Il Leone non ha ruggito

Vincenzo Meleca, Luglio 2011

"Nel nome il proprio destino", così si può tradurre abbastanza fedelmente il motto latino "*Nomen omen*". Così non fu però per il Regio cacciatorpediniere Leone, il cui motto era comunque un altro, "*Quia sum leo*", "Perché mi chiamo leone" .
Tutti e tre i cacciatorpediniere della 5^ squadriglia di base a Massaua, infatti, pur essendo stati battezzati con nomi di animali impavidi e coraggiosi, ebbero una fine abbastanza ingloriosa, ma se *Tigre* e *Pantera* riuscirono almeno a tentare un ultimo, disperato attacco al nemico, il loro gemello *Leone* finì in un modo davvero triste per una nave da guerra.

L'esploratore Leone attorno alla metà degli anni '30 del secolo scorso

Le notizie che arrivavano a Massaua in quella fine di marzo 1941 erano davvero sconfortanti per tutti gli italiani che lì vivevano o combattevano. Le truppe inglesi stavano dilagando nell'ormai ex Africa Orientale Italiana, dalla Somalia all'Etiopia, perfino in Eritrea, la nostra colonia primigenia era caduto l'ultimo centro di resistenza, Cheren.
L'ammiraglio Bonetti, comandante di Marisupao, si trovò a dover prendere delle decisioni dolorosissime, da un lato, dando disposizioni alla ventina di navi mercantili presenti a Massaua e a Dahlak Kebir di autoaffondarsi, dall'altro ordinando alle

poche unità della Regia Marina rimaste a Massaua di tentare un ultimo, disperato attacco alle forze britanniche[1].
Tale ordine riguardava in particolare i tre cacciatorpediniere superstiti della 3^ squadriglia *Cesare Battisti*, *Daniele Manin* e *Nazario Sauro* (il *Francesco Nullo* era infatti affondato il 21 ottobre 1940 dopo combattimento con il ct inglese *Kimberley*[2]) e gli altri tre della 5^, *Leone*, *Pantera* e *Tigre*, perché le altre unità della Regia Marina (i cinque MAS della 21^ Squadriglia, a due dei quali si deve peraltro l'unico successo delle unità di superficie della Regia Marina in Mar Rosso[3], la torpediniera *Vincenzo Orsini*[4], il posamine *Ostia* e le due cannoniere *Porto Corsini* e *Giuseppe Biglieri*) non erano in grado di affrontare missioni a medio o lungo raggio.

Navi della Regia Marina alla fonda a Massaua nel 1940. Da sinistra: Eritrea, Tigre, Sauro, Pantera, Battisti. (Coll. E. Petronio)

La missione affidata ai sei cacciatorpediniere era in origine quella di effettuare un'azione offensiva contro le unità della Royal Navy e le istallazioni portuali di Port

