

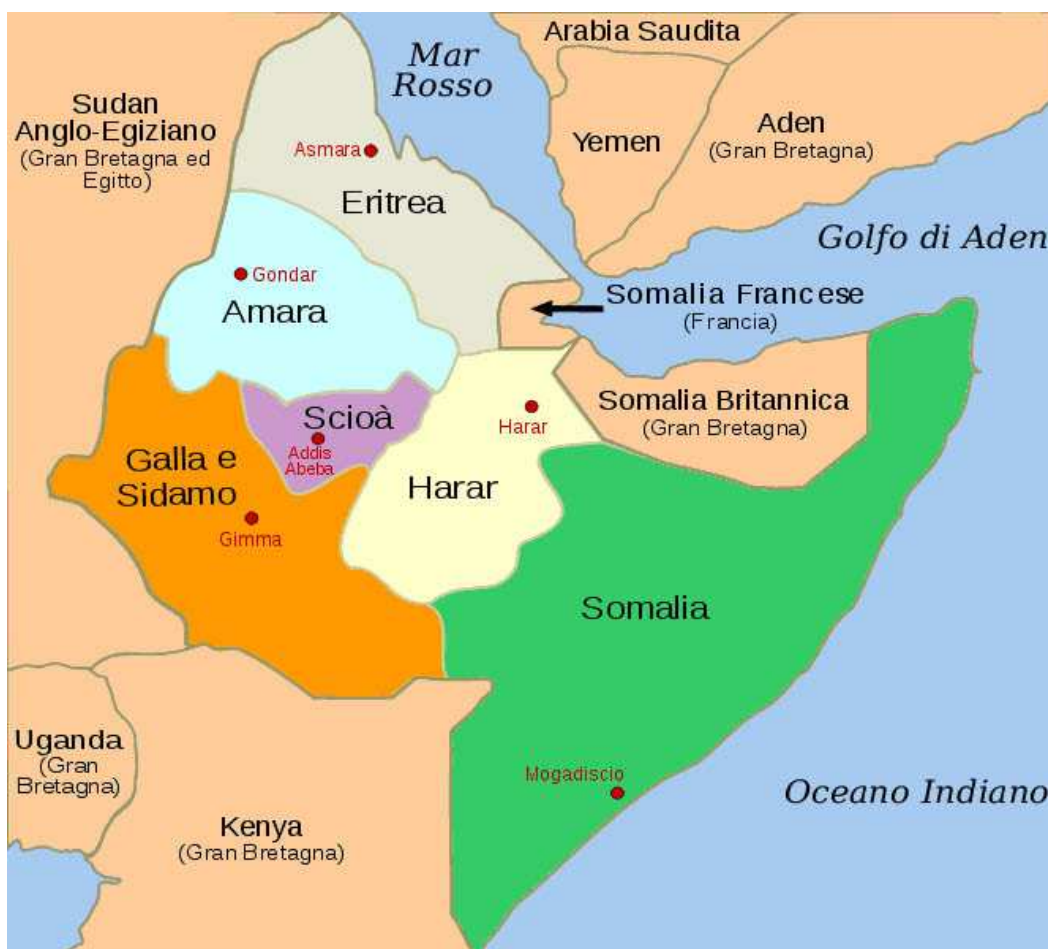
# Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo

Vincenzo Meleca, Maggio 2011

## La situazione in A.O.I. allo scoppio della guerra

I venti di guerra che spiravano nell'estate del 1939 costrinsero il Governo italiano ad esaminare quale sarebbe stato il futuro delle nostre colonie africane nel caso di partecipazione dell'Italia all'eventuale conflitto.

Le prospettive non erano particolarmente rosee né per le truppe di terra né per le forze navali. Le prime si trovavano sostanzialmente accerchiate, con gli inglesi presenti a nord ed ovest, in Egitto e Sudan, a sud in Kenya e ad est, seppur separati dal Mar Rosso, in Yemen e nella penisola araba ed i francesi, anch'essi ad oriente, nella Somalia francese, comprendente anche l'importante base navale di Gibuti



Le seconde si trovavano a fare i conti con le preponderanti forze della Royal Navy presenti a Suez, Port Sudan ed Aden, e nelle basi in India, senza dimenticare la Marine Nationale francese di Gibuti.

La situazione era aggravata dal fatto che, in caso di conflitto contro Gran Bretagna e Francia, sarebbe stato in tutta evidenza difficile rifornire Esercito, Aeronautica e Marina di tutto il necessario per una guerra di lunga durata, vale a dire carburante, pezzi di ricambio, munizioni, personale.

Non è questa l'occasione per descrivere i piani del Ministero della Guerra, talvolta tanto ambiziosi quanto palesemente irrealizzabili, né per raccontare gli eventi bellici che si svolsero in Africa Orientale Italiana.

Ci limiteremo soltanto a raccontare l'episodio che concluse l'attività bellica della Regia Marina in Mar Rosso, con una sintetica descrizione delle navi ivi dislocate, delle perdite subite e dei successi conseguiti.

Allo scoppio della guerra erano presenti a Massaua due squadriglie di cacciatorpediniere, altrettante di sommergibili, una squadriglia di motosiluranti, un avviso coloniale, quattro fra torpediniere e cannoniere, un posamine nonché una mezza dozzina di unità ausiliarie (navi cisterna e rimorchiatori).

