

Tragedia alle Dahlak: l'affondamento del *Francesco Nullo*

Vincenzo Meleca, Giugno 2011

Erano le 6 e 35 del 21 ottobre 1940 quando nei pressi dell'isola di Harmil si inabissava il regio cacciatorpediniere *Francesco Nullo*. Scomparvero nei flutti assieme alla nave il Capitano di Corvetta Costantino Borsini e il marinaio Vincenzo Ciaravolo, che non aveva voluto abbandonare il suo comandante.

Dopo la perdita nel giro delle prime due settimane di guerra di ben quattro sommergibili¹, la Regia Marina perdeva così la sua prima unità di superficie nelle acque del Mar Rosso².

Come avevamo scritto in un altro articolo³, 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).

Tipo di unità	Nome o sigla	Tipo di unità	Nome o sigla
Avviso coloniale	<i>Eritrea</i>	Posamine	<i>Ostia</i>
Cacciatorpediniere 3 [^] Squadriglia	<i>Cesare Battisti</i> <i>Daniele Manin</i> <i>Francesco Nullo</i> <i>Nazario Sauro</i>	Sommergibili 81 [^] Squadriglia	<i>Galileo Ferraris</i> <i>Galileo Galilei</i> <i>Luigi Galvani</i> <i>Alberto Guglielmotti</i>
Cacciatorpediniere 5 [^] Squadriglia	<i>Leone</i> <i>Pantera</i> <i>Tigre</i>	Sommergibili 82 [^] 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 [^] flottiglia/ 21 [^] Squadriglia	Mas 204 Mas 206 Mas 210 Mas 213 Mas 216	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>

Molte delle unità di superficie erano tecnologicamente superate per non dire antiquate ed inadatte ad una guerra moderna, come i cacciatorpediniere della 3[^] e 5[^] squadriglia, le cannoniere *Porto Corsini* e *Biglieri*, il posamine *Ostia*, tutti costruiti

¹ Il 15 giugno 1940 il *Macallè* per incaglio, il 19 giugno il *Galilei*, catturato dagli inglesi dopo combattimento con la cannoniera *Moonstone*, il 23 giugno il *Torricelli* per autoaffondamento dopo combattimento con i cacciatorpediniere *Kandahar*, *Karthoum*, *Kingston* e la cannoniera *Shoreham*, tutti inglesi ed infine, nella notte tra il 23 ed il 24 giugno, il *Galvani* dopo combattimento con il cacciatorpediniere *Kimberley* e la corvetta *Falmouth*.

² Per completezza di informazione, va doverosamente annotato che poco più di un paio di mesi prima, il 6 agosto 1940, la torpediniera *Giovanni Acerbi*, durante un attacco aereo della Royal Air Force contro il porto di Massaua, era stata danneggiata tanto gravemente da non essere più in grado di poter prendere il mare.

³ “Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo” in <http://www.ilcornodafrica.it/st-artigliomeleca.pdf>

nella prima metà degli anni '20, mentre le due torpediniere *Acerbi* e *Orsini* ed i Mas della XXI^a 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 perdita⁴.

Delle unità principali di superficie della flotta del Mar Rosso, tranne l'avviso coloniale *Eritrea*, riuscito a lasciare Massaua arrivando in Estremo Oriente⁵, tutte le altre furono in un modo o nell'altro perdute⁶.



I cacciatorpediniere Pantera, Nullo, Manin e Battisti alla banchina di Massaua (fonte: USMM)

Apparteneva proprio alla 3^a Squadriglia il cacciatorpediniere *Francesco Nullo*. Il *Nullo* faceva parte della classe *Nazario Sauro*, composta da quattro unità, *Cesare Battisti*, *Daniele Manin*, *Francesco Nullo* e *Nazario Sauro*⁷, nata nella metà degli anni venti del secolo scorso come evoluzione della precedente classe *Quintino Sella*.

⁴ 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*.

⁵ 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.

⁶ Per una trattazione dettagliata del naviglio militare e mercantile affondato a Massaua e nell'arcipelago eritreo delle Dahlak si vedano dello stesso autore "*I relitti delle Dahlak*", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-relitti.pdf> e "*Quell'ultimo colpo d'artiglieria della Regia Marina nel Mar Rosso eritreo*", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-artigliomeleca.pdf>

⁷ Tutte perdute: il *Nullo*, come diremo, il 21 ottobre 1940, affondato dal Ct. inglese *Kimberley*, il *Battisti*, impossibilitato a proseguire un'azione contro Port Said per un'avaria al motore, si autoaffondò il 3 aprile 1941 presso la località di Scio Aiba, sulla costa araba, il *Manin* ed il *Sauro* furono affondati il 3 aprile 1941 da attacco aereo a 30 miglia a sud di Port Sudan.

In precedenza, dal 12 novembre 1914, data del varo, al 16 gennaio 1921, quando fu ribattezzato *Fratelli Cairoli*, aveva portato lo stesso nome un altro cacciatorpediniere della classe *Rosolino Pilo*⁸.



Il cacciatorpediniere Francesco Nullo in navigazione (Fonte: Ufficio Storico Marina Militare)

