle 13 il P 247 torna a quota periscopica e non trova più le navi, mentre i sei Ju 88 stanno volando in cerchio attorno al luogo dell’attacco.

**IL CONVOGLIO QUANDO ARRIVA A BISERTA???**

22 dicembre 1942

Il Camicia Nera parte da Napoli alle 15.30, insieme al Geniere (caposcorta) ed alla torpediniera di scorta Ardito, per scortare a Biserta la motonave Caterina Costa.

23 dicembre 1942

Il Geniere lascia la scorta della Caterina Costa alle 4.30. Alle 9 sopraggiungerà da Biserta il cacciatorpediniere Bombardiere, che assumerà il ruolo di caposcorta al posto del Geniere; la Caterina Costa giungerà a destinazione alle 17 dello stesso giorno.

21 febbraio 1943

Il capitano di fregata Foscari viene avvicendato al comando del Camicia Nera dal parigrado Mario Tabucchi, 40 anni, da Pisa.

23 marzo 1943  
Alle 23 il Camicia Nera parte da Pozzuoli insieme ai cacciatorpediniere Leone Pancaldo e Lanzerotto Malocello, tutti e tre carichi di truppe tedesche da portare a Tunisi.

24 marzo 1943

In mattinata i tre cacciatorpediniere si congiungono con un quarto, l’Ascari (capitano di fregata Mario Gerini), proveniente da Palermo, che assume il comando della formazione.

Alle 7.18, mentre la formazione procede su rotta a zig zag a 27 nodi al largo di Capo Bon, il Malocello urta una mina e rimane immobilizzato e sbandato. L’Ascari ordina a Camicia Nera e Pancaldo di proseguire, mentre tenta di portare assistenza alla nave danneggiata; mentre Camicia Nera e Pancaldo giungeranno indenni a destinazione, l’Ascari salterà anch’esso sulle mine ed affonderà insieme al Malocello, con la perdita di quasi mille uomini tra equipaggi e truppe tedesche.

Primavera 1943

In seguito alla soppressione della XI Squadriglia Cacciatorpediniere, di cui ormai il Camicia Nera è l’ultimo superstite (il Geniere è stato affondato da un bombardamento aereo in marzo), questi viene aggregato alla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere.

16 aprile 1943

Il Camicia Nera esce da La Spezia insieme ai cacciatorpediniere Gioberti e Legionario (con cui forma la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere), alle tre corazzate della IX Divisione (Roma – nave ammiraglia –, Littorio, Vittorio Veneto) ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Fuciliere, Oriani ed Alpino) per effettuare esercitazioni di tiro e di cooperazione aeronavale, le prime tenute dall’autunno del 1942. Aerei da caccia ed idrovolanti antisom inviati decollati da La Spezia completano la formazione, con funzioni di scorta aerea sia ad alta che a bassa quota; partecipano all’esercitazione sommergibili, mezzi antisommergibili ed il rimorchiatore Portoferraio, incaricato di rimorchiare i bersagli.

Le esercitazioni, che consistono in prove di tiro delle corazzate (con i pezzi principali da 381 mm, quelli secondari da 152 mm, quelli contraerei da 90 mm e con le mitragliere da 37 e 20 mm) contro aerei e bersagli navali rimorchiati, manovre in formazione ed un attacco simulato da parte di aerosiluranti (quattro Savoia Marchetti SM. 79 “Sparviero” del Gruppo aerosiluranti di base a Pisa), si tengono durante il mattino ed il pomeriggio, in condizioni di mare calmo e scarsa visibilità.

Vengono eseguiti tre attacchi simulati di aerosiluranti, con lancio di siluri da distanze variabili tra 800 a 1500 metri; gli aerei volano a circa cinquanta metri di quota e, a causa della scarsa visibilità, vengono avvistati soltanto quando sono a 7-8 km di distanza. Tutti e tre gli attacchi vengono condotti in formazione serrata, con provenienza da poppa; i primi due sono eseguiti da quattro aerosiluranti, il terzo da tre. I caccia della scorta aerea intervengono tre volte, due prima del lancio dei siluri ed una durante la successiva manovra di allontanamento.

13 maggio 1943

Il Camicia Nera compie un’uscita pomeridiana nel Golfo della Spezia per esercitazione insieme a Mitragliere, Carabiniere, Fuciliere, alla corazzata Vittorio Veneto ed all’incrociatore leggero Eugenio di Savoia; le navi sono scortate da velivoli della Regia Aeronautica, e partecipano all’esercitazione anche aerosiluranti che conducono attacchi simulati. Nella prima fase dell’esercitazione, la Vittorio Veneto catapulta un idrovolante IMAM Ro. 43 ed effettua prove di tiro con i pezzi da 90 e 152 mm di sinistra contro sagome di aerosiluranti, e tiri con le mitragliere antiaeree contro una manica a vento rimorchiata. Vengono poi simulati due attacchi di aerosiluranti, contrastati dai caccia della scorta aerea, seguiti da tiri con i pezzi da 381 mm a carica 2 e per finire esercitazioni di manovre in formazione, tra cui zigzagamento ed emissione di cortine fumogene. I risultati dell’esercitazione vengono giudicati soddisfacenti.

1943

L’armamento contraereo viene potenziato con l’aggiunta di altre quattro (o cinque) mitragliere da 20/65 mm.

30 (**o 27???**) luglio 1943

In seguito alla caduta del regime fascista, il Camicia Nera viene ribattezzato Artigliere, assumendo il nome del gemello affondato quasi tre anni prima.

8 settembre 1943

L’annuncio dell’armistizio tra l’Italia e gli Alleati trova l’Artigliere a La Spezia, dove forma la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere insieme al gemello Legionario ed al similare Alfredo Oriani, più il Grecale aggregato dalla X Squadriglia. La XIV Squadriglia fa parte del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, avente l’incrociatore leggero Attilio Regolo come nave ammiraglia e comprendente anche le Squadriglie Cacciatorpediniere X (Grecale e Velite), XI (Mitragliere, Fuciliere, Carabiniere), XVI (Ugolino Vivaldi, Antonio Da Noli, Nicolò Zeno, Dardo) e XXI (FR 21, FR 22).

Come il resto della flotta da battaglia stanziata a La Spezia, l’Artigliere, nei giorni precedenti, ha caricato carburante e munizioni per quella che si prevede essere l’ultima battaglia: gira notizia dell’avvistamento di una flotta angloamericana di ben 450 navi, diretta verso le coste della Campania; gli Alleati stanno per sbarcare a Salerno, e la squadra da battaglia, dopo mesi di immobilità nelle basi liguri, si prepara a salpare per contrastare la flotta d’invasione in un ultimo scontro che si concluderà nel suo totale annientamento.

Il mattino ed il pomeriggio dell’8 settembre sono trascorsi tranquilli, ma intorno alle 18 l’ammiraglio Carlo Bergamini, comandante in capo delle da battaglia, convoca gli ammiragli ed i comandanti a questi subordinati a rapporto sulla sua nave ammiraglia, la corazzata Roma.

Il giorno precedente, Bergamini ha partecipato a Roma, presso il quartier generale della Marina, ad una riunione indetta dal Ministro della Marina nonché capo di Stato Maggiore della forza armata, ammiraglio Raffaele De Courten. Durante tale riunione, cui hanno partecipato in tutto dieci ammiragli che detengono le posizioni chiave all’interno della Marina, De Courten ha disposto che naviglio ed installazioni a terra vengano posti in stato di difesa, la sorveglianza venga rafforzata ovunque, ci si prepari a reagire ad eventuali atti di ostilità da parte tedesca (tenendosi pronti ad impedire l’occupazione di installazioni militari e la cattura di navi da parte tedesca, ad interrompere i collegamenti delle forze tedesche, ad eliminare reparti e navi tedesche che dovessero compiere atti ostili) ed a far partire le navi in condizioni di efficienza per Sardegna, Corsica, Elba, Sebenico e Cattaro, nonché ad autoaffondare le navi non in grado di muovere; in caso di attacco tedesco, i prigionieri Alleati dovranno essere liberati, ed in caso di attacco tedesco si dovranno considerare come nemici i velivoli tedeschi che dovessero sorvolare le navi italiane, mentre non si dovrà aprire il fuoco contro quelli Alleati. Tutte questi provvedimenti dovranno essere presi in seguito a ricezione di un ordine convenzionale inviato da Supermarina, oppure dai Comandi in Capo nel caso di un attacco da parte tedesca. De Courten non ha rivelato ai presenti che sono in corso le trattative per un armistizio tra l’Italia e gli Alleati, ma ai più non è sfuggito il significato di quelle istruzioni.

Un altro ordine dato nel corso della riunione è stato quello di rifornire al completo le navi in grado di partire con provviste, acqua e nafta; quest’ordine, eseguito nel pomeriggio dell’8 settembre, desta non pochi dubbi, dato che i marinai non capiscono come mai, se la flotta dovrà partire a breve per l’ultima battaglia nel Basso Tirreno, si imbarchino rifornimenti che paiono destinati ad una lunga navigazione.

Agli ammiragli e comandanti riuniti sulla Roma, Bergamini annuncia di non poter riferire tutto quello che De Courten gli ha detto, ma che sono imminenti gravissime decisioni da parte del governo, e che solo la Marina, tra le forze armate italiane, si può ritenere ancora integra ed ordinata.

Qualsiasi cosa dovesse accadere, fa presente Bergamini, nessuna nave dovrà cadere in mano straniera, né britannica né tedesca; piuttosto, verrebbe trasmesso il messaggio in codice «*Raccomando massimo riserbo*» ricevuto il quale le navi si dovranno autoaffondare. Qualora il comando centrale fosse impossibilitato a trasmettere tale messaggio, i comandanti dovranno agire di propria iniziativa, in relazione alla situazione che si dovesse presentare, ricordando la direttiva di non consegnare nessuna nave in mani straniere. Nel caso di un autoaffondamento, questo dovrà avvenire per quanto possibile in acque profonde, ma a distanza dalla costa tale da permettere agli equipaggi di mettersi in salvo (per ordine del re, gli uomini non devono sacrificarsi); se ciò non fosse possibile, le navi si dovranno autodistruggere.

In caso di ricezione del telegramma convenzionale «*Attuare misure ordine pubblico Promemoria n. 1 Comando Supremo*», si dovrà procedere alla cattura del personale tedesco presente a bordo per i collegamenti ed attuare l’allarme speciale, cioè preparare le navi a respingere qualsiasi colpo di mano proveniente dall’esterno.

Bergamini spiega che la flotta potrebbe salpare da un momento all’altro, e che gli obiettivi potranno essere tre, radicalmente differenti: andare incontro alla flotta britannica che deve appoggiare lo sbarco, presumibilmente nel Golfo di Salerno, ed ingaggiarla in battaglia; raggiungere La Maddalena per sottrarsi ad eventuali azioni ostili da parte tedesca; oppure autoaffondarsi. Risulta evidente, tra gli ufficiali presenti, che qualcosa di grave è nell’aria; paventando una resa ed una consegna delle loro navi agli Alleati, molti propongono l’autoaffondamento immediato, ma vengono riportati all’ordine da Bergamini.

Non molto tempo dopo la conclusione della riunione, alle otto di sera, la radio dà l’annuncio dell’armistizio tra l’Italia e gli Alleati.

Alle 22 l’ammiraglio Bergamini, dopo una telefonata da parte dell’ammiraglio De Courten (l’ordine di partire per La Maddalena è stato trasmesso da Supermarina alle 21.45), convoca di nuovo gli ammiragli e comandanti dipendenti e dice loro che il personale tedesco presente sulle navi è stato sbarcato, conferma le disposizioni date quattro ore prima e dice di non sapere se alla squadra da battaglia verrà ordinato di restare in porto oppure di trasferirsi in Sardegna od in altra località; gli ordini a questo proposito, dice, verranno probabilmente impartiti dopo un colloquio tra l’ammiraglio De Courten ed il maresciallo Badoglio, che deve svolgersi proprio in quei momenti. Nuovi ordini verranno emanati l’indomani mattina.

Terminata la riunione, ammiragli e comandanti ritornano sulle rispettive unità.

(Il marinaio cannoniere puntatore mitragliere torrese Pietro Cuomo, che insieme a due commilitoni concittadini si trova a terra in franchigia, riesce rocambolescamente a tornare a bordo prima che la nave parta: i tre, recatisi per la libera uscita in una zona di campagna da cui si godeva di una vista panoramica sulla città, si accorgono da distanza che la loro nave sta facendo i preparativi per un’improvvisa partenza; prendono allora a correre verso il porto, venendo inseguiti da alcuni soldati tedeschi. Mentre corrono un vecchio si affaccia al balcone ed annuncia la notizia dell’armistizio; uno dei tre marinai si ferma e finge di allacciarsi una scarpa, confondendo i tedeschi che si fermano a loro volta, dopo di che all’improvviso si avventa su uno di essi, lo disarma, spara un colpo di mitra e poi approfitta della confusione per fuggire insieme ai compagni. Giunti sul molo, Cuomo e compagni si tuffano in acqua e raggiungono a nuoto l’Artigliere prima che parta).

9 settembre 1943

Alle 00.21 il Comando delle Forze Navali da Battaglia dirama l’ordine “*Da CC.FF.NN.BB. a Tutti: Attivate. Passate pronti a muovere*”; all’1.38, “*Da CC.FF.NN.BB. a Tutti: Nave Roma passerà ostruzioni ore 03.00 giorno 9 preceduta dai CC. TT. e 7a Divisione seguita Nave Italia Nave V. Veneto*”; alle 3.13, “*Dal CC.FF.NA.BB. a Tutti: Salpate*”.

Alle due di notte (le prime navi iniziano a muovere all’1.45, ma ci vorranno due ore prima che tutta la flotta – ultima nave ad uscire è la Vittorio Veneto, alle 3.40 – sia uscita dal porto) la squadra da battaglia salpa da La Spezia: ne fanno parte l’Artigliere (capitano di fregata **NOME???**) con il resto della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Oriani, Grecale, Legionario: quest’ultimo è il caposquadriglia, al comando del capitano di vascello Amleto Baldo); le tre moderne corazzate dell’ammiraglio Bergamini, Roma (nave ammiraglia di Bergamini), Italia (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Enrico Accorretti, comandante della IX Divisione) e Vittorio Veneto; gli incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli, Attilio Regolo (che al contempo ricopre anche il ruolo di conduttore di flottiglia del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, formato dalle Squadriglie X, XI e XIV e comandato dal capitano di vascello Franco Garofalo: quest’ultimo, però, si è imbarcato sull’Italia invece che sul Regolo) ed Eugenio di Savoia della VII Divisione Navale (al comando dell’ammiraglio di divisione Romeo Oliva, con bandiera sull’Eugenio di Savoia); i cacciatorpediniere Mitragliere (caposquadriglia, capitano di vascello Giuseppe Marini), Fuciliere (capitano di fregata Uguccione Scroffa), Carabiniere (capitano di fregata Gian Maria Bongiovanni) e Velite (capitano di fregata Antonio Raffai) della XII Squadriglia. Un’ora prima, alle 00.52, ha preso il mare il Gruppo Torpediniere del capitano di fregata Riccardo Imperiali, composto dalle torpediniere Pegaso (caposquadriglia), Impetuoso, Orsa ed Orione, aventi compiti di esplorazione avanzata per la squadra da battaglia durante la navigazione.

Una volta in mare (le ultime navi escono alle 3.40), la flotta assume rotta 218° e velocità 24 nodi. Il mare è calmo, la notte è rischiarata dalla luna. La flotta procede in linea di fila, con la XII Squadriglia Cacciatorpediniere in testa, seguita nell’ordine dalla XIV Squadriglia, dalla VII Divisione e dalla IX Divisione. Alle 4.11 l’ammiraglio Bergamini ordina a tutte le unità dipendenti “*Disponetevi secondo il dispositivo di marcia n. 11*”, pertanto la VII Divisione passa in testa, seguita dalla IX Divisione, con le due squadriglie in posizione di scorta ravvicinata, XIV a dritta e XII a sinistra. Non cambiano, invece, rotta e velocità.

Più o meno nello stesso momento salpano da Genova anche la torpediniera Libra ed i tre incrociatori leggeri dell’VIII Divisione (Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Giuseppe Garibaldi ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta), al comando dell’ammiraglio di divisione Luigi Biancheri.

La destinazione per tutte le navi è la base di La Maddalena, in Sardegna, dove la flotta dovrà inizialmente trasferirsi (come De Courten ha spiegato a Bergamini la sera prima, ordine poi ufficializzato da un fonogramma di Supermarina delle 23.45) per poi ricevere ulteriori istruzioni sul da farsi: nella base sarda, l’ammiraglio Bruno Brivonesi dovrà consegnare all’ammiraglio Bergamini i documenti relativi all’armistizio (i cui dettagli non sono noti a Bergamini) e gli ordini conseguenti (nelle intenzioni di De Courten, la squadra dovrebbe sostare a La Maddalena nel pomeriggio del 9 e ripartire nella notte, in modo da incontrarsi all’alba del 10 con la Forza H britannica e la scorta aerea angloamericana al largo di Bona). Inizialmente, era previsto anche che il re ed il governo si sarebbero dovuti trasferire da Roma a La Maddalena (così ha detto a De Courten, il 6 settembre, il capo di Stato Maggiore generale, generale Vittorio Ambrosio), ma poi gli eventi prenderanno una piega diversa.

Il Gruppo Torpediniere procede in posizione di scorta avanzata, seguito nell’ordine dai tre incrociatori della VII Divisione (Eugenio, Montecuccoli e Regolo) e dalle tre corazzate della IX Divisione (Roma, Italia e Vittorio Veneto) con Legionario, Grecale, Oriani e Velite sul lato di dritta ed Artigliere, Mitragliere, Fuciliere e Carabiniere su quello di sinistra.

I gruppi partiti da Genova e La Spezia si riuniscono alle 6.15 (o 6.30) a nord di Capo Corso, per poi proseguire in un unico gruppo lungo una rotta ad ovest della Corsica, procedendo a 22 nodi e tenendosi ad una quarantina di miglia dalla costa corsa; la Libra si aggrega temporaneamente alla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, mentre la VII e la VIII Divisione si scambiano Regolo e Duca d’Aosta per ottenere una maggiore omogeneità delle due formazioni.

Alle 6.30 Supermarina trasmette a tutte le unità un breve messaggio dell’ammiraglio De Courten: “*Supermarina 18475: Truppe tedesche marciano su Roma (alt) Fra poco Supermarina potrà non poter comunicare (alt) Per ordine del Re eseguite lealmente clausole armistizio (alt) Con questa leale esecuzione la Marina renderà altissimo servizio al Paese*”. Alla stessa ora l’ammiraglio Bergamini ordina “*Da CC.FF.NN.BB. a tutti: Disponetevi secondo dispositivo di marcia G.E. 12, 5a colonna*”, e la squadra si dispone con la Libra in avanguardia ravvicinata, la IX Divisione in posizione centrale, la VII Divisione a proravia sinistra di quest’ultima e con la XII Squadriglia sul lato esterno e l’VIII Divisione a proravia dritta della IX Divisione e con la XIV Squadriglia sul lato esterno. Rotta 220°, la velocità viene portata a 22 nodi.

Alle 8.40 le navi di Bergamini avvistano le torpediniere del comandante Imperiali, che si mantengono in avanguardia lontana come scorta avanzata. Già alle 4.13 l’ammiraglio Bergamini ha comunicato a tutte le unità «*Attenzione agli aerosiluranti all’alba*», ed alle 7.07 ribadisce «*Massima attenzione attacchi aerei*». In testa alla formazione procede la Libra, seguita dalle due divisioni di incrociatori che navigano su due colonne parallele, con Duca degli Abruzzi, Garibaldi e Regolo a dritta ed Eugenio, Duca d’Aosta e Montecuccoli a sinistra; le tre corazzate procedono in linea di fila a poppavia degli incrociatori. La XIV Squadriglia Cacciatorpediniere è in posizione di scorta laterale sulla dritta della formazione, in linea di fila (l’Artigliere è il terzo cacciatorpediniere della fila, preceduto da Legionario ed Oriani e seguito dal Grecale), mentre la XII Squadriglia ha analoga posizione sul lato opposto.

Alle nove del mattino le navi, arrivate nel punto di atterraggio previsto per fare rotta verso il Golfo dell’Asinara, accostano a sinistra, riducono la velocità a 20 nodi ed assumono rotta 180° (verso sud), procedendo a zig zag.

I movimenti della squadra italiana non sono passati inosservati; le navi italiane vengono avvistate e seguite da alcuni ricognitori britannici (il primo, alle 9.45, è un Martin Marauder, che dopo l’avvistamento prende a girare intorno alla flotta) ed alle 9.41 sono localizzate anche da un ricognitore della Luftwaffe, uno Junkers Ju 88, che allerta immediatamente il proprio comando.

Alle 10.29 viene avvistato un altro aereo, anch’esso tedesco, con conseguente allarme aereo; la velocità della squadra viene portata a 27 nodi, ed anche le torpediniere si ricongiungono con il resto della squadra, dispiegandosi in formazione di battaglia. Temendo un prossimo attacco aereo, che avverrebbe senza la minima copertura aerea nazionale, le navi iniziano a zigzagare. Alle 10.46 viene avvistato un terzo aereo, identificato come Alleato, e viene dato ancora l’allarme aereo; alle 10.56 viene avvistato un ulteriore ricognitore, riconosciuto come britannico. Alle 11, dato che alcune navi hanno aperto il fuoco col proprio armamento contraereo, l’ammiraglio Bergamini ordina a tutte le unità di non aprire il fuoco contro aerei riconosciuti come britannici o statunitensi.

In tutto, tra le 9.45 e le 10.56, sono quattro gli allarmi aerei causati dall’avvistamento di ricognitori che si tengono fuori tiro; l’ultimo allarme aereo cessa alle 11, quando viene accertato che gli aerei avvistati sono britannici.

A mezzogiorno, ormai in prossimità delle coste della Sardegna, l’ammiraglio Bergamini ordina alla Libra di unirsi alle torpediniere del Gruppo “Pegaso”, ed a quest’ultimo di passare in scorta ravvicinata; alle 12.04 ordina di assumere il dispositivo di marcia GE11, ossia una formazione in linea di fila con il Gruppo torpediniere in testa, seguito nell’ordine dalla VII, VIII e IX Divisione, con i cacciatorpediniere in scorta ravvicinata sui lati. Viene cessato lo zigzagamento. Alle 12.05 la squadra italiana, giunta nei pressi dell’imboccatura occidentale delle Bocche di Bonifacio, aggira un’ampia zona di mare minata (al largo di Golfo di Porto, in Corsica) per poi raggiungere La Maddalena. Alle 12.10, avvistata l’Asinara, la formazione accosta di 45° a sinistra per imboccare la rotta di sicurezza verso l’ingresso occidentale dell’estuario della Maddalena; le due squadriglie di cacciatorpediniere vengono disposte di poppa alle navi maggiori, con la XIV Squadriglia in coda alla formazione (a poppavia della XII Squadriglia), mentre la direzione della navigazione passa all’Eugenio di Savoia. L’ordine della linea di fila è Gruppo torpediniere-Eugenio-Duca d’Aosta-Montecuccoli-Duca degli Abruzzi-Garibaldi-Regolo-Roma-Italia-Vittorio Veneto-Mitragliere-Fuciliere-Carabiniere-Velite-Legionario-Oriani-Artigliere-Grecale.

Le torpediniere sono tornate in testa alla formazione, e sono prossime a giungere a destinazione, quando vengono avvistati da bordo numerosi incendi sulla vicina costa della Sardegna. Poco dopo (secondo una fonte, alle 13.30, ma le 12.30 sembrano orario più verosimile) il semaforo di Capo Testa inizia ad eseguire una sequenza di segnali luminosi, comunicando in codice morse che il presidio della Maddalena sta per essere sopraffatto dalle forze tedesche, che hanno attaccato gli ex alleati, e dissuadendo le navi italiane dall’entrare a La Maddalena ("*Fermate! I tedeschi hanno occupato la base!*"). Il comandante del Gruppo Torpediniere, capitano di fregata Riccardo Imperiali sulla Pegaso, decide allora di invertire la rotta d’iniziativa. Mentre comunica la notizia all’ammiraglio Bergamini, vede che il resto della flotta, a dieci miglia di distanza, sta a sua volta invertendo la rotta.

Ciò che è successo è che il generale Carl Hans Lungerhausen, comandante della 90a Divisione tedesca di stanza in Sardegna, ha concordato con il comandante militare dell’isola, generale Antonio Basso, la pacifica evacuazione delle sue truppe (32.000 uomini) verso la Corsica, attraverso il porto di La Maddalena, ed il capitano di fregata Helmut Hunäus, sottoposto di Lungerhausen ed ufficiale di collegamento tedesco presso Marisardegna, ha a sua volta preso accordi con l’ammiraglio Bruno Brivonesi, comandante militare marittimo della Sardegna, affinché il passaggio delle truppe tedesche attraverso La Maddalena avvenga senza atti di ostilità (ed in questo senso, d’altro canto, andavano gli ordini impartiti dal generale Basso all’ammiraglio Brivonesi); ma alle 11.25 di quel 9 settembre Hunäus ha tradito l’accordo preso, attuando un colpo di mano con le sue truppe ed assumendo così il controllo di diverse posizioni chiave all’interno del perimetro della base. Le truppe tedesche hanno circondato anche il Comando Marina di La Maddalena; l’ammiraglio Brivonesi, prima di essere catturato, ha però fatto in tempo ad avvertire Supermarina di quanto sta accadendo, ed alle 13.16 Supermarina ne informa a sua volta Bergamini, ordinandogli di fare rotta per Bona, in Algeria (messaggio ricevuto sulla Roma alle 14.24).

Alle 13.21 viene avvistato un altro aereo, riconosciuto per tedesco, e viene dato l’allarme aereo; le navi accostano a sinistra per 120°.

Alle 13.29, per attraversare in sicurezza una zona di campi minati, viene assunta una formazione in linea di fila con in testa il Gruppo torpediniere seguito, nell’ordine, dalla VII, VIII e IX Divisione e dalla XII e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere. La velocità viene ridotta a 20 nodi, e la squadra accosta a sinista, assumendo rotta 110°.

Secondo il volume dell’USMM relativo agli eventi seguiti all’armistizio, alle 13.16 Supermarina, saputo verso le 13 dell’occupazione di La Maddalena, ordina alla squadra di Bergamini di cambiare rotta e dirigere per Bona; tale messaggio viene ricevuto sulla Roma alle 14.24 (secondo altra fonte, alle 14.37), ed alle 14.45 la formazione inverte la rotta ad un tempo di 180° sulla sinistra (accostata eseguita alla velocità di 24 nodi), puntando in direzione dell’Asinara, finendo con l’invertire l’ordine di marcia precedentemente assunto: ora la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere è finita in testa, seguita nell’ordine dalla XII Squadriglia, dalla Libra, dalla IX Divisione, dall’VIII Divisione e dalla VII Divisione, con le navi ammiraglie o caposquadriglia che precedevano in coda alle rispettive Divisioni e Squadriglie (ordine: Grecale, Artigliere, Oriani, Legionario, Velite, Carabiniere, Fuciliere, Mitragliere, Vittorio Veneto, Italia, Roma, Regolo, Garibaldi, Duca degli Abruzzi, Montecuccoli, Duca d’Aosta, Eugenio). In coda alla formazione è il Gruppo Torpediniere.

Alle 13.30 viene assunta rotta 65°, per dirigere verso le Bocche di Bonifacio; alle 14.41 l’ammiraglio Bergamini ordina per ultracorte a tutte le unità dipendenti "*Accostate ad un tempo di 180° a sinistra*", in modo da ridurre il raggio di evoluzione delle navi ed evitare così di finire sui campi minati. Alle 14.46 il Comando Forze Navali da Battaglia ordina di ridurre la velocità a 18 nodi ed assumere rotta 285°, la rotta di sicurezza che dovrà condurre le navi fuori dal Golfo dell’Asinara, dove poi accosteranno verso sud per raggiungere Bona.

Un ricognitore tedesco, tuttavia, osserva la squadra italiana durante la manovra d’inversione della rotta; apprezzati i dati relativi alla nuova rotta e velocità, alle 14.47 li riferisce al Comando della II. Luftflotte, retto dal feldmaresciallo Von Richtofen. Quest’ultimo, avuta così la certezza che la flotta italiana sia ora diretta in un porto Alleato, ordina al Kampfgeschwader 100 (100° Stormo da Bombardamento) di inviare i bombardieri ad attaccarla: dall’aeroporto di Istres (nei pressi di Marsiglia), pertanto, decollano in tre ondate 28 bombardieri bimotori Dornier Do 217K, undici dei quali appartenenti al 2° Gruppo del Kampfgeschwader 100 (sono stati trasferiti da Cognac e li comanda il capitano Franz Hollweck) e 17 al 3° Gruppo del Kampfgeschwader 100 (maggiore Bernhard Jope). (Per altra fonte, l’avvistamento da parte del ricognitore tedesco sarebbe avvenuto alle 13.23, ed i bombardieri sarebbero decollati alle 14).

Intanto, la flotta di Bergamini si sta dirigendo a nord dell’Asinara; all’ammiraglio giungono le drammatiche notizie degli scontri in corso in tutti i porti italiani, che si concludono invariabilmente con la loro caduta in mano tedesca. Di tornare in Italia, ormai, non c’è più la possibilità: non rimane altro da fare che dirigere su Bona, come ordinato.

Proprio in questi confusi e critici momenti, alle 15.15 (quando la flotta si trova 14 miglia a sudovest di Capo Testa), si verifica un nuovo allarme aereo, con l’avvistamento verso ponente di un gruppo di aerei che si avvicinano: dopo un minuto questi vengono identificati dalle navi come “Junkers” tedeschi, e la Roma alza a riva il segnale "*Posto di combattimento pronti ad aprire il fuoco*".

Gli aerei avvistati sono gli undici Dornier Do 217 K2 del III. Gruppe del Kampfgeschwader 100, decollati da Istres ed armati con innovative bombe plananti radioguidate FX 1400, meglio note come “Fritz X”, precorritrici dei moderni missili antinave radiocomandati. Un’arma rivoluzionaria, che vede qui uno dei suoi primi impieghi in combattimento: a differenza delle normali bombe “a caduta”, questi ordigni possono essere sganciati da un’angolazione di oltre 80 gradi rispetto all’obiettivo (quelle normali non possono essere invece sganciate da un’angolazione superiore ai 60 gradi), e poi guidati a distanza da un operatore che si trova sull’aereo che li ha sganciati, mediante impulsi radio; la loro velocità di caduta è di 300 metri al secondo, molto superiore rispetto alle bombe “tradizionali”.

Alle 15.37 i primi cinque Do 217K (guidati dal maggiore Bernhard Jope), volando a 5000-6000 metri di quota, hanno già oltrepassato il punto di angolo massimo previsto per lo sgancio di bombe a caduta (60 gradi, come sopra detto: a bordo si ignora l’esistenza delle “Fritz X”) senza aver sganciato alcunché: sulle navi italiane, pertanto, si pensa che ormai i bombardieri siano in allontanamento, dato che non possono più sganciare bombe con un angolo tanto elevato. Non avendo gli aerei manifestato “definite azioni ostili”, non è possibile aprire preventivamente il fuoco contraereo, nell’incertezza sulle intenzioni degli ex alleati.

Pochi attimi dopo, però, gli aerei iniziano a sganciare le loro bombe, mirando soprattutto a colpire le corazzate. La codetta luminosa della prima bomba viene inizialmente scambiata per un segnale di riconoscimento, ma subito dopo si comprende che è invece una bomba; viene allora ordinata l’apertura del fuoco. Alle 15.36 la prima FX-1400, mancato il bersaglio, cade in mare vicino alla poppa dell’Italia, sollevando un’immensa colonna d’acqua e mettendone momentaneamente fuori uso il timone.

Subito la formazione si dirada, manovrando in modo da ostacolare la punteria dei bombardieri, e viene aperto il fuoco con tutte le armi a disposizione, alla massima elevazione; ma il pur violento fuoco contraereo delle navi italiane risulta inutile, dato che gli aerei sganciano le loro bombe tenendosi fuori tiro, a quota troppo elevata per le armi contraeree delle navi italiane.

Alle 15.42 (o 15.50) la Roma, nave ammiraglia di Bergamini, viene colpita da una prima bomba: l’ordigno la raggiunge a poppavia dritta, trapassandone lo scafo ed esplodendo sotto di esso, aprendo una falla che causa l’allagamento delle motrici poppiere. Ciò riduce la velocità e manovrabilità della corazzata, che dieci minuti dopo viene centrata da una seconda bomba, questa volta a proravia sinistra: nell’esplosione sono coinvolti i depositi munizioni delle torri prodiere da 381 mm, che erompono in una catastrofica deflagrazione, proiettando in aria la torre numero 2 da 381 ed investendo il torrione prodiero con un’enorme fiammata che uccide l’ammiraglio Bergamini e tutto il suo stato maggiore. Nel giro di meno di venti minuti, la Roma si capovolge, si spezza in due ed affonda, portando con sé 1393 dei 2021 uomini dell’equipaggio.

In seguito alla morte dell’ammiraglio Bergamini, il comando della squadra passa all’ammiraglio Oliva, comandante della VII Divisione, essendo questi il più anziano tra i tre ammiragli di divisione (Oliva, Biancheri, Accorretti): questi comunica di aver assunto il comando alle 16.12. Già tre minuti prima, alle 16.09, Oliva ha preso l’iniziativa di distaccare il Regolo, la XII Squadriglia Cacciatorpediniere e le torpediniere del gruppo "Pegaso" per il salvataggio dei naufraghi della Roma (tutte queste unità, ad eccezione dell’Orione e del Velite, rimasti con la squadra, non si riuniranno più al resto della formazione: dopo aver recuperato i naufraghi, infatti, raggiungeranno le Baleari, dove saranno internate dalle autorità spagnole).

Alle 16.20 Oliva contatta Supermarina dando notizia dell’affondamento della Roma e dell’assunzione del comando da parte sua, e chiedendo istruzioni: messaggio che tuttavia potrà essere trasmesso soltanto alle 17, a causa del sovraccarico dei canali radio. Nel mentre, alle 16.49, l’ammiraglio Biancheri, il più riluttante a portare le navi in un porto Alleato, contatta Oliva proponendogli di rientrare a La Spezia; Oliva respinge tuttavia la proposta, invitando il collega ad attenersi agli ordini del re.

Nel mentre, la Luftwaffe torna ripetutamente all’attacco, non paga del successo già conseguito: un nuovo attacco aereo ha luogo alle 16.29, quando anche l’Italia viene colpita a prua da una FX 1400, ma nel suo caso la bomba, trapassato lo scafo, esplode in mare limitandosi ad aprire una falla; la corazzata imbarca ottocento tonnellate d’acqua, ma è in grado di proseguire alla velocità di 24 nodi.

Ulteriori attacchi tedeschi hanno luogo alle 18, alle 18.34 ed alle 19.10, tutti accolti dalla vivace reazione contraerea delle navi e tutti senza successo, grazie anche alle continue evoluzioni eseguite dalle navi della squadra per confondere la mira dei bombardieri.

Durante uno di questi attacchi gli aerei tedeschi abbattono un ricognitore britannico che seguiva la formazione italiana: il suo equipaggio è tratto in salvo dal Legionario.

Alle 18.40 l’ammiraglio Oliva riceve conferma dell’ordine di raggiungere Bona; per disorientare eventuali ricognitori tedeschi, tuttavia, il nuovo comandante della squadra navale decide di continuare la navigazione verso ovest fino alle 21, quando ormai è calata l’oscurità, accostando verso sud (verso Bona) soltanto a quel punto. Alle 20.15 (con messaggio trasmesso alle 20.30) Oliva comunica questa decisione a Supermarina, fornendo altresì maggiori dettagli sull’affondamento della Roma, sul danneggiamento dell’Italia e sulla decisione di distaccare parte delle unità per il salvataggio dei naufraghi (e sull’impossibilità di contattarle); chiede infine di poter inviare i cacciatorpediniere rimasti a Bona e di raggiungere Algeri con le navi maggiori. Dal canto suo Supermarina, alle 20.25, ha diramato un messaggio circolare cifrato volto ad informare tutte le unità della situazione generale: «*Supermarina 47570 – Situazione ore 19 alt Forza Navale da battaglia ore 17 in lat. 41°17’ long. 08°22’ rotta ponente dirette Bona semialt corazzata Roma colpita da bombe velivoli inglesi* [informazione, quest’ultima, errata] *est affondata ore 16.30 semialt corazzata Italia colpita non gravemente alt 5a Divisione partita da Taranto per Malta ore 17 alt Piroscafi Vulcania et Saturnia con torp. Audace su cui est Altezza Reale in partenza da Venezia alt Risultano parzialmente occupate da tedeschi Genova Livorno Civitavecchia Comando Marina La Maddalena Trieste alt Mancano notizie La Spezia alt Conflitto a Bari alt Truppe germaniche stanno avvicinandosi a Roma alt Unità germaniche attaccano sistematicamente nostre unità alt Amm. Martinengo deceduto in azione tra due vedette antisom et motosiluranti tedesche presso Gorgona alt Chiesto notizie ammiraglio Bergamini alt Milano* [parola convenzionale inserita nel messaggio per confermare che provenisse realmente da Supermarina] *alt 192609*».

Alle 21.07 la squadra navale accosta a 23 nodi per rotta 168° verso Bona: ormai la compongono esclusivamente la VII, VIII ed IX Divisione (queste ultime due, private rispettivamente di Regolo e Roma), la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere ed il Velite.

10 settembre 1943

Durante la notte l’ammiraglio Oliva fa trasmettere alle unità dipendenti un proclama dell’ammiraglio De Courten delle 11.50 del giorno precedente («*Marinai d'Italia – Durante quaranta mesi di durissima guerra avete tenuto testa alla più potente Marina del mondo compiendo eroismi che rimarranno scritti a lettere d'oro nella nostra storia e affrontando sacrifici di sangue che vi hanno meritato l'ammirazione della Patria e il rispetto del nemico. Avreste meritato di poter compiere il vostro dovere fino all'ultimo combattendo ad armi pari le forze navali nemiche. Il destino ha voluto diversamente: le gravi condizioni materiali nelle quali versa la Patria ci costringono a deporre le armi. E' possibile che altri duri doveri vi saranno riservati, imponendovi sacrifici morali rispetto ai quali quello stesso del sangue appare secondario: occorre che voi dimostriate in questi momenti che la saldezza del vostro animo è pari al vostro eroismo e che nulla vi sembra impossibile quando i futuri destini della Patria sono in giuoco. Sono certo che in ogni circostanza saprete essere all'altezza delle vostre tradizioni nell'assolvimento dei vostri doveri. Potete dunque guardare fieramente negli occhi gli avversari di quaranta mesi di lotta, perché il vostro passato di guerra ve ne dà pieno diritto. de Courten*») e l’ordine del re di eseguire lealmente le clausole dell’armistizio, che non comportano la cessione delle navi né l’abbassamento della bandiera.

Alle sette del mattino viene avvistato un ricognitore britannico, e tutte le navi issano il pennello nero, stabilito come segnale di riconoscimento insieme ai dischi neri che si è già provveduto a dipingere in coperta. Alle 7.50 giungono sul cielo della formazione tre aerei da caccia britannici, ed alle 8.38 viene avvistata di prua una formazione britannica composta da due corazzate (Valiant e Warspite), cinque cacciatorpediniere ed una motovedetta; una delle corazzate si mette in contatto con l’Eugenio di Savoia, e dopo uno scambio di messaggi alle 9.10 la squadra italiana si ferma per permettere alla motovedetta di trasbordare sull’Eugenio il capitano di vascello Thomas Bronwrigg, capo di Stato Maggiore aggiungo dell’ammiraglio Andrew Browne Cunningham (comandante della Mediterranean Fleet), insieme ad un altro ufficiale (il tenente di vascello Seth-Smith) e tre segnalatori. Alle 9.20 le navi italiane rimettono in moto, seguendo a 20 nodi quelle britanniche verso Malta. Alle dieci vengono avvistate a nord Libra ed Orione, che avevano precedentemente perso il contatto con la formazione: a corto di carburante, vengono mandate a Bona per fare rifornimento.

11 settembre 1943

In mattinata la squadra italiana raggiunge Malta, dove trova le corazzate Duilio e Doria, gli incrociatori Cadorna e Pompeo Magno ed il cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, qui trasferitesi da Taranto. Le navi italiane giungno a nordovest di Gozo all’alba, ma imboccano il canale dragato che porta alla Valletta soltanto alle nove di mattina; procedono in linea di fila, precedute dal cacciatorpediniere greco Vasilissa Olga e guidate dalla corvetta britannica Bergamot e dal peschereccio armato Beryl.

Eugenio, Littorio ed Italia entrano a La Valletta alle 9.50, mentre gli altri incrociatori danno fondo a St. Paul’s Bay; nel pomeriggio le due corazzate si trasferiscono a Marsa Scirocco, dove va ad ormeggiarsi anche l’Artigliere, insieme a Grecale e Velite.

Poco dopo l’arrivo in porto, un capitano di vascello britannico si reca sull’Eugenio di Savoia e legge all’ammiraglio Oliva un messaggio del comandante in capo delle forze Alleate nel Mediterraneo, generale Dwight Eisenhower, che esprime apprezzamento per la lealtà con cui la flotta italiana ha adempiuto alle clausole dell’armistizio, e rincrescimento per l’attacco tedesco che ha cagionato la perdita della Roma.

12 settembre 1943

Nel tardo pomeriggio/sera l’Artigliere si rifornisce di carburante a La Valletta, dopo di che fa ritorno a Marsa Scirocco.

14 settembre 1943

Alle 8.30 l’Artigliere lascia Malta insieme ai cacciatorpediniere Da Recco, Grecale e Velite, alle corazzate Vittorio Veneto ed Italia ed agli incrociatori leggeri Luigi Cadorna, Raimondo Montecuccoli, Eugenio di Savoia ed Emanuele Filiberto Duca d’Aosta, per trasferirsi ad Alessandria d’Egitto. Il trasferimento di queste unità da Malta ad Alessandria è stato deciso dai britannici, in accordo con i comandanti italiani, il 12 settembre, al fine di decongestionare il porto di Malta, ormai sovraffollato da unità italiane di ogni tipo e dimensione qui affluite nei giorni successivi all’armistizio, in gran parte concentrate in ancoraggi esposti e privi di adeguate difese antiaeree ed antisommergibili (pur avendo i britannici rinforzato le prime con il trasferimento di alcuni cannoni mobili Bofors da 40 mm, ed inviato alcune unità leggere a compiere pattugliamenti antisom nelle acque a nordovest di Malta).

Le navi italiane sono scortate dalle corazzate britanniche Howe (nave di bandiera dell’ammiraglio Arthur William La Touche Bisset, comandante la 3a Divisione del 1st Battle Squadron) e King George V, da sei cacciatorpediniere della 8th Destroyer Flotilla (i britannici Fury, Faulknor, Echo ed Intrepid ed il greco Vasilissa Olga) e da numerosi aerei.

16 settembre 1943

L’Artigliere e le altre navi giungono ad Alessandria in mattinata e danno fondo nella rada esterna (Mex Anchorage), dove rimarranno per un mese. L’ammiraglio Oliva, comandante della formazione, viene subito convocato a bordo della Howe dall’ammiraglio John Cunningham (comandante in capo della Levant Station e cugino del comandante della Mediterranean Fleet), che alla presenza di altri ammiragli gli comunica le disposizioni per il disarmo delle navi italiane giunte ad Alessandria, decise dai governi Alleati. Sono disposizioni molto più severe di quelle in vigore per le navi rimaste a Malta: esse comprendono, tra l’altro, lo sbarco di tutte le munizioni ad eccezione di quelle delle mitragliere contraeree (durante la permanenza ad Alessandria, anzi, le navi italiane entreranno in porto, a turno e per il tempo strettamente necessario, soltanto per compiere questa operazione), la rimozione di otturatori e strumenti di punteria, l’imbarco su ogni nave di una nutrita guardia armata britannica, ed il divieto assoluto di comunicazione tra una nave e l’altra. Dopo aver protestato verbalmente, l’indomani l’ammiraglio Oliva invierà a (John) Cunningham anche una protesta scritta; inutilmente.

Le navi italiane passano ad Alessandria esattamente un mese, pesante soprattutto sul piano morale: sia per la totale inattività e le citate restrizioni imposte dai britannici, che per il divieto assoluto di scendere a terra e per il clima caldo ed umido, unito al mare quasi sempre agitato che impedisce anche, salvo che in poche sporadiche occasioni, di permettere ai marinai di fare un bagno attorno alle navi. Anche i rifornimenti, specialmente quelli di acqua, sono difficoltosi. Particolarmente fastidiosa è la stretta sorveglianza cui sono sottoposte le navi all’ancora, con motovedette in pattugliamento «che col loro contegno rude e inflessibile di fronte ad ogni più piccola irregolarità (ritardo fortuito di qualche imbarcazione nel tornare a bordo, occasionale ritardo nell’alzare tutte le imbarcazioni al tramonto, qualche luce visibile dall’esterno durante la notte, ecc.) davano agli equipaggi la sensazione di essere ingiustamente trattati da prigionieri».

Per cercare di risollevare il morale degli equipaggi e tenere gli uomini occupati, vengono organizzate regate, scuole professionali, lezioni di italiano e di inglese, gare interne di posto di lavaggio e di pulizia, gare di nuoto (quando le condizioni del mare lo consentono), proiezioni cinematografiche, concerti da parte di improvvisate orchestrine, spettacoli di varietà e financo rappresentazioni di commedie scritte da qualche ufficiale o sottufficiale. Per mantenere il contatto diretto tra i comandanti e la truppa, l’ammiraglio Oliva compie frequenti visite sui cacciatorpediniere e sugli incrociatori della VII Divisione, mentre Accorretti fa lo stesso sulle navi della IX Divisione, occasioni sfruttate anche per parlare con gli equipaggi. Nel complesso, queste misure sembrano avere efficacia, riducendo al minimo le mancanze disciplinari gravi; su ottomila uomini che compongono gli equipaggi delle navi internate ad Alessandria, si verificano soltanto quattro infrazioni di entità tale da costituire reato (un caso di insubordinazione e tre di tentata diserzione, in cui altrettanti marinai si gettano in mare e raggiungono terra a nuoto, venendo però subito arrestati dalla polizia egiziana).

5 ottobre 1943

L’ammiraglio Oliva riceve un telegramma dell’ammiraglio De Courten risalente al 1° ottobre, con qui questi comunica che a breve gli incrociatori ed i cacciatorpediniere potranno rientrare a Taranto, mentre le corazzate della IX Divisione dovranno restare ad Alessandria. Dopo aver informato i sottoposti di questa notizia, Oliva incontra l’ammiraglio Allan Poland, comandante della base di Alessandria, per concordare le modalità di rimpatrio di incrociatori e cacciatorpediniere; nei giorni successivi si procede al reimbarco delle munizioni ed alla rimessa a posto degli otturatori e degli strumenti di punteria.

16 ottobre 1943

Dopo un mese di internamento nella base egiziana, l’Artigliere, gli altri cacciatorpediniere e gli incrociatori della VII Divisione lasciano finalmente Alessandria per fare ritorno in Italia, raggiungendo Taranto.

23 gennaio 1945

L’Artigliere partecipa ad un’esercitazione con forze navali britanniche al largo di Alessandria d’Egitto, nella quale – in mattinata – funge da bersaglio in un’esercitazione di lancio siluri da parte dell’incrociatore leggero Newfoundland (capitano di vascello Richard William Ravenhill), dopo di che – nel pomeriggio – i ruoli s’invertono ed è il Newfoundland a fungere da bersaglio per esercitazioni di lancio siluri da parte dell’Artigliere.

2-3 maggio 1945

L’Artigliere scorta la portaerei leggera britannica Colossus (capitano di vascello Graham Henry Stokes) nel corso di esercitazioni di volo al largo di Alessandria.

30 maggio 1945

Nel pomeriggio l’Artigliere assume la scorta della portaerei leggera britannica Glory (capitano di vascello Anthony Wass Buzzard) durante esercitazioni di volo al largo di Alessandria.

31 maggio 1945

In mattinata l’Artigliere viene rilevato nella scorta della Glory dal cacciatorpediniere britannico Musketeer (capitano di fregata Geoffrey Mainwaring Sladen).

1o giugno 1945

L’Artigliere scorta nuovamente la Glory durante esercitazioni di volo al largo di Alessandria.

10 febbraio 1947

Assegnato dal trattato di pace firmato a Parigi all’Unione Sovietica, in conto riparazione danni di guerra.

Sono in tutto 45 le unità italiane assegnate all’URSS dal trattato di pace: una corazzata (la Giulio Cesare), un incrociatore leggero (l’Emanuele Filiberto Duca d’Aosta), tre cacciatorpediniere (Artigliere, Fuciliere, Augusto Riboty), tre torpediniere (Animoso, Ardimentoso e Fortunale), due sommergibili (Nichelio e Marea), dieci tra MAS e motosiluranti (MS 52, MS 53, MS 61, MS 62, MS 75, MAS 516, MAS 519, MAS 520, MAS 521, ME 40 ex MAS 440), tre cacciasommergibili (VAS 245, VAS 246 e VAS 248), tre motozattere (MZ 778, MZ 780, MZ 781), un trasporto militare (Monte Cucco), una nave cisterna per nafta (Stige), quattro navi cisterna per acqua (Istria, Liri, Basento, Polcevera), dodici rimorchiatori (Talamone, Capodistria, Sant’Angelo, Porto Adriano, Tifeo, Rapallo, Lampedusa, Vigoroso, N 35, N 37, N 80 e N 94) e la nave scuola Cristoforo Colombo. Nel febbraio 1947, subito dopo la firma del trattato di pace, il capo di Stato Maggiore della Marina sovietica, ammiraglio **NOME???** Golovko, ordina al Comando della Flotta del Mar Nero di preparare gli equipaggi per una corazzata, un incrociatore, un sommergibile, quattro cacciatorpediniere, una nave scuola ed otto rimorchiatori, a quello della Flotta del Nord di fare lo stesso per due cacciatorpediniere, un sommergibile, una torpediniera e quattro navi cisterna per acqua, a quello della Flotta del Baltico quelli per un cacciatorpediniere, tre torpediniere, cinque motosiluranti e quattro rimorchiatori, a quello della flottiglia del Mar Caspio quelli per una nave trasporto e tre navi da sbarco, ed a quello della flottiglia del Danubio quelli per tre motovedette. L’11 febbraio è costituita la Commissione navale delle quattro potenze (URSS, USA, Francia e Regno Unito), incaricata di discutere le questioni relative alla cessione delle navi; capo della delegazione sovietica è il contrammiraglio **V. P.** Karpunin.

1948

L’Artigliere, insieme alle altre navi assegnate all’URSS dal trattato di pace, viene visitato da una commissione navale sovietica incaricata di verificare lo stato delle unità e scartare quelle troppo usurate od obsolete. In tutto circa duecento specialisti della Marina sovietica si recano in Italia per appurare le condizioni delle navi destinate alla cessione; quasi tutte le navi, essendo in disarmo da periodi più o meno lunghi, richiedono per poter riprendere il mare lavori di manutenzione di durata variabile dai 40 giorni ai 18 mesi, il che – complice le distruzioni subite dall’industria cantieristica italiana ma anche i tentativi da parte italiana di dilazionare il più possibile la consegna delle navi – fa slittare l’effettiva cessione delle navi al 1949-1950. Undici unità – il cacciatorpediniere Augusto Riboty, la nave cisterna Stige, i MAS 520 e 521, la motosilurante MS 53 ed i rimorchiatori Rapallo, Lampedusa, N 35, N 37, N 80 e N 94 – verranno rifiutate dai sovietici perché troppo vecchie o logorate; una dodicesima, la VAS 246, andrà distrutta per incendio prima della consegna.

La consegna delle navi ai sovietici avverrà in tre gruppi tra il dicembre 1948 ed il giugno 1949; l'Artigliere fa parte del primo gruppo insieme alla corazzata Cesare ed ai sommergibili Marea e **Nichelio**.

14 dicembre 1948

Radiato dai quadri del naviglio militare in preparazione della sua cessione all’Unione Sovietica. Riceve il nominativo provvisorio di Z 12 (**tutte le navi per l’urss ricevono nominativo composto da lettera z + numero**).

15 dicembre 1948

Trasferito ad Augusta, da dove dovrà partire per il viaggio di trasferimento verso Odessa, insieme alle altre navi del primo gruppo.

**23 gennaio** 1949 (**o 12 gennaio??**)

Radiato dai quadri della Marina Militare in vista della cessione all’Unione Sovietica, che dovrà avvenire nel porto di Odessa, sul Mar Nero (da parte italiana si era proposto, senza successo, il porto di Valona, che verrà scelto per la consegna della sola corazzata e dei due sommergibili, che non possono attraversare i Dardanelli sotto bandiera italiana per via delle restrizioni previste dalla convenzione di Montreux). La navigazione di trasferimento dovrà pertanto avvenire sotto bandiera della Marina Mercantile, con equipaggio formato da personale civile italiano sotto il controllo di rappresentanti sovietici. Il governo italiano è responsabile della nave fino all’arrivo ad Odessa; per evitare sabotaggi, il trasferimento avviene senza munizioni a bordo (queste saranno consegnate in un secondo momento per mezzo di navi mercantili).

21 gennaio 1949

Arriva ad Odessa, con equipaggio mercantile al comando del capitano **R**esiderio Baracchini. È il primo dei cacciatorpediniere italiani (**o la prima nave in assoluto???**) ad arrivare in Unione Sovietica.

Subito dopo l’arrivo in porto, la nave viene accuratamente ispezionata e viene sbarcato il carburante, nel timore di possibili sabotaggi.

23 gennaio 1949

La bandiera italiana viene ammainata e l’equipaggio sovietico, al comando del capitano di terzo rango (equivalente a capitano di corvetta) Ivan Miroshnichenko, prende possesso dell’ormai ex Artigliere.

24 febbraio 1949

Entra ufficialmente in servizio nella Flotta del Mar Nero con il nuovo nome di Lovkiy (Ловкий; in precedenza gli era stato assegnato il nome di Neulovimyy, Неуловимый, e poi quello di Besposhchadnyy, Беспощадный). (**altra fonte data l’entrata in servizio al 1o febbraio 1950???**)

L’efficienza delle navi consegnate ai sovietici risulterà essere piuttosto ridotta, in quanto quasi sprovviste di parti di ricambio e di documentazione tecnica sugli apparati di bordo e non sottoposte a manutenzione ordinaria da parecchio tempo; sono particolarmente in cattivo stato siluri ed artiglierie, ed in generale le sistemazioni interne (specialmente per quanto riguarda l’isolamento dei locali equipaggio, gli impianti di riscaldamento e le cucine; ma anche l’armamento antiaereo e gli apparati radar e sonar) sono troppo difformi rispetto agli standard sovietici. Saranno pertanto necessari lunghi lavori di riparazione e rimodernamento.

Ottobre 1949

Entra in cantiere per lavori di rimodernamento, che si protrarranno fino al 1951. Nel corso di questi lavori le mitragliere italiane da 20 mm vengono sostituite con armi antiaeree sovietiche: 6 mitragliere da 37 mm (due in impianto binato B-11 posto sulla sovrastruttura centrale, quattro in impianti singoli K-70 sulle alette di plancia ed a poppavia del fumaiolo) e due da 12,7 mm DShK (sul castello di prua). L’armamento antisommergibili viene sostituito con due lanciabombe sovietici BMB-1 e due scaricabombe BB-1 da 20 bombe di profondità ad alto potenziale ciascuno; rimangono invariati l’armamento principale e quello silurante.

Successivamente anche gli strumenti di navigazione e gli apparati per le comunicazioni radio originari vengono sostituiti con altri di produzione sovietica, viene installato un radar per la rilevazione di bersagli aerei «Gyuys-1M4» ed un apparato di identificazione «Fakel-M», installato isolamento di paratie e soffitti negli alloggi dell’equipaggio, installate cuccette ed armadietti fissi negli alloggi dell'equipaggio, installate una caldaia ausiliaria, un sistema di riscaldamento a vapore e caldaie alimentari nella cucina. Anche i generatori diesel e vari macchinari ausiliari vengono sostituiti con altri di fabbricazione sovietica. In tutto, i lavori costeranno circa tre milioni di rubli.

Non avendo, per i problemi sopra citati e per l’entrata in servizio dei nuovi cacciatorpediniere della classe Ognevoy, grande valore come unità combattente, il Lovkiy verrà impiegato principalmente nell’addestramento.

Marzo 1953

Assegnato alla 78a Brigata navi da addestramento, insieme al Legkiy (ex Fuciliere).

1952-1954

Lovkiy e Legkiy svolgono intensa attività addestrativa, percorrendo tra le 6000 e le 11.000 miglia nautiche all’anno in 500-900 ore di moto.

1954

Lovkiy e Legkiy vengono impiegati come set per le riprese del film “Командир корабля” (“Il comandante della nave”) di Vladimir Braun.

30 novembre 1954

Ritirato dal servizio attivo, privato dell’armamento e trasformato in nave bersaglio. Stessa sorte tocca al Legkiy: nonostante i lavori svolti pochi anni prima, i due cacciatorpediniere sono ormai obsoleti.

30 dicembre 1954

Ribattezzato con la sigla identificativa TsL-58 (per altra fonte, CL-61).

3 marzo 1955

Il responsabile degli armamenti e dei lavori della Marina sovietica, ammiraglio **N. I.** Vinogradov, autorizza i lavori di trasformazione del TsL-58, che si trova in quel momento ai lavori nel cantiere numero 13 di Sebastopoli, in nave per sorveglianza aerea, controllo e comunicazione con gli aerei.

Nel corso dei lavori, che si protraggono fino ad ottobre, vengono installati due radar per il rilevamento di bersagli aerei terrestri tipo P8, in grado di fornire il rilevamento di aerei fino a 8000 metri di quota in un raggio di 200 km, dotati di una centrale informazioni di combattimento (CIP) e di un posto di comando per controllo e guida di aerei da caccia (KPUNIA); un radar per il rilevamento di superficie «Lin'» (al posto dell’ormai superato «Gyuys-1M4»); e vengono completamente rinnovati gli apparati di comunicazione radio. Anche l’armamento viene pesantemente modificato: i cannoni da 120 mm ed i tubi lanciasiluri vengono sbarcati, ed al loro posto vengono installati otto cannoncini antiaerei SM-24-ZIF da 57 mm in impianti binati; del precedente armamento antiaereo vengono lasciate soltanto due mitragliere singole K-70 da 37 mm, che saranno in seguito a loro volta rimosse. Viene potenziato l’armamento antisommergibili, con l’installazione a poppa di quattro lanciabombe BMB-2 ed a prua di due lanciatori antisom RBU-1200 dotati di razzi antisommergibili RGB-12; per il rilevamento dei sommergibili viene installata una stazione idroacustica «Tamir-5N». In tutto, i lavori di conversione vengono a costare tre milioni e mezzo di rubli.

Le modifiche influiranno negativamente sulla stabilità della nave, che sarà pertanto autorizzata ad uscire in mare soltanto se le onde non superano forza 5 e se il consumo di carburante è inferiore al 50 % (anche per questo motivo, con ogni probabilità, il Comando della Marina sovietica deciderà di non convertire in navi controllo aerei gli altri cacciatorpediniere ex italiani, come si era pensato di fare in un primo momento). La velocità massima, a causa del logorio dell’apparato motore, è ridotta a soli 23,4 nodi.

Questo ciclo di lavori di modifica risulterà essere quello di più vasta portata subito da una nave straniera consegnata all’URSS come preda bellica.

17 ottobre 1955

Rientra in servizio come nave controllo aerei, con la nuova denominazione di KVN-11 (o KWN-II).

1955

Sottoposto a lavori nel cantiere navale numero 13 di Sebastopoli.

Marzo 1958

Inizia ad essere impiegata come nave per addestramento statico.

27 marzo 1960

Radiato dai quadri della Marina sovietica (altra fonte data la radiazione al febbraio 1960) e trasferito al Dipartimento del Patrimonio **(???)** per la demolizione.

[https://books.google.it/books?id=-gptHbpLUJcC&pg=PT48&lpg=PT48&dq=%22cacciatorpediniere%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=OtxO0Hdhso&sig=ACfU3U1vkkLcmgwotxaUI1Sdo\_UQIo4ioQ&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiXlYu2992GAxWJhv0HHZzpAwA4WhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22&f=false) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=Ce4MCAAAQBAJ&pg=PA21&lpg=PA21&dq=%22destroyer+camicia+nera%22&source=bl&ots=H0NtdxUWD7&sig=ACfU3U1rvgZbsS1ACfkbFFizabkzhgkfkg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiS2L\_1kN6GAxUmgf0HHQK2Cv04FBDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%20camicia%20nera%22&f=false](https://books.google.it/books?id=Ce4MCAAAQBAJ&pg=PA21&lpg=PA21&dq="destroyer+camicia+nera"&source=bl&ots=H0NtdxUWD7&sig=ACfU3U1rvgZbsS1ACfkbFFizabkzhgkfkg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiS2L_1kN6GAxUmgf0HHQK2Cv04FBDoAXoECAIQAw" \l "v=onepage&q="destroyer camicia nera"&f=false) (già usata, non linkare)

[https://wikiwiki.jp/senkan-girl/No185%20%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9/%E5%85%83%E3%83%8D%E3%82%BF%E8%A7%A3%E8%AA%AC](https://wikiwiki.jp/senkan-girl/No185 カミチア・ネーラ/元ネタ解説) (già usata, non linkare)

[https://namu.wiki/w/%EC%86%94%EB%8B%A4%ED%8B%B0%EA%B8%89%20%EA%B5%AC%EC%B6%95%ED%95%A8](https://namu.wiki/w/솔다티급 구축함) (già usata, non linkare)

[https://zh.moegirl.org.cn/%E6%88%98%E8%88%B0%E5%B0%91%E5%A5%B3:%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89](https://zh.moegirl.org.cn/战舰少女:卡米契亚·内拉) (già usata, non linkare)

[https://www.weblio.jp/content/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9+%28%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6%29](https://www.weblio.jp/content/カミチア・ネーラ+(駆逐艦)) (già usata, non linkare)

<https://auction.ru/offer/abkhazija_2020_soldati_eskadrennye_minonoscy_tipa_soldati_italjanskogo_vmf-i159448385046578.html> (già usata, non linkare)

[https://forum.korabli.su/topic/104677-%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8F%D0%B3-%D0%BA%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%B5%D1%80-3-%D1%83%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D1%8F/](https://forum.korabli.su/topic/104677-варяг-крейсер-3-уровня/) (già usata, non linkare)

<https://dewiki.de/Lexikon/Soldati-Klasse_(1937)> (già usata, non linkare)

[https://www.weblio.jp/content/%E7%AC%AC%E4%B8%80%E7%B3%BB%E7%B5%B1%E3%82%B0%E3%83%AB%E3%83%BC%E3%83%97](https://www.weblio.jp/content/第一系統グループ) (già usata, non linkare)

[https://en.namu.wiki/w/%EC%86%94%EB%8B%A4%ED%8B%B0%EA%B8%89%20%EA%B5%AC%EC%B6%95%ED%95%A8](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함) (già usata, non linkare)

[http://oceania.pbworks.com/w/page/8469202/RUS%20Legkiy-1938](http://oceania.pbworks.com/w/page/8469202/RUS Legkiy-1938) (già usata, non linkare)

<https://www.navypedia.org/ships/russia/ru_dd_lovkiy.htm> (già usata)

[https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/aqb20f/soviet\_destroyer\_%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8%D0%B9\_lovkyj\_she\_is\_the\_former/](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/aqb20f/soviet_destroyer_ловкий_lovkyj_she_is_the_former/) (già usata, non linkare)

[https://www.wikiwand.com/ja/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9\_(%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6)](https://www.wikiwand.com/ja/カミチア・ネーラ_(駆逐艦)) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=j4B8EAAAQBAJ&pg=PA349&lpg=PA349&dq=%22destroyer%22+%22Lovkij%22&source=bl&ots=7rv6b-IoRe&sig=ACfU3U2OTqPZVsR4Facbj\_fYwgpkmT4YxA&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjK-Yv55d6GAxXD9QIHHXKzC\_04ChDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22Lovkij%22&f=false](./Lovkij%22&f=false) (già usata, non linkare)

[https://www.wikidata.ru-ru.nina.az/%D0%A0%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5\_%D0%A4%D0%B5%D1%80%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D0%B4\_I\_(%D1%8D%D1%81%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B5%D1%86).html](https://www.wikidata.ru-ru.nina.az/Реджеле_Фердинанд_I_(эсминец).html) (già usata, non linkare)

[https://forums.goha.ru/showthread\_72\_1\_t1019216--%D0%9C%D0%9C%D0%9E+%D0%98%D0%B3%D1%80%D1%8B+LINEAGE+2+Lineage+2+Classic+%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B8%D1%8F%D0%B5%D0%BC+%D0%BD%D0%B0+%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%8F+%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0](https://forums.goha.ru/showthread_72_1_t1019216--ММО+Игры+LINEAGE+2+Lineage+2+Classic+Повлияем+на+время+старта) (niente?)

<http://www.tuttostoria.net/storia-contemporanea.aspx?code=399> (già usata, non linkare)

<https://svppbellum.blogspot.com/2024/04/regia-marina-italiana-ww2-1935-1961.html> (già usata, non linkare)

<https://www.ebay.it/itm/265087802087> (già usata, non linkare)

<https://archiviodistatomacerata.cultura.gov.it/wp-content/uploads/2020/03/catalogo-A-guardia-del-porto-br.pdf> (già usata, non linkare)

<https://roma.repubblica.it/cronaca/2017/10/16/news/sacerdoti_il_patron_epurato_che_fece_grandi_i_giallorossi-178422892/> (già usata, non linkare)

[https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/29500-criteri-e-modalit%C3%A0-di-attribuzione-del-nome-alle-imbarcazioni/](https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/29500-criteri-e-modalità-di-attribuzione-del-nome-alle-imbarcazioni/) (già usata, non linkare)

[https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/23116-dizionario-delle-unit%C3%A3%C2%A0-regia-marina-1940-45/](https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/23116-dizionario-delle-unitã -regia-marina-1940-45/) (già usata, non linkare)

<https://www.marinaiditalia.com/wp-content/uploads/2024/02/2023_11_12_MdI_DdB_compressed.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.hoepli.it/libro/la-battaglia-navale-del-2-dicembre-1942-nel-canale-di-sicilia/9791255890263.html> (già usata, non linkare)

<https://imprese.san.beniculturali.it/web/imprese/percorsi/scheda-mostre?p_p_id=56_INSTANCE_1LrE&articleId=32368&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&groupId=18701&viewMode=normal> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/2011/giugno/Prosperini_giu_2011.pdf> (già usata)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/COLLEZIONE-ACCORSI/REGIA-MARINA/Cacciatorpediniere/CLASSE-SOLDATI/I-SERIE/CAMICIA-NERA/R-043E-Cacciatorpediniere-CAMICIA-NERA-foto-1940> (già usata, non linkare)

[https://www.aidmen.it/forums/topic/680-l%E2%80%99imbarazzante-errore-del-cacciatorpediniere-camicia-nera/](https://www.aidmen.it/forums/topic/680-l’imbarazzante-errore-del-cacciatorpediniere-camicia-nera/) (già usata, non linkare)

<https://www.amazon.it/Libri-Francesco-Mattesini/s?rh=n%3A411663031%2Cp_27%3AFrancesco+Mattesini> (già usata, non linkare)

<https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/bollettino/Documents/marzo_dicembre_2015.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2023/09/18/quando-mussolini-proclamo-lantisemitismo-di-stato-ottantacinque-anni-dal-discorso-di-trieste/7290854/> (già usata, non linkare)

<https://www.embeddedagency.com/index.php?option=com_content&view=article&id=56&Itemid=54> (non usate?)

<https://www.patriaindipendente.it/il-quotidiano/manifestazione-casapound-anpi-trieste-no-a-questo-oltraggio/> (già usata, non linkare)

<https://www.dailynautica.com/rubriche/sui-fondali-di-capo-passero-torna-a-galla-lultima-battaglia-dellartigliere/> (già usata, non linkare)

<https://messaggeroveneto.gelocal.it/tempo-libero/2018/09/18/news/la-resistenza-invisibile-di-quelle-donne-coraggiose-che-accese-la-scintilla-1.17263992> (già usata, non linkare)

[https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?startPage=20&query=\*%3A\*&jsonVal=%7B%22jsonVal%22%3A%7B%22query%22%3A%5B%22\*%3A\*%22%5D%2C%22fieldDate%22%3A%22dataNormal%22%2C%22\_perPage%22%3A20%2C%22temi%22%3A%5B%22%5C%22cacciatorpediniere%5C%22%22%5D%7D%7D&orderBy=&orderType=asc&activeFilter=temi&perPage=20](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?startPage=20&query=*%3A*&jsonVal={"jsonVal"%3A{"query"%3A%5B"*%3A*"%5D%2C"fieldDate"%3A"dataNormal"%2C"_perPage"%3A20%2C"temi"%3A%5B"\"cacciatorpediniere\""%5D}}&orderBy=&orderType=asc&activeFilter=temi&perPage=20) (già usata, non linkare)

<https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2020/01/26/news/quei-palazzi-in-stile-razionalista-e-corso-italia-che-attende-il-duce-1.38386874> (già usata, non linkare)

<https://resistenzaedeportazione.ancr.to.it/wp-content/uploads/2021/03/Trascrizione-del-commento-sonoro-del-documentario.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.seairlandshots.com/index.php/2018/04/13/marina-militare-il-17-aprile-a-la-spezia-lultimo-ammaina-bandiera-di-nave-bersagliere/> (già usata, non linkare)

<https://www.difesaonline.it/mondo-militare/ocean4future/lo-scontro-navale-di-pantelleria-anche-detto-battaglia-di-mezzo-giugno-1> (già usata, non linkare)

<https://www.wikiwand.com/it/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)> (già usata, non linkare)

<https://imprese.san.beniculturali.it/web/imprese/percorsi/scheda-mostre?p_p_id=56_INSTANCE_1LrE&groupId=18701&articleId=32368&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&viewMode=normal&articleIdPadre=32334> (già usata, non linkare)

<https://www.anb-online.it/category/navi-da-guerra/cacciatorpediniere/> (già usata, non linkare)

<https://digilander.libero.it/planciacomando/WW2/mezzogiugno1.htm> (già usata, non linkare)

[https://www.carabinieri.it/Internet/ImageStore/Magazines/Rassegna/Rassegna%202020-4/files/basic-html/page244.html](https://www.carabinieri.it/Internet/ImageStore/Magazines/Rassegna/Rassegna 2020-4/files/basic-html/page244.html) (già usata, non linkare)

[https://ejje.weblio.jp/content/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9\_%28%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6%29](https://ejje.weblio.jp/content/カミチア・ネーラ_(駆逐艦)) (già usata, non linkare)

<https://es-la.facebook.com/GreyFunnelLine/photos/a.366002920085514/919664354719365/?type=3&eid=ARDdTa2J5Hw4s4WBRdv77TU5hY3IZOM0x0_3H9H-alPEU-2n2YHkR5RB73Mko25Y9xSaD88DvLaxdeFo> (già usata, non linkare)

<https://www.alternatehistory.com/forum/threads/the-major-and-the-general-operation-compass-succeeds-version-2.132267/> (già usata, non linkare)

<https://www.oceancitytoday.com/column_posts/world_war_ii/regia-marina-italia-engages-royal-navy-in-battle-in-sicily/article_41541e1c-0999-11eb-9215-c372e60f71f9.html> (già usata, non linkare)

[https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/aqb20f/soviet\_destroyer\_%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8%D0%B9\_lovkyj\_she\_is\_the\_former/](https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/aqb20f/soviet_destroyer_ловкий_lovkyj_she_is_the_former/) (già usata, non linkare)

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

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/bpayi4/aerial_view_of_the_italian_battleship_littorio/> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/f1mtju/3368x1880_soldiers_embarking_on_a_british/> (già usata, non linkare)

<https://www.old.axishistory.com/list-all-categories/114-italy-navy/italy-navy-ships/1180-destroyer-camicia-nera-italy> (non funziona)

<https://www.the-blueprints.com/blueprints/ships/battleships-italy/7067/view/rn_camicia_nera_destroyer_1939/> (già usata, non linkare)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/Maurizio-Brescia/01---Italia-Italy-Regia-Marina/03---Cacciatorpediniere/11---classe-Soldati-1-serie/296> (già usata, non linkare)

<https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-85000/NH-85997.html> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/NagamonTreasureFleet/photos/a.680512522079194/1232165213580586/?type=3> (già usata, non linkare)

<https://alldrawings.ru/en/pictures/item/destroyer-rn-camicia-nera-destroyer-drawings-dimensions-pictures> (già usata, non linkare)

<https://www.planetminecraft.com/project/corazziere-soldati-i-serie-class-or-camicia-nera-class-destroyer-1-8-1/> (già usata, non linkare)

<https://alldrawings.ru/en/pictures/item/combat-ship-rn-camicia-nera-destroyer-1939-drawings-dimensions-pictures> (già usata, non linkare)

<https://thearmoredpatrol.com/2015/05/05/italian-wows-tech-tree-part-2-destroyers-from-maestrale-to-soldati-ii/> (già usata, non linkare)

<http://www.navweaps.com/index_oob/OOB_WWII_Mediterranean/OOB_WWII_Punto-Stilo_Calabria.php> (già usata, non linkare)

[https://www.naviecapitani.it/gallerie%20navi/navi%20militari%20storiche/schede%20navi/C/Carabiniere/Carabiniere%201938.htm](https://www.naviecapitani.it/gallerie navi/navi militari storiche/schede navi/C/Carabiniere/Carabiniere 1938.htm) (già usata, non linkare)

<https://old-forum.warthunder.com/index.php?/topic/433184-premium-italian-soldati-class-destroyer/page/2/> (già usata, non linkare)

<https://wiki.warthunder.com/Soldati_(Family)> (già usata, non linkare)

<https://forum.warthunder.com/t/navigatori-class-destroyer-nicoloso-da-recco-1943-the-wwii-survivor/8873> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/NagamonTreasureFleet/photos/warship-girlsremodel-of-camicia-nera-and-now-she-is-called-lovky-lovkyjyeah-the-/1583213718475732/?_rdr> (già usata, non linkare)

<https://it.wikibooks.org/wiki/Forze_armate_mondiali_dal_secondo_dopoguerra_al_XXI_secolo/Italia:_Marina> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/Cartolina-Cacciatorpediniere-Artigliere-Bandiera-di-Combattimento-K3694-255544228682.html> (già usata, non linkare)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/ISTITUZIONI-ED-ENTI/CANTIERE-ORLANDO/COSTRUZIONI-NAZIONALI/R-42-161-ARTIGLIERE> (già usata, non linkare)

<https://associazione-venus.it/galleriafotografica/index.php/COLLEZIONISTI/COLLEZIONE-ACCORSI/REGIA-MARINA/Cacciatorpediniere/CLASSE-SOLDATI/I-SERIE/ARTIGLIERE/R-067E-ARTIGLIERE-c_1946-collezione-Aldo-Fraccaroli> (già usata, non linkare)

[https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9\_(%E9%A7%86%E9%80%90%E8%89%A6)](https://ja.wikipedia.org/wiki/カミチア・ネーラ_(駆逐艦)) (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://www.lavocedelmarinaio.com/2024/03/24-3-1943-affonda-la-regia-nave-ascari-e-la-regia-nave-maolocello/> (già usata, non linkare)

<https://old-forum.warthunder.com/index.php?/topic/433193-classe-soldati-cacciatorpediniere-premio/> (già usata, non linkare)

<https://www.osservatorioantisemitismo.it/articoli/restaurato-dallistituto-luce-un-video-di-mussolini-a-trieste-con-lannuncio-di-soluzioni-al-problema-ebraico/> (già usata, non linkare)

<https://www.iltirreno.it/toscana/2017/06/09/news/l-artigliere-ricompare-in-fondo-al-mare-con-i-suoi-segreti-1.15466053> (già usata, non linkare)

[http://fondoluce.archivioluce.com/LuceUnesco/libera/scheda/foto/IL0000029393/12/Piano-americano-del-comandante-del-cacciatorpediniere-accanto-a-lui-si-scorge-Augusto-Turati-in-camicia-nera.html?luoghi=Napoli&temi=Marina%20militare%20italiana](http://fondoluce.archivioluce.com/LuceUnesco/libera/scheda/foto/IL0000029393/12/Piano-americano-del-comandante-del-cacciatorpediniere-accanto-a-lui-si-scorge-Augusto-Turati-in-camicia-nera.html?luoghi=Napoli&temi=Marina militare italiana) (già usata, non linkare)

<https://books.google.it/books/about/Costruzione_e_fornitura_alla_R_Marina_di.html?id=rss1zwEACAAJ&redir_esc=y> (già usata, non linkare)

[https://www.carabinieri.it/Internet/ImageStore/Magazines/Rassegna/Rassegna%202021-1/FlipBook/files/basic-html/page192.html](https://www.carabinieri.it/Internet/ImageStore/Magazines/Rassegna/Rassegna 2021-1/FlipBook/files/basic-html/page192.html) (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/Regia-Marina-Mussolini-Visita-Cacciatorpediniere-Camicia-NeraTaranto-111940-163024326079.html> (già usata, non linkare)

<https://historicacollectibles.com/wunderkammer-e-miscellaneous/campana-da-segnalazione-regio-cacciatorpediniere-carabiniere-regia-marina-1938/> (già usata, non linkare)

[https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?temi=%22cacciatorpediniere%20Camicia%20Nera%22&activeFilter=temi](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/search/result.html?temi="cacciatorpediniere Camicia Nera"&activeFilter=temi) (già usata, non linkare)

<https://www.bridgemanimages.com/it/noartistknown/destroyers-of-soldati-or-black-shirt-class-livorno-in-1939-italy-20th-century/photograph/asset/5187264> (già usata, non linkare)

<https://www.anb-online.it/navi-da-guerra/cacciatorpediniere/0200-camicia-nera-aviere-artigliere-geniere-corazziere-e-ascari-l-f-t-10670-m-1100/> (già usata, non linkare)

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

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

<https://www.academia.edu/40545058/LOPERAZIONE_NAVALE_T_18_22_25_Gennaio_1942_LA_SCORTA_A_UN_CONVOGLIO_ITALIANO_DIRETTO_A_TRIPOLI_E_LAFFONDAMENTO_DELLA_MOTONAVE_DI_LINEA_VICTORIA> (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.embeddedagency.com/index.php?option=com_content&view=article&id=56&Itemid=54> (non c’è più)

[https://www.naviecapitani.it/Navi%20e%20Capitani/gallerie%20navi/navi%20militari%20storiche/schede%20navi/A/ALPINO/Alpino%201939.htm](https://www.naviecapitani.it/Navi e Capitani/gallerie navi/navi militari storiche/schede navi/A/ALPINO/Alpino 1939.htm) (già usata, non linkare)

<https://forum.game-labs.net/topic/36023-ideas-for-weapon-visuals-for-different-nation-weapon-changes/> (già usata, non linkare)

[https://www.generali.com/doc/jcr:a9dac334-4fbb-42f4-96d6-3c3804124c22/lang:en/Tempo%20del%20Leone\_ENG.pdf](https://www.generali.com/doc/jcr:a9dac334-4fbb-42f4-96d6-3c3804124c22/lang:en/Tempo del Leone_ENG.pdf) (già usata, non linkare)

<https://icharta.com/1939-a-starace-visita-cacciatorpediniere-camicia-nera/> (già usata, non linkare)

<https://www.anmicarrara.it/Convoglio_H.html> (già usata, non linkare)

<https://www.anmisarzana.com/riconoscimenti-comp-volo/> (già usata, non linkare)

<https://www.combattentiliberazione.it/movm-dal-1935-al-7-sett-1943/foscari-adriano> (già usata)

<https://picclick.it/Articolo-Anni-1930-Arrivo-Duce-Mussolini-a-Trieste-265087802087.html> (già usata, non linkare)

<https://www.liberoricercatore.it/catello-maresca-detto-ciccione/> (già usata)

<https://www.pietrocristini.com/incrociatori_cl_Trento.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.trovaprezzi.it/prezzo_altri-libri_camicia_di_forza.aspx> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2023/11/> (già usata, non linkare)

<https://www.realbrest.by/novosti/realnyi-brest/kunica-neulovimyi-lovkii-zver-kotoryi-dvazhdy-popalsja-v-obektiv-fotolovushki-pod-brestom.html> (niente?)

