

La disfatta di Matapan

a cura di: Capo III cl. Michele Striamo

Il 13 e 14 febbraio 1941 nella città di Merano si riunirono gli alti comandi navali italiano e germanico. Era la prima volta che il fresco di nomina Riccardi si incontrava con il parigrado Erich Raeder. La Regia Marina si presentò al convegno con tutto il fardello delle delusioni di quei primi sei mesi di guerra: scarsa aggressività della squadra da battaglia, impiego quasi nullo dei sommergibili, soggezione all'iniziativa nemica e, non ultimo, lo schiaffo del bombardamento navale di Genova subito appena quattro giorni prima. Ben altro poteva vantare l'Amm. Reader: non solo l'uso aggressivo delle forze subacquee, ma la grande operazione di conquista della Norvegia dove era riuscita a beffare la Royal Navy.

Facendo pressioni sulla differenza di risultati conseguiti dalle due marine, Reader sollecitò operazioni offensive di navi italiane sia in appoggio al trasferimento di quei mesi dell'Africa Korps in Libia, sia per contrastare i sempre più frequenti convogli inglesi diretti in Grecia in previsione del prossimo attacco tedesco alla penisola balcanica.

Queste pressioni fecero effetto e Riccardi riportò da Merano la convinzione politica che occorresse fare qualcosa per dimostrare a Berlino che la Marina italiana possedeva iniziativa e decisione. Così furono accelerati i lavori di completamento delle difese del Mar Grande a Taranto, trampolino di un'offensiva italiana verso le acque fra l'Egitto e la Grecia per tagliare il continuo flusso di rifornimenti che gli inglesi inviano in aiuto al governo di Atene.

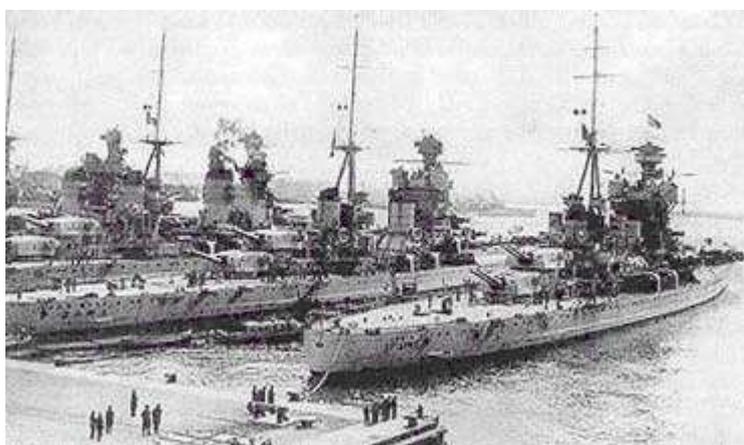


L' Ammiraglio Riccardi

Il piano di Operazione

Appare evidente che per un efficace contrasto di un continuo flusso di convogli carichi di rifornimenti, scortati solamente da forze leggere, la migliore soluzione consisteva nell'intensificare nella zona gli attacchi di sommergibili e di inviare periodicamente veloci formazioni navali composte da un paio di incrociatori e una squadriglia di Ct. in modo da tenere sempre sotto pressione il nemico. A questo scopo gli ottimi incrociatori della VII e VIII Div. si sarebbero potuti alternare in mare. La Regia Marina, per motivi politici, scelse invece la strada della missione in grande stile, di fatto irripetibile. Venne così deciso di far uscire l'élite della nostra flotta per un totale di una Nb., 8 Incrociatori, e 13 Ct., il tutto per contrastare convogli solitamente composti da 4 - 5 mercantili accompagnati da un incrociatore e alcuni Ct. Anche Supermarina si rese conto della sproporzione di forze e per questo fu deciso di dividere le forze per compiere due distinte incursioni:

- La Nb. Vittorio Veneto, i veloci incrociatori della III Div. (Trento, Trieste e Bolzano) e la XII e XIII Squadriglia Ct. al comando dell'Amm. Iachino, avrebbero dovuto effettuare un'incursione a sud dell'isola di Creta, tenendosi nel raggio di azione degli aerei italiani basati in Libia e in Egeo.
- Gli incrociatori Zara, Pola, Fiume della I Div. e l'VIII Div. (Garibaldi e Duca degli Abruzzi) con la IX e VI Squadriglia Ct. al comando dell'Amm. Cattaneo avrebbero dovuto effettuare un'incursione a nord di Creta addentrandosi nell'Egeo.

