



L'operazione Gaudo e la notte di Matapan

Una tra le più note e tragiche vicende che coinvolsero la Regia Marina tra il 1940 e il 1943, rivissuta attraverso le immagini delle unità - italiane e britanniche - che ne furono protagoniste

di Maurizio Brescia

Gli sfortunati esiti della missione delle forze navali italiane a Sud di Creta che portarono allo scontro di Gaudo ed alle vicende della notte di Matapan, costituiscono - con ogni probabilità - l'insieme di fatti specifici della storia navale italiana sui quali maggiormente si è rivolta l'attenzione di storici, esperti e studiosi; attenzione purtroppo abbinata, talvolta, anche a quella di un certo giornalismo impreparato e di una pubblicistica con eccessive tendenze sensazionalistiche o denigratorie. Non è certo questa la sede in cui riesaminare nel dettaglio i noti fatti dell'operazione "Gaudo": riteniamo anzi che i numerosi studi sin qui condotti sgomberino ormai il campo dalla maggior parte delle polemiche, restituendo l'episodio di Matapan a quel ristretto gruppo di azioni navali della seconda guerra mondiale (battaglia di Savo, operazione "Mezzo agosto", battaglia dello stretto di Surigao ecc.) nel corso delle quali le perdite si concentrarono soprattutto su uno solo degli schieramenti contrapposti.

Abbiamo quindi pensato - una volta esaminati in modo schematico i fatti - di concentrare la nostra attenzione soprattutto sugli aspetti iconografici delle unità, appartenenti ad entrambi

gli schieramenti, presentando una rassegna quanto più possibile completa delle navi della Regia Marina e della Royal Navy coinvolte negli scontri di Gaudo prima, e in quello notturno di Matapan poi. Le fotografie che corredano questo studio provengono da archivi pubblici e privati, dalle raccolte di collezionisti e appassionati italiani ed esteri e dalla produzione di fotografi e studi fotografici tra i più noti e "autorevoli" tanto in Italia quanto in Gran Bretagna.

Le origini della puntata offensiva a sud di Creta, che si sarebbe conclusa con la notte di Matapan, vanno ricercate nella situazione strategica nel Mediterraneo venutasi a creare in seguito agli scontri di Punta Stilo e Capo Teulada (ove la Regia Marina non era riuscita a infliggere danni sostanziali alla Royal Navy): situazione ulteriormente aggravata - anche a livello psicologico ed emozionale - dal bombardamento navale di Genova del 9 febbraio 1941, condotto dalle unità della "Forza H" di Gibilterra senza che ingenti forze navali italiane in mare a ponente della Corsica riuscissero a intercettare le unità britanniche durante la navigazione di rientro.

La nave da battaglia *Vittorio Veneto* in navigazione nel Mar Ligure nella primavera del 1940.
A marzo del 1941 l'aspetto dell'unità era del tutto simile
(Coll. E. Bagnasco)



Cartina generale del Mediterraneo centro-orientale con i movimenti delle unità italiane e britanniche tra il 27 e il 29 marzo 1941.

- 1 - (linea rossa): rotta del Veneto (da Napoli) e della 3^a Divisione (da Messina) insieme alla 12^a e 13^a Sq. Ct.
- 2 - (linea verde): rotta della 1^a Divisione (da Taranto) insieme alla 9^a Sq. Ct.
- 3 - (linea arancione): rotta dell'8^a Divisione (da Brindisi) insieme alla 6^a Sq. Ct.
- 4 - (linea grigia): rotta della "Forza B" (quattro incrociatori e quattro ct) dal Pireo a Gaudo
- 5 - (linea blu): rotta di avvicinamento da Alessandria delle tre navi da battaglia britanniche e della Formidabile, insieme a nove ct.
- 6 - (linea nera): rotta di rientro verso Taranto del gruppo navale italiano
- 7 - (linea viola): rotta di rientro verso Alessandria del gruppo navale britannico

A - scontro di Gaudo (mattino del 28 marzo 1941)
B - scontro di Matapan (notte tra il 28 e il 29 marzo 1941).
(adattamento di Paola Zaio dalla cartina di M. Brescia in: E. Bagnasco, M. Brescia, *I sommergibili italiani 1940-1943*, Parma, Albertelli Edizioni Speciali, 2013-14)

