
LA REGIA TORPEDINIERA *LUPO*

PIETRO FAGGIOLI

“Fu la terribile fine di una nave molto coraggiosa e del suo equipaggio, che avevano uno stato di servizio invidiato dai loro avversari; essa non si era mai sottratta ai suoi compiti e aveva combattuto fino all'ultimo in difesa dei suoi convogli. Era conosciuta dai marinai con maggiore anzianità in Mediterraneo, sicché le unità della 14th DF tornarono a Malta con la tristezza che aleggiava sottocastello”.^(*)

Nel primo periodo di servizio la torpediniera *Lupo* ebbe base ad Augusta, poi, nel gennaio 1940, fu trasferita in Egeo. All'ingresso dell'Italia nel secondo conflitto mondiale l'unità era caposquadriglia dell'VIII Squadriglia torpediniere, con base a Rodi, che comprendeva le torpediniere gemelle *Lince*, *Libra* e *Lira*. Fu inizialmente impiegata in compiti di scorta del naviglio mercantile nel Dodecaneso.

Nell'autunno del 1940, in seguito all'attacco italiano alla Grecia, il *Lupo* iniziò ad essere utilizzato in missioni in quello scacchiere.

Nel dicembre 1940 il comando dell'unità fu assunto dal capitano di fregata Francesco Mimbelli.

Il 30 gennaio 1941 il *Lupo* partì da Rodi, e impegnato insieme al gemello *Lince* in un pattugliamento antisom nel Canale di Caso individuò in posizione 35° 31' N, 25° 34' E il convoglio britannico AN 14, che procedeva da Alessandria verso il Pireo scortato da un incrociatore ausiliario e da tre cacciatorpediniere.

^(*) Questo commento sull'azione fu scritto molti anni dopo da un ex ufficiale della 14th Destroyer Flotilla, cui appartenevano i cacciatorpediniere autori dell'affondamento del *Lupo*. G.G. Connell, *Mediterranean Maelstrom: HMS Jervis and the 14th Flotilla*, London, Kimber, 1987, p. 178.



Fiume, Cantieri Navali del Quarnaro, 7 novembre 1937. Il varo della torpediniera *Lupo*.

Dopo aver affidato al *Lince* lo svolgimento di un'azione diversiva che distraesse le navi britanniche, il *Lupo* riuscì a eludere la vigilanza della scorta e a centrare con due siluri la nave cisterna *Desmoulea* (8120 tsl, carica di benzina e cherosene), che ebbe gravi danni e dovette essere rimorchiata dapprima a Suda (ove giunse il 1° febbraio), e quindi, dopo riparazioni temporanee, fu trasferita il 6 maggio a Suez. Nell'azione il *Lupo* e il *Lince* si allontanarono indenni nonostante il violento fuoco d'artiglieria delle navi avversarie.

Il 25 febbraio il *Lupo* imbarcò a Rodi 240 militari, insieme al *Lince* e ai cacciatorpediniere *Francesco Crispi* e *Quintino Sella* per riconquistare, con tali truppe, l'isolotto di Castelrosso, occupato con un colpo di mano da forze britanniche. Durante la notte fra il 25 e il 26 il cacciatorpediniere britannico *Hereward* avvistò le due torpediniere ma, per congiungersi con il cacciatorpediniere *Decoy* prima di attaccare, perse il contatto con la formazione italiana, che non riuscì poi a ritrovare. Poco dopo la mezzanotte del 25 il *Lupo* si ormeggiò nel porto di Castelrosso e diede inizio alle operazioni di sbarco delle truppe, che tuttavia dovettero essere ben presto interrotte a causa delle condizioni meteomarine in rapido peggioramento.

Il 27 febbraio il *Lupo* e il *Lince*, insieme a due M.A.S., tornarono a Castelrosso, seguiti più tardi anche dal *Crispi* e dal *Sella*, e poterono stavolta sbarcare le truppe, bombardando inoltre con le proprie artiglierie da

100 mm le posizioni britanniche, causando 3 morti e 7 feriti. Il 28 febbraio Castelrosso era tornato in mano italiana.

Fu però la celebre azione di cui la nave fu protagonista durante la battaglia di Creta a renderla famosa.

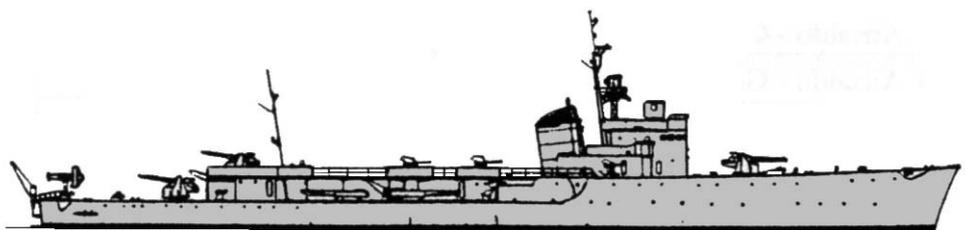
Il 19 maggio 1941, infatti, partì dal Pireo un convoglio di 21 caicchi, con a bordo 2331 militari tedeschi, che, scortati dalla torpediniera *Sirio*, avrebbero dovuto raggiungere Creta per partecipare ai combattimenti in corso per l'occupazione dell'isola. Tuttavia, sia il *Sirio* sia sette dei caicchi dovettero tornare in porto a seguito di avarie, e la torpediniera *Curtatone*, inviata a rimpiazzare il *Sirio*, affondò su mine nel Golfo di Atene, prima di poter raggiungere il convoglio.

Si decise allora di destinare alla scorta del convoglio il *Lupo*, che salpato da Milo, venne a contatto con i caicchi nelle prime ore del 21 maggio.

Il comandante Mimbelli, dato che nessuna delle altre imbarcazioni era provvista di apparecchiature radio, dovette dare gli ordini a mezzo bandiere e megafono, intraprendendo quindi la navigazione verso Creta, distante una cinquantina di miglia.

