



# Punta Stilo

## 9 luglio 1940 - Carta (inglese) canta

di Enrico Cernuschi

Quella di Punta Stilo è stata la maggiore battaglia navale combattuta in Europa, in America e in Africa durante la seconda guerra mondiale. Soltanto nel Pacifico furono coinvolte in una sola occasione, ovvero nell'ottobre 1944, più navi da guerra rispetto al totale complessivo di quel pomeriggio estivo nel Mar Jonio.

Meno di una settimana prima, il 3 luglio 1940, si erano fronteggiate, in verità, tre navi da battaglia (e una portaerei) inglesi contro quattro corazzate francesi rispetto alle sei del 9 luglio, ma si era trattato di una sorta di pesca nel barile perché le unità della Marine Nationale erano state colte ferme in porto, a Mers-el-Kébir, in Algeria, e nell'impossibilità di replicare (o quasi) perdendo, nel corso di quell'aggressione, la nave di linea *Bretagne* (centrata e capovolta con sé 977 marinai) e lamentando gravi danni alle pari categoria *Provence* e *Dunkerque* e ad altre unità più piccole.

Punta Stilo, viceversa, fu una battaglia da manuale sul genere di quelle studiate e provate, per decenni, dalle Marine di tutto il mondo. Un trionfo delle manovre, della velocità e del tiro (condotto alle massime distanze mai registrate, fino ad allora, dalla storia) con l'aggiunta, spettacolare, delle cavalcate di dozzine di cacciatorpediniere lanciati a tutta velocità per portarsi al lancio tra il bianco delle onde e degli spruzzi sollevati dalle loro prore e sbucando all'improvviso dalle nuvole artificiali delle

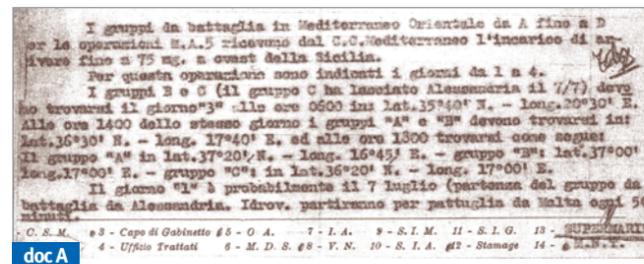
cortine fumogene, il tutto sotto un cielo terso e un sole "da quadro", secondo quanto riferito dalle cronache.

I fatti sono rapidamente riassumibili. Sin dal settembre 1937 il Gabinetto di Sua Maestà britannica e l'Ammiragliato avevano deciso, di comune accordo, in merito all'opportunità di eliminare, il prima possibile, in caso di complicazioni, l'Italia mediante una rapida e facile "una grande battaglia navale decisiva". Dopo due false partenze verificatesi il 10 maggio e il 22 giugno 1940, la Mediterranean Fleet dell'ammiraglio Andrew Browne Cunningham salpò, infine, la sera del 7 luglio per quella che sarebbe stata, finalmente, la volta buona. Molto sicuro di sé stesso ABC, come era noto comunemente nella Royal Navy, trasmise il proprio piano di battaglia all'Ammiragliato il pomeriggio del 5 comunicando non solo dove e quando contava di fare a pezzi gli italiani, provocandoli bombardando dal mare Augusta e la costa

Taranto, pomeriggio del 7 luglio 1940, bordo n.b. *Cesare*.

Da sinistra: il comandante dell'unità c.v. Angelo Varoli Piazza, un guardiamarina con lo Stendardo del *Cesare* e un aspirante con la Bandiera di Combattimento; all'estrema destra - parzialmente visibile - un capitano di fregata, con ogni probabilità il comandante in seconda. Lo Stendardo verrà custodito all'interno del torrione corazzato di comando, mentre la Bandiera di Combattimento sarà portata alla "stazione segnali", pronta ad essere issata a riva nell'imminenza del combattimento

(Collezione ANMI - fondo Castegnaro)