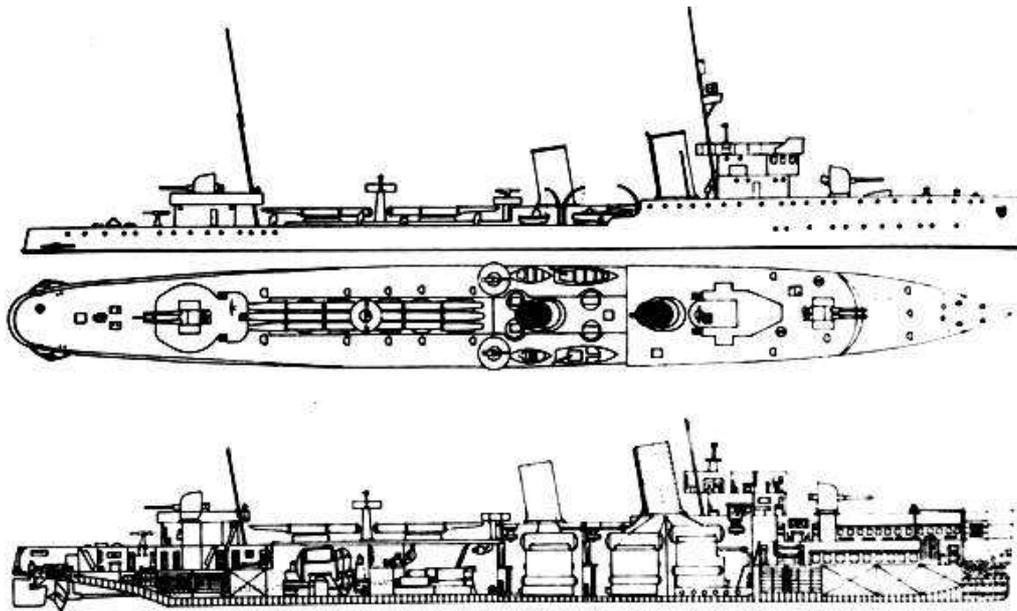
Il nome Francesco Nullo, come quello delle altre unità della classe *Sauro*, ricordava uomini che si erano particolarmente distinti durante le Guerre d'indipendenza e durante la Prima guerra mondiale⁹.

Entrato in servizio il 15 aprile 1927, il *Nullo* svolse un'attività per lo più addestrativa, senza eventi degni di nota, tranne il fatto di essere risultato l'unità più veloce della sua classe, superando i 37 nodi e di aver partecipato come nave appoggio, nella primavera del 1928, alla Crociera aerea nel Mediterraneo occidentale di Italo Balbo.¹⁰

⁸ Con il nome *Nullo* partecipò al primo conflitto mondiale, poi, come *Fratelli Bandiera*, dopo essere stata riclassificata torpediniere nel 1929, nel 1936-1938 prese parte alla guerra civile spagnola con funzioni di contrasto al contrabbando di rifornimenti per le truppe spagnole repubblicane ed infine alla Seconda guerra mondiale, affondando il 23 dicembre 1940 al largo delle coste libiche, nei pressi di Misurata, dopo aver urtato una mina posata probabilmente dal sommergibile britannico *HMS Rorqual*.

⁹ Daniele Manin fu uno degli artefici della Repubblica veneziana, nel 1849-49, morendo esule a Parigi il 22 settembre 1857; Rosolino Pilo, dopo aver partecipato a molti tentativi di insurrezione, trovò la morte in Sicilia, il 21 maggio 1860, durante la Spedizione dei Mille; faceva parte dei Mille anche Francesco Nullo, che issò il primo tricolore a Palermo il 27 maggio 1860, trovando poi la morte il 5 maggio 1863, nella battaglia di Krzykawka, combattendo per l'indipendenza della Polonia; Nazario Sauro, nato a Capodistria, all'epoca sotto dominio austriaco, combattè nelle file della Marina italiana. Catturato il 30 luglio 1916 dopo che il sommergibile *Giacinto Pullino* con il quale avrebbe dovuto effettuare un'incursione su Fiume si incagliò, venne catturato dal cacciatorpediniere *Satellit*, processato e, condannato a morte per alto tradimento, fu impiccato a Pola il 10 agosto 1916.

¹⁰ Dal 26 maggio al 2 giugno 1928 Balbo organizzò e realizzò la prima delle sue famose crociere aviatorie di massa, con 60 idrovolanti S 59 e S 55, oltre ad un Cant 22. La formazione, decollata da Orbetello, percorse in sei tappe tutto il Mediterraneo occidentale, al largo delle coste francesi e spagnole. L'anno successivo ne organizzò un'altra nel



Cacciatorpediniere *Francesco Nullo* (sigla di identificazione NL)

Cantiere	Quarnaro – Fiume, Impostazione: 1924 Varo: 1925 Completamento: 1926 Perdita: 1940
Dislocamento	Standard: 1137 t, Normale: 1.353 t, Pieno carico: 1.650 t
Dimensioni	Lunghezza: 90,7 (f.t.) mt.; Larghezza: 9,22 mt.; Immersione: 3,7-3,8 mt.
Apparato motore	3 caldaie Yarrow, 2 gruppi di turbine Parsons, 2 eliche, Potenza: 38.000 HP ¹¹
Velocità	35 nodi
Combustibile	365 tonn. di nafta
Autonomia	2.600 miglia a 14 nodi, 2000 a 16, 650 a 30
Armamento	2 impianti binati e scudati da 120/45 mm, 2 mitragliere binate A.A. da 40/39 mm, 2 mitragliatrici da 13,2 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm., possibilità di imbarcare 52 mine
Equipaggio	156 (10 ufficiali e 146 sottufficiali e comuni) ¹²
Note	Apparteneva alla classe <i>Nazario Sauro</i> . Le unità di questa classe rappresentano un miglioramento della classe <i>Quintino Sella</i> pur non dimostrandosi di grande robustezza. Nel corso delle prove in mare si rivelerà il più veloce della classe con 37.4 nodi e 45000 cavalli. Nel 1933 come altre unità della classe mutarono il profilo originario della plancia per l'installazione di una voluminosa centrale di tiro. Nel 1935, assieme alle altre unità della classe fu assegnato come “stazionario” al servizio coloniale in Mar Rosso. Per questo vennero sottoposti ad importanti lavori per la climatizzazione dei locali interni. I lavori comportarono un progressivo appesantimento delle unità che videro ridotta la velocità massima a 31.7 nodi e l'autonomia alla velocità di crociera a 2000 miglia

Mediterraneo orientale. Durante la crociera del 1928 fornirono appoggio in mare due cacciatorpediniere della Regia Marina, tra i quali, appunto, il Nullo.