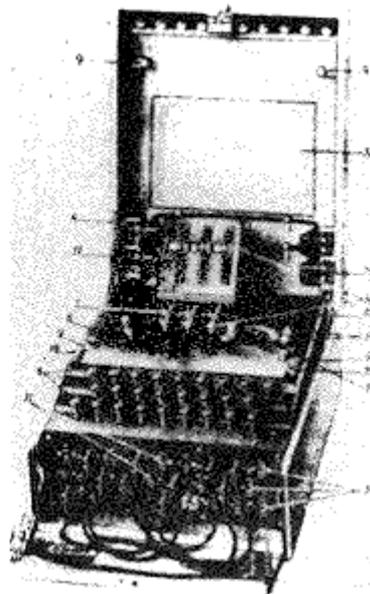


Gli Incrociatori della 1° Divisione

Appare evidente il rischio che correvano le nostre navi: lontane dalle basi nazionali, avrebbero operato in zone di mare infestate dall'aviazione nemica; la decisione di dividere le forze acuì ancora di più questi problemi data l'impossibilità dell'aeronautica di proteggere entrambi i gruppi. Così mentre gli Ammiragli e Generali si incontravano per migliorare la cooperazione aerea, che si può migliorare solamente con un serio addestramento e non con le parole la missione veniva approvata e fissato il giorno: le navi sarebbero salpate la sera del 26 marzo 1941.

Cosa sapevano gli inglesi?

Dopo la guerra si è molto parlato di ULTRA, la macchina inglese che riusciva a decifrare i messaggi radio scambiati dagli alti comandi Tedeschi della Luftwaffe, e più volte si è detto che il fallimento dell'operazione navale del marzo 1941 fu dovuto proprio a quel congegno elettronico di cui noi ignoravamo l'esistenza, ciò è vero solo in parte: già da parecchi giorni l'Amm Cunningham, comandante della mediterranean fleet, aveva notato dai rapporti delle sue navi un intensificarsi delle ricognizioni aree nell'area dell'egeo, mentre alcuni ricognitori di base a Malta avevano riferito che alcuni incrociatori italiani stazionavano nuovamente a Taranto, rimasta sempre deserta dopo l'incursione del 11 novembre 1940; Cunningham ne dedusse naturalmente che gli italiani stavano preparando qualcosa per contrastare il traffico mercantile, fino ad allora indisturbato, verso la Grecia e ordinò subito l'intensificazione al massimo della ricognizione sulle principali basi e sulle probabili rotte della flotta italiana e dirottò quasi subito tutti i suoi sommergibili in zona. Da Londra intanto arrivarono alcuni messaggi di ULTRA che avvisavano come la Luftwaffe stesse schierandosi per coprire un'uscita nell'egeo di considerevoli forze navali italiane, confermando l'intuizione di Cunningham. Ma la conferma avvenne il 25 marzo quando ULTRA intercettò un messaggio: "Supermarina informa che oggi è il giorno X-3 avvisate..." Prima ancora che le nostre navi salpassero dai propri porti Cunningham ordinava la sospensione del traffico da e per la Grecia, allertava tutta la flotta e ordinava alla 7^a Div. Incrociatori che si trovava in Egeo di salpare dal Pireo il giorno 27 per pattugliare le acque intorno all'isolotto di Gaudo.



Enigma

Prime mosse

Alle 21.00 del 26 marzo la Nb. Vittorio Veneto lasciò Napoli con la scorta di una squadriglia di Ct., tutte le altre navi salparono da Messina, Taranto e Brindisi fra le 21.00 e le 23.00 dello stesso giorno. Alle 06.00 del giorno dopo la III div. si ricongiungeva con la nave ammiraglia, mentre la I e la VIII div. si congiunsero alle 10.30 a sud-est di Capo Passero. La formazione navale era così disposta: in avanscoperta la III div., seguita a 7 miglia dalla Vittorio Veneto, a sua volta seguita a 16 miglia dalla I e VIII div. Già nella prima mattinata cominciarono le apprensioni: dei previsti molti aerei di scorta si intravidero solo due Cant Z.506 che mantennero la scorta antisom per alcune ore, ma soprattutto alle 12.35 un ricognitore Sunderland avvistò e segnalò la scoperta della III div. La sorpresa, requisito essenziale per la riuscita della missione, in gran parte già compromessa era ormai perduta. Appena gli incrociatori della III div. furono scoperti, l'Amm. Iachino capì che la missione era ormai compromessa e chiese a Supermarina se doveva invertire la rotta; dopo un'agitata riunione tenutasi a Roma a cui parteciparono il segretario e il sottosegretario della Marina si decise di continuare la missione perché un rientro sarebbe stato mal gradito agli alleati e a Mussolini stesso! Fu però deciso di eliminare la puntata offensiva dell'Amm. Cattaneo e gli fu ordinato di riunirsi al gruppo principale la mattina del giorno dopo. Iachino informato che la ricognizione su Alessandria delle 14.35 aveva confermato la presenza in porto di tutte le navi principali, si rincuorò; purtroppo per lui però alle 18.00 fu informato che la ricognizione serale sul porto nemico era stata annullata per motivi atmosferici.