Dal Comando iniziarono tuttavia ad arrivare al *Lupo* vari ordini contraddittori: alle 07:15 la torpediniera ricevette l'ordine di stazionare in attesa di nuovi ordini, alle 08:15 di tornare immediatamente a Milo con il convoglio, alle 11 di dirigere per Creta a tutta velocità, se necessario anche lasciando indietro i caicchi più lenti onde effettuare uno sbarco il mattino seguente. Questa serie di ordini era stata originata da reiterati avvistamenti e cambi di rotta di una formazione britannica, la Forza D, individuata nella zona: si trattava degli incrociatori leggeri britannici *Dido*, *Ajax* e *Orion*, e dei cacciatorpediniere *Hasty*, *Hereward*, *Janus* e *Kimberly*.

Alle 22:33 del 21 maggio una vedetta del *Lupo* (che era in navigazione circa cinque miglia a nord-nordest di Capo Spada) segnalò la sagoma di un cacciatorpediniere a dritta, a una distanza compresa tra i 1200 e i 1500 m: si trattava dello *Janus*, che, dopo aver avvistato il convoglio, accostò verso le



Profilo del *Lupo* e delle torpediniere classe "Spica".

altre navi britanniche, evitando così i due siluri che la torpediniera italiana aveva lanciato un minuto dopo l'avvistamento, con i tubi brandeggiati verso dritta. Alle 22:35 comparve anche un incrociatore – era il *Dido* – che aprì subito il fuoco, presto imitato dalle altre unità; in risposta il *Lupo* lanciò da circa 700 m i due siluri rimanenti; ma il lancio fallì a causa della velocità sopravvalutata (28 nodi anziché 20) della nave nemica (anche se l'equipaggio italiano ebbe l'impressione di aver colpito il bersaglio).

Mentre l'unità italiana – che aveva provveduto a coprire i caicchi con cortine fumogene, manovra resa però vana dall'utilizzo del radar da parte dei britannici – accostava sulla sinistra aprendo il fuoco con cannoni e mitragliere, il tiro britannico divenne più efficace, e il *Lupo* fu colpito da 18 proiettili di piccolo e medio calibro e anche dal tiro delle mitragliere; il sottocapo furiere Orazio Indelicato e il cannoniere P.M. Niccolò Moccole rimasero uccisi, e altri 26 uomini furono feriti, tra cui alcuni gravemente, ma la torpediniera non riportò nessun danno rilevante, anche perché dei 18 colpi incassati solo tre, molto probabilmente per la cortissima distanza, scoppiarono.

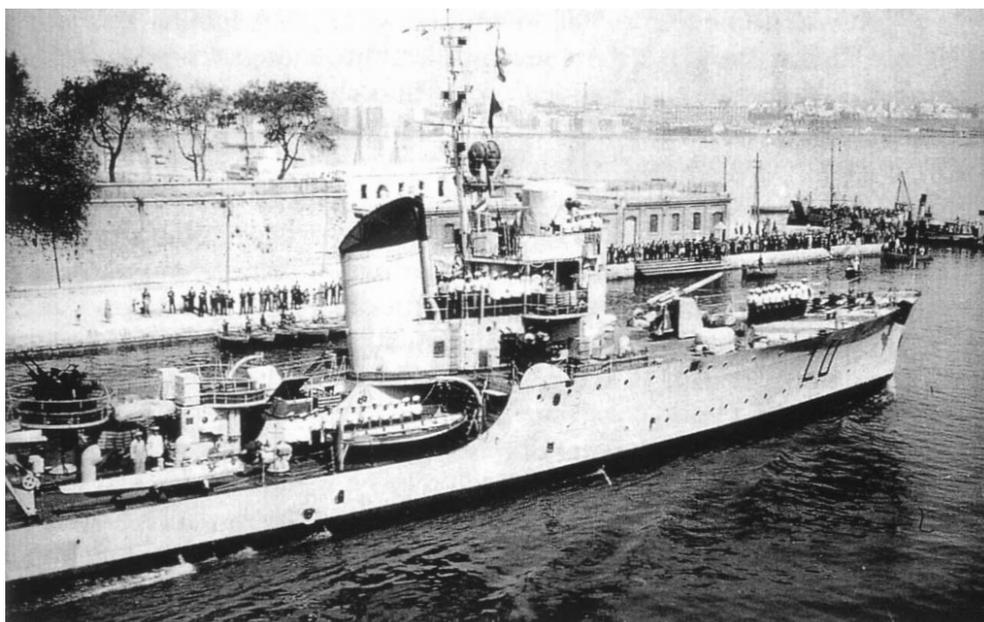
Dopo essere scampato per pochi metri alla collisione con un secondo incrociatore britannico, che gli sfilò pochi metri a poppavia, il *Lupo* riuscì ad allontanarsi e a evitare la distruzione grazie al buio e anche alla confusione sorta nella formazione nemica: il *Dido* infatti giunse a colpire accidentalmente l'*Orion* con alcuni proiettili da 40 mm, provocandogli danni modesti al ponte di comando e alcune perdite (due morti e nove feriti; l'*Orion* ebbe inoltre a lamentare altri danni, anch'essi abbastanza irrilevanti, in seguito allo scoppio dei due siluri lanciati dal *Lupo* contro il *Dido*). Dopo essersi ricomposto, il gruppo britannico inseguì e affondò dieci caicchi, con la morte di circa 800 uomini, mentre quattro superstiti, grazie anche al diversivo rappresentato dal contrattacco della torpediniera, poterono fuggire e rientrare in porto.

Lo scontro terminò alle quattro del mattino del 22. Nel combattimento il *Dido* consumò il 70% del proprio munizionamento, l'*Orion* il 62%, l'*Ajax* il 58%.

Il *Lupo*, tornato più tardi sul posto, provvide al salvataggio dei naufraghi dei caicchi.

In seguito all'ardita azione di Creta il comandante Francesco Mimbelli fu insignito della Medaglia d'Oro al Valore Militare, mentre alla bandiera del *Lupo* veniva conferita la Medaglia d'Argento al Valore Militare.