doc A

orientale siciliana salvo spingersi fino all'altezza di Messina, ma che avrebbe diviso, durante la navigazione di avvicinamento, le proprie forze. La nave da battaglia sulla quale batteva la propria insegna, il *Warspite*, in testa e le altre due corazzate *Malaya* e *Royal Sovereign*, assieme alla portaerei *Eagle*, arretrate. Quest'inutile comunicazione fu intercettata e decrittata dal Reparto Informazioni della Regia Marina per le prime ore del 6 luglio (vedi il documento originale qui riprodotto **doc A**) fornendo, in tal modo, al Comando Centrale (SUPERMARINA) tre giorni di vantaggio spesi per fare arrivare, innanzitutto, un grosso convoglio d'importanza decisiva in Libia (portava gli unici carri armati dotati di cannone del Regio Esercito esistenti, all'epoca, in Italia: 72 in tutto!) e per organizzare una trappola. Su decisione di Mussolini in persona fu stabilito che i bombardieri della Regia Aeronautica avrebbero attaccato per primi, assicurando in tal modo una possibilità alle due corazzate *Cesare* e *Cavour* italiane, più piccole delle navi da battaglia avversarie e notoriamente incapaci, coi loro cannoni da 320 mm, di perforare le corazze verticali e orizzontali delle unità britanniche, laddove un solo colpo da 381 mm di una delle tre navi di linea della Royal Navy avrebbe potuto distruggerle, proprio come era capitato al *Bretagne* appena 72 ore prima. Quando arrivò il 9 di luglio gli aerei italiani non avvistarono alcunché per tutta la mattina e il primo pomeriggio mentre i britannici furono abbastanza ben serviti sia dai propri ricognitori imbarcati sulla portaerei sia dai grossi idrovolanti Sunderland di base a Malta.

Il Comandante Superiore in mare italiano, l'ammiraglio Inigo Campioni, apprezzò correttamente, nonostante ore e ore di assoluta mancanza di notizie, la situazione disponendo gli incrociatori pesanti della II Squadra dell'ammiraglio Riccardo Paladini in quella che giudicò essere la direzione di marcia più probabile del nemico. Finalmente, alle ore 13.30, un idrovolante Cant Z 501, lento e maturo, della Ricognizione Marittima intento in un normale pattugliamento antisom avvistò, per caso, la Mediterranean Fleet. Subito le squadre diressero l'una contro l'altra. Alle 15.05 l'VIII Divisione Incrociatori (*Garibaldi* e *Abruzzi*) avvistò l'avanguardia nemica, ovvero i quattro incrociatori dell'ammiraglio John Tovey. Tre minuti dopo fu la volta degli inglesi. Alle 15.20 i due incrociatori italiani aprirono il fuoco. I britannici replicarono alle 15.22, ma già alle 15.23 l'incrociatore *Neptune* lamentò alcuni danni e il 7th Cruiser Squadron di Tovey accostò in fuori, mentre il *Warspite* accorreva lasciando indietro le altre, più lente, navi di linea inglesi. I resoconti britannici parleranno poi di un'inevitabile ritirata davanti a quattro incrociatori pesanti italiani, ma in realtà si trattava di soltanto di incrociatori leggeri cui si aggiunsero, da un'altra direzione, alle 15.27, i parimenti leggeri (e notoriamente protetti) *Da Barbiano* e *Di Giussano* della IV Divisione (Ammiraglio Alberto Marengo di Moriondo). Alle 15.26 il *Warspite* aprì il fuoco (protratto fino alle 15.36) contro, alternativamente,

le due divisioni di incrociatori italiani, essendo "urgentemente necessario alleggerire i miei incrociatori, inferiori di numero" come avrebbe scritto in seguito lo stesso Cunningham. Nonostante le altissime colonne d'acqua che le circondavano, le unità italiane replicarono contro i sempre più lontani incrociatori avversari e contro la stessa corazzata nemica fino alle 15.39 per poi allontanarsi "con brillante manovra" dopo aver segnalato costantemente la rotta, la velocità e la composizione della squadra nemica permettendo, in questo modo, alle due corazzate della Regia



L'ammiraglio Inigo Campioni in plancia del *Cesare*

Marina e agli incrociatori pesanti della II Squadra di assumere la formazione e la direzione migliore per intercettare il grosso della Mediterranean Fleet. Di aerei italiani in volo, fatta eccezione per i piccoli ricognitori biplani Ro.43 imbarcati e catapultati dagli incrociatori, nessuna traccia. Campioni affrontò, a questo punto, la battaglia confidando in un solo vantaggio: la velocità di 25 nodi delle sue navi di linea, fattore questo che avrebbe dovuto permettergli di manovrare opportunamente e di mantenere le distanze rispetto ai grossi calibri avversari. Alle ore 15.49, al grido regolamentare di "Viva il Re!" le corazzate italiane aprirono il fuoco. Il *Cesare*, nave ammiraglia, contro il *Warspite*, battuto a 29.000 metri, il *Cavour* contro l'ancora più distante (30.000 m) *Royal Sovereign* (poi sopravanzato dal *Malaya*) sparando "sui tacchi". Tiro lento (le navi italiane ci mettevano un minuto per ricaricare, quelle inglesi, più grosse, 30 secondi circa) cui si aggiunse, alle 15.55, su iniziativa dell'ammiraglio Carlo Cattaneo, comandante la III Divisione, quello dell'incrociatore pesante *Trento*, ultima unità della II Squadra e a portata, sia pure ai limiti (26.000 metri) e solo per quattro minuti, della corazzata di testa inglese. Il *Trento* era però il campione di tiro della flotta, oltre che l'unità dotata delle più moderne apparecchiature di punteria generale in quanto destinata a fare da banco di prova delle nuove versioni dei telemetri man mano entrati in servizio. Alle 15.57 (a bordo del *Warspite* non si erano neppure accorti di essere anche sotto il fuoco di quell'incrociatore) le prime tre salve di granate da 203 mm dell'unità di bandiera di Cattaneo si abbattono intorno all'ammiraglia della Mediterranean Fleet. Le salve furono giudicate "extremely accurate" e le navi italiane avvistarono un colpo a segno, a poppa, di quella nave da battaglia e un piccolo incendio. I britannici hanno sempre negato una simile circostanza.