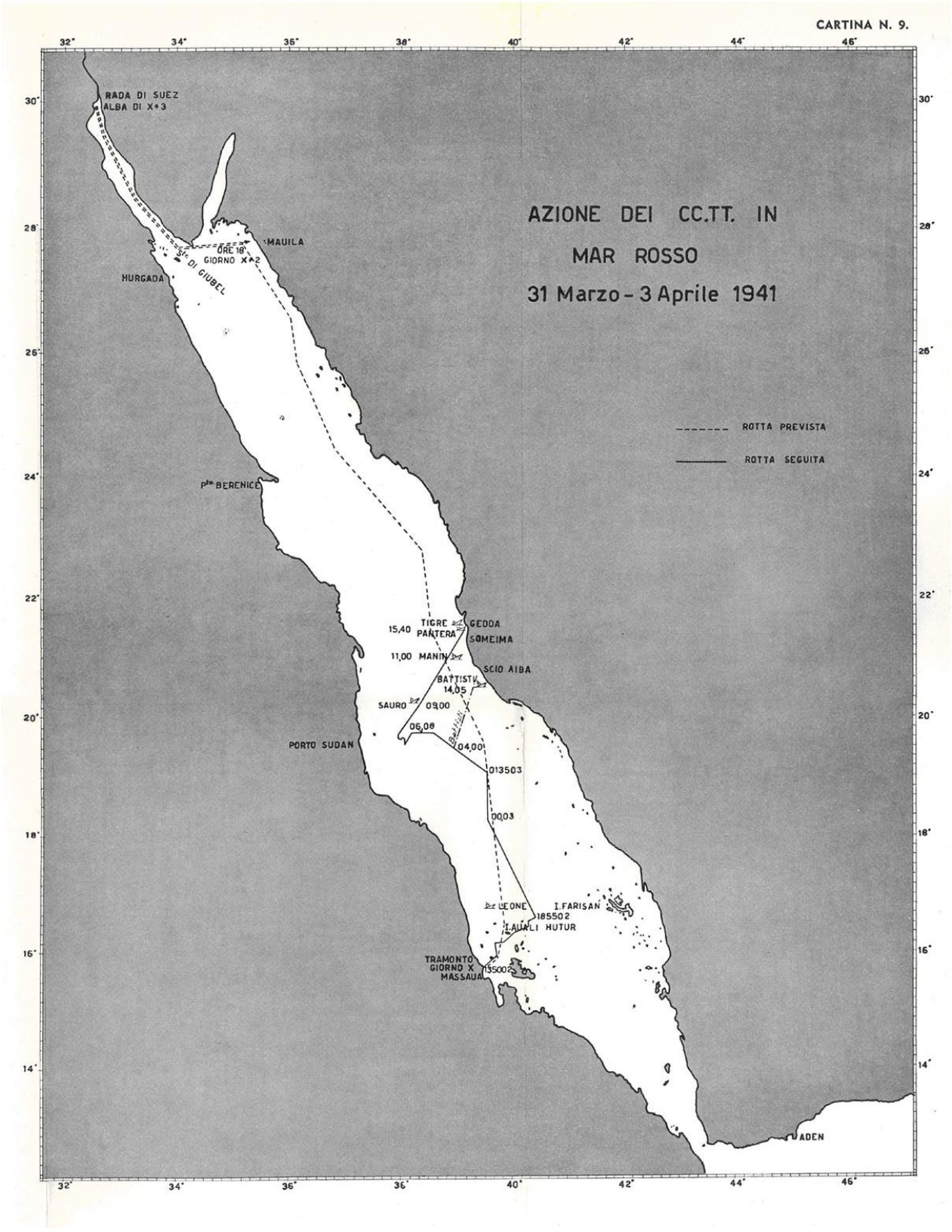
[1] Ad altre unità militari e mercantili, in buone condizioni di efficienza e dotate di grande autonomia fu invece ordinato di tentare di raggiungere lontane basi alleate o neutrali: ce la fecero le italiane *Eritrea*, *RAMB II*, *Himalaya* e le tedesche *Coburg* e *Wartenfels*, mentre non ebbe successo il tentativo delle italiane *RAMB I* (affondata il 27 febbraio 1941 dall'incrociatore Leander), *India* e *Piave* (autoaffondatesi ad Assab il 1 aprile 1941, dove si erano riparate dopo essere state scoperte dalle navi britanniche che pattugliavano lo stretto di Bab el Mandeb) e le tedesche *Oder* (autoaffondatasi il 24 marzo 1941 per evitare la cattura da parte dello sloop *Shoreham*), *Bertrand Rickmers* (partita da Massawa il 29 marzo 1941 ed autoaffondatasi il 1 aprile 1941 per evitare la cattura da parte del cacciatorpediniere *Kandahar*) e *Lichtenfels* partita da Massaua il 1 aprile, ma rientrata il giorno successivo ed autoaffondatasi il 4 aprile 1941

[2] Si veda dello stesso Autore l'articolo "Tragedia alle Dahlak! L'affondamento del Francesco Nullo", in http://www.ilcornodafrica.it/st-melecatragedia.pdf.

[3] Si veda dello stesso Autore l'articolo "Quell'ultimo colpo d'artiglio della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo", in http://www.ilcornodafrica.it/st-melecaartiglio.pdf.

[4] Ricordiamo che l'unità gemella *Giovanni Acerbi* era stata danneggiata da bombardamento aereo in modo talmente grave da essere stata posta in disarmo

Said e Port Sudan, dirigendosi poi verso la costa saudita per autoaffondarsi e consentire agli equipaggi di rifugiarsi in territorio neutrale.



.