Gli inglesi non avevano perso tempo e prima di sera tutta la Mediterranean Fleet era in mare; la cosa più grave però fu che Supermarina fu informata da due distinti messaggi, che sebbene non confermati, annunciavano la presenza in mare di una portaerei e di una o tre Nb. nemiche al largo di Alessandria, ma ciò non portò alla decisione di rinviare la missione né di informare Iachino. Avevano preso il mare le Nb. Warspite, Valiant, Barham, la Np. Formidabile e 9 Ct.; gli incrociatori della 7^a div. avevano ricevuto l'ordine di ricongiungersi con il grosso della flotta andandogli incontro

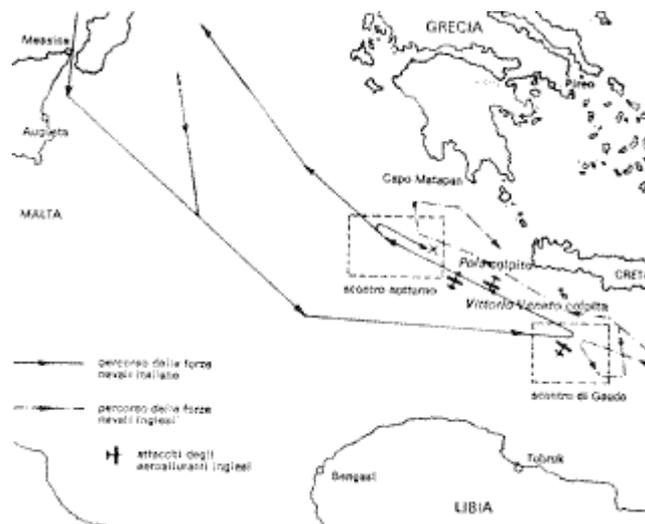


La portaerei Formidabile

Lo scontro di Gaudo

Per motivi politici quindi, e ben sapendo che la Royal Navy non era più nei propri porti, la missione non fu quindi interrotta; la navigazione della formazione italiana durante la notte fu tranquilla e lungo la solita rotta, che la portava dritta nelle fauci del nemico!

Alle 06.35 del 28 marzo un Ro 43, catapultato poco prima dalla nave ammiraglia, avvistava la 7^a div. inglese salpata dall'Egeo, composta da 4 incrociatori e 4 Ct., dell'Amm. Pridham Wippel a circa 40 miglia di distanza. Iachino ordinava subito alla III^a Div. comandata dall'Amm. Sansonetti di portarsi a 30 nodi per stabilire un primo contatto con il nemico, mentre a tutte le altre unità ordinò di procedere a 28 nodi; e bene ricordare che ancora il ricongiungimento fra Cattaneo e Iachino non era avvenuto e che quindi gli ottimi incrociatori della I e VIII Div. non poterono partecipare alla battaglia. L'ordine che Iachino aveva dato a Sansonetti era quello di ripiegare una volta stabilito il contatto per attirare la forza nemica contro la Vittorio Veneto, lo stesso ordine lo aveva ricevuto Pridham Wippel da Cunningham che in quel momento si trovava a circa 90 miglia a levante. Bisogna ricordare come la fortuna questa volta non aiutò la Royal Navy, infatti durante l'operazione di partenza la Warspite aveva aspirato dai condensatori una certa quantità di sabbia e fango e ridusse la velocità massima a circa 20 nodi.



La zona dello scontro

Alle 08.12 i cannoni della III div. aprirono il fuoco sulle navi britanniche a circa 25.000 metri, quest'ultime non potendo reagire con i loro 152mm. accostarono subito verso levante, in direzione della forza principale ubbidendo all'ordine del suo superiore.

Sansonetti invece si gettò all'inseguimento convinto di avere in pugno una facile vittoria; purtroppo però le navi inglesi non furono colpite e l'Amm. Iachino, timoroso che un lungo inseguimento verso levante avrebbe messo in pericolo la divisione di Sansonetti da attacchi aerei ordinò alle 08.36 di rompere il collegamento se non fosse stato possibile ridurre le distanze con il nemico.

Dopo altri venti minuti di colpi sparati a vuoto e con le macchine a tutta forza da un'ora Sansonetti alle 08.55 ordinava di cessare il fuoco e di accostare verso ponente.

A questo punto anche gli incrociatori inglesi invertirono la rotta e si misero a tallonare la III div.; quasi contemporaneamente all'inversione di rotta delle navi italiane, arrivò a Iachino il radiogramma di un ricognitore dell'Egeo che segnalava la presenza in mare di una notevole forza nemica. L'avvistamento, fatto più di un'ora prima, indicava una posizione sufficientemente vicina a quella occupata dalle navi italiane alla stessa ora, sicché l'errore risultò ovvio. In realtà, la forza di Cunningham si trovava a quel punto a circa 90 miglia a sud-est del Veneto e la sua presenza era sconosciuta a Iachino come del resto era sconosciuta agli inglesi la presenza della corazzata italiana. A buon conto la divisione di Pridham Wippel cominciò a tallonare Sansonetti al limite della visibilità.