(H.M.S. WARSPITE's Letter No. 667/0188/D. of 20.7.40)  
 Lettered references are to C.A.F.O.2972/39:-  
 Monday 8th July.  
 1. 250 lbs. bomb.  
 2. 10,000 ft. high level.  
 3. Near Miss, port side abreast L.2. 4" gun mounting.  
 8. Nil.  
 9. (a) One strand in crane topping lift wire cut, new wire fitted in two hours.  
 (b) L.2. 4" H.A. mounting - Telephone headset flex cut. Gun ready lamp circuit and local lead for main firing circuits cut. Repaired in 1/2 an hour.  
 (c) L.2. Gun shield pierced - hole 2" x 1 1/2".  
 (d) 2" diameter hole in the Crow's Nest.  
 10. (a) - 83 ft.  
 (b) - 10 ft.  
 (c) 1/2" 68 ft.  
 (d) 3/4" 157 ft.  
 11. Complete detonation. Largest fragment 6" x 4" of light metal 1/2" thick.  
 12. Nil.  
 Friday 12th July.  
 1. 100 lb. bomb.  
 2. High level.  
 3. Near Miss, 20 yds. from starboard side abreast the flying deck.  
 8. .5" M.G. guns crews on X turret blown over. Both watches on flying deck uninjured.  
 9. (a) 1 1/2" x 1/2" hole in after end of bracket support to M.3 pom-pom.  
 (b) 1" diameter hole in circular support to M.3. pom-pom.  
 (c) 2 1/2" x 2" hole in starboard after end of screen round Admiral's bridge.  
 (d) 3" x 1" hole in starboard after end of signal deck.  
 (e) 6" x 2" hole in funnel about 2 ft. from top at after end.  
 (f) 3" x 1/2" hole in temperature cover of starboard H.A. rangefinder.  
 10. (a) 1" 100 ft.  
 (b) 1/2" 100 ft.  
 (c) 1/2" D.I.H.T. 150 ft.  
 (d) 1" 150 ft.  
 (e) 3/16" 120 ft.  
 (f) 1/32" 150 ft.  
 11. Complete detonation.  
 12. Nil.  
 13. The splinter which pierced the bracket support to M.3, had previously pierced one carley float caused an abrasion on another carley float and pierced the spray pipe to starboard ready use pom-pom magazine. The 3rd Motor Boat was pierced by a small splinter. The protective mattresses round starboard 4 1/2" searchlight platform were holed in two places, and tubular guard rail was holed. The splinter which went through the screen round the Admiral's Bridge, also went through the stock of a rifle, and bent the barrel double. Masthead Flashing Lamp leads were cut below starboard Flag Deck position. Damage to the rangefinder is easily repairable and no report in accordance with C.A.F.O.112/40 is being rendered.

doc B

NAVIGATIONAL RECORD. - H.M.S. "WARSPITE".  
 (Action off Calabria - 9th. July, 1940).

RUDDER OVER Time.	STEADY Time.	COURSE Degrees.	SPEED Knots.
1433	1434	270	22
1440	1441	253	22
1445	1446	300	20
1451	1452	270	20
1455	1456	255	20
1456	-	270	18
1456	-	245	18
1502	1505	245	17
1506	1505	300	17
1510	1512	310	17
1514	1515	275	17
1520	1521	340	17
1525	1525	190	17
1530	1535	190	17
1536	1537	255	16
1539	1537	255	15
1540	1545	250	15
1545	1548	255	15
1549	1551	345	15
1600	1601	325	17
1602	-	-	20
1604	1605	319	17
1609	1605	300	17
1625	1627	-	20

doc C

1625	1627	309	17
1628	-	-	20
1631	1632	292	20
1635	1634	303	20
1638	1640	340	20
1645	1646	350	20
1651	1653	370	20
1717	1718	295	20
1722	1723	270	20
1735	1737	240	20
1740	1741	195	20
1744	1745	254	20
1749	1750	200	20
1755	-	-	18
1821	1822	280	18
1827	1829	185	18
1832	1835	160	18
1845	1845	135	18
1850	1852	160	18
1907	1909	140	18
1925	1927	160	18
1930	-	-	18

doc D

I rapporti della Marina inglese del luglio 1940 sui danni lamentati dal *Warspite* e attribuiti a bombe d'aereo. I documenti inglesi, tratti dal Fondo TNA ADM 267/111 sono qui riprodotti per la prima volta e pubblicati con il permesso del Lord Controller