Al convegno di Merano del febbraio 1941, l'ammiraglio tedesco Raeder rappresentò all'ammiraglio Riccardi la necessità di una maggiore *propensione offensiva* da parte della squadra navale italiana, e l'alleato tedesco non mancò di ribadire queste richieste quando, all'inizio di marzo, il traffico britannico verso la Grecia aumentò nell'ambito del trasporto verso Creta e la penisola

ellenica di un contingente di 68.000 uomini, dotato di importanti reparti di mezzi motorizzati e corazzati.

Quando informazioni da parte germanica - rivelatesi peraltro errate - confermarono l'efficienza di una sola nave da battaglia inglese (HMS *Valiant*) ad Alessandria, l'ammiraglio Iachino diede avvio alla pianificazione dell'operazione che, nella pratica, si concretizzò nei seguenti movimenti navali:

- Uscita del *Vittorio Veneto* da Napoli alle 20.30 del 26 marzo 1941, dapprima con la scorta della 10^a Sq. Ct. ("Maestrale"), sostituita da Messina in avanti dalla 13^a Sq. Ct. ("Granatiere"); da Messina uscirono anche i tre incrociatori della 3^a Divisione ("Trieste"), a loro volta scortati dai tre cacciatorpediniere della 12^a Sq. Ct. ("Corazziere").

- Riunione a sud-ovest di Creta del gruppo navale così composto con i tre "Zara" della 1^a Divisione Incrociatori (usciti da Taranto con la scorta dei quattro "Poeti" della 9^a Sq. Ct.) e con l'8^a Divisione Incrociatori (*Garibaldi* e *Abruzzi*) insieme ai caccia *Da Recco* e *Pessagno* (sezionari della 6^a Sq. Ct.).

- Navigazione verso le acque a sud di Creta a partire dalle prime ore del 27 marzo.

Da parte britannica, le risultanze della ricognizione, l'apprezzamento dei movimenti navali italiani sino ad allora noti e la decrittazione di messaggi da parte di ULTRA portarono alla decisione dell'amm. A.B. Cunningham di far uscire da Alessandria le tre (non una) navi da battaglia *Warspite*, *Barham* e *Valiant* con la portaerei *Formidable* e nove caccia di scorta. Allo stesso tempo, veniva dato ordine a quattro incrociatori leggeri e a quattro cacciatorpediniere di base al Pireo ("Forza B"), posti al comando del



Il Trento in navigazione di guerra sul finire del 1941. Si noti che le cappe dei fumaioli (aggiunte l'anno precedente) sono pitturate in grigio chiaro come le altre superfici verticali, per rendere meno cospicua la sagoma dell'unità. È evidente anche l'ingombrante posizione dell'idrovolante Ro.43 a prora, che ostruisce il campo di tiro dei grossi calibri del gruppo di fuoco prodiero

(Coll. A. Fraccaroli)



Una splendida immagine - tra le più belle raffiguranti navi italiane negli anni antecedenti il secondo conflitto mondiale - del *Bolzano* all'ormeggio nel Golfo di Spezia, il 10 marzo 1938

(Coll. A. Fraccaroli)



L'incrociatore pesante *Fiume* in uscita da Genova il 30 maggio 1938

(coll. G. Parodi)



L'incrociatore pesante *Pola*, anch'esso in uscita da Genova il 30 maggio 1938. Si notino l'idrovolante *Ro.43* e le catene per l'impiego dei paramine ai due lati della prora

(Coll. G. Parodi)

Vice Ammiraglio Pridham-Wippel, di trovarsi a sud dell'isolotto di Gaudo all'alba del 28 marzo, per poi congiungersi con il gruppo navale proveniente da Alessandria.

Le intenzioni della squadra italiana (attaccare unità mercantili ed eventuali convogli britannici diretti in Grecia), sebbene non del tutto note agli Stati Maggiori della Royal Navy, furono vanificate dall'assenza di traffico britannico diretto in Grecia in quei giorni; anzi, l'unico convoglio in mare diretto da Alessandria al Pireo ricevette l'ordine di invertire la rotta il 27 marzo, per rientrare nel porto di partenza.