<b>Tipo di unità</b>	<b>Nome o sigla</b>	<b>Tipo di unità</b>	<b>Nome o sigla</b>
Avviso coloniale	<i>Eritrea</i>	Posamine	<i>Ostia</i>
Cacciatorpediniere 3 <sup>^</sup> Squadriglia	<i>Cesare Battisti</i> <i>Daniele Manin</i> <i>Francesco Nullo</i> <i>Nazario Sauro</i>	Sommergibili 81 <sup>^</sup> Squadriglia	<i>Galileo Ferraris</i> <i>Galileo Galilei</i> <i>Luigi Galvani</i> <i>Alberto Guglielmotti</i>
Cacciatorpediniere 5 <sup>^</sup> Squadriglia	<i>Leone</i> <i>Pantera</i> <i>Tigre</i>	Sommergibili 82 <sup>^</sup> Squadriglia	<i>Archimede</i> <i>Macallè</i> <i>Perla</i> <i>Evangelista Torricelli</i>
Torpediniere	<i>Giovanni Acerbi</i> <i>Vincenzo Orsini</i>	Cannoniere	<i>Porto Corsini</i> <i>Giuseppe Biglieri</i>
MAS XXI <sup>^</sup> flottiglia/ 21 <sup>^</sup> Squadriglia	<i>Mas 204</i> <i>Mas 206</i> <i>Mas 210</i> <i>Mas 213</i> <i>Mas 216</i>	Nave cisterna nafta Navi cisterna acqua “ “ Rimorchiatori	<i>Niobe</i> <i>Bacchiglione</i> <i>Sebeto</i> <i>Sile</i> <i>Ausonia</i> <i>Ciclope</i> <i>Portovenere</i>

Leggendo i nomi delle navi, qualsiasi appassionato di storia della nostra Marina si renderà subito conto di come pressoché tutte le unità di superficie fossero tecnologicamente superate per non dire antiquate ed inadatte ad una guerra moderna, come i cacciatorpediniere della 3<sup>^</sup> e 5<sup>^</sup> squadriglia, le cannoniere *Porto Corsini* e *Biglieri*, il posamine *Ostia*, costruiti nella prima metà degli anni '20, mentre le due

torpediniere *Acerbi* e *Orsini* ed i Mas della XXI<sup>a</sup> flottiglia risalivano addirittura alla Prima Guerra Mondiale.

Di costruzione più recente erano invece i sommergibili, purtroppo però inadatti ad operare in mari tropicali a causa di gravi difetti di fabbricazione che causarono gravissimi incidenti e persino una perdita<sup>1</sup>.

Delle unità principali di superficie della flotta del Mar Rosso, tranne l'avviso coloniale *Eritrea*, riuscito a lasciare Massaua arrivando in Estremo Oriente<sup>2</sup>, tutte le altre furono in un modo o nell'altro perdute<sup>3</sup>:

Tipo di unità	Nome o sigla	Perdita	
		Data	Causa
Cacciatorpediniere	<i>Francesco Nullo</i>	21.10.1940	Affondato dopo combattimento con Ct Kimberley e sloop Yarra
	<i>Leone</i>	1.4.1941	Affondato dopo incaglio
	<i>Daniele Manin</i> <sup>4</sup>	3.4.1941	Affondato per attacco aereo
	<i>Nazario Sauro</i>	3.4.1941	Affondato per attacco aereo
	<i>Cesare Battisti</i>	3.4.1941	Autoaffondato
	<i>Pantera</i>	3.4.1941	Autoaffondato
Torpediniere	<i>Tigre</i>	3.4.1941	Autoaffondato
	<i>Giovanni Acerbi</i>	3.4.1941	Affondato per attacco aereo <sup>5</sup>
Cannoniere	<i>Vincenzo Orsini</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>Giuseppe Biglieri</i>	8.4.1941	Autoaffondato
Posamine	<i>Porto Corsini</i>	?4.1941	Catturata intatta dagli inglesi a Massaua
	<i>Ostia</i>	8.4.1941	Autoaffondato
Motosiluranti	<i>MAS 204</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 206</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 210</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 213</i>	8.4.1941	Autoaffondato
	<i>MAS 216</i>	8.4.1941	Autoaffondato

Dei sommergibili se ne persero ben quattro, tutti nel giro delle prime due settimane di guerra: il 15 giugno 1940 il *Macallè* per incaglio, il 19 giugno il *Galilei*, catturato dagli

<sup>1</sup> Il problema principale era dovuto alle perdite di cloruro di metile (usato come gas refrigerante), con conseguenti esalazioni velenose che causarono la morte di alcuni componenti dell'equipaggio dell'Archimede, l'incaglio del Perla con molti morti a bordo ed addirittura la perdita del Macallè.

<sup>2</sup> L'Eritrea lasciò il porto di Massaua la notte del 19 febbraio 1941, al Comando del Capitano di Fregata Marino Iannucci, con l'ordine di forzare il blocco navale anglo-francese e raggiungere l'alleato Giappone. Superò agevolmente lo stretto di Bab el-Mandeb, sfuggendo alla ricognizione aerea inglese di base ad Aden e raggiunse il 18 marzo una zona sotto il controllo della Marina Imperiale giapponese, approdando pochi giorni dopo a Kobe.

<sup>3</sup> Per una trattazione dettagliata del naviglio militare e mercantile affondato a Massaua e nell'arcipelago eritreo delle Dahlak si veda "I relitti delle Dahlak", V. Meleca, in [www.ilcornodafrica.it](http://www.ilcornodafrica.it)

<sup>4</sup> Battisti, Manin, Sauro, Pantera e Tigre avevano tentato un'ultima disperata incursione: i primi tre contro la base navale inglese di Port Sudan e gli ultimi due, con maggiore autonomia, contro le installazioni di Suez. Per una sintetica descrizione della loro ultima disperata azione si veda "Le operazioni militari della flotta italiana del Mar Rosso - giugno 1940/aprile 1941" di Alberto Rosselli in <http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>

<sup>5</sup> L'Acerbi era già stata gravemente danneggiata da attacco aereo nel porto di Massaua il 6 agosto 1940

inglesi dopo combattimento con la cannoniera *Moonstone*, il 23 giugno il *Torricelli* per autoaffondamento dopo combattimento con i ct *Kandahar*, *Karthoum*<sup>6</sup>, *Kingston* e la cannoniera *Shoreham*, tutti inglesi ed infine, nella notte tra il 23 ed il 24 giugno, il *Galvani* dopo combattimento con il ct *Kimberley* e la corvetta *Falmouth*.