Il rapporto di navigazione del *Warspite* evidenzia a sua volta (vedi l'immagine relativa **doc B, C, D**), per le ore 16.00 alcuni fatti strani: A) un'accostata di venti gradi che impedi, per il seguito, alle due torri poppiere di grosso calibro della nave di continuare a prender parte all'azione e che fece assumere a quella corazzata (e alle due pari categoria che la seguivano) una rotta divergente rispetto alla formazione italiana (gli italiani scrissero, in quel momento "gli inglesi accennano a ritirarsi"). B) un ordine di aumentare la velocità da 15 a 17 e, poi, addirittura a 20 nodi, fatto questo chiaramente impossibile con macchine a vapore, dato il concreto rischio, in quelle condizioni, di sbiellare, tant'è vero che l'aumento reale registrato fu, alla fine, di sole 17 miglia, raggiungendo, infine i 20 nodi in parola soltanto alle 17.23. Inoltre vale la pena di notare che alle 15.57 i collegamenti radio del *Warspite* con il proprio idrovolante in volo cessarono fino alle 16.01. Ripristinati con un'antenna di bambù di fortuna per le 16.01 furono nuovamente compromessi, secondo la relazione britannica originaria, alle 16.02, ossia nell'istante in cui, come disse poi il Direttore del tiro del *Cesare*, comandante Cipollini, "Gli abbiamo dato una zampata anche noi" con una salva lunga da 320 caduta in prossimità della corazzata di

Il registro di navigazione del *Warspite* che evidenzia il fatto che la nave abbia cambiato rotta in modo "impazzito" nello stesso momento in cui dalle navi italiane si vide il colpo da 203 mm del Trento esploso a bordo di quella stessa corazzata britannica

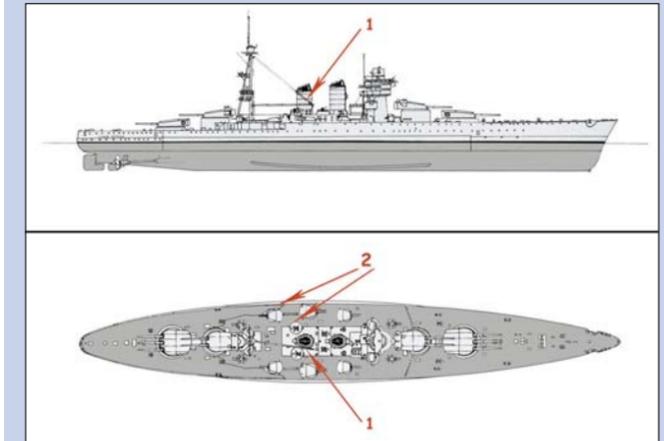
testa inglese. Cunningham rimase così privo di informazioni dai propri aerei fino alle 16.47. Le antenne in questione erano collocate all'altezza del pennone dell'albero poppiere. Alle 15.59 l'ultimo proiettile tirato quasi un minuti prima dal *Warspite* prima di accostare colpì il fumaiolo poppiere del *Cesare*. I danni furono apprezzati come non gravi nel giro di un paio di minuti poiché la spoletta della palla perforante da 381 era detonata dentro la ciminiera senza attraversare i ponti sottostanti. A questo punto le versioni italiana e inglese divergono nettamente. I britannici dissero, dopo la guerra, che la Squadra avversaria si ritirarono subito dopo. I rapporti di missione delle unità italiane affermano, invece, che le due corazzate di Campioni continuarono a sparare fino alle 16.08, quando cioè la cortina fumogena stesa dai caccia *Freccia* e *Saetta* dalle ore 16.03 (dopo che il fumo di un incendio aveva costretto il *Cesare* a spegnere momentaneamente quattro caldaie scendendo, nel giro di cinque minuti, da 25 a 18 nodi) aveva raggiunto una consistenza tale da occultare alla vista reciproca le due divisioni di navi da battaglia. I rapporti di missione originali britannici (e non la relazione post-bellica) affermano, a loro volta, che il tiro del *Warspite* (giudicato

ormai lento e impreciso da parte degli italiani) cessò alle 16.03. In quello stesso minuto incominciò a sparare, per la prima volta quel giorno, il *Malaya*, ormai seconda unità della linea avversaria. Essendo a ben 28.600 metri dalle corazzate italiane, ovvero ad almeno 5.000 m oltre al portata dei propri pezzi di grosso calibro (non ammodernati come quelli della propria nave ammiraglia) si trattò, naturalmente, di un fuoco del tutto inefficace protratto fino alle 16.07 al solo scopo di coprire la nave di bandiera di Cunningham, evidentemente in difficoltà. Sempre alle 16.07 i Ro.43 segnalavano che le corazzate inglesi avevano rotto la formazione e si stavano allontanando.

