# Regia Torpediniera *Antares*

**Giovanni Munari -** Socio del Gruppo di Sydney

19 luglio 1936.
Varo della torpediniera *Antares*

*Quello che leggi è un succinto di quello che quella notte abbiamo vissuto.*
*A scrivere i dettagli uno scrittore farebbe un libro, io l'ho scritto in parole povere e forse con tanti sbagli di ortografia...*
*L'*Antares *nei 2 attacchi più gravi ha perduto 48 persone morte.*
*Nelle diverse missioni per la Grecia e per l'Africa, per la Tunisia il numero esatto non lo so ma sono piu di una ventina i morti e i feriti sono il doppio dei morti.*
*Questa è verita io sono uno dei pochi fortunati.*
*Per me la Guerra è un crimine e qualunque governo Politico o Religioso che inizia una Guerra è un governo di criminali...*
*Giovanni Munari al tempo di questi fatti Sergente membro dell'Equipaggio.*

**La torpediera *Antares* nel 194i** (Foto tratta dal volume US MM *Le torpediniere italiane 1981-1964* - 2a edizione - 1974)

Dopo tre giorni di inferno in porto a Tobruk 24 ore al giorno sotto bombardamento, alle volte un solo aereo chiamato il disturbatore, altre volte dozzine di aerei che sganciavano bombe a volontà la baia di Tobruk era un cimitero di navi Italiane e Ingìesi.
Finalmente alle ore 16 dell'undici Ottobre 42 lasciavamo Tobruk di scorta a 4 piroscafi e un sommergibile a rimorchio di una delle navi, diretti a Taranto. Alle ore 20 venivo rilevato dal servizio in caldaia dal sotto capo Meccanico Tozzi. Dopo avere consumato la cena mi recavo in segreteria macchine (mio posto di combattimento a disposizione del Direttore Macchine quando non ero di servizio in caldaia o in macchina). In segreteria c'era il direttore macchine signor Bassotti Capitano GNDM capo Tipolotti Capo Giannini e Capo Ascolese, il Direttore stava spiegando certi lavori che si avrebbe dovuto fare una volta arrivati a Taranto, sempre che il Comando Marina ci avesse dato il tempo.
(Perché in questi ultimi mesi eravamo in continua navigazione).

Ore 23 circa uscivo per fare un giro intorno alla nave quando notavo un bagliore ora bianco ora rosso lontano verso il sud, chiamavo il Direttore che venisse a vedere e disse: Stanno bombardando Tobruk. Ore 24 scendevo in caldaia N° 2 per il mio secondo turno. Ore 0.50 ricevevo ordine di aprire la valvola nafta: per i fuumogeni e il Direttore mi informava che il mare era illuminato come se fosse giorno.
L'Antares aumentava la velocità e girava intorno al convoglio coprendolo di nebbia artificiale. Ore 0,59 si udiva un colpo che sembrava sotto la chiglia, la nave sbandava paurosamente sul lato sinistro, e si fermava, Benché tutti i bruciatori fossero accesi al massimo la pressione in caldaia scendeva rapidamente, cercai di comunicare con la caldaia N° uno, ma quando tolsi il tappo dal tubo porta voce usciva vapore con forza, compresi che la uno doveva essere danneggiata, perciò io chiusi la comunicazione del vapore fra te due caldaie, poco dopo la pressione nella 2 si fermava di scendere e poi incominciò a risalire alla pressione di regime. A questo punto cercai di comunicare con la macchina di Prora, con la Segreteria Macchine con la Plancia ma da nessuno ricevevo risposta, la situazione era critica i Fuochisti mi chiedevano di abbandonare il locale, per me era un dilemma abbandonare il locale potevo essere messo alla corte marziale rimanere la sotto potevamo tutti 4 fare la fine del topo Perciò mandai il fuochista Ceresoli in coperta a cercare il Direttore o qualunque altro ufficiale che le dasse istruzioni. Dopo 7/8 minuti Ceresoli ritornava ( Non bo mai dimenticato le sue parole e le ripeto)
Mi disse: "Munari in coperta c'è solo morti e feriti, a Poppa ho trovato il signor Scarpato (sarebbe il Comandante in seconda) mi disse di dirti di spegnere la caldaia, scaricare la pressione e poi vai a Poppa che ti aspetta." Dopo fatto quanto ordinato mi avviavo verso Poppa cercando di non pestare su qualche morto o ferito, mentre camminavo verso Poppa notavo che sul lato sinistro il mare lambiva la coperta per una profondità di 10/15 centimetri. A Poppa trovavo il signor Scarpato con 5/6 Marinai aggrappati alla draglia per non scivolare.