Nel corso del 1941 l'armamento della torpediniera fu modificato con l'eliminazione delle poco efficaci mitragliere da 13,2 mm e la loro sostitu-



L'ingresso del *Lupo* a Taranto al rientro dall'arditissima azione notturna di Creta: sulla fiancata di dritta sono ben visibili i fori di alcuni dei 18 colpi di medio e piccolo calibro incassati dalla torpediniera. (Fototeca USMM)

zione con otto armi da 20/65 mm.

Nel pomeriggio del 19 ottobre 1941 il *Lupo* salpò dal Pireo, di scorta, insieme alle torpediniere *Altair* e *Monzambano* e all'incrociatore ausiliario *Barletta*, a un convoglio di quattro mercantili (*Città di Agrigento*, *Città di Marsala*, *Salzburg*, *Tagliamento*) diretti a Candia. Nella sera dello stesso giorno, alle 19:30, l'*Altair* urtò nel Golfo di Salonicco una mina posata undici giorni prima dal sommergibile britannico *Rorqual* e perse la prua, immobilizzandosi con incendi a bordo.

Mentre il resto del convoglio proseguiva, il *Lupo* si affiancò all'unità danneggiata e ne trasbordò l'equipaggio (furono salvati 124 uomini su un totale di 139 che erano a bordo della torpediniera), poi, alle nove di sera, dopo una breve caccia antisommergibile nell'eventualità che l'unità subacquea fosse ancora nei paraggi, prese a rimorchio l'*Altair*, a bordo del quale frattanto l'incendio era stato circoscritto.

Non ci fu tuttavia niente da fare, e alle 2:47 di notte del 20 ottobre il *Lupo* dovette tagliare i cavi di rimorchio: l'*Altair* affondò in posizione 34° 45' N e 23° 52' E (Golfo di Atene); sullo stesso banco di mine affondò lo

stesso giorno anche un'altra torpediniera, l'*Aldebaran*, uscita dal Pireo per soccorrere l'*Altair*.

Alle due del pomeriggio del 23 novembre 1941 il *Lupo*, ancora al comando del capitano di fregata Mimbelli, lasciò Atene insieme al gemello *Cassiopea* per scortare a Bengasi – passando per il canale tra Cerigo e Cerigotto, in un momento molto difficile della guerra dei convogli – i piroscafi tedeschi *Maritza* e *Procida*, carichi di rifornimenti e specialmente carburante per la Luftwaffe.

Informati dai messaggi decifrati da Ultra, i comandi britannici predisposero l'uscita da Malta, per attaccare il convoglio, della Forza K, composta dagli incrociatori leggeri *Aurora* e *Penelope* e dai cacciatorpediniere *Lance* e *Lively*.

La formazione britannica fu avvistata nelle prime ore del 24 novembre dal sommergibile *Luigi Settembrini*, che la segnalò a Supermarina, e questa, a sua volta, inviò una comunicazione a tutte le navi in mare. Il messaggio non venne però ricevuto a bordo del *Lupo* (che era caposcorta del convoglio), perché la sua stazione radio era stata sintonizzata solo sulle frequenze del comando di Atene, invece che di Supermarina.

A sua volta, nemmeno Supermarina sapeva che il *Lupo* non aveva ricevuto il messaggio, perché, in base agli ordini di silenzio radio, le navi non potevano confermare la ricezione delle comunicazioni.

Alle 10:24 del 24 novembre un ricognitore britannico individuò il convoglio, e alle 15:47 le navi della Forza K attaccarono le navi italiane e tedesche.

Il comandante Mimbelli decise di portare la propria unità al contrattacco per favorire il disimpegno delle altre navi: dopo aver ordinato ai due piroscafi di allontanarsi e al *Cassiopea* di coprirne il ripiegamento con cortine nebbiogene, diresse contro le navi britanniche aprendo il fuoco alle 16:03, da 14 000 m.

Alcuni proiettili da 101 mm del *Lupo* colpirono le sovrastrutture e l'opera morta del *Penelope*, arrecandogli lievi danni, ma ben presto la torpediniera venne a sua volta colpita e dovette ritirarsi verso nord, mentre le navi britanniche, avvicinate ai mercantili, li prendevano sotto il loro tiro: in capo a dieci minuti il *Maritza* saltò in aria senza lasciare sopravvissuti, e immediatamente dopo anche il *Procida* venne affondato con tutto l'equipaggio. Il *Lupo* tentò un nuovo contrattacco, ma dovette nuovamente rinunciare per la disparità di forze, ripiegando insieme al *Cassiopea* e allontanandosi favorito dalla pioggia.

Il 17 gennaio 1942 la torpediniera lasciò il Pireo per scortare a Suda,

insieme al *Cassiopea*, all'incrociatore ausiliario *Barletta* e all'unità di scorta tedesca *Drache*, i piroscafi *Città di Savona*, *Città di Alessandria* e *Città di Livorno*: il giorno seguente il sommergibile britannico *Porpoise* attaccò il convoglio silurando e affondando il *Città di Livorno* in posizione 35° 42' N e 24° 24' E.