Nel frattempo aveva avuto luogo, a partire dalle 15.58, un rinnovato scontro tra gli incrociatori delle due avanguardie. L'ordine, trasmesso alle 16.03, di accostare in fuori per seguire le corazzate italiane, ormai prive del vantaggio assicurato dalla propria superiore velocità, non interruppe il rispettivo cannoneggiamento a lunga distanza protratto, attraverso gli squarci delle cortine fumogene, con poche conseguenze per parte (danni minori all'incrociatore *Bolzano* e ai caccia *Alfieri*, *Freccia*, *Nubian* e *Hero*) fino alle 16.20. Già alle 16.01, ad ogni modo, nuovi danni al *Neptune* e al *Liverpool* avevano costretto la divisione Tovey ad accostare in fuori dividendosi in due tronconi rimasti separati per venti minuti, tanto da costringere Cunningham a inviare all'attacco, sempre alle 16.01, i propri cacciatorpediniere disponendo che gli tagliassero pure la rotta alla massima velocità pur di aiutare gli incrociatori del 7th Cruiser Squadron in difficoltà. Seguì una fase piuttosto confusa caratterizzata da un'azione di fuoco dell'ammiraglia inglese contro il caccia *Janus*, preso a bersaglio dal secondo Direttore del tiro "perché proveniente da una direzione inattesa" e da una mancata collisione, evitata di stretta misura alle 16.20, tra il *Warspite* e il caccia *Decoy*.

Mentre i caccia britannici arrancavano, senza arrivare a portata di lancio per tutto il corso della battaglia, sparando in una maniera definita, in seguito, lenta e "completely ineffective", le analoghe unità sottili della Regia Marina andavano all'attacco, dalle 16.05 "in maniera perfetta, come se fosse un'esercitazione", come scrissero gli inglesi, "utilizzando in maniera abile e impressionante le cortine fumogene" unendosi al tiro degli incrociatori. Di speranze di mettere a segno un siluro, in pieno giorno, non era neppure il caso di parlarne, ma gli attacchi delle squadriglie (complessivamente 12 caccia) si susseguirono fino alle 16.22. Dal registro dei segnali della Mediterranean Fleet sappiamo che Cunningham, dopo aver avvistato i caccia italiani all'attacco, trasmise il messaggio "Impegnate i cacciatorpediniere nemici il prima possibile" alle 16.09, 16.11, 16.12, 16.13, 16.14, 16.16, 16.19 e alle 16.20. Lo stesso documento riporta il segnale "Dov'è la flotta nemica?" trasmesso in continuazione dalla nave ammiraglia accecata inglese dalle 16.10 in poi senza esito fino al punto di lanciare nell'etere, alle 17.23, un perentorio "Fate silenzio radio" a tutte le unità della Mediterranean Fleet nel tentativo di mettere finalmente ordine alla Babele incominciata un'ora e mezzo prima.

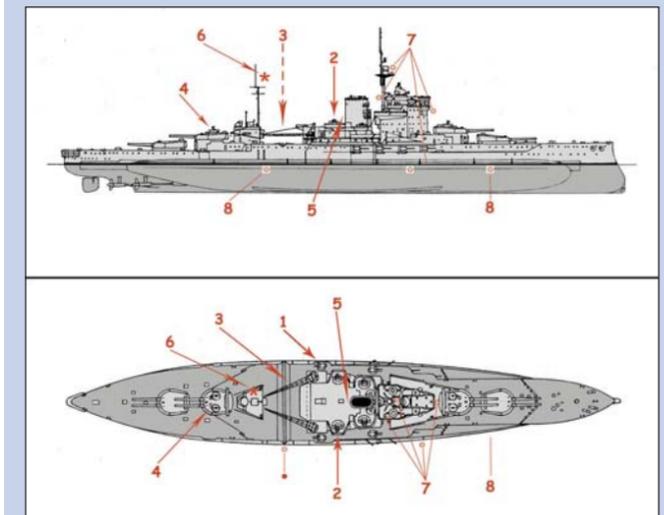
In effetti i guai del *Warspite* non erano ancora finiti perché alle 16.12 a bordo avevano visto fiorire, inaspettatamente, alcune colonne d'acqua a meno di dieci metri dalla prora di quella nave. Si trattava del tiro dello *Zara*, il quale sparò sei salve fino alle 16.17 attraverso uno squarcio nelle cortine fumogene. Il comando della corazzata britannica (convinto di essere sotto il tiro delle due "Cavour" nonostante la ben diversa altezza e durata delle colonne d'acqua causate dei proiettili da 320 e 203 mm, pari rispettivamente



### Danni riportati dalla R.N. Cesare

- 1) foro d'entrata (a dritta) ed esplosione parziale nel fumaiolo poppiere della granata con proiezione (foro d'uscita a sinistra) dell'ogiva del proiettile.
- 2) foro - 20 cm di diametro - causato dall'ogiva passata attraverso il ponte di castello e quello di coperta e fermata dalla faccia interna della corazza. Incendio di una riserretta da 37 mm.