Il combattimento a sud dell'isolotto di Gaudo si sviluppò tra le 08.00 e le 11.00 del 28 marzo vedendo impegnati, da parte italiana, soprattutto gli incrociatori pesanti della 3ª Divisione mentre il *Veneto* e i tre "Zara" della 1ª Divisione si avvicinavano alla zona dello scontro. Semplificando al massimo le cinematiche dell'azione, gli incrociatori di Pridham-Wippel, accostando più volte verso levante, cercarono di attirare le unità italiane verso il grosso di Cunningham in arrivo da est, mentre analoghe manovre (accostando a ponente) venivano poste in essere dalle

unità di 3ª Divisione, nel tentativo di far entrare le unità britanniche a contatto balistico con il sopraggiungente *Veneto*. Alle 11.30, in ragione degli esiti incerti dell'azione, della mancanza di colpi a segno significativi ed essendo ormai venuto a mancare definitivamente il fattore sorpresa, le navi italiane ripresero la via del ritorno.

Poco dopo le 15.00, nell'ambito di attacchi aerei portati da velivoli della *Formidable*, un aerosilurante "Swordfish" riuscì a colpire il *Veneto* all'altezza dell'elica esterna di sinistra, danneggiando le linee d'assi di quel lato con il conseguente imbarco di oltre 4.000 t d'acqua a poppa. Cionondimeno, la nave da battaglia danneggiata riuscì in qualche tempo a raggiungere con i soli assi di dritta la velocità di 19 nodi, a cui si uniformarono tutte le altre unità che ne costituivano a questo punto la scorta ravvicinata. Trovandosi i due incrociatori dell'8ª Divisione in una posizione più avanzata, *Zara*, *Pola* e *Fiume* si posizionarono a dritta del *Veneto*, con *Trieste*, *Trento* e *Bolzano* sulla sinistra; i cacciatorpediniere della 9ª, 12ª e 13ª Squadriglia vennero disposti tutto attorno, a protezione esterna della formazione.

Operazione "Gaudo" schieramenti navali contrapposti

Regia Marina

- n.b. Vittorio Veneto (amm. A. Iachino, CinC della Squadra Navale)
- 1ª Divisione Incrociatori: Zara, Fiume, Pola (c.amm. C. Cattaneo)
- 3ª Divisione Incrociatori: Trieste, Trento, Bolzano (c.amm. L. Sansonetti)
- 8ª Divisione Incrociatori: Abruzzi, Garibaldi (c.amm. A. Legnani)
- 6ª Sq. Ct.: Da Recco, Pessagno
- 9ª Sq. Ct.: Gioberti, Alfieri, Oriani, Carducci
- 12ª Sq. Ct.: Corazziere, Carabiniere, Ascari
- 13ª Sq. Ct.: Granatiere, Fuciliere, Bersagliere, Alpino

Royal Navy

Squadra di Alessandria

- n.b. Warspite (amm. A.B. Cunningham, CinC Mediterranean Fleet)
- n.b. Barham (R.Adm. H.B. Rawlings, 1st Battle Squadron)
- n.b. Valiant
- portaerei Formidable
- 2nd Destroyer Flotilla: Ilex, Hasty, Hereward, Havock, Hotspur, Vendetta (australiano)
- 10th Destroyer Flotilla: Stuart (australiano), Greyhound, Griffin

"Forza B" (Pireo)

- i.l. Orion (V.Adm. H.D. Pridham-Whippel)
- i.l. Ajax
- i.l. Perth (australiano)
- i.l. Gloucester
- 14th Destroyer Flotilla: Jervis, Janus, Mohawk, Nubian