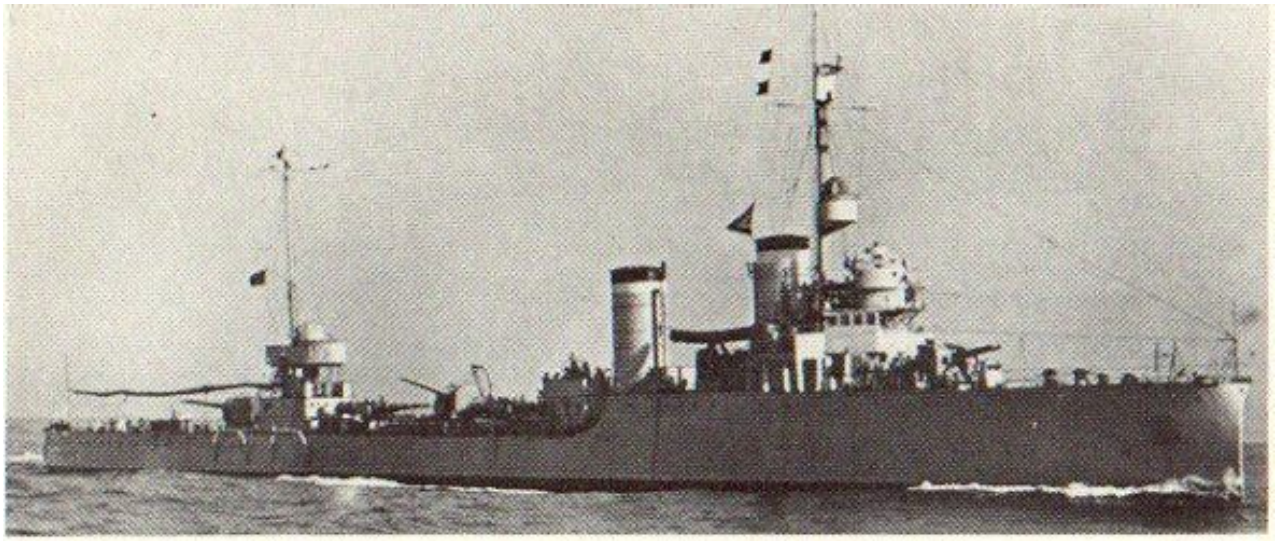
La rotta che avrebbero dovuto tenere i caccia della 3^ e 5^ squadriglia i primi di aprile '41 e quella che invece tennero. (fonte: Le Operazioni in Africa Orientale, USMM)

Il cacciatorpediniere Tigre (foto di Aldo Fraccaroli del 23.2.1938, coll. M. Brescia)

Sulla scorta di informazioni provenienti dalla ricognizione aerea della Luftwaffe nel mese di marzo, fu deciso di modificare il piano, dividendo le forze in due gruppi, con i tre caccia della 3^ squadriglia, con autonomia compresa tra le 600 e le 700 miglia, a seconda della velocità, che avrebbero attaccato Port Sudan ed i tre della 5^ squadriglia, con maggiore autonomia, che avrebbero puntato su Suez.
Missione evidentemente difficilissima, quasi suicida, verrebbe da dire: in effetti le sei unità erano in condizioni di efficienza abbastanza precarie[5], la loro autonomia era insufficiente, la durata dell'azione sarebbe stata di oltre due giorni in acque nemiche, con la quasi certezza di essere scoperti dai ricognitori inglesi, senza peraltro poter contare né sulla copertura aerea della nostra Aeronautica, né sulla cooperazione dei bombardieri tedeschi di stanza a Creta che, all'ultimo momento, dichiararono la loro indisponibilità a bombardare Suez e costringendo di conseguenza il Comando delle forze navali italiane del Mar Rosso a ridimensionare il piano iniziale, puntando su un unico obiettivo, Port Sudan.
Non racconteremo però la storia drammatica di quanto in realtà accadde, seguiremo invece il filo narrativo sul quale abbiamo impostato queste note, limitandoci quindi soltanto a quanto avvenne nell'area delle Dahlak.
Dunque, nel tardo pomeriggio del 31 marzo 1941, verso le 18.00, i tre cacciatorpediniere della 5^ squadriglia lasciarono per primi il porto di Massaua, mentre i tre della 3^ squadriglia, avendo l'obiettivo più vicino, sarebbero partiti l'indomani

[5] Cfr. in proposito quanto descritto in Le operazioni in Africa Orientale, USMM, Roma, 1961, pag. 112 e segg.

In linea di fila, con il *Leone*, al comando del capitano di fregata Uguccione Scroffa, in testa, seguito dal *Tigre* (capitano di fregata Gaetano Tortora) e dal *Pantera* (capitano di vascello Andrea Gasparini[6]), le tre unità seguirono la rotta di sicurezza che li avrebbe portati fuori dell'arcipelago prima attraverso il cosiddetto Canale di Nord-Est, poi, superata l'isola di Dohul, puntando direttamente a nord.
Perché la squadriglia aveva assunto quest'ordine, quando in realtà avrebbe dovuto essere in testa il *Pantera*, sul quale era il Comandante della Squadriglia?
Il motivo era dovuto proprio, come avevamo accennato in precedenza, alle precarie condizioni di efficienza delle unità, in particolare la strumentazione di navigazione: l'unica unità con girobussola, bussola magnetica, ecoscandaglio e solcometro funzionanti era proprio e soltanto il *Leone*, mentre il *Pantera* navigava addirittura senza l'ausilio della girobussola e del solcometro, entrambi in avaria, nonché persino della bussola magnetica, resa inservibile da un fulmine[7].
Chiunque conosca l'arcipelago delle Dahlak, si renderà immediatamente conto dei forti rischi di affrontare una navigazione notturna tra quelle isole, isolette, scogli madreporici e secche, talora neppure segnate sulle carte nautiche, in simili condizioni. Tanto di cappello, dunque, agli equipaggi di quelle unità che si accingevano a compiere una missione quasi impossibile!
Il *Leone* era dunque in testa.