(Rielaborazione digitale di Maurizio Brescia di un disegno di Augusto Nani tratto da: G. Giorgerini, *Le navi da battaglia della seconda guerra mondiale*, [ristampa anastatica], Parma, Albertelli, 1995)



### Danni riportati dall'HMS Warspite indicati nel rapporto tecnico del Royal Corps of Naval Constructors (RCNC) del 31 luglio 1940

- 1) Impianto binato antiaerei poppiere di sinistra da 102 mm.
- 2) Impianto di mitragliere a sei canne "Pom Pom" Mk III da 40 mm poppiere di dritta e alle riserrette.
- 3) Gru elettrica da 10 t di sinistra.
- 4) Complessi binati di mitragliere da 12,7 mm sul cielo della torre "X" di g.c.
- 5) Foro nella parte posteriore del fumaiolo di 20 cm di diametro.
- 6) Probabile punto di esplosione di una granata dirompente da 203 mm.
- 7) danni da schegge alla coffa, all'Admiral's bridge, al Flag Deck, al Signal Deck e al telemetro per il tiro antiaerei di dritta.
- 8) Danni alla controcarena di dritta.

(Rielaborazione digitale di Maurizio Brescia di un disegno di Augusto Nani tratto da: G. Giorgerini, *Le navi da battaglia della seconda guerra mondiale*, [ristampa anastatica], Parma, Albertelli, 1995)



a 60 metri e 10 secondi contro 48 m e 6,5 secondi) accostò subito in fuori, senza replicare, mentre il *Malaya* si incaricò, ancora una volta, di difendere, lui pure fino alle 16.17, la propria ammiraglia, peraltro senza conseguenze di sorta.

Dalle 16.23 fino alle 17.08 ebbe quindi luogo la fase più straordinaria dell'azione, condotta dai quattro cacciatorpediniere (*Lanciere*, *Carabiniere*, *Corazziere* e *Ascar*) della 12ª Squadriglia del capitano di vascello Carmine d'Arienzo. Quelle unità sottili procedettero di conserva con l'intera squadra britannica, navigando in direzione sud, entrando e uscendo dalle cortine fumogene una dozzina di volte sparando, complessivamente, 400 colpi da 120 e lanciando, alle 16.45, gli ultimi tre siluri. La reazione delle unità britanniche, dalle navi da battaglia fino ai caccia, non ebbe risultati.

Data la confusione che regnava nella formazione inglese Cunningham proibì, dapprima, alle 16.56, alla squadriglia guidata dal caccia australiano *Stuart* di attraversare la cortina fumogena italiana disponendo, in seguito, che fossero i grossi e moderni cacciatorpediniere della 14th Flotilla e non gli incrociatori, ancora frammischiati tra loro, a portarsi in franchia delle cortine per comunicare, finalmente, la rotta e la posizione della squadra nemica. Giunte, finalmente, in una zona libera dal fumo, quelle quattro siluranti trasmisero, alle 17.00, che nulla era in vista. In seguito la storia ufficiale inglese avrebbe parlato di un inseguimento del nemico in fuga fin sotto le montagne della costa calabra, ma sia i rapporti della 12ª Squadriglia, sia quelli della Royal Australian Navy sia le numerose segnalazioni fatte dei ricognitori aerei britannici della Royal Navy e della Royal Air Force (regolarmente trasmesse, ma non ricevute dal *Warspite*) confermano tutti la direttrice di marcia sud, verso Malta, della Mediterranean Fleet.

Per le 16.45 il *Cesare* era tornato a sviluppare 25 nodi, ma Campioni giudicò che il nemico era ormai troppo lontano, apprezzando altresì il fatto che doveva aver riportato, tra le 15.57 e le 16.07 danni tali da non voler più proseguire l'azione.