Gli altri quattro, *Archimede*, *Galileo Ferraris*, *Alberto Guglielmotti* e *Perla*<sup>7</sup> riuscirono a sfuggire alla cattura o all'affondamento e, percorrendo il periplo dell'Africa, riuscirono a raggiungere dopo oltre due mesi i navigazione, la base italiana di Betasom a Bordeaux..

A fronte di tutte queste dolorosissime perdite, quali successi ottennero le unità della Regia Marina in Mar Rosso?

Ben pochi.

Nel 1940, l'affondamento del cacciatorpediniere *Karthoum*, ad opera del smg *Torricelli* (23 giugno) e di due petroliere, la *James Stove* da parte del smg *Galilei* (16 giugno) e l'*Atlas*, da parte del smg *Guglielmotti* (6 settembre) ed il danneggiamento della cannoniera *Shoreham*, ancora da parte del *Torricelli* (23 giugno). Il danneggiamento del cargo *Bhima*<sup>8</sup> (19 settembre) fu opera dei bombardieri della nostra aeronautica, mentre quello del cacciatorpediniere *Kimberley* (21 ottobre), fu dovuto all'azione della batteria costiera Giulietti piazzata sull'isola di Harmil.

Nel 1941 l'unico risultato fu il danneggiamento dell'incrociatore *Capetown* con i siluri del MAS 213.

### **La XXI<sup>a</sup> Flottiglia MAS**

E arriviamo finalmente alla XXI<sup>a</sup> Flottiglia MAS o, più precisamente, alla 21<sup>a</sup> Squadriglia MAS, di cui tre unità furono le protagoniste dell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina in Mar Rosso<sup>9</sup>.

Costituita ufficialmente il 16 febbraio 1941 sotto il comando del Capitano di Corvetta Tabacco, nell'ambito di una riorganizzazione delle unità veloci presenti a Massaua, comprendeva la 21<sup>a</sup> Squadriglia MAS, con i Mas 204, 206, 210, 213 e 216, la Squadriglia Motoscafi Veloci, con quattro unità della Marina e la Squadriglia Motoscafi, con tre unità cedute dall'Aeronautica. Completavano l'eterogenea linea della Flottiglia alcuni sambuchi<sup>10</sup>.

Le uniche unità con un minimo di capacità offensive erano i cinque Mas, in quanto i motoscafi, seppur armati alla meglio con il ricorso alla solita arte italiana

---

<sup>6</sup> Il *Torricelli* riuscì però ad affondare il *Karthoum* con due siluri

<sup>7</sup> Le avventure del *Perla* e del *Guardiamarina* Elio Sandroni sono state meravigliosamente raccontate in "Odissea di un sommergibilista" di P. Rapalino e G. Schivardi, Mursia, 2008

<sup>8</sup> Il *Bhima* faceva parte del convoglio britannico BN 5, inutilmente cercato dai nostri cacciatorpediniere Leone, Pantera, Battisti e Manin.

<sup>9</sup> Per maggiori informazioni, si veda "Le operazioni in Africa Orientale", USMM, 1961, pag. 137 e segg.

<sup>10</sup> Per una disamina di queste particolari imbarcazioni, si vedano "I sambuchi della Regia Marina" di Mario Marzari, in *Yacht Digest*, riportato integralmente su [http://www.pietrocristini.com/sambuchi\\_rmi.htm](http://www.pietrocristini.com/sambuchi_rmi.htm) e "Il sambuco, il dhow e la pesca delle perle alle Dahlak", di Valeria Isacchini, in [www.ilcornodafrica.it](http://www.ilcornodafrica.it), luglio 2009

dell'arrangiarsi<sup>11</sup>, non erano in condizione di effettuare alcun tipo di attacco navale, mentre i sambuchi avevano compiti logistici<sup>12</sup>.

Inviati in Eritrea nel 1935, nell'ambito della preparazione della guerra d'Abissinia, ma con compiti limitati alla vigilanza ed al collegamento con le isole Dahlak, su alcune delle quali erano stati dislocati piccoli presidi, i Mas erano del tipo Baglietto-S.V.A.N. 12t, e facevano parte di una serie di 15 unità.

### **MAS 204, 206, 210, 213 e 216**

Cantiere	Baglietto – Varazze				
Dislocamento (t.)	13,4 (versione cannoniera)-13,9 (versione silurante)				
Dimensioni (mt)	Lungh. 10,0 - largh. 2,66 - imm.1,10				
Apparato motore	2 motori a scoppio Isotta Fraschini L 350 (700 HP complessivi)				
Velocità	Max 24,5-27 nodi, di crociera 15 nodi				
Autonomia	Max 150 miglia a 15 nodi				
Armamento (versione silurante)	2 siluri da 450 mm, 2 mtg Colt da 6,5 mm, una tramoggia con 4 bombe di profondità da 50 kg				
Equipaggio	8 (1uff., 1sottuff., 6 comuni)				
Note	In origine i MAS avevano due apparati motori, il principale con due motori a scoppio Fiat A-12 da 240 HP ed uno ausiliario (con due motori elettrici Rognini da 10 HP, che consentivano una marcia silenziosa per 20 miglia a 4 nodi).La velocità massima era di 24,5 nodi (con motori Fiat), di 27 (con motori Isotta Fraschini). C'era anche la possibilità di due versioni, la prima, cannoniera, con un cannone da 57/43, una mitragliatrice Colt 6,5 mm, 4 torpedini da rimorchio oppure una tramoggia con 4 bombe di profondità da 50 kg, ed una seconda, silurante, che fu poi l'unica di fatto utilizzata ed alla quale si riferiscono i dati sopra riportati.				
Numero del MAS	204	206	210	213	216
Entrata in servizio	12.4.1918	14.6.1918	3.8.1918	19.8.1918	16.9.1918
Perdita (tutti per autoaffondamento)	8.4.1941	8.4.1941	8.4.1941 <sup>13</sup>	8.4.1941	8.4.1941
Radiazione	18.10.1946	18.10.1946	18.10.1946	18.10.1946	18.10.1946