Il cacciatorpediniere Leone in navigazione alla fine degli anni '30

Entrato in servizio nel 1924 il *Leone* apparteneva alla classe omonima di esploratori la cui costruzione, ordinata al cantiere il 18 gennaio 1917, non poté essere iniziata, per la mancanza di materie prime. Confermato l'ordine nel dopoguerra, la classe, evoluzione della precedente classe di esploratori "*Mirabello*", avrebbe dovuto essere

[6] Il CV Gasparini era il Caposquadriglia della 5^ squadriglia, mentre il Comandante del *Pantera* era il capitano di fregata Paolo Aloisi. Non è chiaro chi fosse al comando dell'unità, anche se è possibile che Gasparini avesse sostituito Aloisi. In effetti CV Iannucci, nel suo "L'avventura dell'*Eritrea*" racconta che prima della sua partenza da Massaua con l'*Eritrea* lo vennero a salutare a bordo i suoi colleghi di corso comandanti di CCTT: Fadin, Scroffa, Tortora e Gasparini. Aloisi non viene nominato. Probabilmente era già sbarcato con l'incarico di organizzare la resistenza, cosa che gli valse la medaglia d'argento al valor militare.
[7] Cfr. Le operazioni in Africa orientale, cit., pag. 115

costituita da 5 unità (*Leone, Pantera, Tigre, Leopardo* e *Lince*), di cui entrarono in servizio solo le prime tre, mancando i fondi per completare il *Leopardo* ed il *Lince*.

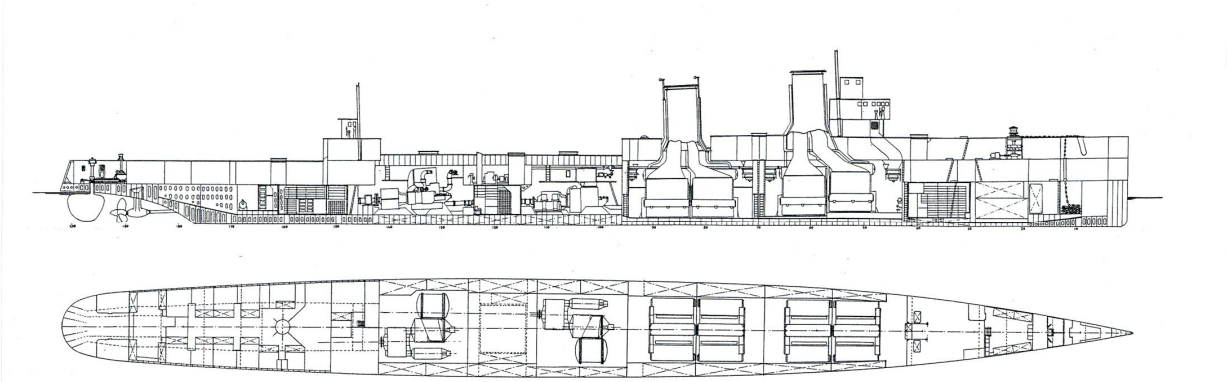
La medaglia del Leone (da: http://www.artedellamedaglia.it/regia_marina.html)

Con le altre due unità della classe costituì nel 1925 il Gruppo Autonomo Esploratori Leggeri, ma dopo poco tempo le unità furono assegnate, sempre in gruppo, a varie Divisioni di siluranti della Regia Marina, portando bandiera in crociere di rappresentanza in Nord Europa (1925), nell'Egeo ed in Spagna (1928). Nel periodo 1928-1931 al Leone venne assegnato il compito di conduttore di flottiglia della 1^ e 2^ flottiglia cacciatorpediniere. Nel mese di luglio 1933 partecipò alle manovre navali svolte nelle acque del golfo di Gaeta[8].