¹¹ Secondo altre fonti 36.000HP (cfr. [http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_\(cacciatorpediniere_1927\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_(cacciatorpediniere_1927)))

¹² Secondo altre fonti 145 (6 ufficiali e 139 sottufficiali e comuni) (<http://www.warshipsw2.eu/shipsplus.php?language=E&period=2&id=61055>)

Dopo essere stato sottoposto a lavori, prima nel 1933, con l'installazione di un telemetro e di una centrale di tiro, e quindi nel 1935, con quella di un impianto di condizionamento d'aria, in previsione di un suo impiego in Mar Rosso, si trasferì a Massaua, dove arrivò nell'autunno di quello stesso anno¹³. Da quella base, durante il conflitto italo-etiope il *Nullò* effettuò attività di pattugliamento e contrasto al contrabbando di armi.



La medaglia commemorativa del Francesco Nullo

Terminata la guerra d'Abissinia, rientrò in Mediterraneo, partecipando indirettamente alla guerra di Spagna, per ritornare in Mar Rosso all'inizio del 1939, inquadrato nella 3^a Squadriglia Cacciatorpediniere, che formava insieme ai gemelli *Battisti*, *Sauro* e *Manin*.

Al comando del capitano di corvetta Costantino Borsini, dal 10 giugno 1940, il *Nullò* si trovò nuovamente in stato di guerra, effettuando una decina di missioni alla ricerca di convogli od anche di navi isolate nemiche in transito in Mar Rosso, senza però riuscire mai ad incontrarli.

Nello stesso periodo e nello stesso teatro operativo si trovava anche un altro cacciatorpediniere, questa volta inglese, il *Kimberley*.

Dopo aver iniziato la guerra nel Mare del Nord partecipando anche alla campagna di Norvegia, ed in Oceano Atlantico, fu destinato prima in Mediterraneo, dove giunse nel maggio del 1940, e quindi in Mar Rosso, in cui arrivò il 12 settembre di quell'anno, scortando il convoglio WS-2A¹⁴.

Dislocato ad Aden assieme ai gemelli *Kandahar*, *Kingston* e *Khartoum*, fu impiegato come scorta convogli fino alla fine del mese di luglio, quando dovette intervenire per evacuare le truppe inglesi dal Somaliland.

¹³ L'aumento dei pesi derivante dalle modifiche causò una riduzione della velocità massima, da 35 a 31 nodi, e dell'autonomia, da 2600 a 2000 miglia a 14 nodi

¹⁴ La sigla "WS" stava a significare "Winston's Special", quella "2A" indicava un gruppo di 10 navi mercantili: *Andes*, *Clan Macauley*, *Empress of Britain*, *Empress of Canada*, *Lanarkshire*, *Memnon*, *Otranto*, *Strathaird*, *Suffolk* e *Waiwera*. Si veda <http://www.naval-history.net/xAH-WSConvoys03-1940.htm>

Nel settembre successivo riprese il suo compito originario, scortando due convogli WS-2A con l'incrociatore *Shropshire* e gli sloops *Auckland* e *Flamingo*.



HMS Destroyer Kimberley

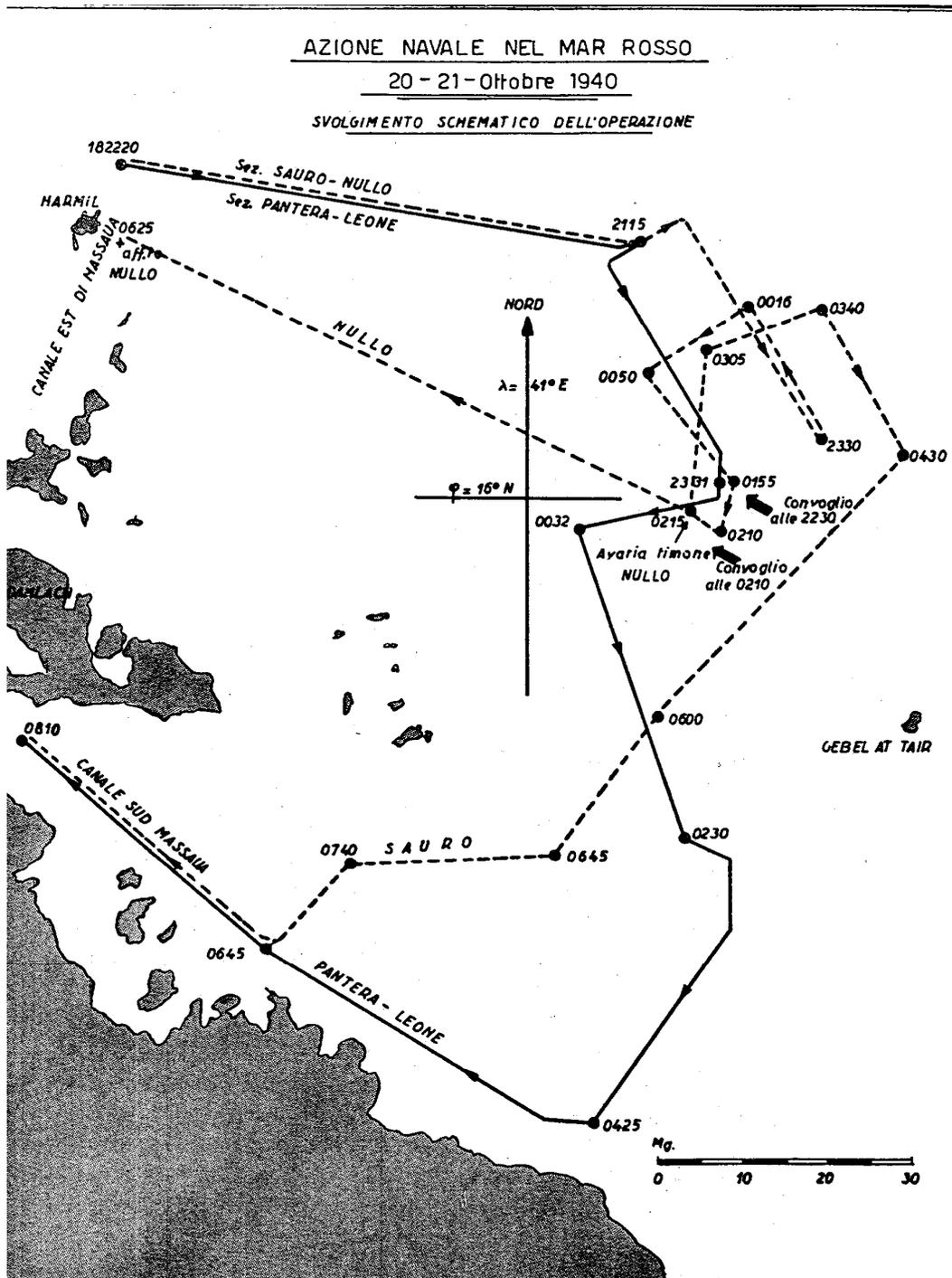
Cacciatorpediniere <i>HMS Kimberley</i> (Pennant nr. G-50)	
Cantiere	John I. Thornycroft & Company, Woolston, Hampshire; impostato il 17 gennaio 1938, varato il 1° giugno 1939, in servizio il 21 dicembre 1939. Radiato e demolito il 30 marzo 1949
Dislocamento	1.690 t
Dimensioni	Lunghezza 109 m,
Apparato motore	Due turbine da 40.000 HP di potenza complessiva
Velocità	36 nodi
Armamento	6-120 (3x2), 4-40 mm (1x4) Vickers Armstrongs, 8-12,7 mm Vickers (2x4), 10 tls 533mm (2x5)
Equipaggio	183
Note	Faceva parte della classe "K", molto simile alle classi J ed N, ciascuna di 8 unità. Le unità gemelle del <i>Kimberley</i> furono <i>Kelly</i> , <i>Kandahar</i> , <i>Kashmir</i> , <i>Kelvin</i> , <i>Khartoum</i> , <i>Kingston</i> e <i>Kipling</i>