<https://www.acfun.cn/a/ac10745163?from=video> (già usata, non linkare)

[https://wikiwiki.jp/senkan-girl/%E3%83%AD%E3%83%BC%E3%83%95%E3%82%AD%E3%82%A4](https://wikiwiki.jp/senkan-girl/ローフキイ) (già usata, non linkare)

[https://www.zjsnrwiki.com/wiki/%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89](https://www.zjsnrwiki.com/wiki/卡米契亚·内拉) (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(destroyer)> (già usata, non linkare)

<https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1896379> (già usata, non linkare)

<http://sail-friend.ru/index.php?topic=1486.0> (già usata, non linkare)

<https://flot.com/search/index.php?q=%F4%E8%EB%FC%EC&PAGEN_1=4> (già usata, non linkare)

[https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:%D0%92%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE-%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9\_%D0%A4%D0%BB%D0%BE%D1%82\_%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Военно-Морской_Флот_СССР) (già usata, non linkare)

<https://www.kino-teatr.ru/kino/movie/sov/4073/forum/> (già usata, non linkare)

<https://navyworld.narod.ru/Cacciatorpediniere.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.kchf.ru/ship/esminets/lovkiy_it.htm> (già usata)

<https://navsource.narod.ru/photos/03/358/index.html> (già usata, non linkare)

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

<http://www.anmipescia.it/Caccia_Classe_Soldati.html> (già usata, non linkare)

<https://de.wikibrief.org/wiki/Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

[https://kancolleguti2ch.a2hosted.com/wiki/%E3%82%A4%E3%82%BF%E3%83%AA%E3%82%A2%E8%89%A6](https://kancolleguti2ch.a2hosted.com/wiki/イタリア艦) (già usata, non linkare)

[https://wikiwiki.jp/senkan-girl/No185%20%E3%82%AB%E3%83%9F%E3%83%81%E3%82%A2%E3%83%BB%E3%83%8D%E3%83%BC%E3%83%A9](https://wikiwiki.jp/senkan-girl/No185 カミチア・ネーラ) (già usata, non linkare)

<https://profilpelajar.com/article//Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

<http://wap.97973.com/mggl/2016-06-16/mdetail-ifxtfrrc3688310.d.html> (già usata, non linkare)

[https://www.zjsnrwiki.com/wiki/%E8%88%B0%E5%90%8D%E6%BA%AF%E6%BA%90](https://www.zjsnrwiki.com/wiki/舰名溯源) (già usata, non linkare)

<https://topwar.ru/112581-svoy-sredi-chuzhih-italyancy-sovetskogo-flota.html> (già usata, non linkare)

<https://ru.wikibrief.org/wiki/Soldati-class_destroyer> (già usata, non linkare)

[https://zh.moegirl.org.cn/zh-tw/%E6%88%98%E8%88%B0%E5%B0%91%E5%A5%B3:%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89](https://zh.moegirl.org.cn/zh-tw/战舰少女:卡米契亚·内拉) (già usata, non linkare)

<https://forums.airbase.ru/2022/09/t37182_45--korabli-v-sostave-sovetskogo-vmf-poluchennye-po-lend-lizu-re.html> (già usata, non linkare)

[http://oceania.pbworks.com/w/page/8469894/Russian%20Steam%20Navy](http://oceania.pbworks.com/w/page/8469894/Russian Steam Navy) (già usata, non linkare)

<https://forums.sufficientvelocity.com/threads/kancolle-azur-lane-warship-girls-proposed-human-names-for-shipgirls.57273/page-2> (già usata, non linkare)

<https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/n336er/1824x1229_a_soldaticlass_destroyer_acquired_from/> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/10948.html> (già usata)

<https://www.usni.org/magazines/proceedings/1947/june/russian-navy-past-present-and-future> (già usata, non linkare)

<https://www.aviation-history.eu/navies.php?shiptype=Zerst%26ouml%3Brer> (già usata, non linkare)

<https://vkanketa.ru/info-vkontakte.php?user=id253295003> (già usata, non linkare)

<https://www.secondeguerre.net/articles/navires/ru/na_marineurss.html> (già usata, non linkare)

<https://www.youtube.com/watch?v=8dQVA4D9IUo&ab_channel=Audioversity> (già usata, non linkare)

<https://alldrawings.ru/en/pictures/category/destroyers-ussr> (già usata, non linkare)

[https://xn--b1algemdcsb.xn--p1ai/wd/%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8%D0%B9](https://xn--b1algemdcsb.xn--p1ai/wd/ловкий) (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/navies.php?language=en&shiptype=Zerst%26ouml%3Brer> (già usata, non linkare)

<http://www.xn--q1aabp.xn--p1ai/upload/iblock/58e/cniits-sudostroenie-2006-3.pdf> (già usata)

<http://www.okretynawodne.pl/index.php?go=32> (già usata, non linkare)

<https://www.kasado.net/Destroyers/Italy/Soldati_I_1938.html> (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/navies.php?country=SU&language=en> (già usata, non linkare)

<http://www.navypedia.org/ships/italy/it_dd_soldati.htm> (già usata)

<https://www.anmicarrara.it/Caccia_classe_soldati.html> (già usata, non linkare)

[https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short\_name=Camicia%20Nera](https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Camicia Nera) (già usata)

<https://www.comune.cinisello-balsamo.mi.it/pietre/spip.php?article75> (già usata, non linkare)

<https://www.ebay.it/itm/313343247133> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/story.php/?story_fbid=414700121318030&id=100083341360564&_rdr> (già usata, non linkare)

<https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)> (già usata, non linkare)

<https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)> (già usata, non linkare)

<http://www.caminantes.it/blog-4/files/a2628bceabd8d23686629a50aed4df37-76.html> (già usata, non linkare)

<https://icharta.com/1939-a-starace-visita-c-t-camicia-nera-regia-marina/> (già usata, non linkare)

[http://www.torreomnia.it/personaggi\_durzo/durzo\_quinto/pietro\_cuomo/ciro\_cuomo%20.htm](http://www.torreomnia.it/personaggi_durzo/durzo_quinto/pietro_cuomo/ciro_cuomo .htm) (già usata)

<https://modellistinavali.forumattivo.com/t1598-i-lavori-di-jack-aubrey> (già usata, non linkare)

<https://moked.it/blog/2018/09/17/trieste-2/> (già usata, non linkare)

<https://www.danieleranocchia.it/storia_della_marina/mediterraneo.htm> (già usata, non linkare)

<http://www.navymodeling.com/Foto2004_Luciano_Artigliere.html> (già usata, non linkare)

[https://svppbellum.blogspot.com/search/label/REGIA%20MARINA](https://svppbellum.blogspot.com/search/label/REGIA MARINA) (già usata, non linkare)

<https://www.masp-gmns.it/zara-1-1200.html> (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

<https://www.carro.it/tablinum/testi/italicum/roma2.html> (già usata, non linkare)

<https://www.anpi.it/patria-indipendente/media/uploads/patria/2011/23-24_COSSU.pdf> (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/rivista.militare1/docs/loperazione_navale_t_18_22_25_gennaio_19> (già usata, non linkare)

<https://www.naviearmatori.net/ita/foto-220665-4.html> (già usata, non linkare)

<https://digilander.libero.it/planciacomando/WW2/stilo1.htm> (già usata, non linkare)

<https://miles.forumcommunity.net/?t=41512718> (già usata, non linkare)

<https://combattentibergamaschi.it/storie_di_soldati/38/38.pdf> (già usata, non linkare)

<http://www.tuttostoria.net/storia-contemporanea.aspx?code=1348> (già usata, non linkare)

<https://italianiinguerra.wordpress.com/2020/10/12/80-anni-fa-la-battaglia-navale-di-capo-passero> (già usata, non linkare)

<https://www.marinai.it/comunica/storber.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.treccani.it/enciclopedia/tag/camicia-nera/> (già usata, non linkare)

<https://dizionario.reverso.net/italiano-inglese/camicia+nera> (già usata, non linkare)

<https://it.frwiki.wiki/wiki/Camicia_Nera_(destroyer)> (già usata, non linkare)

<https://www.naviearmatori.net/ita/album-843-1.html> (già usata, non linkare)

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

<https://context.reverso.net/traduzione/italiano-inglese/camicia+nera> (già usata, non linkare)

[https://www.arsmilitaris.org/pubblicazioni/Cacciatorpediniere%20ultimo.pdf](https://www.arsmilitaris.org/pubblicazioni/Cacciatorpediniere ultimo.pdf) (già usata, non linkare)

<http://www.pinimodelli.com/wp/my-product/cacciatorpediniere-classe-soldati/> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/MARINA-Nave-Cacciatorpediniere-CN-Camicia-Nera-362214330230.html> (già usata, non linkare)

<https://static.repubblica.it/repubblica/cronaca/2017/timeline_affondamento_artigliere/> (già usata, non linkare)

<https://www.amazon.it/battaglia-navale-dicembre-canale-Sicilia/dp/B0CLYJKWSG> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2017/01/artigliere.html> (già usata, non linkare)

<https://www.ebay.it/itm/364932578932> (già usata, non linkare)

[https://biblio.toscana.it/argomento/Camicia%20Nera%20(cacciatorpediniere)](https://biblio.toscana.it/argomento/Camicia Nera (cacciatorpediniere)) (già usata, non linkare)

<https://www.wikiwand.com/it/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)> (già usata, non linkare)

<http://www.culturanavale.it/documentazione.php?id=186> (già usata, non linkare)

<https://www.ilmare.com/prodotti/camicia-nera-cacciatorpediniere.php> (già usata, non linkare)

<https://metaldetectorhobby.forumfree.it/?t=74950466> (già usata, non linkare)

<https://www.anmicastellabate.it/wp/fatti-storici/marinai-castellabate-ct-grecale-d552/> (già usata, non linkare)

<https://www.ocean4future.org/savetheocean/archives/80662> (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

<https://www.ilpontenotizie.it/archivio-file/2016/5-2016/articoli-5-2016/12-5-2016.htm> (già usata, non linkare)

<http://www.anmipescia.it/Nave_Artigliere.html> (già usata, non linkare)

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

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2016/10/lerici.html> (già usata, non linkare)

<https://www.asisbiz.com/Battles/Malta.html> (già usata, non linkare)

<https://codenames.info/operation/sonnenblume/> (già usata, non linkare)

<https://tvtropes.org/pmwiki/pmwiki.php/Characters/VictoryBellesItaly> (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/oceancitytoday/docs/10.09.20_ocean_city_today/s/11118402> (già usata, non linkare)

<https://military-history.fandom.com/wiki/Royal_Italian_Navy_Order_of_Battle_(June_1940)> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/3432.html> (già usata, non linkare)

<https://www.naval-history.net/xDKWW2-4010-23OCT01.htm> (già usata, non linkare)

<https://m.famousfix.com/list/soldati-class-destroyers> (già usata, non linkare)

<https://e-hentai.org/g/818929/31654f7c1b/> (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/oceancitytoday/docs/10.09.20_ocean_city_today> (già usata, non linkare)

<https://tvtropes.org/pmwiki/pmwiki.php/MeaningfulRename/RealLife> (già usata, non linkare)

<https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_maritime_disasters_in_World_War_II?oldformat=true> (già usata, non linkare)

<https://savemoney.es/usa/amazon/soldiershop> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/100064029453929/posts/346029412203043/> (già usata, non linkare)

<https://www.newspapers.com/newspage/150091317/> (già usata, non linkare)

<https://fr.shopping.rakuten.com/s/attack+force> (già usata, non linkare)

<https://fr.shopping.rakuten.com/s/q+force> (già usata, non linkare)

<https://www.naval-history.net/xDKWW2-4102-29FEB01.htm> (già usata, non linkare)

<http://rnsubs.co.uk/boats/subs/s-class/saracen.html> (già usata, non linkare)

<https://www.world-war.co.uk/warloss_233italy.php> (già usata, non linkare)

<https://www.planetminecraft.com/project/italian-destroyer-camicia-nera-1-1/> (già usata, non linkare)

<https://imgur.com/gallery/camicia-nera-italy-to-soviet-union-On7GZQZ> (già usata, non linkare)

<https://warship-girls.fandom.com/wiki/Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

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

<http://warsailors.com/forum/archive/forum/read.php-1,18245,18623.html> (già usata, non linkare)

<https://www.axisandalliesboardgaming.com/product/soldati-class-destroyer> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/10948.html> (già usata, non linkare)

<https://www.anb-online.it/category/navi-da-guerra/cacciatorpediniere/?lang=en> (già usata, non linkare)

<http://www.shipbucket.com/drawings/10513> (già usata, non linkare)

<https://it.pinterest.com/pin/pinterest--759278818414233183/> (già usata, non linkare)

<https://www.ship-rex.com/index.asp?function=ERROR404&type=PRODUCT> (niente?)

<https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Camicia_Nera_(ship,_1937)> (già usata, non linkare)

<https://www.the-blueprints.com/blueprints/ships/destroyers/65589/view/rn_camicia_nera_destroyer/> (già usata, non linkare)

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

<https://comandosupremo.com/destroyers-of-the-soldati-class/> (già usata, non linkare)

<https://hero.fandom.com/wiki/Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

<https://www.wikidata.org/wiki/Q3651372> (già usata, non linkare)

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

<https://www.instagram.com/pitbricks/p/CSErDjVIh_W/?img_index=1> (già usata, non linkare)

<https://www.youtube.com/watch?v=jeYbXCdZZjI&ab_channel=fear_NaughtGaming> (già usata, non linkare)

<https://mywaifulist.moe/waifu/camicia-nera> (già usata, non linkare)

<https://www.deviantart.com/karle94/art/Camicia-Nera-1938-967537249> (già usata, non linkare)

<https://azurlane.koumakan.jp/wiki/Category:Soldati_class> (già usata, non linkare)

<https://m.ww2db.com/ship_spec.php?ship_id=a408> (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/kit.php?index=3255&language=en> (già usata, non linkare)

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

<https://www.omnia.ie/index.php?navigation_function=3&europeana_query=Camicia+nera> (già usata, non linkare)

<https://www.wowhead.com/it/outfit=350211/destroyer> (già usata, non linkare)

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

<https://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Artigliere> (già usata, non linkare)

<https://www.ocean4future.org/savetheocean/archives/79850> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2022/12/17-12-1942-viene-affondata-regia-nave-aviere/> (già usata, non linkare)

<https://www.quirinale.it/onorificenze/insigniti/14227> (già usata, non linkare)

<https://www.subsim.com/radioroom/showthread.php?t=249120> (già usata, non linkare)

<https://www.trovestar.com/generic/zoom.php?id=164118> (già usata, non linkare)

<https://rutube.ru/video/cfa083c54913dd55d5a16c7c7efae0da/> (già usata, non linkare)

<https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=18027> (già usata, non linkare)

<https://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/27659-la-regia-marina-1940-1945/> (già usata, non linkare)

<https://www.lavocedelmarinaio.com/2022/03/regia-nave-geniere/> (già usata, non linkare)

<https://digilander.libero.it/carandin/navi.htm> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2022/09/> (già usata, non linkare)

<https://www.zweiterweltkrieg.org/phpBB2/viewtopic.php?f=40&t=9274> (già usata, non linkare)

<https://www.valka.cz/DDE-Projekt-61-kod-NATO-Kashin-t14078> (già usata, non linkare)

<https://naval-encyclopedia.com/ww1/italy/aquila-class-scouts.php> (già usata, non linkare)

<https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Leytenant_Burakov_class_destroyer> (già usata, non linkare)

<https://www.klueser.de/navies.php?country=SU&language=de> (già usata, non linkare)

<https://www.forosegundaguerra.com/viewtopic.php?t=22595> (già usata, non linkare)

<https://www.elgrancapitan.org/foro/viewtopic.php?t=29703> (già usata, non linkare)

<https://es.frwiki.wiki/wiki/Camicia_Nera_(destroyer)> (già usata, non linkare)

<http://bollywoodtime.ru/ayan-neulovimyi-retsenziya-toni/> (già usata, non linkare)

<https://topreading.net/bookread/173182-edgar-uolles-neulovimyi/page-7> (già usata, non linkare)

<https://it.scribd.com/document/46247407/classe-soldati> (già usata, non linkare)

<https://topreading.net/book-237921-evgenii-veltistvo-ressi--neulovimyi-drug> (già usata, non linkare)

<http://www.serann.ru/text/ressi-neulovimyi-drug-9634> (già usata, non linkare)

<https://point.md/ru/novosti/proisshestviya/v-kagule-zavelsia-neulovimyi-vor-domashnego-skota/> (già usata, non linkare)

<https://dzen.ru/a/XFRPORjVbgCuQr94> (già usata, non linkare)

<https://pl.pinterest.com/pin/721138959072820650/> (già usata, non linkare)

<http://www.navweaps.com/index_oob/OOB_WWII_Mediterranean/OOB_WWII_Cape-Passero.php> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/warships/ship/4502.html> (già usata, non linkare)

<https://m.famousfix.com/list/destroyers-of-the-italian-navy> (già usata, non linkare)

<https://forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=56&t=149491> (già usata, non linkare)

<https://www.deviantart.com/friend711/art/Soldati-Class-Destroyer-966748166> (già usata, non linkare)

<https://www.scalemates.com/ja/topics/topic.php?id=159942> (già usata, non linkare)

<https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=11100> (già usata, non linkare)

<https://codenames.info/operation/h-ii/> (già usata, non linkare)

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

<https://www.klueser.de/categorylist.php?cat=Themen&type=Zerst%26ouml%3Brer&language=en> (già usata, non linkare)

<https://www.axisandalliesboardgaming.com/product/soldati-destroyer> (già usata, non linkare)

<http://italiandestroyers.com/soldati1.html> (già usata, non linkare)

<https://www.seaforces.org/marint/Italian-Navy/Frigate/F-595-ITS-Carlo-Margottini.htm> (già usata, non linkare)

<https://www.scalemates.com/sv/topics/topic.php?id=159942> (già usata, non linkare)

<https://www.kasado.net/Destroyers/Italy/Soldati_I_1938.html> (già usata, non linkare)

<https://www.spink.com/lot/21003000391> (già usata, non linkare)

<https://www.hmscavalier.org.uk/D09/> (già usata, non linkare)

<https://comandosupremo.com/naval-clash-off-cape-passero/> (già usata, non linkare)

<https://usacac.army.mil/sites/default/files/documents/carl/nafziger/940IFAA.pdf> (già usata, non linkare)

<https://codenames.info/operation/battle-of-the-skerki-bank/> (già usata, non linkare)

<https://sammelhafen.de/en/index.php?p=ergebnis&hersteller=185> (già usata, non linkare)

<https://regiamarina.net/action-off-cape-passero/> (già usata, non linkare)

<https://www.wumingfoundation.com/italiano/>[Wu\_Ming\_1\_e\_Roberto\_Santachiara\_Point\_Lenana.odt](https://www.wumingfoundation.com/italiano/Wu_Ming_1_e_Roberto_Santachiara_Point_Lenana.odt) (già usata, non linkare)

<https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/29288/1/BG_TS1938_08.pdf> (già usata)

<http://www.albodoroitalia.it/reg/veneto/venezia/com/venezia/page5.html> (non va)

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

[https://archive.org/stream/decima-flottiglia-nostra/Decima%20Flottiglia%20Nostra\_djvu.txt](https://archive.org/stream/decima-flottiglia-nostra/Decima Flottiglia Nostra_djvu.txt) (già usata, non linkare)

<https://it.everybodywiki.com/Disastri_marittimi_nella_seconda_guerra_mondiale> (già usata, non linkare)

<https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=6644> (già usata, non linkare)

<https://miles.forumcommunity.net/?t=59491683> (già usata, non linkare)

<https://www.calameo.com/books/000796297f03557e8acdf> (già usata, non linkare)

[http://www.anmipescia.it/caduti\_in%20mare.html](http://www.anmipescia.it/caduti_in mare.html) (già usata, non linkare)

<https://www.nonsololibri.net/libri-di-storia-navale/> (già usata, non linkare)

<http://anpi-lissone.over-blog.com/article-dal-25-luglio-all-8-settembre-1943-79725914.html> (già usata, non linkare)

<https://adundecimum.it/wp-content/uploads/2021/01/Mussolini_2018.pdf> (già usata, non linkare)

<https://santoantonioautomoveis.com/layouts/446418> (già usata, non linkare)

<https://www.deagostinilibri.it/uploads/2020/06/sample_il-violino-della-salvezza.pdf> (già usata, non linkare)

<https://forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=9801.0> (già usata, non linkare)

<https://it.frwiki.wiki/wiki/Saetta_(destroyer)> (già usata, non linkare)

<https://picclick.it/Il-Solco-Fascista-Cesare-Zavattini-giornale-originale-10-176401538808.html> (già usata, non linkare)

<https://moked.it/unione_informa/180917/180917.html> (già usata, non linkare)

<https://identitario.org/giorgio-moriani-terzo-martire-livornese-degli-anni-incendiari/> (già usata, non linkare)

<http://web.tiscali.it/anticaitalia/fotografie.htm> (fotografia a pagamento)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2013/11/ascari.html> (già usata, non linkare)

<https://www.amazon.it/Storiografia-Sicilia-Storia/s?rh=n%3A1346642031%2Cp_28%3ASicilia> (già usata, non linkare)

<https://www.marinaiditalia.com/public/uploads/2016_12_16.pdf> (già usata, non linkare)

[https://www.spesturno.it/centro-storico/lapide%20monumento/convoglio-h.pdf](https://www.spesturno.it/centro-storico/lapide monumento/convoglio-h.pdf) (già usata, non linkare)

<https://issuu.com/rivista.militare1/docs/la_distruzione_del_convoglio_aventino_e/s/25737599> (già usata, non linkare)

<https://conlapelleappesaaunchiodo.blogspot.com/2013/11/aviere.html> (già usata, non linkare)

<https://www.storylab.it/n/foto/10928/regia-marina-bergschi-sulla-nave-camicia-nera/> (serve registrazione)

<https://www.marinai.it/marinai/stabiesi/sibilli.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.facebook.com/story.php/?story_fbid=414701747984534&id=100083341360564&_rdr> (già usata, non linkare)

<https://www.ilmare.com/prodotti/battaglia-navale-del-2-dicembre-1942-nel-canale-di-sicilia.php> (già usata, non linkare)

<https://www.combattentibergamaschi.it/storie_di_soldati/39/39.pdf> (già usata, non linkare)

<https://www.marenostrumrapallo.it/la-tragedia-del-montello-dissolto-in-una-palla-di-fuoco/> (già usata, non linkare)

<https://worldwartwodaily.filminspector.com/2017/02/february-12-1941-rommel-in-africa.html> (già usata, non linkare)

<https://ww2aircraft.net/forum/threads/this-day-in-the-war-in-europe-the-beginning.41546/page-63> (già usata, non linkare)

<https://www.cardmaker.net/forums/topic/365895-post-and-ill-give-you-a-shipgirl-i-have/> (già usata, non linkare)

<https://uboat.net/allies/commanders/2878.html> (già usata, non linkare)

<https://www.planetminecraft.com/projects/tag/destroyer/?share=world_link&p=9> (già usata, non linkare)

<https://mobile.coconuttimes.com/articles/Remembering-WWII/THE-BATTLE-OF-CAPE-PASSERO> (già usata, non linkare)

<https://www.academia.edu/30830802/La_distruzione_del_Convoglio_Aventino_e_l_imbarazzante_errore_del_Cacciatorpediniere_Camicia_Nera> (già usata, non linkare)

<https://www.academia.edu/93483815/LOPERAZIONE_NAVALE_BRITANNICA_M_B_6_LO_SCONTRO_NAVALE_NOTTURNO_DI_CAPO_PASSERO_DEL_12_OTTOBRE_1940> (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=F8\_eEAAAQBAJ&pg=PR39&lpg=PR39&dq=%22destroyer%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=XILBzaJSA8&sig=ACfU3U3G-MobrCZqJxxyqPUwrNXMXEgenw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjx2oGGn96GAxXJbPEDHR-iD204WhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22&f=false) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=CsihEAAAQBAJ&pg=PA125&lpg=PA125&dq=%22destroyer%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=m2KhrH\_jh6&sig=ACfU3U1DVFu-p-Ysv2FA-v5kP7\_06G2UIA&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjx2oGGn96GAxXJbPEDHR-iD204WhDoAXoECAMQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22&f=false) (già usata)

[https://books.google.it/books?id=OR7OAwAAQBAJ&pg=PA285&lpg=PA285&dq=%22destroyer%22+%22camicia+nera%22&source=bl&ots=UFwzgmPoH7&sig=ACfU3U1uDmyDLsd5WZIyFdIZ3KVNclCVGg&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwjx2oGGn96GAxXJbPEDHR-iD204WhDoAXoECAQQAw#v=onepage&q=%22destroyer%22%20%22camicia%20nera%22&f=false](./camicia%20nera%22&f=false) (già usata, non linkare)

[https://books.google.it/books?id=pc7eEAAAQBAJ&pg=PR34&lpg=PR34&dq=%22cacciatorpediniere+camicia+nera%22&source=bl&ots=nbmbDlh8bu&sig=ACfU3U1EKVHgVPvDfrih8IpUm7wGlMUvPQ&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiM9MPUsd2GAxVn8rsIHZj3Dlo4MhDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=%22cacciatorpediniere%20camicia%20nera%22&f=false](https://books.google.it/books?id=pc7eEAAAQBAJ&pg=PR34&lpg=PR34&dq="cacciatorpediniere+camicia+nera"&source=bl&ots=nbmbDlh8bu&sig=ACfU3U1EKVHgVPvDfrih8IpUm7wGlMUvPQ&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiM9MPUsd2GAxVn8rsIHZj3Dlo4MhDoAXoECAIQAw" \l "v=onepage&q="cacciatorpediniere camicia nera"&f=false) (già usata, non linkare)

<https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)> (già usata, non linkare)

[https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5\_%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%86%D1%8B\_%D1%82%D0%B8%D0%BF%D0%B0\_Maestrale](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale) (già usata, non linkare)

<https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000089806/1/ia-giornata-duce-nel-veneto.html?startPage=0>

https://issuu.com/rivista.militare1/docs/la\_marina\_dall\_8\_settembre\_43\_alla\_fine\_del\_confli

già cercato e preso tutto come “cacciatorpediniere Camicia Nera” (con e senza virgolette), “destroyer Camicia Nera” (con e senza virgolette), “cacciatorpediniere Artigliere II/Artigliere 2” (con e senza virgolette), “destroyer Artigliere II/Artigliere 2” (con e senza virgolette), “destroyer Lovkij/Lovkiy” (con e senza virgolette). Già cercato e preso tutto come “Lovkij/Lovkiy” e come “Ловкий” sia insieme a “Camicia Nera” che insieme a “Neulovimyi” e “Bezposhtchadnyi”. Già cercato e preso tutto, **tranne le foto; cercare le foto.**

**già cercato e preso tutto su Uboat.net, Naval History ed Historisches Marinearchiv.**

Заказ был распределен между верфями *«О.Т.О.»* в Ливорно (6 единиц), *«C.d.T.»* в Генуе (2 единицы) и *«C.N.R.»* в Анконе и Палермо (по 2 единицы). Корабли получили свои имена в честь родов войск и воинских специальностей итальянской армии и официально обозначались как [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)), став тем самым наследниками эсминцев одноименного типа постройки 1907-1913 гг. При этом названия [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) (альпийский стрелок), [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)) (артиллерист), [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938)) (берсальер - хороший стрелок, аналог егеря в русской армии), [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) (карабинер), [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)) (кирасир), [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)) (фузилер), [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)) (гренадер), [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) (улан) повторяли предыдущую серию; вместо *Pontiere* (понтонер) появился [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) (сапер), название *Ascaro* было видоизменено в [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)) (аскеры - солдаты колониальных войск); [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)) (авиатор) и [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) (чернорубашечник, т.е. солдат фашистской милиции) являлись новыми. В итальянской литературе эти эсминцы обозначаются также как тип *Camicia Nera* - по названию головного корабля.

Контрактная стоимость постройки составила 15 528 тыс. лир. Все 12 единиц были заложены в течение 1937 года и вошли в строй между апрелем 1938 и маем 1939 года.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_15.jpg)

Эскадренный миноносец *Ascari*, декабрь 1941 г.

На испытаниях, которые проводились в тех же «тепличных» условиях, корабли продемонстрировали блестящие результаты, показав скорость более 39-40 узлов и мощность более 50 000 л.с. при водоизмещении порядка 1700 тонн, или примерно на четверть ниже нормального. Самым быстрым оказался [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)), развивший 40,43 уз при 57 847 л.с. и 414,2 об./мин. Разумеется, ни один из эсминцев не мог повторить своих достижений в условиях реальной службы, тем не менее, при полном водоизмещении эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) развивали 36-37 узлов, легко поддерживали 30-узловой ход в течение длительного времени и отличались надежными механизмами, хотя их дальность плавания оказалась все же ниже, чем у представителей **типа *Maestrale***. Забегая вперед, можно отметить, что даже в 1943 году максимальная скорость этих кораблей при полной нагрузке составляла 34-35 уз.

Фотогалерея постройки эсминцев типа *Soldati* (1-я серия)

Таким образом, к началу [Второй мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Вторая_мировая_война) Королевский Итальянский флот получил 20 практически однотипных эскадренных миноносцев, составивших ядро дивизионов, приданных главным силам.

Кораблестроительная программа 1939 года, являвшаяся частью принятого в 1936 году долговременного развития итальянских военно-морских сил, предусматривала постройку двенадцати новых эсминцев, из которых восемь должны были стать повторением [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) с незначительными улучшениями. С началом войны выполнение программы было приостановлено, а затем и вовсе отменено. О строительстве эсминцев заговорили только после вступления в войну самой Италии, Между июнем и сентябрем 1940 года итальянский флот потерял семь кораблей данного класса, и в качестве компенсации было принято решение о постройке ровно такого числа новых. Поскольку времени на разработку нового проекта не оставалось, решено было, что они станут повторением последнего, самого современного типа. Так было дано начало строительству второй [серии *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)).

Закладка первых трех кораблей состоялась в октябре 1940 года на верфях в *«C.N.R.»* в Анконе (2 единицы) и *«О.Т.О.»*; остальные были заложены на верфи в Ливорно между январем и сентябрем следующего года. Выбранные для эсминцев названия являлись как логическим продолжением предшествующей серии ([*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)) - бомбардир, *Carrista* - танкист, [*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Mitragliere_(1941)) - пулеметчик), так и были навязаны правящим режимом ([*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)) - легионер, [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Squadrista_(1942)) - член боевой фашистской организации, [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)) - велит, легковооруженный воин в Древнем Риме)[[5]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_note-5), а название [*Corsaro*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corsaro_(1941)) (пират) характеризуется итальянскими историками как «решительно ненормальное».

Технически, вторая серия являлась практически точной копией первой, основные различия касались силовой установки. В условиях военного времени основное внимание уделялось не мощности и скорости, а надежности и дальности плавания. Во время испытаний, во избежание поломок, частота вращения винтов была ограничена 360-380 оборотами в минуту, соответственно, мощность составила порядка 44 000 л.с., а скорость - 34-36 узлов. При этом «операционная» скорость сохранилась на вполне приемлемом уровне (30-32 узла), а дальность плавания, благодаря увеличенному запасу топлива и резервной воды для котлов, даже возросла. Для улучшения мореходности была несколько увеличена площадь скуловых килей и более рационально распределена весовая нагрузка. Что же касается вооружения, то помимо появившегося, наконец, пятого орудия главного калибра, [*Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) 2-й группы изначально получили увеличенное число [20-мм зенитных автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) и глубинных бомб.

Строительство серии поначалу шло весьма впечатляющими темпами: два головных эсминца ([*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Mitragliere_(1941)) и [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941))) были сданы флоту спустя 16-17 месяцев после закладки, построечный период двух следующих ([*Corsaro*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corsaro_(1941)) и [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941))) длился и того меньше. Однако затем обстоятельства военного времени и связанные с ними трудности дали себя знать: [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)) строился уже 22 месяца, а [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Squadrista_(1942)) и *Carrista* так и остались недостроенными, причем последний даже не был спущен на воду. Его корпус использовался в качестве источника запчастей для ремонта поврежденных однотипных эсминцев [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) (заменена оторванная носовая часть) и [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)) (замена кормовой части), в результате чего к моменту капитуляции Италии *Carrista* находился в готовности 68-70% и впоследствии был разобран немцами на стапеле.

Фотогалерея постройки эсминцев типа *Soldati* (2-я серия)

*Corsaro* (бывш. [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Squadrista_(1942))) 9 сентября 1943 г был захвачен немецкими войсками в Ливорно в 96-процентной готовности и отбуксирован на достройку в Геную. Первоначально планировалось переоборудовать его в корабль наведения ночных истребителей с установкой радиолокационной станции *Freya* и новым составом вооружения: три [105-мм/45 орудия](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:105-мм_орудие_SKC/33), одна [88-мм зенитка](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:88-мм_орудие_SK_C/32), два спаренных [37-мм автомата *Breda*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932), двадцать [20-мм автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_орудие_Flak_30) (в том числе три счетверенных *Vierling*) и один трехтрубный [533-мм торпедный аппарат](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Германии). Вскоре от этого отказались, и корабль достраивался как миноносец, получив номер [*TA-33*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:TA-33_(1943)). Состав вооружения при этом оставался почти прежним, но исключалась [88-мм зенитка](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:88-мм_орудие_SK_C/32), число [20-мм автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_орудие_Flak_30) сокращалось до восьми (4×2) и появлялся второй [торпедный аппарат](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Германии). Ввод в строй намечался на октябрь 1944 года, однако 4 сентября, во время прохождения испытаний, корабль был потоплен в Генуе американской авиацией.

В то время, когда эсминцы **типа *Maestrale*** и [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) вступали в строй, итальянский флот отошел от практики давать индивидуальные девизы каждому кораблю данного класса. Теперь дивизион имел единый девиз, становившийся общим для всех единиц, входящих в него. При этом если девизом дивизиона **типа *Maestrale*** стала фраза *«Lо sto in ascolto se rechi il vento clamor di battaglia»* («Я вслушиваюсь в доносимый ветром шум битвы»), то дивизиону [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) девиз не был присвоен. Данная практика сохранялась недолго, и на эсминцах [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) вернулись к индивидуальным девизам, правда, официально они были присвоены лишь немногим кораблям. У данной серии они, чаще всего, становились повторением девизов, которые несли эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1907)&action=edit&redlink=1) постройки 1907-1913 гг., или же повторяли девизы тех родов войск, названия которых носили корабли:

* [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) - *«Di qui non si passa»* («Здесь никто не пройдет») - традиционный девиз альпийских стрелков, также присваивавшийся одноименному предшественнику;
* [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)) - *«Sempre ed ovunque»* («Всегда и всюду») - традиционный девиз армейской артиллерии;
* [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938)) - *«Pro Patria et Rege»* («За Родину и короля»);
* [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) - *«Nei secoli fedele»* («На протяжении веков верующие») - девиз Корпуса карабинеров с 1914 года;
* [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)) - официального девиза не имел, но неофициально им была фраза *«Vidus in periculis firmor»* («Доблесть в опасности крепнет»), являвшаяся традиционным девизом Кирасирского корпуса;
* [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)) - *«А те le guardie per l’onore di Casa Savoia»* («На страже чести Савойской династии») — девиз полка «Гранатьере ди Сарденья», его же в 1906-1927 гг. носил одноименный эсминец;
* [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) - *«Соl cuore oltre I'ostacolo»* («Сердцем преграду одолеем») - традиционный девиз итальянской кавалерии.

## Описание конструкции

|  |
| --- |
| [[показать]](javascript:collapseTable(0);)***Тактико-технические характеристики эскадренных миноносцев типов****Maestrale****,***[***Oriani***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani)***и***[***Soldati***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) |

### Корпус и надстройки

(...) Поперечный набор состоял из 186 шпангоутов, нумерация которых велась с носа. Двойное дно начиналось от 32-го шпангоута и продолжалось до кормы, его отделения использовались для хранения топлива, смазочного масла и воды. На протяжении машинно-котельных отделений (шп. 54-141) вдоль корпуса проходили две продольные переборки, являвшиеся продолжением второго дна Верхняя палуба имела небольшую покатость (величина погиби около 15 см).

На отсеки корпус делился 11 водонепроницаемыми переборками, доходившими до верхней палубы, еще несколько переборок доходило только до платформы или располагалось между платформой и верхней палубой.

Все корабли оснащались одним полубалансирным рулем, нижняя кромка которого примерно на 35 см опускалась ниже линии киля. Для уменьшения бортовой качки снаружи на обшивке имелись скуловые кили: на **типе *Maestrale*** они имели длину около 30 м при ширине 35 см; на [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) 1-й серии -длину 25,7 м и ширину 58 см, 2-й серии - соответственно 25,9 м и 73 см. Для защиты винтов в кормовой части имелись специальные ограждения винтов, а многие корабли получили также аналогичное ограждение руля, крепившееся на кормовом срезе.

Полный объем внутренних помещений корабля для [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) составлял 1511 регистровых тонн (1 т = 2,83 м³) при весе корпуса 535 т.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_11.jpg)

Эскадренный миноносец типа *Soldati*. Продольный разрез, вид сверху, планы мостиков, верхней палубы, платформы и трюма. *Копия подлинного чертежа верфи «О.Т.О.».*

Коэффициенты общей полноты, полноты мидель-шпангоута и полноты ватерлинии равнялись соответственно 0,526, 0,808 и 0,754; площадь смоченной поверхности корпуса - 1315 м².

Блок «носовая надстройка/дымовая труба» являлся развитием конструкции, примененной на эсминцах [типа *Dardo*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Dardo), но выглядел гораздо эстетичнее. Его передняя часть выполнялась скругленной, а труба стала ниже и шире и являлась теперь как бы продолжением надстройки. Находящийся в задней части верхнего мостика так называемый «боевой марс» (*coffa*) с расположенным наверху прожектором был размещен на полностью закрытом основании обтекаемой формы, а не на стойках, как у эсминцев предшествующих типов. В целом эти нововведения придавали кораблям очень элегантный и стремительный внешний вид.

Форма передней части носовой надстройки стала основным внешним признаком, по которому можно определить принадлежность корабля к той или иной серии У **типа *Maestrale*** вперед выступала узкая верхняя часть, обрамляющая иллюминаторы ходовой рубки; у представителей [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) уже вся ходовая рубка выполнялась «оквадраченной» и существенно выходила за габариты нижнего яруса надстройки; тогда как у [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) вся передняя часть надстройки являлась сплошной, без выступов. Кроме того, форма дымовой трубы была различной у эсминцев постройки разных верфей. У кораблей, построенных фирмой *«О.Т.О.»*, труба была более широкой, ее кормовой срез - короче, а верхняя часть имела меньший наклон к уровню палубы, чем у кораблей постройки *«C.N.R.»* и *«C.d.T.»*. Наконец, [*Scirocco*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Scirocco_(1934)) и [*Libeccio* отличались формой обшивки на срезе полубака - у них она имела двойной излом.](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Libeccio_(1934))

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Распределение весовых нагрузок (в процентах)*** | | | |
|  | ****Тип *Maestrale***** | [**Тип *Oriani***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) | [**Тип *Soldati***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) |
| Корпус | 38,2 | 37,8 | 36,8 |
| Силовая установка | 39,4 | 39,5 | 37,9 |
| Вооружение | 6,9 | 8,8 | 8,4 |
| Оборудование | 15,5 | 13,9 | 16,9 |
| Всего | 100 | 100 | 100 |
| **Водоизмещение, т** | **1364** | **1371** | **1475** |

### Механизмы

Главная энергетическая установка (ГЭУ) эсминцев всех трех типов имела схожую конструкцию и состояла из трех водотрубных котлов и двух турбозуб-чатых агрегатов (ТЗА), работавших на два трехлопастных винта. Размещение силовой установки - линейное: каждый котел и ТЗА располагались в изолированных отсеках; носовой ТЗА работал на левый вал, кормовой - на правый; между машинными отделениями находился отсек вспомогательных механизмов.

Надо сказать, что итальянцы вполне осознавали риск, присущий линейной компоновке ГЭУ, однако считали его приемлемым. По их собственной оценке, за всю войну имело место лишь два случая, когда именно этот фактор оказался критическим: это гибель [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)) 12 октября 1940 года и тяжелое повреждение [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) в бою у мыса Теулада 27 ноября 1940 года, когда тот полностью лишился хода в результате попадания двух 152-мм снарядов. Также необходимо отметить, что итальянские конструкторы от серии к серии совершенствовали силовые установки эскадренных миноносцев, хотя это не всегда приносило ожидаемый результат.

Эсминцы **типа *Maestrale*** оснащались паровыми котлами системы *Yarrow* (военно-морского типа) с перегревателями. Их основные характеристики: объем топки 40 м³, площадь поверхности нагрева - 1000 м², площадь поверхности перегревателя 240 м², число форсунок - 36, рабочее давление пара - 22 атм.

Турбозубчатый агрегат системы *Parsons* включал турбины высокого (ТВД) и низкого давления (ТНД) с одноступенчатым редуктором. В каждом из машинных отделений располагались по конденсатору типа *Uniflux* с площадью рабочей поверхности 1030 м², которые обслуживали два вертикальных циркуляционных турбонасоса суммарной производительностью 13 000 м³/ч. Трехлопастные винты изготавливались из специальной бронзы и имели диаметр 3,3 м, примерно на 20 см выступая ниже линии киля.

Электроэнергию вырабатывали два турбогенератора и два дизель-генератора постоянного тока суммарной мощностью 180 кВт. Напряжение бортовой сети - 110 В. Таким образом, степень электрофикации (отношение мощности генераторов к стандартному водоизмещению) несколько повысилась по сравнению с эсминцами предыдущего типа и примерно вдвое превышала аналогичный параметр у эсминцев периода [Первой мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Первая_мировая_война). Производительность же испарителей по сравнению с предшественниками не изменилась и составляла 1,67 т/ч - данная величина сохранилась неизменной и на всех последующих сериях.

Силовые установки эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) поставлялись двумя производителями: фирмой *«О.Т.О.»* для кораблей своей постройки и фирмой *«C.d.T.»* для остальных. Соответственно, в их конструкции имелись отличия.

Все эсминцы оснащались тремя котлами военно-морского типа с перегревателями системы *Yarrow* или *Thornycroft*, при этом котлы производства *«О.Т.О.»* оборудовались 27 форсунками и имели рабочее давление 28 атм, (у кораблей второй серии - 27 атм.), а котлы производства *«С.d.T.»* имели 36 форсунок и давление 25 атм.

Турбо-зубчатые агрегаты у эсминцев фирмы *«О.Т.О.»* включали три ступени активного типа: высокого давления системы *Beluzzo*, среднего и низкого давления системы *Parsons* (последняя - со встроенной турбиной заднего хода). ТЗА, изготовленные фирмой *«C.d.T.»*, включали только турбины высокого и низкого давления системы *Parsons*, причем обе - двухпроточные, реактивного типа, ТНД со встроенной ступенью заднего хода. Одноступенчатые редукторы и упорные подшипники системы Митчелла были аналогичными. Каждый ТЗА снабжался конденсатором и одним или двумя циркуляционными насосами.

Эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) приводились в движение трехлопастными винтами постоянного шага (3,85 м) диаметром 3,35 м и весом около 5 т. Состав бортовой электростанции остался прежним - два турбо- и два дизель-генератора постоянного тока, но их суммарная мощность увеличилась до 198 кВт.

Время нормальной подготовки кораблей к началу движения с погашенными котлами составляло 4 часа, экстренное (за счет сокращения времени прогрева турбин путем более интенсивной подачей пара) - 3 часа. Если же хотя бы один котел был в работе, то время уменьшалось до 2 ч. 15 мин и 1 ч. 15 мин соответственно.

Большим минусом энергетических установок итальянских эскадренных миноносцев была их низкая экономичность, особенно - на высоких скоростях. Проектную дальность плавания 2700 миль 18-узловым ходом и около 1000 миль на повышенной скорости могли обеспечить только корабли **типа *Maestrale***, все последующие серии им заметно проигрывали. В частности, ТЗА эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) на 30-узловом ходу потребляли 18 тонн топлива в час, тогда как на скорости 10-14 узлов - всего 2-3 т/ч. Естественное в условиях военного времени ухудшение условий технического обслуживания силовых установок привело к дальнейшему падению дальности плавания. Например, произведенные сразу после окончания войны испытания [*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)) показали, что он может преодолеть всего 1960 миль 15-узловым ходом или 660 миль на полной скорости. Интенсивная эксплуатация кораблей выявила еще один недостаток: котлы оказались под вержены износу, приводившему к повышенному потреблению воды, с чем единственный испаритель не всегда справлялся.

Как показал опыт боевых действий, недостаточный радиус действия особенно сказывался, когда эсминцам приходилось сопровождать крупные надводные корабли, двигавшиеся с высокой эскадренной скоростью, тогда как для сопровождения тихоходных конвоев дальности плавания вполне хватало Таким образом, силовые установки итальянских эскадренных миноносцев рассматриваемых типов можно условно отнести к двум системам - *«C.d.T.»* и *«О.Т.О.»*. Первые характеризуются меньшим рабочим давлением и применением двухступенчатых турбин, тогда как у вторых рабочие параметры пара были повышены, а турбины имели три ступени. Можно констатировать, что подобное усложнение конструкции себя не оправдало - силовые установки фирмы *«О.Т.О.»* оказались более сложными в обслуживании и менее экономичными.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Результаты ходовых испытаний** | | | | | |
| **Название** | **Дата** | **Водоизмещение, т** | **Скорость, уз** | **Обороты** | **Мощность, л.с.** |
| [**Тип *Soldati***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937))**(1-я серия)** | | | | | |
| [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) | март 1939 | 1712 | 39,539 | 398,9 | 57 238 |
| [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)) | сент. 1938 | 1695 | 40,430 | 414,2 | 57 847 |
| [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)) | апр. 1939 | 1676 | 40,359 | 416,8 | 58 006 |
| [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)) | июль 1938 | 1692 | 39,940 | 412,5 | 55 425 |
| [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938)) | март 1939 | 1788 | 39,054 | 401,9 |  |
| [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) | апр. 1938 | 1692 | 39,621 | 410,2 | 57 000 |
| [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) | сент. 1938 | 1690 | 39,530 | 395,8 | 52 580 |
| [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)) | февр. 1939 | 1693 | 40,135 | 417,9 | 57 700 |
| [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)) | нояб. 1938 | 1695 | 40,287 | 401,6 | 56 755 |
| [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) | cент. 1938 | 1694 | 40,156 | 416,5 | 59 060 |
| [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)) | дек. 1939 | 1706 | 39,450 | 400,3 |  |
| [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) | февр. 1939 | 1736 | 39,928 | 401,3 | 57 614 |
| [**Тип *Soldati***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937))**(2-я серия)** | | | | | |
| [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)) | май 1942 | 1862 | 36 | 380 |  |
| [*Corsaro*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corsaro_(1941)) | апр. 1942 | 1950 | 36 | 380 |  |
| [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)) | дек. 1941 | 2081 | 35 | 360 |  |
| [*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Mitragliere_(1941)) | дек. 1941 | 1862 | 34 | 346 | 41 905 |
| [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)) | авг. 1942 | 1974 | 35 | 360 | 45 700 |

### 

|  |
| --- |
| [[показать]](javascript:collapseTable(1);)***Характеристики 120-мм артиллерийских установок*** |

Главный калибр эскадренных миноносцев **типа *Maestrale***, [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) и [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) (1-й серии) состоял из четырех [120-мм орудий](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) с длиной ствола 50 клб., размещавшихся в двух спаренных установках на полубаке и кормовой надстройке. Итальянцы считали данное расположение артиллерии весьма удачным, поскольку кормовая установка оставалась «сухой» практически в любую погоду. На кораблях [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) 2-й серии появилось пятое орудие главного калибра в одинарной установке, расположенной на средней надстройке и ряд эсминцев предыдущих серий был довооружен подобным образом в ходе модернизации.

Спаренные артиллерийские установки главного калибра появились на итальянских эсминцах еще в конце [Первой мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Первая_мировая_война) (первым стал [типа *Aquila*](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:Лидеры_эсминцев_типа_Aquila&action=edit&redlink=1), правда, тогда эти корабли относились к классу скаутов), а с середины 1920-х годов стали использоваться повсеместно. При этом оба ствола в них традиционно располагались в общей люльке. Считалось, что это позволяет упростить конструкцию лафета и, в конечном итоге, дает выигрыш в весе артиллерии при равном количестве орудий Очевидные недостатки подобной схемы: возможность одновременного вывода из строя сразу двух орудий при повреждении установки; взаимное влияние дульных газов, ведущее к повышенному разбросу снарядов при выстреле; неудобства работы артиллерийского расчета - считались допустимой платой. Проблемой оказалось другое: при размещении стволов в общей люльке они производили выстрел, как правило, одновременно. Естественно, отдача при этом была очень большой, что требовало основательных подкреплений. В итоге, общий вес спаренной установки оказался выше, чем двух одинарных[[6]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_note-6). Несмотря на это, в годы войны от моряков поступали жалобы на слишком легкую конструкцию установок, нередко становившуюся причиной отказов и аварий.

На эсминцах **типа *Maestrale***, [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) и [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) применялись [120-мм установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) различных моделей. Они не отличались по типу используемых боеприпасов и были очень похожи внешне. Совершенствование велось, главным образом, по пути увеличения угла подъема стволов и, соответственно, дальности стрельбы. Последняя достигала порядка 18-19 тысяч метров, то есть существенно превышала возможности имеющейся системы управления огнем. Все установки имели электрический привод горизонтальной и вертикальной наводки, но при этом оставались неуниверсальными, хотя и могли использоваться для заградительной стрельбы по низколетящим самолетам.

Эсминцы **типа *Maestrale*** оснащались установками системы *«О.Т.О.»* образца 1931 года. На [типе *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani), наряду с ними, появились установки *«О.Т.О.»* образца 1936 года, причем нельзя сказать точно, какая установка изначально стояла на том или ином корабле. Эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) оснащались установками четырех систем: *«О.Т.О.»* образца 1936 года и образца 1936 года модифицированная, *«Ansaldo»* образца 1936 года и образца 1937 года. При этом корабли 1-й серии постройки верфи *«О.Т.О.»* получали и артиллерию той же фирмы, а корабли постройки *«C.d.T.»* и *«C.N.R.»* - артиллерию системы *«Ansaldo»* (опять же, невозможно сказать, установка какой конкретно модели стояла на том или ином корабле). В отношении эсминцев 2-й серии подобное правило уже не соблюдалось, и на них устанавливались те орудия, которые были в наличии в данный момент. В итоге *Carrista*, [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)) (постройки *«О.Т.О.»*) и [*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Mitragliere_(1941)) (постройки *«C.N.R.»*) получили артиллерию системы *«О.Т.О.»*, а [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)) (постройки *«О.Т.О.»*) и [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)) (постройки *«C.N.R.»*) - системы *«Ansaldo»*. Аналогичным образом, если в ходе боевых действий эсминец терял часть артиллерии, то на замену мог получить совсем не те установки, которые стояли на нем ранее - как пишет итальянский историк Эмилио Баньяско, «во время ремонта никто уже не обращал внимания на модель или производителя».

(...)

Очень скоро дальность стрельбы [120-мм/15 гаубицы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933), не превышавшая 6800 м, была признана недостаточной, поэтому еще на стадии разработки проекта эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) от нее решили отказаться в пользу пятого орудия главного калибра, которое могло бы использовать и осветительные снаряды. В связи с этим, площадка между торпедными аппаратами на этих кораблях была заметно расширена. Как водится, разработка и принятие на вооружение одноорудийной [120-мм/50 установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) затянулись, поэтому 11 из 12 единиц первой серии в качестве временной меры получили по все той же [120-мм/15 гаубице](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933), и только на [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) в 1939 года была смонтирована опытная [120-мм/50 установка *Ansaldo*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) образца 1937 года. Опыт ее использования оказался удачным, поэтому в 1941-1942 гг. пятое орудие на среднюю надстройку получили [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)), [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)), [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)), [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)), [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) и [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)), а все корабли [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) 2-й серии (кроме [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941))) вступали в строй с пятью орудиями главного калибра. При этом основная часть кораблей вооружалась новой установкой *Ansaldo* образца 1940 года с увеличенным до 45° углом возвышения.

На трех эсминцах ([*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)), [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)) и [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938))) в ходе модернизаций в качестве компенсации веса устанавливаемых радиолокационных станций носовая спаренная установка снималась и заменялась опытной одноорудийной *«О.Т.О.»* образца 1936 года, отличавшейся уменьшенным углом возвышения, но существенно увеличенной скорострельностью.

Для тренировки заряжающих в мирное время на кораблях имелись специальные макеты (*finta culatta*) весом 1450 кг, устанавливавшиеся обычно с левого борта у дымовой трубы или сбоку от средней надстройки. Во время войны они, как правило, снимались.

### Приборы управления огнем

К применению резервного поста управления огнем вернулись на кораблях [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)), поскольку его сочли необходимым для управления огнем кормовой группы орудий. В 1939 года на [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) позади дымовой трубы установили такой пост, но спустя несколько месяцев демонтировали, поскольку место его размещения сочли неудачным. [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) в 1939-1940 гг. временно нес 3-метровый дальномер вместо прожектора на «боевом марсе».

В течение 1941 года на ряде эскадренных миноносцев ([*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)), [*Vincenzo Gioberti*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Vincenzo_Gioberti_(1936)), [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)), [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)), [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)), [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)), [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) и [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938))) на кормовой надстройке были установлены закрытые посты управления огнем с прицелом центральной наводки и 3-метровым дальномером. Внешне они отличались скошенной передней частью; при этом грот-мачта стояла на оси поста и при его вращении оставалась неподвижной. Однако и на этот раз идея себя не оправдала, и к середине следующего года посты были сняты со всех кораблей.

### Зенитные автоматы и пулеметы

Зенитное вооружение эсминцев разных типов на момент вступления в строй существенно различалось, но в начале [Второй мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Вторая_мировая_война) было приведено к единому стандарту и в дальнейшем модернизировалось вне зависимости от типа.

У эсминцев **типа *Maestrale*** зенитное вооружение первоначально было идентично предшественникам и состояло из двух [40-мм/39 автоматов *Vickers-Terni*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:40-мм_Vickers-Terni_M1915) образца 1917 года на модифицированных станках образца 1930 года и двух-трех спаренных [13,2-мм пулеметов *Breda*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:13,2-мм_Breda_Mod._1931) образца 1931 года. Автоматы устанавливались побортно на площадках позади дымовой трубы, а пулеметы - на крыльях верхнего мостика и на площадке между [торпедными аппаратами](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии) (за исключением самого [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)), у которого там находился резервным дальномерный пост). Боезапас состоял из 4500 40-мм и 13 тысяч 13,2-мм патронов.

Корабли [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) вместо морально устаревших [40-мм автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:40-мм_Vickers-Terni_M1915) при вступлении в строй несли дополнительную пару спаренных [13,2-мм пулеметов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:13,2-мм_Breda_Mod._1931), но не имели установки на средней надстройке. На эсминцах [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) пулеметы были заменены спаренными [20-мм/65 автоматами *Breda*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) образца 1935 года. Они хотя были тяжелее и требовали усиленных подкреплений, по эффективности существенно превосходили [13,2-мм пулеметы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:13,2-мм_Breda_Mod._1931), поэтому с конца 1939 года началось перевооружение кораблей **типа *Maestrale*** и [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani), которые к началу 1941 года также получили по четыре спаренных [20-мм установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935).

Автомат имел воздушное охлаждение ствола и автоматику, работавшую на принципе отвода дульных газов. Питание осуществлялось от горизонтально вставляемого магазина на 12 патронов, причем отстрелянные гильзы автоматически вставлялись обратно в магазин. Эффективная досягаемость по высоте составляла 2500 м, практическая скорострельность - 150 выстр./мин. Номенклатура боеприпасов отличалась завидным разнообразием: бронебойно-трассирующие, бронебойно-разрывные, фугасные, трассирующие с взрывателями повышенной чувствительности и т.д. Средний вес патрона - 320 г, из которых 134 г приходилось на снаряд.

### Торпедное вооружение

Трехтрубный 533-мм торпедный аппарат эсминца *Granatiere*, 1939-1940 гг.

Итальянские эскадренные миноносцы периода [Второй мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Вторая_мировая_война) несли стандартное торпедное вооружение -два трехтрубных [533-мм аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии) типа *«S.I.»* (*Silurificio Italiano*), установленных в средней части, Они имели длину 8870 мм и весили 8983 кг; сектор стрельбы - около 80° на каждый борт. Выстрел производился посредством порохового заряда. Запасных торпед не предусматривалось. В 1941-1942 гг. посты наводчиков были оборудованы защитными экранами.

Трехтрубный 533-мм торпедный аппарат эсминца *Granatiere*, 1939-1940 гг.

### Противолодочное вооружение

Эсминцы **типа *Maestrale*** при вступлении в строй оснащались одним кормовым бомбосбрасывателем на четыре-пять 100-кг глубинных бомб; во второй половине 1930-х гг. к нему добавился второй. Корабли [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) изначально оснащались одним кормовым бомбосбрасывателем и двумя пневматическими бомбометами образца 1934/37 гг. На эсминцах [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) штатное противолодочное вооружение включало два бомбосбрасывателя и два бомбомета с 34 глубинными бомбами (18 100-кг и 16 50-кг). В бомбосбрасыватель правого борта обычно загружались 50-кг бомбы, левого - 100-кг. В годы войны боекомплект был увеличен до 40-50 глубинных бомб, часть которых хранилась в погребах главного калибра.

Все итальянские глубинные бомбы были цилиндрического типа, а их калибр считался по весу заряда. Реальный вес 50-килограммовой бомбы модели *«50/1936 A.L.B.»* составлял 64 кг, 100-килограммовой бомбы *«100/1936 A.L.В.»* - 128 кг; диаметр - соответственно 300 и 430 мм. Они снабжались гидростатическими взрывателями с четырьмя положениями установки: первая - на глубину 20, 40, 70 и 100 м, вторая - на 25, 50, 75 и 100 м.

432/302-мм пневматические бомбометы образца 1934/37 г. устанавливались на палубе полубака сбоку от рубки (шп.62-63) и предназначались для использования как 100-кг, так и 50-кг бомб - калибр можно было изменять за счет вкладыша. Выстрел производился сжатым воздухом давлением 130 кг/ см². Для выстрела бомбомет выставлялся на фиксированный угол возвышения 45°, заряжание могло производиться в любом положении. Дальность стрельбы регулировалась посредством изменения давления и составляла от 50 до 150 м (для 50-кг бомбы). Итальянские моряки невысоко оценивали качества бомбомета - в основном из-за сложности заряжания и вызванного этим невысокого темпа стрельбы.

В 1941-1942 гг. на большинстве эскадренных миноносцев бомбосбрасыватели переделали под немецкие глубинные бомбы типов *WBD* и *WBF*, а также установили по паре немецких штоковых бомбометов типа *«G»* (*Germanico*). Они монтировались на минных рельсах, как правило, у передней стенки кормовой надстройки (шп. 141-146).

Немецкие глубинные бомбы имели одинаковый цилиндрический корпус диаметром 450 мм, различаясь общим весом и весом заряда: у *WBD* - соответственно 180 и 125 кг, у *WBF* - 139 и 60 кг. Гидростатический взрыватель мог устанавливаться на глубину 20, 35, 50, 70, 90, 120 м для *WBD* или 15, 25, 35, 45, 60, 75 м для *WBF*. Бортовой бомбомет штокового типа производился концерном *«Krupp»*. При собственном весе 275 кг он приводился в действие пороховым зарядом и обеспечивал выброс бомбы по траверзу корабля на дистанцию до 40 м. Для ускорения перезарядки бомбометы оснащались боковыми лотками. В 1942 году на вооружение поступил близкий по конструкции итальянский бесштоковый пиро-пневматический бомбомет *«Menon»* образца 1942 года, обеспечивавший более высокий темп стрельбы.

Дополняли противолодочное вооружение буксируемые противолодочные мины (*torpedini da rimorchio*) типа *«GP 1927/46 Т»*, для спуска и подъема которых служили краны типа *«Sabiem»*. Мины несли заряд из 46 кг тротила и по способу применения были аналогичны параванам. Правда, это оружие, созданное еще в годы [Первой мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Первая_мировая_война), оказалось малоэффективным против современных субмарин (в частности, заглубление мины не превышало 40 м). поэтому в 1941-1942 гг. было демонтировано.

К началу войны все итальянские эскадренные миноносцы были оснащены лишь шумопеленгаторами типа *«TAG»*, датчики которых располагались в корпусе между 50-м и 54-м шпангоутами, а рубка акустика - в основании «боевого марса». Они имели ограниченную дальность действия и на практике оказывались бесполезными. Хотя на чертежах фирмы *«О.Т.О.»*, датированных 1937 годом, присутствует гидролокатор системы *«Peritero»*, который разрабатывался в то время на базе эхолота Ланжевена, корабли его так и не получили.

Положение со средствами обнаружения подводных лодок начало исправляться лишь в 1941 году с поступлением на вооружение гидроакустических станций (в итальянской терминологии - эхо-гониометров) типов *SCRAM* и *Р600* (фирмы *«Safar»*) итальянского производства, а также немецких *«GEMA»*. Гидроакустические рубки оборудовались под отделением дизель-генераторов на шп.50-55. В общей сложности гидролокаторами были оснащены 13 из 25 эсминцев трех типов:

* [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)), [*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)), [*Vincenzo Gioberti*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Vincenzo_Gioberti_(1936)), [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)) - май 1942 года;
* [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)), [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)), [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)) - июль 1942 года;
* [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)) - август 1942 года;
* [*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)), [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) - сентябрь 1942 года;
* [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)) - октябрь 1942 года;
* [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) - февраль 1943 года;
* [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)) - март 1943 года.

### Минное оборудование

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_22.jpg)

Эскадренный миноносец *Corazziere* с грузом мин типа *Р.200* в Аугусте, 22 сентября 1941 г.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_23.jpg)

Мины типа *Vickers-Elia* 145-1935 на палубе эсминца типа *Soldati*.

Оборудованием для минных постановок оснащались все крейсера и эсминцы итальянского флота, не стали исключением и представители рассматриваемых нами типов. Они оборудовались съемными минными рельсами, проходящими от кормы до средней надстройки, где по бортам располагались торпедопогрузочные краны, которые также могли использоваться для погрузки мин с баржи или причала. Полный вес минного оборудования составлял 7.15 т, для его монтажа требовалось 6 часов, на прием мин при помощи береговых кранов обычно затрачивалось около часа, но при использовании только корабельных погрузочных средств время сильно увеличивалось.

Общий вес принимаемых на борт мин составлял около 60 т. При приеме на борт полного запаса исключалось использование кормового [торпедного аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии), если же возможность его использования требовалось сохранить, то минная нагрузка уменьшалась. Кроме того, при выходе на минную постановку требовалось снимать бортовые бомбометы. Число принимаемых на борт мин в зависимости от их типа приведено в таблице. В годы войны эсминцы принимали также немецкие мины (в основном типов *«EMB»* и *«ЕМС»*) и минные защитники.

Надо сказать, что итальянские эсминцы (за исключением [типа *Navigatori*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Navigatori)) привлекались к минным постановкам лишь эпизодически. В частности, на счету кораблей **типа *Maestrale*** всего 15 выходов, из представителей следующей серии лишь [*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)) совершил единственный выход на минную постановку, из эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) обеих серий в постановках участвовало только 7 единиц, совершивших 26 выходов и выставивших около 1500 мин.

|  |
| --- |
| [[показать]](javascript:collapseTable(2);)***Число принимаемых на борт мин в зависимости от их типа*** |

### Противоминное вооружение

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_26.jpg)

Кормовая часть эсминца *Camicia Nera*, 1941 г. Видны параван типа «С» на кране, стеллаж для 50-кг глубинных бомб и удлиненная труба нефтяного дымогенератора.

Эсминцы **типа *Maestrale***, [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) и [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) изначально оснащались тральным оборудованием, включавшим два паравана типа *«С»*, которые устанавливались на корме на специальных кранах, за характерную форму называемых «клешнями», кормовой паровой брашпиль типа «Барджакки» (также являвшийся частью швартового устройства), электрическую лебедку «Сан-Джорджо» и кран «Сабием», использовавшийся для спуска углубителя трала Общий вес параванов составлял 1.2 т, кранов - 1,84 т. Траление могло производиться на скоростях до 25-27 узлов, ширина протраленной полосы достигала 180-200 м. Тем не менее, постановка параван-тралов отнимала много времени, причем имелась опасность повредить при этом руль или винты, кроме того, параваны не защищали сам корабль. По этим причинам применялись они крайне редко и к середине 1942 года были сняты со всех уцелевших эсминцев.

### Дымовая аппаратура

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Carducci_09.jpg)

Эсминцы *Alfredo Oriani* (нефтяная завеса), *Vincenzo Gioberti* и *Giosue Carducci*(справа) ставят дымзавесы двух типов.

Дымовая аппаратура, являвшаяся непременным атрибутом того времени, у итальянцев повсеместно была представлена двумя независимыми системами. В основании дымовой трубы размещалось по два паро-нефтяных дымо-генератора (*fumogeni*) типа «Лучани», обеспечивавших постановку черных «нефтяных» или белых «паровых» завес. На корме по правому борту находился еще один нефтяной дымогенератор (*nebbiogeni*) военно-морского типа, дававший дым белого цвета[[8]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_note-8).

Командующий флотом адмирал Якино в мае 1942 года в своем отчете давал высокую оценку объему, плотности и устойчивости ставившихся дымовых завес, но отмечал, что в начале постановки дымогенераторы работали неустойчиво и с частыми вспышками, демаскирующими корабли в ночное время. Поэтому со второй половины войны на некоторые эсминцы - вместо кормового генератора или в дополнение к нему - стали устанавливать химический (хлоридный) дымогенератор. Он давал более плотную завесу, хотя и на более короткий отрезок времени, и быстрее приводился в действие, что было особенно важно для защиты от воздушных налетов при стоянке в порту.

### Средства наблюдения и связи

Эсминцы оборудовались 90-см боевым прожектором с лампой дугового свечения силой тока 150 А, который располагался наверху «боевого марса» и мог управляться дистанционно с мостика. Он весил около 600 кг и был снабжен шторкой для световой сигнализации. Прожекторы производились фирмами *«Galileo»* или *«San-Georgio»*. На ряде эсминцев, начиная с 1942 года, при установке радиолокационных станций прожектор перемещался на нижнюю площадку «боевого марса», а стоявший там до этого инклинометр демонтировался. Кроме того, эсминцы имели по два 40-см сигнальных прожектора, которые устанавливались на крыльях мостика.

Радиорубка располагалась в кормовой части второго уровня носовой надстройки. Эсминцам [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) (у остальных набор радиоаппаратуры был аналогичным или близким по составу) по штату полагались передатчики *TNC-100* KB-диапазона и *TNM-1000* СВ-диапазона (оба фирмы *«Safar»*), приемники *АС-14* фирмы «Аллокио-Баккини» и *RC* фирмы «Марчили», аварийная приемопередающая станция *Т335/1* фирмы *«Markoni»* и две (три на лидерах дивизионов) СВ-радиостанции *RM-4* тактической сети, работавшие в телефонном режиме. В годы войны число и номенклатура радиостанций на борту были увеличены: устанавливались станции *ТРА-20*, *TPA/R-15* (фирмы *«Siemens»*), специальные станции типов *RM-5* и *TAN* для связи с самолетами и приемники RMU-1 аналогичного назначения.

Антенны станций дальней связи были растянуты между фок- и грот-мачтами, а короткие антенны радиотелефонов крепились по бокам «боевого марса». Ближе к концу войны грот-мачты с ряда кораблей были демонтированы и заменены короткими стойками, устанавливавшимися позади дымовой трубы.

Итальянские исследователи отмечают, что материальная база радиооборудования была на уровне своего времени, станции дальней связи имели хорошие эксплуатационные характеристики, хотя из-за громоздкой организации радиосвязи сообщения могли доходить до адресатов с большим опозданием. В то же время качество и надежность связи в тактических сетях оставляли желать лучшего.

Довершал радиооборудование итальянских эсминцев радиопеленгатор типа *OLAP E/404N*, круглая антенна которого устанавливалась на крыше ходовой рубки.

### Радиолокационное оборудование

Итальянцы находились в числе аутсайдеров в разработке современных образцов радиоэлектронного оборудования, поэтому серьезно уступали в этом аспекте и своим немецким союзникам. И, в особенности, силам антигитлеровской коалиции.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Legionario_05.jpg)

Эскадренный миноносец *Legionario* в Таранто, август 1946 г. Эсминец несет радар *FuMO-21/39* и два 37-мм автомата на месте кормового торпедного аппарата.

Первым из кораблей, получившим на вооружение радиолокационную станцию, стал [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)). Еще в сентябре 1941 года, во время достроечных работ, на нем начался монтаж немецкого радиодальномера *FuMO-21/39* (в итальянском флоте обозначавшегося *«DeTe»* - от немецкого *«Decimeter Telegrapher!»*). Таким образом, [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)) оказался единственным итальянским эсминцем, имевшим РЛС с момента вступления в строй. Правда, ее полномасштабные испытания были проведены только весной 1942 года, продемонстрировав хорошие результаты. Итальянский флот выдал заказ на 43 станции, однако их поступление серьезно задерживалось - до капитуляции Италии из кораблей рассматриваемых типов ей был оснащен лишь [*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)) (в январе 1943 года). Планировалась установка *«DeTe»* на [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) и [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)), но оба корабля погибли до того, как успели ее получить.

Эскадренный миноносец *Legionario* в Таранто, 1946 г. Эсминец несет 120-мм одноорудийную носовую установку и РЛС *FuMO-21/39*.

К тому времени на вооружение начала поступать радиолокационная станция итальянской разработки *EC.3/ter «Gufo»* (Филин), правда, до конца войны успели изготовить всего 14 комплектов. В январе 1943 года такими станциями были оснащены [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) и [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)), в августе - [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)). Летом 1943 года работы по подготовке к монтажу «Гуфо» были проведены на [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)), [*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)) и [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)), но сами станции до перемирия установить не успели.

Обе станции работали в дециметровом диапазоне, имели близкую мощность и обеспечивали обнаружение надводной цели на дальности 10-15 км, самолета - порядка 80 км, но итальянский радиолокатор отличался меньшей надежностью. Станция *«DeTe»* имела антенну «матрасного» типа размером 2×4 м, у *EC.3/ter* антенна состояла из двух частей (передающей и приемной) в виде рупоров, установленных один над другим На эсминцах антенны обеих станций монтировались вместо прожектора наверху «боевого марса», а посты операторов размещались в его основании[[9]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_note-9).

В период совместных действий с британским флотом два корабля ([*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)) в 1944 году и [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) в 1945 году) были оборудованы английскими радарами тип 291, крестообразные антенны которых монтировались наверху фок-мачты. Дальнейшее совершенствование радиолокационного оборудования происходило на уцелевших кораблях после войны.

### Якорное устройство

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_10.jpg)

Якорь типа *«Ansaldo»*. *Копия подлинного чертежа.*

Эсминцы оснащались двумя становыми якорями системы «Ансальдо» весом по 2 т, убиравшимися в полуклюзы. Каждая якорная цпь диаметром 38 мм состояла из восьми смычек длиной по 25 м и весила 5,8 т.

### Остойчивость, маневренность, мореходность

Остойчивость эсминцев всех трех типов находилась примерно на одном уровне, неизбежно снижаясь по мере увеличения «верхнего» веса Метацентрическая высота у **типа *Maestrale*** при нормальном водоизмещении составляла 77-89 см, у [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) - 75 см (при полной нагрузке с минами на борту она уменьшалась до 58 см), у [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) при полной нагрузке - 59-71 см, но при израсходовании топлива уменьшалась до 36-57 см. Расчетная высота центра тяжести над уровнем киля для кораблей этих типов равнялась 3,97, 4,21 и 4,20 м соответственно.

Хорошей была маневренность кораблей: при перекладке руля на 35° диаметр циркуляции на скорости 31 уз составлял порядка 640 м. на скорости 20 уз - около 410 м.

Мореходные качества оценивались как в целом неплохие - во всяком случае, выше, чем у эскадренных миноносцев всех предшествующих серий. (...)

## Экипаж

Экипаж эскадренных миноносцев **типа *Maestrale*** по довоенному штату состоял из 183 человек, включая 7 офицеров. У кораблей [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) штатная численность экипажа была на 10 человек меньше, у эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) 1-й серии - колебалась от 178 до 187 человек (при неизменном числе офицеров), а у представителей 2-й серии - достигла 217 человек при 13 офицерах. Как это было во флотах всех стран, по мере усиления зенитного вооружения, оснащения эскадренных миноносцев новыми противолодочными средствами и другим оборудованием численность экипажа неуклонно росла. Косвенно об этом можно судить по таким цифрам: вместе с [*Vittorio Alfieri*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Vittorio_Alfieri_(1936)), ставшем жертвой [сражения у мыса Матапан](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Сражение_у_мыса_Матапан) в марте 1941 года, погибло 211 офицеров и матросов, а на [*Scirocco*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Scirocco_(1934)) и [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) в момент их гибели в сумме находился 471 человек.

Размещение экипажей было традиционным и в целом одинаковым для кораблей всех трех типов. Офицерские помещения занимали кормовую часть корабля. В отличие от эскадренных миноносцев предыдущих типов, офицерская кают-компания была перенесена в кормовую надстройку, благодаря чему под верхней палубой нашлось место для восьми одноместных кают (причем сами они были гораздо просторнее, чем на предшественниках) и апартаментов командира корабля, включавших кабинет, спальню и ванную.

Командир корабля на эскадренных миноносцах данных типов, как правило, имел звание капитана 2 ранга, старший помощник - капитан-лейтенанта, старший механик - инженер-капитана[[11]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_note-11).

На главной палубе перед первым котельным отделением по правому борту находились две одноместные каюты главных старшин, а по левому - восьмиместный кубрик старшин 2-го класса, совмещенный со столовой. В нижнем ярусе носовой надстройки располагался восьмиместный кубрик главных старшин и отдельная столовая.

С богатством отделки офицерских помещений резко контрастировала спартанская обстановка в отсеках нижних чинов. Унтер-офицеры и матросы занимали кубрики в носовой части на главной палубе и платформе. Их спальные места представляли собой традиционные гамаки, которые днем сворачивались и убирались в специальные ячейки, а на ночь подвешивались под подволоком. Стационарные койки появились в итальянском флоте только в 1950-е годы.

## Окраска

В довоенный период эскадренные миноносцы окрашивались по стандартной схеме со светлыми серо-голубыми вертикальными поверхностями и темно-серыми палубами. На бортах в носовой части корабли несли двухбуквенный идентификационный код розово-красного цвета, дублирующийся более мелкими литерами на корме. Исключение составляли эсминцы **типа *Maestrale***, которые в период 1934-1937 гг. не имели литерных обозначений, зато несли на трубах марки в виде полос красного или черного цвета. При этом [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)) (лидер дивизиона) марок не имел, [*Scirocco*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Scirocco_(1934)) нес одну полосу, [*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)) - две, [*Libeccio*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Libeccio_(1934)) - три.

Летом 1940 года на палубы в носовой части были нанесены бело-красные диагональные полосы, предназначенные для облегчения опознавания с воздуха.

Маскировочная окраска эсминцев начала внедряться в 1941 году и имела основной целью затруднение визуального восприятия типа корабля, его курса и скорости. Первым, к конце весны, был перекрашен [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)), получивший темный серо-голубой корпус со светло-серыми носовой оконечностью и надстройками. В конце июня поступил доклад, из которого следовало, что [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)) становился малозаметным на дистанциях свыше 10 000 м. тогда как другие корабли его дивизиона, сохранившие светло-серую окраску, были четко видны.

В итоге, 22 июля командующий флотом адмирал Якино приказал нанести аналогичную окраску на [*Libeccio*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Libeccio_(1934)), [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) и [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) При этом [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) и [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) перекрашивались в темно-серый целиком, за исключением носовой и кормовой оконечностей, оставшихся светлыми, тогда как у [*Libeccio*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Libeccio_(1934)) светлыми оставались верхние части надстроек. Однако в целом результат не оправдал ожиданий. Отзывы о темно-серой схеме окраски были как положительными, так и отрицательными (в частности, в предрассветных сумерках темные корабли оказались гораздо заметнее сохранивших светло-серую окраску), поэтому она не получила дальнейшего применения.

В декабре 1941 года на [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)) был нанесен трехцветный камуфляж по схеме *«Claudius»*. Применялись черный, светло-серый и грязно-белый оттенки, окраска была почти симметричной с обоих бортов.

Стандартная схема камуфляжной окраски была официально утверждена 29 декабря 1941 года. Главный морской штаб рекомендовал наносить различные рисунки как на различные корабли, так и на разные борта одного корабля; придавая темным полосам неправильную форму, избегая горизонтальных, вертикальных или параллельных линий. В течение 1942 года стандартная схема камуфляжа была введена повсеместно. Первым из эсминцев, в феврале ее получил [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938))[[12]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_note-12), в марте - [*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)), вслед за ними, весной-летом, были перекрашены остальные корабли.