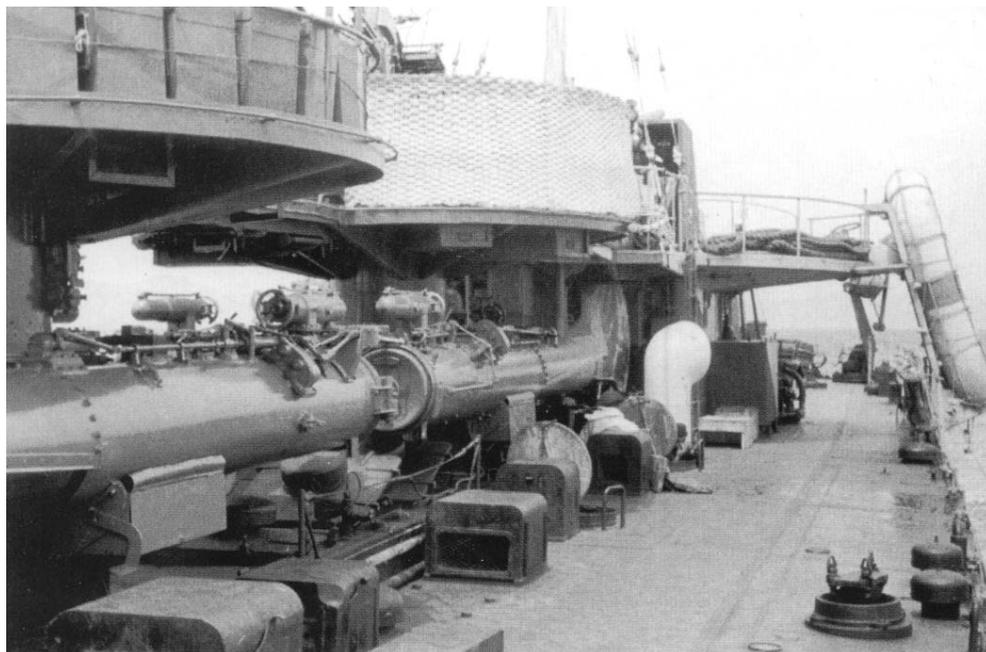
Nel marzo 1942 il comandante Mimbelli, destinato al comando della IV Flottiglia M.A.S. operante in Mar Nero, lasciò il comando della torpediniera.

A partire dalla metà del 1942 il *Lupo* iniziò a operare, oltre che sulle rotte dell'Egeo, anche su quelle che conducevano in Libia.

Il 24 settembre 1942 la torpediniera, al comando del capitano di corvetta Carlo Zanchi, lasciò il Pireo per scortare a Tobruch, insieme al caccia-torpediniere *Nicoloso Da Recco* e alle torpediniere *Sirio* e *Castore*, i piroscafi *Menes* (tedesco) e *Anna Maria Gualdi* (italiano), cui poi si aggiunsero la nave cisterna *Proserpina* e le torpediniere *Libra* e *Lira*.

Il convoglio giunse a destinazione indenne dopo aver respinto un attacco aereo.

Alle otto del 2 settembre 1942 il *Lupo* salpò dal Pireo per scortare a To-



I due tubi lanciasiluri di sinistra della torpediniera *Lupo*. (Foto Fraccaroli)

bruch, insieme ai gemelli *Polluce*, *Castore* e *Calliope*, un convoglio composto dai piroscafi *Padenna*, *Sportivo* e *Bianchi*. Verso le quattro del pomeriggio del 3 settembre le navi, su indicazione di velivoli italiani, diressero verso il punto dov'era precipitato un ricognitore avversario – abbattuto dalla scorta aerea del convoglio – e il *Lupo* provvide al recupero dei naufraghi. Alle 18:45 dello stesso giorno il convoglio subì un primo attacco da parte di bombardieri Consolidated B-24 Liberator: la reazione della scorta disperse la formazione attaccante, obbligandola a ritirarsi.

Intorno alla mezzanotte ebbe inizio un nuovo attacco aereo: il *Bianchi* venne colpito ed esplose, affondando in pochi secondi, mentre le altre unità si divisero: il *Lupo* e il *Castore* si allontanarono insieme allo *Sportivo*, mentre il *Polluce* e il *Calliope* proseguirono in altra direzione con il *Padenna*. In successivi attacchi aerei e subacquei, durante la notte, andarono perduti sia il *Polluce*, incendiato da una bomba d'aereo e poi affondato durante il rimorchio, sia il *Padenna*, silurato dal sommergibile britannico *Thrasher*.

Alle 14:55 del 16 settembre il *Lupo* salpò da Suda per scortare a Trobruch, unitamente al gemello *Sirio*, i trasporti *Dora* (con a bordo 192 t di rifornimenti), *C. Fougier* (carico di 1347 t di munizioni e altri rifornimenti) e *Nerucci* (con a bordo 1019 t di benzina e 134 t di altri materiali): il convoglio arrivò a destinazione alle 10:15 del 18, dopo aver eluso un attacco da parte del sommergibile *Taku* con obiettivo il *Dora* (il sommergibile britannico aveva infruttuosamente lanciato un siluro contro il mercantile mentre si trovava in posizione 32° 29' N e 23° 34' E).

Il 30 novembre 1942, alle undici di sera, il *Lupo*, al comando del capitano di corvetta Giuseppe Folli, lasciò Napoli per scortare a Tripoli, insieme alle torpediniere *Ardito*, *Aretusa* e *Sagittario*, il convoglio C, formato dai piroscafi *Chisone*, *Veloce* e *Devoli*. Intorno alle otto di sera del 2 dicembre il convoglio fu attaccato da cinque aerosiluranti Fairey Albacore dell'821° e dell'828° Squadron di Malta: il piroscafo *Veloce* riuscì con le proprie mitragliere ad abbattere un velivolo, ma al secondo attacco, alle 20:15, fu colpito da un siluro, che lo incendiò, immobilizzandolo.

Il *Lupo* rimase sul posto (una ventina di miglia a sud della boa n. 4 delle Secche di Kerkennah) per fornire assistenza, mentre il resto del convoglio proseguì verso la propria destinazione.

Tra le 23:30 e la mezzanotte sopraggiunse la ricostituita Forza K, composta ora dai cacciatorpediniere *Jervis*, *Nubian*, *Kelvin* e *Javelin*: il *Lupo*, intento nel recupero dei naufraghi del *Veloce*, non ebbe né tempo né modo di reagire: investito dal tiro delle unità britanniche affondò in pochi minuti nel Golfo di Gabès, e in breve analoga sorte toccò al piroscafo, il cui relitto

abbandonato venne finito a cannonate e s'inabissò alle 23:45.

Dell'equipaggio del *Lupo* solo 29 uomini poterono essere salvati dalla torpediniera *Ardente*, mentre scomparvero in mare il comandante Folli e altri 134 tra ufficiali, sottufficiali e marinai.