Il 19 ottobre partiva da Aden diretto a Suez il convoglio BN7¹⁵, con una trentina¹⁶ di navi mercantili scortate, oltre che dal *Kimberley* (comandante Lt.Cdr. John Sherbrook Morris Richardson), anche dall'incrociatore *Leander* (Marina neozelandese, comandante Capt. James William Rivett-Carnac), dagli sloops *Indus* (Marina indiana, comandante Cdr. Eric George Guilding Hunt), *Yarra* (Marina australiana, comandante Lt.Cdr. Wilfred Hastings Harrington), *Auckland* (comandante Cdr. John Graham Hewitt) ed il dragamine *Huntley* (comandante Lt.Cdr. Harold Robert Austin

¹⁵ La sigla "BN" dovrebbe significare "from Bombay to North"

¹⁶ La cifra non è certa. Secondo Sydney David Waters, autore di *The Royal New Zealand Navy, Historical Publications Branch*, 1956, Wellington, pagg. 189 e ss. (consultabile in estratto in <http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2Navy-c6.html>) erano esattamente 30.

King)¹⁷. La copertura aerea era garantita da una cinquantina tra caccia e bombardieri di base ad Aden.



Cartina dell'azione navale del 20 e 21 Ottobre 1940 (fonte: *Le operazioni in Africa Orientale*. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1961.)

Il convoglio fu avvistato già il 19 stesso da un SM 79 pilotato dal Tenente Leonardi e partito da Dire Dava, che lo attaccò senza successo, così come senza successo fu un

¹⁷ Alcune fonti indicano nella scorta anche il Ct *Kingston*, ma la notizia non è confermata da altre, che in quel periodo danno l'unità presente ad Aden

nuovo attacco aereo il giorno successivo, anche questa volta portato da un solitario “Sparviero” ai comandi del Sottotenente Indri.¹⁸

Anche il tentativo di intercettarlo da parte dei due sommergibili *Guglielmotti* (che il mese prima aveva affondato la petroliera *Atlas*) e *Galileo Ferraris* non ebbe fortuna. Informato dell'avvistamento del convoglio, anche se non vi erano notizie certe sull'entità della scorta, il 20 ottobre il Comando Marina di Massaua fece partire sei cacciatorpediniere, cioè l'intera 3^a Squadriglia, con *Nullò*, *Sauro*, *Battisti* e *Manin* e i più pesanti *Leone* e *Pantera* della 5^a Squadriglia.

Passando per il Canale di Nord Est, le unità italiane si avvicinarono al convoglio, avvistandolo alle 2.19 della notte tra il 20 ed il 21 ottobre a circa 35 miglia a Nord-Nord-Ovest dell'isoletta di Jabal al Tair¹⁹, situata a 15°33'00". L'attacco fu portato prima dal *Pantera* e dal *Leone*, che cannoneggiarono alcuni mercantili del convoglio, lanciando contemporaneamente due siluri contro lo sloop *Yarra*, ma in entrambi i casi gli obiettivi non furono centrati²⁰. Un'altra sezione, con il *Nullò* ed il *Sauro* attaccò il convoglio con un lancio di siluri, ma anche in questo caso senza esito²¹.

Il combattimento si protrasse, secondo fonti britanniche,²² fino alle 2.51, dopo di che le unità italiane ruppero il contatto, probabilmente anche a causa della maggiore gittata e migliore precisione degli 8 pezzi da 152 mm dell'incrociatore *Leander* (129 colpi sparati!), e ripiegarono coprendosi la ritirata con una cortina fumogena e dirigendosi verso Massaia attraverso il Canale Sud, inseguite dal *Kimberley* e dallo *Yarra*, mentre il resto della scorta inglese ritornava a proteggere il convoglio.

E' durante la fase di disimpegno che al *Nullò* si blocca il timone, costringendolo a compiere due interi giri, senza così riuscire a rompere il contatto, tanto che le due unità britanniche riescono ad intravederlo e a fare fuoco da una distanza di 4000-5000 metri. Nel frattempo il timone sembra aver ripreso a funzionare, consentendo al nostro caccia di riuscire, seppur temporaneamente, a disimpegnarsi, con rotta però diversa dalle altre unità italiane.