Alle 10.59 l'Amm. Iachino decise di tentare un agguato accostando a sud con la sua corazzata mentre Sansonetti invertiva la rotta per prendere gli inglesi tra due fuochi. La manovra fu ben eseguita e da distanza di 23.000 metri la Vittorio Veneto apriva il fuoco, mentre gli incrociatori di Sansonetti sopraggiungevano dall'altra parte. Fu sicuramente il momento migliore per le navi italiane che avevano in pugno una divisione di incrociatori nemici, ma purtroppo gli incrociatori furono stimati troppo a sud di quanto credeva l'Ammiraglio italiano e quindi il fuoco della Veneto non si incrociò con quello della III div. che arrivò quando ormai gli inglesi erano già in fuga.



La Vittorio Veneto apre il fuoco

La divisione inglese, passò comunque un momentaccio, ma fu salvata anche dal provvidenziale intervento degli aerosiluranti della Formidabile. Sebbene il loro attaccò fallì, essi costrinsero la Vittorio Veneto ad accostare permettendo agli incrociatori inglesi di sottrarsi al tiro dei grossi calibri italiani e di ritirarsi con grande affanno. Iachino resosi conto che le navi inglesi gli erano sfuggite e informato che la Formidabile era in zona, dette l'ordine di rientrare. Ora Iachino però sapeva che una portaerei nemica, probabilmente accompagnata da forze pesanti, era in zona.

Le ore decisive

La missione era dunque fallita, al di là di alcuni colpi che si presumeva aver messo a segno su un incrociatore inglese. Nel frattempo la squadra inglese che si era ricomposta con in testa proprio gli incrociatori di Pridham Wippel fu attaccata ma senza successo da due aerosiluranti italiani di stanza in Egeo comandati dal Capitano Buscaglia che comunicarono subito la posizione della flotta inglese al comando dell'Egeo da cui dipendevano che a sua volta comunicò a Supermarina. Il messaggio che fu intercettato da Iachino indicava la posizione della squadra inglese a 79 miglia a sud est delle navi italiane su rotta 210 e velocità 16 nodi ma conteneva anche diverse inesattezze sulla composizione della forza navale nemica e cosa più importante non precisava che l'aereo avvistatore non era un ricognitore bensì due aerosiluranti che avevano attaccato con un siluro proprio la portaerei. Iachino attese la conferma da Roma e quando questa non giunse ritenne l'informazione priva di fondamento, così come fece subito Supermarina.

Alle 14.30 cominciarono una serie massiccia di attacchi aerei contro le navi italiane: se ne ebbero tre sul gruppo Vittorio Veneto, due contro la III div. e quattro contro il gruppo Zara. Il terzo ed ultimo attacco contro la nave ammiraglia fu decisivo; fu condotto con un'azione combinata di tre Blenheim che effettuarono un bombardamento in quota e da un gruppo di cinque aerosiluranti. L'Albacore pilotato dal capitano di corvetta S. Dalyell Stead, pochi istanti prima di essere abbattuto dalla contraerea, lanciò il suo siluro da distanza ravvicinata che colpì la Vittorio Veneto all'elica esterna sinistra erano le 15.29; la nave con il timone di sinistra bloccato e con 4000 tonn. di acqua imbarcate dalla falla rimase immobilizzata per 6 minuti: il servizio di sicurezza riuscì a mettere in funzione una delle pompe idrauliche abbastanza rapidamente e la nave riprese a muoversi con le macchine di dritta a soli 16 nodi alle 15.36 con un lieve appoppamento e sbandando di qualche grado a sinistra. Lo scopo dell'Amm. Cunningham di rallentare la marcia della formazione italiana era stato raggiunto. Iachino dopo aver comunicato l'accaduto, decise di riunire intorno alla grande nave ferita tutte le navi di cui disponeva per proteggerla da altri attacchi aerei, con l'incomprensibile rinuncia ai due incrociatori e ai due Ct. della VIII div. a cui era stato ordinato prima dell'attacco di raggiungere indipendentemente Brindisi

La formazione italiana alle 18.40 del 28 marzo su cinque colonne era così composta:

- Colonna centrale Vittorio Veneto e 13[^] Sq. Ct, nell'ordine Granatiere, Fuciliere, Vittorio Veneto, Bersagliere, Alpino;
- Colonna esterna di dritta 9[^] Sq. Ct, nell'ordine Alfieri, Gioberti, Carducci, Oriani;
- Colonna interna di dritta I div. incrociatori nell'ordine Zara, Pola, Fiume;
- Colonna esterna di sinistra 12[^] Sq. Ct. Corazziere, Carabiniere, Ascari;
- Colonna interna di sinistra III div. incrociatori nell'ordine Trieste, Trento, Bolzano;