Рисунок камуфляжа был самым различным:

* наклонные полосы или пятна неправильной формы с волнистыми краями ([*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)) и [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)) в первоначальном варианте; [*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)), [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938)), [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)), [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)), [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)), [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)), [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)), [*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Mitragliere_(1941)));
* темные пятна в виде крупных изломанных многоугольников ([*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)), [*Vincenzo Gioberti*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Vincenzo_Gioberti_(1936)), [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)); второй вариант [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)));
* относительно небольшие темные многоугольники и клинья на общем светлом фоне ([*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)), [*Corsaro*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corsaro_(1941)), [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)); второй вариант [*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)) и, отчасти, [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)));
* любопытным образом были окрашены [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)) и [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) - их камуфляж представлял собой сочетание пятен с прямыми и изогнутыми, но не волнистыми, краями, причем рисунок одного борта почти в точности являлся негативным отражением противоположного.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Velite_19.jpg)

Эскадренный миноносец *Velite* в «союзной» окраске, 1944 г.

Чаще всего камуфляж был двухцветным - использовались пепельно-серый и темно-серый цвета, причем оба были приглушенного, матового оттенка. У ряда кораблей ([*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)), [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934)), [*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)), [*Vincenzo Gioberti*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Vincenzo_Gioberti_(1936)), [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)), [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938)), [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942)), [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)), [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)), [*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Mitragliere_(1941))) оконечности окрашивались в грязно-белый цвет, но в конце 1942 - начале 1943 гг. на уцелевших кораблях светлые участи были закрашены. Лишь [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941)) первое время после вступления в строй (до декабря 1942 года) нес экспериментальный четырехцветный камуфляж, в котором, наряду с пепельно-серым, темно-серым и грязно-белым, применялся бледный зеленовато-белый цвет.

В 1944 году немногочисленные уцелевшие эсминцы, оказавшиеся под контролем союзного командования, были перекрашены по схеме, аналогичной принятым у союзников (английская стандартная адмиралтейская схема или американская *Ms.22*). При этом корпус красился в темно-серый цвет, а надстройки - в светлый пепельно-серый. Правда, не обошлось без вариаций. У *Artigliere* (бывший [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937))) и [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) корпус был темно-серым только до уровня верхней палубы, причем у последнего темный участок обрывался в районе носового орудия. Такую окраску итальянские корабли сохраняли до окончания боевых действий в Европе и в первые послевоенные годы.

Фотогалерея камуфляжей эсминцев типов *Maestrale*/*Oriani*/*Soldati*

## (...)

В конце 1940-х годов три эсминца, оставшиеся в послевоенные годы в составе [ВМС Италии](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:ВМС_Италии) ([*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)), [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) и [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938))), прошли следующий этап модернизации, хотя и в разном объеме. На [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)) ограничились небольшой переделкой ограждения мостика. С [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) в 1948 году демонтировали радар типа 291, установив взамен станцию типа *LWS*[[14]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_note-14), характерная антенна которой разместилась на «боевом марсе». В конце 1949 года короткую грот-мачту на нем заменили горизонтальными растяжками для крепления антенн на дымовой трубе и примерно тогда же на фок-мачте установили антенну радара типа *SG*. Оба эсминца сохранили тот состав вооружения, который несли на момент окончания войны, однако на [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) был установлен дополнительный - третий [37-мм/54 автомат](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) на площадке на месте кормового [торпедного аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии).

Несколько больший объем работ был проведен в 1948-1949 гг. на [*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)). Ему вернули носовой [торпедный аппарат](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии), зенитное вооружение заменили на шесть [37-мм/54](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) (парами на срезе полубака и на площадках позади трубы, по одному на средней надстройке и на месте кормового ТА) и два [20-мм/65](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) (на юте) автомата, а также переделали носовую надстройку. Ей придали более угловатую форму со скошенной передней частью, верхний мостик был расширен, прежний КДП заменен новым, оригинальной конструкции с 3-метровым стереодальномером. «Боевой марс» и фок-мачту также демонтировали, установив взамен высокую четырехопорную решетчатую мачту, наверху которой разместилась антенна радара типа *LWS*, а на небольшом марте - типа *SG*.

Наконец, в 1950-1955 гг. все три эсминца прошли капитальный ремонт и переоборудование в быстроходные фрегаты, о чем будет рассказано ниже.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Модернизации эсминцев в 1940-1945 гг.** | |  |
| **Корабль** | **Год, список модернизаций** |  |
| [**Тип *Soldati***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937))**(1-я серия)** | | |
| [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) | **1939:** временно установлен дальномерный пост позади трубы **1941:** Р1 **1942:** АС2, R0 (?) |  |
| [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)) |  |  |
| [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)) | **дек. 1941:** АС1, DT, Р1 **1942:** -DT |  |
| [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)) | **1941:** DT **1942:** -DT |  |
| [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938)) | **1941:** Р1 |  |
| [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) | **cep. 1941:** C11, DT **1942:** -DT **кон. 1943:** A21, AC2, AZ1, B11, МО, M1, P1 |  |
| [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) | **1939:** C11, вместо прожектора временно установлен дальномер **кон.1941:** А21, АС2, DT, Р1 **нач. 1943:** AZ1, В11, В21, RG, -DT **кон. 1943:** RB, МО, М1 |  |
| [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)) | **сер. 1942:** С11, Р1 |  |
| [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)) | **1941:** Р1 **кон. 1942:** А21, АС2, AZ1, В11, В21, RG **1943:** М1 **1944:** МО |  |
| [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) | **сер. 1941:** С11, DT **сер. 1942:** АС2, -DT, Р1 |  |
| [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)) | **1941:** Р1 **сер. 1942:** АС2 **кон. 1943:** С11, С21, А21, AZ1, В22, R0 |  |
| [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) | **сер. 1941:** С11, DT **1941/42:** -DT |  |
| *Расшифровка:*   * Артиллерия главного калибра:   + С00 - демонтаж пары [120-мм/15 гаубиц](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933) со среза полубака   + С01 - установка [120-мм/15 гаубицы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933) на средней надстройке   + С11 - установка [120-мм/50 орудия](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) главного калибра на средней надстройке   + С21 - замена носовой спаренной [120-мм/50 установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) на одноствольную   + DT - установка резервного поста управления огнем на кормовой надстройке (-DT - демонтаж) * Зенитное вооружение:   + А00 - замена ранее стоявших [40-мм автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:40-мм_Vickers-Terni_M1915) и [13,2-мм пулеметов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:13,2-мм_Breda_Mod._1931) на четыре спаренных [20-мм/65 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935)   + А21 - замена спаренных [20-мм/65 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на крыльях мостика одноствольными установками   + АС1 - установка пары одноствольных [20-мм/65 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на срезе полубака   + АС2 - установка пары спаренных [20-мм/65 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на срезе полубака   + AF1 - установка одноствольного [20-мм/65 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) позади трубы   + АМ2 - установка спаренного [20-мм/65 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на средней надстройке (-АМ2 - демонтаж)   + AZ1 - установка пары одноствольных [20-мм/65 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на юте   + В11 - установка одного [37-мм/54 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) на средней надстройке   + В21 - установка одного [37-мм/54 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) на месте кормового [торпедного аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии)   + В22 - установка двух [37-мм/54 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) на месте кормового [торпедного аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии) * Корабельная архитектура:   + МО - демонтаж грот-мачты   + М1 - установка короткой грот-мачты позади дымовой трубы (-М1 - демонтаж)   + М2 - установка стоек для растяжки антенн на дымовой трубе   + Р1 - установка металлического ограждения верхнего мостика * Радиоэлектронное оборудование:   + RB - установка РЛС типа 291 на фок-мачте   + RD - установка РЛС типа «DeTe» на «боевом марсе»   + RG - установка РЛС типа «Gufo» на «боевом марсе»   + R0 - подготовка «боевого марса» к установке РЛС (перенос прожектора), но сама РЛС не установлена | | |

[***Camicia Nera***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937))

[*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) активно действовал в годы [Второй мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Вторая_мировая_война), совершив наибольшее среди систершипов число выходов в море. Корабль принимал участие в [сражении у Пунта-Стило](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Бой_у_Пунто-Стило) и ночном бою у мыса Пассеро, в бою у банки Скерки. Боевая деятельность эскадренного миноносца была связана, главным образом, с обеспечением защиты северо-африканских коммуникаций.

30 июля 1943 года переименован в *Artigliere*.

23 января 1949 года эсминец передан по репарациям СССР и переименован в [«Ловкий»](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:Ловкий_(1949)&action=edit&redlink=1). 30 ноября 1954 года был выведен из боевого состава, переоборудован в корабль-цель и 30 декабря получил наименование «ЦЛ-58», в 1955 году переоборудован в корабль воздушного наблюдения, оповещения и связи и 17 октября 1955 года переименован в «КВН-11», а 27 марта 1960 года исключен из списков флота и сдан на слом.

## Корабль в искусстве

Эскадренные миноносцы **типа *Maestrale*** представлены в игре [«Мир кораблей»](https://wiki.lesta.ru/ru/Мир_кораблей) в виде исследуемого эсминца V уровня итальянской ветки [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Ship:Maestrale).

Эскадренные миноносцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) представлены в игре в виде исследуемого эсминца VI уровня итальянской ветки [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Ship:Aviere).

## Примечания

1. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-1) Вес спаренной [37-мм установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) М1932 с водяным охлаждением составлял около 5 тонн, однако основной проблемой являлись значительные нагрузки на подпирающую конструкцию при одновременном выстреле из двух орудий. Так усилие отрыва достигало 23 т, а сжатия - 27,2 т. что было близко по величине к спаренной 100-мм/47 установке системы Минизини. Это означало необходимость мощных подкреплений, как следствие спаренные [37-мм автоматы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) не нашли применения на кораблях размером менее крейсера. Лишь с появлением одноствольной [37-мм установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) М.1939, на которой за счет эффективных противооткатных механизмов нагрузки на подкрепления удалось снизить до приемлемого уровня, стало возможным оснащать ею малые корабли.
2. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-2) Маэстрале (мистраль) - северо-западный, грекале - северо-восточный (букв. «греческий»); широкко (сирокко) - юго-восточный (букв «сирийский»); либеччио - юго-западный (букв. «ливийский»).
3. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-3) Одновременно велись работы над проектом «Усиленный *Maestrale*» (иногда называемый «Супер-*Maestrale*») Он представлял собой эсминец стандартным водоизмещением около 2000 т, длиной 120 м. с вооружением из трех спаренных [120-мм/50 орудий](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) (причем две носовые установки располагались линейно-возвышенно), двух спаренных [37-мм/54 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932), нескольких зенитных пулеметов и всего одного трехтрубного [533-мм торпедного аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии). Детали этого проекта долгое время оставались неизвестными широкой общественности и были опубликованы лишь в марте 1995 года в журнале *«Rivista Marittima»*. Однако заложенные в его основу решения получили свое развитие в проекте эсминцев типа «Команданти Медальи д'Оро» строительство которых было начало в годы [Второй мировой войны](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Вторая_мировая_война).
4. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-4) Альфредо Ориани (1852-1909) - историк и писатель, чьи взгляды легли в основу идеологии фашизма. Винченцо Джоберти (1801-1852) - священник, философ и политический деятель, в своих работах стремившийся дать политике философское обоснование. Джозе (Джозуэ) Кардуччи (1835-1907) - самый значительный итальянский поэт XIX века, лауреат Нобелевской премии по литературе. Витторио Альфьери (1749-1803) - поэт и драматург, «отец итальянской трагедии».
5. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-5) После падения фашистского режима, 30 июля 1943 года [*Camicia Nera*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)) и [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Squadrista_(1942)) были переименованы в честь погибших к тому времени однотипных кораблей - соответственно в *Artigliere* и *Corsaro*.
6. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-6) С аналогичной проблемой столкнулись и англичане. Их [120-мм одноствольные установки](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:120-мм_орудие_QF_Mark_XI&action=edit&redlink=1) *Mk.XVII* и *Mk.XVIII* весили 8,97 - 9,7 т, а спаренная *Mk.XIX* - 25,5 т.
7. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-7) На эсминцах **типа *Maestrale*** и [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) применялись «централи» только фирмы *«Galileo»*», на [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) - обеих фирм.
8. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-8) Любопытно отметить, что дословно *fumogeni* переводится как «генератор дыма», a *nebbiogeni* - «генератор тумана».
9. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-9) Станция *FuMO-21* была демонтирована с [*Alfredo Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alfredo_Oriani_(1936)) в конце 1944 года, при этом прожектор был возвращен на место.
10. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-10) Итальянский флот использовал спасательные плоты трех типов: 1-го размера - габариты 3,66×2,43 м, вес 258 кг, вместимость 39 человек; 2-го размера (тип *«D»*) - 3,04×1,52 м, 205 кг, 20 человек; 3-го размера (тип *«С»*) - 2,43×1,52 м, 175 кг, 13 человек.
11. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-11) Офицеры-механики в итальянском флоте относились к Корпусу корабельных инженеров и носили общевойсковые звания.
12. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-12) К сожалению, никаких сведений о рисунке камуфляжа [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) не сохранилось.
13. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-13) По другим данным [*Grecale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Grecale_(1934)) сохранил два [37-мм/54 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) (на средней надстройке и на месте кормового торпедного аппарата).
14. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-14) Сухопутная станция обнаружения воздушных целей британского производства, изначально устанавливавшаяся на грузовых автомобилях. Некоторое их количество было передано флоту из числа армейских запасов и приспособлено для установки на корабли.
15. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-15) В конце 1943 года переименована в *Simoom*.
16. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-16) В конце 1943 года переименоване в *Splendid*.
17. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l "cite_ref-17) В конце 1943 года переименована в *United*.

searches found nothing, so the navy made generic dispositions based on the limited information that it possessed. The ist Torpedo Boat Squadron (Airone, Alcione, Ariel) and the iith Destroyer Squadron (Artigliere, Geniere, Camicia Nera, Aviere) departed Augusta starting at z000 on the iith. They proceeded izo miles southeast, formed a long line-of-bearing and began to sweep west toward Malta. From north to south the squadrone could cover a thirty-two-mile-wide ribbon of ocean. Meanwhile the 7th Destroyer Squadron and a pair of MAS boats from Pantelleria patrolled between Marettimo Island and Cape Bon in case the British were headed for Gibraltar. Two MAS boats took an ambush position off Malta while a pair of light cruisers raised steam at Pal-ermo. Supermarina also suspended traffic to Africa. Three merchant ships escorted by a light cruiser and two destroyers departed Malta for Alexandria at 2.230 on the iith while the fleet loitered fifty miles to the south, and the light cruisers Orion and Ajax scouted seventy miles northeast by east of the fleet. Other units were positioned as shown in Map 4.1. The cruisers had turned northeast at zzoo on the iith, Orion on a course of o3o degrees and Ajax of o6o degrees. The Italian rake approached on a crossing course and at 0137 an Italian torpedo boat, Alcione, spotted Ajax an estimated 18,000 meters off her port bow—an extremely long-range sighting made possible because the moon, three days short of full, was sinking behind the enemy ship. Up to this point it was a textbook case ofapplied doctrine, and the Italian held every apparent advantage.' Alcione radioed her sighting and turned southwest toward Ajax. At 0142. Airone and Ariel spotted Ajax. At 0148 the squadron commander ordered the converging torpedo boats to attack. Ajax's commander, Captain E. D. B. (…) Camicia Nera, the southernmost destroyer, sighted Ajax at 02,46, five thou-sand yards to the northwest. She and the British cruiser swapped a few ineffec-tive salvos. But Ajax lacked flashless gunpowder, and repeated broadsides had ruined her crew's night vision. The British cruiser misidentified her enemy as a cruiser, and when this adversary disappeared in what seemed to be a smoke screen, Ajax turned southwest to break away; the fleet commander, Admiral Cunningham, had ordered her to retire toward the battleships 'in the belief that the enerny's whole fleet might be in the vicinity."33 Camicia Nera crossed Ajax's wake on a diverging course and lost contact. Ajax suffered thirteen killed and twenty-two wounded in this action. She expended 490 six-inch shells, 75 four-inch shells, and 4 torpedoes. She would return to action after three weeks in dock.Artigliere's crew controlled her fires, and at osoo Camicia Nere took her in tow, but at 0840 other British cruisers caught up and sank the crippled ship. Italian losses were thus two torpedo boats and one destroyer sunk and one destroyer damaged. Until the shooting started, the action seemed to affirm Italian doctrine. The torpedo boats conducted a textbook approach, but only put seven (of twelve available) torpedoes into the water. In contrast, British doctrine, as expressed by the Mediterranean Fleet's vice admiral, light forces, was that "all available torpedoes should be fired when a suitable target presents itself."34 The iith Destroyer Squadron, which possessed greater torpedo capability, never attempted to concentrate; instead, the ships presented themselves individually to Ajax's gunners. On the other hand, Italian flashless propellant worked well. Gunfire was completely invisible to the British, according to

Comando della 1a Squadra Navale (ammiraglio Inigo Campioni) e della 2 a Squadra Navale (ammiraglio Angelo Iachino).12 Quindi, alle 17.45, fu spedito a Stamage (Comando Supremo) il seguente Avviso n. 1523, in cui Supermarina faceva conoscere i suoi intendimenti operativi che, in relazione alla segnalazione di forze navali nemiche nella zona di Malta, riguardavano:13 a) ricognizioni aeree dalla Sicilia, da Tripoli e da Bengasi; b) agguati notturni di Mas presso La Valletta; c) ricerca del nemico nella notte sul 12 co77n le squadriglie torpediniere AIRONE e la squadriglia cacciatorpediniere ARTIGLIERE, nella zona ad est di Malta; d) ricerca del nemico nella notte sul 12 sulla congiungente Marettimo – Isola Plane (Golfo di Tunisi) con la squadriglia cacciatorpediniere FRECCIA; e) approntamento a Palermo degli incrociatori DI GIUSSANO e DIAZ; f) messa in stato di allarme delle difese della Sicilia, di Taranto e della Libia. Alle ore 05.00 i vari gruppi dovevano abbandonare le zone di agguato e dirigere per rientrare alle basi. Sebbene nel pomeriggio gli idrovolanti Cant.Z.501 dell’83° Gruppo della Ricognizione Marittima, delle Squadriglie 184a e 186a di base ad Augusta, 189a di base a Siracusa e 144a di base a Stagnone (Marsala), non avesse fatto avvistamenti, tra le ore 20.45 e le 21.00, fu ordinato alle unità della 1 a e della 2a Squadra Navale a Taranto, e alla 3a Divisione Navale della 2a Squadra a Messina, di accendere le caldaie e di tenersi pronte a muovere in tre ore con tutte le unità efficienti. 14 Nel frattempo, con fonogramma delle ore 20.22, Supermarina portava a conoscenza di Superaereo che il servizio di ricognizione per la giornata dell’indomani, 12 ottobre, sarebbe stato svolto, con partenza all’alba, dai seguenti idrovolanti della Ricognizione Marittima: Due di Bengasi nella zona compresa tra la costa, il parallelo 36° e i meridiani 19° e 21°; Due di Cagliari nella zona a levante dell’8° meridiano fino alla congiungente Capo Bon – Marettimo, Capo Carbonara; 12 Ibidem, telefonata n. 2291. La 1a Squadra Navale, tutta a Taranto, comprendeva le corazzate la 9a Divisione (Littorio e Vittorio Veneto), della 5a Divisione (Cesare e Cavour) e della 6a Divisione (Duilio - la Doria non era ancora entrata in Squadra), gli incrociatori della 7 a Divisione (Eugenio di Savoia, Montecuccoli, Aosta, Attendolo) e dell’8a Divisione (Abruzzi e Garibaldi). La 2a Squadra Navale, aveva gli incrociatori pesanti, Pola (Nave Comando) e della 1a Divisione (Zara, Gorizia e Fiume) a Napoli; gli incrociatori pesanti della 3a Divisione (Trieste, Trento e Bolzano) a Messina, gli incrociatori leggeri della 4a Divisione (Di Giussano e Diaz) a Palermo, mentre il Bande Nere e il Cadorna erano in riparazione, e il Da Barbiano a Pola a disposizione delle Scuole del CREM. 13 AUSMM, Supermarina – Avvisi, Registro n. 6. 14 AUSMM, Supermarina - Comunicazioni telefoniche, telefonata n. 2296, Registro n. 10. 9 Due di Taranto tra i meridiani 17° e 18°30’ nord, e i paralleli di Santa Maria di Leuca e 36° nord; Due di Augusta fino al meridiano 19°; Due di Tripoli nella zona compresa tra la costa e il parallelo 36° e i meridiani 15° e 17°. Inoltre sarebbero state assicurate le ricognizioni su Malta e Alessandria, rispettivamente richieste da Superaereo e dal Comando Supremo. I movimenti della Flotta britannica nel Mediterraneo Centrale Nello stato di delusione dell’ammiraglio Cunninghan, che aveva contato sulla partenza della flotta italiana nella notte tra il 10 e l’11 ottobre per poi intercettarlo l’indomani 11, dandogli l’attesa possibilità di affrontarla in battaglia, Supermarina, ancora una volta decise di non impegnare le squadre navali. Questa volta non furono neppure fatte uscire dalle basi poiché fino al giorno 12, per le condizioni atmosferiche negative che resero cieco il lavoro dei ricognitori, non fu compreso se la Mediterranean Fleet era salpata da Alessandria al completo, o con un complesso di unità minori. Pertanto, Supermarina, come abbiamo detto, si limitò a predisporre, per la notte sul 12 ottobre, un agguato notturno a sud di Capo Passero, con sette siluranti: quattro della 11a Squadriglia Cacciatorpediniere (Artigliere, Aviere, Geniere, Camicia Nera), e tre della 1a Squadriglia Torpediniere (Airone, Alcione, Ariel), mentre la 9a Squadriglia Mas della 2a Flottiglia, (Mas 512, 513 e 517), si portò a incrociare a nord dell’isola Gozzo e presso La Valletta. Inoltre, come pianificato, salparono anche i quattro cacciatorpediniere della 7a Squadriglia (Freccia, Dardo, Saetta e Strale), per incrociare in una zona lontana dalla zona di Malta, sulla congiungente tra le isole di Marettimo e Zembra, nel caso precauzionale che qualche nave nemica intendesse attraversare il Canale di Sicilia. Si aggiunga, che due Mas furono tenuti pronti a muovere, se necessario, a Pantelleria, mentre erano pronti per sostegno alla 7a Squadriglia gli incrociatori della 4a Divisione Navale Alberto di Giussano e Armando Diaz, comandata dal viceammiraglio Alberto Marenco di Moriondo. In rotta per entrare nel Grand Harbour, alle ore 11.00 dell’11 ottobre, uno dei cacciatorpediniere della scorta al convoglio M.F.3, l’Imperial (capitano di corvetta Charles Arthur de Winton Kitcat) incappò nella mina di uno sbarramento italiano, l’M.3, a 30 miglia da Punta Dalimare, l’estremità meridionale di Malta, in posizione lat. 35°34’N, long. 14°34’E, riportando danni a poppa agli organi di governo e di moto che ne causarono l’immobilità. Ma fu rimorchiato dal cacciatorpediniere Decoy (capitano di fregata Eric George McGregor) nel porto di Malta per le riparazioni in bacino dell’arsenale, arrivandovi alle ore 16.00. Rientrò in servizio nell’aprile 1941. Anche l’incrociatore contraereo Coventry (capitano di vascello David Gilmour) tagliò il cavo di una mina con il divergente (paramine) in una posizione 4 10 miglia a sudovest dal punto del danneggiamento dell’Imperial, e poiché altre mine furono viste in superficie, ciò portò l’ammiraglio Cunningham a concludere che si trattava di uno sbarramento con mine da fondo posato recentemente da navi italiane. Pertanto, disponendo alla Valletta del solo dragamine di squadra Abingdon che non poteva da solo effettuare gli sminamenti, ne informo con il messaggio 1156/11/10 l’Ammiragliato britannico, che di fronte quella minaccia, dovendo tener sgombra la rotta di Malta, decise di inviare in rinforzo i dragamine di squadra Huntley e Derby, che si trovavano in Mar Rosso, trasferendoli nei giorni successivi nel Mediterraneo.15 Il cacciatorpediniere Imperial che l’11 ottobre 1940 fu gravemente danneggiato da una mina dello sbarramento italiano M.3, a 30 miglia a sud di Punta Delimara, all’estremità meridionale di Malta. Gravemente danneggiato riuscì a raggiungere il porto di La Valletta. Durante il pomeriggio dell’11 ottobre la Mediterranean Fleet incrociò a sudovest di Malta. Per tutto il giorno il cielo era stato scrutato senza alcun segno di attività aerea nemica, sebbene le navi si trovassero entro il raggio d’azione dei ricognitori italiani della Sicilia. Nello stesso tempo la ricognizione britannica, decollando da Malta e dalle due navi portaerei, non aveva trovato alcuna traccia della 15 Historical Section Admiralty, Mediterranean, Volume I, p. 86. \* In effetti, nella notte tra il 7 e l’8 ottobre, i cacciatorpediniere della 14a Squadriglia Ugolino Vivaldi, Lanzerotto Malocello, Antonio Da Noli e Luca Tarigo al comando del capitano di vascello Giovanni Galati, sul Vivaldi, avevano posato lo sbarramento minato M 3 in quella zona, a circa 30 miglia a sud di Malta, su un fondale di 270 metri. Su una di queste mine finì l’Imperial, le cui riparazioni durarono fino all’aprile 1941, quando rientrò in squadra. Il 22 dicembre, sulle stesse mine, affondò il cacciatorpediniere britannico Hyperion. 11 flotta italiana in mare, fatta eccezione per un sommergibile (inesistente) che era stato localizzato precedentemente, alle 14.22 del 10, ed attaccato con le bombe di profondità da aerei della scorta alle navi. Era probabile, ritenne Cunningham, per questo episodio, che i movimenti delle navi britanniche fossero conosciuti dal nemico fin dalla sera del 10, e che le corazzate e gli incrociatori italiani sarebbero salpati durante la notte tra il 10 e l’11 ottobre, per intercettare la Flotta il giorno 11. Però non ebbe alcuna certezza della partenza della Squadra Navale italiana da Taranto, e neppure che cacciatorpediniere e torpedinieri si trovassero in agguato a nordest di Malta. Alle 22.30 dell’11, il convoglio M.F.4, con i due piroscafi Aphis e Volo e la petroliera Plunleaf, lasciò il porto di Malta diretto ad oriente, scortato dagli incrociatori contraerei Calcutta e Coventry e dai due cacciatorpediniere Wryneck e Waterhen. A mezzanotte tra l’11 e il 12 la posizione della nave ammiraglia Warspite, con il Comandante in Capo della Mediterranean Fleet era 50 miglia a sud di Capo Delimara con le quattro navi da battaglia, le due navi portaerei, i tre incrociatori della 3a Divisione e sedici cacciatorpediniere, e procedeva con rotta 90° e velocità 12 nodi. La 7a Divisione incrociatori leggeri, Orion, e Sydney fu distesa a nordest della Flotta in posizione estrema. Era assente da questa ricerca l’incrociatore australiano Ajax che era stato inviato a comunicare alla Ramillies, in uscita da Malta, quale sarebbe stata la posizione della Flotta e le sue intensioni notturne, e aveva perso del tempo a trovare la corazzata a causa delle sfavorevoli condizioni del tempo. L’incrociatore britannico Orion (classe “Neptune”) della 7a Divisione incrociatori della Mediterranean Fleet. 12 Era stato previsto di bombardare Tripoli con gli aerei delle portaerei Illustriou e Eagle durante la notte, ma sempre a causa delle condizioni meteorologiche, e per la necessità di rifornimento dei cacciatorpediniere a Malta, che non poteva essere interrotto, l’attacco dovette essere annullato. Le direttive del Comando Militare Autonomo della Sicilia (Marina Messina) Il Comando Militare Marittimo Autonomo della Sicilia (Marina Messina), ricevute da Supermarina, per telearmonica (telefono segreto), le istruzioni per l’impiego delle unità leggere e insidiose, incaricò Marina Augusta di riunire i comandanti delle tre Squadriglie designate per l’operazione: per la 1a Squadriglia torpediniere il capitano di corvetta Alberto Banfi; per i cacciatorpediniere dell’11a Squadriglia il capitano di vascello Carlo Margottini; per i Mas della 2a Flottiglia non conosciamo il nome del comandante. E ciò “affinché prima della partenza dalla base, potessero essere stabiliti gli opportuni chiarimenti di dettaglio circa le modalità applicative delle istruzioni impartite. Le dieci unità delle tre squadriglie quattro cacciatorpediniere, tre torpediniere e tre Mas, lasciarono la base di Augusta tra le ore 20.00 e le 20.30 dell’11 ottobre, dirigendo verso le zone di agguato. I cacciatorpediniere della classe “Soldato” e le torpediniere della classe “Spiga”, delle Squadriglie 1a e 11a, guidate dall’Artigliere e dall’Airone, avendo alle ore 01.00 del 12 raggiunto il meridiano 16°40’E (a circa 100 miglia a est di Malta), si disposero a rastrello, secondo le norme prestabilite, con rotta a ponente (270°) alla velocità di 12 nodi, con condizione di mare calmo e luce lunare favorevole da sudovest, che rendeva il settore in cui si svolgeva il settore di ricerca molto luminoso. L’intervallo tra le torpediniere era in media di 4 miglia, disposte da nord verso sud con Alcione, Airone, Ariel, mentre di 8 miglia era l’intervallo delle torpediniere dai cacciatorpediniere, che si trovavano più a sud, disposti per linee parallele, sempre partendo da nord, con Geniere, Aviere, Artigliere e Camicia Nera. Si trattava quindi di un rastrello con sette unità per una profondità di 28 miglia, che si svolgeva a sud del parallelo di Malta nell’area compresa tra lat. 35°54’N, long. 35°25’N. L’attacco delle torpediniere della 1a Squadriglia La prima sensazione delle presenza di forze navali italiane in mare arrivò all’ammiraglio Cunningham nella notte, alle 02.30 del 12 ottobre. La notizia riportava che l’incrociatore l’Ajax (capitano di vascello Edward Desmond Bewley McCarthy), l’ultima nave più a nord della linea di esplorazione degli incrociatori della 7a Divisione (che come detto comprendeva, distanziati in linea di rilevamento a notevole distanza, anche l’Orion e il Sydney e i due grossi cacciatorpediniere della classe “Tribal” Nubian e Mohawik), trovandosi in posizione lat. 35°57’N e long. 13 16°42’E, a circa 70 miglia a nord della Flotta, segnalava di avere affondato due cacciatorpediniere nemici. (...) L’attacco dei cacciatorpediniere dell’11a Squadriglia Prima ancora di aver ricevuto il segnale di scoperta della torpediniera Alcione alle 01.45, il comandante del cacciatorpediniere Artigliere aveva compreso, dalle vampe avvistate verso nord, che le torpediniere della 1 a Squadriglia avevano impegnato il nemico. I quattro cacciatorpediniere dell’11 a Squadriglia, che tutti avevano intercettato il segnale di avvistamento dell’Alcione, abbandonarono la posizione di stabilita, con il geniere Geniere, Aviere, Artigliere e Camicia Nera disposti in linea di rastrello da nord a sud. Alle 01.50 il caposquadriglia Aviere ordinò di dirigere per rotta 36°. Fu evidentemente un errore perché l’Artigliere diresse a nord, per rotta 360°. Tuttavia i comandanti degli altri tre cacciatorpediniere continuarono a vedere le vampate d’artiglieria nei loro settori prodieri, e alle 01.56 accostarono a dritta e mossero in quella direzione con rotta di collisione sul nemico, la cui rotta era supposta per 120°, alla velocità di 33 nodi. La prima unità che avvisto l’Ajax, alle 02.02 alla distanza di circa 1.400 metri, fu l’Aviere, il cui Comandante, capitano di fregata Carlo Tallarigo, dalla forma della sagoma dell’unità nemica ritenne trattarsi di un incrociatore, ritenuto del tipo “Gloucester”, che sparava sul lato sinistro, e più lontane le sagome indistinte di altre tre navi. L’Aviere iniziò la manovra d’attacco sulla dritta, ma al momento di eseguire l’accostata per lanciare i siluri, l’incrociatore nemico diresse la prora sul cacciatorpediniere, facendo scendere rapidamente la distanza, e mettendo l’Aviere in una posizione sfavorevole, con un beta molto stretto sulla dritta (10 gradi), che non gli permetteva il lancio dei siluri. 19 AUSMM, Marina Messina, Relazione sulla operazione eseguita nelle acque a levante di Malta nella notte sul 12 dalle Squadriglie “ARTIGLIERE””AIRONE” e “M.A.S.”, protocollo n. 2/2977 del 20 ottobre 1940-XVIII. 22 Nelle due immagini il cacciatorpediniere Aviere. Che mentre andava all’attacco fu colpito gravemente dal fuoco nemico, che gli impedì di lanciare i siluri. 23 Messina, estate 1940. Visita dell’ammiraglio Angelo Iachino, Comandante della 2 a Squadra Navale, alla 11a Squadriglie Cacciatorpediniere della 3a Divisione Navale, sull’Artigliere. Sopra a destra e sotto a sinistra di Iachino, il Comandante della Squadriglia capitano di vascello Carlo Margottini. 24 E subito dopo, alle 02.16, l’Aviere fu fatto segno al tiro dell’Ajax, già in stato di allerta avendo il direttore del tiro avvistati due cacciatorpediniere alle 02.15. Inoltre, con la sua manovra per la ricerca di luce lunare favorevole, l’incrociatore aveva ora i cacciatorpediniere nelle condizioni di avere la luna al traverso a sinistra, e quindi poco soddisfacente. L’Ajax iniziò l’apertura del fuoco in rapida successione dalla distanza di 3.600 metri su rilevamento 150°, sparando tre salve a pochi secondi d’intervallo l’una dall’altra, che caddero a prua sul castello, e a poppa e sotto la plancia asportando l’alloggio sottufficiali, causando all’Aviere considerevoli danni. Un proietto da 152 mm produsse una grossa falla in corrispondenza della linea di galleggiamento con conseguenti allagamenti; furono centrati il sistema di punteria generale (A.P.G.) e il complesso binato poppiero dei cannoni da 120 mm; vene a mancare la corrente specialmente nei quartieri poppieri, e restarono uccisi sette uomini e feriti altri quattordici. Il cacciatorpediniere, per sottrarsi al tiro dell’incrociatore nemico che continuava vivace, effettuò due accostate, la prima per 140° la seconda per 180°, mentre la prora colpita tendeva ad immergersi. Percorse 2 miglia, e a questo punto il tiro dell’Ajax rallento per poi cessare. E ciò permise all’Aviere di rallentare la velocità, e poco dopo le 02.15 era in grado di riprendere la rotta verso nord, e dirigere per rientrare alla base. Aveva a bordo otto morti e trenta feriti (due gravi), tra cui il Direttore del Tiro, tenente di vascello Mancuso. Nel frattempo anche il cacciatorpediniere Geniere (capitano di fregata Giovanni Bonetti) avvistò un unità nemica, che era ancora l’Ajax, ma anch’esso si trovo nella condizione di distanza e di beta da non permettergli di lanciare i siluri. Appena iniziata la manovra per raggiungere una posizione favorevole, il cacciatorpediniere perse di vista l’incrociatore nemico, e non poté quindi più impegnarlo. Il cacciatorpediniere capo squadriglia Artigliere (capitano di vascello Marco Margottini), che ricordiamo aveva diretto a nord, dopo aver mantenuto per mezz’ora quella rotta avvistò l’Ajax sulla sua dritta, e il comandante Margottini decise di manovrare decisamente per attaccarlo con i lanciasiluri del lato di dritto. (...) Il Camicia Nera (capitano di fregata Giovanni Oliva), il quarto cacciatorpediniere che si trovava all’estremità della linea di ricerca navigando alla velocità di 25 nodi, avvistò anch’esso l’Ajax alle 02.47 a circa 45° dalla prora e alla distanza di circa 5.000 metri, ma in condizione di lancio sfavorevole, da non poter lanciare i siluri. Il cacciatorpediniere, tuttavia, manovrò per portarsi all’attacco, e alle 02.48 circa rispose con i suoi cannoni da 120 mm al tiro delle due salve che l’incrociatore, intorno alle 03.40, gli sparò contro con i pezzi di prora, senza colpirlo, prima di perdere quasi subito il contatto, allontanandosi dal fuoco del nemico coprendosi con una cortina di fumo. La versione britannica, riguardo al Camicia Nera, è invece la seguente: 21 Un terzo cacciatorpediniere fu avvistato a una distanza di 3 o 4 miglia che si avvicinava a una velocità leggermente superiore rispetto ai primi due, ma ancora ben oltre la velocità dell’Ajax di 25 nodi, dando ancora una volta l’impressione che le navi italiane non avevano in funzione tutte le loro caldaie. Due altri cacciatorpediniere furono visti mentre si stavano ritirando ad alta velocità verso nord-ovest [Camicia Nera e Geniere]. Alle 02.44 due siluri furono lanciati contro uno dei cacciatorpediniere, ma da bordo dell’incrociatore non si videro esplodere sul bersaglio. Uno dei cacciatorpediniere fece una virata di 180° e fu perso dalla vista dell'AJAX. L'altro rimasto illuminato dalla luna fu visto ritirarsi a una velocità che l’AJAX non poteva eguagliare. Il Capitano McCarthy decise quindi di cercare il cacciatorpediniere che aveva preso la rotta 180° e si stava presumibilmente dirigendo verso sud-ovest. Alla fine, intorno alle 03.40, fu stabilito il contatto, ma dopo solo due salve da cannoni da 6 pollici, il bersaglio fu visto sparire nel fumo. A questo punto la luna era tramontata e, dopo aver ricevuto l'ordine di unirsi al corpo principale della flotta, l’Ajax si ritirò. Nella speranza di rintracciare e attaccare l’Ajax, il Camicia Nera assunse per circa un ora rotta ponente, dove aveva l’impressione si fosse allontanato l’incrociatore nemico, ma riuscito vano il tentativo, invertì la rotta per avvicinarsi all’Artigliere immobilizzato e in fiamme. 22 Prima di raggiungere l’Artigliere, alla distanza di 3.000 da esso incontrò un gruppo di naufraghi che avendo riconosciuto il Camicia Nera gridarono ad alta voce il suo nome. Alle 04.30 circa il cacciatorpediniere ne ricuperò due che si trovavano su un canotto Carley, lasciato sul posto dall’incrociatore britannico. Questa fase del combattimento avvenne con la luna appena tramontata, riducendo la fluorescenza al tiro dell’Ajax, i cui direttori del tiro si trovarono in difficolta nell’individuare i cacciatorpediniere non possedendo ancora, sui loro incrociatori, proietti da 152 mm con carica cariche a vampa ridotta, mentre invece tutte le siluranti italiane le usavano assieme ad ottime codette luminose. Le conseguenze furono che i direttori del tiro e gli artiglieri dell’Ajax erano accecati dalle loro stesse salve, e quindi disturbati nel localizzare gli obiettivi da colpire. Fu, forse, anche per questo motivo che l’incrociatore era stato ancora colpito quattro volte da proietti da 120 mm dell’Artigliere. Il primo proiettile colpì lo scafo esplodendo a fianco del locale caldaia, 60 centimetri sotto il ponte superiore. Non furono riportati danni strutturali, ma una scheggia distrusse la testata di uno dei siluri sul ponte superiore. Il secondo proiettile colpì ed è esplose sulla gruetta di poppa della baleniera di sinistra. L’imbarcazione fu gravemente danneggiata, con estesi danni da schegge alle aree circostanti che includevano danni alla torretta dei cannoni binati contraerei da 102 mm, a poppa a sinistra, che fu messa fuori servizio. Il terzo proiettile esplose nel deposito dell'artiglieria sul lato di dritta a poppa, aprendo un foro di 60 centimetri di diametro sotto il fianco della nave a 50 centimetri sopra la linea di galleggiamento. Le inondazioni non si diffusero. Il quarto e ultimo proiettile colpì sul fianco sinistro, 90 29 centimetri sopra la linea di galleggiamento, creando un foro nella fiancata della nave. In complesso, il danno al materiale e al galleggiamento dell’Ajax erano considerati minimi, e poiché le sue macchine non ebbero danni poté mantenere la sua velocità e l’armamento principale in condizioni da non rallentare il suo tiro.23 I punti dell’incrociatore britannico Ajax dove colpito i proietti da 100 e 120 mm della torpediniera Airone e del cacciatorpediniere Artigliere. Questa considerazione, di danni minimi, causati da sette proietti, tre da 100 mm e quattro da 120 mm, è discutibile. I danni dell'Ajax non potevano essere considerati limitati, perché aveva danni strutturali, due cannoni del suo armamento secondario da 102 mm erano stati messi fuori uso, così come il suo radar di scoperta aerea. Quindi, quando invertì la rotta prima ancora di averne ricevuto l’ordine dall’ammiraglio Cunningham, il comandante dell’Ajax, capitano di vascello McCarthy, nell’allontanarsi verso sud, è presumibile che dovette aver fatto queste considerazioni, anche perché non sapeva quante e quale tipo di navi italiane potesse trovarsi ancora di fronte.. 30 Scrisse infatti McCarthy nella sua relazione: “Durante l'ultima fase, altre due navi furono avvistate a circa 6 miglia di distanza, stagliate contro la luna che tramontava velocemente. Entrambe le navi stavano navigando su una rotta opposta a quella dell’ Ajax, cioè verso nord-ovest, ad alta velocità … Si pensava che queste navi fossero incrociatori e di conseguenza fu fatto un rapporto sul nemico con orario 0306/12”. Inoltre il comandante dell’Ajax non voleva esporre il suo lato sinistro al nemico perché sull’incrociatore vi era ancora un incendio visibile attraverso un foro nello scafo, causato da uno dei proiettili del cacciatorpediniere Artigliere. Quindi, non avendo riconosciuto il tipo delle navi, e sospettando potessero essere incrociatori in appoggio ai cacciatorpediniere, il comandanti McCarthy non fece aprire il fuoco su quelle due navi, perché l’Ajax sarebbe stato individuato e le sue vampe d’artiglieria servire al nemico per far fuoco su di esso con maggiore precisione. Fu a questo punto, dopo le 03.50, che l’Ajax, dopo aver trasmesso alle ore 03.06 all’ammiraglio Cunningham la comunicazioni di aver perduto il contatto con il nemico, cambiò rotta dirigendo a sudovest, per poi cambiare nuovamente rotta a sud dopo che il Comandante in Capo della Mediterranean Fleet aveva trasmesso l’ordine, trasmesso alle 03.25, che gli incrociatori della 7a Divisione si riunissero al nucleo principale della flotta, che alle 04.00 venne a trovarsi alla distanza di 70 miglia verso sud-ovest dall’Ajax. In quel momento, anche Cunningham era preoccupato che un certo numero di unità navali italiani si trovassero in appoggio ai cacciatorpediniere, e che l’Ajax fosse in pericolo. Il disimpegno dell’incrociatore avvenne quando la luna era tramontata e la luce del giorno imminente. 24 Successivamente Cunningham inviò incontro alla 7a Divisione Incrociatori la 3a Divisione Incrociatori, in modo che alla luce del giorno potessero affrontare un nemico, che si presentasse in forze, con tutte le loro sei unità. Tra le 09.15 e le 10.34 gli incrociatori della 7 a Divisione Orion, Sydney e Ajax si riunirono al grosso della flotta. Il comandante dell’Ajax riferì che in seguito alla sua azione, il tiro nemico aveva messo fuori uso parte del servizio elettrico e l’impianto radar e messo fuori di combattimento un complesso binato di cannoni da 4 pollici. Due ufficiali erano stati uccisi e uno gravemente ferito. Inoltre dieci marinai erano stati uccisi e altri venti feriti. 25 Nel corso delle azioni a fuoco, l’Ajax aveva sparato 469 proietti da 152 mm, dei quali, con le torri prodiere 342 (171 da ciascuna delle due torri A e B) e con le torri di poppa 148 (74 da ciascuna delle due torri X e Y). Il numero dei proietti sparati con i cannoni degli impianti contraerei da 102 mm, furono 70, i siluri lanciati 4. In totale l’Ajax fu colpito da sette proietti, tre da 100 mm e quattro da 120 mm. Le riparazioni dell’Ajax furono brevi, tanto che il 29 ottobre era nuovamente in mare per l’operazione “BN”, consistente per portare a Suda, assieme all’incrociatore York, parte delle truppe del Reggimento Lancaster, arrivando a destinazione il 1° novembre. Complessivamente, nel corso del combattimento, vi erano stati sull’Ajax tredici morti e ventidue feriti. 25 31 Il Sydney, australiano, uno dei tre incrociatori della 7a Divisione della Mediterranean Fleet. Il Liverpool, uno dei tre incrociatori della 3a Divisione della Mediterranean Fleet. 32 Caricamento dei cannoni da 152 in torre di tiro dell’incrociatore Orion della 7a Divisione. L’Ajax era della stessa classe dell’Orion, la “Neptune”, e quindi aveva lo stesso tipo di torretta. (…) L’Alcione [recuperati i naufraghi dell’Airone], dopo aver dirette a ponente per circa mezz’ora, in direzione di bagliori, constatato che si trattava di scariche elettriche, prese la rotta per la base., rientrando ad Augusta alle 08.00 circa del 12 ottobre. Il cacciatorpediniere Aviere, che essendo stato ripetutamente colpito da proietti da 152 mm dell’Ajax aveva ridotto la velocità a 14 nodi, aveva diretto per nord, incontrando poco dopo l’alba il cacciatorpediniere Geniere, rimasto nella zona ad incrociare nell’intento di ricongiungersi all’Aviere che sapeva essere stato danneggiato, per scortarlo verso Augusta. Le due unità proseguirono unite la loro navigazione per Augusta, dove arrivarono a circa le ore 12.00, senza essere state disturbate dal nemico, che le aveva avvistate fin dalle prime ore del mattino con la ricognizione aerea. Il cacciatorpediniere Artigliere, che dopo il rapido scontro con l’Ajax alle 02.40 era rimasto immobilizzato e con a bordo vari incendi nella zona prodiera della nave che si stavano rapidamente estendendo, (…) l’incendio fu circoscritto e, infine, alle ore 03.00 circa, poté essere messa in funzione la motrice di poppa; e questo grazie all’equipaggio dell’Artigliere che, dando prova di assoluto sprezzo del pericolo, tra le esplosioni del munizionamento venuto a contatto con l’incendio, si era prodigato per salvare la nave. Ma, alle 04.05, nel corso della sua faticosa navigazione verso nord, l’Artigliere dovette nuovamente fermarsi, non potendo più alimentare con la nafta la caldaia, ed il personale fu nuovamente impegnato, sotto la direzione del Capo Servizio del Genio Navale, a prodigarsi nel tentativo di rimettere in funzione la caldaia del cacciatorpediniere e nel contempo a contrastare l’opera distruttiva dell’incendio. Fu a questo punto che sopraggiunse il cacciatorpediniere Camicia Nera, il cui comandante, capitano di Fregata Giovanni Oliva, avendo riconosciuto la inutilità della ricerca del nemico verso ponente, aveva deciso di portarsi in aiuto dell’Artigliere. Il maggiore Giannettini fece presente al comandante Oliva che era possibile tentare di rimorchiare l’Artigliere di poppa, ma nello stesso tempo riferì che 36 con il personale menomato che aveva a bordo era impossibile rimettere in funzione una motrice. Stava albeggiando quando tra i due cacciatorpediniere fu distesso un cavo d’acciaio di rimorchio, e quindi a lento moto il Camicia Nera cominciò a trainare l’Artigliere, iniziando la navigazione verso nord per raggiungere Augusta. 27 L’affondamento del cacciatorpediniere ARTIGLIERE Alle 06.00 del 12 ottobre quattro aerei Swordfish decollarono dalle portaerei Illustrious (capitano di vascello Denis William Boyd), per una ricerca tra nordovest e nordest della Flotta (tra 340° e 070°), ma non trovarono alcuna traccia della presenza di navi nemiche. Alle 06.45 del 12, l’incrociatore Orion (capitano di vascello Geoffrey Robert Bensly Back), segnalò una nave nemica ancora in fiamme e alle 07.10, un altro idrovolante Sunderland del 228° Squadron della RAF decollato dall’idroscalo maltese di Calafrana segnalò, alle 11.50, tre incrociatori pesanti della classe “Fiume” che stavano dirigendo per nordovest in posizione 70 miglia da nordovest della Flotta britannica e alla stessa distanza a nord del convoglio M.F.4, segnalò due cacciatorpediniere, di cui uno in fiamme che veniva rimorchiato dall’altro. Immediatamente, la Warspite (capitano di vascello Douglas Blake Fisher), guidando le tre corazzate del 1° Squadron da Battaglia del vice ammiraglio Pridam Wippell Malaya, Valiant e Ramillies e le due navi portaerei Illustrious e Eagle, accosto verso nord (10°) e furono inviati in volo quattro aerei Swordfish, che si allontanarono dalla Illustrious, armati di siluri, seguendo il Sunderland, per attaccare i due cacciatorpediniere italiani. Nel contempo, gli incrociatori della 3a Divisione, York, Gloucester e Liverpool, con i loro cacciatorpediniere Nubian e Mohawik, diressero a nord dopo aver segnato all’ammiraglio Cunningham che si stavano avvicinando ad un fumo all’orizzonte per indagare. Poco dopo l’Orion segnalò che il cacciatorpediniere rimorchiante, ossia il Camicia Nera, in seguito all’attacco degli aerei, aveva mollato il rimorchio e stava dirigendo verso nordovest ad alta velocità. Uno dei tre incrociatori della 3a Divisione, lo York (capitano di vascello Reginald Henry Portal), si avvicinò “al povero ARTIGLIERE”, abbandonato con le macchine fuori uso, il cui equipaggio “agitò lenzuoli e indumenti bianchi in segno di resa”.28 Dal Camicia Nera, che stava rimorchiando faticosamente l’Artigliere, alle 07.00 diversi aerei sopraggiungere, compreso un riconosciutissimo idrovolante Sunderland, che però non attaccarono, mentre invece il Camicia Nera aprì subito il fuoco contro l’aereo con le sue mitragliere contraeree. Poi alle 08.00 apparvero verso sud, alla distanza di 26.000, metri sei unita navali, riconosciute per quattro incrociatori e due cacciatorpediniere del tipo “Tribal”. Poiché la distanza da quelle navi diminuiva, il comandante del Camicia Nera, avendo compreso che ormai ogni tentativo per salvare l’Artigliere era vano, alle ore 08.10 circa, fece lanciare in mare due canotti di salvataggio Carley, e mollato il rimorchio con l’Artigliere, del quale aveva imbarcato diciotto uomini dell’equipaggio, di cui quattordici feriti, non poté fare altro che mettere le macchine del Camicia Nera alla massima forza, dirigendo verso nord coprendosi con una cortina fumogena. Al direttore di Macchina dell’Artigliere era stato dato l’ordine di affondare il cacciatorpediniere in caso di emergenza.29 Mentre il Camicia Nera si allontanava, alle 08.40 fu preso sotto il tiro delle navi britanniche, ora ritenute comprendenti due grandi incrociatori e tre cacciatorpediniere (erano invece tre incrociatori e due cacciatorpediniere), e il suo comandante dovette abilmente zigzagare per non essere la sua nave colpita dalle salve delle navi del nemico, che nel frattempo avevano serrato le distanze, e che caddero fino ad una distanza di 500 metri dal cacciatorpediniere. Nel frattempo, dalle ore 08.30 alle 09.00, il Camicia Nera fu attaccato dagli aerei nemici, e il suo comandante riferì di essere stato attaccato prima da tre bombardieri in picchiata, poi da bombardieri in quota seguito da mitragliamento, e infine da sei aerosiluranti, ossia da più aerei di quanti ne fossero decollati dalla Illustrious. Il capitano di fregata Giovanni Oliva, con abili manovre, era riuscito ad evitare le bombe e i siluri, e nel contempo non aveva concesso alle navi britanniche di serrare le distanze per attaccarlo con la loro maggiore superiorità di fuoco. Alle 09.00 circa le navi nemiche desistettero dall’inseguimento, e il Camicia Nera cesso di far fumo e poté rientrare incolume alla base di Augusta, che raggiunse poco prima di mezzogiorno del 12 ottobre perfettamente indenne. Nessun colpo d’artiglieria o proiettile di mitragliera, né schegge di bombe, avevano colpito il cacciatorpediniere. 30 Il Camicia Nera proseguì la navigazione per Augusta, dove giunse incolume assieme al cacciatorpediniere Geniere che anch’esso non aveva riportato alcun danno. 29 AUSMM, Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, relazione del 12 ottobre 1940- XVIII. 30 Nel dopoguerra, in pubblicazioni e discussioni, è stato sostenuto che il comandante del cacciatorpediniere Camicia Nera, capitano di fregata Giovanni Oliva, quando fu costretto a mollare il rimorchio dell’Artigliere, nell’imminenza dell’arrivo dell’incrociatore York, avrebbe dovuto imbarcare l’equipaggio dell’Artigliere, per poi affondarlo, per non lasciare al nemico l’opportunità di sostenere, dal punto di vista propagandistico e psicologico, che il cacciatorpediniere si era arreso. Ma ciò era praticamente impossibile. Occorre considerare che in quel momento, con i tre incrociatori della 3a Divisione, York, Gloucester e Liverpool, che stavano sopraggiungendo, sarebbe stato pericolosissimo da parte del Camicia Nera a non allontanarsi a tutta le velocità consentita dalle sue macchine, perché, non dimentichiamolo, lo York poteva cominciare a sparare con i suoi cannoni da 203 alla distanza di 27.000 metri, e lo fece. Perdere tempo per imbarcare i naufraghi (aveva già imbarcato diciotto uomini dell’Artigliere dei quali quattordici feriti), dovendo accostandosi all’Artigliere e far scendere in mare le zattere di salvataggio per trasbordare gli uomini da una nave all’altra, avrebbe significato anche la perdita del Camicia Nera. Se invece il Camicia Nera si fosse accostato all’Artigliere per il trasbordo, stando fermo avrebbe costituito un obiettivo appetitoso e agevolato il tiro alle artiglierie degli incrociatori britannici, senza possibilità di scampo. Nell’allontanarsi era già sotto il tiro di quelle navi, ma riuscì ad allontanarsi per l’imprecisione del tiro nemico e grazie alla sua maggiore velocità. 38 Arrivò anche l’Aviere che invece era fortemente danneggiato, per poi essere fu messo in bacino per sommarie riparazioni. 31 Il danneggiato Artigliere, che non era in condizioni di effettuare alcuna azione difensiva contro il nemico, avendo le artiglierie danneggiate, gli uomini degli armamenti decimati, i depositi delle munizioni e delle riservette allagati, senza più siluri che erano già stati gettati in mare, all’arrivo delle navi britanniche non poteva che arrendersi. Furono distrutti i documenti e le pubblicazioni segrete, prontamente appesantire e gettate in mare, e fu dato inizio all’affondamento del cacciatorpediniere allagando i locali macchine. Alle navi nemiche che si stavano avvicinando con i cannoni puntati, agitando uno grosso straccio a poppa (forse un lenzuolo) per richiamarne l’attenzione, fu fatto capire che l’Artigliere stava affondando, e che oltre al personale deceduto vi erano a bordo molti feriti e nessun mezzo di salvataggio disponibile. Dall’incrociatore York, che si era avvicinato alla poppa dell’Artigliere fu ingiunto perentorio l’immediato abbandono dal cacciatorpediniere, “ed alle ripetute comunicazioni dell’ARTIGLIERE che molti dei feriti non potevano lasciare la nave”, fu confermato per due volte l’intimazione dell’immediato abbandono dal cacciatorpediniere, poi seguita da due colpi di cannone a scopo d’intimidazione. Non vi era più da perdere tempo. Nel timore che i britannici potessero salire a bordo dell’Artigliere e impossessarsi della bandiera di combattimento della nave, furono affrettate le operazioni di autoaffondamento; e dopo momenti commozione dell’equipaggio che rendeva gli onori alla propria nave stando sull’attenti, la bandiera fu appesantita e gettata in mare. Quindi, all’ordine del maggiore Giannettini, tutti coloro che erano in condizioni di farlo si tuffarono in mare, per ultimi gli ufficiali. I naufraghi si erano di poco allontanati dall’Artigliere che continuava ad affondare quando lo York (capitano di vascello Reginald Henry Portal), dopo aver girato intorno al cacciatorpediniere, verso le ore 09.30 del 12 ottobre, aprì il fuoco a distanza ravvicinata. E poiché l’effetto del tiro dei cannoni da 203 mm, sparando prima otto colpi con un solo cannone e poi facendo fuoco con le torri binate sparando altri dieci colpi, non apparve soddisfacente, poiché l’Artigliere pur avendo incassato almeno cinque colpi non accennava ad affondare, l’incrociatore lanciò due siluri, di cui il primo falli il bersaglio mentre il secondo lo raggiuse.32 Dopo una violentissima esplosione, alle 09.50 l’Artigliere scomparve dalla superficie del mare. Lo York, prima di allontanarsi rapidamente, dirigendo verso nord in direzione delle altre navi britanniche, lancio in mare una zattera di salvataggio destinata ai naufraghi, e successivamente il suo comandante fece trasmettere in chiaro, su onde lunghe commerciali: “Naufraghi di cacciatorpediniere italiani posizione 35°50’N,16°22’E”. Il messaggio trasmesso dallo York risulterà assai utile agli italiani per integrare il piano già in atto per la ricerca dei superstiti”. (...) Il cacciatorpediniere Camicia Nera. Aveva preso a rimorchio il danneggiato Artigliere, ma al sopraggiungere degli incrociatori britannici York, Gloucester e Sydney, dovette mollare il cavo di rimorchio e allontanarsi alla massima velocità. (...) L’uscita da Messina degli incrociatori e cacciatorpediniere della 3 a Divisione Navale e gli attacchi dell’Aeronautica della Sicilia La prima notizia che arrivò a Roma sullo scontro notturno tra le siluranti italiane e navi britanniche avvenne da un intercettato delle ore 01.35 del 12 ottobre trasmesso dalla torpediniera Alcione che riferiva sull’avvistamento di un incrociatore a levante di Malta. Ma fu soltanto alle 05.15, certamente dopo l’approfondimento della situazione, che l’ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, caporeparto e ufficiale di servizio nel salone operativo di Supermarina, telefonò al Comando della 3a Divisione Navale, ordinando: “Passate da pronti in tre ore a pronti a muovere insieme ai cacciatorpediniere”.35 Le prime notizie sui danni riportati nello scontro notturno dalle siluranti italiane, cominciarono ad arrivare dal cacciatorpediniere Camicia Nera e poi dalla torpediniera Alcione, tra le ore 06.30 e le ore 07.00. Conseguentemente Supermarina, particolarmente allarmata di quei risultati negativi inattesi, alle 07.40 si mise in contatto telefonico con Superaereo per l’intervento degli aerei da bombardamento, comunicando:36 Nostre unità minori sono in difficoltà nella zona a 90 miglia a levante di Malta. Ultima comunicazione che sono attaccate da parte di apparecchi d’assalto nemici. Pregasi inviare subito caccia. Pregasi altresì di inviare bombardamento contro unità maggiori avversarie tenendo presente che le nostre unità in quella zona sono soltanto cacciatorpediniere, torpediniere e MAS. Tenere inoltre presente che alle 08.00 uscirà da Messina diretta nella stessa zona la 3a Divisione incrociatori (TRIESTE TRENTO BOLZANO) e una squadriglia di cacciatorpediniere tipo navigatori. La richiesta di appoggio aereo fu subito inoltrata da Superaereo in Sicilia, al Comando della 2a Squadra Aerea, con il messaggio n. B-01376 delle ore 09.00 del 12 ottobre, firmato dal generale Francesco Pricolo, Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Alle 08.10 del 12 ottobre la 3a Divisione Navale dell’ammiraglio di divisione Luigi Sansonetti, che come detto aveva avuto il preavviso di tenersi pronta a muovere in tre ore, salpò urgentemente da Messina con gli incrociatori pesanti Trieste, Trento e Bolzano e i cacciatorpediniere della 14 Squadriglia Vivaldi (capitano di vascello Giovanni Galati), Da Noli e Tarigo, assumendo una velocità di 30 nodi. E subito, secondo quanto ordinato dal generale Pricolo al Comandante della 2a Squadra Aerea, generale Gennaro Teschini Lalli, fu scortata dagli aerei Mc.200 del 6° Gruppo del 1° Stormo Caccia. L’ordine ricevuto dal Sottocapo di Stato Maggiore della 3a Divisione Navale telefonicamente da Supermarina, tramite l’ammiraglio Fioravanzo, era di 35 AUSMM, Supermarina - Comunicazioni telefoniche, telefonata n. 2297, Registro n. 10; ASMAUS, GAM 12, cartella 273. 36 AUSMM, Supermarina - Comunicazioni telefoniche, telefonata n. 2299, Registro n. 10. 48 portarsi sul punto in cui il cacciatorpediniere Camicia Nera rimorchiava l’Artigliere, a 83 miglia per 129° da Capo Passero, per proteggere le due navi “da eventuali attacchi unità nemiche”.37 Alle 08.55 un velivolo da ricognizione Cant.Z.506 della Ricognizione Marittima segnalò l’avvistamento di due navi da battaglia, una nave portaerei, cinque incrociatori, numero imprecisato di cacciatorpediniere a 95 miglia ad est dell’Isola di Gozo, con rotta ovest (270°). Immediatamente Supermarina avvertì Superaereo , informando che quelle navi dirigevano per la zona in cui si trovava in avaria il cacciatorpediniere Artigliere rimorchiato dal Camicia Nera, che subito dopo trasmise: “Chiedo immediatamente invio caccia contro idrosiluranti che mi attaccano. Mia posizione 55 miglia per 110° da Capo Passero rotta 340° ”.38 Poco dopo, alle 09.30, Superaereo comunicò a Supermarina che un aereo di una linea civile aveva avvistato una nave portaerei e tre incrociatori alle 08.35, in lat. 36°25’N, long. 16°N. A quell’ora la torpediniera Alcione era arrivata ad Augusta da un ora e mezzo con naufraghi dell’Airone, e Supermarina, oltre alle notizie di prima mano ricevute, fu aggiornata sulla situazione a levante di Malta anche da informazioni più recenti, ottenute dalle intercettazioni di comunicazioni radiotelegrafiche. Dirigendo verso la zona segnalata dal Camicia Nera, la 3a Divisione Navale, che aveva catapultato due idrovolanti da ricognizione Ro.43 per l’esplorazione ravvicinate nei settori prodieri, alle 11.42 era stata segnalata in navigazione a sud dello Stretto di Messina da un ricognitore Sunderland della RAF di Malta, che per qualche tempo si mantenne lontano dalle navi, per poi invertire la rotta; e per attaccare quelle navi alle 11.50 decollarono dall’aeroporto di Hal Far nove aerosiluranti Swordfish dell’830° Squadron dell’Aviazione Navale britannica (Fleet Air Arm – FAA), che però non rintracciarono l’obiettivo, perché aveva invertito la rotta. Infatti, alle 10.15 avendo compreso dalle intercettazioni che ormai i tre cacciatorpediniere superstiti dell’11a Squadriglia, Aviere, Geniere e Camicia Nera, non avevano più necessità di protezione, l’ammiraglio Sansonetti aveva fatto ridurre la velocità delle unità da 30 a 25 nodi. La 3a Divisione Navale in navigazione nel Golfo di Napoli, ripresa da un cacciatorpediniere della scorta. In testa, con a prora l’idrovolante da ricognizione Re.43, l’incrociatore nave ammiraglia Trieste, seguito dal Fiume e dal Bolzano. 50 Un idrovolante da ricognitore Ro.43 in decollo dall’incrociatore Trieste. Alle 12.15 Supermarina conobbe dalle varie intercettazioni che ormai nulla poteva essere fatto per soccorrere navi già affondate, e pertanto ordinò alla 3 a Divisione di rientrare a Messina, quando si trovava a circa 45 miglia a levante di Capo Passero. Alle 12.50, per errore di riconoscimento, la 3a Divisione fu bombardata da alta quota, a circa 70 miglia da Capo Passero, da due pattuglie di bombardieri, ciascuna con tre S.79 del 53° Gruppo del 34° Stormo decollati alle 11.56 dall’aeroporto di Gerbini (Catania), con scorta di caccia Mc.200 del 1° Stormo, per attaccare le navi britanniche. Il comandante della pattuglia, tenente colonnello Renato Poli, fu subito esonerato dal comando e proposto per il congedo provvisorio.39 Poli si era giustificato dell’errore commesso riferendo, che le navi italiane, che egli sapeva erano dirette a sud, stavano invece dirigendo a nord e dovevano essere nemiche, e che a causa delle condizioni atmosferiche avverse non aver visto sulle prore delle navi attaccate le strisce bianche e rosse di riconoscimento; ma fu smentito di piloti della caccia di scorta ai bombardieri, che volavano a maggiore quota, di 2.000 rispetto agli S.79, asserendo che le strisce erano visibili. 39 ASMAUS, Bombardamento navi nazionali, lettera di Superaereo a Supermarina n. 01642 del 17 ottobre 1940. 51 La classica formazione di una Squadriglia di cinque bombardieri S.79. Fortunatamente le bombe, sganciate da una quota di 2.000-2.500 metri, e cadute fra l’incrociatore Trieste e il cacciatorpediniere Antonio Da Noli, non causarono danni alle navi. Alcune schegge colpirono il Da Noli, sul fianco destro, e il frammento di una di esse ferì la cornea di un occhio di un puntatore di una mitragliera. Dopo lo sgancio delle bombe, anche le navi aprirono il fuoco difensivo con le mitragliere, per poi vedere che gli aerei, a conferma che erano italiani, dirigevano verso Catania. 40 Nonostante l’errore del bombardamento aereo, ancora una volta, come vedremo, l’unico risultato positivo fu ottenuto dalla Regia Aeronautica. Il soccorso dei naufraghi Il combattimento, che aveva portato al tragico affondamento delle torpediniere Ariel e Airone e del cacciatorpediniere Artigliere era avvenuto a circa 90 miglia a levante di Malta, con le tre navi distanziate a breve distanza, e il mattino del 12 ottobre quella zona era cosparsa di relitte di naufraghi che si trovavano su zattere di salvataggio o che si dibattevano in mare. Il comandante dell’Airone e della 1a Squadriglia Torpediniere, capitano di corvetta Banfi, che si trovava ferito sulla imbarcazione lasciata dall’Alcione prima di allontanarsi, assunse la direzione dei vari mezzi di soccorso, che riuniti furono rimorchiati, in un convoglio, dalla motobarca lasciata dal cacciatorpediniere Camicia Nera, assieme a due marinai per guidarla. Nel frattempo, fin dalle prime luci dell’alba, Marina Messina aveva provveduto per le ricognizioni aeree allo scopo di mantenere il controllo delle formazioni navali britanniche, e inviò una esplorazione aerea nella zona in cui si era svolto il combattimento, con lo scopo di ricercare eventuali naufraghi, un idrovolante Cant.Z.501 della 189a Squadriglia dell’83° Gruppo della Ricognizione Marittima, decollato da Siracusa verso mezzogiorno, con pilota il capitano Cosulich e per osservatore il sottotenente di vascello Montero. Questo velivolo, che fu attaccato da 53 un aereo da caccia ma senza conseguenze, avvisto dapprima un cacciatorpediniere e poi una nave portaerei e quattro cacciatorpediniere a est di Malta. Idrovolante Cant.Z.501. Questo velivolo apparteneva alla 141a Squadriglia Ricognizione Marittima. Dettaglio di un Cant.Z.501. Alla stessa ora, quando già da cinque minuti era stata intercettala una comunicazione in chiaro in italiano effettuata alle ore 11.40 che riferiva che naufraghi italiani si trovavano in posizione lat.35°50’N, long. 16°22’E (era la trasmissione dell’incrociatore York) rientro ad Augusta il Camicia Nera, il cui comandante riferì sull’affondamento dell’Artigliere, e del personale che doveva trovarsi in mare. 54 Fino a quel momento, nel periodo del combattimento e nelle ore seguenti, il centro radiotelegrafico di Roma aveva intercettato, alle 01.37 del 12 ottobre, il segnale di scoperta del nemico trasmesso dalla torpediniera Alcione, e altre comunicazioni erano giunte nel corso dei primi scontri. Erano notizie frammentarie che non davano una situazione precisa di quanto stava accadendo in mare a levante di Malta. Con notizie così schematiche nel salone operativo di Supermarina si attendevano, con preoccupazione, informazioni più complete, che arrivarono soltanto alle 05.22, con un messaggio trasmesso dal cacciatorpediniere Camicia Nera che informava di prestare assistenza all’Artigliere, ma sul combattimento trasmise solo informazioni parziali per quanto riguardava sulla presenza di incrociatori inglesi e la sorte toccata alle torpediniere e ignorando dove si trovassero agli altri due cacciatorpediniere della sua squadriglia. Infine, il Camicia Nera trasmise di aver dovuto abbandonare l’Artigliere per l’avvicinamento di incrociatori britannici (della 3a Divisione), e una volta allontanatosi non comunicò altre notizie fino all’arrivo ad Augusta. Pertanto, con la 3a Divisione Navale che aveva ricevuto l’ordine di rientrare a Messina, fu deciso di inviare nella zona, confermata dal comandante del Camicia Nera, la 15a squadriglia Mas, con i Mas 547, 548 e 550 che lasciarono Augusta poco dopo le 14.00, nonché l’idrovolante Cant.Z.501 numero 9 della 184a Squadriglia della Ricognizione Marittima, che decollo poco prima delle 15.00, con pilota il sergente maggiore Bianchi e per osservatore il sottotenente di vascello pilota De Losa. (...) Il convoglio delle imbarcazioni e delle zattere trainato dalla motobarca del Camicia Nera, fu investito nel tardo pomeriggio del 12 da un fortissimo temporale, e le zattere si dispersero, con la conseguenza che molti marinai decedettero. All’alba del 13 ottobre, migliorate le condizioni del tempo, buona parte delle imbarcazioni riuscì a riunirsi, e alle 11.30 l’idrovolante Cant.Z.501 numero 9 della 184a Squadriglia, con pilota il sottotenente Carbone e con osservatore il sottotenente di vascello De Losa, inviato nuovamente alla ricerca, segnalò che un’imbarcazione di naufraghi si trovava a 50 miglia per 130° da Capo Passero.

L’affondamento dell’*Aviere* nel giornale di bordo dello *Splendid* (da Uboat.net):

“1046 hours - Sighted one merchant ship [l’*Ankara*] escorted by one destroyer [probabilmente l’*Aviere*]. Range was 10000 yards. *P 228* was right ahead of the destroyer and 30 degrees on the Port bow of the merchant ship. Four aircraft were seen over the convoy. Started attack. During the attack another destroyer [probabilmente il *Camicia Nera*] was sene astern of the merchant ship.

1111 hours - Fired six torpedoes at a single target. The leading destroyer [l’*Aviere*] at a range of 2000 yards and the merchant ship at a range of 4000 yards. Went deep on firing. Two explosions a few seconds apart were heard for a running range of 2500 yards and two explosions a few seconds apart were heard for a running range of 4500 yards. No more HE from the destroyer and merchant vessel were heard. The other destroyer was heard approaching and a slight counter attack followed. Most likely to keep us down while she picked up survivors.

1215 hours - Returned to periscope depth. Nothing in sight.”

**10 giugno 1940**

All’entrata in guerra dell’Italia, l’*Aviere* compone la XI Squadriglia Cacciatorpediniere insieme ai gemelli *Artigliere*, *Geniere* e *Camicia Nera*.

**11 giugno 1940**

Mandato in ricognizione nel canale di Sicilia unitamente alle altre unità della XI Squadriglia, alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (*Ascari*, *Lanciere*, *Carabiniere*, *Corazziere*), alla III Divisione (incrociatori pesanti *Trento*, *Bolzano* e Pola) ed alla VII Divisione (incrociatori leggeri *Muzio Attendolo* ed *Emanuele Filiberto Duca d’Aosta*).

**19 giugno 1940**

Lascia Augusta insieme ad *Artigliere*, *Geniere* e *Camicia Nera* per una missione di trasporto di rifornimenti a Bengasi, giungendovi il 20.

**7-9 luglio 1940**

Alle 15.45 del 7 luglio salpa da Messina unitamente al resto della XI Squadriglia ed alla III Divisione (*Trento* e *Bolzano*); la formazione va poi ad unirsi al resto della II Squadra Navale (l’incrociatore pesante *Pola*, nave ammiraglia, la I, II e VII Divisione con un totale di nove incrociatori e la IX, X, XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere). La II Squadra ha preso il mare per fornire scorta indiretta ad un convoglio della Libia; completato questo compito, si congiunge con la I Squadra ed ingaggia la Mediterranean Fleet nell’inconclusiva battaglia di Punta Stilo.

Nella fase finale del combattimento, alle 16.07, mentre la squadra italiana ripiega per rientrare alle basi dopo il danneggiamento della corazzata *Giulio Cesare*, la XI Squadriglia, al pari di altre squadriglie di cacciatorpediniere, viene inviata all’attacco silurante contro le unità della Mediterranean Fleet (è la terza squadriglia a lanciare i propri siluri, alle 16.20), per impedire l’eventuale inseguimento della flotta italiana. Superata la linea degli incrociatori, alle 16.15 le quattro unità avvista il nemico dritto di prua ed accosta di 90° a sinistra per avvicinarsi, con il caposquadriglia *Artigliere* che copre le altre tre unità con una cortina fumogena. L’*Aviere*, insieme a *Geniere* e *Camicia Nera*, esce dalla cortina nebbiogena stesa dall’*Artigliere* e, alle 16.20, ridotta la distanza con il nemico a 11.000 metri, lancia i suoi siluri. Le quattro unità della XI Squadriglia lanciano in tutto dieci siluri, sette contro una nave da battaglia ed uno contro un incrociatore, ma nessuno va a segno. Sia durante l’avvicinamento che durante il ripiegamento (sin verso le 16.30) le navi della XI Squadriglia vengono bersagliate dai cannoni delle navi britanniche, ma non subiscono danni.

**6 ottobre 1940**

Parte da Messina in mattinata unitamente alla III Divisione (incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*) per fornire scorta a distanza, insieme ad altre navi, ad un convoglio diretto in Libia e formato da due trasporti scortati da quattro cacciatorpediniere, nell’ambito dell’operazione «CV». L’avvistamento di corazzate britanniche, tuttavia, causa il rientro alle basi di tutte le unità italiane.

|  |
| --- |
|  |
|  |

**Lo scontro di Capo Passero, 11-12 ottobre 1940**

Tra le 20 e le 20.30 dell’11 ottobre 1940 il cacciatorpediniere *Aviere*, al comando del capitano di fregata Carlo Tallarigo, lasciò Augusta per perlustrare, unitamente alle altre tre unità della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (*Artigliere*, caposquadriglia, *Geniere* e *Camicia Nera*), cui apparteneva, ed alle torpediniere della I Squadriglia (*Airone*, *Alcione*, *Ariel*), le acque a levante di Malta, alla ricerca di unità britanniche. Alle 8.45 dell’11 ottobre, infatti, un velivolo di linea italiano aveva avvistato 20 navi britanniche (15 navi da guerra e 5 di tipo imprecisato) in posizione 35°20’ N e 15°40’ O, a 65 miglia per 115° da (ad est-sudest di) Malta, e tra i vari provvedimenti presi da Supermarina (ricognizioni con aerei, invio di MAS in agguato notturno al largo della Valletta, approntamento delle due squadre navali, messa in allarme delle difese di Taranto, della Sicilia e della Libia, interruzione del traffico tra Italia e Libia) era stato deciso di mandare numerose siluranti a controllare e, se avessero trovato unità avversarie, attaccare (ricerca offensiva, da svolgersi nottetempo).

Si trattava dell’intera Mediterranean Fleet, uscita in mare l’8 ottobre per fornire scorta a distanza ad un convoglio diretto a Malta ed ora, dopo l’arrivo in porto dei mercantili (avvenuto l’11 ottobre), in attesa di assumere la scorta di tre piroscafi scarichi di ritorno ad Alessandria d’Egitto. Per ordine del comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham, a nord della squadra navale britannica era stato costituito uno ‘schermo’ di incrociatori (le unità della 7th Cruiser Division), con compiti di ricognizione, l’ultimo dei quali (il più a nord) era l’incrociatore leggero *Ajax*, al comando del capitano di vascello E. D. B. McCarthy, che procedeva a zig zag alla velocità di 17 nodi una settantina di miglia a nord della formazione britannica ed ad altrettante miglia da Malta. Le altre unità dello schermo erano l’incrociatore pesante *York*, gli incrociatori leggeri *Orion* e *Sydney* ed i cacciatorpediniere *Nubian* e *Mohawk*; le navi procedevano in linea di rilevamento, a notevole distanza l’una dall’altra.  
Le sette navi italiane, arrivate a mezzanotte sul meridiano 16°40’ E (ad un centinaio di miglia da Malta), si irradiarono sul rastrello con base 28 miglia, disponendosi, da nord verso sud, nell’ordine *Alcione*, *Airone*, *Ariel*, *Geniere*, *Aviere*, *Artigliere* e *Camicia Nera*, procedendo affiancate ad una distanza di circa quattro miglia l’una dall’altra, con un intervallo di otto miglia tra la I Squadriglia Torpediniere (più a nord) e la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (più a sud). All’una di notte del 12 ottobre, terminato il posizionamento sul rastrello, le sette siluranti iniziarono la ricerca. Le navi procedevano a 12 nodi con rotta 270°, con direttrice della ricerca da est verso ovest. La buona visibilità (grazie alla luce lunare da sudovest, che rendeva tale settore, verso il quale si sviluppava la ricerca, molto luminoso) e la direttrice avrebbe permesso alle navi italiane di individuare le unità nemiche prima di essere viste a loro volta (sebbene le condizioni di luce lunare fossero più favorevoli alle torpediniere che ai cacciatorpediniere, per via delle rispettive posizioni). La ricerca del nemico si svolgeva a sud del parallelo di Malta, nell’area compresa tra i paralleli 35°54’ N e 35°25’ N a partire dal meridiano 16°40’ E.

Contemporaneamente, la Mediterranean Fleet procedeva a dodici nodi una cinquantina di miglia a sudest di Malta, con rotta 90° (opposta a quella delle navi italiane); la linea protettiva degli incrociatori era a nordest della flotta, con l’*Ajax* posizionato esternamente verso nord.