Non è certo se perchè fosse stato colpito durante lo scontro a fuoco oppure a causa del ripetersi dell'avaria al timone, fatto sta che il *Nullò*, procedendo isolato ed a bassa velocità attraverso il Canale di Nord Est, fu raggiunto attorno alle 5.50 dalle due unità inglesi al largo dell'isola di Harmil, la più settentrionale dell'arcipelago delle Dahlak.

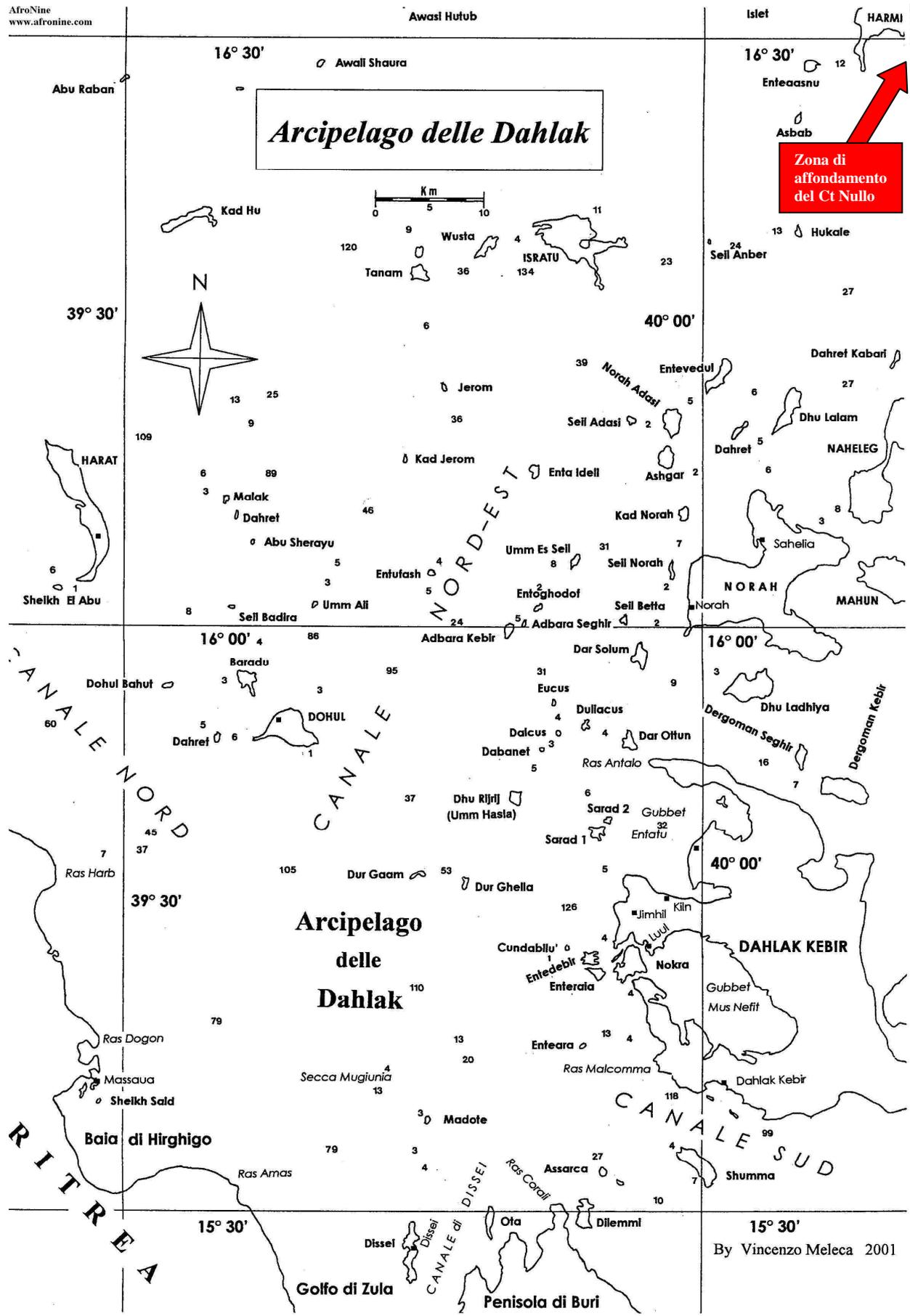
¹⁸ Cesare Gori, *Il Savoia Marchetti SM 79*, Uff. Storico Aeronautica Militare, pag 459. Nel primo attacco furono sganciate alcune bombe da 50 kg, nel secondo da 100kg.

¹⁹ Conosciuta anche con i nomi di Djebel Teyr, Jabal al Tayr, Jibbel Tir, (il cui significato è comunque sempre lo stesso, cioè letteralmente “isola uccello”), l'isoletta vulcanica misura poco più di 3 km di diametro, ed è formata interamente da uno strato-vulcano, cioè uno dei tipi di vulcani più pericolosi, soggetti a improvvise attività esplosive (l'ultima eruzione, durante la quale sono morti alcuni militari yemeniti presenti sull'isola, è del 30 settembre 2007. Si veda http://en.wikipedia.org/wiki/Jabal_al-Tair_island). L'isola, che fa parte dello Yemen, è situata a 15°33'00" di latitudine Nord e 41°50'0" longitudine Est, grosso modo nel mezzo di quella zona del Mar Rosso meridionale e dista circa 70 km dalle coste della penisola arabica e poco più di un centinaio di chilometri dalle coste dell'Eritrea.

²⁰ Le operazioni in Africa Orientale, USMM, 1961, pag. 90 e segg.