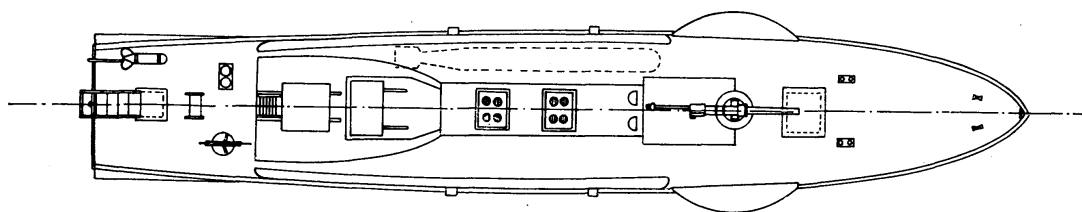
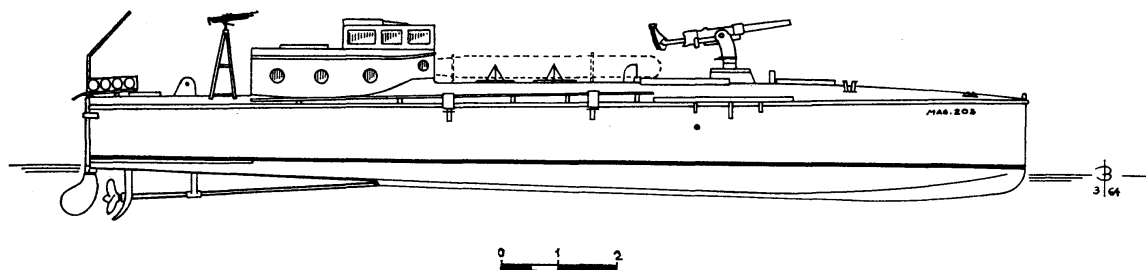
La vetustà degli scafi, in legno, e dei motori, il clima tropicale e la mancanza di pezzi di rispetto avevano arrecato tanti e tali danni che nel 1940 una commissione ne propose la

<sup>11</sup> Per le modifiche fatte in loco sui motoscafi, con l'installazione persino di sistemi di sgancio di siluri, si veda "La XXI ^ Flottiglia MAS di Massaua, eroi dimenticati", di Nadia Roattino, in SGM-seconda guerra mondiale, mag./giu. 2009

<sup>12</sup> Tanto i motoscafi quanto i sambuchi potevano essere muniti di siluri, come riportato da "I MAS e le motosiluranti italiane", USMM, 1969, pag. 214, in nota. Se i motoscafi avrebbero potuto contare, in caso di attacco ad unità nemiche, su una certa velocità, i sambuchi, che all'epoca erano probabilmente ancora soltanto a vela, per avvicinarsi alle navi avversarie avrebbero dovuto contare sul loro aspetto inoffensivo. Una volta giunti a distanza ravvicinata, sarebbe stato il loro tender (la "uri", classica piccola imbarcazione locale), con un siluro da 450 mm (quasi sicuramente Whitehead) agganciato sotto lo scafo, a portare l'attacco finale. Avendo avuto più volte l'opportunità di visitare la costa eritrea, il porto di Massaua e le isole Dahlak, ho visto le "uri", dei gusci di noce lunghi da 4 a 5 metri, larghi meno di uno, spesso ricavati da un tronco di palma scavato e mi chiedo come avrebbe potuto trasportare un siluro lungo 5,46 m. del peso di almeno 5 quintali!

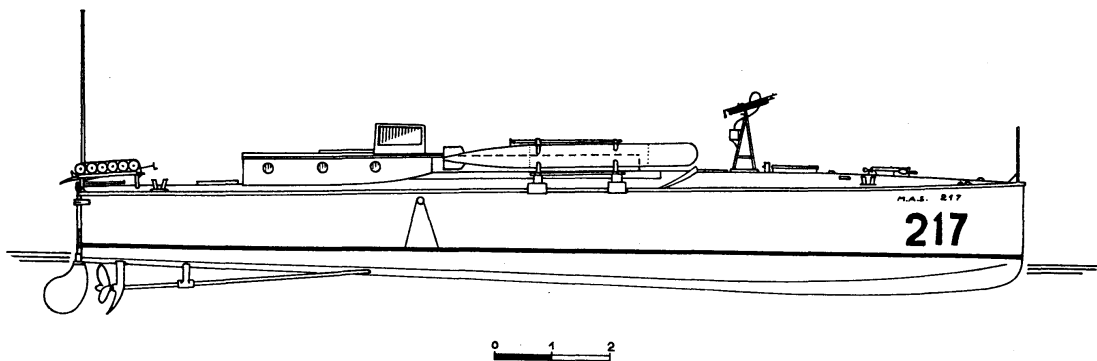
<sup>13</sup> In tale data il MAS 210 risulta essere ancora ai lavori ed è incerto se fosse stato tirato in secca, per cui è possibile che anziché essere stato autoaffondato sia stato semplicemente distrutto a terra.

radiazione: due erano sempre in secca, gli altri stavano a galla solo grazie a tappi di colate di cemento per chiudere alcune falle negli scafi e non superavano i 10-12 nodi.