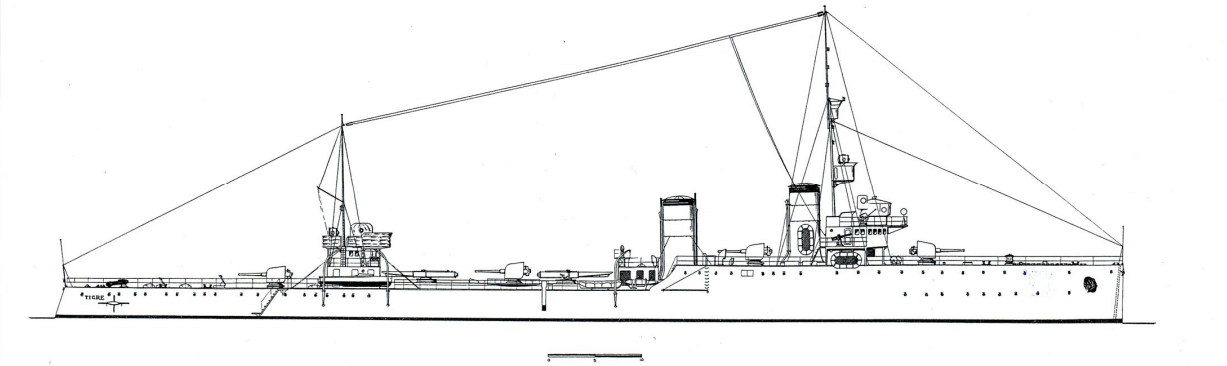
Tra il 1935 ed il 1936, nell'ambito della preparazione della guerra d'Abissinia, il *Leone*, sempre assieme al Pantera ed al Tigre, fu assegnato alla Divisione Navale dell'Africa Orientale, con base a Massaua, subendo dei lavori che comportarono lo sbarco dei due pezzi da 76/40 per consentire l'installazione di sistemi di condizionamento adatti alle condizioni climatiche del Mar Rosso e di una centrale di tiro. Le tre unità rimasero di stanza a Massaua, salvo un breve rientro in Patria, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale.

Proprio durante questo rientro, il 27 aprile 1938 il *Leone* fu danneggiato a La Spezia da un incendio che obbligò ad allagare i depositi munizioni per impedirne l'esplosione. Messo ai lavori per riparare i danni in quello stesso anno, subì ulteriori modifiche all'armamento per metterlo in condizione di contrastare in modo più efficace il pericolo di attacchi aerei e venne riclassificato, come le unità gemelle, cacciatorpediniere, andando a costituire la 5^ Squadriglia Cacciatorpediniere di stanza a Massaua, dove rientrò il 27 gennaio 1939. Dalla data di entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, fino all'ultima azione, nei pirmi giorni dell'aprile 1941, la loro attività bellica fu però piuttosto ridotta, potendosi riassumendosi in una decina

[8] Va doverosamente annotato che nel settembre del 1932 imbarcò sull'esploratore *Leone* quale Comandante e Capo Squadriglia degli Esploratori *Leone, Tigre* e *Pantera* l'ammiraglio Carlo Bergamini, futuro Comandante in Capo delle Forze Navali da Battaglia, deceduto nell'affondamento della corazzata *Roma* il 9 settembre 1943 e che nello stesso periodo fu ufficiale di rotta del *Leone* il tenente di vascello MOVM Mario Ruta, che, al comando della torpediniera *Ariel*, il 12 ottobre 1940, nel Canale di Sicilia, attaccò risolutamente ed arditamente un incrociatore inglese, cadendo al suo posto di comando in plancia, dopo che la sua unità fu colpita e distrutta dal fuoco nemico.



Sezione longitudinale e orizzontale e profilo di un cacciatorpediniere classe "Leone" (1938)



Esploratore leggero *Leone (sigla di identificazione LE)*[9]	
Cantiere	Gio Ansaldo Sestri P. Genova. Impostazione: 23.11.1921 Varo: 1.10.1923 Consegnato: 8.2.1924 Perdita: 1.4.1941 Radiazione: 18.10.1946
Dislocamento	Standard: 1.773 t, normale: 2.003, a pieno carico: 2.203 t[10]
Dimensioni	Lunghezza: 113,41 (f.t.) mt.; Larghezza: 10,36 mt.; Pescaggio max 3,63 mt.
Apparato motore	4 caldaie Yarrows, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche a 3 pale, potenza: 42.000 HP
Velocità	Max 31 nodi (alle prove, 33,73)
Combustibile	506 tonn. di nafta
Autonomia	2.070 miglia a 18 nodi, 1.623 a 20 nodi, 534 a 31 nodi
Armamento	In origine: 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong, 2 impianti singoli da 76/40, 4 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti trinati lanciasiluri DAAN-Whitehead da 450mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare mine Dal 1936/38: 4 impianti binati e scudati da 120/45mm Canet-Scheider-Armstrong,, 2 mitragliere da Vickers 40/39mm, 2 impianti binati da 13,2mm, 2 mitragliatrici Colt da 6,5mm, 2 impianti binati lanciasiluri S. Giorgio da 533 mm, torpedini da getto e da rimorchio a.s., possibilità di imbarcare un max di 82 mine Bollo o 70 Vickers (in entrambi i casi, però, con inutilizzazione dell'armamento di coperta)
Equipaggio	204 (10 ufficiali e 194 sottufficiali e comuni)[11]
Note	Il suo motto era "Quia sum Leo" ("Perché sono Leone")[12].