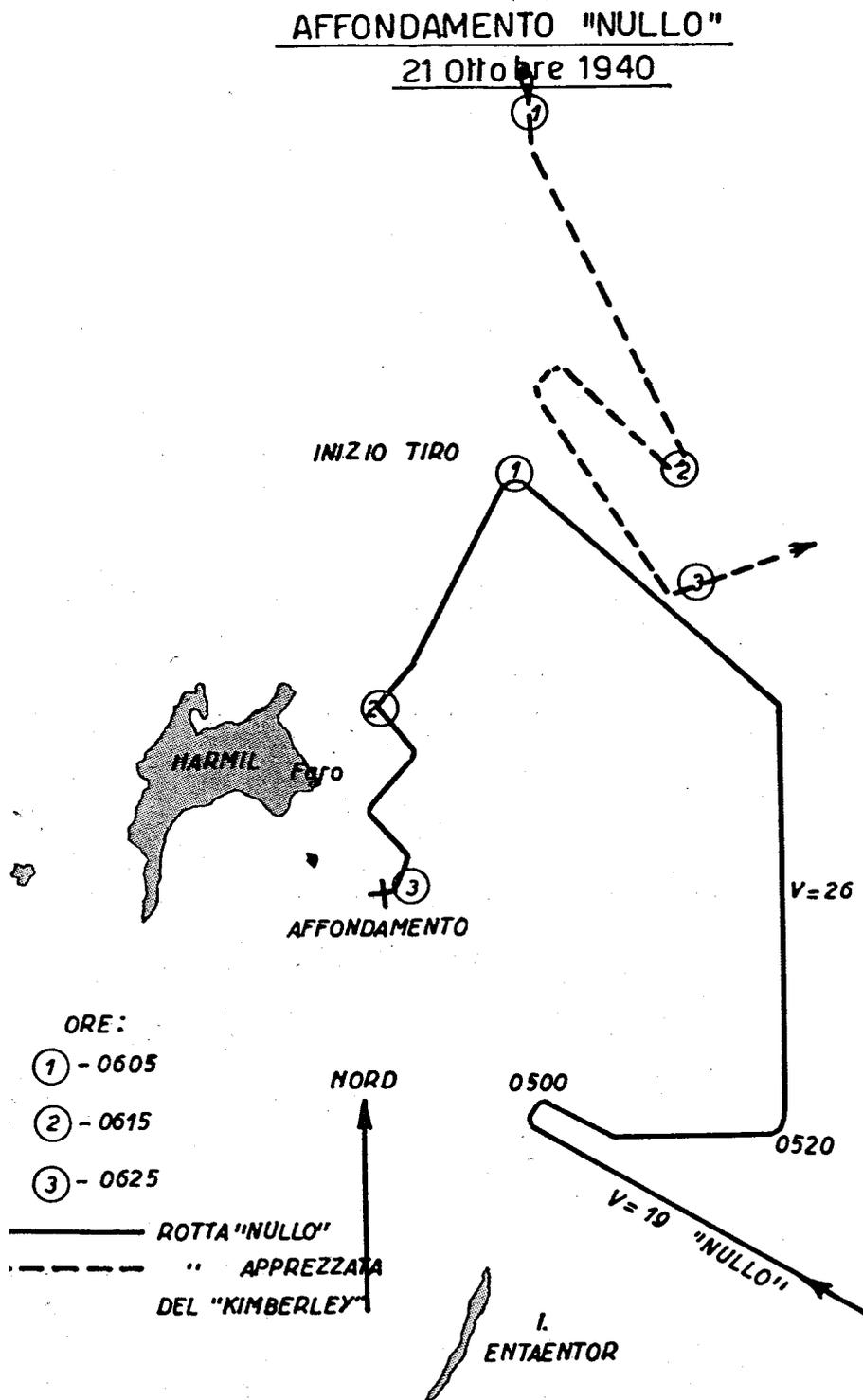
²¹ Risulta destituita da ogni fondamento l'affermazione che “l'operazione riuscì ottimamente e portò all'affondamento di sei piroscafi”, riportata in http://www.inilossun.com/2gue_HTML/2guerra1941-8.html

²² The Royal New Zealand Navy, Sydney David Waters, cit., pagg. 189 e ss. E, dello stesso autore, “*Leander*” in *Episodes & Studies*, Vol. 2



Cartina dell'arcipelago delle Dahlak. In giallo sono evidenziate le principali batterie antinave della Regia marina installate sulle isole. In rosso la zona di affondamento del Ct Nullo

Il caccia inglese *Kimberley* apre il fuoco tra le 6.20 e le 6.25 senza che il *Nullò* possa contrastarlo efficacemente e finendo per essere colpito, con entrambe le macchine messe fuori uso ed un incendio a bordo.



Cartina della fase finale dell'azione navale del 20 e 21 ottobre 1940 (fonte: *Le operazioni in Africa Orientale*. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1961)

Il combattimento si era svolto a distanza ravvicinata, attorno ai 4000 metri, tanto da consentire al caccia inglese di distinguere nella luce del mattino il numero distintivo ottico "50", identificando così correttamente l'unità italiana.

Con la sua nave gravemente danneggiata, senza quasi più possibilità di manovrare e con numerose vittime e feriti, il Comandante Corsini decise di portare il *Nullò* ad incagliarsi presso l'isola di Harmil²³, consentendo così ai superstiti di abbandonare la nave e cercare di raggiungere l'isola sulla quale era stanziata una batteria costiera antinave²⁴ ed una piccola guarnigione italiana.

Mentre il *Kimberley* serrava le distanze continuando a fare fuoco, intervenne proprio la batteria "Giulietti", al comando del tenente di vascello di complemento Maggiolo. Prima che i colpi della batteria costiera lo inquadrassero, il caccia inglese si avvicinò al *Nullò* e gli lanciò due siluri, che andarono facilmente a segno.

Finalmente un colpo da 120²⁵ centrò l'unità britannica danneggiandola in modo abbastanza grave (era stata colpita una caldaia), tanto da costringerla a ritirarsi lentamente verso est, fin quando fu raggiunto dal *Leander* e dal *Kingston* che lo presero a rimorchio, portandolo fino a Port Sudan²⁶.



Uno dei pezzi da 120/45 della batteria Giulietti, fatto saltare all'atto della resa dell'A.O.I.