Regia Nave *Lupo*

Tipo:	Torpediniera
Classe:	“Spica”
Costruttori:	Cantieri Navali del Quarnaro, Fiume
Matricola:	LP, poi LU
Impostazione:	7 dicembre 1936
Varo:	7 novembre 1937
Entrata in servizio:	28 febbraio 1938

La fine del piroscifo *Veloce* e del *Lupo*

Il 2 dicembre 1942 fu affondato il piroscifo da carico *Veloce*, di 5464 tsl.

Aveva lasciato Napoli diretto a Tripoli alle 23:00 del 30 novembre in convoglio col p.fo *Chisone*, scortato dalle torpediniere *Lupo* (cap. corv. Giuseppe Folli capo scorta), *Aretusa* (cap. corv. Roberto Guidotti) e *Sagittario* (ten. vasc. Vittorio Barich).

Fino al largo di Trapani navigò col convoglio anche la cisterna *Devoli*, che lo lasciò alle 19:35 del 1° dicembre per entrare a Trapani. Venti minuti dopo anche il *Sagittario* lasciò il convoglio per un'avaria, dirigendo per Trapani. Intanto alle 17:00 dello stesso giorno era entrata in formazione, per rinforzare la scorta, la torpediniera *Ardente* (ten. vasc. Rinaldo Ancillotti) che aveva fino allora eseguita una caccia preventiva antisom uscendo da

Nella p. seguente: Rapporto trasmesso da Londra a Malta; la partenza del convoglio ‘C’ composto da *Veloce* e *Chisone* viene segnalata, per la prima volta, dalla Government Code and Cipher School e comunicata dall'Operational Intelligence Centre (O.I.C.) dell'Ammiragliato: “... (b) FOR TRIPOLI: *Chisone* e *Veloce* devono salpare da Napoli alle 21:00 del giorno 30, essendo stata posticipata di 24 ore la loro partenza, velocità 9 nodi per Tripoli e dovrebbero arrivare alle 20:30 del giorno 3”. (P.R.O.-ADM 223/31, dispaccio O.I.C. del 29.11.1942). La frase (Forza K?) costituisce un suggerimento dell'O.I.C. agli organi operativi su cosa utilizzare per l'attacco al convoglio italiano.

MOST SECRET.

FOR THE PERSONAL USE OF THE ADDRESSEE ONLY

OPERATIONAL INTELLIGENCE CENTRE SPECIAL INTELLIGENCE SUMMARY

ITALIAN CONVOY SITUATION

29.11.42.

O.I.C./H.C. 183PART I. SOUTHBOUND(a) FOR TUNIS AND BIZERTEArrivals and Departures

5/T.11 SESTRIERE (7991) arrived Bizerta 27/11. 7207

889 CITTA DI TUNISI (5419) and A.M.C. BRINDISI (1976) arrived Bizerta a.m./28. 7200

8332 SIVIGLIANO (1270, with mines and barrage materials left Porto Empedocle on 23/11 for Palermo, where she was to load additional cargo before proceeding to Bizerta. 6703

452 On 26/11, AUDACE (145) and MINERVA (1900), on passage to Tunis, were ordered to return to Trapani. 7043

FUTURE MOVEMENTS

255 ARLESIANA (5702), ACHILLE LAURO (5428), CAMPANIA (5247) 7154
215 and MELIS (5629) are now due to leave Naples at 1400/30, 7228
speed 7 knots, for Bizerta, their departure having been postponed 24 hours. It is presumed they will therefore arrive at 1100/2. (** Malta A/C)

250 PUCCINI (2422), AVENTINO (3794), GUALDI (3289), tanker 7151
220 GIORGIO (4887) and "K.T.1." (?) are now to sail from Palermo at 0630/1, their departure also having been postponed 24 hours, picking up the ASTROMONTE (976) off Trapani, and then proceeding to Tunisian ports, speed 9 knots. GUALDI and GIORGIO to Tunis, remainder Bizerta. Both convoys probably due 0600/2. (** Force "Q")

(b) FOR TRIPOLI

053 OHISONE (6165) and VELOCE (5464) are now to sail from Naples at 2100/30, their departure also having been postponed 24 hours, speed 9 knots, for Tripoli, and should arrive 2030/3. (** Force "X") 7146

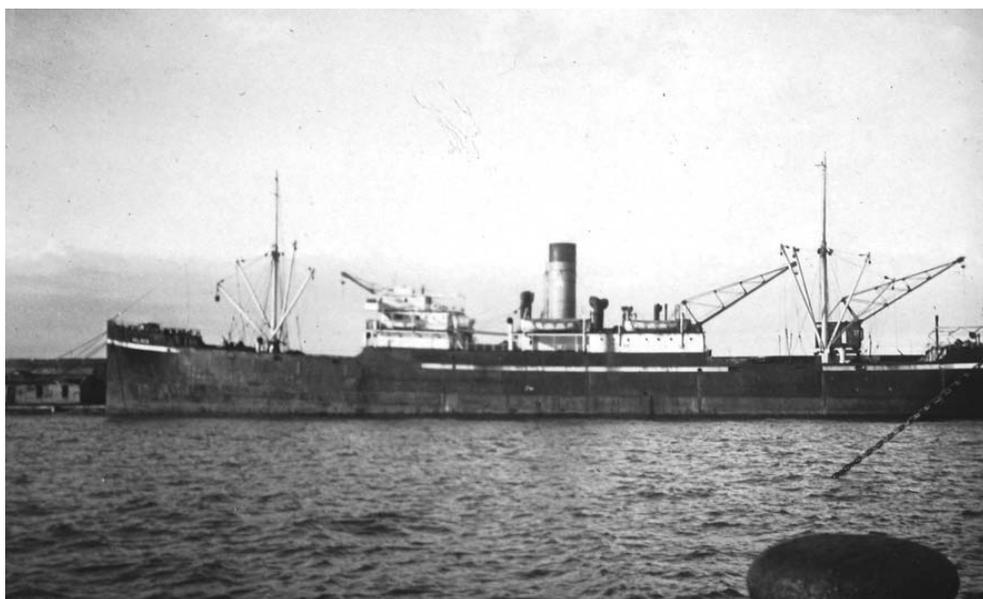
24/T.13 RUNER (5954) was to have sailed from Brindisi for Tripoli on 25/11, but there has been no news of her departure. 6875

(** N.C.X.F. 1721A/28 refers)

PART II. NORTHBOUND(a) FROM TUNIS AND BIZERTE

2421 CITTA DI LUNISI (5419), escorted by A.M.C. BRINDISI (1976) 7242
will probably sail from Bizerta p.m./29 the former for Spezia and the latter for Civita Vecchia.