All’1.37 del 12 ottobre, in piena notte (bene illuminata dalla luna, mancando solo quattro giorni alla luna piena), le tre torpediniere della I Squadriglia, mentre conducevano la ricerca a rastrello nell’area ad esse assegnata, avvistarono l’*Ajax* e, lanciato il segnale di scoperta all’1.38 (l’unità nemica era stata identificata correttamente come un “incrociatore tipo Orion”, ovvero appartenente alla classe Leander), passarono all’attacco, serrando le distanze e lanciando i propri siluri contro l’incrociatore nemico. L’attacco delle torpediniere fallì però in maniera disastrosa: l’*Ajax*, evitati tutti i siluri, rispose al fuoco con le proprie artiglierie, affondando l’*Ariel* e riducendo ad un relitto l’*Airone*, che sarebbe a sua volta affondata dopo qualche ora. Alle 2.05 lo scontro – o meglio la sua prima fase, aventi per protagoniste le torpediniere – poteva dirsi concluso.

Mentre questo accadeva, la XI Squadriglia Cacciatorpediniere era in ricognizione ad ovest dell’area dove si era verificato il combattimento, con l’*Aviere* in seconda posizione, preceduto dal *Geniere* e seguito dal caposquadriglia *Artigliere*, mentre il *Camicia Nera* si trovava in coda. Alle due di notte i cacciatorpediniere avvistarono verso nord delle vampe, generate dallo scambio di colpi tra l’*Ajax* e le torpediniere, e subito, come ordinato dal caposquadriglia *Artigliere*, accostarono sulla dritta e diressero ad alta velocità verso nord. I cacciatorpediniere avvistarono l’incrociatore nemico ad una distanza minore rispetto alle torpediniere, durante o poco dopo l’attacco di queste ultime, e furono a loro volta avvistati dall’*Ajax* – che stava dirigendosi verso di loro ad alta velocità – più o meno contemporaneamente.

(Per altra fonte, dato che prima di attaccare, all’1.38, l’*Alcione* aveva lanciato un segnale di scoperta, che venne ricevuto dai cacciatorpediniere della XI Squadriglia, fu dopo la ricezione del segnale che questi accorsero sul luogo dello scontro).

Le unità della XI Squadriglia attaccarono quindi l’*Ajax* (peraltro già allarmato a questo punto), in condizioni di luce poco favorevoli (avendo la luna al traverso a sinistra, si trovavano ora a proiettarsi verso l’area dell’orizzonte meglio illuminata dalla luna); ulteriori problemi furono causati da un fraintendimento sulla direzione comunicata su cui si doveva convergere. Secondo quanto riportato da “Le azioni navali dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941” dell’USMM, l’*Aviere* all’1.56 accostò a nord, poi attaccò per primo, avvistando l’*Ajax* alle 2.10. Nel giro di cinque minuti l’unità si portò ad una distanza che il comandante Tallarigo giudicò adatta al lancio dei siluri contro l’incrociatore, che gli veniva incontro, pertanto alle 2.15 fu deciso di lanciare e l’*Aviere* si preparò al lancio dei siluri, ma l’*Ajax* era ormai già all’erta, e quando avvistò due cacciatorpediniere con rotta verso nord – probabilmente l’*Aviere* ed il *Geniere* – e vide quello più a poppa accostare per attaccare, aprì il fuoco.

Secondo quanto riportato da Franco Prosperini nel suo saggio sullo scontro del 12 ottobre 1940 nel bollettino d’archivio dell’USMM del giugno 2011, invece, l’*Aviere* avvistò per primo l’*Ajax* (che identificò correttamente) alle 2.02, ma si trovava in posizione inadatta ad attaccare subito con i siluri, avendo un beta molto stretto sulla dritta (dieci gradi) ed essendo a 18.000 metri di distanza; fu deciso di manovrare per portarsi in posizione di lancio con beta favorevole, ma alle 2.16 il cacciatorpediniere fu colpito ripetutamente a prua dall’*Ajax*, che sparò da circa 3600 metri con rilevamento 150.

In ogni caso, prima di poter lanciare i siluri, l’*Aviere* fu raggiunto da due salve, una a prua ed una a poppa, ed immediatamente dopo da parecchi altri proiettili in varie parti dello scafo. La prima salva produsse una grossa falla in corrispondenza della linea di galleggiamento, con conseguenti allagamenti, e fece saltare la corrente su tutta la nave; il sistema di punteria generale ed il complesso binato poppiero da 120 mm furono centrati. Sette membri dell’equipaggio rimasero uccisi ed altri quattordici feriti, alcuni dei quali morirono in seguito. Alle 2.18 il comandante Tallarigo, constatando che l’*Aviere* era privo di corrente, con gravi danni (specialmente nella zona prodiera) e la velocità massima ridotta a 14 nodi, dovette ordinare di disimpegnarsi e ritirarsi, cambiando rotta ed allontanandosi verso sud, ed il contatto con l’*Ajax* fu perso più o meno a quell’ora e non più ristabilito.

Non ebbero miglior fortuna le altre unità: l’*Artigliere*, che attaccò dopo l’*Aviere*, fu ridotto ad un relitto galleggiante (ed infine finito dall’incrociatore HMS *York* il mattino successivo), il *Camicia Nera* ebbe un breve scambio di salve con l’*Ajax* (che poi si allontanò) ed il *Geniere* non aprì il fuoco, anzi quasi non avvistò nemmeno l’*Ajax* se non per un breve momento. Alle 2.33, con l’*Artigliere* fuori combattimento e l’*Ajax* che, danneggiato in maniera non grave e con perdite tra l’equipaggio, si allontanava per sottrarsi ad altri attacchi, il combattimento era terminato (anche se vi fu un infruttuoso scambio di colpi tra *Ajax* e *Camicia Nera* alle 2.48).

Poco dopo l’alba l’*Aviere*, che dopo il combattimento, preso atto di poter raggiungere i 14 nodi, aveva assunto rotta verso nord, incontrò il *Geniere*: quest’ultimo, terminato lo scontro, era rimasto ad incrociare nell’area proprio in attesa di riunirsi con l’*Aviere*, dato che le due unità formavano la seconda sezione della XI Squadriglia, e dato che il *Geniere*, avendo saputo che l’*Aviere* era danneggiato, intendeva scortare l’unità gemella nella navigazione di rientro. Il *Geniere* assunse quindi la scorta dell’*Aviere*, e le due unità diressero per Augusta navigando di conserva. Nonostante l’avvistamento da parte di aerei da ricognizione già dalle prime luci dell’alba, non vi furono attacchi, ed i due cacciatorpediniere giunsero ad Augusta a mezzogiorno del 12 ottobre.

L’*Aviere* dovette successivamente essere sottoposto ad un periodo di lavori di riparazione.

I caduti tra l'equipaggio dell'*Aviere*:

Ivo Adamini, marinaio elettricista, 20 anni, da Verolanuova (deceduto)

Salvatore Aiello, marinaio fuochista, 21 anni, da Mineo (deceduto)

Lorenzo Anselmo, marinaio fuochista, 23 anni, da Palermo (deceduto)

Pasquale Bellarosa, marinaio fuochista, 20 anni, da Napoli (deceduto)

Luigi Cappelli, marinaio fuochista, 22 anni, da Scanzorosciate (deceduto)

Giuliano Maraspin, marinaio, 20 anni, da Pirano (deceduto)

Antonio Molin, marinaio elettricista, 21 anni, da Venezia (deceduto il 30.11.1940)

Giovanni Scauso, marinaio fuochista, 21 anni, da Milazzo (deceduto)

Francesco Spanò, marinaio fuochista, 20 anni, da Palermo (deceduto)

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita alla memoria del fuochista Giovanni Scauso, nato a Milazzo il 25 maggio 1919:

"Imbarcato su un cacciatorpediniere, mentre la nave era ripetutamente colpita da salve nemiche durante un'azione notturna, si recava volontariamente nelle zone più esposte per prendere dell'acqua per i compagni delle caldaie. Colpito a morte, spirava inneggiando alle fortune d'Italia.

(Canale di Sicilia, 12 ottobre 1940)"

**23 febbraio 1941**

Alle 19 l’*Aviere* lascia Napoli diretto a Tripoli, scortando, insieme al *Geniere*, ad un terzo cacciatorpediniere, l’*Antonio Da Noli*, ed alla torpediniera *Castore*, i trasporti tedeschi *Ankara*, *Reichenfels*, *Marburg* e *Kybfels* (convoglio «Marburg», avente una velocità di 14 nodi). In mare, a protezione di questo e di altri cinque convogli in mare negli stessi giorni, viene fatta uscire in mare la IV Divisione con gli incrociatori leggeri *Giovanni delle Bande Nere* ed *Armando Diaz* ed i cacciatorpediniere *Ascari* e *Corazziere*. Alle 11.30 del 24 la IV Divisione prende contatto con il convoglio «Marburg», ma nelle prime ore del 25, al largo delle secche di Kerkenah, viene attaccata dal sommergibile britannico *Upright*, che silura il *Diaz*: l’incrociatore affonda in pochi minuti, portando con sé 484 dei 631 uomini dell’equipaggio. Il convoglio raggiunge invece la propria destinazione indenne.

**12-13 marzo 1941**

Dà scorta indiretta, insieme ai gemelli *Carabiniere* e *Corazziere*, alla vecchia torpediniera *Giuseppe Dezza* ed a *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*, ad un convoglio composto dai trasporti truppe *Conte Rosso*, *Marco Polo* e *Victoria* in navigazione da Napoli a Tripoli con la scorta dei cacciatorpediniere *Folgore*, *Camicia Nera* e *Geniere*.

**14 aprile 1941**

Parte da Napoli insieme ai cacciatorpediniere *Grecale*, *Geniere* e *Camicia Nera* ed alla torpediniera *Pleiadi* di scorta ai mercantili tedeschi *Alicante*, *Santa Fe*, *Maritza* e *Procida* diretti a Tripoli.

**17-18 aprile 1941**

Il convoglio è costretto a sostare a Palermo dal 17 alle otto del 18 aprile per non essere intercettato da unità di superficie britanniche, poi può riprendere la navigazione.

**20 aprile 1941**

Il convoglio arriva a Tripoli.

**24 aprile 1941**

Alle 9.30 avvista un sommergibile sconosciuto una ventina di miglia a nord di Marettimo. È possibile che si trattasse del sommergibile britannico *Usk*, che dopo aver comunicato, il 25 aprile, che si sarebbe trasferito a pattugliare le acque di Capo Bon a causa dell’intensa attività antisommergibile nella zona di Marettimo, non diede più notizia di sé (si presume sia affondato su mine italiane in quei giorni).

**11 maggio 1941**

Salpa da Napoli insieme ai cacciatorpediniere *Dardo*, *Geniere*, *Grecale*, *Camicia Nera* e *Scirocco* per scortare a Tripoli i mercantili tedeschi *Preussen* e *Wachtfels* e gli italiani *Ernesto*, *Tembien*, *Giulia* e *Col di Lana*.

**14 maggio 1941**

Il convoglio giunge a Tripoli.

**1° giugno 1941**

Nel primo pomeriggio lascia Napoli di scorta, insieme a *Dardo*, *Geniere* e *Camicia Nera* ed alla vetusta torpediniera *Giuseppe Missori*, al convoglio «Aquitania», composto dai trasporti *Aquitania*, *Caffaro*, *Nirvo*, *Montello* e *Beatrice Costa* e dalla nave cisterna *Pozarica*, diretti a Tripoli. Il convoglio, che non riesce ad avere velocità superiore agli otto nodi, è appoggiato a distanza dalla VIII Divisione (incrociatori leggeri *Giuseppe Garibaldi* e *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi*).

**2 giugno 1941**

Il convoglio viene localizzato da un ricognitore e da un sommergibile britannici. Intorno alle 14 cinque bombardieri Bristol Blenheim decollati da Malta raggiungono il convoglio ad una ventina di miglia dalle isole Kerkennah, e, scambiati dalle navi italiane (che li hanno avvistati alle 14.15) per Junkers Ju 88 tedeschi, si tengono a distanza in attesa che la scorta aerea (due caccia Fiat CR. 42) se ne vada. Alle 14.30 i due CR. 42 lasciano il convoglio per tornare alle basi e vengono sostituiti da un idrovolante CANT Z. 501, che si posiziona a proravia del convoglio in funzione antisommergibile; a questo punto i Blenheim si avvicinano da poppa al convoglio e lo attaccano, sganciando le proprie bombe da 500 metri di quota mentre lo “risalgono” sino alle unità in testa. Uno degli aerei viene abbattuto dal tiro contraereo delle navi, ma il *Montello*, colpito, salta in aria con tutto l’equipaggio (era carico di benzina e munizioni), e la *Beatrice Costa* viene gravemente danneggiata e, nell’impossibilità di salvarla, dev’essere abbandonata dall’equipaggio e finita dal *Camicia Nera*.

**4 giugno 1941**

Il resto del convoglio arriva a Tripoli, dove subirà altri quattro attacchi aerei mentre in porto, che ritarderanno le operazioni di scarico a tal punto che l’11 giugno, quando si renderà necessario far ripartire le navi per liberare il porto a causa dell’arrivo di un altro convoglio, buona parte dei carichi finirà col tornare in patria all’interno delle stive, non essendovi stato modo di sbarcarlo.

**25 giugno 1941**

Parte da Napoli insieme ai cacciatorpediniere *Vincenzo Gioberti*, *Geniere* e *Da Noli* per scortare a Tripoli i piroscafi *Marco Polo* ed *Esperia* e le motonavi *Neptunia* ed *Oceania*, tutte cariche di truppe. Il convoglio fruisce anche della scorta indiretta costituita dagli incrociatori pesanti *Trieste* e *Gorizia* e dai cacciatorpediniere *Ascari*, *Corazziere* e *Carabiniere*.

**27 giugno 1941**

Il convoglio sosta a Taranto.

**29 giugno 1941**

Nonostante alcuni attacchi aerei, che danneggiano lievemente l’Esperia, il convoglio raggiunge Tripoli.

**4 agosto 1941**

Lascia Napoli insieme ai cacciatorpediniere *Alfredo Oriani*, *Geniere*, *Gioberti* e *Camicia Nera* ed alla torpediniera *Calliope*, di scorta ai piroscafi *Nita*, *Aquitania*, *Ernesto*, *Nirvo* e *Castelverde*. Successivamente si aggrega al convoglio anche la motonave cisterna *Pozarica*.

**6 agosto 1941**

Il convoglio viene attaccato da velivoli dell’830th Squadron della Fleet Air Arm ed il *Nita* viene colpito. La *Calliope* ed il *Camicia Nera* tentano di salvare il piroscafo danneggiato, ma questo affonda in posizione 35°15’ N e 12°17’ E.

**7 agosto 1941**

Il resto del convoglio arriva in porto.

**29 agosto 1941**

Alle 11.15 parte da Napoli per scortare Tripoli, unitamente ai cacciatorpediniere *Antoniotto Usodimare*, *Emanuele Pessagno*, *Vincenzo Gioberti*, *Antonio* *Da Noli* e *Camicia Nera*, le motonavi passeggeri *Victoria*, *Neptunia* ed *Oceania*, cariche di truppe. A mezzogiorno il sommergibile britannico *Urge* avvista il convoglio al largo di Capri, ed alle 12.18, in posizione 40°25’ N 14°25’ E (una decina di miglia a sudest di Capri), l’unità nemica lancia tre siluri contro la *Victoria*, che viene mancata. Dalle 12.24 alle 12.55 le unità della scorta bombardano l’*Urge* con 26 cariche di profondità, ma il sommergibile, benché scosso da alcune detonazioni avvenute non molto lontane, non riporta danni.

**31 agosto 1931**

Alle 6.30, nel tratto finale della navigazione, il convoglio viene avvistato dal sommergibile britannico *Upholder*, che alle 7.10, in posizione 32°50’ N e 13°55’ E (ad est di Tripoli), lancia quattro siluri contro l’*Oceania* e la *Neptunia*, ma le motonavi vengono mancate; due dei cacciatorpediniere reagiscono gettando un totale di 23 bombe di profondità tra le 7.16 e le 7.30, mentre l’*Upholder* si ritira verso nord. Le navi arrivano a Tripoli alle 9.30 dello stesso giorno.

Le stesse unità scorteranno poi i tre mercantili anche nella navigazione di ritorno da Napoli a Taranto, dove il convoglio arriverà indenne il 2 settembre.

**22 settembre 1941**

Alle otto del mattino l’*Aviere* (capitano di vascello Luciano Bigi) lascia Augusta insieme ai gemelli *Camicia Nera*, *Lanciere*, *Carabiniere*, *Ascari* e *Corazziere*. Gli ultimi quattro devono posare le mine dei campi minati offensivi «M 6» e «M 6 bis» a sudest di Malta, mentre *Aviere* e *Camicia Nera* devono scortarli nell’operazione di posa. Giunta nel punto della posa durante la notte, la squadriglia si divide in due sezioni; l’*Aviere* precede l’*Ascari*, tenendosi sulla sua dritta, mentre quest’ultimo posa le sue 50 mine (in modo da proteggerlo da eventuali unità nemiche provenienti da Malta) nello sbarramento «M 6 bis». Tra l’1.24 e le 2.34 di notte i quattro cacciatorpediniere posano le 200 mine dei due sbarramenti (sette delle quali esplodono accidentalmente poco dopo la posa, come spesso accade), poi le sei unità si riuniscono nel punto prestabilito, una ventina di miglia a sud-sud-est di Capo Passero (alle 6.59 le due sezioni si avvistano a vicenda al largo di Capo Murro di Porco) e successivamente, durante la navigazione di rientro, sono dirottati da un nuovo ordine su Taranto, dove arrivano alle 17.25.

**12 ottobre 1941**

Alle 3.40 parte da Taranto insieme ai cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi*, *Lanzerotto Malocello*, *Antonio Pigafetta*, *Giovanni Da Verrazzano* e *Camicia Nera* ed agli incrociatori leggeri *Eugenio di Savoia*, *Raimondo Montecuccoli* ed *Emanuele Filiberto* *Duca d’Aosta*, per effettuare la posa del campi minato difensivo «B» al largo di Bengasi. Alle 9.15, tuttavia, ricognitori della Regia Aeronautica avvistano due corazzate, tre incrociatori e dieci cacciatorpediniere della Mediterranean Fleet, a 130 miglia da Alessandria d’Egitto ed in rotta per intercettare la formazione italiana. Alle navi italiane viene pertanto ordinato di tornare in porto. Lo sbarramento «B» non verrà mai più posato, a causa della necessità di impiegare i cacciatorpediniere nella scorta dei convogli.

**19 novembre 1941**

Viene talvolta sostenuto che in questa data il sommergibile polacco *Sokol* avrebbe silurato e danneggiato nel golfo di Navarino l’*Aviere*, che sarebbe stato portato all’incaglio e poi ulteriormente danneggiato il 23 dicembre 1941 dal sommergibile britannico *Torbay*. In realtà il *Sokol* attaccò (alle 15.39 del 21 novembre, non il 19, quando non attaccò nessuna nave), mancandolo, il cacciatorpediniere *Strale*, mentre l’*Aviere* non era nemmeno a Navarino all’epoca dei fatti, bensì a Messina. Il *Torbay*, il 23 dicembre, attaccò il *Granatiere*, un’unità gemella dell’*Aviere*, che venne anch’esso mancato. L’*Aviere* non fu pertanto coinvolto, né tanto meno danneggiato, in nessuno dei due attacchi.

**21 novembre 1941**

Alle 8.10 parte da Napoli unitamente a *Camicia Nera*, *Geniere*, *Carabiniere* e *Corazziere* ed agli incrociatori leggeri *Giuseppe* *Garibaldi* e *Luigi di Savoia* *Duca degli Abruzzi*, in funzione di scorta indiretta a due convogli diretti in Libia. La forza d’appoggio include anche altre unità. Nella notte il sommergibile britannico *Utmost* silura l’incrociatore pesante *Trieste* (appartenente alla scorta indiretta), danneggiandolo gravemente, ed il *Duca degli Abruzzi* viene a sua volta pesantemente danneggiato da un attacco di aerosiluranti. L’operazione viene annullata, e tutti i mercantili vengono fatti rientrare a Taranto; all’una di notte del 22 novembre l’*Aviere* viene distaccato insieme all’incrociatore pesante *Gorizia* per scortare i convogli che tornano in porto.

**29 novembre 1941**

Alle 13.00 (od alle 12.00) l’*Aviere*, insieme agli incrociatori *Montecuccoli*, *Attendolo* e *Duca d’Aosta* (la VII Divisione) ed ai cacciatorpediniere *Camicia Nera* e *Geniere* (per altra fonte, probabilmente erronea, insieme a *Bersagliere*, *Fuciliere*, *Granatiere* e *Geniere*) parte da Taranto per fornire copertura ai convogli in navigazione sulle rotte che passano ad est di Malta (allo stesso scopo vengono fatte partire anche la corazzata *Duilio*, la VIII Divisione incrociatori ed i due cacciatorpediniere della XIII Squadriglia). La formazione viene inviata a metà strada tra l’Italia e Bengasi. Una settantina di miglia a sud di Taranto, nel punto 39°20’ N e 17°33’ E, la formazione viene infruttuosamente attaccata dal sommergibile britannico *Uproar* con il lancio di alcuni siluri, che vengono però avvistati in tempo dal *Montecuccoli*, alle 17.23, ed evitati con la manovra. Nel frattempo, essendo usciti da Malta quattro incrociatori e tre cacciatorpediniere, la VII Divisione prende contatto con la motonave *Sebastiano Venier*, la più esposta (ad est di Malta); alle 19, tuttavia, viene ordinato il rientro alla base della formazione.

**1° dicembre 1941**

Alle 4.37 la formazione, durante la navigazione di rientro a Taranto con rotta 030°, viene avvistata in posizione 39°08’ N e 17°31’ E (nel golfo di Taranto) dal sommergibile britannico *Upholder*. L’*Upholder* si avvicina per attaccare, ed alle 5.01 lancia quattro siluri contro uno degli incrociatori (quello più a poppa), mancandolo. Le unità italiane non si accorgono nemmeno di essere state attaccate. Alle 11.20 le navi arrivano a Taranto.

**13 dicembre 1941**

Alle 19.40 parte da Taranto facendo parte di una formazione che deve assicurare la scorta indiretta a tre convogli in mare (per un totale di 6 trasporti, 5 cacciatorpediniere ed una torpediniera) diretti in Libia: l’operazione «M 41». La formazione di cui fa parte l’*Aviere* comprende la corazzata *Andrea Doria*, gli incrociatori leggeri *Attendolo* e *Duca d’Aosta* ed i cacciatorpediniere *Ascari* e *Camicia Nera*, ma anche un altro gruppo di unità maggiori è in mare con analoghi compiti. L’operazione, tuttavia, fallisce a seguito di due attacchi da parte di sommergibili britannici: le moderne motonavi da carico *Fabio Filzi* e *Carlo Del Greco* vengono affondate dall’*Upright*, mentre l’*Urge* silura la corazzata *Vittorio Veneto*, che subisce pesanti danni. L’operazione viene annullata, e l’*Aviere*, insieme ai cacciatorpediniere *Vivaldi*, *Da Noli*, *Carabiniere*, *Geniere* e *Camicia Nera* ed alle torpediniere *Lince* ed *Aretusa*, viene distaccato per scortare la nave da battaglia danneggiata nel suo ritorno a Taranto.

**16 dicembre 1941**

Fa parte, insieme ad *Ascari*, *Camicia Nera*, *Duca d’Aosta*, *Attendolo* e *Montecuccoli* ed alla corazzata *Caio Duilio*, della forza di copertura ravvicinata nell’ambito dell’operazione «M 42», con l’invio in Libia di quattro mercantili (*Vettor Pisani*, *Monginevro*, *Napoli* ed *Ankara*, che trasportano 14.770 t di materiali e 212 uomini) scortati da sette cacciatorpediniere (*Saetta*, *Vivaldi*, *Malocello*, *Da Recco*, *Da Noli*, *Pessagno* e *Zeno*) ed una torpediniera (la *Pegaso*), divisi in due convogli (*Ankara*, *Saetta* e *Pegaso* dirette a Bengasi come convoglio “N”, le altre unità dirette a Tripoli come convoglio “L”). L’*Aviere* e le altre unità della forza di copertura (incaricata di tenersi nelle immediate vicinanze dei due convogli, che sino al largo di Misurata navigheranno insieme per poi dividersi, e poi di spostarsi ad est per contrastare eventuali attacchi di unità di superficie inviate da Malta) prendono il mare nel pomeriggio del 16, poco dopo i convogli e prima della formazione assegnata alla scorta indiretta (corazzate *Littorio*, *Cesare* e *Doria*, incrociatori pesanti *Trento* e *Gorizia*, dieci cacciatorpediniere delle squadriglie X, XII e XIII). L’operazione fruisce anche di scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe. Nel tardo pomeriggio del 17 dicembre il gruppo «Littorio» si scontra con la scorta di un convoglio britannico diretto a Malta in un breve ed inconclusivo scambio di colpi chiamato prima battaglia della Sirte. Alle 13 del 18 dicembre sia il gruppo di copertura ravvicinata che quello di scorta a distanza lasciano la scorta dei due convogli, che arriveranno a destinazione l’indomani (pur subendo il leggero danneggiamento della Napoli), e fanno ritorno a Taranto.

**1942**

Lavori di modifica. Viene rimosso l’obice illuminante da 120 mm e sono imbarcate quattro mitragliere contraeree da 20 mm.

﻿

|  |
| --- |
|  |
|  |

**3 gennaio 1942**

Alle 18.50 lascia Taranto insieme ai cacciatorpediniere *Ascari*, *Alpino*, *Carabiniere*, *Pigafetta*, *Geniere*, *Da Noli* e *Camicia Nera*, agli incrociatori pesanti *Trieste* e *Gorizia* ed alle navi da battaglia *Littorio*, *Giulio* *Cesare* ed *Andrea* *Doria* nel corso dell’operazione «M 43», che vede l’invio in Libia di tre convogli per un totale di 6 mercantili, altrettanti cacciatorpediniere e cinque torpediniere.

**5 gennaio 1942**

Tutti i convogli arrivano regolarmente in porto. Alle 17 l’*Aviere* ed il resto del gruppo «Littorio» fanno ritorno a Taranto.

**22 gennaio 1942**

Insieme a *Vivaldi*, *Malocello*, *Da Noli* (che compongono la XIV Squadriglia, con caposquadriglia il *Vivaldi*), *Geniere* e *Camicia Nera* (che formano la XI Squadriglia di cui l’*Aviere* è caposquadriglia) ed alle torpediniere *Orsa* e *Castore* fornisce scorta diretta ai mercantili in mare durante l’operazione «T. 18»: la motonave *Victoria*, salpata da Taranto alle 17, e le motonavi da carico *Ravello*, *Monviso*, *Monginevro* e *Vettor Pisani*, partite da Messina (due da Messina alle 8.00 insieme alla scorta diretta e due da Napoli, poi aggregatesi alle altre due nello stretto di Messina), aventi a bordo in totale 15.000 tonnellate di rifornimenti, 97 carri armati, 271 autoveicoli e 1467 uomini. La scorta indiretta è assicurata dalla corazzata *Duilio*, la VII Divisione incrociatori (*Duca d’Aosta*, *Attendolo* e *Montecuccoli*), la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (quattro unità) e la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (quattro unità, caposquadriglia *Alpino*), la scorta aerea da nove Junkers Ju 88 tedeschi.

**23 gennaio 1942**

Nel pomeriggio il convoglio subisce un primo ed infruttuoso attacco aereo, a seguito del quale la scorta aerea viene rinforzata con altri tre Ju 88 del II Corpo Aereo Tedesco.

Alle 17.25 il convoglio viene nuovamente attaccato da tre aerosiluranti, e la *Victoria* viene colpita da un siluro ed immobilizzata. L’*Aviere* ed il *Camicia Nera* si fermano per dare assistenza alla nave danneggiata, ma sopraggiungono altri quattro aerosiluranti (due alle 18.40 e due alle 18.45) e la *Victoria*, facile bersaglio essendo ferma, viene colpita ed affonda rapidamente. *Aviere*, *Ascari* e *Camicia Nera* traggono in salvo 1064 uomini, su un totale di 1455 presenti a bordo della motonave. Il resto del convoglio, pur sottoposto ad altri attacchi aerei (anche dopo l’arrivo in porto), giunge a destinazione senza ulteriori perdite.

**21 febbraio 1942**

Alle 16 lascia Taranto unitamente ad *Ascari*, *Geniere* e *Camicia Nera* ed alla corazzata *Duilio* (la forza di sostegno comprende anche altri cinque cacciatorpediniere, un incrociatore leggero e due incrociatori pesanti) per dare appoggio a distanza ai due convogli (complessivamente composti dalle navi da carico *Monginevro*, *Lerici*, *Ravello*, *Unione* e *Monviso* e dalla nave cisterna *Giulio Giordani*, con un carico complessivo di 29.517 t di materiali, 113 cari armati, 575 veicoli e 405 uomini, dieci cacciatorpediniere e due torpediniere) in navigazione verso Tripoli nel corso dell’operazione «K 7». L’operazione si conclude senza problemi.

**7-10 marzo 1942**

Insieme a *Garibaldi*, *Montecuccoli* ed *Eugenio di Savoia* (oltre a numerosi altri cacciatorpediniere), fornisce scorta indiretta a quattro motonavi veloci inviate da Messina, Brindisi e Napoli a Tripoli con l’operazione «V 5». Durante la navigazione di ritorno la formazione scorta altre quattro motonavi di ritorno da Tripoli in Italia (il “cambio” avviene in navigazione, riempiendo di trasporti un tratto di mare non molto vasto ed aumentando così il rischio di attacchi aerei, ma non vi sono danni). Tutte le navi arrivano a destinazione nonostante intensi e reiterati attacchi aerei, specie sulla rotta di rientro.

**21 marzo 1942**

A mezzanotte lascia Taranto insieme a *Grecale*, *Oriani* ed *Ascari* ed alla corazzata *Littorio*. Prenderà poi parte alla battaglia della Sirte, uno scontro conclusosi senza risultati, durante il quale non ha parte importante.

**1° aprile 1942**

Alle 6.00 l’*Aviere*, il gemello *Fuciliere* e la torpediniera *Libra* lasciano Messina per scortare a La Spezia l’incrociatore leggero *Giovanni delle Bande Nere*, là diretto per lavori di grande manutenzione. La formazione fruisce anche della scorta aerea di un idrovolante antisommergibile CANT Z. 501, ma appena fuori dalle ostruzioni l’ecogoniometro della *Libra* si guasta ed il *Fuciliere* è costretto a rientrare in porto da un’avaria di macchina. Alle 8.41 del 1° aprile la formazione – *Bande Nere* al centro, Libra a dritta ed *Aviere* a sinistra, con una distanza inferiore al miglio tra ogni nave –, che sta procedendo a 18 nodi senza zigzagare, viene avvistata dal sommergibile britannico *Urge*, che, venendosi a trovare tra l’*Aviere* ed il *Bande Nere*, alle 8.54 lancia quattro siluri contro quest’ultimo in posizione 38°37’5” N e 15°22’ E. Colpito, l’incrociatore si spezza in due ed affonda in pochi minuti undici miglia a sudest di Stromboli. Mentre la *Libra* si reca subito sul punto dell’affondamento per recuperare i superstiti, l’*Aviere*, a partire dalle 9.07, lancia 38 bombe di profondità (tenendosi lontano dal punto di affondamento del *Bande Nere* per evitare di uccidere dei naufraghi con lo scoppio delle bombe di profondità), nessuna delle quali scoppia vicina all’*Urge*, che si allontana illeso; l’*Aviere* anzi avvista le scie di altri due siluri. Poi anche l’*Aviere*, insieme alle torpediniere *Pallade* e *Centauro*, l’incrociatore ausiliario *Lago Tana* e la nave soccorso *Capri*, si unisce alle operazioni di salvataggio. Vengono recuperati in tutto 391 uomini su 772 che erano a bordo del *Bande Nere*.

**14-15 giugno 1942**

Partecipa alla battaglia di Mezzo Giugno come parte della forza navale inviata a contrastare l’operazione britannica «Vigorous».

**Agosto 1942**

Assume il comando della nave il capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni.

**11-12 agosto 1942**

Nella notte tra l’11 ed il 12 esce in mare insieme ad altri dieci cacciatorpediniere, alla III Divisione (*Trieste*, *Gorizia*, *Bolzano*) ed alla VII Divisione (*Eugenio di Savoia*, *Attendolo* e *Montecuccoli*) per attaccare il convoglio britannico diretto a Malta nell’ambito dell’operazione «Pedestal» e già pesantemente danneggiato da attacchi da parte di aerei, sommergibili e motosiluranti durante la grande battaglia aeronavale di Mezzo Agosto. Le forze di superficie di questa formazione (la III Divisione con sette cacciatorpediniere e la VII con quattro, uscite la prima da Messina alle 9.40 del 12 e la seconda da Cagliari alle 20 dell’11 eccetto l’*Attendolo* partito da Napoli alle 9.30 del 12, si riuniscono nel Basso Tirreno alle 19 del 12 agosto) dovrebbero intercettare i resti del convoglio per ultimarne la distruzione, verosimilmente nella mattina del 13. Supermarina, tuttavia, alle 00.30 del 13 ordina il rientro in porto della formazione (che si trova in quel momento a circa venti miglia da Capo San Vito: da lì la VII Divisione fa rotta su Napoli, la III più l’*Attendolo* su Messina), temendo attacchi aerei nemici (che Supermarina presume in arrivo a seguito dell’intercettazione dei numerosi messaggi radio avversari tra i ricognitori ed i comandi delle forze aeree di Malta, in realtà provocata appositamente per ingannare i comandi italiani ed indurli ad ordinare il rientro degli incrociatori), ma l’unico attacco, non aereo ma subacqueo, avviene invece proprio sulla rotta di ritorno, quando, alle 8.06 dello stesso giorno, il sommergibile britannico *Unbroken* silura l’*Attendolo* ed il *Bolzano* a nordovest dello Stretto di Messina: il primo, privo della prua, riesce a raggiungere il porto con i propri mezzi, mentre il *Bolzano*, in fiamme ed in procinto di affondare, viene preso a rimorchio dall’*Aviere* e dal *Geniere* e portato a posarsi su bassifondali davanti a Panarea, alle 13.30.  
**19 agosto 1942**

Parte da Messina insieme al *Camicia Nera* di scorta alla motonave cisterna *Pozarica*, carica di 6930 tonnellate di carburante, ed al piroscafo tedesco *Dora*. Sin dalla partenza il convoglio subisce attacchi aerei.

**20 agosto 1942**

Alle 16 aerosiluranti colpiscono la *Pozarica* al largo di Corfù. La cisterna, gravemente danneggiata, può essere portata sino alle Isole Ionie, dove il prezioso carico può essere salvato e trasbordato su un’altra petroliera. *Aviere* e *Camicia Nera*, mitragliati dagli aerei, hanno avuto vittime e feriti a bordo.  
Sull'*Aviere* perdono la vita il capitano di corvetta Mario Ciccolini (assistente di squadriglia della XI Squadriglia Cacciatorpediniere) ed il marinaio Giuseppe Bubbi.

**Settembre 1942**

L’*Aviere* (capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) è caposcorta nel corso di un’operazione di rifornimento che vede l’invio in Libia di quattro motonavi ed otto unità di scorta, una delle quali dotata di radar (probabilmente il cacciatorpediniere *Legionario*). A seguito di reiterati ed intensi attacchi aerei, iniziati sin da quando il convoglio è ancora nel Mar Ionio, uno dei mercantili viene danneggiato da un attacco aereo e deve essere rimorchiato a Corfù, gli altri arrivano a Bengasi (due) e Tobruk (uno).

**Settembre/ottobre 1942**

L’*Aviere* (capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) e le altre unità della XI Squadriglia trasportano latte di benzina in Libia, senza subire attacchi aerei.

**17 ottobre 1942**

Lascia Corfù unitamente a *Geniere* e *Camicia Nera*, scortando la motonave tedesca *Ankara*. Al convoglio se ne unisce poi un altro partito da Brindisi, e composto dalla motonave *Monginevro* scortata dalle torpediniere *Orsa* ed *Aretusa*. La scorta viene poi rinforzata con l’invio del cacciatorpediniere *Alpino* il mattino del 18.

Nella serata del 18 il convoglio si divide di nuovo, ed *Aviere*, *Geniere*, *Camicia Nera* e *Monginevro* raggiungono Bengasi senza intoppi, mentre *Alpino*, *Orsa* ed *Aretusa* raggiungono Tobruk (subendo due infruttuosi attacchi aerei).

|  |
| --- |
|  |
|  |

**L'affondamento**

Alle 14.30 del 16 dicembre 1942 l’*Aviere*, ancora al comando del capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni, lasciò Napoli per scortare a Biserta (dove l’arrivo era previsto per le 16.45 del 17), unitamente al gemello *Camicia Nera*, la motonave tedesca *Ankara*. Il convoglio era scortato anche da quattro aerei da caccia Macchi C. 200 del 3° Gruppo del 6° Stormo “Diavoli Rossi” della Regia Aeronautica, uno dei quali pilotato dal maggiore Bruno Alessandrini. Il sistema di decrittazione britannico “Ultra”, tuttavia, aveva intercettato e decifrato le informazioni sul convoglio, ed il sommergibile britannico *Splendid*(che all’epoca portava ancora solo il nominativo di *P 228*), al comando del capitano di corvetta Ian Lachlan Mackay McGeogh, venne inviato sulla rotta prevista, per affondare l’*Ankara*. Il 17 dicembre, alle 10.46, il convoglio venne avvistato ad una distanza di 9150 metri, circa 40 miglia a nord di Biserta, dallo *Splendid*. Il sommergibile, che si veniva a trovare proprio davanti all’*Aviere* (il quale procedeva in linea di fila davanti all’*Ankara*), manovrò per attaccare; inizialmente lo *Splendid* aveva visto solo l’*Ankara* ed uno dei due cacciatorpediniere, ma durante la manovra avvistò anche l’altro cacciatorpediniere, probabilmente il *Camicia Nera*, a poppavia del mercantile. Alle 11.11 lo *Splendid* lanciò sei siluri: due contro l’*Aviere*, che guidava la formazione a proravia dell’*Ankara* (che si trovava a 1800 metri dal sommergibile), e quattro contro l’*Ankara* stessa, a 3650 metri dallo *Splendid*. Subito dopo, s'immerse a maggiore profondità (altra fonte indica erroneamente l’ora del siluramento come le 11.40). L’*Ankara* avvistò i siluri e li evitò con la manovra, ma due di essi, alle 11.15, andarono invece a segno, colpendo l’*Aviere.*Scosso da una violenta esplosione, il cacciatorpediniere sbandò sulla dritta, si spezzò in due ed affondò in pochi attimi nel punto 38°00’ N e 10°05’ E (lo *Splendid* indicò invece la posizione come 37°53’ N e 10°05’ E, circa 35 miglia a nord-nord-est di Biserta). (Per una versione, l’*Aviere* fu colpito perché fece da scudo all’*Ankara*.)

﻿

Un centinaio di membri dell’equipaggio dell’*Aviere* riuscirono ad abbandonare la nave, ma si ritrovarono in acqua in mezzo ai rottami e con soltanto due zattere Carley, staccatesi dalle sovrastrutture durante l’affondamento, a disposizione. Il *Camicia Nera* (che secondo il comandante dello *Splendid* effettuò un breve contrattacco) e l’*Ankara*, temendo che lo *Splendid* potesse colpire ancora, non si fermarono a recuperare i naufraghi, ma si allontanarono invece alla massima velocità (il timore di nuovi attacchi subacquei non era infondato: già alle 11.54, infatti, le due navi superstiti vennero avvistate a nord di Capo Blanc dall’HMS *Saracen*, che alle 12.13 lanciò quattro siluri contro l’*Ankara* ed il *Camicia Nera*, mancandoli). Tra gli uomini che erano finiti in mare vi era anche il comandante Castrogiovanni. Diciassette anni prima, durante la Grande Guerra, Castrogiovanni era già stato naufrago: giovane guardiamarina sopravvissuto all'affondamento, in Adriatico, del cacciatorpediniere *Nembo* silurato da un U-Boot, con altri tre naufraghi aveva rifiutato d'essere salvato dall'equipaggio del sommergibile nemico per non cadere prigioniero, ed aveva raggiunto dopo molte ore la costa albanese, aggrappato ad una minuscola zattera improvvisata ricavata da un rottame del *Nembo*. Adesso, di nuovo in mare con i suoi uomini, Castrogiovanni rimase tranquillo ed imperturbabile: radunò i superstiti dell’*Aviere* ed incoraggiò tutti a resistere; poi, visto in acqua un marinaio sfinito che si teneva a malapena a galla, gli cedette il proprio posto su una zattera, e scomparve.   
Alle 12.30 dello stesso 17 dicembre le torpediniere *Calliope* e *Perseo* (che in precedenza erano state informate dell’affondamento dell’*Aviere* via radio), abbandonato un pattugliamento antisommergibile nelle acque tunisine, diressero per il luogo dell’affondamento dell’*Aviere*. Soltanto alle cinque del pomeriggio, tuttavia, le torpediniere arrivarono sul posto: entro quell'ora, il freddo di dicembre e la nafta che soffocava ed impediva i movimenti avevano ridotto di molto gruppo dei naufraghi. La *Calliope* raccolse due ufficiali e tre sottufficiali e marinai ancora vivi e due salme; la *Perseo* prese a bordo dodici superstiti, e pochi altri vennero salvati da una nave ospedale e da un idrovolante della Croce Rossa Italiana.

[35] Alle ore 00.48 la torpediniera Clio, che si teneva in vista dei piroscafi Aventino e Puccini, individuata una nave accendere un proiettore, spento dopo pochi secondi, chiese al Da Recco se era nemica. Rispose il Camicia Nera affermativamente. Allora la Clio aprì il fuoco sparando due salve con i due cannoni prodieri dalla distanza di 4.500 metri, Poco dopo vide “di poppa un’unità che procedeva ad altissima velocità verso sud-est con incendio a bordo sotto il fumaiolo”. E’ stato ritenuto che si trattasse del Folgore, che però ancora non era stato colpito.

[36] Nella Relazione italiana portata a conoscenza della Sezione Storica dell’Ammiragliato britannico, è riportato che il Folgore fu “investito dal fuoco nemico sui due lati”, e ciò dà l’impressione che, manovrando le navi della Forza Q su un’unica fila sulla sinistra, per errato riconoscimento dell’obiettivo, avessero sparato sul cacciatorpediniere dall’altro lato anche unità italiane che si trovavano sulla destra rispetto al nemico.

Alle 00.55 l’Aurora segnalò alle altre unità della Forza Q “che il suo schermo radar dava campo sgombro in direzione sud mentre vi erano ancora echi in direzione nord”. Quindi l’incrociatore “accostò a sinistra per localizzarli”.

Nel frattempo, per due minuti, a iniziare dalle ore 00.55, il CT Quiberon, uscendo brevemente di formazione occupata dietro all’Argonaut, sparò dalla distanza di 4.600 metri sulla torpediniera Clio, avvistata al traverso a sinistra, e riconosciuta per una unità del tipo “Sirio” che, vista sbucare da una cortina fumogena, fu ritenuto stesse accostando per lanciare siluri. Fu ritenuto che parecchi proiettili avessero colpito il bersaglio, mentre le colonne d’acqua di alcuni proiettili sparati dall’unità nemica erano visti cadere vicini di poppa e a dritta del Quiberon. In realtà la Clio, avendo avvistata di poppa un’unità nemica alla distanza di 4.500 metri, accostando a dritta e rispondendo al tiro con i suoi cannoni da 100 mm, riuscì ad allontanarsi senza essere stata colpita, sviluppando una cortina protettiva di nebbia, anche grazie al fatto che l’unità australiana, distratta dalla falso avvistamento di due Mas inesistenti, alle 01.01 accostò d’urgenza a dritta per evitare siluri, che nella relazione britannica è scritto furono visti passare vicino al CT australiano, sul lato sinistro.[37] l’azione ma,

Appare interessante quanto nella relazione del Comandante della Forza Q è riportato sull’azione del CT Quentin, e sulle sue difficoltà di sparare nel mantenere la posizione e per la mancanza di proietti d’artiglieria da 120 mm senza vampa.

Il QUENTIN, dopo che il QUIBERON lasciò la formazione, si avvicinò alla poppa dell’ARGONAUT.

Esso ebbe difficoltà nel mantenersi in contatto a causa del fumo di cordite proveniente dalla formazione e dalle vampate dei suoi cannoni di prora. In numerose occasioni, durante il cambiamento di rotta, ai cannoni “B” (poco a proravia della plancia) si dovette ordinare di cessare il fuoco. Il rapporto ha fatto rilevare la urgente necessità di munizionamento senza vampa. (Da far rilevare che il munizionamento per i cannoni da 4.7 senza vampa era in corso di distribuzione ma non aveva ancora raggiunto il QUENTIN.

Tra le 00.57 e le 00.58 prima il Sirius e poi l’Argonaut spararono contro la motonave Puccini, distante circa 4.600 metri di prua a sinistra Alle 00.59 la stessa motonave fu illuminata dall’Aurora, di prua a sinistra. L’obiettivo apparve alla luce dei proiettili illuminanti dell’incrociatore come “ un mercantile pitturato chiaro”, che fu colpito con nove salve da 152 mm e incendiato. Occorre dire che, al pari del Puccini, anche il CT Folgore, in fiamme, aveva lo stesso colore grigio chiaro, ed è probabile che anch’esso possa aver costituito nell’azione confusa l’obiettivo dell’Aurora e degli altri due incrociatori, com’è stato propenso a ipotizzare l’Ufficio Storico della Marina Militare.

Alle 01.00 l’Argonaut, che aveva sparato otto salve sul piroscafo Puccini, lanciò un siluro contro una nave in fiamme, e ritenne di averla colpita sul lato sinistro. Un minuto dopo anche il Sirius lanciò un siluro sullo stesso obiettivo, che fu poi visto affondare dopo due minuti. Era certamente il piroscafo Aventino (capitano di lungo corso Giovanni Duili – comandante militare CC Pietro Bechis), che inizialmente era stato illuminato da un proiettore e poi, come detto, investito sul lato dritto da violento e preciso tiro dell’Argonaut

Mentre reagiva con le sue mitragliere, l’Aventino, che con le sue 3.794 tsl era la nave più grossa del convoglio H, ebbe colpito la plancia di comando, la stazione radio, e la trasmissione di manovra del timone. Inoltre le esplosioni dei proiettili fecero strage tra gli uomini imbarcati. Il piroscafo, che trasportava 956 uomini della Divisione di fanteria Superga, 15 automezzi e 395 tonnellate di materiali vari, cominciò subito a sbandare sulla sinistra e ad appruarsi. Alle 00.50 si verificò un’esplosione violenta, che giustamente fu ritenuta dal comandante Bechis causata da un siluro, non sappiamo se lanciato dall’Argonaut o dal Sirius; e ciò determino un ancor più rapido appruamento, e poi l’affondamento che si verificò alle 00.50, causando la perdita di moltissimi soldati stivati nei locali inferiori dell’Aventino, ed anche la morte del comandante Duili

Alle 01.06, il Quiberon sparò per quattro minuti sul Puccini, e ciò avvenne mentre il CT attraversava una zona di naufraghi in acqua, quelli del piroscafo Aspromonte che si trovava in condizione di imminente affondamento. Ciò nonostante il Quiberon, rientrato in formazione alle ore 01.10, manovrando assieme al Quentin, riprese a sparare alle 01.12 sul Puccini fermo e in fiamme, sospendendo il tiro solo dopo tre minuti.

La motonave Puccini (capitano Marcello Bulli – comandante militare TV Mario Vinelli), di 2.422 tsl, che imbarcava 810 uomini e 134 tonnellate di carico vario, mentre tentava di allontanarsi dirigendo verso levante fu investita sul lato dritto dal tiro nemico e colpita nella zona centrale, ove si ebbero esplosioni e incendi. La situazione apparve subito particolarmente critica, e i due comandanti di comune accordo ordinarono al migliaio di uomini che si trovavano a bordo di abbandonare la nave. Molti erano già morti e molti perirono quando, per il sovraccarico, le imbarcazioni di salvataggio calate in mare si rovesciarono. Tra gli scomparsi vi furono i due comandanti del Puccini, che però pur avendo il centro nave devastato e in fiamme resto a galla fino alle ore 15.00 di quello stesso 2 dicembre, quando il CT Camicia Nera, recuperati trenta soldati e un capitano dell’Esercito rimasti a bordo, riuniti a poppa, giudicando la motonave non rimorchiabile, l’affondò con un siluro.

Nel frattempo, alle 00.13 anche l’Aurora dalla distanza di 7.200 metri aveva concentrato il tiro sulla motonave Aspromonte, sul quale fino alle 01.20 spararono anche altre unità della Forza Q. Nel rapporto dell’Aurora è riportato che, procedendo “con rotta 045°, velocità 25 nodi”, l’incrociatore sparò su una nave mercantile, di circa 2.000 tonnellate, rilevata con il radar di prua a sinistra, alla distanza di 7.800 yard (7.132 metri). Furono riconosciute le caratteristiche della nave traghetto per l’attrezzatura di sbarco per carri armati, e fu notato che aveva molti alberi da carico e due cannoni di medio calibro a poppa. La stessa nave fu poi attaccata da altre unità britanniche tra le 00.13 e le 01.20.

L’Aspromonte (TV Gaetano Zolese), di 976 tsl, era una nave traghetto dello Stretto di Messina che era stata militarizzata ed armata con personale militare. Dopo essere entrata in collisione con la motonave Puccini ed essersi fermata, aveva rimesso in moto ed invertendo la rotta, come dall’ordine ricevuto all’inizio del combattimento dal comandante della scorta, si allontano verso ovest nordovest alla massima velocità di 16 nodi. L’Aspromonte mantenne la rotta indisturbata fino alle 01.10, quando furono avvistati due siluri che schivo con la manovra. Non risulta che a quell’ora le unità britanniche avessero lanciato i siluri, che il comandante Zolese ritenne provenissero da aerosiluranti, assolutamente inesistenti. Trascorsero una diecina di minuti tranquilli poi, a iniziare dalle 01.20 e fino alle 01.30, la motonave fu presa sotto il tiro nelle unità nemiche, evitando di rimanere colpita dalle prime sette salve con la manovra. Ma poi, i proietti d’artiglieria cominciarono a colpire, a iniziare dal ponte di comando uccidendo o ferendo gravemente tutti gli uomini che vi si trovavano. Il comandante, che aveva riportato una ferita di striscio al dorso, si mise personalmente alla ruota del timone, e continuò a manovrare la nave con navigazione a zig-zag, fino quando il timone fu colpito e immobilizzato. Il tentativo di manovrare con le macchine non ebbe successo, poiché alle 01.29 si verificò sull’Aspromonte una fortissima esplosione che ne provocò l’affondamento, con la nave che scomparve di poppa. Con essa andò perduto il carico che comprendeva 12 cannoni da 88 mm, 2 autocarri e 49 tonnellate di materiali vari.

Intanto, alle 00.21 gli incrociatori della Forza Q, che avevano riportato la velocità a 27 nodi, avevano preso di mira la torpediniera Clio, scambiata per il CT Folgore, e i britannici ritennero, erroneamente, di averla colpita e vista saltare in aria, mentre in realtà i colpi delle unità britanniche, prima con salve corte poi centrate, caddero lungo i fianchi dell’unità investendola con schegge che non ne menomarono l’efficienza. La Clio, che non vedeva le navi nemiche a causa del suo fumo, sospese la cortina e rispose al fuoco dalla distanza di 4.500 metri, e lo sospese, dopo quattro salve con i due pezzi poppieri, quando l’unità avversaria, che era l’Argonaut, su cui la torpediniera italiana sparava, cesso a sua volta di sparare anche con i proietti illuminanti.

Il comandante dell’incrociatore Argonaut, CV Langley-Cook, si espresse in modo lodevole sul comportamento della Clio, che erroneamente ritenne il Folgore, scrivendo nella sua relazione:

Preminentemente valorosa fu la condotta dell’ultimo CT per sopravvivere, il quale dalle 01.20 circa in poi, nonostante fosse sotto il fuoco di tre incrociatori continuava a sparare contro l’ARGONAUT. Questo CT sembra sia stato il FOLGORE, il quale fu l’unico CT affondato.

Mentre la Forza Q stava accostando a sinistra per rientrare a Bona, passando a nord delle navi italiane, gli ultimi colpi furono sparati dal Sirius contro un presunto CT apparso alle 01.26 di prua a sinistra, e si conclusero alle 01.35 quando lo stesso Sirius con il Quiberon e il Quentin effettuarono fuoco concentrato sul CT Da Recco, dalla distanza di 3.000 metri.

Il comandante Cocchia, dopo che all’apparire delle prime vampe di artiglieria delle navi britanniche aveva messo la poppa sul nemico e trasmesso all’aria il segnale in unica parola “Combattimento”, aumentando la velocità del Da Recco, ordinò a tutte le unità di andare all’attacco. Contemporaneamente aveva aperto il fuoco illuminante per individuare le unità nemiche. Fu però inquadrato sui due lati da salve d’artiglieria, a cui rispose, dando inizio ad un azione a fuoco che si protrasse per alcuni minuti, per poi accostare verso levante quando si accorse che il nemico gli era passato di poppa. La sua manovra per riagganciare le navi britanniche e riprendere il combattimento, si realizzo quando, dirigendo verso nord-est (rotta 60°), intorno alle 01.30, la Forza Q, già sulla rotta del ritorno, gli apparvero a circa 4.000 metri di distanza tre sagome oscurate che il comandante Cocchia ritenne trattarsi d’incrociatori, intenti a sparare molto intensamente contro una quarta sagoma che a sua volta rispondeva con una certa vivacità al fuoco che era diretto contro di lei.

Le quattro navi erano a breve distanza l’una dall’altro e le codette luminose dei proietti d’artiglieria si vedevano chiaramente dal Da Recco piastrellare sul mare da tutte e due le parti; un serrato duello d’artiglieria che fu visto anche dal Camicia Nera che si trovava parecchio più a levante dal Da Recco, e che segnalò di seguire la stessa rotta. In quelle ore, dalle 01.20 e fino alle 01.30, il tiro delle unità della Forza Q si concentro contro la nave traghetto Aventino che, ripetutamente colpita, esplose, ma non risulta che vi stato con essa uno scambio di colpi di artiglieria. Dobbiamo quindi ritenere che si trattasse della torpediniera Clio che rispose al fuoco nemico sparando con i due cannoni di poppa quattro salve per poi disimpegnarsi.

Manovra di aggiramento e distruzione del convoglio H da parte della Forza Q (rotta tratteggiata Incr. e Ct. Britannici). Cartina Ufficio Storico della Marina Militare. La manovra d’attacco del CT Camicia Nera non è esatta, come confusi sono i movimenti di tutte le navi italiane.

Il comandante Cocchia ordinò di mettere la prora sulle tre sagome visibilissime degli incrociatori nemici dando contemporaneamente il pronti al lancio dei siluri, segnando sul “Paneray” l’angolo di mira. Accanto al comandante, avanti al portello centrale aperto della plancia vi era il TV Alfredo Zambrini che coadiuvava nella preparazione al lancio. Ma l’ordine tardò a venire perché Cocchia, desideroso che i siluri potessero colpire sicuramente il bersaglio, intendeva avvicinarsi il più possibile all’obbiettivo. A questo punto, secondo la versione fornita da Cocchia, le unità britanniche, che come detto erano il Sirius, il Quiberon e il Quentin, vedendo fiamme che uscivano dal fumaiolo di prora del Da Recco per combustione di residui di nafta nell’impianto fumogeno (avvistamento di fiamme non confermato nei rapporti britannici), rischiararono con i proiettili illuminanti il CT e subito dopo aprirono un tiro micidiale e intenso con i cannoni. Le salve nemiche avvolsero il Da Recco, colpendolo con tre proiettili, due nel castello di prora e uno sullo scafo 1 metro sopra la linea di galleggiamento, procurando, per la deflagrazione delle cariche di un deposito delle munizioni, gravi danni che costrinsero il CT a fermarsi.

Fortunatamente le navi britanniche non arrestarono la loro corsa a occidente per dare al CT il colpo di grazia e, mentre si allontanavano, lasciarono il Da Recco in fiamme (con la parte prodiera interamente arroventata compreso il ponte di comando), pieno di feriti e di ustionati e immobilizzato a 60 miglia per 249° da Marettimo. Dopo aver dato gli ordini necessari per la salvezza della nave, il comandante Cocchia, ustionato al viso e accecato, cedette il comando al suo secondo, CC Pietro Riva, il quale all’alba poté riprendere la navigazione, pur a velocità ridotta, su Trapani, accompagnato dai CT Lampo, Pigafetta e Da Noli e dalla torpediniera Partenope mandati in soccorso.

Secondo la documentazione italiana il piroscafo K.T. 1 affondò verso le 00.40; l’Aventino alle 00.55 circa; il Puccini , considerato non rimorchiabile, fu immobilizzato alle 01.08 e affondato alle 15.00 dal Camicia Nera; il Folgore affondò alle 01.16 e l’Aspromonte alle 01.29. Furono danneggiati, come detto, pure la torpediniera Procione alle 00.53 e il CT Da Recco alle 01.35, mentre restarono indenni il Camicia Nera e la torpediniera Clio.

## **Il salvataggio dei naufraghi del convoglio H**

Quando Supermarina fu informata dal CT che il convoglio H era stato avvistato, poco dopo le ore 20.00 del 1° dicembre, e pedinato da aerei da ricognizione britannici, ritenendo che vi sarebbero stati attacchi dal nemico, per precauzione aveva ordinato alla nave ospedale Capri, salpata da Trapani alle 13.40, di seguire il convoglio, e ad un rimorchiatore di tenersi pronta a Marettimo. Contemporaneamente l’organo operativo dell’Alto Comando Navale, aveva disposto la partenza da Palermo della nave ospedale Laurana, che lasciò il porto siciliano alle 22.30, in ritardo per un annebbiamento del porto stesso durante un allarme aereo, anche perche per muovere dovette attendere il diradamento della nebbia.

Ricevuto dal Da Recco, alle 01.15 del 2 dicembre, il messaggio “piroscafi in fiamme”, Supermarina ordinò l’immediata partenza da Trapani dei CT Pigafetta e Da Noli per recarsi nella zona dello scontro navale. I due CT lasciarono il porto alle 06.00, per raggiungere la zona del disastro notturno, e una volta raggiunte le acque del Banco Skerki parteciparono alle ricerche dei naufraghi assieme ai CT Camicia Nera e Lampo, alle torpediniere Partenope e Perseo, alla motosilurante della 3a Squadriglia Ms 32 che con la Ms 31 (CC Ugi de Grenet) si trovava presso l’isola Galite, e ai Mas 563 e 576

Parte dei danni in coperta sul fianco sinistro del CT Da Recco.

Il Lampo (CC Antonio Cazzaniti), in seguito al segnale di urgente soccorso da parte del Da Noli, aveva lasciato la scorta alla danneggiata motocisterna Giorgio, del convoglio G, che come sappiamo era stata silurata a prua a dritta da un aereo Albacore alle 21.57 del 1 dicembre, Dopo di che a proteggere la Giorgio restarono, assieme a due Mas, la torpediniera Climene (TV Mario Colussi), e la torpediniera Clio, che alle 06.15 aveva incontrato la petroliera dopo essersi allontanata dalle navi in fiamme del convoglio H. La Climene che trainava la cisterna in lenta e faticosa navigazione verso Trapani, fu poi sostituita dal rimorchiatore Liguria proveniente da Taranto, che porto la Giorgio, non in grado di raggiungere Trapani, ad incagliare a Punta Troia di Marettimo, salvando la nave e il suo prezioso carico. La cisterna fu successivamente disincagliata e condotta a Palermo.

Oltre a provvedere per il soccorso, ad iniziare dall’alba era entrata in azione la ricognizione aerea italiana e tedesca, il cui scopo era di perlustrare la zona in cui si trovavano i naufraghi delle navi affondate, e per evitare sorpresa, dal ritorno di unità navali nemiche, durante l’opera di salvataggio, e di recupero delle unità danneggiate, il Da Recco e la torpediniera Procione.

Primo a soccorrere il Da Recco fu il Camicia Nera, che uscito con rotta NE dall’area di combattimento, alle 03.15 aveva invertito la rotta per dare assistenza ai naufraghi, avvertendone Supermarina. Poco dopo l’alba, avendo avvistato del fumo bianco e guidato da un aereo da ricognizione, raggiunse la zona in cui si trovavano i superstiti del piroscafo Aspromonte, su imbarcazioni di salvataggio e zattere. Mentre si dedicava ad imbarcare quegli uomini sopraggiunse il, Lampo al quale il comandante del Camicia Nera ordinò di portarsi presso il Da Noli e riferire. Terminato il recupero dei naufraghi dell’Aspromonte il Camici Nera si recò presso la motonave Puccini, prese a bordo i trentuno uomini che vi si trovavano e altri naufraghi in mare nelle vicinanze. Complessivamente il Camicia Nera poté salvare centocinquantotto persone, quattro delle quali decedettero a bordo del CT.

Successivamente, con l’arrivo del Pigafetta (CV Rodolfo Del Minio) e del Da Noli (CF Pio Valdambrini), e considerando il Lampo e il Camicia Nera si trovarono riuniti intorno al danneggiato Da Recco 4 CT. Il Camicia Nera cedette il comando delle operazioni di salvataggio al Pigafetta, il quale subito si incarico di prendere a rimorchio di poppa il Da Recco, e dispose che il Lampo ne prendesse a bordo i feriti, che furono poi tutti riuniti sul Da Noli sul quale si trovava il medico della 15a Flottiglia CT, a cui apparteneva come nave comando lo stesso Pigafetta. Successivamente il Da Noli ricevette l’ordine di trasbordare i feriti sulla sopraggiunta nave ospedale Capri (STV Oscar Sacchi)

Alle 09.50 il rimorchio al Da Recco era pronto, e il Pigafetta, cominciando a tirare, diresse per Trapani dove arrivò alle 18.00, scortato dal Lampo, che aveva l’ecogoniometro in funzione per ricerca di eventuali sommergibili, e dai due Mas 563 e 576. Nel frattempo erano arrivate nella zona dello scontro anche le torpediniere Partenope (CC Gustavo Lovatelli) e Perseo (TV Severio Marotta), che come sappiamo fin dalla notte del 1° dicembre si trovavano in mare per un rastrello antisom sulla rotta Trapani Biserta. Lovatelli, comandante della sezione, avendo individuato in lontananza bagliori di un combattimento, e intercettato un messaggio con cui il Da Recco comunicava di trovarsi in difficoltà, aveva avvertito Marina Trapani di aver sospeso il rastrello per recarsi in soccorso del CT, nella cui zona, in ricerche che protrassero dalle 09.10 fino alle 14.00 del 2 dicembre, recuperarono numerosi naufraghi. La Partenope salvò 10 naufraghi del piroscafo Aventino e altre 112, dei quali 100 del CT Folgore; la Perseo recuperò 150 superstiti dell’Aventino, che trasbordò sulla nave ospedale Capri. Altri 10 uomini dell’Aventino furono rintracciati dal CT Da Noli e alcuni altri dalla motosilurante Ms 32

Ricevuto dal Da Noli l’ordine di continuare le ricerche fino al mattino dell’indomani, la Capri, con l’assistenza di velivoli da ricognizione, ebbe modo di salvare durante la giornata del 2 dicembre altri 133 uomini, tutti appartenenti all’Aventino e alla motonave Puccini, ma avendo necessità di far arrivare a Trapani i 14 feriti più gravi, chiese alla Ms 32 di accostare alla nave ospedale, prendere a bordo gli uomini e raggiungere il porto alla massima velocità. Quindi, carica di naufraghi trasbordati dal Da Noli e dal Perseo la Capri entrò a Trapani nelle prime ore del mattino del 3, avendo esaurito la sua missione. In precedenza avevano raggiunto quel porto tutte le altre navi che avevano partecipato all’opera di salvataggio.

Le perdite umane delle navi del convoglio “Aventino”, tra i nove piroscafi e unità di scorta, furono particolarmente gravi. Su un totale di 3.300 persone imbarcate ne andarono perdute ben 2.200. In termini di vite umane il disastro fu ancora maggiore di quello che si era determinato nel tragico disastro del convoglio “Duisburg” del 9 novembre 1941. Tra i 220 caduti le unità militari ne persero

286, come di seguito ripartiti: Da Recco 118; Folgore 124; Procione 3; Aspromonte 41, ossia andarono perduti oltre un terzo degli uomini di dette unità.

Con la motivazione per il valore e il comportamento dimostrati furono decorati con Medaglia d’Oro al Valor Militare il CV Cocchia del Da Recco e il CF Foscari del Camicia Nera. e, alla Memoria, il CC Bettica dell’affondato Freccia e il TV Alfredo Zambrini del Da Recco

(…)

Nella relazione dell’amm. Gasparri, fu messo in primo piano il comportamento “ammirevole per arditezza e linearità di concezioni” dei CT Camicia Nera e Folgore; soprattutto “più ammirevole” quello del Folgore che si sacrificò lanciandosi immediatamente all’attacco contro il nemico sebbene l’ordine di operazione gli avesse affidato il compito “di restare col convoglio proteggendone il rapido allontanamento”. Altrettanto lodevole si era dimostrata l’iniziativa del Camicia Nera, che individuata la posizione delle navi nemiche per i bagliori delle codette luminose dei proiettili che stavano sparando, aveva diretto “immediatamente all’attacco, senza attendere conferma del CapoScorta, emettendo una cortina fumogena per coprire i piroscafi”. E passando poi al comportamento dei comandanti dei due CT, CC Erner Bettiga del Folgore e CF Adriano Foscari del Camicia Nera, sebbene non fossero riusciti “ad evitare la distruzione del convoglio DA RECCO”, l’amm. Gasparri aggiunse:

Ambedue i Comandanti hanno dimostrato una decisione, uno spirito aggressivo, una prontezza, un’abilità manovriera tattica che possono definirsi ammirevoli. Può essere in parte mancata, per la ben nota deficienza di preparazione e di addestramento delle nostre Unità agli scontri notturni, la perfezione tecnica nell’impiego delle armi, ma il cuore e l’animo sono stati impareggiabili”.[42]

Nell’andare all’attacco contro un nemico più numeroso e più forte, della cui superiorità tecnica e addestrativa nei combattimenti notturni la Marina italiana aveva fatto ripetuta e dolorosa esperienza, le due Unità erano votate al sacrificio ed i loro Comandanti dovevano saperlo. Infatti il FOLGORE trovava nell’azione eroica e gloriosa fine che era prevedibile. Il CAMICIA NERA invece, assistito da un incredibile fortuna, la fortuna che aiuta gli audaci, non aveva né un colpo, né un ferito.

Nei riguardi del Da Recco (ed in particolare del suo comandante CF Aldo Cocchia) l’amm. Gasparri non fu altrettanto entusiasta, scrivendo:[43]

Era l’Unità Capo Scorta. Il suo comportamento è pure molto lodevole, ma non appare diritto, lineare, senza mende come quello del FOLGORE e del CAMICIA NERA.

Si può in primo luogo rilevare che il suo Comandante non ha mostrato un eccessivo spirito di iniziativa. Al segnale delle 150801 con il quale il Supermarina ordinava al Gruppo “Maestrale” di rinforzare la scorta del convoglio “Sirio” [convoglio B] “contro eventuale provenienza da Bona dove stamane erano presenti alcuni cc.tt.” non è stata data importanza. Il Comandante ha anzi pensato che Supermarina giudicasse minacciato in base alle notizie in suo possesso, solo il convoglio più arretrato e che non vi fosse quindi pericolo per lui. La stessa cosa ha pensato nel ricevere poco prima di mezzanotte il segnale di scoperta delle 2344 con il quale Supermarina comunicava l’avvistamento fatto alle 2240 da un aereo del C.A.T. di 5 unità imprecisate, procedenti ad alta velocità verso levante, e nel constatare che di questo segnale veniva chiesto il ricevuto al MAESTRALE e non al DA RECCO.

Da quest’ultima fase, senza commento alcuno da parte dell’amm. Gasparri, si ricava che Supermarina, nel non informare direttamente il Da Recco aveva commesso un imperdonabile errore. Tanto più che la Forza Q si trovava al momento dell’avvistamento aereo a circa 75 miglia dal Da Recco, il cui convoglio era quindi il più minacciato dal nemico proveniente da ponente. Invece, non avendo ricevuto direttamente la notizia dell’avvistamento aereo, il comandante Cocchia fu indotto a ritenere che sarebbe stato attaccato il convoglio B, che era il più forte (tre CT e cinque torpedinie- re), e conseguente, come scrive l’amm. Gasparri, il CV Cocchia, “dal carattere militarmente duro e ostinato nel seguire rigidamente le proprie consegne”, continuò a dirigere nella rotta (245°) fissata nell’ordine di operazioni, e alle 0001 del 2 dicembre, nell’imminenza dell’attacco nemico, si limito a chiedere ordini a Supermarina, che non arrivarono in tempo.

Nell’immagine famosissima del 3 giugno 1941 scattata da un aereo italiano, l’arrivo a Taranto della torpediniera Lupo che era stata danneggiata a nord di Creta nello scontro notturno del 21 maggio con le unità britanniche della Forza D. Notare l’equipaggio schierato per il saluto e i fori dei proietti che avevano colpito lo scafo della nave.

Quando si sviluppo l’attacco nemico, in situazione particolarmente favorevoli per lo sparpagliamento del convoglio H in seguito alla leggera collisione tra i piroscafi Puccini e Aventino, e la dispersione delle navi determinata anche da quelli che furono ritenuti erroneamente attacchi aerei, il comandante Coccia si trovò nelle condizioni di non capire da quale parte stavano le unità britanniche, e fu assorbito per qualche tempo nel dare ordine alle navi di scorta di andare all’attacco e di coprire con nebbia le navi mercantili. Dovendosi giustificare per non aver subito diretto contro il nemico, a imitazione delle manovre del Folgore e del Camicia Nera, il comandante Cocchia sostenne di aver diretto, in una situazione confusa anche per gli artifizi luminosi che si vedevano in aria, non nella direzione “presunta” del nemico, ma nella direzione “esatta” delle vampate dei cannoni nemici, con il risultato di non arrivare in questa prima fase del combattimento a contatto con l’avversario, che egli non riuscì ad avvistare nella sua corsa verso ponente.

A questo punto decise di cambiare rotta verso levante, allo scopo di prendere il nemico alle spalle, mentre era ancora impegnato contro i piroscafi, e nel far ciò, mentre si regolava dirigendo sui lontani bagliori di alcuni incendi, segnalò alle altre navi “Stiamo aggirando il nemico da ponente”. Alle 01.00 avendo visto un CT di prora a dritta, Cocchia si preparò a lanciare i siluri, per poi subito rinunciarvi temendo che fosse un’unità nazionale, come in effetti era trattandosi del Camicia Nera, che doveva già avere effettuato il suo fallito attacco contro il Da Recco. L’idea che a essere avvistata fosse stata la torpediniera Procione, come è scritto nella Relazione dell’amm. Gasparri, lascia dei legittimi dubbi, poiché a quell’ora la torpediniera, l’unica nave italiana che si trovava a sud della Forza Q, passò di poppa al Da Recco, e non di prora, come risulta dalla cartina dell’Ufficio Storico della Marina Militare

Mentre continuava nella sua corsa alla ricerca del nemico, con una situazione che appariva sempre più incerta, alle 00.33 il comandante Cocchia avvistò le sagome di tre unità navali, che sembrava stessero sparando sul lato opposto, e contro di esse diresse all’attacco. Ma questa iniziativa non riuscì, perché il Da Recco, prima di poter impiegare le armi, fu preso sotto il tiro delle unità della

Forza Q che lo colpirono gravemente arrestandolo in fiamme. Fortunatamente, avendo già assunto alle 01.26 la rotta per rientrare a Bona, il nemico non si soffermò a dare al CT il colpo di grazia, e questo permise al Da Recco di essere soccorso e sopravvivere.

La manovra del comandante Cocchia per ricercare le navi britanniche verso nord, dopo “aver mostrato poco spirito d’iniziativa nella fase pre-tattica e forse poca prontezza nei primi momenti dello scontro”, fu molto apprezzata, e benché la manovra non avesse portato ai risultati sperati, l’ufficiale, che era stato gravemente ferito, secondo Gasparri meritò pienamente la medaglia d’Oro al Valor Militare che gli fu conferita sul campo.

Nel dopoguerra l’amm. Cocchia è stato Direttore dell’Ufficio Storico della Marina Militare, e tra le sue pubblicazioni sono meritevoli, sotto ogni punto di vista, i due primi volumi su “La Difesa del traffico con l’Africa Settentrionale”. Tuttavia la compilazione del 3° Volume, che tratta della distruzione del convoglio “Aventino”, con tutti gli strascichi che ne erano seguiti, fu affidata all’amm. Fioravanzo.

Nei riguardi del comportamento della torpediniera Procione nelle relazioni non si trovano elementi di rilievo che avessero portato a svolgere un’efficace azione offensiva. Anche perché, pur portandosi alla distanza di 2.000 metri dalle unità nemiche, all’ordine del comandante “fuori”, la torpediniera non eseguì il lancio dei siluri “a causa della recisione dei normali collegamenti elettrici e telefonici. Un’anomalia che, secondo Gasparri, il comandante di una nave bene addestrata avrebbe dovuto superare in qualche modo. La Procione fu colpita gravemente, ma nonostante le sue precarie condizioni riuscì a salvarsi.

Anche il comportamento della torpediniera Clio non fu esente da critiche, poiché in caso di attacco avrebbe dovuto restare con il convoglio, mentre invece per iniziativa del suo comandante andò alla ricerca del nemico, e quando arrivò l’ordine per ultracorte del Da Recco delle 00.38, “Invertite immediatamente la rotta. Fate nebbia”, non riuscì più a trovare i piroscafi. Ed anche la sua azione a fuoco con il CT australiano Quiberon, conosciuta nel dopoguerra, e in cui sparò quattro salve dalla distanza di 4.500 metri, fu all’epoca considerata ininfluente per la difesa del convoglio, anzi dall’amm. Gasparri ritenuta “del tutto negativa”. Ma ciò fu anche giustificato dal fatto che la torpediniera non aveva il proprio comandate, sbarcato per malattia, e sostituito dal TV Vito Asaro, che nelle difficili condizioni in cui si trovò non era preparato a sostenere gli oneri di quel comando.

Infine riguardo ai piroscafi del convoglio, fu rilevato la loro assoluta mancanza di reazione a fuoco col proprio cannone, e che erano stato sparati soltanto alcuni caricatori con le mitragliere contraerea.

Concludendo, la Forza Q poté giungere a contatto del convoglio H con grande facilità guidata dalla ricognizione aerea di Malta, che si dimostrò efficientissima nel fornire le segnalazioni sui movimenti delle navi italiane, e sfruttando adeguatamente il radar, che però non dette una grande dimostrazione di efficienza, tanto che il contramm. Harcourt scrisse nella sua relazione n. 241/E: “E’ stato deludente che il radar tipo 271 non rilevasse il convoglio ad una distanza maggiore di 6 miglia, ma a causa dei piovaschi lo schermo forniva dati confusi”.

La formazione britannica una volta avvistato il convoglio, diresse per avvolgerne la testa da ponente verso levante, aprendo il fuoco a breve distanza e con straordinaria precisione. La sua azione contro i piroscafi fu rapida e risolutiva, e inizialmente soltanto la nave traghetto Aspromonte, aumentando la velocità a 16 nodi, riuscì ad allontanarsi sottraendosi alla caccia per un ora e venti minuti, prima di essere affondata.

Fu anche constatato che le navi nemiche impiegavano i loro complessi di mitragliere pesanti (pom-pom a quattro canne da 40 mm), mentre le siluranti italiane ne erano sprovviste avendo disponibili soltanto le modeste mitragliere binate da 20 mm. Inoltre, i proiettili d’artiglieria di ogni unità avevano codette luminose di diversa colorazione (rossa, verde, azzurrognola, gialla), in modo da far capire, nel tiro collettivo, quando, ogni singola nave sparava su uno stesso obiettivo.

Infine, mantenendo la linea di fila, la Forza Q evitò di dover accendere i fanali di mischia, impedendo così alle unità italiane di localizzare il nemico e provocando errori come quello del Camicia Nera col Da Recco.

Nonostante ogni sforzo fatto dalla Regia Marina per cercare di migliorare l’addestramento, l’annientamento del convoglio “Aventino”, con l’affondamento di 4 mercantili e un CT di scorta, a cui si aggiunse nel Canale di Sicilia la perdita di parte del convoglio C diretto a Tripoli (un piroscafo e una torpediniera), confermò che le unità italiane, dopo due anni e mezzo di guerra, non erano ancora sufficientemente preparate al combattimento notturno.

Anche le migliorie che si tento di adottare nei mesi successivi per superare il divario che esisteva nei confronti della Royal Navy, non portarono agli sperati successi, e l’8 settembre 1943 trovò la Regia Marina che si dibatteva in problemi di addestramento, che risentivano della mancanza di mezzi di combattimento adatti a combattere nell’oscurità; soprattutto mancavano efficienti apparati radar (il “Gufo” l’unico radiolocalizzatore di tipo navale costruito dall’industri nazionale era un autentica delusione) e strumenti ottici a grande luce notturna; e vi era ancora la necessità, quasi inverosimile, di poter disporre di un numero sufficiente di buoni binocoli da assegnare per la vigilanza alle vedette delle singole navi.

Adriano FOSCARI Capitano di Fregata

Medaglia d'oro al Valor Militare Comandante di cacciatorpediniere, di scorta ad un convoglio di navi da carico, improvvisamente attaccato da forze navali nemiche molto superiori, si lanciava audacemente all'attacco, penetrando con la sua nave tra le unità della formazione avversaria. Scoperto dal nemico e sottoposto a violenta reazione di fuoco, non desisteva dall'ardita azione iniziata, fermamente deciso a portarla a fondo e ad arrecare all'avversario il maggior danno possibile, noncurante delle continue fitte salve che inquadravano la sua unità. Riusciva così a lanciare i suoi siluri contro un gruppo di cacciatorpediniere. Avvistato subito dopo un incrociatore e risoluto a condurre un secondo attacco, manovrava con grande perizia sotto il tiro che il nemico concentrava sulla sua nave e, raggiunto il bersaglio, si portava a distanza ravvicinatissima e lo colpiva con due siluri che ne provocavano l'immediata esplosione ed affondamento. Esauriti, in tal modo, i suoi siluri, insisteva ancora a ricercare l'avversario nell'intento di attaccarlo col cannone e, solo dopo aver accertato il definitivo allontanamento del nemico, si poneva alla ricerca e al recupero dei naufraghi, rientrando alla base nella sera successiva. Dimostrava in tutta l'azione eccezionali doti di Comandante, nutrite di alto spirito d'iniziativa e della più tenace aggressività.

Canale di Sicilia, 2 dicembre 1942.