Dopo l'affondamento del *Nullò*, su richiesta dell'Ammiraglio Carlo Balsamo, Comandante della base di Massaua, il Comando del settore Aeronautica Nord fece decollare dall'aeroporto di Gura²⁷ alle 9.00 del 21 ottobre stesso tre SM 79 del 28° Gruppo agli ordini del capitano Caracciolo. I bombardieri riuscirono a trovare le navi inglesi, osservando il *Kimberley* "palesamente in avaria" trainato dal *Leander* ed assistito dal *Kingston* ed effettuarono l'ennesimo attacco sganciando 21 bombe da 100/M, ma, come in quelli precedenti, anche questo non sortì alcun effetto. Analoga

²³ L'isola, una delle più grandi dell'arcipelago delle Dahlak, è situata tra le latitudini 16°18'N e 16°21'N e tra le longitudini 39°51'E e 39°55'E. Caratterizzata da un'ampia laguna salmastra con un canale di collegamento al mare nella parte orientale, risulta a tutt'oggi disabitata

²⁴ Si trattava della batteria Giulietti dotata di quattro pezzi da 120/45. Sulle batterie costiere della Regia Marina nell'arcipelago delle Dahlak, si veda dello stesso autore delle presenti note "Dal passato al presente, brandelli di storia italiana in Africa Orientale", in <http://www.ilcornodafrica.it/st-melecabrandelli.pdf>

²⁵ Il tiro della batteria "Giulietti" non ebbe maggiore efficacia a causa de deficienze del materiale, che non consentì un tiro maggiormente celere, nutrito e concentrato. cfr. Lupinacci, "Le Operazioni in Africa Orientale", cit, pag. 105

²⁶ Qui, il *Kimberley* fu soggetto a riparazioni provvisorie, tanto da consentirgli di riprendere il mare e rientrare in servizio, seppur con velocità ridotta, già il successivo 31 ottobre, continuando a svolgere missioni di scorta convogli fino a tutto il mese di dicembre... Soltanto a gennaio 1941 fu trasferito a Bombay per essere sottoposto un ciclo completo di lavori presso i cantieri HM Dockyard che gli consentirono di riprendere pieno servizio un mese dopo.

²⁷ L'aeroporto era situato sull'altopiano eritreo, in posizione 15° 00' 48N-39° 03' 38E a Q 2001

sorte ebbe l'attacco portato da una sezione di SM 79 della 10^a Squadriglia (ten. Minniti), partita da Gura alle 8.00 del 23 ottobre e giunta a Port Sudan, dove era ormeggiato il cacciatorpediniere britannico. Le bombe sganciate erano questa volta da 20 e 50 kg, alcune incendiarie.²⁸

Torniamo però al *Nullò*.

Durante le ultime fasi di combattimento, con la sua unità oramai immobilizzata e sotto il fuoco del *Kimberley*, il comandante Borsini si era prodigato per mettere in salvo il maggior numero di suoi marinai.

Nonostante gli incitamenti dell'equipaggio a mettersi in salvo, Borsini aveva deciso di restare a bordo.

Il marinaio Vincenzo Ciaravolo, suo attendente, dopo aver abbandonato la nave con molta riluttanza, visto che il suo comandante restava sul *Nullò*, comprese che Borsini voleva morire con la sua nave. Lasciò allora lo zatterino, raggiunse a nuoto il cacciatore e, trovata una scaletta che ancora pendeva da una fiancata, ci si arrampicò, raggiungendo il comandante. In quegli attimi la nave fu colpita da una coppia di siluri del *Kimberley*, che causarono una serie di violente esplosioni, dopo di che essa si inabissò e con lei scomparvero tra i flutti sia Borsini che Ciaravolo²⁹.

Erano le 6.35 del 21 ottobre 1940³⁰.

Dopo l'affondamento del cacciatorpediniere, il personale della batteria "Giulietti" si adoperò attivamente recuperando 106 uomini dell'equipaggio del *Nullò*, nel frattempo affondato.

Il sacrificio del Capitano Borsini indusse la Regia Marina, a dare disposizioni affinché nessun altro ufficiale, sottufficiale o comune dovesse sacrificare volontariamente la propria vita in caso di affondamento dell'unità.

Muto testimone della tragedia, il relitto del *Francesco Nullo* dovrebbe trovarsi su un fondale di 60-80 metri a circa 5 miglia sud est dal vecchio faro di Harmil, in posizione stimata 16°28'N-40°13'E.

Per il comportamento tenuto durante il combattimento e nelle fasi dell'affondamento del *Nullò* furono conferite due medaglie d'oro al valor militare alla memoria al comandante **Costantino Borsini** ed al marinaio **Vincenzo Ciaravolo**, tre medaglie di bronzo al Valor Militare, di cui due alla memoria: al Tenente di Vascello **Giovanni Gianformaggio**: " *Ufficiale in 2^a, coadiuvava efficacemente il comandante nella manovra e nell'impiego delle armi. Quando poi la nave, più volte colpita, era in procinto di affondare, si prodigava per la salvezza dell'equipaggio su una prossima isola*", al 2° Capo Cannoniere **Urbano Pierdiluca** – " *alla memoria*" " *...all'ordine*

²⁸ Gori C. "Il Savoia Marchetti S.M. 79", cit, pag. 460. Tutti e tre gli attacchi aerei al *Kimberley* furono effettuati sganciando da una quota attorno ai 5.000 metri. Appare evidente come sia per questo aspetto, sia per il tipo di ordigni inadatti, non si potesse sperare di ottenere un qualche risultato concreto.