/It is unlikely....



Il piroscafo *Veloce*, di 5464 tsl, che il 2 dicembre 1942 fu colpito da un siluro di aerosilurante, e poi, immobilizzato e in fiamme, fu affondato a colpi di cannone da unità di superficie britanniche. (Collezione G. Spazzapan)



Un aerosilurante britannico Fairey Albacore.



Il cacciatorpediniere *Jervis*, caposquadriglia dei cacciatorpediniere britannici attaccanti.



Il cacciatorpediniere britannico *Javelin*.

Palermo il mattino. Cosicché il convoglio proseguì oltre le acque di Trapani coi due piroscafi e colle tre torpediniere *Lupo*, *Aretusa*, *Ardente*.

Il *Veloce* era carico di benzina in fusti; il *Chisone* era carico di munizioni.

Dalle 21:30 del 1° dicembre alle ore 04:15 del 2, mentre il convoglio navigava nel tratto di mare compreso tra la Sicilia e Pantelleria, furono da bordo contati a varie riprese una cinquantina di bengala piuttosto lontani, e



Il cacciatorpediniere britannico *Nubian*.

la formazione fu per sei volte sorvolata da aerei.

Dalle 12:30 alle 13:50 del 2 dicembre il convoglio fu seguito a distanza da un ricognitore nemico. Alle 19:17 dello stesso giorno, mentre il convoglio si trovava presso la boa centrale delle Kerkennah, si accese un bengala vicino alle unità.

Quel che ne seguì è così raccontato dal comandante della torpediniera *Ardente*:

Si inizia a far fumo e all'ordine della *Lupo* si manovra per uscire il più rapidamente possibile dalla zona illuminata. Vengono successivamente lanciati altri bengala e la formazione zigzaga e manovra per uscire dalla zona illuminata.

Alle 20:00 circa, in seguito al fumo e alle manovre eseguite la *Lupo* col P.fo *Veloce* vengono a trovarsi leggermente spostati verso levante rispetto all'*Aretusa* ed all'*Ardente* col P.fo *Chisone*.

Vengono lanciati numerosissimi bengala e grandi fuochi galleggianti in mare nei pressi della *Lupo* e del *Veloce*.

Si presume che in tal momento sia stato eseguito l'attacco contro il P.fo che, colpito a poppa, si vede incendiato.

Alle 21:05 la *Lupo* comunica di rimanere a dare assistenza al *Veloce*.

Si continua la navigazione con l'*Aretusa* e il *Chisone*.

Alle 23:46 si vede sparare nella direzione in cui il *Veloce* si era incendia-

A fronte: Rapporti trasmessi da Londra a Malta sui movimenti del *Veloce* (P.R.O.-ADM 223/31, dispaccio O.I.C. del 4 dicembre 1942). "... b For Tripoli Il *Veloce* è affondato come risultato di un attacco aereo presso la boa n. 5 di Kerkennah. Nota: Non è fornito alcun orario ma è stato ordinato a una torpediniera alle 22.45 del 2 dicembre di rimanere presso il *Veloce* ... La torpediniera *Lupo* di scorta non ha dato segno di sé fin dalle 22.00 del giorno 2 e una ricerca aerea è stata infruttuosa. Una nave ospedale è stata inviata nella zona a sud di Kerkennah per recuperare i superstiti".

to e dove pertanto deve trovarsi il *Lupo*.

Vedendo tiri di cannone e successivamente accendersi alcuni proiettori s'intuisce che la *Lupo* deve essere attaccata da una forza navale.⁽¹⁾

E infatti il *Lupo* era stato attaccato all'improvviso dalla Forza K, che era uscita ad alta velocità da Malta (evidentemente su indicazione dei ricognitori), e affondato in pochi minuti mentre era intento al recupero dei naufraghi del *Veloce*, che stava affondando avvolto nelle fiamme.

Un colpo aveva preso in pieno il ponte di comando del *Lupo*, poco dopo che il comandante aveva dato l'ordine di mettere il moto alla massima velocità.

L'*Ardente*, resosi conto di quel che doveva essere avvenuto, lasciò proseguire il *Chisone* coll'*Aretusa* (i quali giunsero a Tripoli alle 19:00 del 3 dicembre) e attese l'alba prima di ritornare per salvare il personale superstite delle unità affondate, allo scopo di non rischiare di essere a sua volta sorpreso nell'oscurità dalla stessa forza navale.

L'*Ardente* giunse sul posto alle 08:45 (dopo aver salvato l'equipaggio di un aereo tedesco ammarato nelle sue vicinanze per avaria ad un motore), e cominciò la ricerca dei naufraghi.

Non riuscendo a rintracciarli, chiese a Supermarina l'ausilio di un aereo.

Finalmente, dopo mezzogiorno avvistò due imbarcazioni cariche di uomini ed altri in mare.

Alle 16:35 ricuperò gli ultimi superstiti: in totale 29 persone del *Lupo* e 72 del p.fo *Veloce*.

Ebbe ordine di portarli a Palermo, dove giunse alle 07:00 del 4 dicembre.

(1) Ufficio Storico della Marina Militare, *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale*, Roma, 1964, p. 112 sg.