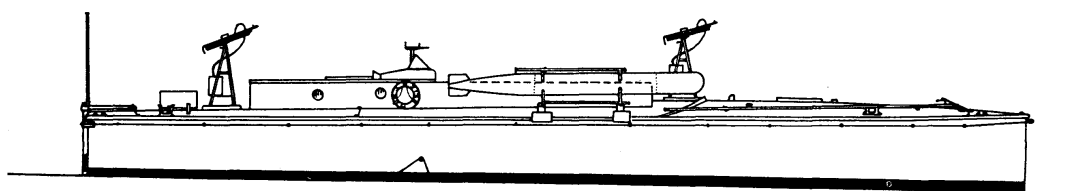


MAS 203 ~ MAS 204-217, 1918

MAS 204-217, 1933



MAS 213, 1941

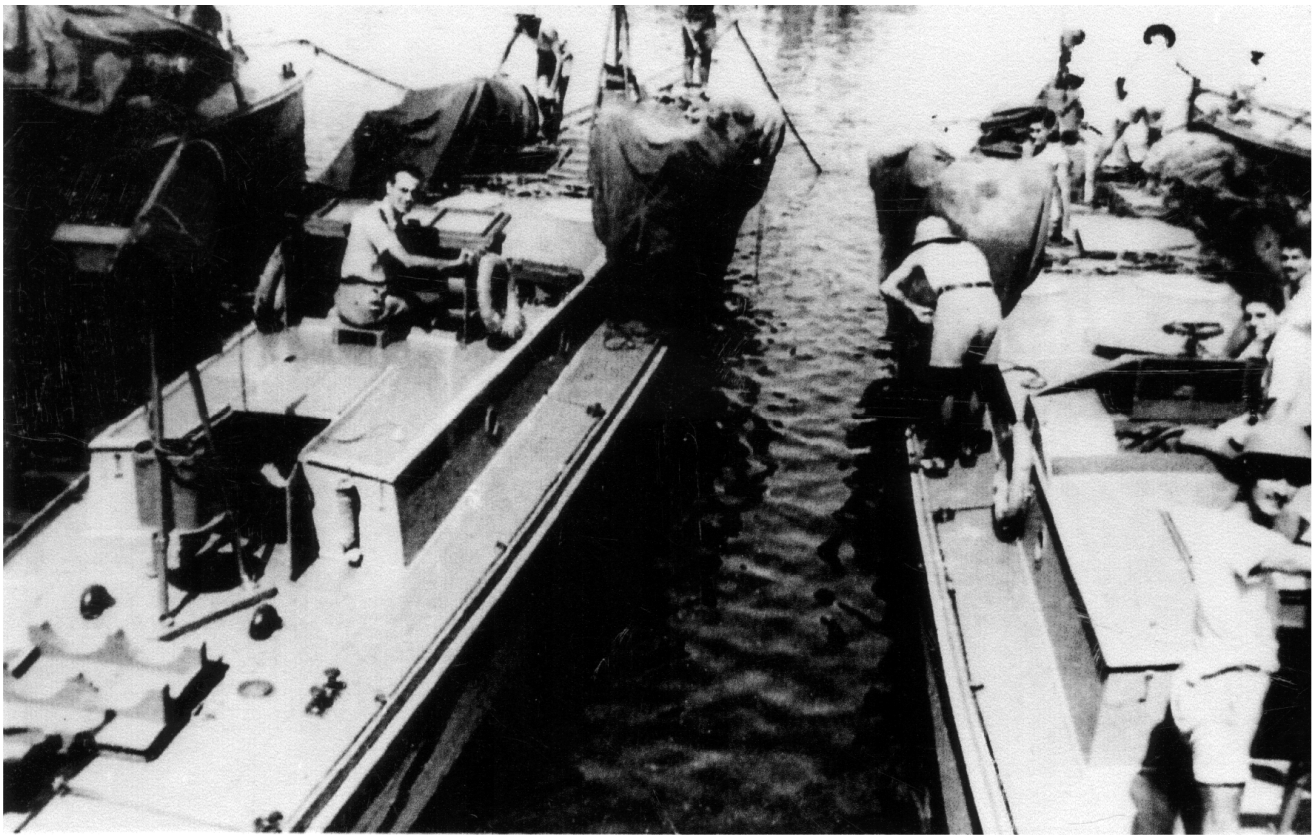


*Da: I Mas e le motosiluranti italiane - USMM*

Non furono però né radiati né, tantomeno sostituiti, nonostante le promesse di Supermarina<sup>14</sup> e non restò quindi che "arrangiarsi": quattro delle cinque unità furono rimesse in sesto, sbarcando i motori per una revisione radicale in officina e rivestendo lo scafo di rame. La quinta, il Mas 210, era in condizioni talmente precarie che fu oggetto di lavori importanti tanto da non essere più in grado di poter prendere il mare.

I vetusti MAS 204, 206, 213 e 216 poterono così tornare operativi.

La loro attività si limitò peraltro ad attività di vigilanza notturna antisommergibile<sup>15</sup>, alla ricerca e soccorso di equipaggi di aerei caduti in mare, all'assistenza alle unità maggiori, ai collegamenti con le isole dell'arcipelago delle Dahlak.



*I MAS 206 e 213 ormeggiati a Massaua nel febbraio 1941 (Collezione Franco Bargoni).*

---

<sup>14</sup> I Mas destinati a sostituire quelli della 21<sup>a</sup> Squadriglia avrebbero dovuto essere del tipo Baglietto 155, decisamente moderni, con scafo a spigolo, velocità (di progetto) 50 nodi, armati con 2 siluri da 450 mm ed una mitragliatrice da 13,2 mm, arma più credibile in funzione antiaerea delle Colt da 6,5 mm che armavano i Mas della 21<sup>a</sup> Squadriglia. I due prototipi (Mas 445 e 446) furono ordinati ma mai impostati. Incredibilmente, ne furono però costruiti nel 1942 cinque esemplari lievemente modificati, consegnati regolarmente alla Marina finlandese dove rimasero in servizio fino al 1960, segno della bontà di costruzione.

<sup>15</sup> Furono svolte anche una ventina di missioni di sorveglianza diurna, ma erano missioni ad alto rischio per la estrema vulnerabilità dei MAS in caso di attacchi aerei.

Ai primi di aprile 1941 le truppe inglesi stavano oramai dilagando in Eritrea e si approssimavano a Massaua provenendo da due direttrici principali: da ovest, dopo aver sconfitto il 27 marzo le truppe italiane a Cheren, e da nord, lungo la costa.

La Royal Navy aveva impegnato varie unità a supporto delle truppe di terra, e tra queste l'incrociatore leggero *Capetown* (Comandante il Cap. Percival Henry Gwynne) e lo sloop australiano *Parramatta* (Comandante il Tenente Jefferson H. Walker), che incrociavano a nord delle Dahlak, al largo di Mersa Kuba (16° 17' 0" N, 39° 11' 0" E).