L'amm. Cunningham da successive ricognizioni pur ricevendo la conferma che la nave ammiraglia nemica era stata danneggiata si rese conto che nonostante ciò le sue navi non avrebbero potuto raggiungere la nave italiana. Infatti nel tardo pomeriggio la velocità della Vittorio Veneto era salita a 19 nodi, mentre la mediterranean fleet non poteva sviluppare più di 20 nodi. Decise così di lanciare un ulteriore attacco aereo al tramonto sperando di rallentare ulteriormente la corazzata italiana e distruggerla nella notte. Alle 19.28 gli aerei inglesi, dopo aver atteso nei pressi delle navi italiane il tramonto, si lanciarono all'attacco; 10 aereosiluranti partiti dalla portaerei Formidabile puntarono sulle navi italiane attaccando da diverse direttrici per rendere più difficili eventuali manovre di disimpegno ed uno di questi riuscì a colpire l'incrociatore pesante Pola. Il siluro esplose all'altezza del locale caldaie n° 3 e delle turbine di sinistra, tutti i fuochisti ed i meccanici che si trovavano in quei locali furono uccisi mentre le caldaie 4,5, 6 e 7 furono subito allagate. La nave imbarco più di 3500 tonn. di acqua e rimase alla deriva, delle sue otto caldaie solo tre erano in grado di funzionare ma le tubazioni del vapore di due di esse erano distrutte e la terza si era svuotata: per muovere la nave si doveva riempire l'ultima con acqua di mare, accenderla di nuovo e far salire la pressione; un lavoro che avrebbe richiesto molte ore.



Incrociatore Zara

La prima divisione verso la sua fine

L'Amm Cattaneo a bordo dello Zara, fu informato che il Pola stava scendendo dalla formazione in quanto colpito da un siluro e appena terminato l'attacco degli aerei inglesi chiese all'incrociatore ferito quali fossero i propri danni; questo messaggio fu intercettato anche da Iachino alle 20.11 che sospettò che una sua nave fosse stata colpita. La conferma giunge sulla plancia della Vittorio Veneto alle 20.15 quando lo Zara comunicava che il Pola era fermo colpito da un siluro. In quei minuti fatali ci si accorse come il sistema di comunicazione e decifrazione dei messaggi fosse troppo lento e ciò portò ad allungare i tempi di reazione. Alle 20.27 fu consegnato a Iachino un messaggio di Cattaneo " Salvo ordine contrario lascerò due Ct. di scorta al Pola"; questo messaggio si incrociò con uno di Iachino inviato alle 20.18 a Cattaneo e consegnatogli alle 20.21 "I divisione vada in soccorso al Pola".

Poco prima era stato consegnato all'Amm. Iachino il seguente messaggio "Supermarina informa, da rilevamenti radiogoniometrici risulta che unità nemica sede di comando complesso ore 17.45 trasmetteva con Alessandria da punto a miglia 40 per 240° da Capo Krio". Iachino apprezzò che in tale momento la distanza fra i due gruppi fosse di 75 miglia, ma in realtà era a sole 55, ma non considerava che il suo gruppo navale procedesse a velocità ridotta e che quindi il nemico potesse essere molto più vicino. Quindi quando dopo dieci minuti ricevette il messaggio che l'informava del danneggiamento del Pola non considerò nemmeno quest'ultima informazione e decise di inviare un'intera divisione navale in soccorso ritenendo che i soli Ct. non potessero far altro che affondare l'unità ferita e non rimorchiarla. Inoltre visto che le uniche navi certe in coda alla propria formazione fossero i 4 incrociatori leggeri affrontati la mattina, gli sembrò necessaria la I div. per assicurare la protezione al Pola, non sospettando che gli inglesi fossero addestrati da anni nel combattimento notturno ma ben sapendo che le nostre navi maggiori non potevano combattere senza la luce del sole.



Incrociatore pesante Pola

Quando Cattaneo ricevette l'ordine di invertire, secondo le testimonianze dell'aiutante di bandiera dell'ammiraglio, Vincenzo Raffaelli, unico superstite dello Stato Maggiore della I div., esclamò "E' un guaio" e aggiunse " I due telegrammi si sono sicuramente incrociati. Voglio dare il tempo all'Amm. Iachino di riconsiderare la questione" e non obbedì ma inviò un secondo messaggio a Iachino alle 20.24 "chiedo se posso invertire la rotta per andare a portare assistenza nave Pola". Cattaneo era quindi dubbioso, ritenendo che forze nemiche stessero tallonando le proprie navi, ma Iachino quando ricevette alle 20.56 questo secondo messaggio non dubitò ma ritenne che anche l'ammiraglio della I div. ritenesse giusto andare con tutte le sue navi e rispose affermativamente a alle 21.06, circa un ora dopo il siluramento del Pola, la I divisione invertiva la rotta. Supermarina fino a quel momento della guerra era sempre intervenuta nelle decisioni dei suoi ammiragli in mare, ma questa volta non riuscendo ad avere le idee chiare decise semplicemente di lasciare all'Amm. Iachino di decidere abbandonandolo a se stesso per poter poi

scaricare tutte le colpe su di lui e su i suoi inferiori. Iachino che cominciava ad avere dei dubbi sulla sua decisione inviò un messaggio a Cattaneo alle 21.16 "In caso di incontro con forze superiori abbandonare Pola". L'Amm. Cattaneo intanto navigava a bassa velocità procedendo in linea di fila con gli incrociatori in testa, e non come prescritto dalle norme italiane con i 4 Ct. a ventaglio a prora delle navi principali. Mentre la moderata velocità ordinata, 16 nodi, portati poi a 22, è giustificabile in quanto i Ct. erano a corto di carburante, non lo è di certo la strana formazione con la quale Cattaneo rese nullo l'apporto delle siluranti, le uniche unità che la regia Marina riteneva adatte al combattimento notturno. Se avesse disposto i Ct. un paio di miglia avanti in avanscoperta rispetto agli incrociatori, una manovra d'attacco tempestiva e decisa da parte della 9^a squadriglia sarebbe riuscita forse a causare nella squadra nemica confusione e ritardo sufficienti per dare tempo agli incrociatori di disimpegnarsi. La spiegazione dell'operato dell'Amm. Cattaneo, essendo caduto insieme al suo stato maggiore, è destinato a rimanere per sempre un mistero.