**Un vecchio Marinaio**
**dopo più di circa 65 anni non è capace**
**dimenticare la storia delle Torpediniere**
**piccole navi veloci-le belle**
**ed eficenti signorine del mare .**
**Questo è un racconto**
**di un passato che per ragioni diverse**
**da molti dimenticato**

## Le Torpediniere

Quando spunta il sole all'orizonte
la Torpediniera da ore è fuori in mare,
nella calma, nella tempesta
singola nave o convoglio,
su l'altra sponda deve scortare.

Arrivano gli aeri,
la Torpediniera zig zaga,
spara rabbiosa.
vengono dai lati da Poppa da Prora,
volano tutto all'intorno
cadono le bombe,
mitragliano a tutto andare,
è un inferno,
un manicomio difficile da descrivere
o raccontare.

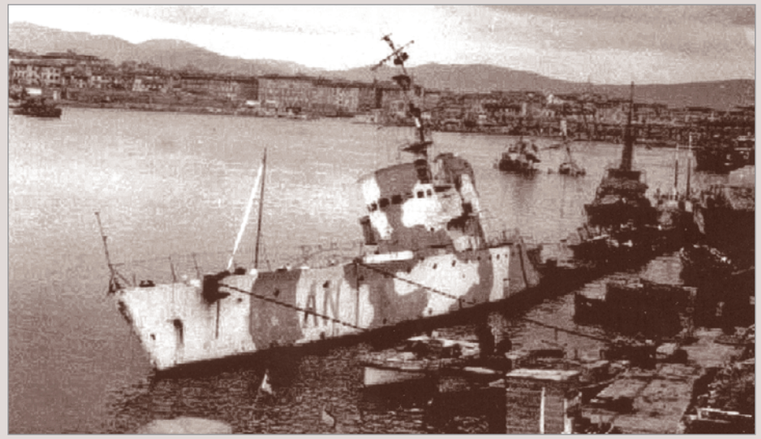
Gli aeri se ne vanno;
meno alcuni finiti in mare,
ci si guarda intorno dal mitragliamento
sei morti e una ventina di feriti;
c'è, da assistere e medicare.
Non c'è dottore, per loro poco si può fare
a qui poveretti,
soltanto conforto si cerca di dare.

Si arriva su l'altra sponda,
sbarcano morti e feriti,
nuovo personale viene a imbarcare,
e la stessa storia sta per ricominciare.
Per le Torpediniere non c'è sosta,
non c'è riposo
una singola nave o un convoglio è sempre,
pronto da scortare.

Erano trentuna le Torpediniere
della classe Spica ne sono rimaste otto,
le altre ventitré riposano in fondo al mare,
fra queste anche la Torpediniera *Antares*

*Ex Secondo Capo Meccanico G. Munari*
*membro equipaggio della Torpediniera* Antares
*18 giugno 1940-28 maggio 1943*
*(Giorno del suo affondamento)*
*Yagoona (Australia) 3/2012*