Nacque a Venezia il 10 giugno 1904. Allievo all'Accademia Navale di Livorno dal 1918, nel luglio 1922 conseguì la nomina a Guardiamarina. Ebbe varie destinazioni d'imbarco e nel 1929, nel grado di Tenente di Vascello, assunse l'incarico di Ufficiale di Ordinanza di S.A.R. il Duca d'Aosta e dal 1930 all'ottobre 1933 fu Ufficiale Addetto alla Casa Militare del Duca di Spoleto. Nel 1934 ebbe il comando della torpediniera 75 OLT, poi quello della torpediniera Acerbi ed infine quello del sommergibile Des Geneys. Promosso Capitano di Corvetta nel maggio 1936 e destinato all'Istituto di Guerra Marittima, nel marzo 1938 ebbe il comando del sommergibile Sciesa e quindi del Veniero. Nell'agosto del 1939 ebbe l'incarico di Capo della Segretaria Generate dello Stato Maggiore presso il Ministero della Marina e nel gennaio 1940 conseguì la promozione a Capitano di Fregata. Nel gennaio 1942 ebbe il comando del cacciatorpediniere Camicia Nera con il quale eseguì numerose missioni di scorta convogli. Nella missione di scorta verso un porto della Libia di un convoglio di navi da carico, fu improvvisamente attaccato nella notte del 2 dicembre da preponderanti forze navali nemiche presso il Banco di Skerki, sulle coste tunisine e portò audacemente all'attacco la sua unità, penetrando all'interno della formazione avversaria. Benché sottoposto a violento fuoco riuscì a lanciare i suoi siluri contro un gruppo di cacciatorpediniere nemiche. Avvistato poi un incrociatore, si portava nuovamente all'attacco e con il preciso lancio di due siluri lo affondava. Esauriti i siluri continuava il combattimento con i cannoni di bordo obbligando il nemico, centrato dalle sue salve, ad allontanarsi. Per l'azione venne citato sul Bollettino di Guerra.

Partecipò alla guerra di liberazione prima nell'incarico di Ufficiale di collegamento con il Comando Supremo e poi al Comando del Reggimento "San Marco ", comando che mantenne fino al termine delle ostilità. Collocato in ausiliaria a domanda nel febbraio 1947 ed iscritto nella riserva, conseguì la promozione a Contrammiraglio. Il Contrammiraglio Adriano Foscari è morto a Venezia il 22 giugno 1980.

Altre decorazioni:

 Medaglia di Bronzo al Valore Militare sul Campo (Mediterraneo centrale, gennaio 1942);

 Medaglia di Bronzo al Valore Militare sul Campo (Mar Ionio, agosto 1942);

 Croce di Guerra al Valore Militare sul Campo (Mediterraneo occidentale, giugno 1942);

 Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia (1944-1945).

Breve riassunto sull’ itinerario e programma della visita di Mussolini in Regione Ricavati da L’AVVENIRE D’ITALIA del 18 settembre 1938 e da La Vita Cattolica del 25 settembre 1938 Il 18 settembre: ore 10.30 arrivo a Trieste sul cacciatorpediniere “Camicia Nera” che attracca al molo Audace, e in Piazza Unità tiene il (famigerato) discorso “sulla Razza”. Pomeriggio visita a fabbriche varie. Dorme a Trieste. Il 19 settembre: Trieste, Redipuglia, Monfalcone, Trieste Mattino: a Trieste, posa prima pietra dell’università Poi in auto Visita Postumia Ore 12.00 è alla Basilica di San Giusto Ore 15.00 si avvia verso Redipuglia passando per Sistiana, Duino, Ronchi dei Legionari e si ferma al Sacrario di Redipuglia. Alle 16.20 in auto il Duce si dirige su Monfalcone, visita i Cantieri e alla fine rientra a Trieste via mare. Dorme a Trieste. Il 20 settembre: Trieste, Gorizia, Caporetto, Cividale, Udine Su una Alfa Romeo scoperta il Duce viaggia verso Gorizia Passa da Doberdò del Lago dove il 23 febbraio 1917 fu ferito, poi Sagrado, Gradisca, Farra, Mainizza e Gorizia. Poi è all’Ossario di Oslavia, Tolmino e Caporetto e poi verso Cividale dove ha fatto una breve sosta incontrando le autorità del posto e facendo visita all’Istituto Orfani CC.NN. di Rubignacco, poi prosegue per Udine dove una grandissima folla è accorsa da tutta la Provincia in treno ed altri mezzi di trasporto. Alle 18.20 il Duce fa il suo trionfale ingresso in Udine e sale le scale del palazzo comunale Inaugurazione Casa della Gioventù Italiana, inaugurazione Tempio Ossario Visita all’Istituto Magistrale della Gil alle 20.30 si reca al Palazzo del Littorio… riparte Dorme a Udine. Ad Undecimum annuario 2018 Associazione culturale per la ricerca storica ed ambientale 6 Il 21 settembre: Udine, Torviscosa, Udine, Pordenone, Treviso Alle 7.30, la cittadinanza è già tutta schierata in Piazza Patriarcato. verso le ore 8 visita il Sanatorio e la “Casa della madre e del fanciullo”. E poi, sempre in automobile si avvia verso la Bassa friulana, tocca Lauzacco, Risano, Palmanova, Cervignano e giunge ad Aquileia, ove sosta per visitare la Basilica, il Cimitero degli Eroi e gli scavi romani. A Cervignano inaugura il nuovo zuccherificio in via Caiù, quindi si dirige verso la città della cellulosa, Torre di Zuino. Ore 11.10, firma il documento relativo alla inaugurazione della fabbrica su un foglio di cellulosa. Mussolini lascia Torre di Zuino per prendere posto sul treno presidenziale che Lo porta a Udine, dove il treno sosta alla Stazione per una diecina di minuti e poi, salutato da una grande folla, riparte dirigendosi verso Treviso, passando per Pordenone dove la città è mobilitata per l’entusiatico saluto.

IL DUCE A TRIESTE La nostra città può vantarsi di un primato: di aver compreso il Duce e di esserglisi stretta intorno non già, come altre, all'indomani della Marcia su Roma, ma molto prima che essa si effettuasse. La Redenzione aveva portata Trieste nel tumulto d'una vita italiana che non era quella che la propaganda irredentista di cinquant'anni le aveva fatto sperare. Si sarebbe potuto parafrasare un'alata invettiva di Carducci: ,,Trieste impronta domandava Roma, Bisanzio essi le han dato". piccoli uomini del dopoguerra, che non eran riusciti a procurare all'Italia una pace corrispondente alla grandezza della vittoria delle sue armi, si sollazzavano disputando col sovversivismo che sperava di soviettizzare il popolo nostro. Gli interessi della Nazione erano abbandonati all'esercizio di un arrembaggio perfettamente organizzato dalle sette. L'indisciplina del basso si completava con la scioperatezza e l'assenteismo dell'alto. 11 Parlamento era un mercato, dove tra vuote ciance ciascuno tirava l'acqua al molino del proprio interesse. Trieste, ancora vibrante della divina gioia della libertà riacquistata per il valore e il sacrificio del popolo italiano, guardava sbigottita a quel caos, e si chiedeva dubbiosa se Dio avrebbe avuto pietà dell'Italia mandandole un salvatore. E guardava a Benito Mussolini. Quest'uomo era stato già un ,.galvanizzatore della resistenza italiana" al domani dell'episodiodi Capo retto. Quest'uomo poteva essere Colui che avrebbe dette le parole che recano salute, e osato l'inosabile. Per la storia: Trieste iniziò la propria organizzazione fascista subito dopo Milano; Trieste, nelle elezioni politiche del 1921, diede una votazione plebiscitaria ai candidati sostenuti dal Fascio; Trieste ebbe, nel 1922, (tanti mesi prima della Marcia su Roma), il primo Consiglio comunale italiano che potesse ostentare colore fondamentalmente fascista. Altre ideologie avevano tentato di approfittare della disorganizzazione morale e del disordine politico d'Italia, per affermarsi qui, come in altre parti della Penisola; ma il Fascismo tutte le neutralizzò, o le stroncò, quando non le assimilò, non coattivamente ma per effetto della bontà e della bellezza della sua dottrina, che faceva della grandezza e potenza della Nazione e del benessere del suo popolo, i cardini della azione politica e sociale dello Stato ridivenuto sovrano. Poi Trieste collaborò con tutte le forze del suo spirito alla rinascita dell'Italia, operata dal Duce con meravigliosa potenza di volontà, la quale sapeva trasformare gli accidiosi in fervidi lavoratori, gli ìnerti in uomini d'azione, i neghittosi e gli imbelli in guerrieri. L'Italia del sogno, l'Italia, che era stata sperata dai cospiratori, dai combattenti, dai martiri del Risorgimento, quella che avevano ideato Machiavel!P e Mazzini, Dante e Garibaldi, che Vittorio Emanuele Il aveva foggiata con l'armi e Cavour col suo genio, questa divina Italia che amammo nella nostra giovinezza, riapparve non ombra ma vivente realtà per l'opera ricostruttrice di Benito Mussolini. RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE Anzi il Duce andò più in là di quanto avevano chiesto i martiri e gli eroi; rifatta'. l'Italia con nuove leggi, nuove armi, nuova volontà di vita, Egli le pose in capo la corona dell'Impero, ricongiungendo, dopo quattordici secoli, l'Italia nuova alla tradizione e alla gloria di quella antica, che aveva un nome che echeggia nell'Universo: Roma! Trieste, in questi sedici anni di ininterrotta in~ faticabile battaglia per la grande idea ch'Egli realizzò meravigliosamente, fu sempre accanto al Duce, operosa e silenziosa esecutrice dei Suoi comandamenti. Tutto ciò che ricevette le fu conferito come altrettanti arnesi della sua attività per l'Italia e per l'Impero, perchè nulla si opera nel nostro Paese che non sia rivolto a potenziare la Nazione, a farla padrona dei mari, a renderla signora della materia, ad assicurarle completa autarchia per tutte le necessità del viver civile. In questa funzione di istrumento di indipendenza economica e di produttrice di benessere, Trieste ha agito e agisce con fedele dedizione al Capo, che l'ha onorata del riconoscimento della sua opera e del suo ardente patriottismo. Intorno a noi, nell'ultimo quarto di secolo, sono crollati imperi, sono spariti antichi assetti economici, sono deviate correnti d'uomini e di materie: ma la situazione della città nostra non ha conosciuto ecclissi. Per opera del Fascismo e del suo Duce, il popolo nostro lavora più intensamente nelle industrie vecchie e nuove, naviga su navi più possenti e più numerose, si eleva negli studi d'ogni grado e d'ogni scienza, vive una vita di benessere, non turbata da conflitti o da soste del lavoro, può conoscere e godere i delicati piaceri dell'arte e quelli più esaltanti dello sport, e si sente parte operante della compagine nazionale che esercita i poteri della sovranità statale attraverso il designato dei suoi plebisciti: il Duce. La visita di Benito Mussolini a Trieste ha un alto significato morale: essa è il premio e il riconoscimento che il Capo concede a chi ha eseguito con fedeltà e onore la missione conferitagli. Posta alla frontiera che fu per secoli la più contesa, Trieste vi fa ufficio d'antemurale della Nazione; perciò la sua vita è una continua milizia ch'essa esercitò nei secoli, ch'essa esercita e continuerà ad esercitare in tutti i tempi. Tale fu il mandato che Roma madre le assegnava, costruendola sul fatai colle che vigila sul mare e sul monte. Il Duce, che ha compreso il valore di questa situazione storica, ha voluto facilitare con ogni maniera di provvedimeti l'esecuzione della missione di Trieste, potenziando le sue risorse economiche e dotandola di nuovi is'tituti. In sedici anni di regime fascista Trieste è cresciuta di popolo e di benessere, s'è rinnovata nella materia e nello spirito, ha moltiplicati i suoi mezzi di espansione, ha fortificati i suoi presidi morali con le scuole aumentate e completate in ogni ordine, ha ricevute istituzioni sociali nuove a protezione delle nuove generazioni, e veduti aumentati e resi formidabili gli istrumenti del suo lavoro. Insomma per l'azione e la volontà di Benito Mussolini Trieste è divenuta il secondo Emporio d'Italia con possibilità dei più felici sviluppi. Il Capo del Governo venne per vedere .,ciò che è stato fatto" di quanto Egli aveva disposto o approvato, ma anche per stabilire come bruciare le tappe per raggiungere la meta prefissa, che è quella di fare di Trieste una città e un porto con indirizzo e avvenire imperiali. La cittadinanza triestina, in ogni suo ordine e ceto, affratellata come non mai, fu nelle due storiche giornate tutta intorno al Capo per manifestarGli la sua gratitudine, la sua fedeltà e la sua dedizione appassionata e assoluta. c. BENITO MUSSOLINI (Propr. Ballerini e Fratini) D u e E D E L F A s e I s M O, F o N D A T o R E D E L l' I M p E R o RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE IOI ~ 9i0Mate t1Liestiflle ~ Duce Nella nostra storia le ,,grandi giornate" non sono molte. La situazione geografica della città non ci dà una ubicazione da grandi eventi: stiamo sull'estrema insenatura dell'Adriatico a settentrione, e a' piedi del massiccio carsico, ch'è uno scaglione dell'Alpe formante naturale confine d'Italia. Perciò appunto Trieste ebbe il destino di scolta e presidio della grande patria italiana ad una delle più minacciate Porte della Nazione. Qualche volta gli eventi ci giunsero per la via tracciata dai Consoli latini e dai Cesari; ma i maggiori ci vennero per la via del mare. Traiano giunse dal mare e Vittorio Emanuele lii il Liberatore. Così doveva arrivare a Trieste pure il Duce fondatore dell'Impero e rinnovatore della nostra città. Gli edili di Trieste obbedirono ad un ammonimento del destino quando tracciarono per terra e nel mare il porto della città, mettendo - anticamente - questo dinanzi alla Piazza del Comune. Nei tempi moderni, abbattute mura e torri, questa Piazza si aperse, come una terrazza o come un ponte di comando, sull'aperto mare. La Piazza, che da vent'anni porta il nome dell'Unità (italiana!), è come il grande salotto di ricevimento della città. Ecco perchè, per la visita del Duce, la Piazza fu addobbata e preparata ad accoglierlo con alto onore. LA PRIMA GIORNATA La mattina del 18 settembre tutta la città era nelle vie, nelle piazze, sulle rive del mare ad attendere il grande ospite. Nè soltanto i triestini si addensavano nell'attesa, ma il Carso, il Friuli, l'Istria, erano presenti con rappresentanze innumerevoli. Se la popolazione presente di Trieste ascende a 257.000 anime, il 18 essa si avvicinava forse alle 400 mila unità. Una nera marea umana sommergeva la città, e riempiva ogni via intorno al centro storico di Trieste dove il Duce si sarebbe soffermato per parlare, non soltanto ai triestini e alle triestine ma a tutti gli .altri italiani ed anche agli stranieri. L'arrivo del cacciatorpediniere .,Camicia Nera" (salpato da Venezia ad ore 8 con a bordo il Capo del Governo) avvenne ad ore 10.10, salutato dall'urlo delle sirene e dalle acclamazioni altissime Cella molArriva la nave "Caml,::la Nera" ~Hl LI .:.ITEC. • m:ai!.• b~:ii~ t l!ta'~ , ......... i:........ 102 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE titudine. La agile nave era scortata da due squadriglie di velocissime cacciatorpediniere. Mentre\_ ilJ,,Camicia Nera" s'accostava al Molo Audace, le ... squadriglie, con mirabile manovra -davano-la fonda nel Bacino S. Giusto. Allora avvenne una• cosa impressionante: il delirio della folla accogliente con trasporti frenetici di gioia il Duce che scendeva -dalla nave e poneva piede sul suolo di Trieste, mentre tuonavano le artiglierie e tutte le campane della città suonavano a festa a gran distesa. Sul Molo Audace stavano schierate le compagnie d'onore: quella del Labaro federale, quella dei Giovani fascisti, quella degli Avanguardisti moschettieri: il Duce le passò in rivista, ardentemente acclamato. Poi salì in auto, accompagnato da S. E. Starace, da S. E. Rebua e dal nostro Federale Grazioli. li Due.e sbarca al Molo Audace L'auto dal Molo infilò, tra le masse compatte dei cittadini acclamanti, la via S. Carlo e la via D'Annunzio, seguito dalle altre macchine portanti la prima S. A. R. il Duca di Spoleto, il conte Ciano, il Commissario al Comune comm. Marcucci, S. E. Medici; la seconda i Ministri e sottosegretari di Stato, Alfieri, Thaon di Revel, Buffarini e Cavagnari; la terza il Ministro Cobolli Gigli, S. E. Host-Venturi, il conte Volpi, S. E. Bastico; la quarta le LL. EE. Russo, Sebastiani, Moizo, Gariboldi; la quinta le LL. EE. Salza e Pricolo, il console Borghi, il capitano di vascello Spagni. Da via d'Annunzio il corteo si volse per Capo di piazza e via Malcanton alla via della Loggia, per giungere all'ingresso del Municipio situato sotto la prima arcata della Loggia. Salito al secondo piano del Palazzo di città, il Duce si presentò direttamente alla folla im- RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE 103 mensa, sul]' arengario costruito a foggia di ponte di naviglio, dinanzi alla torre municipale. È stato quello il momento più impressionante delle manifestazioni cittadine: lo schieramento delle Camicie nere riempiva il centro della vasta piazza; ai lati il Comune aveva costruite tribune ampie per accogliere le rappresentanze femminili; la bocca della piazza e tutti gli sbocchi delle vie che portano alla piazza erano dense di popolo; le rive formicolavano di gente. Tutta quella moltitudine acclamava commossa È questa, o Triestini e Triestine, la quarta volta che ho la ventura, l'onore e la gioia di rivolgervi la parola. La prima fu nel dicembre del 1918, quando nell'aria della vostra città e nelle vostre anime c'era ancora, visibi\_le e sensibile, la vibrazione del grande evento che si era compiuto con la vittoria, Tornai ne! 1920 e 1921, quando eravamo tormentati dalle questioni di pace mediocre e per alcuni aspetti storta, mentre lo squadrismo triestino ripuliva energicamente ed eroicamente la vostra città dai molti, dai troppi reli• quati dell'antico regime. Dopo molti anni torno tra voi e sin dal primo sguardo ho potuto riconoscere il grande poderoso balzo innanzi compiuto dalla vostra, dalla ftOStra Trieste. fremente al Duce che dall'alto, sorridente e affettuoso a sua volta salutava col gesto della mano e col sorriso e con gli occhi quella cittadinanza fedele e devota, pronta in entusiastica dedizione a tutte le imprese e a tutti i sacrifici. Allora - dopo che S. E. Starace ebbe invitata la moltitudine a salutare nel Duce il fondatore dell'Impero, e che un ciclonico .,A noi!" parve scuotere la Piazza - si fece silenzio e il Capo rivolse la parola ai cittadini cosi: Non sono venuto tra voi per rialzare il vostro morale, così come gli stilopennivori d'oltre monte e d'oltre mare hanno scioccamente stampato. Non ne avete bisogno (la folla grida: No! No!), perchè il vostro morale fu sempre altissimo. Nè sono venuto per sottolineare dinanzi agli italiani gli interessi e i sentimenti della vostra città, perchè gli Italiani da parecchie generazioni hanno il nome di Trieste nel cuore. (acclamazioni). Sono venuto per vedere ciò che avete fatto e per vedere altresì come sia possibile di bruciare rapidamente le tappe per giungere alla meta. Sono venuto per ascoltarvi e per parlarvi, Non ci sono svolte particolari nella storia di Trieste l'arengario d!nan:i:I al Palano di città RI V ISTA MENSILE DELLA CITT À DI TRIE STE Il Duce sull'arcnga,b Piana: dell'Unità\_vista dall'arengario durante il discorso RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE Il Duce esce da S. Giusto che non siano svolte, fasi, cicli della comune storia della Patria (ondata di acclamazioni). Quando nel 1866 il giovane Regno d'Italia, alleato militarmente con la Prussia, fermò i suoi confini all' Judrio, sembrò ai superficiali che il destino di Trieste fosse sigillato, Sedici anni dopo Trieste risponde col gesto di Oberdan, mentre l'irredentismo infiammava tutta la gioventù italiana. Nel 1914 la duplice monarchia getta i dadi, tenta la partita suprema: la perde, Quattro lunghi anni di attesa per voi, o Triestini, più lunghi del cinquantennio precedente. Viene la vittoria. Voi siete ricongiunti politicamente all'Italia, dico politicamente, perchè spiritualmente lo foste in ogni tempo, (Ovazioni altissime). Liquidata questa posizione storica, il vostro retroterra imperiale era in frantumi; ma Trieste riprende animosamente la marcia con il suo spirito d'iniziativa, con le sue tradizioni marinare, con la sua lunga preparazione. Ciò che ha fatto in questo ventennio, Italiani e stranieri possono constatare e devono ammirare. Vent'anni dopo, nel marzo del 1938, si compie un evento fatale, che si delineava già dal 1878, come voi ben sapete, Milioni di uomini lo hanno voluto, nessuno si è opposto. Trieste si trova di fronte ad una nuova situazione, ma Trieste è pronta ad affrontarla e a superarla; Trieste sa che la geografia non è un'opinione e si vendica a lungo andare di coloro che tale la stimano (bravo!), Trieste conta sulle sue forze, Trieste non può voltare, non volta, non volterà mai le spalle al suo mare, (prorompenti lunghissime acclamazioni). Triestini! Vi sono dei momenti nella vita dei popoli in cui gli uomini che li dirigono non devono declinare le loro responsabilità,• ma devono fieramente assumerle in pieno. Quello che sto per dirvi non è soltanto dettato dalla politica dell'Asse Roma-Berlino, che trova le sue giustificazioni storiche, contingenti, nè soltanto dal sentimento di amicizia che ci lega ai Magiari, ai Polacchi e alle altre nazionalità di quello che si può chiamare lo Stato mosaico numero due. (bravo!). Quello che sto per dirvi è dettato da un senso di coscienza che vorrei chiamare, più che italiano, europeo. Quando i problemi posti dalla storia sono giunti ad un grado di complicazione tormentosa, la soluzione che si impone è la più .semplice, la più logica, la più radicale, quella che noi fascisti chiamiamo totalitaria, 106 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE li Duce a lla pou. della prima pietra dell' Università Nei confronti del problema che agita in questo momento l'Europa, la soluzione ha un nome solo: plebisciti (la moltitudine prorompe in un formidab ile applauso). Plebisciti per tutte le nazionalità che li domandano, per le nazionalità che furono costrette in quella che volle essere la grande Cecoslovacchia e che oggi rivela la sua incosistenza organica. Ma un'altra cosa va detta, ed è che ad un certo momento gli eventi assumono il moto vof"ticoso della valanga, per cui occorre fare presto se si vogliono evitare disordini e complicazioni. Questo bisogno del far presto deve essere stato sentito dal Primo Ministro britannico, il quale si è spostato da Londra a Monaco, messaggero volante della pace, perchè ogni ritardo non affretta la soluzione, ma determina l'urto fatale. Questa soluzione sta già, malgrado la campagna di Mosca, penet,-ando nel cuore dei popoli europei. Noi ci auguriamo che in queste ultime ore si raggiunga una soluzione pacifica. Noi ci augu,-iamo altresì che, se questo non è possibile, il conflitto eventuale sia limitato e circoscritto. Ma se questo non avvenisse e si detel"'minasse pro o contro Praga uno schieramento di carattere universale, si sappia che il posto dell'Italia è già scelto. (La folla fa una possente ovazione al Duce. All'acclamazione si unisce la delegazione tedesca, verso la quale la folla rivolge applausi di simpatia). Nei riguardi della politica inte,-na il problema di 1cottante attualità è quello l"'azziale. Anche in questo campo noi adotteremo le soluzioni necessarie. Coloro i quali fanno credere che noi abbiamo obbedito a imita• zioni, o, pegg·o, a suggestioni, sono dei poveri deficienti ai quali non sappiamo se dirigere il nostro disprezzo o la nostra pietà. (bravo!) Il problema razziale non è scoppiato all'improvviso come pensano coloro i quali sono abituati ai bruschi risvegli, perchè sono abituati ai lunghi sonni poltroni. È in relazione con la conquista dell 'Impero; poichè la stol"'ia c'insegna che gli imperi si conquistano con le armi, ma si tengono col prestigio. E per il pl"'estigio occorre una chiara severa coscienza razziale che stabilisca non soltanto delle differenze, ma delle superiorità nettissime. Il problema ebraico non è dunque che un aspetto di questo fenomeno. La nostra posizione è stata determinata da questi incontestabili dati di fatto. L'ebraismo mondiale è stato, durante sedici anni, malgrado la nostra politica, un nemico irreconciliabile del Fascismo. In Italia la nostra . politica ha determinato negli elementi semiti qoet~ che si può oggi chiamare, si poteva chiamare, una corsa· vera e propria all'arl"'embaggio. Tuttavia gli ebrei di cittadinanza italiana, i quali abbiano indiscutibili meriti militari o civili nei conrronti dell'Italia e del Regime, tl"'ovel"'anno comprensione e giustizia; quanto agli altri, si seguirà nei loro confronti una politica di separazione. (bene!). Alla fine il mondo dovrà forse stupirsi più della nostra generosità che del nostro rigore; a meno che i semiti RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE !07 11 Duce sull'area della Città Universitaria Il Duce pone h. prima pietra della Cua della Gli ro8 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE d'oltre frontiera e quelli dell'interno, e sopratutto i loro improvvisati e inattesi amici che da troppe cattedre li difendono, non ci costringano a mutare radicalmente cammino. (applausi). Per quanto più particolarmente vi riguarda, o Triestini, tutto sarà fatto per alimentare e potenziare il vostro emporio, che è il secondo d'Italia (applausi vivissimi); sarà dato lavoro alle vostre officine e ai vostri cantieri, che hanno una fama meritamente mondiale, (applausi). Ma per noi fascisti la fonte di tutte le cose è l'eterna forza dello spit-ito; ed è per questo che rivendico a me il privilegio di realizzare quello che fu l'ideale bisecolare della vostra città, l'Università completa nei prossimi anni (altissime prolungate acclamazioni al Duce). Padova, che fu per tanti secoli il solo ateneo delle genti venete, nel suo vigilante patriottismo comprende; e sarà Padova che offrirà il gonfalone alla neo consorella giuliana. (viva Padova!). Triestini e Triestine! Dopo quanto vi ho detto io vi domando: C'è uno solo fra voi di sangue e di anima italiani (voci: tutti!) che possa per un solo istante dico per un solo fugacissimo istante - dubitare dell'avvenire della vostra città (Voci: No!) unita sotto il simbolo del Littorio che vuol dire audacia, tenacia, espansione e potenza? (Voci: No!). Non abbiate qualche volta l'impressione che Roma perchè distante, sia lontana. No, Roma è quì sul vostro colle e sul vostro mare; è qui, nei secoli che furono e in quelli che saranno, qui, con le sue leggi, con le sue armi e col suo Re. (Interminabili ovazioni; la folla entusiasmata e fremente scande l'acclamazione: Duce! Duce! Duce!). Dopo la mirabile chiusa del discorso, che rivelava la profondità dell'amore del Duce per Trieste, la folla si abbandonò a manifestazioni indescrivibili di commosso entusiasmo. Talchè il Capo ben sette volte cedette all'affettuoso richiamo della folla, ripresentandosi sull'arengario. Poi, abbandonato il Palazzo di città e recatosi alla Prefettura, nuovamente dalla folla fu rievocato ripetutamente fra uragani di applausi entusiastici. \* \* \* Le impressioni del discorso furono profonde, in quanto esso dava atto a Trieste della missione storica compiuta mentre le assegnava per l'avvenire un compito degno del suo passato: Trieste continuerà ad essere l'Emporio mercantile; Trieste continuerà a costruire gli arnesi della potenza militare e dell'indipendenza economica della Nazione; Trieste non volterà le spalle al suo mare; Trieste diverrà pure un faro di luce intellettuale per le sue e per le altrui genti, mercè la realizzazione di un'aspirazione quasi due volte secolare: la creazione d'una completa Università degli studi, che il Duce vuole su questa sponda e a' piedi delle nostre Alpi come un'alta inconfondibile affermazione dell'Italia vecchia e nuova ... Converrebbe davvero che le frasi più significative del .,discorso di Trieste" - che hanno il valore di atti - venissero incise nel bronzo e fissate in S. Giusto accanto ad altre tavole memorande ,,ad perpetuam rei memoriam" .... La posa della prima pietra alla Casa del Fasdo li Duce ai Cantieri Nel pomeriggio del 18, il Capo del Governo, accompagnato da tutte le autorità volle visitare le principali industrie della città. La prima visita del Duce fu per la Fabbrica Macchine S. Andrea, quella che, fondata nel 1857 sotto il nome di Stabilimento tecnico triestino, divenne, dopo la Redenzione, una delle produttrici di macchine più stimate del mondo, principalmente per la potenza e la precisione dei suoi grandi motori marini. Buona parte del nostro naviglio militare è stata fornita di apparati motori usciti dalla Fabbrica S. Andrea e così le più grandi navi della nostra marina mercantile. li Duce, accolto dai tecnici e dalle maestranze della Fabbrica, ne visitò tutti i reparti, soffermandosi dinanzi ai giganteschi motori già compiuti e prossimi ad essere consegnati. Poi passò ad inaugurare il nuovo refettorio per gli operai, capace di 2000 persone. Dalla Fabbrica macchine, il Duce prosegui per il Cantiere S. Marco, il più vecchio stabilimento che sopravviva dei Cantieri della prima metà dell'Ottocento. Fu eretto nel 1840, prendendo il posto dell'antico Cantiere Panfìlli. Il Capo del Governo venne informato dall'on. Giunta, Presidente dei Cantieri riuniti dell'Adriatico, della loro potenza, in particolare di quello San Marco, che onora Trieste, anzi la Nazione, e delle loro capacità tecniche. I Cantieri riuniti occupano 1940 impiegati e tecnici e 14.183 operai. Come alla Fabbrica macchine così al Cantiere S. Marco il Duce fu accolto con manifestazioni di incontenibile entusiasmo dalla folla degli operai. Era accompagnato da S. A. R. il Duca di Spoleto, dai Ministri e Sottosegretari di Stato e dalle autorità cittadine. Era\_ stata preparata apposita tribuna nella quale erano stati collocati gli apparati di comando per il varo delle due grandi motocisterne (che il Cantiere costrusse per la ditta Lauro di Napoli), e per la impostazione di tre nuove navi: la supercorazzata .,Roma", di 35.000 tonnellate e due motonavi per una Società di navigazione di lloilo, nella Repubblica delle Filippine. 11 varo delle due motocisterne si effettuò nello spazio di 15 minuti; subito dopo, con la semplice pressione di un bottone elettrico, il Duce collocò sugli scali già preparati, le prime lamiere delle tre nuove navi. Poi fu il Duce a consegnare a sette funzionari ed impiegati del Cantiere, il premio concesso a chi compie quarant'anni di lavoro. Successivamente, fra le acclamazioni degli operai (ai quali il Duce rivolse la parola dicendo ch'essi devono essere fieri che la loro opera intelligente accresca la potenza della Nazione sul mare), il Capo del Governo salì sulla supercorazzata ,.Vittorio Veneto" in allestimento, visitandola minutamente, trasferendosi poi su un motoscafo col quale si recò agli Oleifici Gaslini,che visitò in ogni loro parte, sof- !IO RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE fermandosi ad inaugurare il nuovo refettoriodegli operai. Dallo Stabilimento Gaslini, il Duce passò a Zaule, per visitarvi i grandi impianti della Raffineria d'oli minerali ,,Aquila", ch'è uno degli stabilimenti petrolieri italiani più importanti. All',,Aquila" il Duce giunse per via di mare, e fu accolto da direttori, impiegati, tecnici e maestranze con manifestazioni entusiastiche. Al Capo del Governo, che visitò tutti gli impianti, furono presentati il quadro della zona di Zàule prima dell'inizio dello stabilimento e li progetto di villaggio operaio che l',,Aquila" costruirà in prossimità della Raffineria. Il Duce stabilì che il villaggio prenda il nome di Aquilinia. Da Zàule il Duce, risalito sul motoscafo, si diresse agli Altiforni di Servola, della Società llva, dove nuove manifestazioni d'affetto e di entusiasmo lo accolsero. Il Duce visitò ogni reparto, assistette alla caricazione d'uno degli altiforni, presenziò una operazione nel reparto'l\_acciaieria e laminatoi, e segul con interesse una colata di ghisa. Saputo che la Società llva costruirà intorno agli Altiforni un villaggio operaio, suggerì per questo un nome augurale: llvania. Lasciati gli Altiforni di Servola il Duce - sempre accompagnato dal corteo delle autorità - si recò al Puntofranco Duca d'Aosta, per visitare il gigantesco Silo dei grani capace di 300.000 quintali di cereali. Quivi il Duce assistette a vari saggi di caricamento e scaricamento tapido di grani e di altre merci, che Gli dimostrarono la pratica efficenza dei nostri im• pianti portuali. Il Duce tragll operai del S. Marco RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE III Il Duce si avvia al varo de lle due mot ocister ne Dal Puntofranco Duca d'Aosta il Duce, ripreso motoscafo sdoppiò il Promontorio della Lanterna, diretto all ' Idroscalo dove giunse poco dopo le 18, accolto da piloti, operai, ufficiali dell'aviazione militare e civile. Visitati i locali dell'Idroscalo, S. E. il Capo del Governo usci dal recinto in automobile, accolto dalle acclamazioni della folla ammassata sulla Piazza Duca degli Abruzzi, e si recò al sito - accanto all'uscita Sud del Puntofranco Vittorio Emanuele lii - destinato alla costruzione della Casa del Portuale. Il Duce personalmente partecipò alla posa della prima pietra dell'opera. LA CASA DEL FASCIO Da Piazza Duca degli Abruzzi, il Duce, in automobile - seguito dal corteo delle macchine portanti le autorità - percorrendo vie gremite di una moltitudine immensa, si recò al Teatro romano, soffermando la Sua attenzione sulla cavea, sul poderoso anello del muraglione di cinta, sugli avanzi del proscenio. Poi passò dall'altro lato del nuovo Corso Littorio, sullo sterrato dove sorgerà la Casa del Fascio. Formazioni fasciste e gran folla erano sul vasto piazzale e nelle zone adiacenti, le autorità e mons. Vescovo, che benedisse la prima pietra del nuovo palazzo e l'area sulla quale sorgerà. Nella pietra, vennero murate monete del risorto Impero e una pergamena recante la scritta: Benito Mussolini - Duce del Fascismo - Fondatore dell'Impero - Inizia - La costruzione - Della - Casa del Fascio - Dove gloriosa rivive - La volontà costruttrice Fascista - Presso le rinate vestigia - Del Teatro romano - Di Tergeste - Monumento - Di - Roma imperiale - XVIII Sett. XVI Era Fascista - MCMXXXVIII A.D. Collocato il masso nello scavo praticato, il Duce, tra le acclamazioni della folla risali in macchina dirigendosi in Corso V. E. lii per inaugurarvi la nuova sede del Banco di Napoli, accolto nel suntuoso palazzo dal Presidente S. E. Frignani e dalla Direzione del più antico istituto bancario d'Italia. Dal Banco di Napoli, il Duce, in automobile, passando tra la folla in delirio, si recò alla Stazione marittima, per inaugurarvi la grande Mostra dei lavori pubblici compiui nella Venezia Giulia in sedici anni del Regime fascista. - Il Duce, cui fece da guida e illustratore S. E. Cobolli Gigli, ideatore della Mostra, si interessò vivamente della superba esposizione dalla quale risulta che nell'era fascista furono investiti in opere pubbliche nella nostra Regione sei miliardi e trecento9uattordiçi milioni di lire, II2 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE Al Puntofranco "Duca d'Aosta" L'attenzione del Duce fu p~rticolarmente attratta dalla cospicua documentazione dell'opera compiuta dal nostro Comune nell'Era fascista. Fotografie, disegni, plastici corroboravano la parola di S. E. Cobolli Gigli. L'assanamento di cittavecchia, che assorbì finora 67 milioni di lire, apparve come l'impresa più importante di questi sedici anni: 200 case, del volume di 586.034 metri cubi, furono demolite sopra una superficie di 78 mila metri quadrati. Una rete nuova di strade di 13.300 m. q. si aprirà sulla zona assanata; il solo Corso Littorio (ormai. per due terzi tracciato) avrà 540 metri lineari di lunghezza e 20 di larghezza. Sul suo percorso, tra Piazza Malta (nuova) e il Palazzo del Genio civile (in costruzione) già vanno sorgendo nuovi dignitosi edifici. Lo sventramento ha avuto inoltre per effetto di rivelare il Teatro dei tempi dell'imperatore Traiano, documento della dignità civile della città nostra di diciotto secoli fa. Nella Mostra un'altra opera fu additata al Duce: quella del grande acquedotto ,,Giovanni Randaccio", iniziato alla fine del 1928, compiuto in undici mesi, inaugurato il 28 ottobre 1929, dando a Trieste (e poi a vari Comuni limitrofi) l'acqua necessaria alla popolazione e alle industrie, e per il quale si spesero 33 milioni e 600.000 lire. , U1. La soluzione del provvedimento idrico - atteso e studiato per cent'anni ! - aveva portato a risolvere anche la questione della fognatura - opera del costo di 46 milioni di lire - che il Comune affrontò nella primavera 1933 e che è già a buon punto. Accanto alla grandiosa azione dello Stato per la viabilità nazionale e a quella della Provincia, il Comune compì a sua volta la riforma della pavimentazione stradale, con la preoccupazione di diminuire il flagello della polvere. Inoltre il Comune provvide ad accrescere il numero delle scuole, col dare un edificio nuovo al glorioso Ginnasio-Liceo ,,Dante Alighieri", (un edificio con 33 aule); col costruire un edificio con 28 aule a Roiano per quella Scuola d'avviamento professionale; ed altro edificio a S. Luigi con 16 aule per una nuova scuola elementare; e tre edifici nuovi per le Scuole materne a Servola, a Timignano e in Chiadino. Di più il Comune interrò parte del vecchio inutile Canale marino formando la Piazza Umberto I, abbellita da aiuole e fontana; sistemò giardini pubblici nelle nuove Piazze Carlo Alberto e Giacomo Venezian; aperse al pubblico il Parco di Villa Giulia, dell'estensione di 600.000 m. q. Durante questo operoso periodo fascista fu dal Comune sistemato il quartiere Oberdan, sull'area dell'antica caserma e della piazza d'armi; e pro/un- RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE II3 gata la via Carducci, verso Piazza Garibaldi - formando pure la Piazza Impero - e raggiungendo il viale Sonnino lungo 750 metri con 25 di larghezza, il quale, quando sia perforato il colle Ponziano con una galleria di 660 metri, porterà a via dell'Istria, cioè alla romana via Flavia che si prolunga fino a Pola. Cosl che da Latisana, percorsa dalla romana via Postumia, per la costiera di Sistiana-Barcola, il viale Regina Elena, via Carducci e via Sonnino, si raggiungerà la romana via Flavia, il Veneto e il Friuli congiungendo a Trieste all' Istria. La Mostra dei Lavori pubblici ricorda altre opere ancora: la Stazione centrale delle autocorriere eretta dal Comune, i Bagni marini tra Barcola e Cedas, il Mercato coperto, l'Autorimessa dei servizi municilt Duce dove si forgiano gli arnesi della potenu dell' ltalla pali, la sistemazione della Necropoli di S. Anna e il suo Famedio, il ristauro e sistemazione del Castello, scavi archeologici che rivelarono una vasta basilica romana a pie' del Castello; le case operaie e quelle economiche dell'Istituto ' comunale abitazioni minime (ora Istituto fascista autonomo case popolari), che sono 484 con 4266 alloggi; le case della Domus Civica, ecc. ecc. La Mostra dei Lavori pubblici offerse dunque un quadro sintetico di sedici anni di operosità ricostruttrice del Comune, operosità che mutò veramente il volto di Trieste, dandole un aspetto. più moderno e rivelando l'insospettata sua bellezza di città fondamentalmente e schiettamente italiana. II4 RIV1STA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE LA SECONDA GIORNATA DEL DUCE Alle 8.15 del 19 giugno, il Duce, accompagnato dalle autorità, si recò all'Esedra Oberdan per porre la prima pietra della Casa centrale della Gil. Durante tutto il percorso, da Piazza Unità all'Esedra Oberdan, la folla, schierata dietro i cordoni formati dalle formazioni di Camicie nere dei Circoli rionali, acclamò al Duce. Nel piazzale Oberdan l'ammassamento delle organizzazioni fasciste era imponente. Seguì il rito- della benedizione della prima pietra della Casa della G. l. L., impartita da mons. vescovo Santin. Quindi il Duce firmò la pergamena che doveva essere sepolta, col primo masso, nel sottosuolo della futura Casa. Lo stesso Capo del Go\_verno procedette al collocamento della pergamena in un tubo di piombo, ch'Egli introdusse nell'apposito cavo, 11el masso, cavo che fu chiuso con una cazzuola di cemento. La immensa folla, nella quale predominavano le Il Duce al Cantieri formazioni della Gioventù Italiana del Littorio, acclamò lungamente al compimento del rito augurale. Quindi, a piedi, il Duce, con le autorità, passando dinanzi alle Compagnie dei volontari, entro sotto il porticato della Casa del combattente, dove sono raccolti il monumento e il sacrario di Oberdan. A pie del monumento il Duce fece deporre una grande corona di lauro con nastri tricolori recanti la scritta ,,Il Duce". Nel porticato si addensavano le Madri e Vedove dei Caduti, alle quali il Duce rivolse un saluto deferente. Entrato nell'austriaco covile dove il Martire trascorse i suoi ultimi giorni, il Duce vi si soffermò in silenzio. Poi, uscitone, esaminò l'omaggio degli stemmi delle città italiane e la riproduzione marmorea del testamento di Oberdan. Quando il Duce usci dal sacello, la folla ch'era rimasta in profondo silenzio, lo salutò con una commossa acclamazione. Risalito in macchina, il Duce e il suo seguito, RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE IIS L' addobbo del Corso V. E. Jll. {da Plu u d~lla Borsa) percorsero tutta la via Fabio Severo, affollata di pubblico acclamante, fino allo Scoglietto, cioè fino alla zona di campagna, a piè del Monte Valerio, prescelta per l'erezione dell'Università. In un punto dello sterrato, là dove si ergerà una delle ali del primo edificio, era preparato un escavo per collocare la simbolica ,,prima pietra". Gran folla che gremiva i paraggi dello Scoglietto, assistette alla cerimonia. Anche qui intervenne mons. Vescovo, che impartl la benedizione all'are~ della futura Città universitaria e al macigno - recante la pergamena e le monete - che doveva esservi sepolto. - Sul posto oltre alle formazioni universitarie triestine, erano concentrate quelle delle altre quattro provincie giuliane: Udine, Gorizia, Fiume e Pola, inoltre quelle della provincia di Zara, con i loro labari. Tutto il Collegio dei professori della nostra Università, col Rettore prof, Udina, era presente al rito, al quale oltre alle autorità che accompagnavano il Duce, presenziò pure li Ministro dell'Educazione nazionale, Giuseppe Bottai. Il Duce - al quale furono mostrati piani e disegni della Città Universitaria - firmò la pergamena, che reca~a la seguente scritta dettata da S. E. Cobolli Gigli: Il giorno 19 settembre 1938-XVI -:- Benito Mussolini - Duce del Fascismo e Fondatore dell' Impero - Dà inizio agli edifici della Città Universitaria d.i Trieste - Coronando l'aspirazione secolare della gente giulia Poi pergamena e monete imperiali dell'Anno XVI furono collocati nel masso, chiuso dalla mano dal Duce e fatto scendere nell'escavo preparato, mentre II6 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE la folla giovanile prorompeva in scroscianti acclamazioni al Duce, intonando poi l'inno dei gagliardi al quale il Capo aggiunse la Sua voce. SUL CARSO Nella stessa mattina del 19 il Duce fu sul Carso triestino, da Poggioreale al varco di Postumia. Anzi questo varco Egli superò per porre piede nell'amica Jugoslavia dove Gli furono resi onori e Gli si diede un cordiale ,,benvenuto in terra amica". Lungo tutto il percorso, dal ciglione della Vena alla L'addobbo de! Corso V. E. lii (daPian:a/"':alta) frontiera, già segnata dal Vallo romano, la popolazione carsica, schierata sulla strada consolare, fece al Duce accoglienze d'una spontaneità commovente. Il Duce si soffermò a Banne a visitare la Colonia feriale ,,Principi di Piemonte" del Fascio di Trieste; a Sesana, a visitare l'altra grande Colonia feriale ,,Duchi d'Aosta"; poi a Cruscevie, a Storie, a Senosecchia. A Postumia il Duce pose la prima pietra della Casa del Fascio; e al rito assistette, con tutte le autorità e il seguito del Capo del Governo, una folla imponente di terrazzani giunti anche dalle più lontane Il Corso V. E. lii. veduto di notte, (a destra in alto il Castello illuminato) RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE 117 Corso V. E. lii. (da Piazza Malta.) località carsiche. Il Duce poi penetrò nella Grotta di Postumia, visitandola minuziosamente. Quindi - dopo l'accennata breve escursione, oltre il confine di Villa Caccia il Duce fece ritorno a Trieste. A SAN GIUSTO Disceso dall'Altipiano il Duce - attraversando tutta la acclamante città schierata sul Suo percorso - si recò a San Giusto. Sulle vie che conducono al Colle Capitolino, erano schierati volontari di guerra e associazioni d'arma, e dietro a questi altra folla compatta. Il Duce, giunto sul piazzale di S. Giusto, si avviò a piedi al monumento ai Caduti, opera di Attilio Selva, sostando in ammirazione ed esaminandolo poi in ogni sua parte. Passò poi a leggere la lapide dei triestini Caduti nella guerra di liberazione e in quelle d'Africa e di Spagna. Per Sua disposizione vennero deposte a piè del monumento ai Caduti e ai ricordi ai volontari d'Africa e di Spagna, due grandi corone di alloro con nastri recanti l'indicazione ,,Il Duce". Quindi il Capo si avviò alla cattedrale di S. Giusto, ricevuto all'ingresso da mons. Santin, nuovo vescovo di Trieste, dal Capitolo del Duomo e dal clero. Il Vescovo rivolse il saluto al Duce, che entrò nel tempio esaminandolo con interesse, mentre mons. Santin gli additava i restauri compiuti, i completamenti realizzati, i restauri da compiersi, e gli presentava l'omaggio di una statuetta d'argento di S. Giusto, copia dell'immagine del santo contenuta nel quadro di Benedetto Carpaccio. 11 Duce disse di gradire il presente come ricordo della sua visita, e poichè, per recarsi a visitare il tesoro della basilica attraversò la navata dell'Addolorata, il parroco richiamò l'attenzione del Capo sulla navata stessa, come quella che attende il ristauro. - Quanto occorrerebbe per questa opera? - chiese il Duce. Saputo che sarebbero occorse 100.000 lire, dispose che tale somma venisse messa a disposizione dell'opera, aggiungendo che ,.per il resto,, si sarebbe pensato in avvenire. Uscito dalla basilica, il Duce fu fatto segno a nuove manifestazioni d'affetto della folla, lungo tutto il percorso, da S. Giusto per via Capitolina, Piazza G. B. Vico, Galleria Sandrinelli, via Silvio Pellico, Piazza Goldoni, Corso V. E. 111, fino al Palazzo del Governo. A MEDEAZZA, REDIPUGLIA E MONFALCONE Nel pomeriggio del 19 il Duce si recò a Redipuglia e a Monfalcone. Ma prima volle sostare a Medeazza, tutta rifatta dopo la guerra, per visitare il nostro acquedotto comunale Randaccio, del quale Egli aveva favorita nel 1929 l'esecuzione. A Redipuglia - supremo riposo degli Eroi della Terza Armata e del loro Condottiero - il Duce si soffermò in religioso raccoglimento alle tombe del Duca d'Aosta e dei suoi cinque generali, e sogguardò pensoso al colossale colombario che racchiude le salme di centomila soldati. Alla presenza del Duce, del Duca di Spoleto, dei Ministri e delle autorità, Redipuglia fu riconsacrata con una cerimonia religiosa e militare rr8 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE insieme, di indicibile solennità. La benedizione fu impartita dall'arcivescovo mons. Margotti. Una grande corona d'alloro fu deposta sulla tomba del Duca d'Aosta, recante su i nastri una sola parola: .,il Duce". Poi il Capo entrò nella cappella votiva rimanendovi in meditazione. Passando tra la folla dei vessilli dell'Esercito e delle formazioni della Gil, il Duce riprese il suo cammino per Monfalcone, accolto con fremente entusiasmo. Al grande Cantiere navale il Duce diede il ,.via" a nuove costruzioni: una nave da carico di 10.000 tonnellate e a due nuovi sommergibili (.,Leonardo da Vinci" e ,.Guglielmo Marconi"); quindi visitò i vari reparti, in particolare quello aeronautico. Quindicimila operai fecero al Capo una manifestazione di affetto commovente e di travolgente entusiasmo. Il Duce rientrò a Trieste al calare del giorno per via di mare, essendosi imbarcato a Panzano sul ,,Camicia nera". Via Roma IN PIAZZA DELL'UNITÀ Sulla Piazza dell'Unità lo attendevano i ferrei battaglioni delle Camicie nere di Trieste, Sesana, Pola, Fiume; di Gemona, Gorizia, Udine; di Bolzano, Verona, Rovigo, Schio, Treviso; e una coorte della Milizia confinaria. Magnifico spettacolo di forza nella cornice prestigiosa della grande Piazza tricolorata e densa di popolo. Quando il Duce sall sul podio, tra le acclamazioni della moltitudine, i legionari eseguirono inni e canzoni legionarie. Seguì il giuramento dei diecimila militi. Poi il Duce conferì alcune medaglie al valore a militi caduti o feriti. Conchiusa la toccante cerimonia altri canti guerrieri precedettero la sfilata dei battaglioni al fiero passo legionario, che si compl in ordine perfetto tra gli applausi della folla e il compiacimento del Duce. Alle 19, nella sala del Littorio, il Duce venne a contatto con le genuine rappresentanze di Trieste RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE II9 e della sua Provincia: le gerarchie del Fascismo triestino, i membri del Direttorio federale e i fiduciari dei Gruppi con le Consulte, i segretari della Provincia, i Podestà di tutti i nostri Comuni, i fiduciari delle Associazioni maschili e femminili. ~ La storica sala del Littorio tremò sotto l'impeto dell'acclamazione che accolse il Duce al suo apparire, circondato dalle LL. EE. Starace e Cobolli Gigli, dal Prefetto e dal Federale. Il Segretarlo federale comm. Grazioli presentò al Duce le rappresentanze del Fascismo triestino facendosi mallevadore della loro dedizione fedeltà gratitudine, esponendo quindi in una rapida sintesi la consistenza e la potenza delle nostre organizzazioni fasciste, ,.pronte a marciare verso qualunque meta agli ordini del Duce". Il Capo, acclamato entusiasticamente, prendendo a parlare, si dichiarò soddisfatto del rapporto ottimo, elogiò il Federale e i suoi collaboratori, ricordando i compiti e i doveri delle gerarchie, esortandole a temprarsi ad ogni prova e concludendo che ,,il Fascismo triestino, nelle sue formazioni maschili e femminili è stato semplicemente magnifico". - Il Duce prese quindi congedo dalle rappresentanze novellamente acclamato. La sera del 19 la Piazza dell'Unità si riempì di popolo che assistette al concerto di musiche patriottiche eseguite da 4000 esecutori diretti dal M.o Antonicelli. Il Duce ascoltò gli inni della Patria dalla Loggia della Prefettura, applaudendo particolarmente il vecchio inno di S. Giusto. Dopo il concerto la moltitudine insistendo nell'evocare il Duce, si ebbe una. nuova impressionante manifestazione di popolo, alla quale il Capo rispose con le seguenti parole, accolte da indicibili acclamazioni di riconoscenza: Camerati triestini, Ho trascorso tra voi ore che rimarranno indimenticabili. Prima di prendere congedo, voglio dirvi che non lascierò passare e non passeranno molti anni che io ritorni tra voi. ATTI BENEFICI Il Duce aveva ricevuto, il 18, in udienza particolare i nuovi Presidenti dei massimi istituti finanziari triestini, Assicurazioni Generali e Riunione Adriatica di Sicuertà. Il conte Volpi, in nome della prima Gli aveva messo a disposizione un milione; S. E. Suvich, in nome della seconda (e come prima d'altre future offerte in -occasione del centenario dell'istituzione) cinquecentomila lire. Il Capo del Governo aggiunse a tali importi un milione, distribuendo l'intera somma cosi: all'Ente comunale di assistenza lire 250.000; alle Colonie climatiche del P. N. F. lire 250.000; alla refezione dei Patronati scolastici della Gil, lire 250.000; all'Opera Nazionale Maternità e Infanzia, lire 250.000; alla G.I.L. di Trieste, lire 125.000; alla Colonia marina di Grado del Fascio di Trieste, lire 250.000; per il Nido ,,Regina Elena" lire 100.000; per la costruzione di case popolarissime, lire 500.000; per le famiglie numerose, lire 300.000; · per premi di natalità e nuzialità, lire 125.000; per i ristauri della basilica di S. Giusto, lire 100.000; Totale delle destinazioni lire 2.500.000. Il Pilazzo di città Hlumlnuo I20 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE Come si è presentata Trieste al Duce che veniva a rivederla ,,mutata nel volto" ma non nell'anima? Il Comune ha dato il .,la" ai cittadini per gli addobbi destinati a mostrare la città ,,vestita a festa" e per l'illuminazione che doveva trasformarla in una città di sogno, in una città da fantasia araba o indiana. recanti la scritta .,Duce". Questi drappi erano molto numerosi e tutti allineati alla stessa altezza e ad uguale distanza. Salendo il Corso, da Piazza della Borsa,quel succedersi regolare della scritta .,Duce", colpiva non solo gli occhi della moltitudine: sembrava di passare sotto un ininterrotto lunghissimo padiglione sospeso Via Carducci, veduta da Piazu Oberdan Per l'addobbo Comune, En'li e privati ricorsero al linguaggio più eloquente, quello dei colori. Per i tre giorni del Duce Trieste sciorinò al sole un numero incalcolabile di bandiere. Altrove era stato descritto l'imband ieramento d'una città dicendo: ,,non c'è casa che non sia imbandierata": a Trieste si potè notare che non c'era finestra che non avesse un tricolore (bandiera o drappo), o una rossa bandiera cittadina alabardato o un nero labaro fregiato del fascio littorio. Una sera un lieve vento passò sulla città, e l'effetto fu fantastico: tutto quel tricolore costituì un inverosimile fiabesco svolazzo lampeggiante di bianco, di rosso di verde di nero e d'oro. Ma le bandiere non erano bastate, si capisce, agli addobbi: apparvero sugli edifici del Comune arazzi e drappi d'ogni colore, in prevalenza nell'azzurro Savoia; e subito altri, Enti, Sodalizi, privati cittadini, fasciarono le loro sedi e le abitazioni con festoni e drappi ed arazzi. Sul Corso V. E. 111, all'altezza del terzo piano delle case furono dal Comune stese robuste funi destinate a reggere una serie di labari nei colori marrone e oro, nell'aria. Quella scritta, del resto appariva dovunque: sugli edifici del Puntofranco Vittorio Emanuele lii, sulla Stazione marittima, lungo le rive del Lungomare, da Piazza della Libertà alla Riva Ottaviano Augusto; sugli edifici scolastici, su i Musei, su tutti gli altri edifici comunali. Anche i lampadari dell'illuminazione pubblica erano stati convertiti in portatori di gonfaloni e labari. Molti privati idearono addobbi di fantasia, con grande uso di tricolori e di festoni di edera e sopratutto di lauro, pianta squisitamente imperiale. Un po' dovunque il Comune aveva posto trascrizioni di detti memorabili del Duce, tratti dai suoi discorsi: con questa rievocazione delle Sue parole si rendeva il Duce spiritualmente presente in tutta la città. Da notarsi che gli addobbi e l'imbandieramento non fu limitato, - come potrebbe essere creduto da uno straniero o lontano, - al centro o alle vie che si sapeva sarebbero state percorse dal Capo del Governo, ma a tutta la città, a tutti i suoi quartieri suburbani e all'altipiano: dovunque i privati gareggiarono fra loro perchè la città apparisse in vesti gaie e festose. RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE I2J La Piazza dell'Unità, naturalmente, ebbe il primato nell'addobbo: il palazzo del Comune - dinanzi al quale era stato eretto un arengario foggiato a forma di tolda di nave - nascondeva la sua complicata architettura sotto un fantastico sfoggio di tricolori; ma i balconi del piano nobile erano adorni di drappi azzurri ed oro; e bandiere nazionali, comunali, fasciste, pendevano da ogni finestra; dall'ultimo piano un addobbo formato di tube, alle quale facevano da bandelle fiammeggianti gagliardetti. faceva pensare ad una nascosta schiera di araldi intonanti la Diana. l'arengario - eh' era appoggiato e congiunto al città. È vero che la tecnica non aveva conosciuti prima d'ora i mezzi e gli accorgimenti che si conoscono nei giorni nostri. Ma l'ingegno umano aveva sempre saputo sfruttare tutti l ritrovati della scienza. Si legge che la Piazza S. Marco di Venezia, per una visita imperiale nel settembre 1844 venisse illuminata da 93.000 fiammelle. Nel 1800 fu illuminata la Piazza di Trieste ,,in modo fantastico", in onore di Nelson, e allora non esistevano nè gas nè petrolio. Una illuminazione veramente memorabile fu quella per l'elezione dei primi deputati irredentisti (1897); non soltanto la piazza e gli edifici pubblici apparvero illuminati a Piazza dell'Impero scintillante nella notte poggiolo centrale del piano nobile - permise al Duce di presentarsi al popolo, circondato da tutte le gerarchie e dal seguito, e di ammirare dall'alto uno spettacolo di squisita armonia, rappresentato dalla Piazza dell'Unità, gremita di una folla inverosimile, mentre i palazzi, a destra e a sinistra, erano festosamente addobbati e ornati, ad ogni finestra, dei fiori più gentili della. nostra terra: le donne. li Lloyd, la Prefettura, il palazzo Pitteri, il pa!azzo dell'Ufficio comunale dei LL. P .. , i due palazzi delle Generali, tutti ostentavano selve di bandiere, di labari, di insegne romane. \* \* \* Ma la frenesia per dare alla città un vestito diurno da festa, fu superata dal fervore per dare alla città notturna uno splendore vivacemente e violentemente luminoso ,,che dovesse superare ogni precedente". Di fatti a memoria scritta o a quella d'uomo mai Trieste vide tante luci accendersi, tanti colori profusi sulle cose e sui volti, nè tanti splendori irradiare sulla fiammelle di gas e a bicchierini ad olio; ma a tutte le finestre delle case de! centro e dei rioni operai furono poste candele accese. Illuminazioni si ebbero per l'arrivo delle truppe liberatrici (3 novembre 1918); ma allora difettavano elettricità, gas, petrolio, candele. La popolazione bruciò allora tutte le sue riserve. Incomparabilmente più festosa, generale e intensa fu l'illuminazione nella serata della visita dei Reali, in occasione della riannessione. · Quella del Duce non solo fu senza paragone superiore a tutte le precedenti, ma a giudizio di persor:e che avevano ve,jute recenti illl..!minaz.ioni d'altre citt2, creò come si direbbe in termine sportivo un nuovo ,,récord". Il sistema delle luci riflesse o delle luci radenti, l'uso di teorie di lampadine, di proiettori, di gas rarefatto, produssero effetti inaspettati. Le rive del Lungomare, tra la Piazza Duca degli .A.bruzzi e la riva Ottaviano Augusto sembravano la rivelazione d'una città di sogno. Ci accorgemmo in quelle notti, che Trieste offriva al bacio del suo mare una fronte di palazzi dei quali le luci policrome mettevano in rilievo bellezze architettoniche prima insospettate. Un sa- La dva del Bacino S. Giorgio, di notte piente uso delle luci colorate faceva apparir leggiadro anche il comune, lo smorto, l'inameno. Nella Piazza dell'Unità dominava il Palazzo {del Comune, incorniciato d'una linea di fuoco azzurro data dal gas rarefatto; e le luci radenti, verdi, facevano risaltare la fastosa architettura del Bruni. Due tripodi bronzee, poste sul poggiolo centrale della torre riverberavano fiamme ariificiali così accortamente congegnate da dare l'illusione della fiamma vera. Il Palazzo del Governo illuminato a luci gialle, rosse e violette, li vecchio Canale marino, veduto dal Ponte verde L, scala dei Giganti e la fontana lu minosa , (sopra la Galleria Sandrinelll) pareva tutto d'oro; i mosaici della facciata e i fasci littori che avevano preso il posto delle colonne della loggia, splendevano sotto i riflessi dei proiettori. Anche il Palazzo del Lloyd, illuminato a gas rarefatto e a luce radente; quello Pitteri, tutto a luci gialle; i due palazzi delle Assicurazioni e il palazzo dell'Ufficio dei lavori pubblici, erano pure inondati di luce. Tutta la Piazza presentava un insieme organico che rivelava una direttiva unica. Alla illuminazione come agli addobbi degli edifici comunali- avevano atteso i tecnici dell'Ufficio comunale dei Lavori pubblici e guelli deli' Acegat oltre ali' Economato civico. 123 Non meno spettacolosa era l'illuminazione della Piazza della Borsa, di guella Giuseppe Verdi, dove la sede del Fascio (il Teatro comunale) presentava la sua classica austera facciata tutta in luci bianche; del Corso V. E. lii; del Castello, che sullo sfondo di un cielo di velluto nero, si disegnava come un'aerea fantasia in linee azzurre; della Piazza Vittorio Veneto sfolgoreggiante di luce; dell'Esedra Oberdan, dove da una improvvisata fontana sprizzavano fiamme; della via Carducci, con la Piazza dell'Impero, raggiante; della Piazza della Libertà; della via Cesare Battisti; del Teatro romano, inondato di chiarori dall 'alto; 124 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE LasededclF;;sclolllu:nir,ata la città illuminata vista dal Castello RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE 125 rrm:t'Wf:ftWF ttf t Si? I t 1 li Ca.stello e Il Teatro romano illuminati Piazza Umberto I. irradiata di luci 126 RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE La nuova fontana sul Colle della Rimembranza del Porto, con tutti i suoi edifici, i suoi moli, il ricamo delle sue grue, ingemmati di lampade lampadine e riflettori. Il molo Audace era trasformato in una galleria di luce, che si rifletteva, ai due lati, nel mare tutto iridato dai riflessi multicolori della fenomenale illuminazione delle rive e degli edifici. Aggiungeva festosità alla illuminazione della città quella delle navi della squadra, isole d'argento luminoso quelle ancorate in rada, vibranti gioielli di fuoco quelle schierate nel bacino S. Giusto. Dall'alto delle colline, potenti riflettori incrociavano i loro raggi con quello dei riflettori delle navi. Il Canale, con lo sfondo classico di S. Antonio illuminato a luci bianche riflesse, era invece ai suoi lati tutto a riflessi verdi. Nella parte superiore, la Piazza Umberto I, con la fontana illuminata dal basso, cioè con i riflettori collocati sotto il pelo dell'acqua, era come un monile rilegato in argento e smeraldi. Di suprema bellezza apparve la facciata del Palazzo di Giustizia, nello sfondo del viale Regina Margherita. Via Roma, la Piazza del Ponterosso, e tutte le vie adiacenti, sembravano rischiarate da un incendio. Così il Corso Garibaldi, la via dell'Istituto; e, sulle colline di Scorcola, Cologna, del Promontorio, case ville e villette erano costellate di lampadine e di riflettori. Da Piazza Goldoni la folla potè ammirare uno spettacolo nuovo: la scala dei giganti messa in rilievo come un gioiello oro e argento, incoronata da una monumentale fontana, costituita da un' alto obelisco a foggia di fascio, intorno al quale torrenti d'acqua in movimento vorticoso sembravano mettere una liquida cortina di luce argentina. Sullo sfondo del cielo, alla sommità del colle, quella fontana - che rimarrà a commemorare queste giornate indimenticabili - appare un completamento necessario che mancava. Essa fu ideata, disegnata, eseguita dall'Ufficio comunale dei Lavori pubblici. Alta, slanciata, ben proporzionata, domina con grazia il quadro costituito dalla scala del Berlam, e dalla rampa fiorita del Turre. Ora si comprende meglio l'idea, che fu anni fa manifestata, di collocare in quel sito il monumento a Guglielino Oberdan. Lo spettacolo della città illiminata era vaghissimo sopratutto se veduto dal Castello o da via Capitolina o dal piazzale di S. Giusto. Dall'alto si poteva abbracciare tutto l'arco del Golfo. Da lungi Miramare appariva d'argento sul mare, mentre in alto, al varco di Contovello, un gigantesco Dux brillava nella notte. A pie' del Monte Radio una 11 M" di altezza inverosimile, e al varco di Poggioreale un colossale fascio littorio mettevano significative note di luce su quei monti. Ma illuminate erano tutte le vie, tutte le case anche più lontane dal centro, tutti i cittadini avendo gareggiato in questa manifestazione d'omaggio al Duce della nuova Italia fondatore dell'Impero. Questa parola, che ha acquistata una risonanza magica, Duce, si leggeva, a lettere di fuoco, dovunque: sul mare, sui monti, sulle case, sul Castello, sulla Stazione Marittima, sugli edifici del Porto, con una profusione impressionante. Qualche edificio era fasciato di una teoria di Duce, Duce, Duce, che erano insieme saluto e invocazione all'Uomo senza pari che Dio volle donare all'Italia! RIVISTA MENSILE DELLA CITTÀ DI TRIESTE 127 Troppo breve fu il soggiorno del Duce nella nostra città. li tempo trascorso fra il Suo arrivo, la mattina dei 18 e la Sua partenza, nella mattina del 20, fu gonfio di avvenimenti e la folla visse ore di vera e profonda passione. Ma la cittadinanza avrebbe voluto ancora qul il Duce per più giornate, perchè vivesse la sua vita e sentisse il palpito del suo cuore. Tuttavia in quelle due giornate Trieste Gli fu ·sempre vicina, commossa, vibrante e grata, sapendo che tutto del presente è a Lui dovuto, e che a Lui si dovranno l'ascensione e le fortune dell'avvenni re immancabile della città. Per la partenza del Duce che doveva proseguire il Suo viaggio verso il Friuli e il Veneto, in automobile e accompagnato dai Ministri e dalle autorità, una grande folla s'era raccolta fino dalle 6 del Nella giornata del 19, il Commissario prefettizio al Comune, comm. Francesco Marcucci, faceva rimettere al Duce, in nome di Trieste un artistico cofano contenente la documentazione fotografica della esecuzione dei lavori pubblici compresi nel programma che Egli aveva fissato al principio dell'anno Xll. L'omaggio era accompagnato dalla seguente lettera del Commissario prefettizio: "Duce, ,,Trieste che con tutto il suo popolo, riunito sotto il segno del Littorio, Vi ha gridato il suo entusiasmo, la sua passione, la sua fede, Vi offre come prova di inestinguibile gratitudine per !'ambitissimo premio che le avete concesso con la Vostra visita, un frammento di marmo del Teatro romano tornato alla luce mentre le aquile librano il volo sul risorto Impero di Roma da Voi costruito con la legge e con la spada. ,.Contiene la documentazione del programma di lavoro che Trieste ha eseguito per Vostro comandamento e porta inciso il giuramento di fedeltà che Tergeste, la fedele di Roma, rinnova a Voi che di Roma, Caput Mundi, irradiate nel mondo la civiltà e la gloria immortale". mattino in Piazza dell'Unità, sulla Riva Tre Novembre, lungo il Corso Cavour, in Piazza della Libertà, sul viale Regina Elena, fino oltre a Barcola. Formazioni in camicia nera dei Circoli rionali formavano ala al Suo passaggio. Egli passò sorridente tra le folle plaudenti, accennando col capo alle grida di ,.arrivederci Duce!" che risuonavano alte al Suo passaggio. Da Cedas, che può considerarsi !a porta settentrionale della città, le ultime grida di Duce, Duce, Duce, e di ,,arrivederci!", segnarono il congedo da Trieste del Capo, il quale proseguì il viaggio per Gorizia, i Campi di battaglia, Udine e il Veneto, viaggio che assurse ad importanza politica mondiale, per i discorsi eh' Egli pronunciò e che ebbero decisiva influenza su i destini d' Europa. Il cofano, eseguito dall'orafo lanesich, ha cm. 27 per 37 e 7 di altezza. È foggiato in lamina di rame e rivestito di fine marmo rosso romano leggermente venato, tratto dagli scavi del Teatro di Traiano, nel posto ove sorgeva il proscenio. Sul coperchio reca lo stemma araldico del Comune; nell'interno del coperchio la dedica, in latino: BENITO MUSSOLINI ITALIAE DUCI TERGESTE FIDELIS XIV KAL. OCT. XVI Sul m\_argine del coperchio, una listerella metallica reca incisa la indicazione: ,,Marmo che rivestiva il proscenio del Teatro romano - Trieste Anno XVI". Il cofano venne racchiuso in una custodia di legno, rivestita all'interno di velluto. Già il giorno 19, di sera, al Commissario prefettizio giungeva il seguente dispaccio: ,,Il Duce, cui è stato consegnato artistico e simbolico dono da Voi rimessoGli a nome codesta popolazione, incaricami farVi pervenire suoi vivi ringraziamenti.

**6 ottobre 1940**

In mattinata prendono il mare due gruppi di incrociatori pesanti incaricati di fornire protezione al convoglio: da Messina parte la III Divisione (incrociatori pesanti *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*) con la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (*Aviere*, *Artigliere*, *Geniere* e *Camicia Nera*), mentre da Taranto salpano la I Divisione (incrociatori pesanti *Zara*, *Fiume* e *Gorizia*), l’incrociatore pesante *Pola* (nave ammiraglia della 2a Squadra Navale) e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere (*Alfieri*, *Oriani*, *Gioberti* e *Carducci*).

L’operazione viene però interrotta il mattino stesso del 6 ottobre, dopo che la ricognizione aerea dell’Egeo ha segnalato due corazzate, due incrociatori e sette cacciatorpediniere britannici sulla rotta Alessandria-Caso, ossia dove dovrebbero passare le navi dirette nel Dodecaneso. Tutte le unità italiane vengono fatte rientrare alle basi; «C.V.» non si farà più.

**11-12 novembre 1940**

L’*Ascari* si trova ormeggiato in Mar Piccolo a Taranto (in banchina, insieme agli incrociatori pesanti *Pola* e *Trento*, agli incrociatori leggeri *Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi* ed ai cacciatorpediniere *Freccia*, *Strale*, *Dardo*, *Saetta*, *Maestrale*, *Libeccio*, *Grecale*, *Scirocco*, *Camicia Nera*, *Geniere*, *Carabiniere*, *Corazziere*, *Lanciere*, *Da Recco*, *Pessagno* ed *Usodimare*), quando la base viene attaccata da aerosiluranti britannici che affondano la corazzata *Conte di Cavour* e pongono fuori uso la *Littorio* e la *Duilio*.

Mentre gli aerosiluranti attaccano le corazzate, cinque bombardieri attaccano a più riprese le unità presenti in Mar Piccolo, a scopo diversivo, sganciando complessivamente una sessantina di bombe.

Alle 23.15 dell’11 le navi in Mar Piccolo aprono il fuoco contro alcuni aerei che sganciano bombe da una quota valutata in 500 metri; gli ordigni inquadrano i posti d’ormeggio dei cacciatorpediniere, ma solo uno va a segno, senza esplodere (sul *Libeccio*, che riporta solo lievi danni).

Tra le 14.30 e le 16.45 del 12 novembre la XII Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme alla III Divisione, lascia Taranto, valutata ormai insicura, per trasferirsi a Messina.

**16-18 novembre 1940**

La XII Squadriglia Cacciatorpediniere (*Ascari*, *Lanciere*, *Carabiniere*,  *Corazziere*) salpa da Messina alle 10.30 del 16, insieme alla III Divisione (*Trento*, *Trieste*, *Bolzano*), per partecipare all’intercettazione di un gruppo navale britannico diretto verso est. Una formazione britannica (la Forza H dell’ammiraglio James Somerville, con le portaerei *Argus* e *Ark Royal*, l’incrociatore da battaglia *Renown*, gli incrociatori leggeri *Sheffield*, *Despatch* e *Newcastle* ed otto cacciatorpediniere), salpata da Gibilterra e con rotta verso levante, è stata infatti avvistata nel Mediterraneo occidentale: è in corso l’operazione britannica «White», consistente nel lancio, da parte della portaerei *Argus* della Forza H, di 14 aerei destinati a rinforzare le modeste forze aeree di base a Malta, nonché un’azione di bombardamento di Alghero (velivoli dell’*Ark Royal*) ed il trasporto a Malta di uomini e materiali della RAF sul Newcastle.

Contemporaneamente alla partenza da Messina di III Divisione e XII Squadriglia, da Taranto prendono il mare le corazzate *Vittorio Veneto* (nave di bandiera del comandante della 1a Squadra, ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare) e *Cesare*, il *Pola* (nave di bandiera dell’ammiraglio Angelo Iachino, comandante la 2a Squadra) e la I Divisione con *Fiume* e *Gorizia* (da Napoli) nonché le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (*Gioberti*, *Alfieri*, *Oriani*,  *Carducci*), XIII (*Bersagliere*,*Granatiere*, *Fuciliere*, *Alpino*); da Palermo salpa la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (*Vivaldi*, *Da Noli*, *Tarigo*, *Malocello*).

La III Divisione e la XII e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere si uniscono al grosso della squadra, partito da Napoli, nel pomeriggio del 16.

La forza così riunita sotto il comando dell’ammiraglio Campioni assume quindi rotta verso est verso l’8° meridiano, a sudovest della Sardegna, procedendo a 18 nodi, ridotti a 14 nella notte del 17 per agevolare la navigazione dei cacciatorpediniere, resa difficoltosa da un vento da sudovest.

Per tutta la giornata del 16 non si ricevono informazioni sulle forze nemiche; solo alle 10.15 del 17 queste vengono avvistate da ricognitori, che però non precisano né la rotta né la velocità. Campioni dirige verso sud, in direzione di Bona, sperando di riuscire ad intercettare le unità britanniche nel pomeriggio, se esse proseguono verso est.

Raggiunto alle 16.30 un punto prestabilito 45 miglia a nord-nord-est di Ustica, la formazione italiana dirige poi verso ovest ed alle 17.30 arriva 35 miglia a sudovest di Sant’Antioco. Dopo aver navigato per un po’ in direzione dell’Algeria, nella totale mancanza su dove sia il nemico e dove esso sia diretto, la squadra italiana riceve l’ordine rientrare. Campioni rileverà che le condizioni del mare – onde molto lunghe da sudovest – hanno causato forte rollio e beccheggio in tutte le sue navi, corazzate comprese, tanto da impedire l’uso dei cannoni se dirette verso sud. Durante il ritorno le navi italiane eseguono esercitazioni di tiro contro la scogliera La Botte, a sud di Ponza.

Sebbene non vi sia stato contatto tra le opposte formazioni navali, l’uscita in mare delle forze italiane ha indirettamente causato il fallimento dell’operazione «White»: l’avvistamento della squadra italiana da parte dei ricognitori di Malta, infatti, ha indotto Somerville a far decollare gli aerei dall’*Argus* in anticipo, tenendo la portaerei quanto più ad ovest possibile, cioè più lontana da Malta di quanto inizialmente pianificato, prolungando di molto la distanza sulla quale gli aerei dovranno volare. Il risultato sarà che su quattordici aerei decollati dall’*Argus* (dodici Hawker Hurricane e due Blackburn Skua) solo cinque (quattro Hurricane ed uno Skua) giungeranno a Malta: gli altri nove esauriranno il carburante e precipiteranno in mare a seguito di errori di navigazione e stime sbagliate sugli effetti del vento, tranne uno che dovrà effettuare un atterraggio d’emergenza presso Siracusa, venendo catturato.

**26-28 novembre 1940**

L’*Ascari* lascia Messina insieme al resto della XII Squadriglia Cacciatorpediniere (*Lanciere*, caposquadriglia, e *Carabiniere*) ed alla III Divisione (*Bolzano*, *Trento* e *Trieste*, nave ammiraglia dell’ammiraglio Luigi Sansonetti, comandante la III Divisione), mentre da Napoli escono le corazzate *Vittorio Veneto* e *Giulio Cesare*, l’incrociatore pesante *Pola*, la I Divisione con due unità e la IX e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere con otto unità.

La formazione italiana si riunisce nel punto 39°20’ N e 14°20’ E, 70 miglia a sud di Capri, alle 18.00 del 26 novembre, assumendo poi rotta 260° e velocità 16 nodi, per intercettare un convoglio britannico diretto a Malta.

Alle otto del mattino del 27 la III Divisione e la XII Squadriglia si trovano a cinque miglia per 180° dal *Pola*, nave ammiraglia della 2a Squadra (che è formata dalla I e dalla III Divisione; il tutto sotto il comando dell’ammiraglio Iachino), con rotta 250° e velocità 16 nodi, mentre la I Divisone è insieme al *Pola* e la 1a Squadra (le due corazzate ed i cacciatorpediniere della VII e della XIII Squadriglia; ammiraglio Campioni) è più a poppavia.

La formazione italiana ha rotta 260°, verso la Sardegna, ed il mattino del 27 incrocia nove miglia a sud di Capo Spartivento Sardo, per intercettare uno dei due gruppi britannici in mare (uno partito da Alessandria ed uno da Gibilterra) prima che possano riunirsi: quello proveniente da Alessandria viene avvistato alle 9.45 dall un idroricognitore lanciato dal *Bolzano* alle 7.55, che comunica che una corazzata, due incrociatori e quattro cacciatorpediniere si trovano a 26 miglia per 20° da Cap de Fer, con rotta 90° e velocità 16 nodi. Il messaggio del ricognitore viene ricevuto alle 10.05 dall’ammiraglio Iachino e dieci minuti dopo dall’ammiraglio Campioni. Poco dopo il velivolo aggiunge che si mantiene in contatto visivo con le navi nemiche; continuerà a tenere il contatto fino alle 10.40.

Sebbene la posizione indicata sia piuttosto lontana dal vero (troppo ad ovest), questo avvistamento è il primo concreto segnale, per il comandante superiore in mare, della presenza delle forze nemiche.

A questo punto, la formazione italiana dirige per sudest, in modo da intercettare il gruppo nemico e tagliargli la rotta.

Alle 11.01 la III Divisione riceve ordine da Iachino di portarsi a poppavia (a tre miglia per 270°) del resto della 2a Squadra, ed alle 11.28 l’intera formazione assume rotta 135°, per intercettare la formazione britannica che (dalle segnalazioni dei ricognitori) risulta avere posizione differente da quella prevista.