[9] Fonte principale per i dati è il volume "Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968" di F. Bargoni, USMM, Roma 1969

[10] Secondo altre fonti il dislocamento era notevolmente superiore e cioè rispettivamente di 2.200 e 2.648 tons (http://digilander.libero.it/planciacomando/unita/caracaccia.htm)

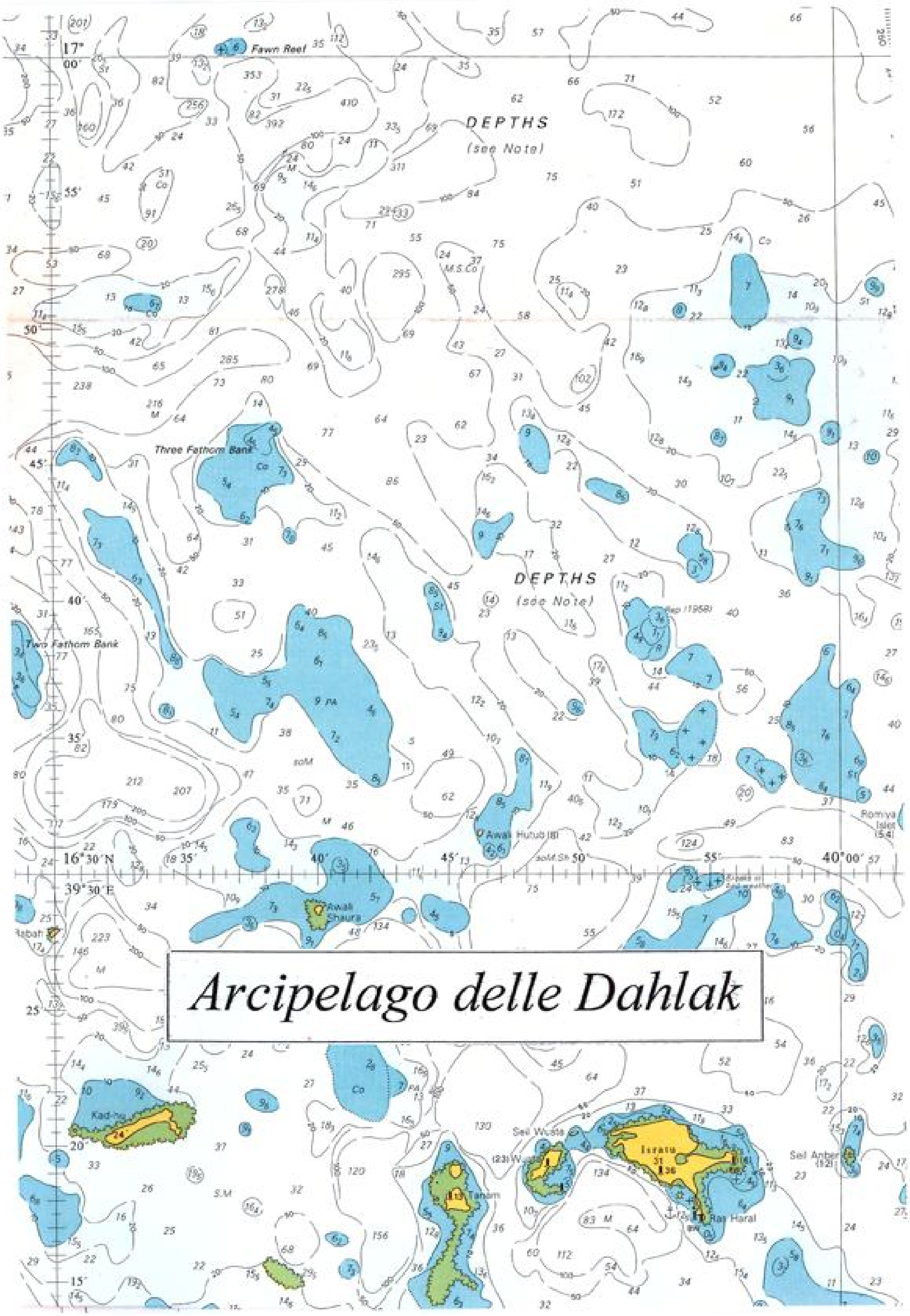
[11] Secondo altre fonti 145 (6 ufficiali e 139 sottufficiali e comuni) (http://www.warshipsww2.eu/shipsplus.php?language=E&period=2&id=61055)