Il signor Scarpato mi disse Munari sei il solo dei sotto ufficiali di macchina incolume (Qui faccio una osservazione era la prima volta che da Sergente passavo per sotto uf1iciale) il djrettore è morto, Capo Tipolotti, Giannini e Ascolese sono morti e gli altri due sono gravemente feriti, non te lo ordino perché la nave può capovolgersi ogni momento, ti chiedo se scendi nel locale timone e porti il timone al centro che è rimasto tutto alla banda forse raddrizzeremo di qualche grado la nave.
Non che avessi piacere andare là sotto ma il lamento dei feriti che se la nave fosse affondata per loro non c'era tanta speranza e forse neanche per noi, scesi nel locale timone l'acqua mi arrivava sopra le ginocchia disconettavo la manovra meccanica e inserivo la manovra a mano, e con la ruota timone sistemata nel locale stesso portavo il timone al centro. Risalito in coperta notavo che il mare non lambiva più la coperta perciò la nave si era raddrizzata di qualche grado.
Il signor Scarpato mi ringraziava, ma non aveva finito mi disse: io (lui Scarpato) prendo cura dei feriti e tu cerca di salvare la nave. Sapevo che in magazzino c'era una pompa a mano come quelle usate dai pompieri, con l'aiuto di alcuni marinai la portavamo in coperta, in pochi minuti fu messa insieme e incaricai il sotto capo meccanico Farella che con gli uomini presenti provasse ad asciugare il locale dinamo, io con Ceresoli scendevamo nel locale dinamo e tamponavamo 2 fori, poi passavamo in macchina di Prora e tamponavamo 3 fori 2 dietro le pompe d'aria e di circolazione e uno dietro le pompe dell'olio, dove mi prendevo diverse scottature, poi passati in macchina di Poppa tamponavamo altri 2 fori. Faccio presente che in macchina di Prora c'era Capo Giannini morto e in Macchina di Poppa c'era capo Ascolese morto.
Fare questi lavori aveva preso tempo e stava per spuntare l'alba quando andai a vedere cosa aveva fatto Farella, e visto che l'acqua era scesa al disotto dei paglioli provavo mettere in moto il motore Diesel Generatore, dopo diversi temtativi il motore andava in funzione, ora avevamo corente, Passavo in macchina di Prora dove cera una pompa elettrica di esaurimento la mettevo in funzione e iniziavo ad asciugare i locali allagati e con le pompe elettriche di travaso nafta e acqua passavo i liquidi dal lato sinistro sul lato destro e portavo la nave in chiglia, con la nave in chiglia molti dei fori che prima entrava acqua, ora non entrava più perché qui fori erano venuti a trovarsi al di sopra della linea di galleggiamento.
Verso le ore 0,8 arrivava 2 idrovolanti Tedeschi che portarono via 8 dei feriti piu gravi e circa alle ore 16 arrivava la Torpediniera *Lupo* a portarci aiuto. Passavamo i feriti sul *Lupo* e fu facendo questo che persi il rispetto. Stavo portando il mio amico Tozzi che non sapevo se era vivo o morto quando ai piedi delle passerella mi incontravo con il mio Comandante Ceccone, che la magior parte di noi lo credevamo morto perché si era mai fatto vedere dopo l'attacco, si teneva una mano sopra l'occhio sinistro, lo lasciai passare, ma quando vidi un Tenente medico che si avviava verso di lui io gridai: Dottore questo ragazzo ha bisogno di lei più del Comandante. Quel Tenente sI girava e visto che io tenevo in braccio uno che sembrava morto venne vicino e mi disse: mettilo su quel materrassino e cominciò a esaminare Tozzi, io le chiesi se era vivo la risposta fu SI. Portavo sul *Lupo* il fuochista Caminetti rimasto cieco e altri feriti, portati tutti i feriti sul *Lupo* il *Lupo* ci prendava a rimorchio (Siamo stati fortunati che l'Inglesi non sono più ritornati, dopo circa un'ora a rimorchio si era alzata una buona maretta e il cavo di manilla si spezzava, cosi veniva perso ancora tempo ad allacciare un cavo d'acciaio, il *Lupo* ci portava in porto a Suda (Creta) e ci attraccavano vicino alla nave officina *Pacinotti*, ambulanze Italiane e tedesche portarono via morti e feriti, e il Comandante Ceccone partiva in aereo quel pomeriggio per l'Italia e non si è più visto fino circa la metà di gennaio 43.
In porto a Suda gli operai della *Pacinotti* lavavano e disinfettavano e chiudevano in diversi fori



**Il relitto della torpediera *Antares* nel 1944, a Livorno dove era stata affondata per bombardamento aereo, il 28 maggio 1943**
(collezione E. Bagnasco)