La nave da battaglia inglese Warspite

Il tiro a segno di Matapan

Le navi inglesi ormai nei pressi della formazione italiana si stavano preparando per un attacco notturno di cacciatorpediniere, infatti l'Amm Cunningham aveva mandato in avanscoperta sia gli incrociatori di Pridham Wippel, sia un gruppo di otto caccia al comando del C.V. Mack. Fu proprio questo gruppo alle 20.40 con il radar dell'Orion, poco dopo essere stato distaccato dal grosso, a rilevare una nave ferma ad una distanza di 6 miglia che fu ritenuta essere la Vittorio Veneto, era il Pola. L'ammiraglio inglese si limitò a segnalare la posizione di quella nave lasciando ad altri il compito di finirla in quanto il suo compito era quello di prendere contatto col grosso italiano. L'Amm Cunningham ritenendo anch'egli tale contatto la nave da battaglia italiana diresse subito per tale rilevamento con il grosso con la Warspite seguita in linea di fila dalla Valiant, dal Formidabile e dal Barham. Alle 22.03 la Warspite avvistava sul radar il bersaglio che tutti continuavano a credere fosse la Vittorio Veneto e subito le navi inglesi accostarono verso di esso; da bordo del Pola furono avvistate sagome di grosse navi ad una distanza di circa 4000 metri, ma il comandante ritenendo che si trattasse della I div. convinto che in zona non ci fossero navi

nemiche, lanciò un razzo very rosso da segnalazione che fu avvistato dalle navi inglesi. Prima ancora di entrare in contatto visivo con la nave ferma, tuttavia, apparvero le navi di Cattaneo rilevate quasi contemporaneamente a vista dalla plancia della Warspite e al radar della Valiant. Immediatamente Cunningham manovrò per prendere i nuovi arrivati sotto il tiro delle corazzate, facendo uscire di formazione la Formidable. Da osservare, per mettere in maggiore evidenza la portata dell'errore di Cattaneo, che la manovra prevista dalle norme tattiche della Royal Navy, in quelle circostanze, sarebbe stata un accostata in fuori di novanta gradi per evitare che i caccia di scorta nemici potessero mettere a segno qualche colpo fortunato. Avendo rapidamente constatato che di caccia in grado di attaccarlo non ce n'erano, invece, Cunningham, ignorò la prassi ed accostò con decisione in modo da mettere le sue navi nella migliore formazione per far fuoco sul nemico.



L'incrociatore britannico Ajax

Alle 22.27, da distanze comprese tra i 2000 ed i 3000 metri iniziò il massacro: il primo ad essere investito fu il Fiume che ricevette in rapida successione 5 colpi da 381 che devastarono le sovrastrutture, subito dopo anche lo Zara ricevette un gran numero di colpi che provocarono un enorme incendio nella zona prodiera, i sistemi vitali delle due navi furono messi fuori uso dai proiettili da 381 delle corazzate inglesi, sicchè Zara e Fiume passarono in pochi secondi da essere navi da guerra a torce galleggianti.

Da parte loro i caccia italiani in un primo momento accostarono in fuori, ma tre di essi furono ugualmente colpiti. Il Ct. Alfieri ripetutamente colpito prima di affondare riuscì a sparare alcuni colpi da 120 mm. e con un'azione disperata il Comandante Toscano lanciava tre siluri che non andarono a segno, il Ct. Carducci prima di affondare si gettò in avanti facendo nebbia per proteggere gli altri due Ct. della 9^a squadriglia Oriani e Gioberti che probabilmente incapaci di discernere cosa stesse succedendo poterono solo dileguarsi nella notte riuscendo pur con qualche danno a bordo a sfuggire alla strage.

L'azione di fuoco durò solo 4 minuti. Gli scafi in fiamme delle 4 navi furono finiti dai siluri dei Ct. britannici. Anche il Pola impossibilitato a difendersi fu affondato dai siluri delle navi inglesi.