[12] Secondo http://miles.forumcommunity.net/?t=34908117 il motto era invece "Cerco la preda"

di missioni di scarsa rilevanza bellica, per complessive 141 ore di impegno e 2388 miglia.
Le principali di queste missioni cui partecipò il *Leone* furono nel 1940 il soccorso ai sommergibili *Perla* ed *Archimede*, i cui equipaggi erano rimasti intossicati dalle esalazioni del cloruro di metile dei loro impianti di condizionamento (27 e 29 giugno 1940)[13], la ricerca (peraltro infruttuosa) del convoglio britannico BN 5 (20-21 settembre), la ricerca ed intercettazione del convoglio inglese BN 7, conclusasi senza danni per il nemico, ma con affondamento del nostro ct. *Nullo* (20-21 ottobre) e la ricerca (ancora infruttuosa) di un convoglio (4-5 dicembre). Nel 1941, nella notte tra il 2 ed il 3 febbraio, l'ennesima ricerca infruttuosa di un convoglio inglese.
Torniamo a quella sera del 31 marzo.
Attorno alle 22.00 i tre caccia si erano lasciati al traverso di dritta tre delle isole più settentrionali dell'arcipelago, Tanam, Wusta ed Isratu e stavano per entrare finalmente in acque più profonde e meno pericolose, dove avrebbero potuto anche aumentare la velocità e sfruttare il buio della notte per avvicinarsi all'obiettivo, cosa che puntualmente avvenne verso le 00.30 del 1 aprile, dopo aver lasciato al traverso anche l'isolotto di Awali Hutub.
Comandanti ed ufficiali di rotta tirarono forse un sospiro di sollievo sapendo di essere ormai fuori dai bassi fondali e dalle barriere coralline, i direttori di macchina ebbero l'ordine di aumentare i giri fino a raggiungere i 24 nodi.
All'improvviso sul Leone si sente un urto violento e l'unità si arresta dopo pochi metri. *Pantera* e *Tigre* sfilano in velocità a fianco del Leone senza subire danni di sorta, poi rallentano e con cautela ritornano verso il gemello oramai immobile.
Cos'era successo?
Nonostante tutte le campagne idrografiche fatte dalla Regia Marina fin dalla fine del secolo precedente e poi ripetute negli anni '30[14], il cacciatorpediniere aveva urtato una formazione madreporica non segnata sulle carte nautiche dell'epoca. Il più volte citato testo dell'USMM "Le Operazioni in Africa orientale" precisa che si trattò di "due punte isolate, probabilmente di natura madreporica", situate "a circa 13 miglia a nord di Awali Hutub".
Osservando la carta dell'Ammiragliato britannico "North and North-east Approaches to Mits'iwa" nella zona indicata non si osserva alcuna formazione corallina, ma solo tre piccole zone di bassi fondali, dove però la profondità non è mai inferiore ai 9 metri.

[13] Nell'occasione dell'intervento di soccorso al Perla, il 27 giugno 1940 il Leone dovette rientrare a Massaua a causa di una delle tante avarie che afflissero molte delle nostre unità stanziate in Mar Rosso. Ricordiamo ad esempio i problemi all'impianto di condizionamento dei nostri sommergibili Perla, Macallè ed Archimede, che causarono numerose vittime tra i loro equipaggi e portarono addirittura alla perdita del Macallè, l'avaria ai motori del Battisti il 3 aprile 1941, proprio durante l'attacco finale, che costrinse a dirottare l'unità verso la costa araba, dove si autoaffondò, o le ripetute avarie ai motori dei due MAS 206 e 213 in occasione del siluramento dell'incrociatore inglese Capetown.
[14] Ricordiamo in particolare quelle condotte dalle Regie Navi Ettore Fieramosca (1881), Magnaghi (1923-24 e 1933-34), Ostia (1933-34), Scilla (1886 e 1891), Azio (19339