Durante l’inversione di rotta conseguente all’ordine delle 11.01, tuttavia, si verifica una certa confusione causata dall’errata interpretazione di un segnale da parte del *Trento* (che per invertire la rotta vira di contromarcia, mentre gli altri due incrociatori virano ad un tempo), così che il *Trieste*, nave ammiraglia, finisce al centro della formazione, invece che in testa, e la III Divisione si ritrova arretrata rispetto al resto della 2a Squadra: ultima della formazione, 8 km a poppavia della I Divisione.

Alle 11.35 la 2a Squadra riceve dall’ammiraglio Campioni di portarsi su rilevamento 195° rispetto alla sua nave ammiraglia (la *Vittorio Veneto*), in modo che la formazione divenga perpendicolare alla probabile direzione d’avvicinamento della squadra britannica.

A mezzogiorno il *Lanciere* viene colto da un’avaria di macchina, restando fermo per un breve lasso di tempo; in conseguenza di ciò, la XII Squadriglia rimane un po’ arretrata.

Alle 12.07, in seguito alla constatazione che la formazione britannica appare superiore a quella italiana (i cui ordini sono di impegnarsi solo se in condizioni di sicura superiorità), essendosi i due gruppi riuniti, l’ammiraglio Campioni ordina di assumere rotta 90° per rientrare alle basi senza ingaggiare il combattimento, e tre minuti dopo ordina alla 2a Squadra di aumentare la velocità per riunirsi alle corazzate, pertanto la 2a Squadra accelera a 25 nodi, poi a 28.

Alle 12.15, tuttavia, le unità della 2a Squadra avvistano improvvisamente quattro cacciatorpediniere britannici, diretti verso gli incrociatori italiani: le siluranti nemiche spariscono subito, avendo apparentemente invertito la rotta, ma poco dopo vengono avvistati altri cacciatorpediniere, incrociatori, corazzate: è la squadra britannica, che comprende le corazzate *Renown* e *Ramillies*, la portaerei *Ark Royal* e gli incrociatori *Berwick* (pesante), *Sheffield*, *Southampton*, *Newcastle* e *Manchester* (leggeri), oltre a numerosi cacciatorpediniere. In questo momento la III Divisione si trova in linea di fila 8 km a poppa della I Divisione, con rotta 90° e velocità 25 nodi, in aumento (le corazzate sono invece a proravia della I Divisione). A seguito dell’avvistamento delle forze nemiche, l’ammiraglio Campioni ordina di incrementare ancora la velocità. Inizia così la battaglia di Capo Teulada.  
Alle 12.20, prima che l’ammiraglio Campioni possa ordinare di non impegnarsi, gli incrociatori della I Divisione aprono il fuoco, seguiti in successione dal *Pola* e da quelli della III Divisione: questi ultimi sono i più vicini alle navi britanniche, ad una distanza di 21.500 metri (*Pola* e I Divisione sono invece a 22.000 metri di distanza). Subito gli incrociatori britannici (uno, il *Manchester*, viene mancato dalla prima salva italiana, sparata dal *Trieste* o dal *Trento*, scartata lateralmente di circa 90 metri) rispondono al fuoco; *Berwick*, *Manchester*, *Sheffield* e *Newcastle* concentrano il loro tiro contro le unità della III Divisione. Gli incrociatori italiani della 2a Squadra, in linea di fila, sono in posizione favorevole (da “taglio del T”) per sparare con tutte le artiglierie su quelli britannici, che si trovano invece in linea di fronte e possono usare solo le torri prodiere, ma per via dell’ordine di Campioni di disimpegnarsi devono accostare verso nordest. Durante lo scontro, le navi italiane continuano a ritirarsi verso nordest, sparando quasi esclusivamente con le torri poppiere, mentre quelle britanniche le inseguono tirando quasi solamente con le torri prodiere (la distanza media del combattimento è 22.500 metri, che per la III Divisione – segnatamente il *Trento* – scende ad un minimo di 18.000 metri). All’inizio dello scontro l’ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione (che è rimasta indietro ed aveva aumentato la propria velocità in ritardo rispetto al resto della Squadra, ed i cui apparati motori non hanno ancora raggiunto la massima andatura) di portare la velocità a 30 nodi e di allontanarsi dal nemico prima possibile, vedendo che essa sembra avere qualche difficoltà ad allontanarsi dalle unità britanniche, mentre salve da 152 degli incrociatori leggeri e qualche rara salva da 381 delle corazzate cade nella loro direzione. Il tiro degli incrociatori italiani è intenso dall’apertura del fuoco fino alle 12.42, poi diventa intermittente tra le 12.42 e le 12.49 a causa di ripetute accostate necessarie a disturbare l’attacco di aerosiluranti britannici frattanto apparsi, poi nuovamente intenso dalle 12.49 alle 12.53 e poi, a causa dell’aumento delle distanze e del fumo (causato soprattutto dalla combustione forzata delle caldaie, in particolare sulle navi della III Divisione), il ritmo di tiro deve di nuovo calare, fino a cessare alle 13.15, quando la distanza è diventata di 26.000 metri.

Due salve da 203 mm degli incrociatori italiani colpiscono, alle 12.22 ed alle 12.35, l’incrociatore pesante britannico *Berwick*: la prima uccide sette uomini, ne ferisce nove e mette fuori uso la terza torre da 203 dell’unità britannica, la seconda danneggia il quadrato ufficiali e locali adiacenti, ma il *Berwick* continua a fare fuoco.

Durante lo scontro tra gli incrociatori, la XII Squadriglia si viene a trovare ad est della III Divisione, e dunque in posizione più prossima al nemico rispetto a quest’ultima; diverse salve britanniche da 152 mm cadono nei suoi pressi, ed intorno alle 12.33 una granata da 152 colpisce il *Lanciere*, che subisce gravi danni e deve ridurre la velocità a 23 nodi, propulso da una sola macchina; *Ascari* e *Carabiniere* ricevono l’ordine di coprirlo con cortine fumogene. Alle 12.40, mentre si sta spostando verso ovest passando a poppavia della III Divisione, il *Lanciere* viene colpito altre due volte, con ulteriore aggravamento dei danni. Sebbene gravemente danneggiato, il *Lanciere* riesce a sottrarsi al tiro nemico grazie alle cortine nebbiogene; grazie ad esse, infatti, l’incrociatore *Southampton*, che l’aveva tenuto sotto il suo fuoco per undici minuti, lo perde di vista e cambia bersaglio.

Fino alle 12.40 le navi britanniche (soprattutto gli incrociatori) sparano intensamente contro la III Divisione, poi spostano il tiro sulla I Divisione, che è divenuta più vicina (ma il loro tiro è disturbato dal fumo prodotto dalle navi italiane); in questa fase la III Divisione, mentre la velocità aumenta progressivamente fino a 34 nodi, aumentando le distanze con le navi nemiche, di quando in quando accosta in modo da sparare con tutte le artiglierie invece che con le sole torri poppiere. Le corazzate britanniche intervengono solo sporadicamente, trovandosi più indietro rispetto agli incrociatori, senza comunque colpire nulla.

Nel frattempo anche la 1a Squadra si è riavvicinata alla 2a Squadra, ed alle 13.00 la *Vittorio Veneto* apre il fuoco da poco meno di 29.000 metri, ma le unità britanniche subito accostano a dritta e la distanza aumenta a 31.000 metri, costringendo la corazzata a cessare il fuoco già alle 13.10.

Alle 13.15, dopo la rottura del contatto balistico tra le due flotte, il *Lanciere* comunica di essere rimasto immobilizzato per mancanza d’acqua; alle 13.16, pertanto, l’ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di dare assistenza al cacciatorpediniere colpito.

L’ammiraglio Sansonetti, perplesso su cosa potrebbe fare tornando indietro con l’intera divisione, alle 13.26 chiede conferma a Iachino sul fatto di dover tornare indietro per assistere il *Lanciere*; Iachino, ritenendo che per prenderlo a rimorchio e difenderlo da eventuali ritorni delle navi britanniche sia necesssario l’intervento di tutta la III Divisione, risponde subito in modo affermativo. Di conseguenza, la III Divisione ritorna nel punto in cui si trova l’immobilizzato *Lanciere*, e l’*Ascari* lo prende a rimorchio, per ordine di Sansonetti.

Alle 15.35, mentre i due cacciatorpediniere iniziano a mettersi in moto, la III Divisione viene violentemente attaccata da sette bombardieri britannici Blackburn Skua (appartenenti all’800th Squadron della Fleet Air Arm, e guidati dal tenente di vascello R. M. Smeeton) decollati dalla portaerei *Ark Royal*. Gli Skua, senza attaccare i due cacciatorpediniere intenti nella delicata manovra di rimorchio, bombardano in picchiata (con bombe da 227 kg) gli incrociatori di Sansonetti, che reagiscono con pronte manovre e con intenso tiro contraereo (pur senza colpire alcun velivolo). L’*Ascari* molla il rimorchio per avere maggior libertà di manovra sotto l’attacco, ma per fortuna i bombardieri si concentrano sugli incrociatori della III Divisione anziché sul *Lanciere*, bersaglio lentissimo e molto più facile. Nessuna nave viene colpita, sebbene cinque delle bombe da 500 libbre cadano molto vicine al *Bolzano* ed al *Trento*.

Concluso l’attacco, l’*Ascari* torna a prendere a rimorchio il *Lanciere* e dirige verso Cagliari a lento moto, scortato a distanza dalla III Divisione sino al tramonto. *Ascari* e *Lanciere* raggiungono Cagliari senza ulteriori inconvenienti.

**Inverno 1940-1941**

L’*Ascari* partecipa, con altre unità, ad azioni di bombardamento navale contro le posizioni greche sulla costa albanese, in appoggio alle truppe di terra italiane impegnate in duri combattimenti contro le forze elleniche (che, invaso l’Epiro con la propria controffensiva, minacciano Valona) nell’Albania meridionale. Le azioni di bombardamento avvengono in seguito a richiesta da parte del Comando Superiore delle Forze Armate in Albania.

**24 febbraio 1941**

Alle 5.45 *Ascari* e *Corazziere* lasciano Palermo insieme agli incrociatori leggeri *Giovanni delle Bande Nere* (nave di bandiera del comandante della IV Divisione Navale, ammiraglio di divisione Alberto Marenco di Moriondo) ed *Armando Diaz*, per una missione di scorta a distanza ai convogli che trasportano in Libia truppe e materiali dell’Afrika Korps. Sono infatti in mare tre convogli diretti in Libia: uno (partito da Napoli alle 19 del 23 facendo tappa a Palermo il 24, e diretto a Tripoli a 14 nodi) formato dalle motonavi tedesche *Marburg*, *Reichenfels*, *Ankara* e *Kybfels* scortate dai cacciatorpediniere *Aviere*, *Geniere* e *Da Noli* e dalla torpediniera *Castore*, un secondo (salpato da Napoli a mezzogiorno del 25) composto dai trasporti tedeschi *Leverkusen*, *Arcturus*, *Wachtfels* ed *Alikante* e dall’italiano *Giulia* scortati dal cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi* e dalle torpediniere *Procione*, *Orsa* e *Calliope*, ed un convoglio veloce (partito da Napoli alle 20 del 24 febbraio) formato dai trasporti truppe *Conte Rosso*, *Esperia*, *Marco Polo* e *Victoria* scortati dai cacciatorpediniere *Baleno* e *Camicia Nera* e dalle torpediniere *Orion*e ed *Aldebaran*. Sono inoltre in mare anche i piroscafi *Arta*, *Nirvo* e *Giovinezza* di ritorno da Tripoli (che avevano lasciato alle 5.30 del 24) con la scorta della torpediniera *Generale Achille Papa*, ed i piroscafi *Santa Paola* e *Honor* partiti da Palermo il 25.

La IV Divisione ha avuto ordine di portarsi nel Canale di Sicilia e tenersi pronta a qualsiasi evenienza.

Alle 11.30 la IV Divisione prende contatto con il convoglio «Marburg», del quale, secondo gli ordini, dovrebbe mantenersi a proravia per fornirgli, durante la notte, scorta ravvicinata.

Sino al tramonto la IV Divisione si tiene tra gli 8.000 ed i 12.000 metri a proravia del convoglio «Marburg», procedendo a zig zag, con *Ascari* e *Corazziere* in posizione di scorta ravvicinata. Tramontato il sole, i due incrociatori mantengono la velocità a 14,5 nodi sino alla boa n. 4 di Kerkennah.

**24 agosto 1941**

Alle cinque del mattino la III Divisione si unisce al largo di Capo Carbonara al gruppo «Littorio» (corazzate *Littorio* e *Vittorio Veneto* della IX Divisione e cacciatorpediniere *Aviere* e *Camicia Nera* della XI Squadriglia e *Granatiere*, *Bersagliere*, *Fuciliere* ed *Alpino* della XIII Squadriglia), salpata da Taranto alle 16; poco dopo la formazione viene rinforzata dai cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi*, *Nicoloso Da Recco* e *Lanzerotto Malocello*, provenienti da Napoli, ed *Antonio Pigafetta* e *Giovanni Da Verrazzano*, inviati da Trapani.

Le navi italiane assumono una rotta che le conduca al centro del Tirreno. Tra le 6.30 e le 6.40 *Littorio*, *Vittorio Veneto* e *Trieste* catapultano i loro idrovolanti da ricognizione, che tuttavia non riescono a trovare nulla; alle 11.15 è il *Bolzano* a catapultare il suo ricognitore, ma con risultati non migliori.

La formazione italiana, al comando dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, ha l’ordine di trovarsi per le otto del 24 trenta miglia a sud di Capo Carbonara, dato che la Forza H è stata avvistata da un ricognitore alle 9.10 del 23, circa 90 miglia a sud di Maiorca (il ricognitore ne ha stimato la composizione in una corazzata, una portaerei, un incrociatore e quattro cacciatorpediniere, con rotta 270° e velocità 14 nodi), ed alle 19.18 di quel giorno dei rilevamenti radiogoniometrici hanno collocato la Forza H 145 miglia ad ovest di Capo Teulada.

Intorno alle cinque del mattino del 24, gli aerei dell’*Ark Royal* attaccano la zona di Coghinas e Tempio Pausania con bombe e spezzoni incendiari, causando però pochissimi danni (una casa distrutta ed un soldato ucciso) nonostante la zona sia ricca di boschi di sughero, mentre alle 7.45 la squadra italiana viene avvistata a sud della Sardegna da un ricognitore britannico, proprio mentre anche la Forza H viena a sua volta localizzata 30 miglia ad est di Minorca, con rotta 105° e velocità 20 nodi.

Sulla base di tale avvistamento, Supermarina (che ha intercettato il segnale di scoperta del ricognitore nemico, informando subito l’ammiraglio Iachino), ritenendo improbabile che le forze italiane possano incontrare quelle britanniche entro il 24, a meno di non uscire dal raggio di copertura della caccia aerea, ordina a Iachino di tenersi ad est del meridiano 8° (salvo, per l’appunto, riuscire ad incontrare la Forza H di giorno ed entro la zona protetta dalla caccia italiana) e di rientrare nel Tirreno dopo aver appoggiato la ricognizione che l’VIII Divisione è stata mandata a svolgere nelle acque di Capo Serrat e dell’isola di La Galite; ordina poi alla III ed alla IX Divisione di trovarsi alle dieci del mattino del 25 agosto a 28 miglia per 150° da Capo Carbonara, per ripetere la manovra del 24. Alle 17.20 le forze britanniche vengono avvistate da un altro ricognitore trenta miglia a sudest di Maiorca, il che conferma che un incontro per il 24 non sarebbe possibile, mentre sarebbe probabile il giorno seguente.

**25 agosto 1941**

In mattinata, dato che la ricognizione aerea (che si spinge fino al 3° meridiano) non trova traccia della Forza H, ed il traffico radio britannico sta tornando ai ritmi usuali, Supermarina decide di far rientrare alle basi le proprie forze navali; alle 13.35, di conseguenza, l’ammiraglio Iachino riceve ordine di rientrare a Napoli. La sera del 25 si viene a sapere che all’alba la Forza H è stata avvistata ormai già in acque spagnole, tra Sagunto e Valencia, prima con rotta nord e poi diretta verso sud, accompagnata da numerosi velivoli. Più tardi è stata vista a sud di Capo Sant’Antonio e si sono sentite molte cannonate, probabilmente dovute ad esercitazioni di tiro.

Nel corso dell’operazione, per due volte la III Divisione ha avvistato sommergibili nemici.

**26 agosto 1941**

Alle 5.54 il sommergibile britannico *Triumph* (capitano di fregata Wilfrid John Wentworth Woods), in agguato a nord di Messina, avverte rumori piuttosto forti di scoppi di bombe di profondità, che sembrano avvicinarsi; sei minuti dopo, in posizione 38°22’ N e 15°38’ E, il *Triumph* avvista verso nordovest un folto gruppo di navi italiane: essendo la luce ancora insufficiente, ed il periscopio d’osservazione fuori uso, Woods ci mette qualche minuto prima di riuscire a discernere la tipologia di navi nel periscopio, “tre corazzate od incrociatori, scortati da circa dieci cacciatorpediniere”. Si tratta della III Divisione e dei relativi cacciatorpediniere, che si apprestano ad imboccare lo stretto di Messina, di rientro dalla missione.

Il *Triumph* inizia la manovra di attacco alle 6.11, ed alle 6.38, poco a nord dello stretto, lancia due siluri da 4850 metri di distanza, contro il *Bolzano*, per poi scendere a 24 metri di profondità ed assumere rotta nord, per allontanarsi dalla posizione del lancio.

Uno dei siluri, circa tre minuti dopo il lancio, raggiunge il bersaglio, colpendo il *Bolzano* a poppa dritta; 8 uomini rimangono uccisi e 22 sono feriti, e l’incrociatore imbarca 2000 tonnellate d’acqua, restando fortemente appoppato.

Assistito da due rimorchiatori, il *Bolzano* riuscirà faticosamente a raggiungere Messina alle 10.55, mentre il cacciasommergibili *Albatros* e la vecchia torpediniera *Giuseppe Missori* vengono inviati a dare la caccia al sommergibile, senza risultato.

Il resto della III Divisione giunge anch’esso a Messina il 26 mattina.

**3 settembre 1941**

Nelle prime ore del mattino *Ascari* e *Lanciere* vengono inviati ad assumere la scorta del cacciatorpediniere *Dardo* (capitano di corvetta Ferdinando Corsi) e della motonave *Francesco Barbaro* (comandante militare capitano di fregata Martini, comandante civile capitano Zagabia), che quest’ultimo sta rimorchiando verso Messina. Alcune ore prima, un attacco di aerosiluranti britannici contro un convoglio diretto in Libia ha affondato la motonave *Andrea Gritti* (con 347 vittime tra i 349 uomini presenti a bordo) e danneggiato gravemente la *Barbaro*, colpita a poppa da un siluro.

*Ascari* e *Lanciere* raggiungono *Dardo* e *Barbaro* verso le 9 del mattino, iniziando subito un’alacre opera di protezione, zigzagando attorno alle due navi che, date le condizioni della *Barbaro*, il vento ed il mare avversi che intralciano il rimorchio, procedono a bassissima velocità. Nel cielo della formazione, quale scorta aerea, volano due caccia ed un idrovolante.

Poco più tardi la scorta viene rafforzata dal cacciasommergibili Albatros e poi anche dal cacciatorpediniere *Carabiniere*, mentre nel pomeriggio sopraggiungono anche i rimorchiatori *Titano* e *Porto Recanati*, inviati a dare assistenza al *Dardo* nel rimorchio (verso le 16.30 quest’ultimo, senza fermarsi, passa un cavo d’acciaio anche al *Titano*, permettendo di aumentare un po’ la velocità del rimorchio).

Alle 18.30 (o 19) la *Barbaro* e la sua nutrita scorta riescono infine a raggiungere la rada di Messina.

**22 settembre 1941**

Alle 18 l’*Ascari* (capitano di fregata Marco Calamai) lascia Augusta insieme ai gemelli *Aviere* (capitano di vascello Bigi), *Lanciere* (capitano di fregata Di Gropello), *Carabiniere* (capitano di fregata Sicco), *Corazziere* (capitano di vascello Paolo Melodia, caposquadriglia della XII Squadriglia) e *Camicia Nera* (capitano di fregata Garino).

Le quattro unità della XII Squadriglia (*Ascari*, *Lanciere*, *Corazziere*, *Carabiniere*) devono posare le mine dei campi minati offensivi «M 6» e «M 6 bis» (per i quali è previsto in tutto l’impiego di 100 mine P 200 con dispositivo acustico ed altrettante P 200 ad antenna) a sudest di Malta, mentre *Aviere* e *Camicia Nera* devono scortarli nell’operazione di posa. Ciascuno dei cacciatorpediniere della XII Squadriglia ha imbarcato, prima di partire, 25 mine tipo P 200 con dispositivo acustico (da regolare per una profondità di 20 metri) e 25 mine tipo P 200 con antenna (da regolare per una profondità di tre metri).

**23 settembre 1941**

Tra l’una di notte e l’1.30 i sei cacciatorpediniere giungono nel punto convenzionale «M» designato per l’inizio della posa, dopo aver ridotto la velocità a 10 nodi; a questo punto la formazione si divide, con *Corazziere* e *Carabiniere* che si dirigono verso la zona dello sbarramento M 6, mentre *Ascari* e *Lanciere* fanno rotta verso la zona dello sbarramento M 6 bis.

All’1.24 il *Lanciere* è il primo ad iniziare la posa delle sue 50 mine, che termina all’1.52. L’*Ascari*, che lo segue, inizia all’1.55 e conclude alle 2.23; contestualmente, nell’altra zona, il *Carabiniere* inizia all’1.35 e finisce alle 2.02, dopo di che il *Corazziere* comincia alle 2.07 e termina alle 2.34. La posa avviene con rotte serpeggianti, a grappoli, a cominciare dal cacciatorpediniere poppiero; le mine vengono lanciate con intervalli di 18 secondi tra l’una e l’altra (corrispondenti ad uno spazio di 90 metri), tra un grappolo e l’altro viene lasciato un intervallo di 5 minuti e 15 secondi (corrispondenti a 1600 metri). Il primo ed il terzo grappolo posato da ogni nave sono composti da 12 mine, il secondo ed il quarto da 13.

Durante la posa si verificano in tutto sette esplosioni accidentali di mine: tre all’1.55, due alle 2.17, due alle 2.27.

Terminata la posa, i due gruppi si disimpegnano dal lato esterno rispetto a Malta, e fanno rotta verso il punto di riunione, situato 20 miglia a sud-sud-est di Capo Passero, avvistandosi vicendevolmente alle 6.59 al largo di Capo Murro di Porco.

Una volta riuniti in un’unica formazione, i cacciatorpediniere proseguono verso nord; durante la navigazione di rientro ricevono ordine di dirigere verso Taranto, dove arrivano alle 17.25.

**26-29 settembre 1941**

*Ascari*, *Lanciere*, *Carabiniere* e *Corazziere* (la XII Squadriglia), insieme a *Trento* (nave ammiraglia dell’ammiraglio Bruno Brivonesi), *Trieste* e *Gorizia*, partono alle 22 del 26 da Messina per raggiungere ed attaccare un convoglio britannico diretto a Malta (cisterna militare *Breconshire* e mercantili *Ajax*, *City of Calcutta*, *City of Lincoln*, *Clan Ferguson*, *Clan MacDonald*, *Imperial Star*, *Dunedin Star* e *Rowallan Castle*, con 81.000 tonnellate di rifornimenti) e scortato dalla Forza H britannica con tre corazzate (*Nelson*, *Rodney* e *Prince of Wales*) ed una portaerei (*Ark Royal*), oltre a cinque incrociatori (*Kenya*, *Edinburgh*, *Sheffield*, *Hermione* ed *Euryalus*) e 18 cacciatorpediniere (i britannici *Cossack*, *Duncan*, *Farndale*, *Fury*, *Forester*, *Foresight*, *Gurkha*, *Heythrop*, *Laforey*, *Lance*, *Legion*, *Lively*, *Lightning*, *Oribi* e *Zulu*, i polacchi *Garland* e *Piorun* e l’olandese *Isaac Sweers*) nell’ambito dell’operazione britannica «Halberd». Da parte italiana, però, si ignora del vero obiettivo dei britannici: i comandi italiani, dato che la ricognizione ha avvistato solo parte delle navi nemiche, pensano che i britannici intendano lanciare un bombardamento aeronavale contro le coste italiane, e al contempo rifornire Malta di aerei.

III Divisione e XII Squadriglia fanno rotta dapprima verso nord e poi verso ovest. L’ordine per le forze italiane è di riunirsi a nord della Sardegna in una posizione difensiva, e di non ingaggiare il nemico a meno di non essere in condizioni di netta superiorità (precisamente: radunarsi alle 12 del 27 cinquanta miglia a sud di Capo Carbonara per intercettare il convoglio intorno alle 15, ad est di La Galite, e di attaccare solo se l’Aeronautica riuscirà a danneggiare almeno una delle corazzate che saranno presumibilmente presenti).

Partono anche la VIII (*Attendolo*, *Duca degli Abruzzi*) e la IX Divisione (*Littorio*, *Vittorio Veneto*) rispettivamente da La Maddalena e Napoli, accompagnate rispettivamente dalla X (*Maestrale*, *Grecale*, *Scirocco*) e dalla XIII (*Granatiere*, *Bersagliere*, *Fuciliere* e *Gioberti*) e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (*Folgore*, *Da Recco*, *Pessagno*).

A mezzogiorno del 27 la III, la VIII e la IX Divisione, con le rispettive squadriglie di cacciatorpediniere, si riuniscono una cinquantina di miglia ad est di Capo Carbonara, per intercettare il convoglio, poi dirigono verso sud (o sudest) a 24 nodi (altra fonte: rotta 244°, velocità 22 nodi; poi 210° per dirigere incontro al nemico, alle 12.30 e 180° alle 13, per tagliare la rotta alle forze britanniche, aumentando la velocità a 24 nodi) per l’intercettazione, con gli incrociatori che precedono di 10.000 metri le corazzate. La III Divisione viene posizionata a 10.000 metri per 210° dalla IX Divisione (dalla quale, a causa della scarsa visibilità verso sudovest, risulta appena visibile, mentre la III Divisione vede bene le corazzate di Iachino, riferendo però che la visibilità verso sud è cattiva, dunque in caso d’incontro la Forza H vedrà la squadra italiana prima che quest’ultima la possa vedere a sua volta), mentre l’VIII prende posto a 10.000 metri per 240 da quest’ultima.

A mezzogiorno, dato che la ricognizione ha avvistato una sola corazzata britannica ed una portaerei, e che la Regia Aeronautica sta per attaccare in massa (gli aerosiluranti italiani, al prezzo di sette velivoli abbattuti, riusciranno a silurare e danneggiare la *Nelson*), la flotta italiana viene autorizzata ad ingaggiare battaglia (Iachino riceve libertà d’azione); alle 14 viene ordinato il posto di combattimento, e le corazzate sono schierate nella direzione di probabile avvicinamento del nemico. Quando però il contatto appare imminente, in seguito a nuove segnalazioni dei ricognitori viene appreso che le forze britanniche ammontano in realtà a due corazzate (in realtà tre), una portaerei e sei incrociatori, il che pone la squadra italiana in condizioni di inferiorità rispetto alla forza britannica, e per giunta la prima è sprovvista di copertura aerea (soltanto sei caccia, con autonomia dalle basi non superiore a 100 km), mentre le navi italiane sono tallonate da ricognitori maltesi dalle 13.07 (e più tardi, dalle 15.15 alle 17.50, da aerei dell’*Ark Royal*) ed esposte ad attacchi di aerosiluranti lanciati dalla portaerei. Alle 14.30, considerata la propria inferiorità numerica, la scarsa visibilità e la mancanza di copertura, la squadra italiana inverte la rotta per portarsi fuori dal raggio degli aerosiluranti nemici. Alle 15.30 sopraggiungono tre caccia italiani FIAT CR. 42 assegnati alla scorta aerea, ma, per via della loro somiglianza agli aerosiluranti britannici (sono anch’essi biplani), vengono inizialmente scambiati per aerei inglesi ed il *Fuciliere* ne abbatte il capo pattuglia (il pilota sarà tratto in salvo dal *Granatiere*), mentre gli altri due si allontanano. Alle 17.18, avendo ricevuto comunicazioni secondo cui la squadra britannica avrebbe subito pesanti danni (una corazzata e due incrociatori silurati e daneggiati, un incrociatore affondato) a causa degli attacchi aerei, la formazione italiana dirige nuovamente verso sud (prima stava procedendo verso nord), salvo invertire nuovamente la rotta (dirigendo per est-nord-est) alle 18.14, portandosi al centro del Mar Tirreno, come ordinato da Supermarina perché ormai non è più possibile intercettare il convoglio prima del tramonto. Alle otto del mattino del 28 le navi italiane attraversano il canale di Sardegna e, come ordinato, raggiungono un punto 80 miglia ad est di Capo Carbonara, poi fanno rotta per ovest-sud-ovest ma infine, alle 14.00, dato che i ricognitori non trovano più alcuna nave nemica a sud ed ad ovest della Sardegna (il convoglio è infatti passato) viene ordinato il rientro alle basi.  La III Divisione viene fatta dirigere su La Maddalena, dove giunge il mattino del 29, per poi successivamente tornare a Messina.

**16-19 dicembre 1941**

*Ascari*, *Aviere* e *Camicia Nera*, insieme agli incrociatori leggeri *Muzio Attendolo*, *Raimondo Montecuccoli* ed *Emanuele Filiberto Duca d’Aosta* (nave di bandiera dell’ammiraglio De Courten), alla corazzata *Duilio* (nave di bandiera dell’ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo), salpano da Taranto alle 15 del 16 per costituire il gruppo di sostegno a due convogli diretti in Libia (convoglio “N”: motonave *Ankara*, cacciatorpediniere *Saetta* e torpediniera *Pegaso*, dirette a Bengasi; convoglio “L”: motonavi *Vettor Pisani*, *Monginevro* e *Napoli*, cacciatorpediniere *Vivaldi*, *Malocello*, *Da Recco*, *Da Noli*, *Pessagno* e *Zeno*, diretti a Tripoli) con 14.770 tonnellate di materiali e 212 uomini. L’operazione, denominata «M 42», prevede anche un gruppo di appoggio composto dalle corazzate *Giulio Cesare*, *Andrea Doria* e *Littorio* (nave di bandiera dell’ammiraglio Angelo Iachino, comandante superiore in mare), dagli incrociatori pesanti *Trento* e *Gorizia* (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) e dai cacciatorpediniere *Granatiere*, *Bersagliere*, *Corazziere*, *Fuciliere*, *Carabiniere*, *Alpino*, *Oriani*, *Gioberti* ed *Usodimare*, nonché ricognizione e scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe, l’invio dei sommergibili *Topazio*, *Santarosa*, *Squalo*, *Ascianghi*, *Dagabur* e *Galatea* in agguato nel Mediterraneo centro-orientale, e la posa di ulteriori campi minati al largo della Tripolitania.

Gli ordini per il gruppo di sostegno, del quale l’*Ascari* fa parte, sono di tenersi ad immediato contatto col convoglio fino alle otto del mattino del 18, poi spostarsi verso est in modo da poter intervenire in caso di minaccia navale proveniente da Malta.

Già prima della partenza, i comandi italiani e l’ammiraglio Iachino sono stati informati dell’avvistamento alle 14.50, da parte di un ricognitore tedesco, di una formazione britannica che comprende una corazzata. In realtà, di corazzate britanniche in mare non ce ne sono: il ricognitore ha scambiato per corazzata la nave cisterna militare *Breconshire*, partita da Alessandria per Malta con 5000 tonnellate di carburante destinato all’isola, con la scorta degli incrociatori leggeri *Naiad*, *Euryalus* e *Carlisle* e dei cacciatorpediniere *Jervis*, *Havock*, *Hasty*, *Nizam*, *Kimberley*, *Kingston*, *Kipling* e *Decoy*, il tutto sotto il comando dell’ammiraglio Philip L. Vian. Comunque, Supermarina decide di procedere egualmente con l’operazione, sia per via della disperata necessità di far arrivare rifornimenti in Libia al più presto, sia perché la formazione italiana è comunque molto più potente di quella avversaria. Convoglio e gruppo di sostegno procedono dunque lungo la rotta prestabilita.

Poco prima di mezzanotte, il sommergibile britannico *Unbeaten* avvista parte delle unità italiane e ne informa il comando britannico; quest’ultimo ne è in realtà già al corrente grazie alle decrittazioni di “ULTRA”, che tra il 16 ed il 17 dicembre forniscono a più riprese molte informazioni su mercantili, scorte dirette ed indirette (compresa la presenza in mare della VII Divisione, con “probabilmente” *Attendolo* e *Duca d’Aosta*, a protezione del convoglio), porti ed orari di partenza e di arrivo. I comandi britannici, tuttavia, non si trovano in condizione di poter organizzare un attacco contro il convoglio italiano.

Nel tardo pomeriggio del 17 dicembre il gruppo «Littorio» si scontra con la scorta della *Breconshire*, in un breve ed inconclusivo scambio di colpi chiamato prima battaglia della Sirte. Iniziato alle 17.23, lo scontro si conclude già alle 18.10, senza danni da ambo le parti; Iachino, ancora all’oscuro dell’invio a Malta della *Breconshire* e convinto che navi da battaglia britanniche siano in mare, attacca gli incrociatori di Vian per tenerli lontani dal suo convoglio (ritiene infatti che gli incrociatori britannici siano lì per attaccare i mercantili italiani, mentre in realtà non vi è alcun tentativo del genere da parte britannica) e rompe il contatto al crepuscolo, per evitare un combattimento notturno, per il quale la flotta italiana non è preparata.

Alle 17.56, per evitare un pericoloso incontro del convoglio con unità di superficie britanniche (si crede ancora che in mare ci siano una o più corazzate britanniche), il convoglio ed il gruppo di sostegno accostano ad un tempo ed assumono rotta nord, sulla quale rimangono fino alle 20 circa; poi, in base a nuovi ordini impartiti da Iachino (e per non allontanarsi troppo dalla zona di destinazione), manovrano per conversione di 20° per volta (in modo da mantenere per quanto possibile la formazione, in una zona ad elevato rischio di attacchi aerei) ed effettuano un’ampia accostata sino a rimettere la prua su Misurata. Convoglio e gruppo di sostegno sono “incorporate” in un’unica complessa formazione (i mercantili su due colonne, con *Pisani* in posizione avanzata a sinistra, *Monginevro* in posizione avanzata a dritta, seguite rispettivamente da *Ankara* e *Napoli*, il *Vivaldi* in testa, *Da Noli* e *Malocello* rispettivamente 30° di prora a dritta e sinistra di *Pisani* e *Monginevro*, *Zeno* e *Da Recco* 70° di prora a dritta e sinistra di *Pisani* e *Monginevro*, *Saetta* a sinistra della *Pisani* e *Pessagno* a dritta della *Napoli*; seguite dal gruppo di sostegno su due colonne, con *Duca d’Aosta* seguito da *Attendolo* e *Camicia Nera* a sinistra, *Duilio* seguita da *Montecuccoli* ed *Aviere* a dritta, più *Pigafetta* a sinistra di Aosta ed *Attendolo* e *Carabiniere* a dritta di *Duilio* e *Montecuccoli*), il che fa sì che occorra più del previsto perché la formazione venga riordinata sulla rotta 210°: ciò accade alle 22 del 17.

Durante la notte il convoglio, che avanza a 13 nodi, viene avvistato da ricognitori nemici, ma non subisce attacchi.

Poco prima dell’alba del 18, i cacciatorpediniere *Granatiere* e *Corazziere* entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua; gli incrociatori della VII Divisione prestano loro soccorso. Alle 13 la *Duilio* si riunisce al gruppo «Littorio», lasciando la VII Divisione a protezione immediata dei mercantili. Il convoglio «N» dirige per Bengasi, mentre il convoglio «L» prosegue per Tripoli con la scorta e diretta e, fino al tramonto, anche quella della VII Divisione. Calato il buio, anche la VII Divisione lascia il convoglio per rientrare a Taranto.

Alle 16.15 del 19 dicembre il sommergibile britannico *P 31* (tenente di vascello John Bertram de Betham Kershaw) avvista un aereo, e poi, alle 16.32, un cacciatorpediniere che emette una cortina fumogena a 8230 iarde per 135°; iniziata la manovra d’avvicinamento, alle 16.40 avvista due grandi navi ad il fumo di una terza a 8230 iarde per 151°. Dopo sei minuti di avvicinamento ad alta velocità, il P 31 avvista quattro cacciatorpediniere; alle 16.48 nota che le navi avvistate cambiano rotta, venendosi così a trovare a 25° di loro prora sinistra. I cacciatorpediniere procedono a zig zag ad alta velocità; le grandi navi (gli incrociatori della VII Divisione) vengono scambiate per corazzate. Alle 16.52 il sommergibile scende temporaneamente a 15 metri per evitare un cacciatorpediniere, che passa sulla sua verticale senza notarlo, ed alle 16.54 torna a quota periscopica e, vedendo che le navi italiane hanno nuovamente mutato rotta, cambia rotta a sua volta. Alle 16.58, in posizione 39°05’ N e 17°31’ E, il P 31 lancia quattro siluri da 915 metri, contro uno degli incrociatori; subito dopo scende in profondità ed inizia la manovra per allontanarsi. Il *Montecuccoli* avvista le scie dei siluri (crede addirittura di vederne cinque, una in più del numero di siluri effettivamente lanciati), che lo mancano; l’*Attendolo* getta subito in mare alcune bombe di profondità a scopo intimidatorio, e lo stesso fanno i cacciatorpediniere, lanciandone in tutto 27 (nonostante non ci sia un tentativo di localizzare ed attaccare il sommergibile, Kershaw noterà che la seconda scarica di bombe è esplosa piuttosto vicina, anche se non tanto da arrecare danni).

La VII Divisione giunge a Taranto la sera del 19; il convoglio raggiungerà indenne Tripoli lo stesso giorno, nonostante alcuni attacchi aerei britannici.

**22-24 gennaio 1942**

L’*Ascari* parte da Taranto alle 17 del 22 gennaio insieme ai cacciatorpediniere *Oriani*, *Scirocco* e *Pigafetta* (che con esso formano la XV Squadriglia Cacciatorpediniere, al comando del capitano di vascello Enrico Mirti della Valle imbarcato sul *Pigafetta*) ed alla corazzata *Duilio* (gruppo «Duilio», al comando dell’ammiraglio di divisione Carlo Bergamini imbarcato sulla corazzata omonima, comandante superiore in mare) per fornire protezione ravvicinata all’operazione «T. 18», che prevede l’invio a Tripoli di un convoglio formato dalla motonave passeggeri *Victoria*, salpata da Taranto con 1125 soldati a bordo, e dalle moderne motonavi da carico *Ravello*, *Monviso*, *Monginevro* e *Vettor* *Pisani*, partite da Messina con circa 15.000 tonnellate di rifornimenti, il tutto con la scorta diretta di *Vivaldi*, *Malocello*, *Da Noli*, *Aviere*, *Geniere* e *Camicia Nera* nonché delle torpediniere *Castore* ed *Orsa*.

La *Victoria* salpa insieme al gruppo «Duilio», che con essa forma il convoglio numero 2 (del quale è capo scorta il *Pigafetta*: la XV Squadriglia ne è la scorta diretta), mentre il convoglio 1 si forma in mare con l’unione delle quattro motonavi da carico, salpate in precedenza da Napoli e Messina, scortate dal gruppo «Vivaldi» (contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) che conta sui cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi* (nave ammiraglia di Nomis di Pollone), *Antonio Da Noli* e *Lanzerotto Malocello* della XIV Squadriglia, *Aviere* (caposquadriglia), *Geniere* e *Camicia Nera* della XI Squadriglia (capitano di vascello Luciano Bigi sull’*Aviere*), sulla torpediniera *Castore* (capitano di corvetta Congedo) e sulla torpediniera di scorta *Orsa* (capitano di corvetta Eugenio Henke). Prima del gruppo «Duilio» è già salpato da Taranto, alle 11 del 22, il gruppo «Aosta» (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten sul *Duca d’Aosta*), con gli incrociatori leggeri *Emanuele Filiberto Duca d’Aosta*, *Muzio Attendolo* e *Raimondo Montecuccoli* della VII Divisione ed i cacciatorpediniere *Bersagliere*, *Carabiniere*, *Fuciliere* ed *Alpino* della XIII Squadriglia (capitano di vascello Ferrante Capponi sull’*Alpino*). Inoltre nove sommergibili sono stati inviati in agguato ad est di Malta e tra Creta e l’Egitto occidentale, mentre la Regia Aeronautica e la Luftwaffe forniscono copertura aerea con ricognitori, aerei antisommergibili e soprattutto caccia, i quali di giorno saranno sempre presenti sopra le navi italiane.

I convogli numero 1 (privato della *Ravello*, rientrata a Messina per problemi al timone, ed unitosi al gruppo «Aosta» nel pomeriggio del 22) e 2 (che procede a 19 nodi) seguono rotte che, prima e dopo la riunione, li fanno passare a 190 miglia da Malta, dieci miglia in più di quello che si ritiene essere il massimo raggio operativo degli aerosiluranti basati in quell’isola e nella Cirenaica (stime che però si riveleranno inesatte, causa l’avanzata britannica in quei territori); si prevede che la sera del 23 le navi, riunite in un unico convoglio, accosteranno per Tripoli, sempre mantenendosi ai margini del cerchio di 190 miglia di raggio con centro su Malta.

La Royal Navy, informata dai decrittatori di “ULTRA” che «un importante convoglio diretto a Tripoli dall’Italia e coperto dalla flotta sarà in mare oggi [22 gennaio], così come il 23 e il 24 gennaio» (il giorno seguente “ULTRA” riesce a fornire ai comandi britannici informazioni più dettagliate, sebbene meno del solito, indicando che un «importante convoglio» è partito dall’Italia per Tripoli con probabile arrivo il giorno 24, e che, sebbene la sua esatta composizione non sia nota, probabilmente esso comprende la *Victoria* con mille soldati e la motonave *Vettor* *Pisani* partita da Messina il 22 mattina, il tutto coperto «da un certo numero delle principali unità della Marina italiana»), ha disposto numerosi sommergibili in agguato nel Golfo di Taranto; nel primo pomeriggio del 22 la VII Divisione viene avvistata da due o tre sommergibili britannici, che segnalano l’avvistamento ai rispettivi comandi. Le basi britanniche a Malta ed in Egitto e Cirenaica sono poste in allarme, e vengono inviati dei ricognitori per appurare rotta, velocità e composizione delle forze italiane.

Il gruppo «Duilio» viene avvistato il 22 sera dal ricognitore «B6KT»: i suoi messaggi vengono però subito intercettati e decifrati dai decrittatori imbarcati sulla *Duilio*, permettendo all’ammiraglio Bergamini di apprendere che il suo gruppo era stato avvistato. Il ricognitore britannico rimane in contatto con il gruppo di Bergamini in modo da poter raccogliere informazioni più precise e dettagliate, e poco dopo mezzanotte invia un secondo segnale più particolareggiato, anch’esso intercettato e decifrato dalla *Duilio*; alle 00.47 lancia una cortina di bengala su uno dei lati del gruppo «Duilio», poi si porta sul lato opposto in modo da poter contare una per una le navi che lo compongono, le cui sagome sono ora chiaramente visibili nel controluce generato dai bengala; solo a questo punto, inviato a Malta un ulteriore messaggio ancora più ricco di dettagli, il ricognitore si allontana.

Il 23 mattina, mentre sul cielo della formazione giungono i primi bombardieri tedeschi Junkers Ju 88 della scorta aerea, compaiono nuovamente i ricognitori britannici: restando molto lontani sia dalle navi italiane che dagli aerei tedeschi, non vengono attaccati ed inviano alle loro basi ulteriori informazioni, con crescente precisione, sulle navi del convoglio, senza che né le ripetute variazioni di rotta da parte di *Victoria* e *Duilio*, né la doppia inversione di marcia del gruppo «Aosta» possano trarli in inganno.

Alle 15 del 23 i convogli 1 e 2, in ritardo piuttosto considerevole rispetto al previsto, si riuniscono in una posizione prossima a quella prestabilita; le motonavi si dispongono su due colonne di due navi ciascuna (con la *Victoria*, capoconvoglio, in testa alla colonna sinistra). La XI e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere si posizionano a scorta diretta intorno ai mercantili, mentre la *Duilio* e la VII Divisione si portarono ai lati del convoglio; il complesso navale assume una velocità di 14 nodi, sempre pedinato dai ricognitori nemici (uno dei quali appare alle 15.55 volando a bassissima quota, procedendo ad est delle navi italiane e mantenendo il contatto da circa 20 km di distanza). Sia l’ammiraglio Bergamini che l’ammiraglio De Courten hanno l’impressione che gli aerei provengano dalla Cirenaica.

Alle 16.16 ebbero cominciano gli attacchi aerei: dapprima alcune bombe di piccolo calibro mancano di poco la *Victoria*, che non subisce danni, poi la VII Divisione viene bombardata con ordigni di maggiore calibro, ma la sua reazione contraerea respinge l’attacco senza danni. Ritenendo insufficiente la scorta aerea di nove bombardieri tedeschi Ju 88 presente sopra il convoglio, l’ammiraglio Bergamini chiede via radio al comando della Luftwaffe della Sicilia – primo caso di comunicazione radio diretta effettuata con successo tra i comandi navali ed aerei italo-tedeschi – l’invio di altri aerei in rinforzo alla scorta; giungono perciò altri tre Ju 88, che rafforzarono la scorta aerea.

Alle 17.25 vengono avvistati altri tre velivoli britannici: provenienti dalla direzione del sole ormai prossimo a tramontare, si avvicinano con decisione al convoglio volando bassi, divenendo presto oggetto di violento fuoco contraereo da parte delle torpediniere che si trovano su quel lato del convoglio; poi, giunti a più di un chilometro dalle siluranti ed ad oltre tre dalla *Victoria*, cabrano ed invertirono la rotta, gettando in mare il carico offensivo, senza che gli Ju 88 riescano ad evitarlo.

Agli uomini a bordo delle siluranti della scorta, che hanno negli occhi la luce del sole basso che impedisce di vedere bene, i tre aerei attaccanti sono sembrati dapprincipio dei bombardieri, e si pensa che abbiano rinunciato ad attaccare, gettando in mare per alleggerirsi quelle che sembrano bombe; ma in realtà sono aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron della Royal Air Force, decollati da Berka (Bengasi), e dopo 60-90 secondi, il *Vivaldi* avvista le scie di due siluri, che evita passandoci in mezzo, ordinado al contempo ai mercantili di accostare d’urgenza di 90° a dritta, ma non tutti comprendono bene l’ordine. Quelli che erano stati scambiati per bombardieri, erano in realtà aerosiluranti.

Alle 17.30 un siluro colpisce a poppa la *Victoria*, sul lato dritto, lasciandola immobilizzata e leggermente appoppata, mentre a dritta del convoglio, gli Ju 88 attaccano ed abbattono uno degli aerei britannici.

Subito dopo il siluramento, parte degli uomini imbarcati sulla *Victoria* iniziano a gettarsi in mare, e vengono rapidamente calate una decina di scialuppe.

Attorno alla motonave danneggiata, per ordine diramato dal *Vivaldi* alle 17.35, si fermano dapprima l’*Aviere* ed il *Camicia Nera* (capitano di fregata Adriano Foscari) e poi, dopo aver salvato l’equipaggio del velivolo britannico abbattuto, anche l’*Ascari* (capitano di fregata Guerra). *Aviere* e *Camicia Nera* iniziano a recuperare naufraghi dal mare e dalle lance.

Il resto del convoglio (*Duilio*, VII Divisione, *Monviso*, *Monginevro* e *Vettor* *Pisani*), per non esporsi inutilmente ad ulteriori attacchi, prosegue nella navigazione: ad assistere la *Victoria* rimangono *Ascari*, *Aviere* e *Camicia Nera*, sotto il comando del capitano di vascello Bigi dell’*Aviere*.

I naufraghi sono sparpagliati in un’area molto vasta, che continua ad ingrandirsi a causa del continuo scarrocciamento della nave danneggiata; il mare è molto mosso, l’acqua estremamente fredda e sta per calare il buio, che renderebbe molto più difficile avvistare i naufraghi, pertanto viene data la priorità al salvataggio di quanti si trovano in acqua. Per quelli che sono ancora a bordo della *Victoria*, non potendoli trasferire sui cacciatorpediniere con le imbarcazioni – già tutte impegnate nel salvataggio degli uomini in mare –, il comandante dell’*Aviere* si affianca alla motonave con la sua unità ed ordina all’*Ascari* di fare altrettanto, mentre al *Camicia Nera* impartisce l’ordine di continuare a raccogliere gli uomini in mare e sulle lance.

L’*Ascari* completa la manovra per primo; subito gli uomini sulla *Victoria* iniziano a calarsi lungo i penzoli delle imbarcazioni fin sulla sua coperta. L’*Aviere* sta a sua volta per terminare l’attraccaggio quando, alle 18.40, vengono avvistati due aerosiluranti, provenienti dal settore più scuro dell’orizzonte, che si avvicinano decisi per attaccare, volando bassissimi sul mare. *Aviere* e *Camicia Nera* aprono il fuoco sia con le mitragliere che con i cannoni da 120 mm ed accelerano fino alla massima velocità per portarsi tra gli aerei e la nave danneggiata; giunti a 1500 metri dalla *Victoria*, i due velivoli sganciano altrettanti siluri, poi cabrarono per allontanarsi: l’*Ascari*, che ha a sua volta aperto il fuoco, riesce a centrarne uno, che precipita in fiamme. Entrambi i siluri mancano il bersaglio, ma alle 18.45 altri due aerosiluranti – dei Fairey Albacore dell’826th Squadron della Fleet Air Arm, provenienti dall’aeroporto di Berka, situato vicino a Bengasi – appaiono dalla stessa direzione. Uno viene abbattuto dall’*Aviere*, ma l’altro riesce a lanciare: stavolta il siluro esplode a centro nave, sotto la chiglia. La *Victoria* inizia ad affondare.

*Ascari*, *Aviere* e *Camicia Nera* si avvicinano subito al trasporto truppe, che ormai ha il ponte di coperta appena pochi metri sopra la superficie del mare e sta lentamente appoppandosi, sbandando a sinistra. Un quarto d’ora dopo essere stata colpita la seconda volta, alle 19 del 23 gennaio, la *Victoria* solleva la prua verso il cielo e s’inabissa nel punto 33°30’ N e 17°41’ (o 17°40’) E.

*Ascari*, *Aviere* e *Camicia Nera* setacceranno il mare fino alle 00.30 del 24 gennaio, cercando di salvare quanti più uomini possibile. Quando non si vede più nessuno in mare, né si sentono voci di naufraghi provenire dal buio della notte, i tre cacciatorpediniere fanno rotta su Tripoli, dopo aver salvato 1046 uomini tra ufficiali, marinai e soldati; le vittime sono invece tra le 350 e le 409.

Sbarcati i naufraghi a Tripoli, *Ascari*, *Aviere* e *Camicia Nera* ripartono alle 18 di quello stesso giorno per tornare in Italia.

**21 febbraio 1942**

L’*Ascari* esce in mare insieme ad *Aviere*, *Geniere* e *Camicia Nera* ed alla corazzata *Duilio*, per fornire scorta indiretta ai convogli in mare nell’ambito dell'operazione «K. 7», consistente nell’invio in Libia di due convogli per totali sei mercantili (carichi complessivamente di 11.559 tonnellate di materiali vari, 15.447 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 2511 tonnellate di munizioni ed artiglierie, 113 carri armati, 575 veicoli e 405 uomini), scortati da dieci cacciatorpediniere e due torpediniere. L’*Ascari*, gli altri cacciatorpediniere e la *Duilio* formano il gruppo «Duilio» (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini), uno dei due gruppi di scorta indiretta; l’altro gruppo è il «Gorizia» (ammiraglio di divisione Angelo Parona), formato dagli incrociatori pesanti *Trento* e *Gorizia*, dall’incrociatore leggero *Bande Nere* e cacciatorpediniere *Alpino*, *Oriani* e *Da Noli*.

**22 febbraio 1942**

All’alba il gruppo «Duilio» raggiunge convoglio n. 1 (motonavi *Monginevro*, *Unione* e *Ravello*, provenienti da Messina scortate dai cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi*, *Lanzerotto Malocello*, *Nicolò Zeno*, *Premuda* e *Strale* e dalla torpediniera *Pallade*), già sotto la protezione del gruppo «Gorizia» che l’ha raggiunto il giorno precedente. Il gruppo «Duilio» segue il resto delle navi italiane a breve distanza.

Più tardi, intorno alle 12.45, 180 miglia ad est di Malta, al convoglio n. 1 si accoda – con una manovra piuttosto lenta – il convoglio n. 2 (motonavi *Monviso* e *Lerici*, nave cisterna *Giulio Giordani*, cacciatorpediniere *Maestrale*, *Scirocco*, *Antonio Pigafetta*, *Emanuele Pessagno* ed *Antoniotto Usodimare*, torpediniera *Circe*), salpato da Corfù. La formazione assume rotta 184° e velocità 14 nodi; sin dalla prima mattina (e fino alle 19.45) volano sul suo cielo aerei tedeschi Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 decollati dalla Sicilia per la sua scorta.

Dalle prime ore del mattino compaiono anche ricognitori britannici, che segnalano il convoglio agli aerei di base a Malta; tra le 14 e le 16 si verifica un attacco aereo, che i velivoli della Luftwaffe respingono, abbattendo tre degli aerei attaccanti ed impedendo agli altri di portare a fondo l’attacco (tranne un Boeing B 17 che lancia delle bombe di piccolo calibro contro la *Duilio*, senza colpirla). Quando l’ammiraglio Bergamini chiede altri aerei mediante il collegamento radio diretto, la richiesta viene prontamente soddisfatta.

La sera del 22, in base agli ordini ricevuti, il gruppo «Duilio» lascia i convogli, che proseguono con la scorta diretta ed il gruppo «Gorizia». Arriveranno tutti a Tripoli l’indomani, senza subire perdite ed affondando anzi il sommergibile britannico *P 38*.

**7 marzo 1942**

L’*Ascari* salpa da Taranto alle 18.30 assieme agli incrociatori leggeri *Giuseppe Garibaldi* (nave ammiraglia dell’ammiraglio di divisione Raffaele De Courten), *Eugenio di Savoia* e *Raimondo Montecuccoli* ed i cacciatorpediniere *Aviere*, *Geniere*, *Oriani* e *Scirocco*, formando il gruppo scorta dei tre convogli in mare (numero 1, da Brindisi: motonavi *Nino Bixio* e *Reginaldo Giuliani*, cacciatorpediniere *Antonio Pigafetta*, torpediniera *Aretusa*; numero 2, da Messina: motonave *Gino Allegri*, cacciatorpediniere *Bersagliere* ed *Antonio Da Noli*; numero 3, da Napoli: motonave *Monreale*, cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi* e *Fuciliere*, torpediniere *Circe* e *Castore*) nell'ambito dell'operazione di traffico «V 5».

**8 marzo 1942**

Alle 9.45 il gruppo di scorta dell’ammiraglio De Courten raggiunge i tre convogli, che nel frattempo sono confluiti in un unico grande convoglio che procede verso sud a 15 nodi, seguendo una rotta che lo porti a passare a circa 190 miglia da Malta; sin dalla prima mattina è presente una scorta aerea con due bombardieri italiani CANT Z. 1007 e sei tra Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 tedeschi. Durante la navigazione diurna il gruppo di scorta naviga di poppa al convoglio, mentre con il crepuscolo si “incorpora” ad esso.

**9 marzo 1942**

Giunte le navi al largo di Ras Cara, a giorno fatto, il gruppo di scorta lascia il convoglio e si posiziona in modo da coprirlo da eventuali, improbabili, attacchi di navi di superficie.

Alle 7.30 il convoglio ne incrocia un altro partito da Tripoli alle 21 della sera precedente (lo compongono le motonavi *Unione*, *Lerici* e *Ravello* e la petroliera *Giulio Giordani*, con la scorta del cacciatorpediniere *Strale* e delle torpediniere *Cigno* e *Procione*) per tornare in Italia: come pianificato in precedenza, *Scirocco* e *Pigafetta* lasciano la scorta del convoglio diretto a Tripoli (che vi giungerà indenne in serata) per unirsi a quella del convoglio di ritorno. Anche il gruppo «Garibaldi» di De Courten assume la scorta di tale convoglio.

Durante la mattinata i decrittatori imbarcati sul *Garibaldi* avvisano che la formazione italiana è stata avvistata da aerei britannici, che inviano vari messaggi sulla sua posizione; l’ammiraglio De Courten, ritenendo prossimi degli attacchi da parte di aerei decollati da Malta, ordina al convoglio ed al gruppo di scorta di dirottare verso est per allontanarli dall’isola.

Ma gli aerei attaccanti, degli aerosiluranti Bristol Beaufort decollati proprio da Malta, riescono egualmente a raggiungere il convoglio, e lo attaccano tra le 16.40 e le 17.20, in un momento in cui la scorta aerea (presente sulle navi in maniera pressoché continua) è molto ridotta. L’attacco fallisce però completamente: nessuna nave è danneggiata.

Da Alessandria, in seguito all’errata notizia che uno degli incrociatori leggeri italiani sarebbe stato silurato e danneggiato dai Beaufort, esce per intercettarlo una formazione al comando del viceammiraglio Philip Vian. Le navi britanniche non solo non troveranno nulla, ma subiranno anche, durante la navigazione di rientro, la perdita dell’incrociatore leggero *Naiad*, ammiraglia di Vian, affondato dal sommergibile tedesco *U 565*.

Nella notte seguente il convoglio (al quale si è di nuovo “incorporato” il gruppo scorta) viene più volte sorvolato da bengalieri che la illuminano a più riprese tra l’una e le tre richiamando gli aerei di base nella Marmarica, ma di nuovo non si subiscono danni: il primo gruppo di aerei inviati all’attacco non riesce a trovare, nel buio, le navi italiane; del secondo, composto da 20 bombardieri Vickers Wellington, solo in tre rintracciano il convoglio, ma nemmeno le loro bombe vanno a segno.

**10 marzo 1942**

I ricognitori nemici sono sempre presenti, ma non si verificano altri attacchi aerei.

**11 marzo 1942**

Alle tre di notte *Giordani*, *Lerici*, *Scirocco*, *Pigafetta*, *Cigno* ed *Aretusa* (*Unione*, *Strale* e *Procione* si sono invece separate per raggiungere Brindisi) entrano a Taranto senza danni, precedute di poco dal gruppo scorta di De Courten.

**21 marzo 1942**

A mezzanotte l’*Ascari* lascia Taranto insieme ad *Aviere*, *Oriani* e *Grecale* ed alla corazzata *Littorio* (nave ammiraglia dell’ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare), per partecipare all’intercettazione del convoglio britannico «M.W. 10» diretto a Malta (formato dalla cisterna militare *Breconshire* e dai piroscafi *Clan Campbell*, *Pampas* e *Talbot*, scortati dagli incrociatori leggeri *Dido*, *Euryalus*, *Cleopatra* e *Carlisle* e dai cacciatorpediniere *Hasty*, *Havock*, *Hero*, *Sikh*, *Zulu*, *Lively*, *Jervis*, *Kelvin*, *Kingston*, *Kipling*, *Avon Vale*, *Dulverton*, *Beaufort*, *Eridge*, *Southwold* e *Hurworth*). L’*Ascari* e le altre unità partite da Taranto formano uno dei due gruppi usciti in mare per tale missione; l’altro gruppo, denominato «Gorizia», parte invece da Taranto ed è composto dalla III Divisione Navale (incrociatori pesanti *Trento* e *Gorizia*, incrociatore leggero *Bande Nere*; comandante l’ammiraglio di divisione Angelo Parona, con bandiera sul *Gorizia*) e dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (*Fuciliere*, *Bersagliere*, *Lanciere*, *Alpino*).

**22 marzo 1942**

Alle 14.23 il gruppo «Gorizia» avvista le navi nemiche, su rilevamento 185° (a 23.000 m)-170°-160°, ed inizia l’avvicinamento, con un’accostata per 250°.

Gli incrociatori britannici dirigono contro quelli italiani per difendere il convoglio, e la III Divisione, come precedentemente stabilito, fa rotta verso nord per attirarli verso il gruppo «Littorio». Inizia lo scambio di colpi tra gli incrociatori (quelli italiani aprono il fuoco alle 14.35, quelli britannici alle 14.56), e le navi britanniche accostano prima ad est, poi a sud e poi di nuovo ad ovest, per non allontanarsi dal convoglio; il gruppo «Gorizia» le asseconda, continuando a sparare ed a tenere il contatto, e quando le unità nemiche accostano di nuovo verso nord cerca di nuovo di portarle verso il gruppo «Littorio», cui si unisce alle 15.23. Alle 15.20, frattanto, gli incrociatori britannici accostano di nuovo verso sud per riunirsi al convoglio.

Alle 16.31 la squadra italiana, ora riunita, avvista di nuovo quella britannica per rilevamento 210°, quindi accosta in successione per 90°, per 290° e per 270°, ed alle 16.43 si apre il fuoco da entrambe le parti. Le navi italiane danneggiano l’incrociatore britannico *Cleopatra*, che ripiega coperto da cortine nebbiogene, poi sospendono il fuoco alle 16.52 e lo riprendono alle 17.03, per poi cessarlo alle 17.11. Alle 17.18 la formazione italiana accosta per 240° ed alle 17.25 per 250°, riducendo la velocità a 20 nodi, per accerchiare la forza nemica da ovest, poi, alle 17.31, vira verso sud assumendo rotta 200° per ridurre le distanze. Si riprende il fuoco, ed il cacciatorpediniere britannico *Havock* è colpito; il tiro viene più volte sospeso e ripreso, anche in conseguenza della pessima visibilità causata dal maltempo. Alle 17.56 le navi italiane, per ridurre il violento rollio causato dalla tempesta ed al contempo evitare di modificare l’orientamento rispetto al nemico, accostano ad un tempo per 250°, ed alle 18.10 assumono rotta 280°, allontanandosi dalle navi britanniche. Viene cessato il fuoco, ma le navi britanniche si avvicinano ed attaccano, infruttuosamente, con i siluri, per poi ripiegare verso est. Alle 18.20 la squadra italiana assume rotta 220° ed alle 18.27 rotta 180°, per avvicinarsi al convoglio britannico ed obbligarlo ad allontanarsi da Malta; alle 18.31 le navi italiane aprono il fuoco da 15.000 metri, cui la squadra britannica risponde con un altro attacco silurante (ordinato alle 17.59, iniziato alle 18.27 e terminato alle 18.41), durante il quale viene gravemente danneggiato il cacciatorpediniere *Kingston*. La flotta italiana prosegue su rotta 180° a 22 nodi, accostando ad un tempo per 295° alle 18.45 (per evitare i siluri) e riducendo la velocità a 20 nodi; alle 18.51 le navi di Iachino accostano per 330° ed accelerano a 26 nodi, per evitare altri attacchi siluranti, anche perché la visibilità è sempre più ridotta causa la nebbia in aumento ed il mare sempre più mosso. Il fuoco viene cessato da entrambe le parti tra le 18.56 e le 18.58, e poco dopo si perde il contatto: ha così termine l’inconclusiva seconda battaglia della Sirte.﻿

Alle 19.06 la formazione italiana accosta verso nord e poco dopo si dispone in un’unica linea di fila (navi maggiori), con i cacciatorpediniere in posizione di scorta laterale ravvicinata; alle 19.20 la velocità viene ridotta a 24 nodi ed alle 19.48 la XI e la XIII Squadriglia si posizionano a poppavia delle navi maggiori in doppia colonna, XIII Squadriglia a dritta e XI a sinistra. Il maltempo, degenerato ormai in una vera e propria tempesta, costringe però la squadra italiana ad accostare per 25° e ridurre la velocità a 20 nodi alle 20.00, ed alle 20.26 ad assumere rotta 10° (l’ordine di rientro in porto arriva alle 20.34). Alle 21.17 la velocità viene ridotta a 18 nodi ed alle 23.57 a 16, sempre per lenire il travaglio dei cacciatorpediniere. Molte delle navi rollano pericolosamente, e numerosi cacciatorpediniere iniziano a manifestare avarie: l’*Aviere*, l’*Oriani*, lo *Scirocco*, il *Lanciere*, il *Fuciliere* e l’*Alpino* comunicano tutti problemi ed avarie più o meno gravi, restando arretrati o perdendo il contatto con le altre unità.

Nella mattina del 23 marzo, *Lanciere* e *Scirocco* soccomberanno alla violenza del mare, inabissandosi nel Mediterraneo centrale; dei 478 componenti dei loro equipaggi (242 sul *Lanciere* e 236 sullo *Scirocco*), soltanto in 17 (15 del *Lanciere* e due dello *Scirocco*) verranno recuperati in vita nei giorni seguente.

Il resto della flotta italiana, disperso dalla tempesta, rientrerà nelle basi alla spicciolata tra il 23 ed il 24 marzo.

**13 giugno 1942**

Alle 16.30 l’*Ascari* parte da Cagliari aggregato alla X Squadriglia Cacciatorpediniere (*Oriani*, *Gioberti*, *Premuda*), insieme alla XIV Squadriglia cacciatorpediniere (*Vivaldi*, *Zeno*, *Malocello*) ed alla VII Divisione Navale (*Raimondo Montecuccoli* ed *Eugenio di Savoia*, nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Alberto Da *Zara*, comandante superiore in mare), per attaccare il convoglio britannico «Harpoon» nell'ambito della battaglia aeronavale di Mezzo Giugno.

All'inizio del combattimento *Ascari*, *Oriani* e *Premuda* (*Gioberti* e *Zeno* sono tornati indietro per avarie di macchina) si trovano in testa alla formazione italiana, ed alle 5.40 del 14 l’*Ascari* e l’*Oriani* aprono il fuoco da 19.000 metri contro i cacciatorpediniere britannici *Bedouin* e *Partridge*[,](https://it.wikipedia.org/wiki/Ascari_(cacciatorpediniere)" \l "cite_note-Cernuschi-SM-30) appartenenti alla scorta diretta del convoglio. Alle 5.50 l'*Ascari* o l'*Oriani* (non è certo quale tra i due) colpisce il *Bedouin*, poi, tra le 6.07 e le 6.09, le due navi sparano contro i cacciatorpediniere *Marne* e *Matchless*, senza colpirli; nel corso dei combattimenti svoltisi il mattino, l’*Ascari* spara in tutto una novantina di colpi.

Alle 6.17 *Ascari*, *Oriani* e *Premuda* vengono mandati ad assistere il *Vivaldi*, immobilizzato ed in fiamme dopo essere stato colpito in sala macchine. Alle 9.49 *Ascari* ed *Oriani* vengono attaccati senza risultato da aerosiluranti Bristol Beaufort, e più tardi si riuniscono alla VII Divisione.

Verso le 12.35 *Ascari* ed *Oriani* aprono nuovamente il fuoco contro il *Bedouin* ed il *Partridge*, dopo di che si separano dalla VII Divisione ed alle 12.57 aprono il fuoco da 12.000 metri contro la nave cisterna *Kentucky*, già danneggiata da aerei, immobilizzata ed abbandonata dall’equipaggio. Dopo essersi ricongiunti con gli incrociatori, alle 13.20 *Ascari* ed *Oriani* vengono mandati verso il *Bedouin*, agonizzante dopo aver incassato numerosi colpi, che però viene poco dopo finito da un aerosilurante S.M. 79 “Sparviero”. *Ascari* ed *Oriani* finiscono poi a cannonate, in cooperazione con aerei della Regia Aeronautica e della Luftwaffe, la *Kentucky* ed il piroscafo *Burdwan*, ambedue seriamente danneggiati da aerei ed abbandonati dagli equipaggi e dalla scorta britannica, impossibilitata a tentarne il rimorchio per via dell’arrivo delle navi italiane.

Conclusa la battaglia (del convoglio di «Harpoon», solo due mercantili su sei riescono a scampare ed a raggiungere Malta, uno dei quali gravemente danneggiato per urto contro mina), l’*Ascari* ed il resto delle navi di Da *Zara* rientrano alle basi. Durante tutta la battaglia, l’*Ascari* ha sparato in tutto 188 [proiettili](https://it.wikipedia.org/wiki/Proiettile) da 120 mm.

**11-12 agosto 1942**

Alle 9.40 del 12 agosto l’*Ascari*, insieme ai cacciatorpediniere *Grecale*, *Corsaro*, *Legionario*, *Aviere*, *Geniere* e *Camicia Nera* ed agli incrociatori pesanti *Trieste*, *Gorizia* (nave di bandiera dell’ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) e *Bolzano*, esce da Messina per attaccare il convoglio britannico diretto a Malta nell’ambito dell’operazione «Pedestal» e già pesantemente danneggiato da attacchi da parte di aerei, sommergibili e motosiluranti durante la grande battaglia aeronavale di Mezzo Agosto. Alle 19 dello stesso giorno la III Divisione si congiunge, nel Basso Tirreno, con la VII Divisione (incrociatori leggeri *Eugenio di Savoia*, *Muzio Attendolo* e *Raimondo Montecuccoli*, più i cacciatorpediniere *Maestrale*, *Gioberti*, *Oriani* e *Fuciliere*), partita da Cagliari alle 20 dell’11 (a parte l’*Attendolo*, salpato da Napoli alle 9.30 del 12). Le due Divisioni dovrebbero intercettare i resti del convoglio, dispersi e danneggiati, per ultimarne la distruzione, verosimilmente nella mattina del 13, a sud di Pantelleria, nel punto più stretto del Canale di Sicilia.

Alle 22.37, tuttavia, la formazione viene avvistata e segnalata, 80 miglia a nord dell’estremità occidentale della Sicilia e con rotta sud, da un ricognitore Vickers Wellington (che viene a sua volta localizzato dal radar del *Legionario*). I comandi britannici, resisi conto del rischio che gli incrociatori italiani rappresentano nei confronti di ciò che resta del convoglio, ordinano dapprima al Wellington autore dell’avvistamento, e poi anche agli altri ricognitori avvicendatisi nel pedinare la formazione italiana, di sganciare bombe e bengala, in modo da far credere alle unità italiane di essere sotto ripetuti attacchi aerei e dissuaderle così dal proseguire nella navigazione verso il convoglio, giungendo anche ad ordinare loro – in chiaro, in modo da essere intercettati – di comunicare la posizione della forza italiana per permetterne l’attacco da parte di inesistenti bombardieri B-24 “Liberator”.

Supermarina cade nell’inganno, e già alle 00.30 del 13 ordina il rientro alla formazione (che si trova in quel momento a circa venti miglia da Capo San Vito) di virare verso est, temendo attacchi aerei nemici a seguito dell’intercettazione dei numerosi messaggi radio avversari tra i ricognitori ed i comandi delle forze aeree di Malta, in realtà provocata appositamente per ingannare i comandi italiani ed indurli ad ordinare il rientro degli incrociatori.

Lo stratagemma britannico è solo una delle molteplici ragioni che inducono a dare il discusso ordine: Supermarina, infatti, in ogni caso non intende inviare le proprie navi a sud di Pantelleria senza un’adeguata copertura aerea, che viene però negata dai comandi tedeschi, che preferiscono impiegare tutti i velivoli disponibili nell’attacco al convoglio; inoltre, a seguito dell’avvistamento (da parte di un U-Boot tedesco) di quattro incrociatori e dieci cacciatorpediniere britannici nel Mediterraneo orientale, apparentemente diretti verso Malta, Supermarina ha deciso di inviare la III Divisione nello Ionio, anziché nel Tirreno, per unirsi all’VIII Divisione (uscita da Navarino) onde attaccare tali navi, facendo al contempo rientrare la VII Divisione. In realtà, anche le unità avvistate nel Mediterraneo orientale (che sono in realtà due incrociatori, cinque cacciatorpediniere ed alcuni mercantili) sono una “finta” organizzata dai comandi britannici, un convoglio fasullo che finge di essere diretto verso Malta per ingannare i comandi italiani.

I finti attacchi e messaggi proseguono comunque anche nelle ore successive, per evitare che i comandi italiani possano cambiare idea ed ordinare agli incrociatori di riprendere la navigazione verso ovest per attaccare il convoglio.

Alle 00.30, a seguito dell’ordine di Supermarina, la III Divisione, cui si è aggregato l’*Attendolo*, fa rotta su Messina, la VII Divisione su Napoli.

Ma l’unico attacco, non aereo ma subacqueo, avviene invece proprio sulla rotta di ritorno, quando, alle 8.06 dello stesso giorno (dopo che il sommergibile *Safari* ha già avvistato nel navi italiane a nord di Palermo senza poterle attaccare), il sommergibile britannico *Unbroken* (tenente di vascello Alastair C. G. Mars) lancia quattro siluri contro la III Divisione (che dopo aver superato Alicudi è passata dalla linea di fila alla doppia linea, con *Trieste* e *Gorizia* davanti ed *Attendolo* e *Bolzano* dietro) a nordovest dell’imbocco dello Stretto di Messina (nel punto 38°43’ N e 14°57’ E): le armi colpiscono l’*Attendolo*, asportandogli la prua, ed il *Bolzano*, incendiandolo ed immobilizzandolo.

L’*Attendolo* è ancora in grado di muovere con i propri mezzi, ma le lamiere contorte della prua (le strutture dell’estrema prua sono collassate, ma parte di esse è rimasta “appesa” allo scafo), piegate verso l’esterno specialmente sulla dritta, fanno da “timone”, e rendono così la nave ingovernabile. Si decide di tentare il rimorchio; viene teso un cavo tra l’*Ascari* e l’*Attendolo* , ma pochi minuti dopo le 10 il cavo si spezza, lasciando l’incrociatore nuovamente fermo in mezzo al mare, con un lieve abbrivio. I cacciatorpediniere della Squadriglia «Aviere», incaricati di dare assistenza e protezione alle navi colpite, iniziano a stendere cortine fumogene e bombardare l’attaccante con bombe di profondità: dalle 8.09 alle 16.40 vengono lanciate ben 105 bombe di profondità, anche se l’*Unbroken*, allontanandosi lentamente alla profondità di 39 metri, riesce a far perdere le proprie tracce già alle nove (la caccia vera e propria dura tre quarti d’ora, dopo di che i cacciatorpediniere si limitano a gettare bombe di profondità di tanto in tanto, a scopo precauzionale). Il sommergibile se la cava con danni superficiali, subiti durante i primi 40 minuti di caccia, che Mars ritiene piuttosto accurata.

Alla fine, il problema delle lamiere sporgenti sull’*Attendolo* viene risolto facendo brillare delle piccole cariche esplosive, così da provocare il distacco delle lamiere.

Poco dopo, alle 10.24, un bombardiere Bristol Blenheim lancia alcune bombe che cadono intorno all’incrociatore, poi si allontana, bersagliato dal tiro contraereo della nave.

Intanto il *Bolzano*, in condizioni ancora peggiori, viene preso a rimorchio portato all’incaglio sull’isola di Panarea, per evitarne l’affondamento. *Ascari* e *Geniere* assumono la scorta dell’*Attendolo*, il quale, procedendo a cinque nodi, passa tra Panarea e gli scogli delle Formiche, con rotta su Capo Milazzo. Tra le 14.30 e le 17.15 la scorta viene rinforzata dai cacciatorpediniere *Freccia*, *Corsaro* e *Legionario*. Alle 18.45, arrivato nei pressi di Messina, l’*Attendolo* viene raggiunto dai rimorchiatori, che lo condussero in porto, dove si ormeggiò al Molo del Carbone.

**26 novembre 1942**

*Ascari*, *Camicia Nera*, *Maestrale* (caposcorta) e *Grecale* partono da Napoli per Biserta alle 15.10, scortando le motonavi *Monginevro* e *Sestriere*.

**27 novembre 1942**

Alle 11.28 il sommergibile britannico *Una* (tenente di vascello John Dennis Martin) avvista tre cacciatorpediniere della scorta circa tre miglia verso nord, ed alle 11.32 avvista anche uno dei mercantili, avente rotta 240°. Il sommergibile, che si trova 7315 metri a proravia del mercantile, inizia una manovra d’attacco, che conclude alle 12.26 con il lancio di quattro siluri da 1100 metri (in posizione 37°34’ N e 10°47’ E), per poi scendere in profondità subito dopo. Nessuna delle armi va a segno.

Il convoglio giunge a Biserta alle 13.45.

All’alba del 24 marzo 1943 l’*Ascari*, partito da Palermo nella notte con 286 militari tedeschi a bordo ed al comando del capitano di fregata Mario Gerini (che era alla sua prima missione di questo tipo), si aggregò ad un gruppo di altri tre cacciatorpediniere, *Camicia Nera*, *Leone Pancaldo* e *Lanzerotto Malocello*, partiti la sera precedente da Pozzuoli e Gaeta ed anch’essi carichi di truppe tedesche. Le quattro unità erano in missione di trasporto veloce di truppe in Tunisia, dove la guerra stava ormai volgendo al peggio per le truppe dell’Asse. La formazione, della quale assunse il comando il comandante Gerini, sarebbe dovuta transitare tra i campi minati difensivi italiani X 2 e S 73 con rotta 101°, puntando su Zembretta, un’isola del golfo di Tunisi, per poi raggiungere Tunisi, la sua meta. Le navi procedevano a zig zag, che interruppero momentaneamente alle 6.44 del 24 marzo per accostare con rotta 201°. Alle 7.05 fu avvistato un gruppo di navi a sinistra, sul rilevamento 160°, a 12 km, e venti minuti più tardi un altro gruppo, sempre a sinistra e su rilevamento 160° ma a 15 km; in breve, tuttavia, apparve evidente che entrambe le formazioni erano convogli di ritorno dalla Tunisia. I quattro cacciatorpediniere procedevano a zig zag a 27 nodi.

Alle 7.28 il *Malocello* urtò una mina dritta – ma in quel momento si pensò che la nave fosse stata colpita da un siluro – e rimase immobilizzato e sbandato, circa 28 miglia a nord di Capo Bon, segnalando “siluro a dritta”: gli altri cacciatorpediniere accostarono quindi a sinistra. Seguì un momento di indecisione: i comandanti delle varie unità, essendo partiti da porti diversi (*Ascari* da Palermo, *Malocello* e *Pancaldo* da Pozzuoli, *Camicia Nera* da Gaeta), non avevano avuto modo di discutere in precedenza sul da farsi, ed alcuni comandanti non sapevano chi fosse al comando del *Malocello* e del *Pancaldo*. Poco dopo, tuttavia, il comandante Gerini ordinò a *Pancaldo* e *Camicia Nera* di proseguire per Tunisi (dove entrambe le unità arrivarono indenni), mentre lui con l’*Ascari* sarebbe rimasto ad assistere il *Malocello*. Nonostante il mare non fosse calmo (forza 3-4 con forte vento di Scirocco da sudest), l’*Ascari* riuscì ad affiancare il *Malocello* sulla sinistra, per trasbordarne il personale non necessario, ma poco dopo l’apparato TAG dell’*Ascari*, uno strumento di fabbricazione tedesca (da poco imbarcato) per la rilevazione dei siluri, segnalò “siluro a sinistra” (probabilmente un falso allarme causato dal mare mosso), quindi l’*Ascari*, su ordine del comandante Gerini, dovette tagliare i cavi, mettere le macchine avanti tutta ed effettuare un ampio giro sulla sinistra, con il lancio di otto cariche di profondità.