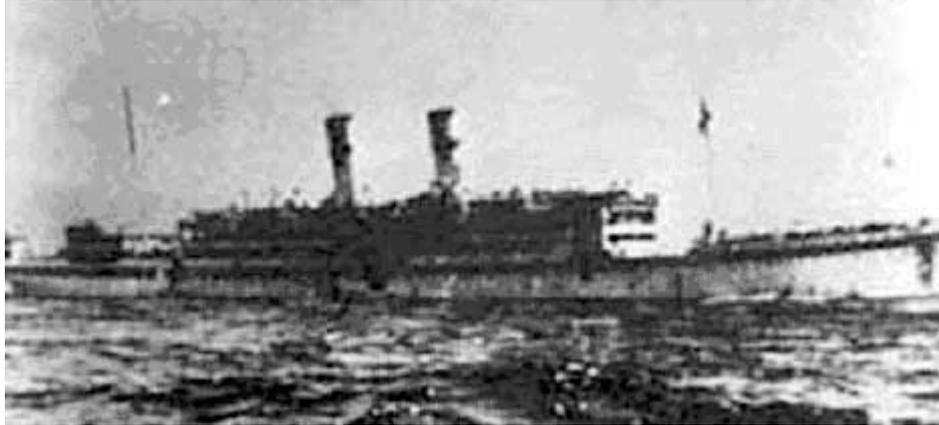


Cacciatorpediniere Carducci

I soccorsi

Molti superstiti del Pola furono presi a bordo dai caccia di Mack che poi mandò a fondo l'incrociatore con un siluro. L'equipaggio inglese ebbe l'impressione che sul Pola ogni parvenza di disciplina e organizzazione fosse svanita. In effetti, dopo il colpo incassato diverse ore prima, c'era stato un momento di panico in cui molti uomini si erano gettati in mare. Accortisi poi che la nave non correva rischio immediato di affondare, essi chiesero ed ottennero di essere issati di nuovo a bordo ma, intirizziti e senza possibilità di asciugare gli abiti bagnati si denudarono e cercarono di combattere il freddo intenso di quella notte con bevande alcoliche. Quello spettacolo poco edificante di uomini nudi ed in stato di ebbrezza, sdraiati in coperta fra mucchi di vestiti bagnati e bottiglie di liquore che rotolavano un po' dappertutto, fu la prima impressione che gli inglesi ebbero del Pola. Non c'è da stupirsi che la loro propaganda rese l'episodio ancora più imbarazzante per gli italiani. Come molti marinai del Pola, la maggior parte di coloro che sopravvissero a Matapan furono presi a bordo delle navi inglesi la mattina del 29 marzo, cioè quando la squadra britannica stava rimettendosi in formazione alla volta del ritorno. L'ironia della sorte volle che, proprio mentre erano impegnate nelle operazioni di soccorso, l'aviazione tedesca attaccasse le navi di Cunningham, il quale ritenne opportuno rimettersi in moto.

L'Ammiraglio inglese fece comunque trasmettere in chiaro, a Roma, le coordinate del punto dove si trovava la maggior parte dei naufraghi e Riccardi, nel ringraziarlo, gli fece sapere che la nave ospedale Gradisca era già in rotta. Bersagliati dal sole durante il giorno e afflitti dal freddo durante la notte, i naufraghi videro le loro fila, e le loro speranze, assottigliarsi di ora in ora, con uomini che soccombevano alle loro ferite, alla sete, o alla pazzia, senza che i loro compagni, indeboliti dalle sofferenze, potessero fare qualcosa per aiutarli. Quando la Gradisca arrivò in zona, riuscì a recuperare appena 160 uomini e per qualche tempo si trovò letteralmente a navigare in un mare di morti galleggianti. E' quasi certo che la bassa velocità della nave ospedale, unita alla scarsa efficienza dei suoi proiettori, che rendevano problematiche le operazioni di ricerca nelle ore notturne, fecero sì che il novero dei caduti si ingrossasse ancora di più.



La nave ospedale Gradisca

Il dopo Matapan

Quando le navi superstiti tornarono alle basi, Iachino fu chiamato a rapporto, prima da Riccardi e poi, più brevemente da Mussolini. L'Ammiraglio, nel suo incontro col Capo di Stato Maggiore, cercò subito di mettere in luce le carenze delle organizzazioni che avrebbero dovuto facilitare il suo compito, in particolare l'Aeronautica e Supermarina, e lamentò il fatto che la flotta fosse priva di portaerei. Mussolini, che a sua volta aveva da un certo tempo rinnegato, almeno in cuor suo, la teoria che l'Italia in qualità di "portaerei protesa nel mediterraneo", non necessitava di quel tipo di nave, diede ordine di riprendere i lavori che avrebbero dovuto modificare in portaerei due piroscafi. La decisione, corretta ma tardiva, finì col non giovare allo sforzo bellico italiano in quanto, al momento dell'armistizio, nessuno di quei bastimenti era pronto. Del resto, ci sarebbe voluto molto di più. Le lezioni del Giappone, degli Stati Uniti, e della Gran Bretagna indicavano che, per arrivare a poter impiegare efficacemente l'aviazione imbarcata, ci sarebbe voluto un periodo di messa a punto che l'Italia, anche cercando di accelerare i tempi facendo tesoro dell'esperienza altrui, non avrebbe mai avuto. Anche sui temi del radar e del combattimento notturno gli italiani caddero dalle nuvole. Se la Regia Marina avesse fatto più attenzione a eventi avvenuti nei mesi precedenti, avrebbe raggiunto la logica conclusione che gli inglesi non esitavano a utilizzare le grandi navi in condizioni di oscurità. Eppure si dovette arrivare a Matapan perché gli italiani se ne rendessero pienamente conto. Si procedette così ad installare su alcune unità italiane dei radar tedeschi, come del resto si utilizzarono su alcune siluranti dei sonar attivi di progettazione germanica per migliorare la loro efficacia contro isommergibili. Queste misure, seppur benefiche, arrivarono sempre troppo tardi per colmare il divario tecnico fra la Regia Marina e la Royal Navy.