Arcipelago delle Dahlak



Per contro, ve ne sono due, più vaste, dove la profondità è rispettivamente di circa 3,4 metri ("Two Phatom Bank) e 4,5 ("Three Phatom Bank), ma in una zona più ad occidente rispetto ad Awali Hutub, dalla quale distano alcune miglia in più rispetto alle 13 sopra indicate. La stessa carta riporta però a nord di Awali Hutub una formazione corallina ("Fawn Reef") isolata ed in un tratto di mare di acque profonde, indicando anche la presenza di un relitto. Purtroppo la formazione si trova ad una distanza dall'isola almeno doppia di quella indicata.
Sta di fatto che il *Leone* era oramai fermo, con vie d'acqua nello scafo e con un principio d'incendio nel locale caldaie.
Inutili risultarono i tentativi di esaurire l'acqua che entrava, così come inutili furono quelli di domare l'incendio nella caldaia n. 4. La situazione divenne senza speranza quando nel tentativo di delimitare le fiamme fu allagato il deposito munizioni di prora, ciò che determinò lo spegnimento della caldaia n. 1, l'unica ancora funzionante.
La sorte del *Leone* era così segnata.
Il Comandante Scroffa ed il caposquadriglia Gasparini non poterono che prendere atto della situazione, disponendo per l'autoaffondamento. Furono cosi aperte tutte le possibili prese a mare, mentre l'equipaggio abbandonava l'unità rifugiandosi sul *Tigre* e sul *Pantera*.
Le prime luci dell'alba stavano oramai cominciando a rischiarare il cielo ed il *Leone* era ancora a galla, per cui Gasparini dovette prendere una doppia grave decisione: rientrare a Massaua, non potendo più contare sul buio della notte per avvicinarsi il più possibile non scoperti a Port Sudan e accelerare l'affondamento del Leone, sparandogli alcuni colpi di cannone dal Pantera.
All'alba del 1 aprile il *Leone*, dopo essersi inclinato sulla dritta, scomparve finalmente tra i flutti.
Pantera e *Tigre* arrivarono a Massaua a mattino inoltrato, sbarcarono l'equipaggio dello sfortunato loro gemello, ma non il comandante Scroffa[15], che chiese ed ottenne di restare a bordo del *Pantera*.
Il relitto del Leone giace ancora sui fondali del Mar Rosso in un punto non precisato a nord delle isole di Awali Hutob ed Awali Shaura agli estremi limiti settentrionali dell'arcipelago delle Dahlak.

[15] Il comandante Scroffa rientrò in Italia nel marzo 1943, in occasione di uno scambio non convenzionale di prigionieri (inglesi) ed internati (italiani e tedeschi) e gli fu affidato il comando del cacciatorpediniere *Fuciliere*. Assegnato alla scorta della corazzata *Roma*, dopo l'affondamento il 9 settembre 1943 ne raccolse i naufraghi e si diresse nel porto neutrale di Mahon, a Minorca, nelle Baleari, dove rimase internato fino al termine del conflitto. Nel dopoguerra fu Gran Priore dello SMOM - Sovrano Militare Ordine di Malta a Roma dal 1968 al 26 gougno 1975, quando morì. Era nato a Ferrara il 20 giugno 1899.
Lo scambio fu frutto della mediazione turca effettuata tra il giugno 1942 e l'inizio del 1943 e conclusasi nel porto turco di Mersin il 20 marzo 1943. Gli italiani che tornarono in Patria erano circa 750, costituiti in buona parte dagli equipaggi del *Pantera*, del *Tigre* e del *Cesare Battisti*, nonché da un certo numero di civili, i tedeschi 25. Tutti i militari italiani e britannici tornarono a combattere, essendo lo scambio avvenuto al di fuori delle regole previste dall'art. 74 della Convenzione di Ginevra del 1929 (che, in caso di scambio di prigionieri, impone il divieto di loro impiego in servizi militari attivi). L'episodio è raccontato da Francesco De Domenico, citando come fonte il libro di David Miller "Mercy Ships. The Untold Story of Prisoner-of-War Exchanges in World War II" (Continuum, 2008), in http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=31279.

Il giorno successivo, alle 13.00 la 5^ squadriglia ed alle 14.00 la 3^ lasciavano Massaua per la loro ultima missione.
Ma questa è un'altra storia.

Bibliografia

Bargoni. F., "Esploratori Italiani", Ufficio Storico della Marina Militare ,1996
Giunchi E., "Epilogo in Mar Rosso", Edizioni europee, 1949
Fedorowich B., "British Empire and Italian Prisoners of War, 1940-47", Palgrave Macmillan, 2002.
Giorgerini G., "Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi, Mondadori, 2002
Gnetti F. , "Ultima missione in Mar Rosso", Mursia, 1979
Iannucci M., "L'avventura dell'Eritrea", Rivista Marittima, 1951
Incisa Della Rocchetta A., "L'ultima missione della Corazzata Roma", Mursia, 1978
Lupinacci P.F. e Cocchia A., "Le operazioni in Africa Orientale", Ufficio Storico della Marina Militare ,1961.
Ramoino P.P., Gli esploratori italiani 1919-1938 su Storia Militare n. 204 – settembre 2010

Tra i siti Internet segnaliamo in particolare:

http://www.betasom.it
http://www.culturanavale.it
http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm
http://www.marina.difesa.it
http://www.naval-history.net
http://www.naviearmatori.net
http://www.regiamarinaitaliana.it
http://www.warshipsww2.eu
http://www.wikipedia.org