Durante la cobelligeranza il Carabiniere e l’Artigliere assunsero la colorazione delle navi “Alleate” con zone grigio chiaro e scuro tendente al blu (M7 R.N.).

A radio malfunction had prevented Margottini from attacking in full strength, when three of his destroyers had headed north-west, instead of north as ordered.

[6] Giorgio Giorgerini, La guerra italiana sul mare. La marina fra vittoria e sconfitta 1940-1943, p. 357

* Collegamenti esterni  
  • La pagina della Classe Soldati 1a serie sul sito della Marina Militare (http://www.marina.difesa.it/storia/  
  almanacco/parte05/navi0524.asp)  
  • La pagina della Classe Soldati 2a serie sul sito della Marina Militare (http://www.marina.difesa.it/storia/  
  almanacco/parte05/navi0525.asp)  
  • Regia Marina Italiana: I cacciatorpediniere italiani (http://www.regiamarina.net/arsenals/ships\_it/destroyers/  
  dest\_it.htm)  
  • Cacciatorpediniere Classe Soldati (http://www.regiamarinaitaliana.it/Ct classe Soldati.html)

Dopo la partenza da Palermo, alle 10.15 de4l 30 dicembre, il convoglio H, marciando alla velocità di 10 nodi, aveva assunto una formazione di navigazione con le navi mercantili su due colonne, protette dalle unità di scorta (vedi sottostante cartina). I piroscafi Aventino e Aspromonte, distanziati 800 metri, erano, rispetto alla direzione di rotta, sulla colonna sinistra, il Puccini e il K.T. 1, egualmente distanziati, sulla colonna destra. La distanza tra le due colonne era anch’essa di 800 metri. Due unità di scorta, il CT nave capo scorta Da Recco (CV Aldo Cocchia) si trovava a 1.700 metri sulla sinistra dell’Aventino, ma più avanti di circa 800 metri, ed era seguito, alla distanza di 1.600 metri, dalla torpediniera Clio che invece si trovava a 1.500 metri di distanza parallela all’ultima nave della colonna del convoglio, l’Aspromonte. Disposti egualmente si trovavano, sul fianco destro del piroscafo Puccini e K.T.1, la torpediniera Procione seguita dal CT Camicia Nera. In posizione arretrata di 1.000 metri rispetto al centro delle colonne del convoglio, il CT Folgore che, in caso di inversione di rotta, a seguito di un allarme di minaccia navale, si sarebbe venuto a trovare in posizione adatta per occultare i piroscafi con cortine di nebbia, e trovarsi anche in posizione adatta per contrattaccare.[19] [19] Il grafico di marcia, sia diurno sia notturno del convoglio, era quello previsto dagli articoli 18 e 19 della D.T. 1S. edizione luglio 1942. Grafico dell’Ufficio Storico della Marina Militare. Nell’ordine di operazione compilato dal CF Cocchia e portato prima della partenza da Palermo alla conoscenza dei comandanti delle navi del convoglio e della scorta, era stabilito che, in caso d’incontro con unità di superficie:[20] “Le siluranti di scorta attaccheranno il nemico impegnandolo a fondo e coprendo il convoglio con nebbia. Le unità mercantili assumeranno, anche senza ordini, la rotta di più rapido allontanamento cercando di coprirsi con nebbia. FOLGORE e CLIO resteranno col convoglio”. Queste direttive furono discusse nella riunione con i comandanti di tutte le navi del convoglio H, che si svolse sul CT capo scorta Da Recco, e che il comandante Aldo Cocchia ha descritto come segue in un suo libro autobiografico:[21] Il 30 novembre convocai i comandanti delle unità da guerra e delle navi mercantili per la consueta riunione che si teneva prima di ogni partenza. La riunione riuscì particolarmente numerosa perché vi feci partecipare anche gli ufficiali alle comunicazioni delle singole unità ai quali volevo dare personali istruzioni, tanto ritenevo essenziale il servizio che a loro avrebbe fatto capo. Diedi le consuete direttive per il caso di incontro con aerei e con sommergibili nemici, prescrissi le varie formazioni da assumere, i segnali che sarebbero stati scambiati e precisai che qualora fossero state avvistate navi di superficie nemiche DA RECCO, CAMICIA NERA e PROCIONE sarebbero andati all’attacco senz’altro, senza attendere ordini né segnali e avrebbero combattuto ad oltranza; in tale evenienza le navi mercantili avrebbero dovuto assumere, accompagnate da FOLGORE e da CLIO, la rotta di più rapido allontanamento, anch’esse sansa attendere ordini”. La navigazione del convoglio H durante la notte si svolse con mare calmo, ma anche con pessima visibilità essendovi un orizzonte alquanto fosco e la luna coperta da spessi banchi di nuvole. Non vi furono allarmi fino a dopo le ore 20.00 del 1° dicembre, quando fino alle 24.00, il convoglio, che procedeva con rotta est-sudest (245°), fu continuamente sorvolato, senza che si verificassero attac[20] [21] AUSMM, R. C.T. Da Recco, Ordine di Operazione n. 17, del 30 novembre 1942. Aldo Cocchia, Convogli. Un marinaio in guerra 1940-1941, Mursia, Milano, 2004, p. 299 seg. chi, da aerei che lo illuminarono a intermittenza con bengala.[22] Per precauzione le navi mercantili raddoppiarono la distanza fra le colonne, mentre le unità di scorta la diminuirono avvicinandosi al fianco dei piroscafi allo scopo di rendere più efficace il mascheramento con nebbia, in caso di attacco. Non altrettanto fortunato fu il convoglio G. Dopo la partenza da Palermo alle 09.15 del 1°dicembre, la cisterna Giorgio (comandante militare TV Italo Cappa), scortata dal CT Lampo e dalla torpediniera Climene, alle 15.00 aveva invertito la rotta per attendere il convoglio H che doveva sorpassarla, e alle 16.30, quando ciò avvenne, come da ordine di operazioni si accodò al convoglio stesso, tornando nella rotta primitiva, e mantenendosi a qualche miglio di distanza. Alle 18.33, udito rumore di aerei, furono presi i provvedimento per fronteggiare un eventuale attacco. Dalle 20.31 alle 21.48 il convoglio G fu continuamente sorvolato da aerei che costrinsero le navi a frequenti accostate, facendo fumo e in qualche occasione a far fuoco con le mitragliere. Alle 21.58, preparato dal lancio di numerosi bengala sul fianco sinistro, furono visti alcuni aerei passare vicinissimi e subito dopo la Giorgio fu colpita da un siluro a prora, in corrispondenza della cisterna n. 1, a sud dell’isola Marettimo e a 44 miglia per 268° da Trapani. L’attacco aereo era avvenuto per opera di due aerosiluranti Albacore dell’828° Squadron dell’Aviazione Navale britannica (FAA) decollati da Malta al comando del TV R.M. Maund, e guidati da un altro Albacore dell’821° Squadron per mezzo del radar di scoperta navale ASV, impiegato anche come velivolo bengaliere. La cisterna Giorgio del convoglio G che la sera del 1° dicembre fu colpita e danneggiata da sud di Marettimo da un siluro nell’attacco notturno condotta da due velivoli Albacore dell’828° Squadron dell’Aviazione Navale britannica (FAA). Sulla Giorgio, in seguito all’esplosione del siluro, si manifestò una violenta vampata che investi anche il ponte di comando e nella zona prodiera della nave si sviluppò un incendio di notevoli proporzioni, mentre le macchine entrarono in avaria, con conseguente ordine di spegnere la caldaia onde evitare un possibile ulteriore incendio. Mentre si dava soccorso ai feriti, la Giorgio si arrestò Alle 19.56 del 30 novembre il cacciatorpediniere Folgore, l’unica nave del convoglio H fornita del rilevatore di onde radar “Metox”, comunicò alla nave comando Da Recco “Siamo stati localizzati da aereo”. Alla domanda quale fosse la distanza in cui si trovava l’aereo nemico, il Folgore trasmise che l’aereo si stava avvicinando ma la distanza non era conosciuta. Dal Da Recco fu allora ordinato alle navi del convoglio “Tenetevi pronti a far nebbia”. Nei minuti seguenti alle varie richieste del Capo Squadriglia per essere informato sui rilevamenti “Metox” il Folgore rispose che l’aereo nemico “era sempre sopra di noi”. [22] sbandata sulla dritta e alquanto appruata, e in suo soccorsero restarono le due unità di scorta, il Lampo e la Climene. Nel frattempo che proseguiva la navigazione del convoglio “Aventino”, con il rogo della cisterna Giorgio ben visibile di poppa, sul CT capo scorta Da Recco fu decifrato il segnale di scoperta della forza Q, trasmesso da Supermarina alle ore 23,40, cui seguì un altro segnale delle 23.30, in cui gli si ordinava di destinare una torpediniera a dragare di prua al convoglio, che si avvicinava ad una zona fortemente minata, con sbarramenti dalla posizione poco conosciuta. Il comandante Cocchia vi destinò la Procione con l’ordine portarsi “bene di prora”, e nello stesso tempo, per premunirsi da un eventuale attacco navale nemico, chiese a Supermarina di spostare il convoglio di circa 3 miglia verso sud, manovra che Cocchia ordino a tutte le navi alle 00.05 del 2 dicembre, dopo che erano stati avvistati bengala di prora per presentare la poppa alla cortina luminosa. Ne seguì un’accostata di 90° a un tempo sulla sinistra, per poi riprendere la rotta normale dopo un’altra accostata delle 00.17 sulla dritta. La motonave Puccini, che entrando in collisione con l’Aspromonte causò una dispersione del convoglio H e delle navi di scorta poco prima che avesse inizio l’attacco della Forza Q. Ma questa duplice manovra scompaginò completamente la formazione, poiché la motonave Puccini, non avendo ricevuto il segnale della seconda deviazione di rotta delle 00.17, investì il piroscafo Aspromonte. Il Puccini rimase arretrato, e lo stesso accadde all’Aspromonte, che era stato costretto ad arrestarsi per alcuni minuti.[23] Invece il piroscafo tedesco K.T. 1, che manovrava controllando [23] Senza che le navi italiane si accorgessero di nulla, alle 21.55 del 1° dicembre il convoglio H fu avvistato sommergibile britannico Seraph , che assieme al Sibyl era stato mandato nella zona in cui si prevedeva sarebbero passati i convogli italiani diretti in Tunisia. Iniziato l’inseguimento in superficie, con le navi italiane che erano illuminate da bengala lanciati dagli aerei britannici, e venuto in superficie alle 00.01 del giorno 2 alle 00.07 il Seraph attaccò con due salve di tre siluri di prora una nave mercantile del convoglio H, ritenuta di 5.000 tonnellate, e il comandante, TV Norman Limbury Auchinleck Jewell, ebbe l’impressione di averla colpita con un siluro, dopo un minuto e 35 secondi dal “fuori”. Le navi italiane sentirono due esplosioni subacquee, ritenute causate da bombe, e pochi minuti dopo l’Aspromonte e il Puccini entrarono in collisione. la scia del Puccini, essendo l’unica nave priva di apparato radio a onde ultracorte che permetteva di parlare in fonia, e mancando anche di segnalatore nonostante fosse una nave modernissima, invece di accostare per 150° aveva probabilmente continuato a seguire la rotta 245°, aumentando contemporaneamente la velocità a 12 nodi, la massima che poteva sviluppare. Questa considerazione ipotetica deriva dal fatto che del K.T. 1, in seguito all’attacco della Forza Q, non si seppe più nulla. Comunque fosse, la duplice disgraziata manovra di cambio rotta decisa dal comandante Cocchia, portò le navi del convoglio, e in particolare quelle di scorta, nelle condizioni più difficili per fronteggiare l’attacco incombente delle unità britanniche, con le navi italiane che erano in fase di riordinamento della formazione. Il CT Folgore si avvicinò al Puccini per indicargli la rotta, la torpediniera Clio fu inviata ad assistere l’Aspromonte, il cui comandante comunicò di poter proseguire la navigazione. Fu stimato che il K.T 1 si trovasse ad una distanza di 3 miglia e mezzo a nordovest del Da Recco, che era seguito dall’Aventino e aveva, sempre di poppa, a una distanza di circa 6.000 metri, un gruppo di navi che si era costituito con Puccini, Aspromonte, Clio e Folgore. Infine il CT Camicia Nera si trovava a ovest dell’Aventino e la torpediniera Procione, che stava per mettere in mare i paramine (divergenti) doveva trovarsi a 2-3.000 metri davanti al Da Recco. Queste, come scrisse il comandante Cocchia nella sua relazione, erano con buona approssimazione le posizioni delle navi italiane quando, alle 00.37 del 2 dicembre sotto il Banco Skerki, “partì la prima salva da bordo di una delle navi inglesi” (vedi sottostante cartina) che, lo ricordiamolo, erano in una linea di fila, con l’incrociatore Aurora in testa, seguito nell’ordine da Sirius, Argonaut e dai CT Quentin e Quiberon. Poco prima che avesse inizio l’attacco, che fu combattuto con una serie di azioni staccate rese difficili per descrivere esattamente quali furono i reciproci movimenti navali, la stazione radio del CT Da Recco intercettò e poi decifrò un messaggio di scoperta lanciato all’aria da una un’unità britannica con gruppo orario 003202, e compilato come segue: “Avvistato convoglio 3 miglia per 70° mia posizione lat. 37°41’N, long. 10°51’”. All’avvistamento del nemico, alle 00.40, il Da Recco trasmise il segnale di scoperta su onda ultracorta, e per radio principale. La fase iniziale dell’attacco al convoglio H Come abbiamo detto, nello spiegare come si svolse l’avvicinamento della Forza Q al convoglio H, l’incrociatore nave ammiraglia Aurora del CV Agnew, con a bordo il contramm. Harcourt, alle 00.36 del 2 dicembre aveva avvistato due navi. Dapprima apparve la sagoma di un’unità di piccolo tonnellaggio di prua a sinistra, contro cui furono puntati i cannoni da 152 mm, e poi quella di un’altra piccola unità che fu avvistata poco più lontano. Alle 00.37 la rotta della Forza Q fu variata per portarsi contro la seconda unità, e gli incrociatori Aurora e Sirius, con i cannoni puntati di prua a dritta, aprirono il fuoco dalla distanza di 1.800 yards (1.700 m) contro il piroscafo K.T. 1. di 850 tsl, che fu colpito dalla prima duplice bordata. A richiesta dell’amm. Harcourt al direttore del tiro, furono sparati proiettili illuminanti per una migliore illuminazione del bersaglio. Preso di mira, alle 00.39, anche da una bordata dell’incrociatore Argonaut, che poi lanciò un siluro contro il K.T. 1, fu visto sbandare e affondare in pochi minuti; e ciò avvenne con la totale perdita degli uomini che si trovavano a bordo, assieme a quattro carri armati, dieci automezzi e 120 tonnellate di materiali vari. Nel frattempo l’Argonaut e il CT australiano Quiberon spararono, al traverso a dritta, contro un’unità leggera rilevata verso sudest, probabilmente la torpediniera Procione o il CT Da Recco dal momento che, da entrambe le unità, furono viste cadere salve d’artiglieria molto vicine. Alle ore 00.38 l’Aurora, accostando lentamente a dritta, iniziò a condurre la formazione alla ricerca del convoglio H, e tra le 00.39 e le 01.00, come vedremo, tutte le navi della Forza Q impegnarono vari bersagli. Cartina dell’Ufficio Storico della Marina Militare. Dall’alto a destra: CM Camicia Nera, PC Puccini, FG Folgore, AS Aspromonte, CL Clio, AV Aventino, DR Da Recco, PR Procione KT K.T.1. Il piroscafo tedesco K.T. 16. Allo stesso tipo apparteneva il K.T. 1 la prima nave del convoglio H ad essere affondata dal tiro dei tre incrociatori della Forza Q. Sempre alle 00.39, il comandante Cocchia, trasmettendo in fonia su onde ultracorte, aveva ordinato al Camicia Nera e al Procione “Andate all’attacco”, manovra che già aveva cominciato a realizzare con lodevole iniziativa e grande aggressività il CCEner Bettiga con il CT Folgore. Nello stesso tempo il Da Recco trasmise alle navi mercantili del convoglio H di invertire la rotta verso nord, e alle 00.40 provvide poi, com’era suo dovere, a segnalare l’attacco nemico a Supermarina sia su onda ultracorta, sia per radio principale. Nello stesso tempo il Da Recco accostava per Rv 290°, quindi per nord-ovest, verso la posizione in cui si trovava il Camicia Nera, aumentando gradualmente la velocità, e due minuti dopo “aprì il fuoco sulla dritta sparando illuminanti dal complesso n. 2 e tiro battente dagli altri complessi”.[24] Il CT Folgore, la prima unità della scorta del convoglio H ad andare all’attacco subito dopo che le navi della Forza Q, in avvistate, avevano aperto il fuoco. Sempre alle 00.40 l’Aurora aprì il fuoco con i cannoni da 152 mm contro un CT rilevato verso nordest alla distanza di 4.000 metri. Secondo l’Ufficio Storico della Marina Militare, non risultava vi fosse navi italiane da quella parte. Fu quindi un abbaglio, a meno che la posizione del CT fosse differente, poiché dal rapporto del contramm. Harcout vicino al CT vi era una nave mercantile.[25] Poteva trattarsi della torpediniera Clio (TV Vito Asaro), che aveva vicino la motonave Puccini. Alla stessa ora il Sirius sparò di prua a dritta contro un piroscafo che era proprio la motonave Puccini, che la torpediniera Clio cercava di nascondere assieme al piroscafo Aventino, stendendo cortine di nebbia, per poi sparare due colpi con i cannoni da 100 mm contro una nave nemica che aveva acceso un proiettore, subito dopo spento. Nel frattempo, alle 00.39 e poi alle 00.43, l’Argonauta aprì il fuoco contro un CT, probabilmente il Camicia Nera che, avendo individuate le unità nemiche alla luce delle vampe delle loro artiglierie, e ritenendo trattarsi di due CT diretti sul convoglio, stava manovrando per l’attacco silurante, e che, inquadrato da diverse salve fu visto dai britannici coprirsi di nebbia allontanandosi. Alle 00.42, anche l’Aurora, spostando il tiro del cannoni da 152 mm sulla dritta e sparando alla distanza di 3.800 metri, prese a bersaglio il Camicia Nera, scambiandolo però per una grossa nave mercantile, vista colpita e incendiata, e che fu ritenuta essere stata l’Aspromonte. Alle 00.43 l’Aurora, dalla distanza di circa 4.400 metri, fece fuoco sulla sinistra con i 152 contro il medesimo Camicia Nera, che si copriva con nebbia per disimpegnarsi dopo aver effettuato un primo lancio di tre siluri, e poi spostò il tiro sulla dritta contro un’altra unità non identificata, sparando con i pezzi secondari da 102 mm alla distanza [24] [25] AUSMM, R.C.T. N. Da Recco, Relazione sul combattimento della notte del 2 Dicembre 1942-XXI. HMS Aurora, Report, prot. N. 241/E del 5 dicembre 1942. di circa 5.500 metri. Da parte dell’Ufficio Storico della Marina Militare si ritenne che l’ultimo obiettivo dell’Aurora potesse essere in realtà la torpediniera Procione o il CT Da Recco.[26] La torpediniera Procione all’ancora con dietro la gemella Sirio. Quale unità fu attaccata dal Camicia Nera? Un’attenta lettura delle relazioni sullo scontro consente finalmente di chiarire l’imbarazzante episodio, finora passato sotto silenzio, di cui fu protagonista il Camicia Nera (CF Adriano Foscari), il CT più spostato verso nord. Dopo aver messo subito alla massima velocità per stringere per l’attacco silurante le distanze dai CT nemici, che risultavano a circa 10° di prora sinistra, facendo nebbia e rallentando a 21 nodi (per non farsi scoprire con eccessiva onda di prua e per meglio controllare la manovra di lancio di controbordo sulla sinistra), alle 00.43 il Camicia Nera fece partire da circa 2000 m una salva di tre siluri sulle unità della Forza Q la quale stava compiendo una lenta accostata sulla dritta. Alcuni membri dell’equipaggio ritennero che almeno un siluro avesse colpito uno dei CT nemici, ma Foscari si rese conto che la salva era andata a vuoto. Il Camicia Nera fu inquadrato da numerose salve di 8 colpi ciascuna [probabilmente di uno dei due incrociatori tipo “Dido”, armati con X-133, mentre l’Aurora aveva VI-152.[27]], ma riuscì a sottrarsi accostando sulla dritta e allontanandosi. Appena terminata l’accostata, Foscari avvistò a circa 800 m una nave con due fumaioli verticali e, credendola un incrociatore del tipo “Perth”, immediatamente diresse per l’attacco sfilandole di fianco da poppa a 34 nodi e alle 0034, lanciò sulla dritta i suoi tre residui siluri. Mentre si allontanava, l’equipaggio del Camicia Nera vide sulla nave nemica due esplosioni, una minore a poppa e una maggiore al centro, seguita da un grosso incendio e da un grandissimo scoppio, dopo il quale la nave sembrò scomparire. L’azione del Camicia Nera, ancora oggi considerata da storici e addetti ai lavori di grande abilità combattiva, fu all’epoca molto apprezzata in ambito militare e sfruttata propagandisticamente da Mussolini che concesse a Foscari la Medaglia d’Oro al Valor Militare, anziché quella d’Argento proposta da Supermarina.[28] Per la ricostruzione del combattimento, oltre che la relazione trasmessa all’Ufficio Storico della Marina Militare dalla Sezione Storica dell’Ammiragliato britannico, sono stati utili vari documenti britannici del National Archives, al fondo ADM/199, e il libro dell’amm. Giuseppe Fioravanzo, La difesa del traffico con l’Africa Settentrionale. Dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia, USMM, Roma, 1964, p. 145-170. [27] La Relazione definitiva del Camicia Nera, fu trasmesso a Supermarina e ad altri Alti Comandi il 4 dicembre 1942 con n. di prot. 324/SRP, e dall’oggetto “Rapporto sull’azione del 2 dicembre 1942-XXI. In essa è riportato: “Si intravvedono a circa 10° a sinistra della prora almeno due unità nemiche, apprezzate per grossi CC.TT., in linea di rilevamento con rotta di collusione sul convoglio. Manovrò per eseguire il lancio di controbordo e alle 0043 lancio sulla sinistra tre siluri a distanza stimata di 2000 m. (brandeggio 105°). [28] Il Comandante della Squadra Navale, ammiraglio di squadra Angelo Iachino, con lettera del 24 dicembre 1942 per Supermarina, aveva proposto per il comandante Foscari la concessione della Medaglia d’Argento al Valore Militare assieme alla promozione a CV per merito di guerra. [26] Il Camicia Nera prima della mimetizzazione. Il 30 luglio 1943 fu ribattezzato Artigliere. In realtà la Forza Q non subì né perdite né danni: le esplosioni e l’affondamento dell’unità ‘nemica’ furono quindi soltanto una suggestione collettiva dell’equipaggio del Camicia Nera e il secondo lancio andò a vuoto come il primo. E poi, era davvero britannica l’unità attaccata? Questa si trovava isolata, mentre dalla relazione britannica risulta che la Forza Q era rimasta sempre riunita in linea di fila. Isolato era invece il CT italiano Da Recco, che stava dirigendo verso Levante con l’intenzione di aggirare la Forza Q e attaccare l’unità di coda, e perciò si trovava a Nord del nemico (il quale a sua volta manovrava con rotta Sud sulla sinistra del convoglio “Aventino”). Il comandante del Da Recco, Cocchia, aveva avvistato di prora un CT sconosciuto e segnalato al responsabile dei tubi si lancio di fare “attenzione”, ma il lancio dei siluri non era stato avvertito e pertanto non il CT non effettuò alcuna manovra evasiva[29]. Nonostante la proposta di decorazione e avanzamento per Foscari, a Roma avevano subito capito che l’unità attaccata dal Camicia Nera era il Da Recco: Supermarina lo mette infatti nero su bianco nella Relazione sullo Scontro nella notte del 2 dicembre 1942 a sud del banco Skerki fra le forze nemiche e convoglio DA RECCO, spedita il 29 dicembre 1942, con protocollo 35769. all’amm. Angelo Parona, incaricato, come abbiamo visto dell’inchiesta sulla perdita del convoglio H: Il Comandante avvista sulla dritta un incrociatore nemico che apprezza faccia rotta di controbordo al convoglio. (Tale ipotesi devesi scartare date le circostanze e il pericolo di scontro fra le stesse unità nemiche che tale manovra avrebbe potuto costituire. D’altronde il DA RECCO vede poco dopo le unità nemiche in un'unica linea di fila e di rilevamento). [il sottolineato è dell’autore] Nel Rapporto complementare sull’azione del 2 dicembre 1942-XXI, trasmesso, dopo richiesta di spiegazioni, a Supermarina e all’Ufficio Addestramento di Maristat il 31 dicembre 1942, lo stesso Foscari spiega le ragioni per cui aveva escluso che l’unità attaccata potesse essere il Da Recco: A un certo momento (0055) il DA RECCO comunicava di avere “aggirato il nemico da ponente e di aprire il fuoco”. Questa questione dell’aggiramento non mi risultò chiara e, poi ché io ritenevo di essere passato ormai al di la dello schieramento nemico rispetto al convoglio, mi nacque una specie di incubo di trovarmi a intralciare la rotta del DA RECCO che pensavo essermi portato anche lui all’esterno. Poco [29] AUSMM, Comando Gruppo CC.TT. di Squadra, Azione navale del 2 dicembre 1942, prot. N. 04261 del 2 marzo 1943, diretto a Supermarina e per conoscenza al Comando della Squadra Navale e a Marina Messina. Anche nella Relazione di Supermarina, Scontro navale della notte del 2 dicembre”, si sostiene che il primo attacco del Camicia Nera avvenne contro 2 CT e il secondo contro un incrociatore tipo “Emerald”, specificando che “il nemico dovette scambiare il CAMICIA NERA per uno dei propri CC.TT. in quanto non aprì il fuoco contro di lui”. dopo vidi uno scambio di cannonate e mi buttai a tutta forza da quella parte, senza riuscire a capire di chi si trattasse, tanto più che quello più a ponente che avrebbe dovuto essere, secondo il suddetto segnale, il DA RECCO, faceva fuoco, mi pareva, in modo più nutrito di quanto potesse fare un nostro CT”.[30] Decisiva gli era però apparsa la sagoma dell’unità, che al buio sembrava più imponente di quella di un caccia. Come ulteriore indizio depistante, Foscari aggiunse che alcuni marinai avevano scorto addirittura un terzo fumaiolo, caratteristico degli “Emerald”: La sagoma dell’incrociatore, per un senso distintivo di paragone col CAMICIA NERA, appariva imponente: lunghissimo lo scafo, alte le fiancate. Rimasero particolarmente impresse alla generalità degli osservatori, risalendo da poppa a prora, due torri, un fumaiolo verticale con albero avanti a sé, poi un lungo tratto apparentemente sgombro, un altro fumaiolo di dimensioni più cospicue, infine il ponte di comando di non eccessive proporzioni. Qualche osservatore che ha potuto vedere l’unità in una posizione relativamente diversa, avrebbe visto un terzo fumaiolo addossato al ponte di comando. CT Nicoloso Da Recco. L’incrociatore Emerald. A parte il terzo fumaiolo, l’avviamento dello scafo, la distanza fra i fumaioli inclinati sul ponte molto lungo, il grande albero dietro la ridotta torre di comando, poteva apparire di notte molto simile al CT Da Recco. Il rapporto di Foscari ci informa che, esauriti i siluri, il Camicia Nera avvistò di prora altre due unità navali; per disimpegnarsi manovrò verso nord e quindi per rotte varie senza più incontrare il nemico. Assunta rotta 50° alle 01.14, uscì dall’area del combattimento, rientrandovi alle 03.13 per dare soccorso alle navi del convoglio in fiamme. Alle 03.45 Foscari avvistò e seguì per qualche tempo un gruppo navale che ritenne composto da 4 unità, di cui una più grande e tre più piccole, con rotta ponente.[31] Si trattava certo di navi italiane, perché la Forza Q, in rientro a Bona, si trovava ormai distante e – come notava Supermarina – per trovarsi lì a quell’ora “avrebbe dovuto navigare a 50 nodi” .[32] Nella relazione del Da Recco circa la presenza nelle vicinanze del Camicia Nera è riportato: “0054 – Il CAMICIA NERA riferisce di aver colpito con un siluro un incrociatore nemico [primo attacco]. 0100 – Si vede un C.T. di prora. Ai tubi di lancio attenzione. 0102 – Si chiede al CAMICIA NERA dove si trova il nemico. Il CAMICIA NERA risponde che si trova sulla sua dritta. 0106 – il CAMICIA NERA informa che il nemico si trova a Sud rispetto a lui e poco dopo informa di aver perduto il contatto.”. [31] AUSMM, Supermarina, Danni inflitti al nemico, prot. N. 17480 del 9 giugno 1943. [32] AUSMM, Scontro della notte del 2 dicembre 1942 a sud del Banco Skerki fra forze navali nemiche a convoglio “Da Recco”, Allegato al foglio n. 35769 del 29 dicembre 1942-XXI. [30] Supermarina infatti non dette alcun credito ai presunti successi del Camicia Nera: il rapporto del 9 giugno 1943 sui Danni inflitti al nemico[33] esclude pure il parziale successo del primo lancio asserito da alcuni marinai: L’esplosione di un siluro sul CT nemico bersaglio del primo attacco non è stata notata da alcun ufficiale per cui l’avvistamento da parte di alcuni marinai non può essere preso a base di una valutazione, per la facilità con cui in simili circostanze una salva di cannone e la vampa di lancio di siluri può essere scambiata per un’esplosione a bordo della nave nemica. … Manca qualsiasi elemento obiettivo a conferma. Certamente nel dopoguerra si evitò di infierire su un errore che fortunatamente non aveva avuto tragiche conseguenze, tanto che la storia ufficiale, redatta dall’amm. Fioravanzo, liquida l’episodio in sole 11 righe senza indicare quali fossero gli obiettivi dell’attacco né fare commenti:[34] Il CAMICIA NERA (cap. freg. Adriano Foscari), che era il CT più spostato verso nord … Diresse subito per nordovest, finché alle 0043 lanciò sulla sinistra alla distanza stimata di 2000 m (molto vicina alla reale) tre dei suoi sei siluri, che non colpirono la Forza Q la quale stava compiendo la lenta accostata sulla dritta. Assunta subito la rotta di allontanamento accostando sulla dritta fu inquadrato da numerose salve di otto colpi ciascuna. Appena finita l’accostata, lanciò sulla dritta alle 00.45 gli altri tre siluri che probabilmente non raggiunsero il bersaglio già in allontanamento rispetto alla posizione occupata in quell’istante dal CAMICIA NERA. Dal grafico del Camicia Nera, allegato alla Relazione del comandante Foscari, si vede chiaramente che alle 00.45 del 2 dicembre il CT attaccò con i siluri un presunto incrociatore, che si trovava sulla sua destra con rotta nord, mentre le unità britanniche della Forza Q, contro cui aveva effettuato il primo attacco, erano tutte in linea di fila sulla sinistra con rotta sud. La nostra ricostruzione dimostra che la nave attaccata era il Da Recco. [33] AUSMM, Supermarina, Danni inflitti al nemico, prot. N. 17480 del 9 giugno 1943. Giuseppe Fioravanzo, La difesa del traffico con l’Africa Settentrionale, cit., p. 158 seg. Conoscendo l’ammiraglio Fioravanzo dagli anni 60’, ed il suo carattere vulcanico, immagino la sua delusione nel dover trattare un argomento che era tutt’altro di un episodio di grande valore militare, da restare inorgogliti. [34] L’annientamento del convoglio Aventino Ritornando all’attacco della Forza Q al convoglio H, alle 00.47 il Sirius, dalla distanza di 2 miglia, sparò di prua a sinistra contro due unità sottili, probabilmente il CT Folgore e la torpediniera Clio (che aveva visto l’Aspromonte investito in pieno dal tiro nemico), e poi alle 00.53 effettuò una breve azione di fuoco di prua a dritta contro una piccola unità che, probabilmente era la Procione. La torpediniera, che al momento in cui ebbe iniziò l’attacco aveva appena ultimato la messa in mare dei divergenti (paramine), nell’aumentare la velocità verso il nemico, alle 00.53 fu subito inquadrata da salve d’artiglieria cadute di prora a dritta e che inizialmente il comandante della Procione, CC Renato Torchiana, scambiò per bombe di aereo. Frattanto si dovettero tagliare i cavi dei divergenti, operazione che si prolungo per ben venti minuti, nel corso dei quali la torpediniera, sempre manovrando ad alta velocità, restò sotto attacco. Centrata da tiro battente mentre defilava con rotta nord-est lungo le navi avversarie, la Procione fu colpita da due proietti che causarono gravi danni, e mentre andava all’attacco sulla dritta per lanciare i siluri, fu ancora colpita da altri tre proietti e da numerose schegge di granate esplose vicino allo scafo. Sebbene la torpediniera fosse piena di morti e feriti, e dalle falle l’acqua entrasse copiosa nello scafo, Torchiana riaccostando proseguì nel suo tentativo per lanciare i siluri. Ma quest’iniziativa fu impedita da un’avaria al timone, causata dai danni riportati dalla sua torpediniera, che lo costrinse, manovrando con le macchine, ad accostare verso sudovest, perdendo il contatto. La Procione proseguiva infine la navigazione per Tunisi non essendo più in grado di realizzare alcuna azione offensiva per le menomazioni nello stato di efficienza. Di poppa a sinistra del convoglio, il CT Folgore si era intanto diretto verso i bagliori degli spari e, dopo aver defilato controbordo alla Forza Q, alle 00.44 si era portato a 1.000/1.500 m dall’Aurora, in testa alla formazione nemica, lanciando, dal lato sinistro una prima salva di tre siluri, per poi accostare per disimpegnarsi. Ma avendo avvistato il Sirius, che seguiva l’Aurora e che stava illuminando un piroscafo col proiettore, alle 05.50 il Folgore, dopo due accostate, a dritta e poi sulla sinistra, lanciò sull’incrociatore una nuova salva di tre siluri, sempre dal lato sinistro, ma ancora una volta senza successo, sebbene l’equipaggio avesse avuto l’impressione di aver fatto due centri. La manovra d’attacco del CT Folgore. Alle 00.48 l’Argonauta, la terza unità nella linea britannica, sparò contro un bersaglio non identificato lontano 5.500 metri, e quattro minuti dopo cominciò a sparare undici salve contro il Folgore, che dopo il secondo lancio di siluri aveva assunto una rotta di allontanamento per est-sudest, continuando l’accostata a sinistra e aprendo il fuoco sulle navi nemiche.[35] Le salve da 133 mm dell’Argonaut, sparate da breve distanza e particolarmente precise fino alle 00.55, centrarono il CT. Nove proietti arrivarono a segno sul Folgore, provocando incendi e avarie in parti vitali.[36] Centrato da altri colpi, il CT continuò a sparare fino all’esaurimento delle munizioni contenute nella riserva dei pezzi, non potendo attingere alle riservette a causa delle avarie. In fiamme, il CT manovrò ancora per 20 minuti per allontanarsi, con l’intenzione di raggiungere Cagliari, il porto nazionale più vicino; ma nonostante muovesse con le sue macchine a una certa velocità, alle 01.15, a causa di uno sbandamento che per le infiltrazioni d’acqua in aumento all’interno dello scafo aveva raggiunto i 20°, il comandante Bettica, sentito il parere del Direttore di Macchina Mario Valvason, ordinò di arrestare le macchine. Quindi, chiamata la gente in coperta ordinò l’evacuazione, mentre egli restava a bordo. Alle 01.16 il Folgore affondò col suo eroico comandante. La plancia commando e l’unico fumaiolo del CT Folgore. [35] Alle ore 00.48 la torpediniera Clio, che si teneva in vista dei piroscafi Aventino e Puccini, individuata una nave accendere un proiettore, spento dopo pochi secondi, chiese al Da Recco se era nemica. Rispose il Camicia Nera affermativamente. Allora la Clio aprì il fuoco sparando due salve con i due cannoni prodieri dalla distanza di 4.500 metri, Poco dopo vide “di poppa un’unità che procedeva ad altissima velocità verso sud-est con incendio a bordo sotto il fumaiolo”. E’ stato ritenuto che si trattasse del Folgore, che però ancora non era stato colpito. [36] Nella Relazione italiana portata a conoscenza della Sezione Storica dell’Ammiragliato britannico, è riportato che il Folgore fu “investito dal fuoco nemico sui due lati”, e ciò dà l’impressione che, manovrando le navi della Forza Q su un’unica fila sulla sinistra, per errato riconoscimento dell’obiettivo, avessero sparato sul cacciatorpediniere dall’altro lato anche unità italiane che si trovavano sulla destra rispetto al nemico. Alle 00.55 l’Aurora segnalò alle altre unità della Forza Q “che il suo schermo radar dava campo sgombro in direzione sud mentre vi erano ancora echi in direzione nord”. Quindi l’incrociatore “accostò a sinistra per localizzarli”. Nel frattempo, per due minuti, a iniziare dalle ore 00.55, il CT Quiberon, uscendo brevemente di formazione occupata dietro all’Argonaut, sparò dalla distanza di 4.600 metri sulla torpediniera Clio, avvistata al traverso a sinistra, e riconosciuta per una unità del tipo “Sirio” che, vista sbucare da una cortina fumogena, fu ritenuto stesse accostando per lanciare siluri. Fu ritenuto che parecchi proiettili avessero colpito il bersaglio, mentre le colonne d’acqua di alcuni proiettili sparati dall’unità nemica erano visti cadere vicini di poppa e a dritta del Quiberon. In realtà la Clio, avendo avvistata di poppa un’unità nemica alla distanza di 4.500 metri, accostando a dritta e rispondendo al tiro con i suoi cannoni da 100 mm, riuscì ad allontanarsi senza essere stata colpita, sviluppando una cortina protettiva di nebbia, anche grazie al fatto che l’unità australiana, distratta dalla falso avvistamento di due Mas inesistenti, alle 01.01 accostò d’urgenza a dritta per evitare siluri, che nella relazione britannica è scritto furono visti passare vicino al CT australiano, sul lato sinistro.[37] Il CT australiano Quiberon che impegno combattimento con la torpediniera Clio. Appare interessante quanto nella relazione del Comandante della Forza Q è riportato sull’azione del CT Quentin, e sulle sue difficoltà di sparare nel mantenere la posizione e per la mancanza di proietti d’artiglieria da 120 mm senza vampa. Il QUENTIN, dopo che il QUIBERON lasciò la formazione, si avvicinò alla poppa dell’ARGONAUT. Esso ebbe difficoltà nel mantenersi in contatto a causa del fumo di cordite proveniente dalla formazione e dalle vampate dei suoi cannoni di prora. In numerose occasioni, durante il cambiamento di rotta, ai cannoni “B” (poco a proravia della plancia) si dovette ordinare di cessare il fuoco. Il rapporto ha fatto rilevare la urgente necessità di munizionamento senza vampa. (Da far rilevare che il munizionamento per i cannoni da 4.7 senza vampa era in corso di distribuzione ma non aveva ancora raggiunto il QUENTIN. Il rapporto del Quiberon contiene la seguente annotazione: “Numerosi obiettivi furono attaccati durante l’azione ma, data la posizione di coda della formazione, poco rimaneva da fare dopo il passaggio degli incrociatori”. [37] Tra le 00.57 e le 00.58 prima il Sirius e poi l’Argonaut spararono contro la motonave Puccini, distante circa 4.600 metri di prua a sinistra. Alle 00.59 la stessa motonave fu illuminata dall’Aurora, di prua a sinistra. L’obiettivo apparve alla luce dei proiettili illuminanti dell’incrociatore come “un mercantile pitturato chiaro”, che fu colpito con nove salve da 152 mm e incendiato. Occorre dire che, al pari del Puccini, anche il CT Folgore, in fiamme, aveva lo stesso colore grigio chiaro, ed è probabile che anch’esso possa aver costituito nell’azione confusa l’obiettivo dell’Aurora e degli altri due incrociatori, com’è stato propenso a ipotizzare l’Ufficio Storico della Marina Militare. Alle 01.00 l’Argonaut, che aveva sparato otto salve sul piroscafo Puccini, lanciò un siluro contro una nave in fiamme, e ritenne di averla colpita sul lato sinistro. Un minuto dopo anche il Sirius lanciò un siluro sullo stesso obiettivo, che fu poi visto affondare dopo due minuti. Era certamente il piroscafo Aventino (capitano di lungo corso Giovanni Duili – comandante militare CC Pietro Bechis), che inizialmente era stato illuminato da un proiettore e poi, come detto, investito sul lato dritto da violento e preciso tiro dell’Argonaut. Mentre reagiva con le sue mitragliere, l’Aventino, che con le sue 3.794 tsl era la nave più grossa del convoglio H, ebbe colpito la plancia di comando, la stazione radio, e la trasmissione di manovra del timone. Inoltre le esplosioni dei proiettili fecero strage tra gli uomini imbarcati. Il piroscafo, che trasportava 956 uomini della Divisione di fanteria Superga, 15 automezzi e 395 tonnellate di materiali vari, cominciò subito a sbandare sulla sinistra e ad appruarsi. Alle 00.50 si verificò un’esplosione violenta, che giustamente fu ritenuta dal comandante Bechis causata da un siluro, non sappiamo se lanciato dall’Argonaut o dal Sirius; e ciò determino un ancor più rapido appruamento, e poi l’affondamento che si verificò alle 00.50, causando la perdita di moltissimi soldati stivati nei locali inferiori dell’Aventino, ed anche la morte del comandante Duili. Il piroscafo Aventino. Alle 01.06, il Quiberon sparò per quattro minuti sul Puccini, e ciò avvenne mentre il CT attraversava una zona di naufraghi in acqua, quelli del piroscafo Aspromonte che si trovava in condizione di imminente affondamento. Ciò nonostante il Quiberon, rientrato in formazione alle ore 01.10, manovrando assieme al Quentin, riprese a sparare alle 01.12 sul Puccini fermo e in fiamme, sospendendo il tiro solo dopo tre minuti. La motonave Puccini (capitano Marcello Bulli – comandante militare TV Mario Vinelli), di 2.422 tsl, che imbarcava 810 uomini e 134 tonnellate di carico vario, mentre tentava di allontanarsi dirigendo verso levante fu investita sul lato dritto dal tiro nemico e colpita nella zona centrale, ove si ebbero esplosioni e incendi. La situazione apparve subito particolarmente critica, e i due comandanti di comune accordo ordinarono al migliaio di uomini che si trovavano a bordo di abbandonare la nave. Molti erano già morti e molti perirono quando, per il sovraccarico, le imbarcazioni di salvataggio calate in mare si rovesciarono. Tra gli scomparsi vi furono i due comandanti del Puccini, che però pur avendo il centro nave devastato e in fiamme resto a galla fino alle ore 15.00 di quello stesso 2 dicembre, quando il CT Camicia Nera, recuperati trenta soldati e un capitano dell’Esercito rimasti a bordo, riuniti a poppa, giudicando la motonave non rimorchiabile, l’affondò con un siluro. Nel frattempo, alle 00.13 anche l’Aurora dalla distanza di 7.200 metri aveva concentrato il tiro sulla motonave Aspromonte, sul quale fino alle 01.20 spararono anche altre unità della Forza Q. Nel rapporto dell’Aurora è riportato che, procedendo “con rotta 045°, velocità 25 nodi”, l’incrociatore sparò su una nave mercantile, di circa 2.000 tonnellate, rilevata con il radar di prua a sinistra, alla distanza di 7.800 yard (7.132 metri). Furono riconosciute le caratteristiche della nave traghetto per l’attrezzatura di sbarco per carri armati, e fu notato che aveva molti alberi da carico e due cannoni di medio calibro a poppa. La stessa nave fu poi attaccata da altre unità britanniche tra le 00.13 e le 01.20. L’Aspromonte (TV Gaetano Zolese), di 976 tsl, era una nave traghetto dello Stretto di Messina che era stata militarizzata ed armata con personale militare. Dopo essere entrata in collisione con la motonave Puccini ed essersi fermata, aveva rimesso in moto ed invertendo la rotta, come dall’ordine ricevuto all’inizio del combattimento dal comandante della scorta, si allontano verso ovest nordovest alla massima velocità di 16 nodi. L’Aspromonte mantenne la rotta indisturbata fino alle 01.10, quando furono avvistati due siluri che schivo con la manovra. Non risulta che a quell’ora le unità britanniche avessero lanciato i siluri, che il comandante Zolese ritenne provenissero da aerosiluranti, assolutamente inesistenti. Trascorsero una diecina di minuti tranquilli poi, a iniziare dalle 01.20 e fino alle 01.30, la motonave fu presa sotto il tiro nelle unità nemiche, evitando di rimanere colpita dalle prime sette salve con la manovra. Ma poi, i proietti d’artiglieria cominciarono a colpire, a iniziare dal ponte di comando uccidendo o ferendo gravemente tutti gli uomini che vi si trovavano. Il comandante, che aveva riportato una ferita di striscio al dorso, si mise personalmente alla ruota del timone, e continuò a manovrare la nave con navigazione a zig-zag, fino quando il timone fu colpito e immobilizzato. Il tentativo di manovrare con le macchine non ebbe successo, poiché alle 01.29 si verificò sull’Aspromonte una fortissima esplosione che ne provocò l’affondamento, con la nave che scomparve di poppa. Con essa andò perduto il carico che comprendeva 12 cannoni da 88 mm, 2 autocarri e 49 tonnellate di materiali vari. Intanto, alle 00.21 gli incrociatori della Forza Q, che avevano riportato la velocità a 27 nodi, avevano preso di mira la torpediniera Clio, scambiata per il CT Folgore, e i britannici ritennero, erroneamente, di averla colpita e vista saltare in aria, mentre in realtà i colpi delle unità britanniche, prima con salve corte poi centrate, caddero lungo i fianchi dell’unità investendola con schegge che non ne menomarono l’efficienza. La Clio, che non vedeva le navi nemiche a causa del suo fumo, sospese la cortina e rispose al fuoco dalla distanza di 4.500 metri, e lo sospese, dopo quattro salve con i due pezzi poppieri, quando l’unità avversaria, che era l’Argonaut, su cui la torpediniera italiana sparava, cesso a sua volta di sparare anche con i proietti illuminanti.

La torpediniera Clio in una immagine d’anteguerra. Altra immagine di anteguerra. La nave traghetto delle Ferrovie dello Stato Aspromonte in navigazione nello Stretto di Messina. Il comandante dell’incrociatore Argonaut, CV Langley-Cook, si espresse in modo lodevole sul comportamento della Clio, che erroneamente ritenne il Folgore, scrivendo nella sua relazione: Preminentemente valorosa fu la condotta dell’ultimo CT per sopravvivere, il quale dalle 01.20 circa in poi, nonostante fosse sotto il fuoco di tre incrociatori continuava a sparare contro l’ARGONAUT. Questo CT sembra sia stato il FOLGORE, il quale fu l’unico CT affondato. Mentre la Forza Q stava accostando a sinistra per rientrare a Bona, passando a nord delle navi italiane, gli ultimi colpi furono sparati dal Sirius contro un presunto CT apparso alle 01.26 di prua a sinistra, e si conclusero alle 01.35 quando lo stesso Sirius con il Quiberon e il Quentin effettuarono fuoco concentrato sul CT Da Recco, dalla distanza di 3.000 metri. Il comandante Cocchia, dopo che all’apparire delle prime vampe di artiglieria delle navi britanniche aveva messo la poppa sul nemico e trasmesso all’aria il segnale in unica parola “Combattimento”, aumentando la velocità del Da Recco, ordinò a tutte le unità di andare all’attacco. Contemporaneamente aveva aperto il fuoco illuminante per individuare le unità nemiche. Fu però inquadrato sui due lati da salve d’artiglieria, a cui rispose, dando inizio ad un azione a fuoco che si protrasse per alcuni minuti, per poi accostare verso levante quando si accorse che il nemico gli era passato di poppa. La sua manovra per riagganciare le navi britanniche e riprendere il combattimento, si realizzo quando, dirigendo verso nord-est (rotta 60°), intorno alle 01.30, la Forza Q, già sulla rotta del ritorno, gli apparvero a circa 4.000 metri di distanza tre sagome oscurate che il comandante Cocchia ritenne trattarsi d’incrociatori, intenti a sparare molto intensamente contro una quarta sagoma che a sua volta rispondeva con una certa vivacità al fuoco che era diretto contro di lei. Le quattro navi erano a breve distanza l’una dall’altro e le codette luminose dei proietti d’artiglieria si vedevano chiaramente dal Da Recco piastrellare sul mare da tutte e due le parti; un serrato duello d’artiglieria che fu visto anche dal Camicia Nera che si trovava parecchio più a levante dal Da Recco, e che segnalò di seguire la stessa rotta. In quelle ore, dalle 01.20 e fino alle 01.30, il tiro delle unità della Forza Q si concentro contro la nave traghetto Aventino che, ripetutamente colpita, esplose, ma non risulta che vi stato con essa uno scambio di colpi di artiglieria. Dobbiamo quindi ritenere che si trattasse della torpediniera Clio che rispose al fuoco nemico sparando con i due cannoni di poppa quattro salve per poi disimpegnarsi. Manovra di aggiramento e distruzione del convoglio H da parte della Forza Q (rotta tratteggiata Incr. e Ct. Britannici). Cartina Ufficio Storico della Marina Militare. La manovra d’attacco del CT Camicia Nera non è esatta, come confusi sono i movimenti di tutte le navi italiane. Il comandante Cocchia ordinò di mettere la prora sulle tre sagome visibilissime degli incrociatori nemici dando contemporaneamente il pronti al lancio dei siluri, segnando sul “Paneray” l’angolo di mira. Accanto al comandante, avanti al portello centrale aperto della plancia vi era il TV Alfredo Zambrini che coadiuvava nella preparazione al lancio. Ma l’ordine tardò a venire perché Cocchia, desideroso che i siluri potessero colpire sicuramente il bersaglio, intendeva avvicinarsi il più possibile all’obbiettivo. A questo punto, secondo la versione fornita da Cocchia, le unità britanniche, che come detto erano il Sirius, il Quiberon e il Quentin, vedendo fiamme che uscivano dal fumaiolo di prora del Da Recco per combustione di residui di nafta nell’impianto fumogeno (avvistamento di fiamme non confermato nei rapporti britannici), rischiararono con i proiettili illuminanti il CT e subito dopo aprirono un tiro micidiale e intenso con i cannoni. Le salve nemiche avvolsero il Da Recco, colpendolo con tre proiettili, due nel castello di prora e uno sullo scafo 1 metro sopra la linea di galleggiamento, procurando, per la deflagrazione delle cariche di un deposito delle munizioni, gravi danni che costrinsero il CT a fermarsi. Fortunatamente le navi britanniche non arrestarono la loro corsa a occidente per dare al CT il colpo di grazia e, mentre si allontanavano, lasciarono il Da Recco in fiamme (con la parte prodiera interamente arroventata compreso il ponte di comando), pieno di feriti e di ustionati e immobilizzato a 60 miglia per 249° da Marettimo. Dopo aver dato gli ordini necessari per la salvezza della nave, il comandante Cocchia, ustionato al viso e accecato, cedette il comando al suo secondo, CC Pietro Riva, il quale all’alba poté riprendere la navigazione, pur a velocità ridotta, su Trapani, accompagnato dai CT Lampo, Pigafetta e Da Noli e dalla torpediniera Partenope mandati in soccorso. Secondo la documentazione italiana il piroscafo K.T. 1 affondò verso le 00.40; l’Aventino alle 00.55 circa; il Puccini , considerato non rimorchiabile, fu immobilizzato alle 01.08 e affondato alle 15.00 dal Camicia Nera; il Folgore affondò alle 01.16 e l’Aspromonte alle 01.29. Furono danneggiati, come detto, pure la torpediniera Procione alle 00.53 e il CT Da Recco alle 01.35, mentre restarono indenni il Camicia Nera e la torpediniera Clio. Il salvataggio dei naufraghi del convoglio H Quando Supermarina fu informata dal CT che il convoglio H era stato avvistato, poco dopo le ore 20.00 del 1° dicembre, e pedinato da aerei da ricognizione britannici, ritenendo che vi sarebbero stati attacchi dal nemico, per precauzione aveva ordinato alla nave ospedale Capri, salpata da Trapani alle 13.40, di seguire il convoglio, e ad un rimorchiatore di tenersi pronta a Marettimo. Contemporaneamente l’organo operativo dell’Alto Comando Navale, aveva disposto la partenza da Palermo della nave ospedale Laurana, che lasciò il porto siciliano alle 22.30, in ritardo per un annebbiamento del porto stesso durante un allarme aereo, anche perche per muovere dovette attendere il diradamento della nebbia. Ricevuto dal Da Recco, alle 01.15 del 2 dicembre, il messaggio “piroscafi in fiamme”, Supermarina ordinò l’immediata partenza da Trapani dei CT Pigafetta e Da Noli per recarsi nella zona dello scontro navale. I due CT lasciarono il porto alle 06.00, per raggiungere la zona del disastro notturno, e una volta raggiunte le acque del Banco Skerki parteciparono alle ricerche dei naufraghi assieme ai CT Camicia Nera e Lampo, alle torpediniere Partenope e Perseo, alla motosilurante della 3a Squadriglia Ms 32 che con la Ms 31 (CC Ugi de Grenet) si trovava presso l’isola Galite, e ai Mas 563 e 576.

Parte dei danni in coperta sul fianco sinistro del CT Da Recco. Il Lampo (CC Antonio Cazzaniti), in seguito al segnale di urgente soccorso da parte del Da Noli, aveva lasciato la scorta alla danneggiata motocisterna Giorgio, del convoglio G, che come sappiamo era stata silurata a prua a dritta da un aereo Albacore alle 21.57 del 1 dicembre, Dopo di che a proteggere la Giorgio restarono, assieme a due Mas, la torpediniera Climene (TV Mario Colussi), e la torpediniera Clio, che alle 06.15 aveva incontrato la petroliera dopo essersi allontanata dalle navi in fiamme del convoglio H. La Climene che trainava la cisterna in lenta e faticosa navigazione verso Trapani, fu poi sostituita dal rimorchiatore Liguria proveniente da Taranto, che porto la Giorgio, non in grado di raggiungere Trapani, ad incagliare a Punta Troia di Marettimo, salvando la nave e il suo prezioso carico. La cisterna fu successivamente disincagliata e condotta a Palermo. Oltre a provvedere per il soccorso, ad iniziare dall’alba era entrata in azione la ricognizione aerea italiana e tedesca, il cui scopo era di perlustrare la zona in cui si trovavano i naufraghi delle navi affondate, e per evitare sorpresa, dal ritorno di unità navali nemiche, durante l’opera di salvataggio, e di recupero delle unità danneggiate, il Da Recco e la torpediniera Procione. Primo a soccorrere il Da Recco fu il Camicia Nera, che uscito con rotta NE dall’area di combattimento, alle 03.15 aveva invertito la rotta per dare assistenza ai naufraghi, avvertendone Supermarina. Poco dopo l’alba, avendo avvistato del fumo bianco e guidato da un aereo da ricognizione, raggiunse la zona in cui si trovavano i superstiti del piroscafo Aspromonte, su imbarcazioni di salvataggio e zattere. Mentre si dedicava ad imbarcare quegli uomini sopraggiunse il, Lampo al quale il comandante del Camicia Nera ordinò di portarsi presso il Da Noli e riferire. Terminato il recupero dei naufraghi dell’Aspromonte il Camici Nera si recò presso la motonave Puccini, prese a bordo i trentuno uomini che vi si trovavano e altri naufraghi in mare nelle vicinanze. Complessivamente il Camicia Nera poté salvare centocinquantotto persone, quattro delle quali decedettero a bordo del CT. Le condizioni della motonave Puccini il mattino del 2 dicembre. Successivamente, con l’arrivo del Pigafetta (CV Rodolfo Del Minio) e del Da Noli (CF Pio Valdambrini), e considerando il Lampo e il Camicia Nera si trovarono riuniti intorno al danneggiato Da Recco 4 CT. Il Camicia Nera cedette il comando delle operazioni di salvataggio al Pigafetta, il quale subito si incarico di prendere a rimorchio di poppa il Da Recco, e dispose che il Lampo ne prendesse a bordo i feriti, che furono poi tutti riuniti sul Da Noli sul quale si trovava il medico della 15a Flottiglia CT, a cui apparteneva come nave comando lo stesso Pigafetta. Successivamente il Da Noli ricevette l’ordine di trasbordare i feriti sulla sopraggiunta nave ospedale Capri (STV Oscar Sacchi). Alle 09.50 il rimorchio al Da Recco era pronto, e il Pigafetta, cominciando a tirare, diresse per Trapani dove arrivò alle 18.00, scortato dal Lampo, che aveva l’ecogoniometro in funzione per ricerca di eventuali sommergibili, e dai due Mas 563 e 576. Nel frattempo erano arrivate nella zona dello scontro anche le torpediniere Partenope (CC Gustavo Lovatelli) e Perseo (TV Severio Marotta), che come sappiamo fin dalla notte del 1° dicembre si trovavano in mare per un rastrello antisom sulla rotta Trapani Biserta. Lovatelli, comandante della sezione, avendo individuato in lontananza bagliori di un combattimento, e intercettato un messaggio con cui il Da Recco comunicava di trovarsi in difficoltà, aveva avvertito Marina Trapani di aver sospeso il rastrello per recarsi in soccorso del CT, nella cui zona, in ricerche che protrassero dalle 09.10 fino alle 14.00 del 2 dicembre, recuperarono numerosi naufraghi. La Partenope salvò 10 naufraghi del piroscafo Aventino e altre 112, dei quali 100 del CT Folgore; la Perseo recuperò 150 superstiti dell’Aventino, che trasbordò sulla nave ospedale Capri. Altri 10 uomini dell’Aventino furono rintracciati dal CT Da Noli e alcuni altri dalla motosilurante Ms 32. Ricevuto dal Da Noli l’ordine di continuare le ricerche fino al mattino dell’indomani, la Capri, con l’assistenza di velivoli da ricognizione, ebbe modo di salvare durante la giornata del 2 dicembre altri 133 uomini, tutti appartenenti all’Aventino e alla motonave Puccini, ma avendo necessità di far arrivare a Trapani i 14 feriti più gravi, chiese alla Ms 32 di accostare alla nave ospedale, prendere a bordo gli uomini e raggiungere il porto alla massima velocità. Quindi, carica di naufraghi trasbordati dal Da Noli e dal Perseo la Capri entrò a Trapani nelle prime ore del mattino del 3, avendo esaurito la sua missione. In precedenza avevano raggiunto quel porto tutte le altre navi che avevano partecipato all’opera di salvataggio. Le perdite umane delle navi del convoglio “Aventino”, tra i nove piroscafi e unità di scorta, furono particolarmente gravi. Su un totale di 3.300 persone imbarcate ne andarono perdute ben 2.200. In termini di vite umane il disastro fu ancora maggiore di quello che si era determinato nel tragico disastro del convoglio “Duisburg” del 9 novembre 1941. Tra i 220 caduti le unità militari ne persero 286, come di seguito ripartiti: Da Recco 118; Folgore 124; Procione 3; Aspromonte 41, ossia andarono perduti oltre un terzo degli uomini di dette unità. Con la motivazione per il valore e il comportamento dimostrati furono decorati con Medaglia d’Oro al Valor Militare il CV Cocchia del Da Recco e il CF Foscari del Camicia Nera. e, alla Memoria, il CC Bettica dell’affondato Freccia e il TV Alfredo Zambrini del Da Recco. Le considerazioni britanniche Nessun danno, neppure di una scheggia, fu riportato dalle unità britanniche, che ancora una volta, con radar o senza radar, si dimostrarono maestre nella tattica del combattimento notturno, sia con il cannone e sia con il siluro. Compiaciuto, forse in modo anche cinico, per l’annientamento del convoglio H, dalle navi della Forza Q, il CV Henry Taprell (Traffaill) Dorling, all’epoca degli avvenimenti una specie di Capo Ufficio Stampa del Comando della Mediterranean Fleet, ha scritto nel suo libro Mediterraneo Occidentale 1942 – 1945, tradotto dall’Ufficio Storico della Marina Militare: Per il nemico fu un disastro; impegnato improvvisamente a distanza ravvicinata, subì la perdita di quattro navi mercantili e tre CT tutti affondati o incendiati. Testimoni oculari raccontarono dell’effetto distruttore del fuoco a distanza serrata, di navi che saltavano in aria e bruciavano tra nubi di fumo e di vapore, di autocarri trasportati sul ponte dalle navi che rotolavano in mare mentre le navi si capovolgevano; di uomini terrorizzati che si gettavano fuori bordo mentre le navi affondavano. E’ impossibile dire quanti uomini abbia perso il nemico, o il numero degli autocarri e la quantità di benzina e di provviste che in questa occasione non riuscirono a giungere in Tunisia. Nessuna nave si salvò. Alcuni sommergibili che si trovavano nella zona al mattino successivo riferirono che larghi tratti di mare erano coperti da un denso strato di nafta, di masse di relitti galleggianti e di un gran numero di cadaveri galleggianti con i salvagente addosso. … Segnalò l’Amm. Harcourt dopo l’azione “Credo che abbiamo dato un buon aiuto alla Prima Armata” Harcourt si riferiva all’Armata britannica del generale K.A.N. Anderson che combatteva in Tunisia. Le stesse identiche parole scritte da Traffaill si trovano alle p. 377 - 378 del libro dell’amm. Andrew Browne Cunningham L’odissea di un marinaio, tradotto da Aldo Fraccaroli per l’Editore Mondadori. Una lezione di strategia. Come ho scritto nel mio libro per l’Ufficio Storico della Marina Militare L’Operazione Gaudo e lo scontro notturno di Capo Matapan, generando all’epoca (1998) grandissima incredulità e sorpresa, nella Marina britannica, al pari di quella italiana, esisteva l’obbligo, soprattutto nelle notti di scarsa visibilità, di far seguire gli incrociatori dai CT. La Forza Q partì da Bona nella descritta formazione, Orion, Sirius, Argonaut, Quentin, Quiberon, attaccò il convoglio “Aventino” e rientro a Bona, per poi partire nel pomeriggio per Algeri, sempre procedendo con gli incrociatori in testa e i CT che seguivano, mantenendo l’allineamento, per quanto possibile, anche durante lo scontro notturno. Ricordo che per anni si è sempre detto che il disastro di Matapan del 28 marzo 1941 era da addebitare al povero amm. Carlo Cattaneo, Comandante la 1a Divisione Navale, perché aveva mantenuto i CT dietro gli incrociatori, privandosi di uno schermo protettivo avanzato. Nessuno, tra gli ammiragli e comandanti di unità, che conoscevano le norme di squadra, lo difese. Anzi, il più polemico fu l’ex Comandante della Squadra Navale, amm. Angelo Iachino, il vero responsabile del disastro di Matapan che scaricò su Cattaneo gran parte della propria responsabilità. Cattaneo, agendo d’iniziativa, avrebbe potuto mandare in testa i CT, ma non lo fece per adeguarsi a quelle che erano allora le “Norme di Squadra”, da me rintracciate. (…)

Non altrettanto efficace appare l’impiego delle nostre armi. Nella relazione dell’amm. Gasparri, fu messo in primo piano il comportamento “ammirevole per arditezza e linearità di concezioni” dei CT Camicia Nera e Folgore; soprattutto “più ammirevole” quello del Folgore che si sacrificò lanciandosi immediatamente all’attacco contro il nemico sebbene l’ordine di operazione gli avesse affidato il compito “di restare col convoglio proteggendone il rapido allontanamento”. Altrettanto lodevole si era dimostrata l’iniziativa del Camicia Nera, che individuata la posizione delle navi nemiche per i bagliori delle codette luminose dei proiettili che stavano sparando, aveva diretto “immediatamente all’attacco, senza attendere conferma del CapoScorta, emettendo una cortina fumogena per coprire i piroscafi”. E passando poi al comportamento dei comandanti dei due CT, CC Erner Bettiga del Folgore e CF Adriano Foscari del Camicia Nera, sebbene non fossero riusciti “ad evitare la distruzione del convoglio DA RECCO”, l’amm. Gasparri aggiunse: Ambedue i Comandanti hanno dimostrato una decisione, uno spirito aggressivo, una prontezza, un’abilità manovriera tattica che possono definirsi ammirevoli. Può essere in parte mancata, per la ben nota deficienza di preparazione e di addestramento delle nostre Unità agli scontri notturni, la perfezione tecnica nell’impiego delle armi, ma il cuore e l’animo sono stati impareggiabili”.[42] Nell’andare all’attacco contro un nemico più numeroso e più forte, della cui superiorità tecnica e addestrativa nei combattimenti notturni la Marina italiana aveva fatto ripetuta e dolorosa esperienza, le due Unità erano votate al sacrificio ed i loro Comandanti dovevano saperlo. Infatti il FOLGORE trovava nell’azione eroica e gloriosa fine che era prevedibile. Il CAMICIA NERA invece, assistito da un incredibile fortuna, la fortuna che aiuta gli audaci, non aveva né un colpo, né un ferito. Nei riguardi del Da Recco (ed in particolare del suo comandante CF Aldo Cocchia) l’amm. Gasparri non fu altrettanto entusiasta, scrivendo:[43] Era l’Unità Capo Scorta. Il suo comportamento è pure molto lodevole, ma non appare diritto, lineare, senza mende come quello del FOLGORE e del CAMICIA NERA. Si può in primo luogo rilevare che il suo Comandante non ha mostrato un eccessivo spirito di iniziativa. Al segnale delle 150801 con il quale il Supermarina ordinava al Gruppo “Maestrale” di rinforzare la scorta del convoglio “Sirio” [convoglio B] “contro eventuale provenienza da Bona dove stamane erano presenti alcuni cc.tt.” non è stata data importanza. Il Comandante ha anzi pensato che Supermarina giudicasse minacciato in base alle notizie in suo possesso, solo il convoglio più arretrato e che non vi fosse quindi pericolo per lui. La stessa cosa ha pensato nel ricevere poco prima di mezzanotte il segnale di scoperta delle 2344 con il quale Supermarina comunicava l’avvistamento fatto alle 2240 da un aereo del C.A.T. di 5 unità imprecisate, procedenti ad alta velocità verso levante, e nel constatare che di questo segnale veniva chiesto il ricevuto al MAESTRALE e non al DA RECCO. Da quest’ultima fase, senza commento alcuno da parte dell’amm. Gasparri, si ricava che Supermarina, nel non informare direttamente il Da Recco aveva commesso un imperdonabile errore. Tanto più che la Forza Q si trovava al momento dell’avvistamento aereo a circa 75 miglia dal Da Recco, il cui convoglio era quindi il più minacciato dal nemico proveniente da ponente. Invece, non avendo ricevuto direttamente la notizia dell’avvistamento aereo, il comandante Cocchia fu indotto a ritenere che sarebbe stato attaccato il convoglio B, che era il più forte (tre CT e cinque torpedinie[42] AUSMM, Comando Gruppo CC.TT. di Squadra, Azione navale del 2 dicembre 1942, prot. N. 04261/S del 12 marzo 1943. [43] Ibidem. re), e conseguente, come scrive l’amm. Gasparri, il CV Cocchia, “dal carattere militarmente duro e ostinato nel seguire rigidamente le proprie consegne”, continuò a dirigere nella rotta (245°) fissata nell’ordine di operazioni, e alle 0001 del 2 dicembre, nell’imminenza dell’attacco nemico, si limito a chiedere ordini a Supermarina, che non arrivarono in tempo. Nell’immagine famosissima del 3 giugno 1941 scattata da un aereo italiano, l’arrivo a Taranto della torpediniera Lupo che era stata danneggiata a nord di Creta nello scontro notturno del 21 maggio con le unità britanniche della Forza D. Notare l’equipaggio schierato per il saluto e i fori dei proietti che avevano colpito lo scafo della nave. Quando si sviluppo l’attacco nemico, in situazione particolarmente favorevoli per lo sparpagliamento del convoglio H in seguito alla leggera collisione tra i piroscafi Puccini e Aventino, e la dispersione delle navi determinata anche da quelli che furono ritenuti erroneamente attacchi aerei, il comandante Coccia si trovò nelle condizioni di non capire da quale parte stavano le unità britanniche, e fu assorbito per qualche tempo nel dare ordine alle navi di scorta di andare all’attacco e di coprire con nebbia le navi mercantili. Dovendosi giustificare per non aver subito diretto contro il nemico, a imitazione delle manovre del Folgore e del Camicia Nera, il comandante Cocchia sostenne di aver diretto, in una situazione confusa anche per gli artifizi luminosi che si vedevano in aria, non nella direzione “presunta” del nemico, ma nella direzione “esatta” delle vampate dei cannoni nemici, con il risultato di non arrivare in questa prima fase del combattimento a contatto con l’avversario, che egli non riuscì ad avvistare nella sua corsa verso ponente. A questo punto decise di cambiare rotta verso levante, allo scopo di prendere il nemico alle spalle, mentre era ancora impegnato contro i piroscafi, e nel far ciò, mentre si regolava dirigendo sui lontani bagliori di alcuni incendi, segnalò alle altre navi “Stiamo aggirando il nemico da ponente”. Alle 01.00 avendo visto un CT di prora a dritta, Cocchia si preparò a lanciare i siluri, per poi subito rinunciarvi temendo che fosse un’unità nazionale, come in effetti era trattandosi del Camicia Nera, che doveva già avere effettuato il suo fallito attacco contro il Da Recco. L’idea che a essere avvistata fosse stata la torpediniera Procione, come è scritto nella Relazione dell’amm. Gasparri, lascia dei legittimi dubbi, poiché a quell’ora la torpediniera, l’unica nave italiana che si trovava a sud della Forza Q, passò di poppa al Da Recco, e non di prora, come risulta dalla cartina dell’Ufficio Storico della Marina Militare. Mentre continuava nella sua corsa alla ricerca del nemico, con una situazione che appariva sempre più incerta, alle 00.33 il comandante Cocchia avvistò le sagome di tre unità navali, che sembrava stessero sparando sul lato opposto, e contro di esse diresse all’attacco. Ma questa iniziativa non riuscì, perché il Da Recco, prima di poter impiegare le armi, fu preso sotto il tiro delle unità della Forza Q che lo colpirono gravemente arrestandolo in fiamme. Fortunatamente, avendo già assunto alle 01.26 la rotta per rientrare a Bona, il nemico non si soffermò a dare al CT il colpo di grazia, e questo permise al Da Recco di essere soccorso e sopravvivere. La manovra del comandante Cocchia per ricercare le navi britanniche verso nord, dopo “aver mostrato poco spirito d’iniziativa nella fase pre-tattica e forse poca prontezza nei primi momenti dello scontro”, fu molto apprezzata, e benché la manovra non avesse portato ai risultati sperati, l’ufficiale, che era stato gravemente ferito, secondo Gasparri meritò pienamente la medaglia d’Oro al Valor Militare che gli fu conferita sul campo. Nel dopoguerra l’amm. Cocchia è stato Direttore dell’Ufficio Storico della Marina Militare, e tra le sue pubblicazioni sono meritevoli, sotto ogni punto di vista, i due primi volumi su “La Difesa del traffico con l’Africa Settentrionale”. Tuttavia la compilazione del 3° Volume, che tratta della distruzione del convoglio “Aventino”, con tutti gli strascichi che ne erano seguiti, fu affidata all’amm. Fioravanzo. Nei riguardi del comportamento della torpediniera Procione nelle relazioni non si trovano elementi di rilievo che avessero portato a svolgere un’efficace azione offensiva. Anche perché, pur portandosi alla distanza di 2.000 metri dalle unità nemiche, all’ordine del comandante “fuori”, la torpediniera non eseguì il lancio dei siluri “a causa della recisione dei normali collegamenti elettrici e telefonici. Un’anomalia che, secondo Gasparri, il comandante di una nave bene addestrata avrebbe dovuto superare in qualche modo. La Procione fu colpita gravemente, ma nonostante le sue precarie condizioni riuscì a salvarsi. Anche il comportamento della torpediniera Clio non fu esente da critiche, poiché in caso di attacco avrebbe dovuto restare con il convoglio, mentre invece per iniziativa del suo comandante andò alla ricerca del nemico, e quando arrivò l’ordine per ultracorte del Da Recco delle 00.38, “Invertite immediatamente la rotta. Fate nebbia”, non riuscì più a trovare i piroscafi. Ed anche la sua azione a fuoco con il CT australiano Quiberon, conosciuta nel dopoguerra, e in cui sparò quattro salve dalla distanza di 4.500 metri, fu all’epoca considerata ininfluente per la difesa del convoglio, anzi dall’amm. Gasparri ritenuta “del tutto negativa”. Ma ciò fu anche giustificato dal fatto che la torpediniera non aveva il proprio comandate, sbarcato per malattia, e sostituito dal TV Vito Asaro, che nelle difficili condizioni in cui si trovò non era preparato a sostenere gli oneri di quel comando. Infine riguardo ai piroscafi del convoglio, fu rilevato la loro assoluta mancanza di reazione a fuoco col proprio cannone, e che erano stato sparati soltanto alcuni caricatori con le mitragliere contraerea. Concludendo, la Forza Q poté giungere a contatto del convoglio H con grande facilità guidata dalla ricognizione aerea di Malta, che si dimostrò efficientissima nel fornire le segnalazioni sui movimenti delle navi italiane, e sfruttando adeguatamente il radar, che però non dette una grande dimostrazione di efficienza, tanto che il contramm. Harcourt scrisse nella sua relazione n. 241/E: “E’ stato deludente che il radar tipo 271 non rilevasse il convoglio ad una distanza maggiore di 6 miglia, ma a causa dei piovaschi lo schermo forniva dati confusi”. La formazione britannica una volta avvistato il convoglio, diresse per avvolgerne la testa da ponente verso levante, aprendo il fuoco a breve distanza e con straordinaria precisione. La sua azione contro i piroscafi fu rapida e risolutiva, e inizialmente soltanto la nave traghetto Aspromonte, aumentando la velocità a 16 nodi, riuscì ad allontanarsi sottraendosi alla caccia per un ora e venti minuti, prima di essere affondata. Fu anche constatato che le navi nemiche impiegavano i loro complessi di mitragliere pesanti (pom-pom a quattro canne da 40 mm), mentre le siluranti italiane ne erano sprovviste avendo disponibili soltanto le modeste mitragliere binate da 20 mm. Inoltre, i proiettili d’artiglieria di ogni unità avevano codette luminose di diversa colorazione (rossa, verde, azzurrognola, gialla), in modo da far capire, nel tiro collettivo, quando, ogni singola nave sparava su uno stesso obiettivo. Complessi di mitragliere binata “Scotti” a bordo di una torpediniera italiana nella seconda metà del 1942. Infine, mantenendo la linea di fila, la Forza Q evitò di dover accendere i fanali di mischia, impedendo così alle unità italiane di localizzare il nemico e provocando errori come quello del Camicia Nera col Da Recco. Nonostante ogni sforzo fatto dalla Regia Marina per cercare di migliorare l’addestramento, l’annientamento del convoglio “Aventino”, con l’affondamento di 4 mercantili e un CT di scorta, a cui si aggiunse nel Canale di Sicilia la perdita di parte del convoglio C diretto a Tripoli (un piroscafo e una torpediniera), confermò che le unità italiane, dopo due anni e mezzo di guerra, non erano ancora sufficientemente preparate al combattimento notturno. Anche le migliorie che si tento di adottare nei mesi successivi per superare il divario che esisteva nei confronti della Royal Navy, non portarono agli sperati successi, e l’8 settembre 1943 trovò la Regia Marina che si dibatteva in problemi di addestramento, che risentivano della mancanza di mezzi di combattimento adatti a combattere nell’oscurità; soprattutto mancavano efficienti apparati radar (il “Gufo” l’unico radiolocalizzatore di tipo navale costruito dall’industri nazionale era un autentica delusione) e strumenti ottici a grande luce notturna; e vi era ancora la necessità, quasi inverosimile, di poter disporre di un numero sufficiente di buoni binocoli da assegnare per la vigilanza alle vedette delle singole navi. Francesco Mattesini Adriano FOSCARI Capitano di Fregata Medaglia d'oro al Valor Militare Comandante di cacciatorpediniere, di scorta ad un convoglio di navi da carico, improvvisamente attaccato da forze navali nemiche molto superiori, si lanciava audacemente all'attacco, penetrando con la sua nave tra le unità della formazione avversaria. Scoperto dal nemico e sottoposto a violenta reazione di fuoco, non desisteva dall'ardita azione iniziata, fermamente deciso a portarla a fondo e ad arrecare all'avversario il maggior danno possibile, noncurante delle continue fitte salve che inquadravano la sua unità. Riusciva così a lanciare i suoi siluri contro un gruppo di cacciatorpediniere. Avvistato subito dopo un incrociatore e risoluto a condurre un secondo attacco, manovrava con grande perizia sotto il tiro che il nemico concentrava sulla sua nave e, raggiunto il bersaglio, si portava a distanza ravvicinatissima e lo colpiva con due siluri che ne provocavano l'immediata esplosione ed affondamento. Esauriti, in tal modo, i suoi siluri, insisteva ancora a ricercare l'avversario nell'intento di attaccarlo col cannone e, solo dopo aver accertato il definitivo allontanamento del nemico, si poneva alla ricerca e al recupero dei naufraghi, rientrando alla base nella sera successiva. Dimostrava in tutta l'azione eccezionali doti di Comandante, nutrite di alto spirito d'iniziativa e della più tenace aggressività. Canale di Sicilia, 2 dicembre 1942. Nacque a Venezia il 10 giugno 1904. Allievo all'Accademia Navale di Livorno dal 1918, nel luglio 1922 conseguì la nomina a Guardiamarina. Ebbe varie destinazioni d'imbarco e nel 1929, nel grado di Tenente di Vascello, assunse l'incarico di Ufficiale di Ordinanza di S.A.R. il Duca d'Aosta e dal 1930 all'ottobre 1933 fu Ufficiale Addetto alla Casa Militare del Duca di Spoleto. Nel 1934 ebbe il comando della torpediniera 75 OLT, poi quello della torpediniera Acerbi ed infine quello del sommergibile Des Geneys. Promosso Capitano di Corvetta nel maggio 1936 e destinato all'Istituto di Guerra Marittima, nel marzo 1938 ebbe il comando del sommergibile Sciesa e quindi del Veniero. Nell'agosto del 1939 ebbe l'incarico di Capo della Segretaria Generate dello Stato Maggiore presso il Ministero della Marina e nel gennaio 1940 conseguì la promozione a Capitano di Fregata. Nel gennaio 1942 ebbe il comando del cacciatorpediniere Camicia Nera con il quale eseguì numerose missioni di scorta convogli. Nella missione di scorta verso un porto della Libia di un convoglio di navi da carico, fu improvvisamente attaccato nella notte del 2 dicembre da preponderanti forze navali nemiche presso il Banco di Skerki, sulle coste tunisine e portò audacemente all'attacco la sua unità, penetrando all'interno della formazione avversaria. Benché sottoposto a violento fuoco riuscì a lanciare i suoi siluri contro un gruppo di cacciatorpediniere nemiche. Avvistato poi un incrociatore, si portava nuovamente all'attacco e con il preciso lancio di due siluri lo affondava. Esauriti i siluri continuava il combattimento con i cannoni di bordo obbligando il nemico, centrato dalle sue salve, ad allontanarsi. Per l'azione venne citato sul Bollettino di Guerra. Partecipò alla guerra di liberazione prima nell'incarico di Ufficiale di collegamento con il Comando Supremo e poi al Comando del Reggimento "San Marco ", comando che mantenne fino al termine delle ostilità. Collocato in ausiliaria a domanda nel febbraio 1947 ed iscritto nella riserva, conseguì la promozione a Contrammiraglio. Il Contrammiraglio Adriano Foscari è morto a Venezia il 22 giugno 1980. Altre decorazioni:     Medaglia di Bronzo al Valore Militare sul Campo (Mediterraneo centrale, gennaio 1942); Medaglia di Bronzo al Valore Militare sul Campo (Mar Ionio, agosto 1942); Croce di Guerra al Valore Militare sul Campo (Mediterraneo occidentale, giugno 1942); Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia (1944-1945).