Dopo due falliti attacchi di aerosiluranti decollati dalla portaerei *Eagle* sferrati contro gli incrociatori della III Divisione alle 13.30 e alle 16.05, Cunningham giunse, a sua volta, alla medesima conclusione in quello stesso minuto, tanto più che sempre alle 16.45 erano stati avvistati i primi bombardieri italiani. Seguirono, tra le 16.50 e le 21.10, una serie di attacchi aerei, condotti da pattuglie di tre-quattro aerei per volta, i quali sganciarono imparzialmente contro le navi della Royal Navy e della Regia Marina causando

Sull'*Abruzzi* impianti 37/54 e 13,2 mm



(i) Brief description of attack.	(ii) Number, type and size of bombs or torpedoes.	(iii) Avoiding action taken by ships.	(iv) Gunfire by ships.	(v) Damage or casualties to ships and aircraft.	(vi) Remarks.
aircraft " All " 150 bombs " 10 - " 14000 " feet.	Estimated H.L.B. near HARRPITE.	Individual	Long range controlled fire. Some short bursts of pom-pom.	No visible damage to a/c. No damage or casualties in ships.	Nearest bomb 70 yards from HARRPITE. Next H.P.I. 300 - 600 yards away.
H.79'a H.79'b H.79 H.79 H.79'a) 10000 ft.	About 50 bombs near HARRPITE.	Individual	Long range controlled fire. Some short bursts of pom-pom.	None to ships or aircraft.	Average H.P.I. 300 yds from nearest ship.

doc E

(i) Date, weather position, time H.M.S. speed.	(ii) Brief description of attack.	(iii) Number, type and size of bombs or torpedoes.	(iv) Avoiding action taken by ships.	(v) Gunfire by ships.	(vi) Damage or casualties to ships and aircraft.	(vii) Remarks.
10th July, 1940 10° 50' N 15° 30' E H.M.S. various 500 - 1000 speeds 15 - 20 knots.						
0928 0945 0955 1000 1030 1035 1044 1048 1140 1222 1305 1320 1330 1344 1350	1 Cent 2 H.79 3 H.79 1000 2 H.79 1 H.L.B. 2 H.79 10000 - 1 H.L.B. various 10000 ft. 3 H.79 2 H.79 4 Fiat 38.20	About 140 bombs.	Individual	Long range controlled fire.	Nil	HARRPITE straddled at 0928, 1030 and 1300.

doc F

I contemporanei rapporti della Royal Navy del luglio 1940 che negano il fatto che il *Warspite* abbia subito danni da bombe l'8 e il 12 luglio 1940

danni minori da schegge agli incrociatori *Gorizia*, *Cadorna* e *Gloucester* (quest'ultimo già colpito in pieno, il giorno precedente, da uno dei trimotori decollati da Rodi). Allo scopo di mettere le mani avanti Cunningham trasmise all'Ammiraglio, alle ore 9.50 del 10 luglio, il seguente messaggio "In caso di rapporti menzogneri italiani, non ci sono state perdite umane o danni durante l'azione di ieri" (vedi il riquadro a fianco **doc E, F**). Una settimana dopo, però, il Terzo Lord del Mare, data la propria responsabilità in capo al materiale della Marina britannica, sollecitò informazioni circa il conto dei danni (e delle necessarie riparazioni) sottopostogli. La risposta, riprodotta a pagina 30, conferma i danni a bordo del *Warspite*. Analoghi documenti furono poi prodotti in merito ai danni da schegge, sia all'opera morta sia all'opera viva, lamentati, il 9 luglio, dal *Malaya* e dal *Royal Sovereign* in seguito a colpi caduti vicini ("near miss") tirati dal *Cavour*. Anche questa parziale ammissione fu peraltro coperta, per pudore, attribuendo i danni in questione a bombe italiane, e non ai cannoni della Regia Marina, scelta questa imposta dalle direttive impartite, nel frattempo, dal Ministry of Information (il dicastero della propaganda britannico) incaricando, per l'occasione, il grande romanziere Cecil Scott Forester, l'autore delle celebri avventure del Comandante Hornblower, di redigere un rapporto rassicurante in merito a quella battaglia appena combattuta nel Mediterraneo. Sfortunatamente sia il Bombing Summary dell'Action of Calabria (come gli inglesi chiamano Punta Stilo) sia i singoli Records of Air Attacks della Mediterranean Fleet redatti tra l'8 e il 12 luglio 1940 e riportati qui sopra negano qualsiasi danno da bom-