Poco dopo le 19.30, nel corso di un ultimo attacco di aerosiluranti, un altro "Swordfish" della *Formidable* riuscì a colpire il *Pola*, immobilizzandolo; lunghi scambi di messaggi tra il comando della 1ª Divisione e l'amm. Iachino fecero sì che solo alle 21.06 lo *Zara*, il *Fiume* e i quattro caccia della 9ª Squadriglia invertissero la rotta per andare in soccorso del *Pola* e tentarne il rimorchio. Sempre nell'ottica di semplificare la dinamica dell'azione, la scoperta al radar del *Pola* immobilizzato (prima da parte dell'*Orion*, e poi della *Valiant*) consentì alle tre navi da battaglia dell'amm. Cunningham di dirigere verso l'incrociatore italiano, e alle 22.23 le vedette del cacciatorpediniere australiano HMAS *Stuart* individuarono il *Fiume* e lo *Zara*, ormai giunti in zona. Le due unità erano seguite - anziché precedute, come sarebbe stato ipotizzabile ai fini di maggiori possibilità di individuare le navi britanniche e di evitare eccessivi rischi per i due incrociatori - dai caccia della 9ª Squadriglia. Nel seguito dell'azione, tragicamente noto e approfonditamente descritto nei testi riportati in bibliografia, *Zara*, *Fiume*, *Alfieri* e *Carducci* furono colpiti in rapida successione dal tiro delle navi da battaglia *Warspite*, *Barham* e



Lo *Zara* in uscita da Genova il 30 maggio 1938.

Al pari delle due immagini precedenti anche questa fotografia è stata scattata al termine della visita nel porto del capoluogo ligure effettuata dalle navi della 1ª e della 2ª Squadra successivamente alla "Rivista H" del 5 maggio 1938, svoltasi nelle acque del Golfo di Napoli

(Coll. G. Parodi)



Questa fotografia, scattata da bordo del *Garibaldi* alle 11.00 del 27 marzo 1941, è - forse - la migliore tra quelle relative all'"Operazione Gaudo", e l'ultima che mostra i tre incrociatori pesanti tipo "Zara" prima della loro perdita nell'azione notturna di Matapan. Il *Fiume*, che da pochi giorni era stato mimetizzato con uno schema sperimentale a chiazze di vario colore, è il terzo da sinistra ed appare più scuro delle altre unità (da sinistra a destra, *Zara*, *Pola*, *Fiume* e *Duca degli Abruzzi*)

(Coll. E. Bagnasco)



Il cacciatorpediniere *Vittorio Alfieri* a Taranto nel 1939, in uscita dal Mar Piccolo

(Coll. E. Bagnasco)



Il cacciatorpediniere *Giosuè Carducci* in entrata nel Mar Piccolo, a Taranto, nel 1938-1939 (Coll. A. Asta)



Il cacciatorpediniere *Granatiere* nei primi mesi del secondo conflitto mondiale (Coll. M. Brescia)



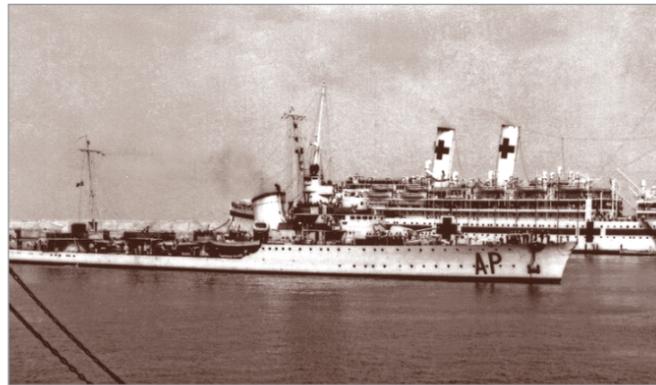
La nave da battaglia britannica HMS Warspite in entrata a Malta sul finire del 1938. (Coll. M. Brescia)