Il 5 aprile, la stazione di vedetta della Regia Marina di Difnein, l'isola più settentrionale delle Dahlak, avvistò l'incrociatore, lo sloop ed altre tre unità e diede l'allarme. La sera di quello stesso giorno partirono da Massaua i Mas 206, 213 e 216, senza però riuscire ad avvistare le navi nemiche.

La sera successiva riprovarono i Mas 206 e 213, rispettivamente sotto il comando dei due Guardiamarina Nosedà e Valenza e avvistarono le navi nemiche nella notte tra il 6 ed il 7 aprile. Il 206 si portò in posizione di lancio e sganciò entrambi i siluri verso l'unità maggiore, mancando però il bersaglio.

Era la mezzanotte passata da poco quando i nostri Mas rientrarono a Massaua.

A quanto risulta, non vi fu infatti alcuna reazione del nemico -con ogni probabilità perchè non si era accorto nè della presenza delle due motosiluranti italiane nè del lancio delle torpedini- tanto che le unità britanniche continuarono ad incrociare per l'intera giornata successiva.

A questo punto si rende opportuno aprire una breve parentesi. Dall'episodio appena raccontato si possono infatti trarre almeno quattro considerazioni: la prima, che in quel primo scorcio del 1941 non tutte le unità inglesi erano dotate di radar navali, oppure, se li avevano, non erano particolarmente efficienti. La seconda, che, se nelle due principali basi italiane in Eritrea, Massaua ed Assab (ma anche in quelle secondarie, come Nokra nelle Dahlak e Marsa Fatma sulla costa dancala) ci fosse stato un numero maggiore di unità insidiose moderne, si sarebbero potuti ottenere non solo un numero maggiore di successi, ma anche una probabile riduzione del traffico mercantile inglese. La terza che le modifiche fatte ai motori dei MAS, con l'applicazione di silenziatori agli scarichi dei motori erano state più che positive, se le nostre piccole siluranti erano riuscite ad avvicinarsi fra i 300 ed i 500 metri dai bersagli senza essere udite. L'ultima, invece, che la superiorità aerea inglese era diventata totale, tanto da consentire ai MAS di effettuare soltanto operazioni notturne.

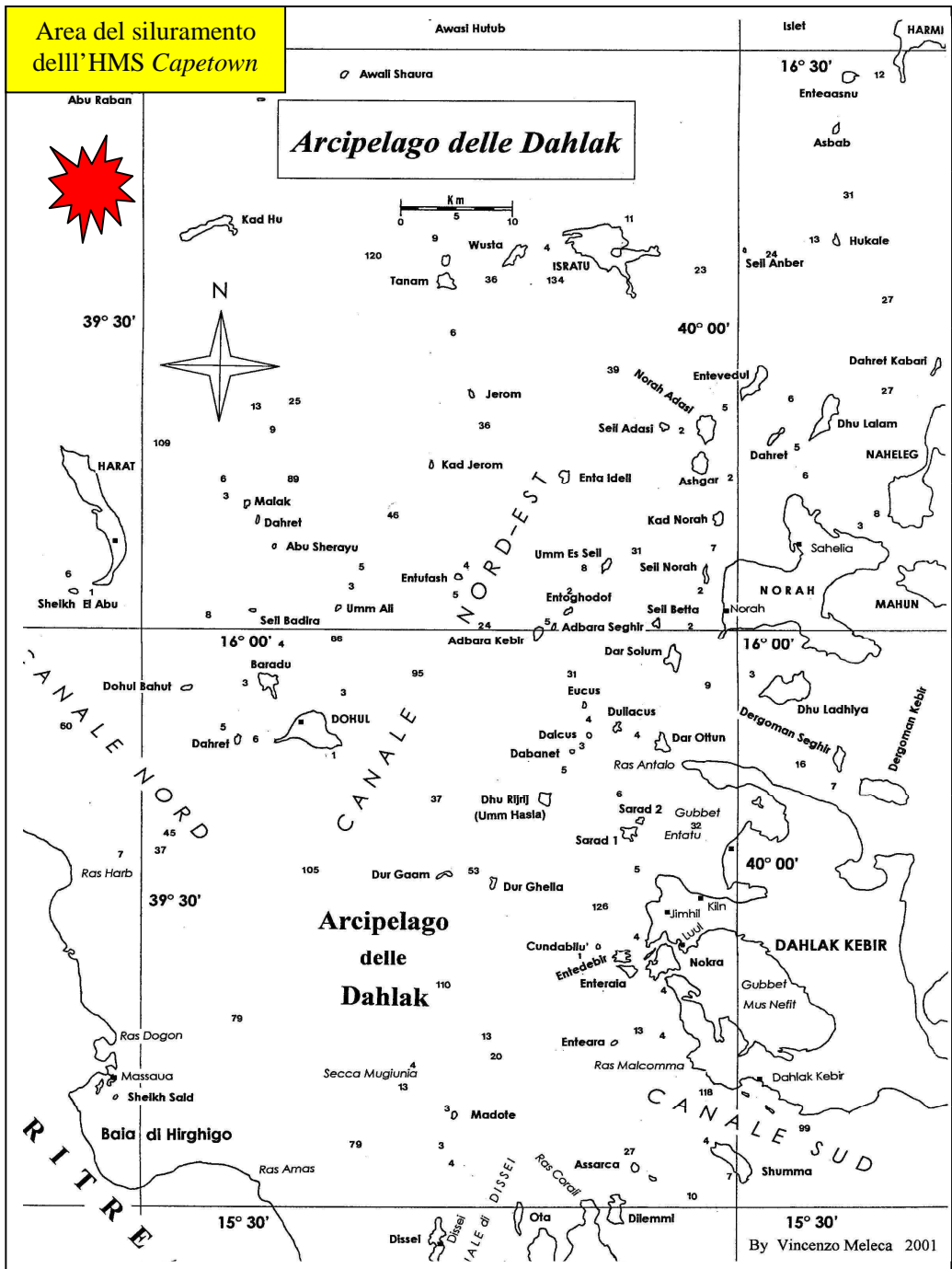
Avuta nuovamente conferma della presenza di unità nemiche, alle 21 circa del 7 aprile esce in mare un'altra sezione, composta questa volta dai Mas 213 e 216, gli unici due rimasti con una certa efficienza..