La corazzata Vittorio Veneto

L'ombra di Matapan perseguì sempre la Regia Marina. Le conseguenze della battaglia, se così si può chiamare Matapan, furono pesanti dal punto di vista delle perdite, ma più pesanti ancora dal punto di vista psicologico. Matapan, infatti, costituì un brusco risveglio per quanti, in base agli eventi di Punta Stilo e Capo Teulada, avevano cullato l'illusione di essere in grado di combattere gli inglesi ad armi pari. Le voci di un apparecchio segreto che consentiva al nemico di vedere nell'oscurità si diffuse tra gli equipaggi, come pure serpeggiò il sospetto, mai confermato, che gli inglesi erano stati informati degli intendimenti italiani da traditori all'interno della regia marina. I movimenti della flotta poi, già parzialmente paralizzata dalla mancanza di combustibili, furono ulteriormente limitati per evitare di mandare le navi in zone dove la protezione aerea non poteva essere assicurata. Era come dire che gli ingenti fondi che erano stati stanziati fra le due guerre per costruire la quinta flotta del mondo erano andati a vuoto, o quasi.



Incrociatore Trento

Considerazioni

Le proporzioni del disastro ammontarono a più di 2300 morti, oltre 800 prigionieri una corazzata danneggiata, tre incrociatori pesanti e due cacciatorpediniere affondati; il tutto con un nulla di fatto all'attivo: tanto ci costò l'assurda notte di Matapan, la più grande sconfitta di tutta la storia della nostra Marina. La missione voluta per motivi politici, continuata per motivi politici era stata un fallimento completo: si era inviato una forza navale al largo di Creta, isola piena di aerei nemici, non si era pensato che le navi inglesi potessero uscire da Alessandria per contrastarci (nessuna ricognizione aerea prevista per il giorno 28 marzo sul porto egiziano), si erano ritenuti sbagliati un gran numero di messaggi che informavano tutti che una potente formazione nemica stava inseguendo le navi italiane, senza poi contare gli errori umani di valutazione: si è già detto che riguardo al comportamento di Cattaneo, si possono solo fare supposizioni e congetture mentre Iachino, da parte sua, difese sempre a spada tratta la sua decisione di mandare in soccorso del Pola l'intera prima divisione. Per giustificarsi, affermò che sulla base degli scarsi e incompleti dati che aveva a disposizione per valutare la composizione e le intenzioni del nemico, la sua infelice scelta fu logica. E' indubbio che, a torto o ragione, il quadro della situazione che si andò a formare nella mente dell'Ammiraglio durante quel 28 marzo fu oltremodo ottimista e che egli si convinse che il grosso di Alessandria non era in mare. Anche se le informazioni in possesso di Iachino furono solo quelle che egli più tardi ammise di aver posseduto c'erano indizi a sufficienza per ritenere che gli inglesi erano alle calcagna delle Regie navi. Si accese quindi, fin dall'inizio, un'aspra polemica che durò per anni e che, in un certo senso, detrae da un'altra considerazione che ritengo fondamentale per valutare in modo più completo l'errore di Iachino. Se anche quella notte la mediterranean fleet non fosse stata sul piede di guerra, infatti, sarebbe stato ben difficile che gli inglesi, sapendo che per mare c'era almeno una grande nave nemica in avaria, non avrebbero fatto di tutto per mandarla a fondo il giorno successivo. Se avessero sopravvissuto all'oscurità, dunque, Zara e Fiume, impacciati dal Pola a rimorchio, avrebbero dovuto percorrere centinaia di miglia durante le ore di luce mentre erano ancora vulnerabili alle offese aeree e subacquee nemiche. Il rischio, in ultima analisi, andava ben al di là della possibilità di un incontro notturno con navi di superficie, sicché la scelta di Iachino sarebbe stata discutibile a prescindere da come in effetti andarono le cose.

La lista degli errori o meglio orrori potrebbe continuare a lungo. Non ritengo giusta l'attenuante della mancanza di navi portaerei, si sapeva che non le avevamo e ci lanciammo lo stesso in questa stupidissima missione. Per il mio parere fu una missione in cui sbagliarono tutti i protagonisti: Supermarina, Iachino ed in misura minore anche Cattaneo. Però mentre il povero Ammiraglio Cattaneo affondava spontaneamente con la sua divisione, Iachino ebbe confermato il comando della flotta da battaglia e Riccardi il Ministero della Marina!