Dal *Cesare*: il *Cavour*

be, oltre a quelli, già noti, patiti dal *Gloucester* il giorno 8. Insomma, come si dice in Veneto, pèsò el tacòn del buso. Forester cercò, a sua volta, di metterci una pezza attribuendo allora e in seguito l'incendio osservato dagli italiani a poppa del *Warspite* all'incendio dell'idroicognitore di quella nave, poi gettato a mare, provocato dalle vampe delle torri poppiere di quella stessa corazzata. Peccato che l'ora (15.27) indicata dagli inglesi in merito all'incidente in questione corrisponde, casomai, al centro rivendicato dal *Di Giusano* contro la corazzata inglese e non a quello del *Trento* e che, soprattutto, quel giorno la nave ammiraglia britannica disponesse di un solo velivolo, regolarmente catapultato alle 15.48, come osservato anche da bordo delle unità della Regia Marina, e ammarato, in seguito, a Malta. Lo studio delle matricole militari degli idrovolanti Swordfish conferma, infine, che nessun velivolo di quel tipo andò perduto quel giorno. Ultimo e non ultimo, l'incidente del velivolo incendiato (ma non distrutto) si verificò effettivamente il 9 luglio 1940, ma a bordo del *Malaya*, alle ore 15.21. I danni da schegge (alcune grosse come un pallone da calcio) registrati a bordo del *Warspite*, infine, coincidono, a poppa, con il cono dell'esplosione di una granata da 203 mm esplosa centrando l'albero poppiere di quella nave inutilizzando (come recita il rapporto inglese) l'impianto binato poppiere da 102 mm, il complesso di sei canne da 40 mm poppiere di dritta, i due complessi antiaerei da 12,7 sul cielo della torre X e la gru di sinistra, oltre a guasti minori. I danni, parimenti ammessi in sede tecnica, verificatisi a prora e in plancia (attribuiti, in seguito, dai britannici a un'altra bomba aerea, caduta questa volta il 12 luglio senza essere ricordata, essa pure, nei Bombing Survey e dagli stessi italiani) sono, viceversa, da attribuire al near miss del *Cesare* delle 16.02 e, soprattutto, a un analogo colpo da 203 mm dello *Zara* caduto a meno di dieci metri dall'ammiraglia inglese alle 16.18.

I danni causati minori da bombe italiane alla portaerei *Eagle* (8 luglio), al caccia *Vampire* e al piroscalo *Novasli* (11 luglio), sono invece noti, anche se ci è voluto mezzo secolo per acclararli. In conclusione l'ammiraglio Cunningham scrisse, in sede di redazione del proprio rapporto finale, che l'esito dell'azione del 9 luglio 1940 fu "disappointing", ovvero deludente, e che "...l'Aeronautica e i sommergibili italiani non potevano impedire alla Mediterranean Fleet di penetrare nel Mediterraneo Centrale, soltanto la loro Squadra da battaglia può interferire seriamente con le nostre operazioni in quel bacino".



Il Ro 43 prob. matr 811

In effetti, la flotta inglese rimase assente da quelle acque per tre anni esatti di fila, fino al giorno, cioè, dello sbarco in Sicilia. La Royal Navy si ridusse, invero, fino a quell'invasione, a condurre una mera guerriglia, sia pure di lusso, a base di sommergibili, aerei, mine e, talvolta, divisioni leggere di incrociatori e caccia, contro i convogli italiani per l'Africa Settentrionale. Subì, nel corso di quella lunga e dura campagna, gravi perdite senza impedire all'83,99% dei materiali e al 91,99% del personale inviati via mare in Libia, Egitto e Tunisia di arrivare a destinazione.

Quanto agli sbarchi del 9 luglio 1943, infine, questi ebbero luogo quando la Royal Navy poté nuovamente schierare nel Mediterraneo, per la prima volta dal maggio 1940 (dopo averle rastrellate attraverso tutti e sette i mari), sei corazzate e due portaerei riunite in un'unica squadra. Anche allora, però, ci fu un trucco, in quanto questa concentrazione eccezionale (da opporre alle sole due navi da battaglia italiane, il *Littorio* e il *Vittorio Veneto*, in servizio, in quel momento, a Spezia) non fu altro che una cortesia americana favorita in misura determinante dal prestito delle navi di linea della U.S. Navy *Alabama*, *South Dakota* e *Neveda*, inviate in Gran Bretagna con l'aggiunta, in seguito, della portaerei statunitense *Ranger* dopo che un aerosilurante italiano aveva messo fuori combattimento, il 16 luglio 1943, la portaerei inglese *Indomitable*.

Punta Stilo, la "battaglia da manuale", rappresentò così la differenza tra la vittoria inglese (rovinosa per l'Italia) pianificata a Londra sin dal 1937 e da incassare, con poca spesa, il prima possibile e la successiva pace statunitense di compromesso all'origine degli attuali equilibri mondiali. Un risultato storico, politico ed economico, pertanto, non piccolo e conseguito dai marinai italiani nonostante tutto e tutti, tanto da bruciare, evidentemente, ancora oggi, quantomeno a giudicare dalla cortina di bugia con cui si è cercato di nascondere, contro ogni evidenza, quello che successe veramente nel corso di un pomeriggio degno di gloria e di memoria.

Alcune immagini di questo articolo sono state donate dal socio Alessandro Castegnaro del Gruppo di Vicenza il cui padre; il Ten. (G.N.) Giovanni Castegnaro, era imbarcato sulla R. Nave *Giulio Cesare*, ed era il fotografo di Bordo. ANMI le ha incluse nella propria Collezione nel FONDO CASTEGNARO e l'intera collezione è disponibile per appassionati e collezionisti purchè ne venga specificata la provenienza.