Dicevamo, una "certa" efficienza.

Infatti, il Mas 216, al cui comando era il Tenente di Vascello Stanislao Ferraro, Comandante della XXI Flottiglia, dopo poco tempo accusa un'avaria al motore di dritta



(surriscaldamento delle camicie dei cilindri), tanto da dover essere costretto a procedere a velocità ridotta, senza peraltro rinunciare a cercare le navi avversarie.



All'improvviso la sagoma di una grossa unità, che si rivelò poi essere l'incrociatore *Capetown*, si staglia contro il cielo all'orizzonte ad una distanza stimata da Ferraro di circa 10.000 metri: è l'1.10 dell'8 aprile<sup>16</sup>.

I due Mas vi si dirigono contro, perdendosi però di vista dopo pochi minuti.

Il 216, rimesso in moto il motore di dritta nonostante il rischio di grippaggio, tenta un primo attacco, ma a causa dei continui cambiamenti di rotta del bersaglio non riesce a lanciare.



*L'incrociatore leggero Capetown*

Le manovre dell'incrociatore consentono invece al 213 di avvicinarsi e di portarsi in posizione di lancio. Dopo essere arrivato a circa 500 metri dall'incrociatore, questo cambia ancora rotta, ma il Mas mette i motori avanti tutta, lo insegue, si avvicina ancor di più e, a circa 300 metri, il Guardiamarina Valenza dà finalmente l'ordine "fuori!".

Sono le 2.10 del mattino.

Qualche attimo dopo, dal suo 216 il Comandante Ferraro vede un'alta colonna d'acqua innalzarsi dalla fiancata dell'unità nemica, seguita dal sordo rumore dello scoppio del siluro che l'ha colpita. E' ancora a circa un miglio dal bersaglio, ma decide di tentare ugualmente un attacco per cercare di colpirlo e finirlo.

Il motore di destra viene disattivato, si aumenta al massimo la potenza di quello di sinistra, ma è tutto inutile, ormai le navi inglesi sono in allarme, il buio della notte è rischiarato dalle sciabolate dei riflettori e dai bengala, il cielo è solcato dai traccianti.

---

<sup>16</sup> Ennio Giunchi anticipa l'avvistamento alle 0.35, attribuendolo al Mas 213. si veda "Epilogo in Mar Rosso", E. Giunchi, Edizioni europee, Milano, 1949, pag. 103

Continuare l'attacco sarebbe soltanto un'azione suicida. Alle 3 in punto Ferraro decide a malincuore di rientrare alla base a velocità ridotta.

Il Mas 216 è solo, dove sarà finito il sezionario 213?

Valenza ed il suo equipaggio hanno visto la colonna d'acqua e ben udito lo scoppio del siluro, ma non hanno tempo di esultare: attorno al loro Mas 213, ancora non localizzato, si è scatenato comunque un inferno di traccianti e colpi d'artiglieria sparati a casaccio sia dall'unità colpita che da un'altra che si sta avvicinando rapidamente.

<b>Incrociatore leggero Capetown</b>	
<b>Cantiere</b>	Cammel Laird, con completamento presso Pembroke Dockyard. Impostato 23 febbraio 1918, varato 28 giugno 1919, in servizio 10 aprile 1922. Venduto per essere demolito il 5 aprile 1946.
<b>Dislocamento</b>	4.200 t (standard), 5.300 t (a pieno carico)
<b>Dimensioni</b>	Lunghezza 138 m , larghezza 13,3 m, pescaggio 4,3 m
<b>Apparato motore</b>	Sei caldaie. Turbine Parsons da 40.000 Shp
<b>Velocità</b>	29,5
<b>Corazzatura</b>	cintura: 25- 76mm, ponte: 25mm
<b>Autonomia</b>	5.900 miglia a 10 nodi
<b>Armamento</b>	5 cannoni singoli da 152 mm, 2 cannoni singoli da 76 mm, 2 cannoni singoli da 40 mm antiaerei , 8 tubi lanciasiluri da 533 mm in due installazioni quaduple (secondo altre fonti, vi erano anche 4 armi da 47 mm e 9 mitragliere antiaeree <sup>17</sup> )
<b>Equipaggio</b>	334
<b>Note</b>	Faceva parte delle cinque unità della sottoclasse Carlisle, settima serie della classe "C", per complessive 28 unità, entrate in servizio alla fine della Prima Guerra mondiale. 14 di esse, delle sottoclassi Caledon, Ceres e Carlisle. Furono rimodernate negli anni '30 e parteciparono alla 2^ Guerra mondiale, pagando un pesante tributo con 6 unità affondate

Non c'è altro da fare che virare e poi via, alla massima velocità consentita dagli esausti motori, verso sud. Alle 5.40 Valenza riesce a ristabilire il contatto radio con la D.I.C.A.T. di Massaua ed annuncia quell'incredibile successo: *“Qui Zeta 13. questa notte alle 2.05 abbiamo silurato un incrociatore, colpendolo. Siamo in avaria a dieci miglia a nord di Massaua. Viva l'Italia! Zeta 13”*.