²⁹ Un interessante resoconto di quei momenti, che riporta testimonianze dirette, è consultabile sul sito <http://www.marinai.it/contatti/ciaravolo.pdf>

³⁰ Sono evidentemente in errore tanto l'affermazione contenuta sul sito <http://www.regiamarinaitaliana.it/Ct%20classe%20Sauro.html>, secondo il quale il *Nullò*, "alla caduta di Massaua, insieme a tutti gli altri cacciatorpediniere disponibili tentò un'incursione "senza ritorno" verso Porto Sudan, incagliò in una secca non segnalata sulle carte italiane e fu quindi affondato, dopo un epico combattimento contro il Ct inglese *Kimberley* il 3 aprile 1941.", quanto quella contenuta sul sito <http://www.uboat.net/allies/warships/ship/4460.html>, per il quale il *Nullò*, danneggiato dal *Kimberley*, fu affondato dalla RAF: "The damaged Italian destroyer was sunk the next day by the RAF"

*per il personale non destinato alle armi di abbandonare la nave, si portava al complesso prodiero ancora in azione per contribuire ad intensificare il fuoco. Colpito da scheggia incontrava morte gloriosa sulla nave che si inabissava” e al Capo Meccanico 3° Cl. **Francesco Sales** – “ alla memoria” “...Benchè in precarie condizioni di salute, rifiutava di lasciare la nave per un destinazione a terra; cadeva al proprio posto di combattimento nell’azione che causava la perdita dell’unità”.*



Capitano di Corvetta Costantino BORSINI
Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria

“Comandante di cacciatorpediniere, durante l'attacco ad un grosso convoglio, giunto a contatto con siluranti ed incrociatori nemici, impegnava audacemente aspro combattimento, animando i dipendenti con l'esempio del proprio valore.

Colpita la sua nave da numerosi colpi che ne menomavano irreparabilmente l'efficienza, persisteva nell'impari lotta con efficaci risultati, dando prova di fermezza, di grande serenità d'animo e di sommo sprezzo del pericolo.

Dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio, rifiutava decisamente di abbandonare la sua nave e, impavido e fiero sul ponte di comando, volto verso il nemico, affondava con essa, incontrando sublime e gloriosa morte”.

(Mar Rosso, presso l'isola Harmil, 21 ottobre 1940)



Marinaio Vincenzo CIARAVOLO
Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria

“Imbarcato su silurante impegnata in aspro combattimento contro incrociatori e

cacciatorpediniere nemici, con calma serena rimaneva durante tutta l'azione al fianco del suo Comandante, di cui era attendente. Ricevuto l'ordine di abbandonare la nave che affondava per i gravi danni riportati durante il combattimento, si gettava in mare; ma accortosi che il Comandante rimaneva al suo posto, spontaneamente risaliva a bordo in un generoso slancio di fedeltà e di altruismo, ben conscio del mortale pericolo al quale si esponeva.

Nella sublime decisione di seguire la sorte del suo Comandante, affrontava con lui la morte gloriosa degli eroi”

(Mar Rosso, presso l'isola Harmil, 21 ottobre 1940)

FONTI

- AA.VV. L'organizzazione della Marina durante il conflitto – Efficienza all'apertura delle ostilità. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare ,1972
- Alfano G.. Marinai in guerra. 1940-1945. Diari di tre ventenni". Peveragno, Blu Edizioni, 2002.
- Bagnasco E. In guerra sul mare. Navi e marinai italiani nel secondo conflitto mondiale. Parma, Ermanno Albertelli Editore, 2005. ISBN 88-87372-50-0
- Bagnasco E, Cernuschi E.. Le navi da guerra italiane 1940-1945. Parma, Ermanno Albertelli Editore, 2005. ISBN 88-87372-36-5
- Bargoni F.. Esploratori Italiani. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare ,1996.
- Baudin J., Fatti d'Arme di una Guerra Senza Fortuna, Vol. 1, 1970 ediz.Cremille
- Colledge, J. J.; Warlow, Ben (2006) [1969]. Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy (Rev. ed.). London: Chatham. ISBN 978-1-86176-281-8. OCLC 67375475
- Fioravanzo G., La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Vol. XXI
- Lupinacci P.F. e Cocchia A., La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Vol. X: Le operazioni in Africa Orientale. Roma, Ufficio Storico della Marina Militare ,1961.
- Mason G.B., HMS Kimberley - K-class Destroyer"
- Mason G.B., Service histories of Royal Navy warships in World War 2

<http://www.icsm.it/regiamarina/marrosso.htm>

<http://cronologia.leonardo.it/storia/biografie/balbo.htm>

<http://www.regiamarinaitaliana.it/Ct%20classe%20Sauro.html>

http://it.wikipedia.org/wiki/Operazioni_navali_in_Africa_Orientale_Italiana

[http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_\(cacciatorpediniere_1927\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Francesco_Nullo_(cacciatorpediniere_1927))

[http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Kimberley_\(F50\)](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Kimberley_(F50))

http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_torpedoes#21.22_Mark_IX

http://en.wikipedia.org/wiki/British_World_War_II_destroyers

http://en.wikipedia.org/wiki/J,_K_and_N_class_destroyer#K_class

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/79/HMS_Kimberley_Winston_Churchill.jpg

<http://www.uboaat.net/allies/warships/ship/3899.html>

<http://www.uboaat.net/allies/warships/ship/4460.html>

<http://www.uboaat.net/allies/warships/ship/6526.html>

<http://www.uboaat.net/allies/warships/ship/7946.html>

<http://www.marinai.it/contatti/ciaravolo.pdf>

<http://www.marinai.it/contatti/ciaravolo.pdf>

<http://it.narkive.com/2005/11/18/3661251-agli-esperti->

[navali.html#axzzOnT0zzxEMhttp://it.wikipedia.org/wiki/Imbarcazioni_militari_italiane_della_seconda_guerra_mondiale#Comando_Navale_Africa_Orientale_Italiana](http://it.wikipedia.org/wiki/Imbarcazioni_militari_italiane_della_seconda_guerra_mondiale#Comando_Navale_Africa_Orientale_Italiana)

<http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2Navy-c6.html>

<http://www.nzetc.org/tm/scholarly/tei-WH2-2Epi-c3-WH2-2Epi-d.html>

<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/CostantinoBorsini.aspx>

<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/medaglie/Pagine/CiaravoloVincenzo.aspx>

<http://www.naval-history.net/xAH-WSConvoys03-1940.htm>

<http://www.naval-history.net/WW2BritishLossesbyArea08.htm>

<http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-10DD-39K-Kimberley.htm>