Reference No.		LONDON, BRITAIN OFFICE	
ADM	223	31	XIN 05636
COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION			
MOST SECRET.			
<u>FOR THE PERSONAL USE OF THE ADDRESSEE ONLY</u>			
OPERATIONAL INTELLIGENCE CENTRE SPECIAL INTELLIGENCE SUMMARY			
<u>ITALIAN CONVOY SITUATION</u>			
<u>4th December 1942.</u>			
<u>Amendment No. 2 to O.I.C./M.C.184 dated 2.12.42.</u>			
<u>PART I SOUTHBOUND</u>			
<u>(a) For Tunis and Bizerta</u>			
1767/T17 GM.4776	GUALDI (3289) was sunk and PUCCINI (2422) and one other steamship were set on fire during the engagement on night 1/2.	7680 7627	
22358	The only vessel of this convoy whose arrival in Tunisia has been reported is the T.H. Procione.	7627	
22424	MENES (5609) in convoy Naples to Bizerta which had been diverted to Trapani and sailed thence 1700/2 was blown up after probably hitting a mine 9 miles east of Cani Island at 1340/3.	7672	
22351	CERERE (?) arrived Bizerta 1100/1 from Palermo.	7630	
<u>(b) For Tripoli</u>			
22398	VELOCE (5464) sunk as result of air attack off No. 5 buoy KERKENNAH. Note: No time stated but a T.B. had been ordered by 2245/2 to stand by VELOCE and was probably the one sunk by D.14.	7644 7592	
22433	T.B. LUPO (S.O. of escort) has not been heard of since 2200/2 and aerial search has been unsuccessful.		
22441	A hospital ship is being sent to area South of Kerkennah to pick up survivors.		
22355	MINERVA (1905) left Pantellaria 1000/2 for Tripoli.	7614	
22314	PALMIOLA (1880) was to leave Trapani 2200/1. Due Tripoli 0830/4. Note: Rome reported that both above ships were sighted by British aircraft at 1320/3 off Kerkennah.	7586	
GM.4780	S/M OTARIA left Taranto 1100/1 for Tripoli with 25 tons ammunition.	7618	
<u>PART II. NORTHBOUND</u>			
22203	ONESTAS (4960) and SAN ANTIOCO (5050) were to leave Tunis 1800/3. Speed 7 knots. Due Naples 1700/5.	7581	
<u>(b) From Tripoli.</u>			
22361	DORIS URSINO (891) arrived Trapani p.m./2 from Tripoli.	7630	
(Any enquiries should be addressed to N.I.D.8.E.I. Tel. No. 1232)			
<u>Distribution</u>			
1st Lord.	1st Sea Lord.	V.C.N.S.	A.C.N.S.(F) D.O.D.(F) D. of P.
D.M.I.	A.C.A.S.I.		

È da rilevare che alle 13:40 la torpediniera era stata attaccata da un aereo silurante e aveva fatto in tempo a mettere in moto, interrompendo il salvataggio dei naufraghi e a evitare il siluro che esso le aveva lanciato contro.

Su 164 persone imbarcate sul *Lupo*, soltanto 29, come si è detto, furono i sopravvissuti, tra i quali il comandante in 2^a. Morirono tutti gli altri ufficiali, compreso il comandante e tre aspiranti, 124 persone dell'equipaggio e di un gruppo di militari imbarcati di passaggio.

Del *Veloce* le vittime furono, su 135 uomini imbarcati (dei quali 79 erano i militari di passaggio), ben 63.

In seguito alla perdita del *Veloce* il Comando Supremo ordinò a Supermarina d'inviare per mezzo dei sommergibili quanto più carburante fosse possibile, rischiando Tripoli di rimanerne priva.

Tra il 9 e il 29 dicembre fu possibile inviarne 374 t per mezzo di sei sommergibili.

Il rapporto britannico sull'affondamento del *Lupo*

Nella notte del 3-4 dicembre 1942, il *Jervis* (caposquadriglia) guidò il *Javelin*, il *Nubian* e il *Kelvin* verso il Golfo di Gabes, ove la ricognizione aerea di Malta aveva avvistato e attaccato con gli aerosiluranti un convoglio composto da tre piroscafi e da due navi di scorta.

A mezzanotte i quattro cacciatorpediniere, in linea, poterono stabilire il percorso di avvicinamento e le modalità dell'attacco in base al fuoco antiaereo (molto evidente) diretto verso l'alto e al bagliore prodotto da un piroscafo in fiamme.

I quattro cacciatorpediniere poterono utilizzare il vantaggio dato dal radar (gli italiani ne erano sprovvisti); essi si avvicinarono velocemente e silenziosamente alla scena e giungendo a 2000 yard (senza essere assolutamente visti).

Il *Jervis* aprì il fuoco accendendo contemporaneamente il grosso proiettore da 40 pollici e illuminando a giorno il suo obiettivo: la torpediniera di scorta *Lupo*.

La prima salva demolì il ponte della piccola nave da guerra, e il secondo penetrò nella sala macchine della vittima. La nave era stata sorpresa indifesa mentre era impegnata a recuperare i superstiti del piroscafo da Lei scortato. Nessuno dei suoi tre pezzi da 3.9 pollici fu utilizzato, sparò soltanto l'armamento antiaereo.

Allora il comandante Polland condusse la fila delle sue navi in un cer-

chio attorno alla sua vittima, continuandola ad accecare con il raggio implacabile del suo proiettore, e ogni nave continuò a sparare con i suoi pezzi da 4.7 pollici contro le fiancate della nave indifesa.

Ben ventiquattro cannoni da 4.7 contro una batteria di tre cannoni da 3.9.

Poi la squadra scomparve nella notte, rientrando a Malta.⁽²⁾

L'attacco aereo

La notizia della partenza del convoglio da Napoli alle 21:00 del 30 novembre pervenne a Malta dall'Ammiragliato.⁽³⁾

L'isola allertò quindi i propri aerosiluranti, ormai solo gli "Albacore" della Fleet Air Arm, e cioè quelli dello Squadron 821, giuntovi il 30 novembre dalla Libia, e il Royal Naval Air Squadron, eredi dei disciolti Squadron 828 e 830, ridotti senza velivoli.

Il 2 dicembre, la ricognizione maltese avvistò nelle acque delle Kerkenah i due bastimenti scortati da un incrociatore, un caccia e una torpediniera.⁽⁴⁾

Tempo buono, mare calmo e visibilità chiara.