Sono le 7 del mattino dell'8 aprile quando il Mas 216 si ormeggia a Massaua. Il 213 lo raggiunge un'ora dopo, dopo aver percorso l'ultimo tratto di mare a velocità ridotta per problemi ai motori. La città ed il porto sono sotto il fuoco inglese, c'è solo il tempo di fare rapporto al Comando Marina, prima di provvedere ad autoaffondare i due battelli, come era già stato fatto per gli altri tre Mas<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Cfr. “Le operazioni in Africa Orientale”, cit, pag. 143 in nota

<sup>18</sup> Di quell'azione vi è solo un sintetico rapporto ufficiale del Comandante Ferraro, riportato pressochè integralmente da “Le operazioni in Africa orientale”, cit., in quanto l'autore del siluramento, il Guardiamarina Valenza fu fatto prigioniero e poté raccontare l'episodio solo al rientro dalla prigionia.

Viene fatta saltare anche la stazione radio di Abd-el-Kader, non prima però di essere riusciti a trasmettere la notizia in madre Patria del siluramento di un incrociatore nemico. Il *Capetown*, pur colpito a centro nave, non affondò. L'esplosione causò la morte di sette uomini e danni gravi, ma non tanto da pregiudicare la galleggiabilità, probabilmente perchè il siluro, la cui scia sembra essere stata avvistata dall'unità senza che però si potessero mettere in atto manovre atte ad evitare l'impatto, navigava a fior d'acqua. L'incrociatore fu preso a rimorchio dallo sloop australiano *Parramatta* e trainato a Port Sudan. Da qui, qualche tempo dopo fu rimorchiato a Bombay e sottoposto alle necessarie riparazioni che si conclusero nel maggio 1942, dopo di che fu aggregato al 5° Squadrone incrociatori della Eastern Fleet con base ad Hormuz fino al luglio 1943, quando fu richiamato in Inghilterra. Dopo una serie di lavori di ammodernamento dell'artiglieria contraerea e l'installazione di un radar, partecipò nel giugno 1944 alle operazioni di sbarco in Normandia, per passare tre mesi dopo nella riserva. La sua carriera terminò il 5 aprile 1946, quando fu venduto a privati e successivamente demolito presso i cantieri TW Ward il 2 giugno di quello stesso anno.



*Il Mas 213, protagonista del siluramento dell'incrociatore Capetown al largo delle Dahlak, l'8 aprile 1941*

Dei Mas della 21<sup>a</sup> Squadriglia, compresi quelli che parteciparono a quell'ultima azione, non rimasero che i relitti affondati o semiaffondati e quindi demoliti nei mesi seguenti.

Quasi tutti gli equipaggi furono catturati dagli inglesi ed inviati nei vari campi di prigionia fino alla fine della guerra.

Per il coraggio e la determinazione dimostrati in occasione dell'attacco, il Guardiamarina Pietro Valenza fu decorato di medaglia d'Argento al Valor Militare. Noi riteniamo giusto ricordare con il Comandante del Mas anche tutti gli altri componenti dell'equipaggio: 2° capo segnalatore Di Ruzza<sup>19</sup>, 2° capo meccanico Laurenti, sottocapo motorista Montini, sottococchiere Laurenti, silurista Terraneo, marinaio Sabbatini.

Cosa dire a conclusione di queste note?

Se due vecchi e malandati Mas della prima guerra mondiale riuscirono ad attaccare ripetutamente ed a silurare un incrociatore, c'è da chiedersi cosa sarebbe potuto accadere nel caso in cui la Regia Marina in Eritrea avesse avuto un paio di squadriglie di Mas moderni, tipo Baglietto "500" o delle motosiluranti tipo MS CRDA da 60 t., -magari una ad Assab, e l'altra a Massaua o a Nokra- in grado di intervenire per contrastare il traffico navale nei pressi dello Stretto di Bab el Mandeb e nel braccio di mare tra la costa occidentale yemenita e quella orientale dell'arcipelago delle Dahlak.

Ma la Storia, come tutti sanno, non si fa con i "se"...

## Ringraziamenti

Per l'assiduo aiuto nella ricerca di documenti ed informazioni e per l'accurata analisi critica del testo, non posso non ringraziare Valeria Isacchini, insegnante ed autrice di testi e saggi storici e la signora Marina Pagano, dell'Ufficio Storico della Marina. Ringrazio anche il Vincenzo Fiorillo dell'USMM e Franco Bargoni, uno dei massimi storici della marina italiana, per la disponibilità a concedermi le fotografie che hanno illustrato questo articolo.

## Fonti bibliografiche

Bagnasco E. "I MAS e le motosiluranti italiane", USMM, 1969

Giunchi E., "Epilogo in Mar Rosso", Edizioni europee, Milano, 1949

Gnetti F., "Ultima missione in Mar Rosso - L'odissea dei naufraghi della lancia IA463", Mursia, Milano 1979

Isacchini V., "Il sambuco, il dhow e la pesca delle perle alle Dahlak", in [www.ilcornodafrica.it](http://www.ilcornodafrica.it)

Lupinacci P.F. e Cocchia A., "Le operazioni in Africa Orientale", USMM, 1961

Marzari M., "I sambuchi della Regia Marina", in [http://www.pietrocrisini.com/sambuchi\\_rmi.htm](http://www.pietrocrisini.com/sambuchi_rmi.htm)

Meleca V., "I relitti delle Dahlak", in [www.ilcornodafrica.it](http://www.ilcornodafrica.it)

Rapalino P. e Schivardi G., "Odissea di un sommergibilista", Mursia, 2008

Roattino N., "La XXI ^ Flottiglia MAS di Massaua, eroi dimenticati", in SGM-seconda guerra mondiale, mag./giu. 2009

Rosselli A. "Le operazioni militari della flotta italiana del Mar Rosso - giugno 1940/aprile 1941", in <http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>

---

<sup>19</sup> Di Ruzza, che non faceva parte del normale equipaggio del Mas 213, aveva fatto espressa richiesta di partecipare all'azione. Dopo la caduta di Massaua e dell'intera Africa Orientale Italiana fu tra gli organizzatori della fuga di tanti militari italiani in Arabia Saudita, dove fu internato nell'isola di El Uasta. Li ritrovò il Capitano di corvetta Glauco Tabacco, già comandante della 21^ squadriglia Mas, al quale presentò un rapporto sul siluramento del *Capetown*.