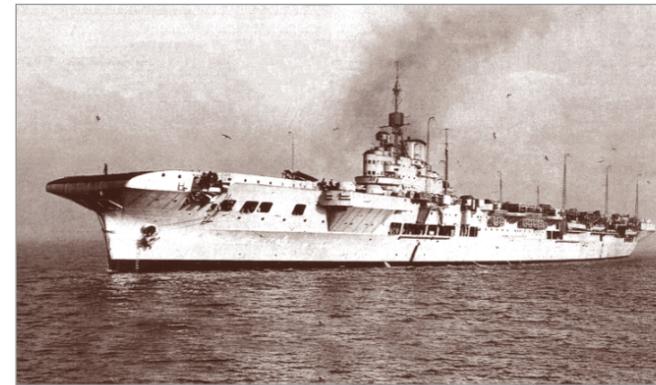
Una stupenda vista del lato sinistro della nave da battaglia *Barham* in un'immagine datata 18 febbraio 1938. Sul cielo della torre sopraelevata prodiera è visibile un gallo metallico di grandi dimensioni: si tratta di un trofeo – denominato per l'appunto "Cock of the Fleet" ("Gallo della Flotta") – che veniva assegnato annualmente all'unità della Mediterranean Fleet il cui equipaggio fosse risultato vincitore nella classifica delle gare sportive e marinaresche a cui partecipavano tutte le unità britanniche del Mediterraneo. La *Barham* sarà affondata a Sud di Creta il 25 novembre 1941 dal sommergibile tedesco U-331, comandato dall'Oblt. von Tiesenhausen (Wright & Logan, coll. M. Brescia)



Il Fuciliere in navigazione nel 1939-40 (Coll. M. Brescia)



Il cacciatorpediniere *Alpino* e la nave ospedale *Gradisca* (che recupererà la maggior parte dei naufraghi di Matapan) a Tripoli, nell'estate del 1940 (Coll. E. Bagnasco)



La portaerei HMS *Formidable* a dicembre del 1940, poche settimane dopo l'entrata in servizio (Coll. M. Brescia)



Il cacciatorpediniere HMS *Ilex* a Malta ad agosto del 1937 (Wright & Logan, coll. M. Brescia)

L'*Ascari*, in velocità, rilascia una cortina fumogena durante una missione di scorta convogli nell'autunno del 1940 (Coll. M. Brescia)

Valiant, all'affondamento dei due caccia fece seguito quello del *Fiume*, danneggiato in misura irrimediabile dai proiettili da 381 mm delle corazzate inglesi, mentre lo *Zara* fu autoaffondato dall'equipaggio in seguito ai gravissimi danni subiti e anche al fine di evitare la cattura del relitto da parte del nemico. Il *Pola* (il cui equipaggio aveva soltanto potuto assistere alla fine delle altre unità), affondò infine poco dopo le 04.00 del 29 marzo, finito dai siluri dei cacciatorpediniere *Havock*, *Jervis* e *Nubian*.

Le unità italiane superstiti raggiunsero Taranto e altri porti nazionali nella serata del 29. Nello scontro di Matapan *Zara*, *Pola* e *Fiume* persero nel complesso 1.923 uomini dei loro equipaggi, cui vanno aggiunti 169 caduti del *Carducci*, 211 dell'*Alfieri* e 3 dell'*Oriani*: un totale di 2.306 uomini, in quello che è non soltanto il più tragico evento che ha coinvolto la Regia Marina nel corso della seconda guerra mondiale, ma tutta la Marina Italiana nei suoi oltre centocinquanta anni di storia.

Va detto che la genesi dell'operazione Gaudio fu affetta da un difetto concettuale di partenza, essendo stata programmata su istanze dell'alleato germanico e non rispondendo a precise necessità operative. Inoltre, a posteriori e a parere di chi scrive, l'evento di Matapan fu generato, in parte, da una successione di decisioni non del tutto corrette prese dagli ammiragli Iachino e (in misura minore) Cattaneo, dalla parziale mancata conoscenza e dal mancato corretto apprezzamento dei movimenti della squadra inglese e da varie altre cause minori. Il tutto a fronte di una più ampia conoscenza dei nostri movimenti da parte dei Comandi navali britannici, e dell'opportunità per questi ultimi di operare "in risposta" alle mosse della squadra italiana, e non su necessità più ascrivibili a rapporti politici e di



Portsmouth, dicembre 1936. Il cacciatorpediniere *Hereward* in una particolare configurazione "sperimentale": difatti, nella posizione "B", è stato installato il prototipo dell'impianto binato da 120/50 Mk XIX che costituirà l'armamento principale dei successivi, grossi caccia della classe "Tribal". Per non ridurre la stabilità, il cannone singolo da 120 mm della posizione "A" è stato sbarcato (Wright & Logan, coll. M. Brescia)