**Исторические данные**

|  |
| --- |
| 21.01.1937**Заложен** |
| 08.08.1937**Спущен на воду** |
| 04.1938**Выход на испытания** |
| 30.04.1938**Введен в строй** |
| 14.12.1948**Выведен из боевого состава** |
| 1960**Сдан на слом** |

**Общие данные**

|  |
| --- |
| 1790 / 2342 т.**Водоизмещение (стандартное/полное)** |
| 106,7 / 10,15 / 3,38/4,21 м.**Размерения (длина/ширина/осадка)** |

**ЭУ**

**реал**

**док**

|  |
| --- |
| 2 ТЗА *Beluzzo-Parsons* 3 ПК *Regia Marina* / 57 000**Главная ЭУ (тип/мощность)** |
| 2 ед.**Количество валов** |
| 39,621 / 12 узл.**Скорость хода (полная/экономичная)** |
| 900 / 4000 миль**Дальность плавания (полным/экономичным ходом)** |
| 370/506 т.**Запас топлива** |

**Экипаж**

|  |
| --- |
| 178-187 чел.**Общая численность** |
| 7 чел.**Офицеры** |
| 171-180 чел.**Матросы** |

**Бронирование**

|  |
| --- |
| 14 мм.**Башни** |

**Вооружение**

**Артиллерия главного калибра:**

* 2×2 — [120-мм/50 орудия *O.T.O* Model 1931](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926).

**Осветительная артиллерия:**

* 1×1 — [120-мм/15 гаубица *O.T.O.* Model 1933](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933).

**Зенитная артиллерия:**

* 4×2 — [20-мм/65 автомата *Breda* Model 1935](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935);
* 2×1 — [8-мм пулемета *Breda* Model 1939](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:8-мм_Breda_Mod._1939&action=edit&redlink=1).

**Минно-торпедное вооружение:**

* 2×3 [533-мм торпедных аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии);
* 64 мины;
* 2 БС, 2 БМ, 34 ГБ.

**Однотипные корабли**

1 серия:  
     [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938))  
     [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937))  
     [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938))  
     [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937))  
     [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938))  
     [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938))  
     [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938))  
     [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938))  
     [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938))  
     [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938))  
     [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938))  
2 серия:  
     [*Bombardiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bombardiere_(1942))  
     *Carrista* (разобран на стапеле)  
     [*Corsaro*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corsaro_(1941))  
     [*Legionario*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Legionario_(1941))  
     [*Mitragliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Mitragliere_(1941))  
     [*Squadrista*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Squadrista_(1942))  
     [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941))

**Camicia Nera** (рус. «Камичиа Нера») — головной [эскадренный миноносец](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренный_миноносец) 1-й серии [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) [Королевских военно-морских сил Италии](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:ВМС_Италии). Участвовал во [Второй мировой войне](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Вторая_мировая_война). 30 июля 1943 г. переименован в *Artigliere*. 23 января 1949 г. эсминец передан по репарациям СССР и переименован в «Ловкий». Неоднократно модернизировался. 27 марта 1960 г. исключен из списков флота и сдан на слом.

## **Содержание**

[Скрыть](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937))

* [1 Прое](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9F.D1.80.D0.BE.D0.B5.D0.BA.D1.82.D0.B8.D1.80.D0.BE.D0.B2.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D0.B5_.D0.B8_.D0.BF.D0.BE.D1.81.D1.82.D1.80.D0.BE.D0.B9.D0.BA.D0.B0)ктирование и постройка
* [2 Описание конструкции](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9E.D0.BF.D0.B8.D1.81.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D0.B5_.D0.BA.D0.BE.D0.BD.D1.81.D1.82.D1.80.D1.83.D0.BA.D1.86.D0.B8.D0.B8)
  + [2.1 Корпус и надстройки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9A.D0.BE.D1.80.D0.BF.D1.83.D1.81_.D0.B8_.D0.BD.D0.B0.D0.B4.D1.81.D1.82.D1.80.D0.BE.D0.B9.D0.BA.D0.B8)
  + [2.2 Механизмы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9C.D0.B5.D1.85.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D0.B7.D0.BC.D1.8B)
  + [2.3 Вооружение](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.92.D0.BE.D0.BE.D1.80.D1.83.D0.B6.D0.B5.D0.BD.D0.B8.D0.B5)
  + [2.4 Прочие устройства и оборудование](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9F.D1.80.D0.BE.D1.87.D0.B8.D0.B5_.D1.83.D1.81.D1.82.D1.80.D0.BE.D0.B9.D1.81.D1.82.D0.B2.D0.B0_.D0.B8_.D0.BE.D0.B1.D0.BE.D1.80.D1.83.D0.B4.D0.BE.D0.B2.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D0.B5)
* [3 Экипаж](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.AD.D0.BA.D0.B8.D0.BF.D0.B0.D0.B6)
* [4 Тактико-технические характеристики](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.A2.D0.B0.D0.BA.D1.82.D0.B8.D0.BA.D0.BE-.D1.82.D0.B5.D1.85.D0.BD.D0.B8.D1.87.D0.B5.D1.81.D0.BA.D0.B8.D0.B5_.D1.85.D0.B0.D1.80.D0.B0.D0.BA.D1.82.D0.B5.D1.80.D0.B8.D1.81.D1.82.D0.B8.D0.BA.D0.B8)
* [5 Модернизации](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9C.D0.BE.D0.B4.D0.B5.D1.80.D0.BD.D0.B8.D0.B7.D0.B0.D1.86.D0.B8.D0.B8)
* [6 Окраска](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9E.D0.BA.D1.80.D0.B0.D1.81.D0.BA.D0.B0)
* [7 История службы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.98.D1.81.D1.82.D0.BE.D1.80.D0.B8.D1.8F_.D1.81.D0.BB.D1.83.D0.B6.D0.B1.D1.8B)
* [8 Фотогалерея](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.A4.D0.BE.D1.82.D0.BE.D0.B3.D0.B0.D0.BB.D0.B5.D1.80.D0.B5.D1.8F)
* [9 Примечания](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9F.D1.80.D0.B8.D0.BC.D0.B5.D1.87.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D1.8F)
* [10 Литература](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l ".D0.9B.D0.B8.D1.82.D0.B5.D1.80.D0.B0.D1.82.D1.83.D1.80.D0.B0)

## Проектирование и постройка

*Основная статья*: ***[Проектирование и постройка эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9F.D1.80.D0.BE.D0.B5.D0.BA.D1.82.D0.B8.D1.80.D0.BE.D0.B2.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D0.B5_.D0.B8_.D0.BF.D0.BE.D1.81.D1.82.D1.80.D0.BE.D0.B9.D0.BA.D0.B0)***

Пока на кораблях [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani) велись достроечные работы, была принята кораблестроительная программа 1937 года, предусматривавшая, среди прочего, строительство сразу двенадцати эскадренных миноносцев. Они должны были стать практически полным повторением предшественников с некоторыми улучшениями, важнейшим из которых должно было стать появление пятого орудия главного калибра. Одноорудийную установку планировалось разместить на расширенной средней надстройке (между торпедными аппаратами). Другие изменения касались перехода на новую силовую установку с турбинами высокого давления системы «Белуццо», замены [13,2-мм зенитных пулеметов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:13,2-мм_Breda_Mod._1931) на [20-мм автоматы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) и незначительных изменений в архитектуре. Сравнение распределения весовых нагрузок показывает, что у новых кораблей меньший, чем у эсминцев [типа *Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale) и [типа *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani), процент водоизмещения приходится на корпус и силовую установку, но больший - на оборудование. В процессе строительства выяснилось, что промышленность не в состоянии предоставить новые одноорудийные [120-мм установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926), поэтому вместо них эсминцы получили по одной [120-мм/15 гаубице](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933).

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_14.jpg)

Эскадренный миноносец *Camicia Nera*, июнь 1938 г.

Заказ был распределен между верфями «О.Т.О.» в Ливорно (6 единиц), «C.d.T.» в Генуе (2 единицы) и «C.N.R.» в Анконе и Палермо (по 2 единицы). Корабли получили свои имена в честь родов войск и воинских специальностей итальянской армии и официально обозначались как [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)), став тем самым наследниками эсминцев одноименного типа постройки 1907-1913 гг. При этом названия [*Alpino*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Alpino_(1938)) (альпийский стрелок), [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)) (артиллерист), [*Bersagliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Bersagliere_(1938)) (берсальер - хороший стрелок, аналог егеря в русской армии), [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) (карабинер), [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)) (кирасир), [*Fuciliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Fuciliere_(1938)) (фузилер), [*Granatiere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Granatiere_(1938)) (гренадер), [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) (улан) повторяли предыдущую серию; вместо *Pontiere* (понтонер) появился [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) (сапер), название *Ascaro* было видоизменено в [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)) (аскеры - солдаты колониальных войск); [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)) (авиатор) и *Camicia Nera* (чернорубашечник, т.е. солдат фашистской милиции) являлись новыми. В итальянской литературе эти эсминцы обозначаются также как тип *Camicia Nera* - по названию головного корабля.

Контрактная стоимость постройки составила 15 528 тыс. лир. Все 12 единиц были заложены в течение 1937 года и вошли в строй между апрелем 1938 г. и маем 1939 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Название (бортовое обозначение)** | **Строитель** | **Заложен** | **Спущен на воду** | **Вошел в строй** |
| *Camicia Nera* (CN) с 30.7.1943 - *Artigliere* (AR) | «О.Т.О.», Ливорно | 21.1.1937 | 8.8.1937 | 30.4.1938 |

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_15.jpg)

Эскадренный миноносец *Ascari*, декабрь 1941 г.

После государственного переворота 25 июля 1943 года[[1]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l "cite_note-1) королевским указом от 30 июля 1943 г. эскадренный миноносец переименован в *Artigliere* в честь погибшего систершипа.

Практика присвоения девизов дивизионам эскадренных миноносцев сохранялась недолго, и на эсминцах [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) вернулись к индивидуальным девизам, правда, официально они были присвоены лишь немногим кораблям. У данной серии они, чаще всего, становились повторением девизов, которые несли эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1907)&action=edit&redlink=1) постройки 1907-1913 гг., или же повторяли девизы тех родов войск, названия которых носили корабли. Эскадренному миноносцу *Camicia Nera* девиза присвоено не было, однако у одноименной организации был девиз «Liberta e dovere» (рус. «Свобода и долг»).

## Описание конструкции

### Корпус и надстройки

*Основная статья*: ***[Корпус и надстройки эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9A.D0.BE.D1.80.D0.BF.D1.83.D1.81_.D0.B8_.D0.BD.D0.B0.D0.B4.D1.81.D1.82.D1.80.D0.BE.D0.B9.D0.BA.D0.B8)***

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_11.jpg)

Эскадренный миноносец типа *Soldati*. Продольный разрез, вид сверху, планы мостиков, верхней палубы, платформы и трюма. *Копия подлинного чертежа верфи «О.Т.О.».*

Эскадренные миноносцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) имели конструкцию корпуса и надстроек, в которых получили свое развитие технические решения, примененные на кораблях предыдущей серии [*Dardo*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Dardo)/[*Folgore*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Folgore), хотя и отличий было более чем достаточно. Помимо существенно увеличенных размеров, корпуса новых эсминцев характеризовались значительно большим удлинением (отношение длины к ширине достигло 10,25 против 9,74 у [типа *Dardo*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Dardo) и 10,2 у [типа *Folgore*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Folgore)). Гораздо длиннее стал полубак, плавно поднимавшийся к форштевню, имевшему элегантную серповидную форму. Увеличенный кормовой подзор и измененная форма шпангоутов должны были способствовать меньшему проседанию кормы на высоких скоростях.

На отсеки корпус делился 11 водонепроницаемыми переборками, доходившими до верхней палубы, еще несколько переборок доходило только до платформы или располагалось между платформой и верхней палубой.

Блок «носовая надстройка/дымовая труба» являлся развитием конструкции, примененной на эсминцах типов [*Dardo*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Dardo)/[*Folgore*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Folgore), но выглядел гораздо эстетичнее. Его передняя часть выполнялась скругленной, а труба стала ниже и шире и являлась теперь как бы продолжением надстройки. Находящийся в задней части верхнего мостика так называемый «боевой марс» (coffa) с расположенным наверху прожектором был размещен на полностью закрытом основании обтекаемой формы, а не на стойках, как у эсминцев предшествующих типов. В целом эти нововведения придавали кораблям очень элегантный и стремительный внешний вид.

### Механизмы

*Основная статья*: ***[Механизмы эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9C.D0.B5.D1.85.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D0.B7.D0.BC.D1.8B)***

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_74.jpg)

*Bombardiere* на ходовых испытаниях в районе Анконы летом 1942 г.

Силовые установки эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) поставлялись двумя производителями: фирмой «О.Т.О.» для кораблей своей постройки и фирмой «C.d.T.» для остальных. Соответственно, в их конструкции имелись отличия. Номинальная мощность силовой установки, по сравнению с [типом *Oriani*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Oriani), не изменилась и составила 48 000 л.с.

Все эсминцы оснащались тремя котлами военно-морского типа с перегревателями системы Ярроу или Торникрофта, при этом котлы производства «О.Т.О.» оборудовались 27 форсунками и имели рабочее давление 28 атм, а котлы производства «С d.T» имели 36 форсунок и давление 25 атм.

Турбо-зубчатые агрегаты у эсминцев фирмы «О.Т.О.» включали три ступени активного типа: высокого давления системы Белуццо, среднего и низкого давления системы Парсонса (последняя - со встроенной турбиной заднего хода). ТЗА, изготовленные фирмой «C.d.T.», включали только турбины высокого и низкого давления системы Парсонса, причем обе - двухпроточные, реактивного типа, ТНД со встроенной ступенью заднего хода. Одноступенчатые редукторы и упорные подшипники системы Митчелла были аналогичными. Каждый ТЗА снабжался конденсатором и одним или двумя циркуляционными насосами.

Эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) приводились в движение трехлопастными винтами постоянного шага (3,85 м) диаметром 3,35 м и весом около 5 т. Напряжение бортовой сети - 110 В. Состав бортовой электростанции остался прежним - два турбо- и два дизель-генератора постоянного тока, но их суммарная мощность увеличилась до 198 кВт.

Время нормальной подготовки кораблей к началу движения с погашенными котлами составляло 4 часа, экстренное (за счет сокращения времени прогрева турбин путем более интенсивной подачей пара) - 3 часа. Если же хотя бы один котел был в работе, то время уменьшалось до 2 ч. 15 мин и 1 ч. 15 мин соответственно.

Большим минусом энергетических установок итальянских эскадренных миноносцев была их низкая экономичность, особенно - на высоких скоростях. Проектную дальность плавания 2700 миль 18-узловым ходом и около 1000 миль на повышенной скорости могли обеспечить только корабли [типа *Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale), все последующие серии им заметно проигрывали. В частности, ТЗА эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) на 30-узловом ходу потребляли 18 тонн топлива в час, тогда как на скорости 10-14 узлов - всего 2-3 т/ч. Естественное в условиях военного времени ухудшение условий технического обслуживания силовых установок привело к дальнейшему падению дальности плавания.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Результаты ходовых испытаний** | | | | | |
| **Название** | **Дата** | **Водоизмещение, т** | **Скорость, уз** | **Обороты** | **Мощность, л.с.** |
| *Camicia Nera* | апр. 1938 | 1692 | 39,621 | 410,2 | 57 000 |

### Вооружение

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_08.jpg)

120-мм/50 спаренная артиллерийская установка «О.Т.О.» образца 1936 г. *Копия подлинного чертежа.*

*Основная статья*: [***120-мм/50 орудие O.T.O Model 1931***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926)

*Основная статья*: [***120-мм/15 гаубица O.T.O. Model 1933***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933)

*Основная статья*: [***37-mm/54 пушка Breda 1939***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932)

*Основная статья*: [***20-мм/65 автомат Breda Model 1935***](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935)

*Основная статья*: [***8-мм пулемет Breda Model 1939***](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:8-мм_Breda_Mod._1939&action=edit&redlink=1)

*Основная статья*: ***[Артиллерийское вооружение эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.90.D1.80.D1.82.D0.B8.D0.BB.D0.BB.D0.B5.D1.80.D0.B8.D0.B9.D1.81.D0.BA.D0.BE.D0.B5_.D0.B2.D0.BE.D0.BE.D1.80.D1.83.D0.B6.D0.B5.D0.BD.D0.B8.D0.B5)***

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_16.jpg)

Спаренная 120-мм установка и носовая надстройка с командно-дальномерным постом эсминца *Carabiniere*. Специя. 1939 г.

Главный калибр эскадренных миноносцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) 1-й серии состоял из четырех [120-мм орудий](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) с длиной ствола 50 клб., размещавшихся в двух спаренных установках на полубаке и кормовой надстройке. Итальянцы считали данное расположение артиллерии весьма удачным, поскольку кормовая установка оставалась «сухой» практически в любую погоду. Корабли оснащались установками четырех систем: «О.Т.О.» образца 1936 г. и образца 1936 г. модифицированная. «Ансальдо» образца 1936 г. и образца 1937 г. При этом корабли постройки верфи «О.Т.О.» получали и артиллерию той же фирмы, а корабли постройки «C.d.T.» и «C.N.R.» - артиллерию системы «Ансальдо» (опять же, невозможно сказать, установка какой конкретно модели стояла на том или ином корабле). Еесли в ходе боевых действий эсминец терял часть артиллерии, то на замену мог получить совсем не те установки, которые стояли на нем ранее - как пишет итальянский историк Эмилио Баньяско, «во время ремонта никто уже не обращал внимания на модель или производителя».

Орудия имели раздельно-гильзовое заряжение; заряд весом 9,7 кг помещался в латунную гильзу (общий вес гильзы с зарядом 24,56 кг). Кроме основного, имелось два вида уменьшенных зарядов, применение которых позволяло снизить износ ствола. Также уменьшенные заряды использовались для стрельбы осветительными снарядами. На эсминцах применялись следующие типы боеприпасов - бронебойный снаряд (granata perforante) весом 23,49 кг; фугасный снаряд (granata dirompente) весом 22,8 кг; зажигательный снаряд (granata incendiaria) весом 24,1 кг; осветительный снаряд (granata illuminante) двух видов - с нормальной (normale) и увеличенной (grande gittata) дальностью стрельбы весом 19,7 и 22,13 кг соответственно.

На испытаниях 120-мм бронебойный снаряд с дистанции 8000 м пробивал 40-мм плиту из хромо-никелевой стали под углом 30°, а с дистанции 10 000 м - 45-мм плиту под углом не менее 50°.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Draw_09.jpg)

120-мм/15 гаубица «О.Т.О.» образца 1933 г. *Копия подлинного чертежа.*

Боезапас включал 200-220 снарядов на ствол и хранился поровну в носовом и кормовом артиллерийских погребах. Подача осуществлялась электрическими элеваторами. В качестве примера можно привести распределение боезапаса на [*Velite*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Velite_(1941)): 80 фугасных снарядов, 55 бронебойных, 25 зажигательных и более 50 осветительных.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_09.jpg)

*Camicia Nera* после установки пятого 120-мм орудия, начало 1941 г.

Для ночных боев проектом предусматривалось включение в состав вооружения эсминцев [120-мм гаубиц](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933) «О.Т.О.» образца 1933 г. для стрельбы осветительными снарядами. Площадка между торпедными аппаратами на этих кораблях была заметно расширена. Разработка и принятие на вооружение одноорудийной [120-мм/50 установки](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926), предусмотренной первоначальным проектом, затянулись, по-этому 11 из 12 единиц первой серии в качестве временной меры получили по все той же [120-мм/15 гаубице](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_OTO_1933), и только на [*Carabiniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Carabiniere_(1938)) в 1939 г. была смонтирована опытная [120-мм/50 установка](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) «Ансальдо» образца 1937 г. Опыт ее использования оказался удачным, поэтому в 1941-1942 гг. пятое орудие на среднюю надстройку получили [*Ascari*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Ascari_(1938)), *Camicia Nera*, [*Corazziere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Corazziere_(1938)), [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)), [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) и [*Maestrale*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Maestrale_(1934))

Для тренировки заряжающих в мирное время на кораблях имелись специальные макеты (finta culatta) весом 1450 кг, устанавливавшиеся обычно с левого борта у дымовой трубы или сбоку от средней надстройки. Во время войны они, как правило, снимались.

*Основная статья*: ***[Приборы управления огнем эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9F.D1.80.D0.B8.D0.B1.D0.BE.D1.80.D1.8B_.D1.83.D0.BF.D1.80.D0.B0.D0.B2.D0.BB.D0.B5.D0.BD.D0.B8.D1.8F_.D0.BE.D0.B3.D0.BD.D0.B5.D0.BC)***

Итальянские эскадренные миноносцы имели развитую систему управления артиллерийской и торпедной стрельбой. Корабли [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) несли унифицированный набор приборов управления огнем, в целом повторяющий применявшийся на эсминцах [типа *Dardo*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Dardo). Основная их часть была сосредоточена на носовой надстройке.

Данные для стрельбы обрабатывались в центральном артиллерийском посту, занимавшем отдельное помещение на платформе примерно под носовым орудием. Его основой являлся электромеханический вычислитель (так называемая «централь») типа «RM-2 модифицированная» или «RM-3» производства фирм «Галилео» или «Сан-Джорджо». Он выдавал углы вертикальной и горизонтальной наводки, которые передавались на циферблаты наводчиков, расположенные непосредственно на [120-мм установках](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926). На случай выхода из строя системы центральной наводки орудия снабжались оптическими прицелами.

В течение 1941 г. на ряде эскадренных миноносцев (в т.ч. *Camicia Nera*) на кормовой надстройке был установлен закрытый пост управления огнем с прицелом центральной наводки и 3-метровым дальномером. Внешне он отличался скошенной передней частью, при этом грот-мачта стояла на оси поста и при его вращении оставалась неподвижной. Идея себя не оправдала, и к середине 1942 года пост был снят с корабля.

*Основная статья*: ***[Зенитные автоматы и пулеметы эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.97.D0.B5.D0.BD.D0.B8.D1.82.D0.BD.D1.8B.D0.B5_.D0.B0.D0.B2.D1.82.D0.BE.D0.BC.D0.B0.D1.82.D1.8B_.D0.B8_.D0.BF.D1.83.D0.BB.D0.B5.D0.BC.D0.B5.D1.82.D1.8B)***

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:20BredaTwin01.jpg)

20-мм/65 спаренная установка Breda обр. 1935

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_24.jpg)

Нефтяной дымогенератор военно-морского типа на корме эсминца *Bersagliere*, 26 июля 1940 г.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:Breda_37_01.jpg)

37-мм/54 зенитный автомат *Breda* RM 1939.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_25.jpg)

Нефтяной дымогенератор военно-морского типа на корме эсминца *Bersagliere*, 26 июля 1940 г.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_26.jpg)

Кормовая часть эсминца *Camicia Nera*, 1941 г. Видны параван типа «С» на кране, стеллаж для 50-кг глубинных бомб и удлиненная труба нефтяного дымогенератора.

На эсминцах [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) [13,2-мм пулеметы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:13,2-мм_Breda_Mod._1931) были заменены четырьмя спаренными [20-мм/65 автоматами](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) «Бреда» образца 1935 г. Они хотя были тяжелее и требовали усиленных подкреплений, по эффективности существенно превосходили [13,2-мм пулеметы](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:13,2-мм_Breda_Mod._1931). Спаренная установка «R.M.1935» отличалась характерным внешним видом: левый ствол в ней размещался по диагонали выше правого. Установка обеспечивала вертикальное наведение в пределах -10...+100°, но была довольно тяжелой (2330 кг, из которых 140 кг приходилось на орудия) и характеризовалась значительной вибрацией при стрельбе. Расчет состоял из 5 человек - одного наводчика, двух заряжающих и двух подносчиков.

С декабря 1941 г. эсминцы начали оснащаться [20-мм/65 автоматами](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) в одинарных свободно качающихся установках. Они были существенно легче «спарок» (312,5 кг), обслуживались расчетом из двух-трех человек и показали себя более эффективными в борьбе с быстро перемещающимися воздушными целями. Одноствольные автоматы, как правило, устанавливались на крыльях мостика, а «спарки» переносились на срез полубака. Подобным же образом перевооружалось большинство кораблей предыдущих серий. Кроме того, на части эсминцев пара одинарных [20-мм автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) была установлена на юте.

Качественное усиление зенитного вооружения было предпринято в 1943 г., когда на эсминцы вместо кормового [торпедного аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии) стали устанавливать по один-два [37-мм/54 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) «Бреда» образца 1939 г. Автомат имел воздушное охлаждение ствола и автоматику, работавшую на принципе отвода дульных газов. Полный вес установки составлял 1500 кг, из которых 380 кг приходились на орудие. Питание осуществлялось из магазинов емкостью по 6 патронов, практическая скорострельность достигала 140 выст./мин. Имелось два основных типа снарядов - фугасные с механизмом самоуничтожения и трассирующие. Боезапас, как правило, состоял из 1500 патронов на ствол.

Централизованная система управления огнем зенитных автоматов на кораблях отсутствовала на всем протяжении их службы. Старший артиллерийский офицер мог лишь распределять цели, передавая приказы командирам установок по телефонным линиям или знаками.

Кроме того, на каждом из эсминцев имелось по два-четыре [8-мм пулемета](https://wiki.lesta.ru/ru/index.php?title=Navy:8-мм_Breda_Mod._1939&action=edit&redlink=1) «Бреда» образца 1939 г., предназначавшиеся, главным образом, для борьбы с подводными диверсантами на стоянках. Они монтировались на съемных станках - чаще всего на полубаке перед волноломом, на срезе полубака, на юте или на средней надстройке.

*Основная статья*: ***[Торпедное вооружение эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.A2.D0.BE.D1.80.D0.BF.D0.B5.D0.B4.D0.BD.D0.BE.D0.B5_.D0.B2.D0.BE.D0.BE.D1.80.D1.83.D0.B6.D0.B5.D0.BD.D0.B8.D0.B5)***

Итальянские эскадренные миноносцы периода Второй мировой войны несли стандартное торпедное вооружение - два трехтрубных [533-мм аппарата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Торпеды_Италии) типа «S.l.» (Silurificio Italiano), установленных в средней части, Они имели длину 8870 мм и весили 8983 кг; сектор стрельбы - около 80° на каждый борт. Выстрел производился посредством порохового заряда. Запасных торпед не предусматривалось. В 1941-1942 гг. посты наводчиков были оборудованы защитными экранами.

Трехтрубный 533-мм торпедный аппарат эсминца *Granatiere*, 1939-1940 гг.

Трехтрубный 533-мм торпедный аппарат эсминца *Granatiere*, 1939-1940 гг.



*Основная статья*: ***[Противолодочное вооружение эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9F.D1.80.D0.BE.D1.82.D0.B8.D0.B2.D0.BE.D0.BB.D0.BE.D0.B4.D0.BE.D1.87.D0.BD.D0.BE.D0.B5_.D0.B2.D0.BE.D0.BE.D1.80.D1.83.D0.B6.D0.B5.D0.BD.D0.B8.D0.B5)***

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_22.jpg)

Эскадренный миноносец *Corazziere* с грузом мин типа Р.200 в Аугусте, 22 сентября 1941 г.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Pic_23.jpg)

Мины типа «Виккерс-Элия» 145-1935 на палубе эсминца типа *Soldati*.

На эсминцах [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) штатное противолодочное вооружение включало два бомбосбрасывателя и два бомбомета с 34 глубинными бомбами (18 100-кг и 16 50-кг). В бомбосбрасыватель правого борта обычно загружались 50-кг бомбы, левого - 100-кг. В годы войны боекомплект был увеличен до 40-50 глубинных бомб, часть которых хранилась в погребах главного калибра.

В 1941-1942 гг. на большинстве эскадренных миноносцев бомбосбрасыватели переделали под немецкие глубинные бомбы типов WBD и WBF, а также установили по паре немецких штоковых бомбометов типа «G» (Germanico, производился концерном «Крупп»). Они монтировались на минных рельсах, как правило, у передней стенки кормовой надстройки. В 1942 г. на вооружение поступил близкий по конструкции итальянский бесштоковый пиро-пневматический бомбомет «Менон» образца 1942 г., обеспечивавший более высокий темп стрельбы.

432/302-мм пневматические бомбометы образца 1934/37 г. устанавливались на палубе полубака сбоку от рубки (шп.62-63) и предназначались для использования как 100-кг, так и 50-кг бомб.

Дополняли противолодочное вооружение буксируемые противолодочные мины (torpedini da rimorchio) типа «GP 1927/46 Т», для спуска и подъема которых служили краны типа «Сабием». Мины несли заряд из 46 кг тротила и по способу применения были аналогичны параванам. Правда, это оружие, созданное еще в годы Первой мировой войны, оказалось малоэффективным против современных субмарин (в частности, заглубление мины не превышало 40 м). поэтому в 1941-1942 гг. было демонтировано.

К началу войны все итальянские эскадренные миноносцы были оснащены лишь шумопеленгаторами типа «TAG», датчики которых располагались в корпусе между 50-м и 54-м шпангоутами, а рубка акустика - в основании «боевого марса». Они имели ограниченную дальность действия и на практике оказывались бесполезными.

Положение со средствами обнаружения подводных лодок начало исправляться лишь в 1941 году с поступлением на вооружение гидроакустических станций (в итальянской терминологии - эхо-гониометров) типов SCRAM и Р600 (фирмы «Сафар») итальянского производства, а также немецких «GEMA». *Camicia Nera* был оснащен ГАС в сентябре 1942 г.

*Основная статья*: ***[Минное оборудование эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9C.D0.B8.D0.BD.D0.BD.D0.BE.D0.B5_.D0.BE.D0.B1.D0.BE.D1.80.D1.83.D0.B4.D0.BE.D0.B2.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D0.B5)***

Оборудованием для минных постановок оснащались все крейсера и эсминцы итальянского флота. Они оборудовались съемными минными рельсами, проходящими от кормы до средней надстройки, где по бортам располагались торпедо-погрузочные краны, которые также могли использоваться для погрузки мин с баржи или причала. Полный вес минного оборудования составлял 7.15 т, для его монтажа требовалось 6 часов, на прием мин при помощи береговых кранов обычно затрачивалось около часа, но при использовании только корабельных погрузочных средств время сильно увеличивалось.

Миновместимость эсминцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) составляла 50-64 штуки, в зависимости от типа.

*Основная статья*: ***[Противоминное вооружение эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9F.D1.80.D0.BE.D1.82.D0.B8.D0.B2.D0.BE.D0.BC.D0.B8.D0.BD.D0.BD.D0.BE.D0.B5_.D0.B2.D0.BE.D0.BE.D1.80.D1.83.D0.B6.D0.B5.D0.BD.D0.B8.D0.B5)***

Эсминцы [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) изначально оснащались тральным оборудованием, включавшим два паравана типа «С». Траление могло производиться на скоростях до 25-27 узлов, ширина протраленной полосы достигала 180-200 м. Тем не менее, постановка параван-тралов отнимала много времени, причем имелась опасность повредить при этом руль или винты, кроме того, параваны не защищали сам корабль. По этим причинам применялись они крайне редко и к середине 1942 г. были сняты со всех уцелевших эсминцев.

### Прочие устройства и оборудование

Экипаж эскадренных миноносцев [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) по довоенному штату состоял из 178-187 человек, включая 7 офицеров. Как это было во флотах всех стран, по мере усиления зенитного вооружения, оснащения эскадренных миноносцев новыми противолодочными средствами и другим оборудованием численность экипажа неуклонно росла. Косвенно об этом можно судить по таким цифрам: вместе с [*Vittorio Alfieri*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Vittorio_Alfieri_(1936)), ставшем жертвой сражения у мыса Матапан в марте 1941 г., погибло 211 офицеров и матросов, а на [*Scirocco*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Scirocco_(1934)) и [*Lanciere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Lanciere_(1938)) в момент их гибели в сумме находился 471 человек.

## Тактико-технические характеристики

|  |
| --- |
| [[показать]](javascript:collapseTable(0);)***Тактико-технические характеристики кораблей*** |

## Модернизации

*Основная статья*: ***[Модернизации эскадренных миноносцев типа Soldati](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Maestrale" \l ".D0.9C.D0.BE.D0.B4.D0.B5.D1.80.D0.BD.D0.B8.D0.B7.D0.B0.D1.86.D0.B8.D0.B8)***

|  |  |
| --- | --- |
| **Модернизации эсминца** | |
| **Корабль** | **Год, список модернизаций** |
| ***Camicia Nera*** | **cep. 1941:** установка [120-мм/50 орудия](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926) главного калибра на средней надстройке, установка резервного поста управления огнем на кормовой надстройке **1942:** демонтаж резервного поста управления огнем на кормовой надстройке **кон. 1943:** замена спаренных [20-мм/65 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на крыльях мостика одноствольными установками, установка пары спаренных [20-мм/65 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на срезе полубака, установка пары одноствольных [20-мм/65 автоматов](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) на юте, установка одного [37-мм/54 автомата](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) на средней надстройке, демонтаж грот-мачты, установка короткой грот-мачты позади дымовой трубы, установка металлического ограждения верхнего мостика |

**Модернизации в Советском флоте**

В первый же год после вступления в состав Черноморского флота «Ловкий» перевооружили отечественной зенитной артиллерией, установив вместо итальянских [37-мм](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:37-мм_Mod._1932) и [20-мм](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:20-мм_Breda_Mod._1935) автоматов по шесть 37-мм автоматов (один спаренный В-11 на средней надстройке и четыре одинарных 70-К на крыльях мостика и площадках позади дымовой трубы) и два 12,7-мм пулемета ДШК (на срезе полубака). Противолодочное вооружение заменили на два штоковых бомбомета БМБ-1 и два бомбосбрасывателя с общим боекомплектом в 20 больших глубинных бомб. Артиллерия главного калибра (два спаренных [120-мм орудия](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:120-мм_орудие_Model_1926)) и торпедные аппараты оставались итальянскими.

В дальнейшем, в ходе среднего ремонта, начавшегося для «Ловкого» через девять месяцев после приемки, и завершенного в 1951 году, на эсминце выполнили значительный объем модернизационных работ: штурманское вооружения и средства радиосвязи заменили отечественными аналогами, установили РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс-1 М4» и аппаратуру опознавания «Факел-М»; выполнили изоляцию бортов и подволоков в жилых помещениях; установили стационарные койки и рундуки в кубриках команды; смонтировали вспомогательный котел, систему парового отопления, пищеварные котлы на камбузе; дизель-генераторы и ряд вспомогательных механизмов также заменили отечественными. Стоимость ремонта составила около 3 млн. рублей.

В довоенный период эскадренные миноносцы окрашивались по стандартной схеме со светлыми серо-голубыми вертикальными поверхностями и темно-серыми палубами. На бортах в носовой части корабли несли двухбуквенный идентификационный код розово-красного цвета, дублирующийся более мелкими литерами на корме.

Летом 1940 г. на палубы в носовой части были нанесены бело-красные диагональные полосы, предназначенные для облегчения опознавания с воздуха.

[](https://wiki.lesta.ru/ru/Файл:MOS_Camo_Color_02.jpg)

Маскировочная окраска эсминцев начала внедряться в 1941 г. и имела основной целью затруднение визуального восприятия типа корабля, его курса и скорости. Первым, к конце весны, был перекрашен [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)), получивший темный серо-голубой корпус со светло-серыми носовой оконечностью и надстройками. 22 июля командующий флотом адмирал Якино приказал нанести аналогичную окраску на *Camicia Nera* и [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)). При этом эсминцы перекрашивались в темно-серый целиком, за исключением носовой и кормовой оконечностей, оставшихся светлыми. Однако, в целом результат не оправдал ожиданий. Отзывы о темно-серой схеме окраски были как положительными, так и отрицательными (в частности, в предрассветных сумерках темные корабли оказались гораздо заметнее сохранивших светло-серую окраску), поэтому она не получила дальнейшего применения.

Новая стандартная схема камуфляжной окраски была официально утверждена 29 декабря 1941 г. Главный морской штаб рекомендовал наносить различные рисунки как на различные корабли, так и на разные борта одного корабля; придавая темным полосам неправильную форму, избегая горизонтальных, вертикальных или параллельных линий. В течение 1942 года стандартная схема камуфляжа была введена повсеместно.

Рисунок камуфляжа был самым различным, у *Camicia Nera* были наклонные полосы или пятна неправильной формы с волнистыми краями.

Чаще всего камуфляж был двухцветным - использовались пепельно-серый и темно-серый цвета, причем оба были приглушенного, матового оттенка.

В 1944 году немногочисленные уцелевшие эсминцы, оказавшиеся под контролем союзного командования, были перекрашены по схеме, аналогичной принятым у союзников (английская стандартная адмиралтейская схема или американская Ms.22). При этом корпус красился в темно-серый цвет, а надстройки - в светлый пепельно-серый. Правда, не обошлось без вариаций. У *Artigliere* (бывший *Camicia Nera*) корпус был темно-серым только до уровня верхней палубы, причем у последнего темный участок обрывался в районе носового орудия. Такую окраску итальянские корабли сохраняли до окончания боевых действий в Европе и в первые послевоенные годы.

## История службы

Головной эсминец [типа *Soldati*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Эскадренные_миноносцы_типа_Soldati_(1937)) от ввода в строй до начала 1943 года входил в состав 11-го дивизиона. В 1938 г он совершил один поход из Венеции в Триест с главой правительства на борту, а также два похода к берегам Испании во время гражданской войны; в мае 1939 г., вместе с пятью однотипными кораблями, принял участие в морском параде в честь принца Югославии (Смотр «I»), после чего участвовал в походе эскадры к берегам Северной Африки и Додеканезским островам.

*Camicia Nera* активно действовал в годы Второй мировой войны, совершив наибольшее среди систершипов число выходов в море. В 1940 г. корабль под командованием капитана 2 ранга Джованни Олива принимал участие в сражении у Пунта-Стило и ночном бою у мыса Пассеро (12 октября), в ходе которого пытался оказать помощь поврежденному эсминцу [*Artigliere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Artigliere_(1937)), но после появления британских крейсеров был вынужден обрубить буксир.

В течение 1941 г. боевая деятельность эскадренного миноносца была связана, главным образом, с обеспечением защиты североафриканских коммуникаций. 4 августа он принимал участие в спасении уцелевших в торпедированного пароходе «Нита». 22 января 1942 г. *Camicia Nera* сопровождал лайнер «Виктория» после его выхода из Мессины, а когда тот был торпедирован британской подводной лодкой - занимался спасением уцелевших. Эсминец принимал участие в «Июньской» и «Августовской конвойной битвах», сопровождая крупные надводные корабли 19 августа, сопровождая, совместно с [*Aviere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Aviere_(1937)), [*Geniere*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Geniere_(1938)) и тремя миноносцами, конвой в составе танкера «Позарика» и немецкого парохода «Дора», *Camicia Nera* сбил вражеский самолет, но и сам получил небольшие повреждения от близких разрывов и осколков. Выйдя, после завершения ремонта, на сопровождение другого конвоя (теплоходы «Манара» и «Ровелло»), он сбил сразу три самолета противника, потеряв убитыми 4 членов экипажа.

Принимая участие в бою у банки Скерки 2 декабря 1942 г., *Camicia Nera* дважды выходил в атаку на британские крейсера, выпустив все торпеды, но успеха не имел. Наутро он пытался оказать помощь поврежденному транспорту «Пуччини», но ввиду невозможности буксировки, добил его артиллерией, а затем принял на борт 158 человек с погибших судов. За мужественное поведение в бою командир корабля капитан 2 ранга Адриано Фоскари был представлен к Золотой медали за воинскую доблесть.

30 июля 1943 г. эскадренный миноносец получил новое название - *Artigliere*.

После заключения перемирия с западными союзниками корабль в составе главных сил перешел на Мальту, а затем сопровождал линкоры [*Vittorio Veneto*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Vittorio_Veneto_(1937)) и [*Italia*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Littorio_(1937))[[2]](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l "cite_note-2) на переходе в Александрию, откуда вернулся в Таранто. В период сотрудничества с союзниками *Artigliere* совершил 122 выхода в море - главным образом, для перевозки войск и грузов, но также дважды обстреливал позиции немецких войск на греческом побережье.

Согласно решению Парижской конференции 1947 г., *Artigliere* подлежал передаче Советскому Союзу; 14 декабря 1948 г. был исключен из списков флота и получил репарационный номер Z-12.

21 января 1949 г. эсминец прибыл в Одессу, где спустя два дня был принят советским экипажем и 24 февраля 1949 г. вошел в состав Черноморского флота под названием «Ловкий» 30 ноября 1954 г. был выведен из боевого состава, переоборудован в корабль-цель и 30 декабря получил литерно-цифровое наименование ЦЛ-58, в 1955 г. переоборудован в корабль воздушного наблюдения, оповещения и связи и 17 октября 1955 г. переименован в КВН-11, а 27 марта 1960 г. исключен из списков флота и сдан на слом.

## Примечания

1. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l "cite_ref-1) Государственный переворот в Италии, более известный там как «25 июля» (итал. «25 Luglio»), произошёл 25 июля 1943 года. Недовольные фактическим поражением страны во Второй мировой войне фашистские функционеры сформировали несколько оппозиционных премьер-министру Бенито Муссолини группировок, потребовавших созыва Большого фашистского совета. Одна из них во главе с председателем Палаты фасций и корпораций Дино Гранди при поддержке короля Виктора Эммануила III провела через Совет резолюцию о передаче королю верховной власти и главнокомандования и роспуске фашистских институтов власти. 26 июля дуче был вызван на аудиенцию к королю и арестован. 21-летнее правление фашистов окончилось. В страну вторглись немецкие войска. 8 сентября вступило в силу перемирие между Италией и союзниками. 12 сентября 1943 года Муссолини был освобождён немцами и возглавил Итальянскую социальную республику.
2. [↑](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Camicia_Nera_(1937)" \l "cite_ref-2) Бывший [*Littorio*](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:Littorio_(1937)).

## Литература

* Патянин С.В. *Эскадренные миноносцы типов «Маэстрале», «Ориани» и «Сольдати»*. — «Арсенал-Коллекция». — Москва: ООО «Яуза-каталог», 2015 №2. — 64 с.
* Патянин С.В. *«Стрелы» и «молнии». Эсминцы типов «Дардо» и «Фольгоре»*. — «Арсенал-Коллекция». — Москва: ООО «Яуза-каталог», 2013 №1. — 64 с.
* Патянин С.В. *Эскадренные миноносцы типа «Навигатори»*. — «Морская кампания». — Москва: ООО «Издательство ВЭРО Пресс», 2011 №8. — 68 с.

On October 8 the full weight of the Mediterranean fleet, four battleships, two carriers, a heavy cruiser, five light cruisers and sixteen destroyers, departed Alexandria to provide distant cover for a Malta bound convoy of four steamers. Hidden in part by heavy weather, the convoy made port on October 11 undetected by the Italians. That same day, however, an Italian civil aircraft flying to Libya reported elements of the Mediterranean fleet about 100 miles southeast of the island where they were loitering, waiting to escort three empty cargo vessels back to Alexandria that night. Supermarina had reservations about this sighting because no military aircraft confirmed it; nonetheless, they dispatched several groups of light units to patrol potential transit areas.  
They ordered the largest group, 11th Destroyer Flotilla, *Artigliere*, *Aviere*, *Geniere* and *Camicia Nera*, under Captain Carlo Margottini, supported by the 1st Torpedo Boat Flotilla, *Airone*, *Alcione* and *Ariel*, under Commander Alberto Banfito to guard the waters east of Malta. Admiral Cunningham, sailing aboard his flag *Warspite*, established a scouting line of cruisers extending north from his force. The wing ship, the light cruiser*Ajax*, Captain E. D. B. McCarthy, was zig-zagging at 17 knots about seventy miles north of the convoy and about the same distance east, north-east of Malta.  
  
The weather was moderating from earlier thunderstorms. The moon was up and very bright, just four days short of full. (...)  
Meanwhile, the 11th Destroyer Flotilla, alerted by *Alcione's* original message of forty-five prior was hurrying to the battle in an extended column with *Artigliere* leading followed by *Aviere*, *Camicia Nera* and *Geniere*. *Aviere* found the British light cruiser first, but *Ajax* was fully alert and, at 0218, she hit *Aviere* lightly on her bow before the Italian could fire any torpedoes. *Aviere* turned and lost contact. *Artigliere*, the flotilla flagship, came in next. Manoeuvering at high speed she fired a single torpedo at *Ajax's* starboard side, which missed, and began trading gunfire with the cruiser. Initially the Italian, steaming at a high speed and zig-zagging got the better of the exchange, hitting *Ajax* four times, putting out her radar and knocking out one of her 4" secondary battery.  
  
The moon had just set; reducing the general illumination and depriving *Ajax* of the backlight that made the Italian ships, stand out. Not equipped with flashless gunpowder, the repeated flashes from *Ajax's* guns blinded her crew with every salvo. Nonetheless, at 0230 *Ajax's* gunners finally hit the elusive *Artigliere* and hit her hard, killing the flotilla commander, Captain Margottini and bringing her to a halt. By 0232 *Artigliere* was dead in the water and her guns silent. The other two destroyers of the flotilla remained in the offing. *Camicia Nera* and *Ajax* exchanged ineffective salvos from about 5,500 yards. Ajax believed she was facing two cruisers, so when *Nera* disappeared into a smoke screen of her own devise, *Ajax* used the opportunity to break contact and turn toward the fleet. *Geniere*, following at some distance, never entered action.  
  
The remainder of *Ajax's* squadron concentrated on *Ajax's* position, but arrived too late to see any action. *Ajax* suffered 13 killed and 22 wounded in this action. She expended 490 6" shells and 4 torpedoes. *Ajax's* damage was patched up in a couple of weeks and she was back in action by November 5. *Camicia Nere* took *Artigliere* in tow, but she was forced to abandon the damaged ship the next morning when two British cruisers and four destroyers approached. The British heavy cruiser *Duke of York* finished off *Artigliere* at 0905 with torpedoes. Italian reinforcements of three heavy cruisers and three destroyers sailing from Messina arrived too late to save *Artigliere* or to engage the *Duke of York* group.'

* The convoy had experienced the violence of the enemy in every shape except that of an attack by large surface ships. Yet Italian cruisers and destroyers had been at sea to intercept and attack it. Two light cruiser had left Cagliari in the evening of 11 August 1942 and the heavy cruisers *Gorizia* and *Bolzano* from Messina, and a light cruiser from Naples had sailed on the morning of the 12th. That evening reconnaissance aircraft reported one heavy and two light cruisers with eight destroyers about 80 nautical miles to the north of the western tip of Sicily and steering south. It would have been possible for this force to meet the convoy at dawn on the 13th so the shadowing aircraft was therefore ordered in plain language to illuminate and attack. This apparently influenced the Italians as they had limited air cover and they turned back at 0130B/13 when near Cape San Vito. At 0140 hours the aircraft reported that it had dropped its bombs but no hits had been obtained. Similar orders were signalled, in plain language, to relief shadowers and to report the position of the enemy force to the benefit of imaginary Liberator bombers in case the Italians would change their minds and turn back. They however held on to the eastward.
* The submarine *HMS P 42* sighted them around 0800B/13 off Stromboli and attacked with four torpedoes claiming two hits. She had in fact hit the heavy cruiser *Bolzano* which was able to proceed northwards and the light cruiser *Muzio Attendolo* which managed to reach Messina with her bows blown off. The other cruisers went to Naples. Following the attack *P 42* was heavily depth charged by the destroyers but managed to escape.
* In fact the following Italian ships had been at sea; heavy cruisers *Gorizia*, *Trieste*, *Bolzano*, light cruisers *Eugenio di Savoia* *Raimondo Montecuccoli*, *Muzio Attendolo*. They were escorted by eleven destroyers; *Ascari*, *Aviere*, *Camicia Nera*, *Corsaro*, *Fuceliere*, *Geniere*, *Legionaro*, *Vincenzo Gioberti*, *Alfredo Oriani*, *Grecale* and *Maestrale*.
* **(…) In World War Two this class was used mainly to escort the major units in the fleet service, and this fact reduced the losses during the war respect to other destroyer classes. When they were used on the convoy escort duties later in the war, suffered six losses only in the year 1943.**
* **data  
    
  Displacement: Standard: 1830 t - Full Load: 2860 t  
  Length: 106.74 m - Width: 10,20 m**
* Note  
  [5] Bertoldi Silvio. «" e ora consegnate la flotta a Stalin "» (http:/ / archiviostorico. corriere. it/ 1994/ maggio/ 19/  
  ora\_consegnate\_flotta\_Stalin\_\_co\_0\_9405196047. shtml). Corriere della sera, 19-maggio-1994, p. 29. URL consultato in data 4-5-2009.
* [[modifica](https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)&veaction=edit&section=26) | [modifica wikitesto](https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)&action=edit&section=26)]
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-1)** [Operazioni Navali nel Mediterraneo](https://web.archive.org/web/20030718172936/http://www.danieleranocchia.it/naval_history/mediterraneo.htm)
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-2)** Marco Gioannini, Giulio Massobrio, *Bombardate l'Italia. Storia della guerra di distruzione aerea 1940-1945*, p. 296
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-3)** [il cacciatorpediniere Ascari in soccorso del Malocello](http://www.trentoincina.it/mostrapost.php?id=33)
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Gianni_Rocca_p._272_4-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Gianni_Rocca_p._272_4-1)* Gianni Rocca, *Fucilate gli ammiragli. La tragedia della Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, p. 272
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-5)** la motivazione della Medaglia d'oro al comandante Ignazio Castrogiovanni
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-6)** Giorgio Giorgerini, *La guerra italiana sul mare. La marina fra vittoria e sconfitta 1940-1943*, p. 357
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-7)** Gianni Rocca, *Fucilate gli ammiragli. La tragedia della Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, p. 273
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Classe_Soldati_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-8)** [*È morto Inghirami il re delle camicie*](https://web.archive.org/web/20151031145454/http://archiviostorico.corriere.it/1996/aprile/19/morto_Inghirami_delle_camicie_co_0_960419117.shtml), in [*Corriere della Sera*](https://it.wikipedia.org/wiki/Corriere_della_Sera), 19 aprile 1996, p. 25. URL consultato il 2 gennaio 2010 (archiviato dall'url originale il 31 ottobre 2015).
* (grecale) L’11 maggio appartenne alla scorta indiretta, insieme agli incrociatori leggeri *Bande Nere*, *Cadorna*, *Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi,* e ai cacciatorpediniere *Alpino*, *Fuciliere*, *Scirocco*, *Da Recco*, *Pancaldo*, *Pessagno* ed *Usodimare*, ad un convoglio formato dai mercantili *Preussen*, *Wachtfels*, *Ernesto*, *Tembien*, *Giulia* e *Col di Lana* e che fruiva della scorta diretta dei cacciatorpediniere *Dardo*, *Aviere*, *Geniere*, *Maestrale* e *Camicia Nera*: salpate da Napoli, le navi giunsero a Tripoli il 14.

Trieste, 18 settembre 1938, mattina. Il cacciatorpediniere «Camicia Nera» attracca al «molo Audace» con «il Duce sulla plancia di comando». È la prima volta che si possono vedere per intero [queste immagini,](http://video.corriere.it/italia-leggi-razziali-oggi-nessuno-ricorda-video-restaurato-benito-mussolini-che-annuncia/56a61760-ac37-11e7-b229-0974b7f57cc3) 34 minuti restaurati e digitalizzati dall’istituto Luce. La voce narrante informa sobria che la città è «un solo palpito di attesa e di amore» e in piazza dell’Unità ci sono 150 mila persone, camicie nere e fez, fazzoletti e applausi, gente sui davanzali. L’attesa del comizio, in effetti, è tragicamente giustificata: il discorso di Trieste è il primo e l’unico nel quale Mussolini, con toni raggelanti, annuncia in pubblico le «soluzioni necessarie» per affrontare il «problema ebraico» in quanto «problema razziale», spiega che per mantenere il «prestigio dell’impero» occorre «una chiara, severa coscienza razziale che stabilisca non soltanto delle differenze, ma delle superiorità nettissime» e infine esclama tra le ovazioni: «L’ebraismo mondiale è stato durante sedici anni, malgrado la nostra politica, un nemico irreconciliabile del fascismo».

## radiazione  : 15 dicembre 1949; entrata in servizio (urss) 23 gennaio 1949 : febbraio 1960 Destino finale  ceduto all'Unione Sovietica il 28 febbraio 1949; demolito dal 1960

* (12 feb 41) The 2nd Afrika Korps convoy departed Naples with steamers ADANA (4205grt), AEGINA (2447grt), KYBFELS (7764grt), RUHR (5954grt) escorted by destroyer CAMICIA NERA and torpedo boat PROCIONE, and arrived at Tripoli on the 14th.
* (…) Dal giugno 1940 al settembre 1943 il *Camicia Nera* aveva svolto 180 missioni. Durante la cobelligeranza con gli [alleati](https://it.wikipedia.org/wiki/Alleati_della_seconda_guerra_mondiale) effettuò altre 122 missioni, anche di [trasporto truppe](https://it.wikipedia.org/wiki/Nave_trasporto_truppe) e materiali. (in tutto percorre 68.000 miglia?)

## Note

* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-1)** (**EN**) [*Italy 120 mm/50 (4.7") Ansaldo Models 1926, 1936, 1937 and 1940 OTO Models 1931, 1933 and 1936*](http://www.navweaps.com/Weapons/WNIT_47-50_m1926.htm), su *navweaps.com*. URL consultato il 5 maggio 2009.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-2)** (**EN**) [*Italian 20 mm/65 Models 1935, 1939 and 1940*](http://www.navweaps.com/Weapons/WNIT_20mm-65.htm), su *navweaps.com*. URL consultato il 5 maggio 2009.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-3)** [*1 June, Saturday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4006-19JUN02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-4)** [*10 June, Monday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4006-19JUN03.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-5)** [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), pp. 172-185.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-6)** [*Naval Events, 1-14 July 1940*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4007-20JUL01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-7)** [*1940*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4010-23OCT01.htm).
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Rocca_8-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Rocca_8-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Rocca_8-2)* *[d](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Rocca_8-3)* [Gianni Rocca](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGianni_Rocca), pp. 48-49.
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Capo_Passero_9-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Capo_Passero_9-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Capo_Passero_9-2)* *[d](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Capo_Passero_9-3)* [*Capo Passero*](https://web.archive.org/web/20110307164252/http://www.regiamarinaitaliana.it/Capo Passero.html) (archiviato dall'url originale il 7 marzo 2011).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-10)** [*Azione di Capo Passero*](http://www.regiamarina.net/detail_text.asp?nid=61&lid=2).
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Ct_classe_Soldati_11-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Ct_classe_Soldati_11-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Ct_classe_Soldati_11-2)* [*Ct classe Soldati*](https://web.archive.org/web/20120218011334/http://www.regiamarinaitaliana.it/Ct classe Soldati.html) (archiviato dall'url originale il 18 febbraio 2012).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-12)** [*1 February, Saturday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4102-29FEB01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-13)** [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), p. 253 e ss.
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-1_February,_Saturday_14-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-1_February,_Saturday_14-1)* [*1 February, Saturday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4102-29FEB02.htm).
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-1_15-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-1_15-1)* [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), p. 459.
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-2)* *[d](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-3)* *[e](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-4)* *[f](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-5)* *[g](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-6)* *[h](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-trentoincina_16-7)* [*Trentoincina*](http://www.trentoincina.it/dbunita2.php?short_name=Camicia Nera).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-17)** [*1 March, Saturday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4103-30MAR01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-18)** [*1 April, Tuesday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4104-31APR02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-19)** [*World War 2 at Sea, May 1941*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4105-32MAY01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-20)** [*1 June, Sunday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4106-33JUN01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-21)** [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), pp. 469-470.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-22)** [*Naval Events, 1-14 August 1941*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4108-35AUG01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-23)** [*1 August, Friday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4108-35AUG02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-24)** [*1 September, Monday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4109-36SEP02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-25)** [*1 October, Wednesday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4110-37OCT01.htm).
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-autogenerato1_26-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-autogenerato1_26-1)* [*KMS Kormoran and HMAS Sydney, KMS Atlantis and HMS Dunedin lost, November 1941*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4111-38NOV02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-27)** [*1 December, Monday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4112-39DEC01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-28)** [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), pp. 342-511.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-29)** [*1 December, Monday*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4112-39DEC02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-30)** [*Royal Navy Events January 1942*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4201-41JAN01.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-31)** [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), p. 516.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-32)** [*Royal Navy events January 1942*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4201-41JAN02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-33)** [*Royal Navy events February 1942*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4202-42FEB02.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-34)** [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), p. 376.
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-2_35-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-2_35-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-2_35-2)* [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), pp. 530-531.
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-3_36-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-3_36-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-3_36-2)* *[d](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-3_36-3)* *[e](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-3_36-4)* *[f](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Giorgerini-3_36-5)* [Giorgerini 2002](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGiorgerini_2002), pp. 544-549.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-37)** [*Naval Events 1942 including loss of Hermes, Cornwall and Dorsetshire*](http://www.naval-history.net/xDKWW2-4204-44APR-DEC.htm).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-38)** [*Marina Militare*](http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/foscariadriano.aspx).
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Rocca-2_39-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Rocca-2_39-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-Rocca-2_39-2)* [Gianni Rocca](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFGianni_Rocca), p. 272.
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-danieleranocchia_40-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-danieleranocchia_40-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-danieleranocchia_40-2)* [*Le Operazioni Navali nel Mediterraneo*](https://web.archive.org/web/20030718172936/http://www.danieleranocchia.it/naval_history/mediterraneo.htm) (archiviato dall'url originale il 18 luglio 2003).
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-The_hunters_and_the_hunted_41-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-The_hunters_and_the_hunted_41-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-The_hunters_and_the_hunted_41-2)* [Aldo Cocchia](https://it.wikipedia.org/wiki/Aldo_Cocchia), *[The Hunters and the Hunted: Adventures of Italian Naval Forces](http://books.google.it/books?id=hGAG4QrnlPEC&printsec=frontcover&dq=aldo+cocchia+the+hunters+and+the+hunted&source=bl&ots=fsRE7Ja0fH&sig=YWD8zpQre-KsnspocfT00O9k99w&hl=it&ei=e_Q6Tfb-DpDysgbu-73zBg&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBoQ6AEwAA" \l "v=onepage&q&f=false)*, Annapolis, U. S. Naval Institute, 1980 [1958].
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-42)** Enzo Biagi, *La seconda guerra mondiale – parlano i protagonisti*, fasc. 9 – *L'Italia si arrende*
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-43)** [Caruana](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFCaruana), pp. 48-52.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-44)** [Caruana](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "CITEREFCaruana), pp. 52-53.
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-45)** [*Levant, Admiralty War Diary 1943, including British Aegean Campaign*](https://web.archive.org/web/20110101071543/http://naval-history.net/xDKWD-Levant1943d.htm), su *naval-history.net*. URL consultato il 4 febbraio 2011 (archiviato dall'url originale il 1º gennaio 2011).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-46)** I sovietici, oltre all'*Artigliere*, ottennero il gemello [*Fuciliere*](https://it.wikipedia.org/wiki/Fuciliere_(cacciatorpediniere_1937)), la [nave da battaglia](https://it.wikipedia.org/wiki/Nave_da_battaglia) [*Giulio Cesare*](https://it.wikipedia.org/wiki/Giulio_Cesare_(nave_da_battaglia)), la nave scuola [*Colombo*](https://it.wikipedia.org/wiki/Cristoforo_Colombo_(veliero)), l'[incrociatore](https://it.wikipedia.org/wiki/Incrociatore) [*Duca d’Aosta*](https://it.wikipedia.org/wiki/Emanuele_Filiberto_Duca_d'Aosta_(incrociatore)), le [torpediniere](https://it.wikipedia.org/wiki/Torpediniera) [*Ardimentoso*](https://it.wikipedia.org/wiki/Ardimentoso_(torpediniera)), [*Animoso*](https://it.wikipedia.org/wiki/Animoso_(torpediniera)) e [*Fortunale*](https://it.wikipedia.org/wiki/Fortunale_(torpediniera)), e i sommergibili [*Nichelio*](https://it.wikipedia.org/wiki/Nichelio_(sommergibile)) e [*Marea*](https://it.wikipedia.org/wiki/Marea_(sommergibile)) ed altro naviglio, quali [MAS](https://it.wikipedia.org/wiki/Motoscafo_Armato_Silurante) e motosiluranti, vedette, navi cisterna, motozattere da sbarco, una nave da trasporto e dodici rimorchiatori.
* **^** [Salta a:](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-0)*a* *[b](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-1)* *[c](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-2)* *[d](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-3)* *[e](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-4)* *[f](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-5)* *[g](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-6)* *[h](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-7)* *[i](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-StoriaMilitare_47-8)* Sergej Berežnoj, traduzione e annotazioni: Erminio Bagnasco, *Navi italiane all'URSS*, in *Storia Militare*, n. 23, agosto 1995, pp. 24–33, [ISSN](https://it.wikipedia.org/wiki/ISSN) 1122-5289 ([WC](http://worldcat.org/issn/1122-5289&lang=it) · [ACNP](https://acnpsearch.unibo.it/search?issn=1122-5289)).
* **[^](https://it.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera_(cacciatorpediniere)" \l "cite_ref-48)** Le navi che l'Italia dovette consegnare in base al trattato di pace nell'imminenza della consegna vennero contraddistinte da una sigla alfanumerica. Le navi destinate all'Unione Sovietica erano contraddistinte da due cifre decimali precedute dalla lettera Z: *Cesare* Z11, *Artigliere* Z12 *Marea* Z13, *Nichelio* Z14, *Duca d'Aosta* Z15, *Animoso* Z16, *Fortunale* Z17, *Colombo* Z18, *Ardimentoso* Z19, *Fuciliere* Z20; le navi consegnate alla Francia erano contraddistinte dalla lettera iniziale del nome seguita da un numero: [Eritrea](https://it.wikipedia.org/wiki/Eritrea_(nave_appoggio)) E1, [Oriani](https://it.wikipedia.org/wiki/Alfredo_Oriani_(cacciatorpediniere)) O3, [Regolo](https://it.wikipedia.org/wiki/Attilio_Regolo_(incrociatore)) R4, [Scipione Africano](https://it.wikipedia.org/wiki/Scipione_Africano_(incrociatore)) S7; per le navi consegnate a [Yugoslavia](https://it.wikipedia.org/wiki/Repubblica_Federativa_Popolare_di_Jugoslavia) e [Grecia](https://it.wikipedia.org/wiki/Regno_di_Grecia), la sigla numerica era preceduta rispettivamente dalle lettere Y e G: l'[*Eugenio di Savoia*](https://it.wikipedia.org/wiki/Eugenio_di_Savoia_(incrociatore)) nell'imminenza della consegna alla [Grecia](https://it.wikipedia.org/wiki/Regno_di_Grecia" \l "Casa_di_Oldenburg-Glücksburg) ebbe la sigla G2. Stati Uniti e Gran Bretagna rinunciarono integralmente all'aliquota di naviglio loro assegnata, ma ne pretesero la demolizione - Erminio Bagnasco, *La Marina Italiana. Quarant'anni in 250 immagini (1946-1987)*, in *supplemento "Rivista Marittima"*, 1988, [ISSN](https://it.wikipedia.org/wiki/ISSN) 0035-6984 ([WC](http://worldcat.org/issn/0035-6984&lang=it) · [ACNP](https://acnpsearch.unibo.it/search?issn=0035-6984)).

Примітки

* [[ред.](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=Camicia_Nera&veaction=edit&section=4) | [ред. код](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=Camicia_Nera&action=edit&section=4)]
* [↑](https://uk.wikipedia.org/wiki/Camicia_Nera" \l "cite_ref-1) на честь [італійських фашистів](https://uk.wikipedia.org/wiki/Національна_фашистська_партія), учасників [походу на Рим](https://uk.wikipedia.org/wiki/Марш_на_Рим)
* [[ред.](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=Camicia_Nera&veaction=edit&section=5) | [ред. код](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=Camicia_Nera&action=edit&section=5)]
* [Scheda dell'unità sul sito web della Marina Militare Italiana](http://www.marina.difesa.it/storia/almanacco/parte05/Navi0524-08.asp) [[Архівовано](https://web.archive.org/web/20090825211600/http://www.marina.difesa.it/storia/almanacco/parte05/Navi0524-08.asp) 25 серпня 2009 у [Wayback Machine](https://uk.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).](італ.)
* [Cacciatorpediniere Classe «Soldati»](http://www.arsmilitaris.org/pubblicazioni/Cacciatorpediniere ultimo.pdf) [[Архівовано](https://web.archive.org/web/20150923173923/http://www.arsmilitaris.org/pubblicazioni/Cacciatorpediniere ultimo.pdf) 23 вересня 2015 у [Wayback Machine](https://uk.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).](італ.)
* [«Soldati» destroyers](http://www.navypedia.org/ships/italy/it_dd_soldati.htm) [[Архівовано](https://web.archive.org/web/20170315013729/http://www.navypedia.org/ships/italy/it_dd_soldati.htm) 15 березня 2017 у [Wayback Machine](https://uk.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).](англ.)
* [Classe: Soldati I](https://web.archive.org/web/20070909160559/http://users.swing.be/NavBattle/+navires/2298.html)(англ.)
* [Эсминцы и миноносцы](http://wunderwafe.ru/Magazine/MK/2003_08/05.htm) [[Архівовано](https://web.archive.org/web/20170508135233/http://wunderwafe.ru/Magazine/MK/2003_08/05.htm) 8 травня 2017 у [Wayback Machine](https://uk.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).](рос.)
* [Эскадренные миноносцы Италии](http://navyworld.narod.ru/Cacciatorpediniere.htm) [[Архівовано](https://web.archive.org/web/20190525231204/http://navyworld.narod.ru/Cacciatorpediniere.htm) 25 травня 2019 у [Wayback Machine](https://uk.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).](рос.)
* [Эсминец RN Camicia Nera (Destroyer) — чертежи, габариты, рисунки](http://alldrawings.ru/risunki/item/esminets-rn-camicia-nera-destroyer-chertezhi-gabarity-risunki) [[Архівовано](https://web.archive.org/web/20170725043014/http://alldrawings.ru/risunki/item/esminets-rn-camicia-nera-destroyer-chertezhi-gabarity-risunki) 25 липня 2017 у [Wayback Machine](https://uk.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).](рос.)

Le autorità spagnole imposero di far rimanere i naufraghi e di allontanarsi dal suolo iberico, e la prua del caccia si diresse verso Malta ove fu presa dagli Inglesi (la flotta italiana si consegnò agli alleati il 10 settembre '43) ed inviata nel canale di Suez (canale che mette in comunicazioni il Mediterraneo orientale con il Ma Rosso) e con un nuovo nome "Artigliere", già assunto con ordine di Maristat dopo il 25 luglio del 1943.

Quasi tutti i militari collaborarono con gli Alleati che dettero loro nuove divise. Cuomo fu destinato alla linea Said-Taranto in operazioni di trasporto di truppe e materiali, la paga era buona e si poteva arrotondare con qualche extra...

* [↑](https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1896379" \l "cite_ref-3) [Архив фотографий кораблей русского и советского ВМФ](http://navsource.narod.ru/photos/03/358/index.html)
* [↑](https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1896379" \l "cite_ref-4) [Архив фотографий кораблей русского и советского ВМФ](http://navsource.narod.ru/photos/03/359/index.html)
* Typ wł. „Soldati I” (Wł., 1938-39, 1949-50)
* 1715-1830 ts, 2290-2450 tp; 106,7×10,15×3,4-3,6/4,35 m; 2 TPm Parsons (L: Beluzzo), 3 k Yarrow, 48000 KM, 2 śr, 39 w; 516 tr, 2200/20; 4×120/502 M36, 1×37/54pl M39, 10-13×20pl4×2,2-5×1, 6 wt 5333 (.), 2-4 mbg (..), 48 min; z. 187/206.
* ŁOWKIJ [Ловкий] (...) (../8.8.37; 23.2.49 ex wł. „Artigliere”, 30.7.43 ex „Camicia Nera”; 10.2.47: ZSRR; 23.2.49: FC; 53: 78 bryg. OS; 30.12.54: OC „CŁ 58”; 10.55: JP „KWN 11”; §§ 3.60)
* LEGKIJ [Легкий] (...) (..37/31.7.38; 17.1.50 ex wł. „Fuciliere”; 10.2.47: ZSRR; 17.1.50: FC; 53: 78 bryg. OS; 30.12.54: OC „CŁ 57”; §§ 21.1.60)

# FOSCARI Adriano

* nasce a Venezia *il 10 giugno 1904  (http://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/45946-cf-adriano-foscari-movm/).* – Capitano di fregata s.p.e. M.M. (servizio permanente effettivo Marina Militare).
* Discendente da antica famiglia iscritta al patriziato fin dagli albori della Repubblica di Venezia, che aveva dato un doge ed alti magistrati alla repubblica, un Cardinale alla Chiesa. Figlio di ufficiale della Marina, decorato al valore delle guerre d’Africa, deputato al parlamento per due legislature, sottosegretario di Stato alle colonie e senatore del Regno, dopo aver compiuti gli studi ginnasiali al Collegio *Carlo Alberto* di Moncalieri, entrò a 13 anni all’Accademia Navale di Livorno e nel luglio 1922 venne nominato guardiamarina. Sottotenente di vascello nel 1924 e tenente di vascello nel 1927, fu nominato nel 1929 ufficiale di ordinanza del Duca d’Aosta e dal 1930 all’ottobre 1933 fu addetto alla persona e alla Casa militare del Duca di Spoleto. Nel 1934 assunse il comando della torpediniera *75 O.L.T.* e quindi del cacciatorpediniere *Acerbi* e del sommergibile *Des Geneys.* Promosso capitano di corvetta nel marzo 1936 fu destinato all’I.G.M. (Istituto di Guerra Marittimo). Dal marzo 1938 ebbe successivamente il comando dei sommergibili *Sciesa* e *Veniero*, poi dall’agosto 1939 fu chiamato al Ministero della Marina con l’incarico di segretario generale dello Stato Maggiore, dove conseguì la promozione a capitano di fregata nel gennaio 1940. Due anni dopo assumeva il comando del cacciatorpediniere *Camicia Nera* col quale compì numerosi servizi di scorta ai convogli e per l’azione del 2 dicembre al Banco Sherki sulle coste tunisine ottenne la citazione sul bollettino di guerra. Dal febbraio 1943 prestò successivamente servizio all’Accademia Navale, all’Ufficio collegamento col Comando Supremo ed infine, promosso capitano di vascello dall’aprile 1944, assumeva, dal l° ottobre, il comando del reggimento *San Marco*, comando che lasciò il 30 novembre 1945. Collocato in ausiliaria a domanda dal l° febbraio 1947, fu richiamato per un mese nel 1954 e dal l° febbraio 1955 venne collocato nella riserva e promosso contrammiraglio. *E’ morto a Venezia il 22 giugno 1980* *(http://www.betasom.it/forum/index.php?/topic/45946-cf-adriano-foscari-movm/).*
* Altre decorazioni: M.B. (Medaglia di Bronzo) sul campo (Mediterraneo Centrale, gennaio 1942); M.B. sul campo (Mare Jonio, agosto 1942); Cr.g. al V.M. (Croce di guerra al Valore Militare) sul campo (Mediterraneo Occidentale, giugno 1942); cavaliere O.M.I. (Ordine Militare d’Italia) (1944-45).

Mi chiamo Catello Maresca, sono nato il 14 dicembre classe 1916, ma tutti fin da piccolo, mi hanno sempre chiamato Ciccione.  
Sono analfabeta e ho sempre fatto il pescatore e, in estate, ho lavorato alla Cirio.  
Nel 1936 sono partito per il servizio militare di leva nella Regia Marina e sono tornato a casa solamente nel 1945.  
A Taranto mi assegnarono la categoria di “Marò servizi vari” con la matricola 28496; non sapevo né leggere né scrivere, altrimenti mi avrebbero dato la categoria di nocchiere perché facevo il marinaio già da piccolo.

* (...) Era la nave ospedale Gradisca che recuperava i superstiti e, dopo aver tolto loro la piastrina di riconoscimento, affidava al mare, opportunamente zavorrati, i corpi dei morti che ancora galleggiavano sull’acqua. Era il 31 marzo (5).  
  A bordo ci dettero latte caldo e biscotti. Fummo sbarcati a Catania e ricoverati nel locale ospedale. All’arrivo in porto, mi ricordo che molte donne ci chiedevano notizie dei loro congiunti. Rammento che molti si chiamavano Turiddu. Seppi che, assieme al Pola erano stati affondati gli incrociatori Fiume e Zara ed i cacciatorpediniere Alfieri e Carducci, con un totale di 2023 marinai morti.  
  (...)  
  Ma tutte le cose belle durano poco. A metà del 1942 fui destinato, imbarcandomi a Brindisi, sul cacciatorpediniere Camicia Nera come marinaio di coperta. La nave dopo aver scortato un convoglio di mercantili diretto in Libia, lasciò il convoglio assieme ad un altro cacciatorpediniere di cui non ricordo il nome e fece rotta per la Grecia (6)  
  Mentre stavamo lentamente attraversando l’Istmo di Corinto, trainato da una pilotina, il Camicia Nera fu colpito a poppa da una bomba di un aerosilurante inglese mentre si trovava all’uscita del canale. Nello scoppio morirono 15 marinai e la nave si appoppò, adagiandosi sul fondo in corrispondenza della banchina. Seppi che fu trainata a Corfù per le necessarie riparazioni.  
  Mi ricordo che il Comandante in seconda si chiamava Armando Pugnoletto  
  Ferito leggermente fui ricoverato di nuovo nell’ospedale di Porto Lagos nell’isola di Lero.  
  Dimesso, fui inviato nella batteria PL 8 ove trovai un altro compaesano di nome De Grosso, era un maresciallo, capo cannoniere di 3° classe. (...)

阅读更多：战舰少女:卡米契亚·内拉（https://zh.moegirl.org.cn/%E6%88%98%E8%88%B0%E5%B0%91%E5%A5%B3%3A%E5%8D%A1%E7%B1%B3%E5%A5%91%E4%BA%9A%C2%B7%E5%86%85%E6%8B%89 ）

* 本文引自萌娘百科(https://zh.moegirl.org.cn )，文字内容默认使用《知识共享 署名-非商业性使用-相同方式共享 3.0 中国大陆》协议。
* On the late afternoon of 4 December 1942 (ironically, the day when in Italy and other countries [Saint Barbara](https://en.wikipedia.org/wiki/Saint_Barbara), patron saint of military engineers and explosives, is celebrated), a raid of B-24 Liberators unleashed a hell of 500- and 1000-lb bombs on Naples harbour, where the 7a Divisione (the light cruisers *Raimondo Montecuccoli*, *Eugenio di Savoia* and *Muzio Attendolo*) was at anchor. As a further stroke of bad luck, the attackers were mistaken by another group of German Junkers Ju.52 that had just arrived, and the crews were on deck for the ceremony of hauling down the flag, and to salute the destroyer *Camicia Nera* that had just entered the port. As such, the attack came with total surprise.
* <https://vignette.wikia.nocookie.net/world-war-2/images/0/0d/Soldati-class_Destroyer_Granatiere%2C_1941.jpg/revision/latest?cb=20160806215049>

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| * displacement | * 1,650 tons (standard) 2,590 tons (full load)[[2]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "fn-2) |  |
| * flak | * 4-6 [Breda 20/65](https://en.namu.wiki/w/브레다 20/65) extended cannons (8-12 guns in total)[[4]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "fn-4) |  |

* [https://static.warthunder.com/upload/image/!%202017%20NEWS/10%20October/soldati/soldati\_05\_1280h720\_919c955936d6cace2a850f0d553ec3df.jpg](https://static.warthunder.com/upload/image/! 2017 NEWS/10 October/soldati/soldati_05_1280h720_919c955936d6cace2a850f0d553ec3df.jpg)  
    
  [[1]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-1) According to the plan, [the Commandanti Medallion is a road-class destroyer.](https://en.namu.wiki/w/코만단티 메달리에 도로급 구축함)[[2]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-2) In Italian documents, standard 1,850 tons, full load 2,550 tons[[3]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-3) 1 additional refurbished turret[[4]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-4) Originally designed was a 13.2mm [Hotchkiss machine gun.](https://en.namu.wiki/w/호치키스 기관총)[[5]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-5) [[19]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-19) [The black shirt hem](https://en.namu.wiki/w/검은 셔츠단) , perhaps because of the name, was not built the fastest or commissioned, but it is sometimes treated as a name ship. At least redirected to [Kamichia Nera-class destroyers](https://en.namu.wiki/w/카미치아 네라급 구축함) .[[20]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-20) Inherited the name of Artilliere, which sank on July 30, 1943[[21]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-21) At this time, it was renamed and called Rafki (Ловкий), and retired in 1960.[[22]](https://en.namu.wiki/w/솔다티급 구축함" \l "rfn-22)