del'*Antares*, mentre noi venivamo alloggiati sulla *Pacinotti*. Dopo 5 giorni il Signor Scarpato mi chiamava in quel sgabuzzino che le serviva da ufficio, e mi leggeva la Motivazione che doveva mandarla al Comandante Ceccone per la firma, e in confidenza mi disse: con questa motivazione riceverai la medaglia d'Argento e la promozione. lo lo ringraziavo e non ci ho più pensato. Dopo 10 giorni a Suda a rimorchio del rimorchiatore *Valente* in 2 tappe ci portarono all'Arsenale del Pireo, dove iniziarono a riparare la macchine. Siamo rimasti fermi al Pireo una quarantina di giorni, durante i quali il Comando Marina aveva mandato una dozzina fra Marinai e fuochisti e 3 Capi meccanici, Capo Matera di carriera e due secondi capi richiamati, che mi dissero che loro non sanno dove mettere le mani, hanno sempre lavorato su navi con macchine alternative, ed erano in congedo da più di 15 anni, così io e capo Matera abbiamo cercato dì istruirli per quando la nave sarà pronta a muovere. Non ricordo il giorno ma verso la metà di dicembre 42 dal Pireo ci siamo trasferiti a Taranto, dove l'*Antares* veniva messa in secca e tutti i superstiti fummo mandati in licenza per 40 giorni.
E qui voglio fare un commento.
Da anni non passavo il Natale con i miei genitori, noi eravamo 4 fratelli e 3 eravamo in prima linea io in Marina dove il fronte andava da Trieste e Genova all'Africa e il dodecaneso gli altri 2 fratelli Giuseppe trattenuto ha combattuto sul fronte Greco e Antonio chiamato alle armi nel 1941 ora tutti e due negli Alpini sul fronte Russo, a casa c'era il piu piccolo che allo scoppio della Guerra aveva 9 anni. Voi che leggerete questo scritto potrete capire l'angoscia dei miei Genitori.
Finita la licenza ai primi di Gennaio 43 ritornavo a bordo e trovavo l'*Antares* fatta come nuova quel giorno che rientravo stavano facendo nafta e caricavano le munizioni. Trovavo più della metà di nuovo equipaggio e i sotto ufficiali e il direttore macchine tutti nuovi, degli Ufficiali vecchi solo il Comandante Ceccone e il Signor Scarpato erano rimasti. Il 15 Gennaio 43 comincia la prima missione di scorta una nave da Taranto a Messina. Da Messina ci trasferirono a Napoli dove abbiamo cominciato la scorta a singole navi e convogli per la Tunisia su quella che era chiamata la rotta della morte. Nel mese di Febbraio 43 di ritorno da Biserta a Napoli perdevamo 2 marinai portati via dal mare e in quel mese sbarcava il signor Scarpato e lo sostituiva il Tenente di Vascello Adamo Rook.
Nei primi giorni di Marzo 43 arrivava le Decorazioni che ci furono consegnate dal Comandante in seconda signor Rook benché il Comandante Ceccone fosse a bordo. Tutti i superstiti la Croce di Guerra al V.M, io La Medaglia di Bronzo al V.M..
Un giorno in Aprile 43 avevo 4 ore di libera uscita a Napoli, il caso volle che incontrassi il Signor Scarpato e cosi parlando le dissi che avevo ricevuto la medaglia di Bronzo e no promozione. (Volete sapere cosa mi ha risposto?) Queste sono le parole del Signor Scarpato. Mi ha detto (Munari devi ringraziare il Comandante Ceccone che ha cambiato i termini della mia motivazione, perché ha detto che hai la lingua troppo lunga (Allora ho ripensato a quello che avevo detto sul *Lupo*.) Poi continuando mi ha detto che per questo e altre cose lui non poteva più collaborare con il Comandante Ceccone perciò ha fatto domanda di essere trasferito. La Motivazione del signor Scarpato descriveva quello che avevo fatto e terminava che avevo salvato la nave da sicuro affondamento. La modifica del Comandante Ceccone parla che ho cercato di mantenere nel limite del possibile i vari macchinari. fn funzione. Non c'erano macchinari da mantenere in funzione perché spenta la caldaia non c'era più forza.
La forza è ritornata quando ho messo in funzione il Motore Diesel Generatore.
Verso la metà di marzo credo era il 15 abbiamo perso la Motonave *Monzoni* silurata alle 2 di notte da sommergibili, il 19 Maggio 43 nelle acque di Olbia l'*Antares* affondava il terzo sommergibile.
Il 23 o 24 Maggio sbarcava il Comandante Ceccone e lo sostituiva il Caoitano di Corvetta Nicolò Nicolini che aveva comandato l'*Antares* nel 40/41. lo salutavo il Comandante Ceccone con queste parole: (La saluto Comandante e la ringrazio per avermi fatto saltare la medaglia d'Argento e la promozione). Non ha detto una parola: il 28 Maggio 43 alle ore 9,30 un attacco aereo in porto a Livorno faceva grandi danni sul porto, alle ore 11,30 dello stesso giorno un secondo attacco aereo sul porto a Livorno una bomba cadeva razando lo scafo dell'*Antares* ed eplodeva sotto la nave affondandola.
E qui finisce la storia dell'*Antares* No certo la mia che con alti e bassi continuava fino il 26 Giugno 1947 quando da Maridepo Taranto venivo congedato.
Epilogo l'*Antares* ha al suo passivo la perdita di 3 navi II PRF *Sardegna* affondato da sommergibile il 29 Dicembre 1940 nel basso Adriatico. La Petroliera *Sant'Andrea* affondata da aerei il 30 Agosto 1942 sulla rotta Taranto Bengasi La Motonave *Monzoni* affondata da sommergibili non sono sicuro ma credo sia stato il 15 o il 17 Marzo 1943 sulla rotta Tunisi Livorno. Ha subito la perdita di circa 60 morti dai numerosi attacchi aerei in mare e un numero grande di feriti.
Al suo attivo l'*Antares* ha l'affondamento sicuro di 3 sommergibili e 2 probabili e la distruzione di 13 aerei da sola senza contare quelli distrutti assieme ad altre navi.