Alle 17:42, decollarono da Malta 3 "Albacore" (due siluranti e uno con ASV) del RNAS al comando dell'S.T.V. Maund, e 2 "Albacore" (poi seguiti da altri 6) dell'821° Squadron, al comando del C.C. Lashmore.

L'avvistamento del convoglio avvenne alle 19:30, e i primi ad attaccare furono i velivoli del RNAS, il primo dei quali fu abbattuto subito dopo aver sganciato (causando la perdita dei S.T.V. Taylor e Guy).

L'S.T.V. Simson, sul secondo silurante, vide una forte esplosione su uno dei piroscafi [ovviamente il *Veloce*].

Allora puntò sul *Chisone*, ma si vide tagliare la strada dai due aerei dell'821°, cosicché ripiegò di nuovo sul *Veloce*, già in fiamme, colpendolo a proravia e causandone la fine.

Il primo attacco, portato al *Chisone* dai due "Albacore" dell'821°, fu privo di effetto.

(2) G.G. Connell, *Mediterranean Maelstrom: HMS Jervis and the 14th Flotilla*.

(3) Cfr. K. Poolman, *Night Strike from Malta*, p. 180.

(4) In effetti si trattava delle tre torpediniere *Lupo*, *Ardente* e *Sagittario*.

La ricerca e il ritrovamento del *Lupo*

Il mio rapporto con il *Lupo* iniziò negli anni '60 del secolo scorso, quando mio padre mi affidava, in caso di promozione a scuola, al suo segretario, che mi accompagnava a visitare i luoghi più sconosciuti della Sicilia. Era questi un ex capo di Marina che era rimasto con la Regia nel cuore, e i suoi racconti mi trascinavano sulle navi con le quali aveva navigato, girato il mondo e combattuto nella seconda guerra mondiale. Mi parlava delle visite fatte in Cina, del combattimento di Capo Spada presso Creta con il *Bande Nere* e dell'affondamento della sua nave, presso Stromboli, da parte del siluro di un sommergibile britannico.⁽⁵⁾ Raccontò che fu recuperato dal mare dopo diverse ore e portato a Messina in non buone condizioni. La sua destinazione successiva fu Taranto, ove conobbe, alla fine del 1942, uno dei pochi superstiti della nostra torpediniera *Lupo*. Mi raccontò l'epopea del nostro naviglio sottile, del coraggio di quelle navi che, sotto attacco da parte degli aerosiluranti britannici, si posizionavano a fianco dei mercantili per proteggere, con il loro stesso scafo, le navi che stavano scortando.

Il *Lupo* era una delle torpediniere più famose, e andò perduto mentre cercava di recuperare i naufraghi del piroscafo *Veloce*.

Parlandone l'ex sottufficiale cambiava espressione (di solito era molto mite e tollerante) e mi raccontò che, in quell'occasione, gli equipaggi britannici si comportarono da '... assassini', poiché mitragliarono abbondantemente i naufraghi a mare.

Passati gli anni, terminato il lavoro che svolgevo per vivere, ho incontrato Andrea Ghisotti, e assieme abbiamo deciso di andare a cercare e a documentare ciò che riguardava le nostre navi perdute durante la battaglia dei convogli per il sostegno dei fronti libici e tunisino.

Nel 2004, con base Lampedusa, decidemmo di cercare di ritrovare due navi della Regia Marina: l'*Armando Diaz* e il *Lupo*, e alcuni mercantili: *Marrin Sanudo*, *Nita*, *Zena*, *Adana* e *Brarena*. Tutte queste navi erano state perdute tra Lampedusa e le boe delle Kerkennah. Quell'anno fummo assistiti da splendide condizioni meteo marine e raggiungemmo molti degli obiettivi prefissati: trovammo il *Reichenfels* (pensavo che fosse l'*Adana* e trovammo invece la grande motonave tedesca che era affondata mentre era scortata dal

(5) L'incrociatore leggero *Giovanni delle Bande Nere* fu affondato il 1° aprile 1942 dall'HMS *Urge*.

Da Recco del comandante Aldo Cocchia) per una chiazza di nafta nel mare piatto: dopo cinquanta anni la nave perdeva ancora un filo di nafta!

Trovammo il *Diaz*, senza prua per l'esplosione delle munizioni della torre n. 2, ispezionammo la *Brarena*, una cisterna ancora in buonissime condizioni, e la *Nita* carica di munizioni, tante bottiglie di vino, automezzi e devastata dai siluri e dagli incendi. Cercammo inutilmente il *Lupo* dalle parti delle boe n. 3, n. 4, come dicevano i rapporti italiani e britannici, ma non trovammo nulla. Se l'avessimo trovato l'avremmo facilmente riconosciuto poiché da quelle parti sono state affondate solo due navi da guerra: *Lupo* e *La Farina* (la seconda facilmente riconoscibile perché fu colpita da un siluro e affondata con lo scafo spezzato in due tronconi). Comunque trovammo il piroscifo *Norge*, lo documentammo, e rientrammo a Lampedusa e, per quell'anno, sospendemmo le ricerche.

L'anno successivo iniziammo la spedizione Mizar 2005 (quella dell'anno precedente era stata Mizar 2004) e, sempre con Andrea Ghisotti pieno d'entusiasmo, iniziammo con il documentare il piroscifo *Zena*. Trovato, ci si presentò a circa 40 m di profondità una scena incredibile: il piroscifo era carico di munizioni, e il suo enorme peso, pressando i fianchi della nave, l'aveva aperta come si apre un libro. Ci trovammo letteralmente davanti a una montagna di munizioni.

Andrea fece poi un'immersione sul *Marin Sanudo* (per me era troppo profondo) e risalì in superficie con le fotografie di carri armati tedeschi, cannoni anticarro e cannoni da Marina, questi dalla canna lunghissima e montati su ruote.

Ci dedicammo poi alla ricerca del *Lupo*, sempre presso la boa n. 4, ove i pescatori ci segnalavano due relitti nei quali avevano perduto le reti. Il primo punto si rivelò inconsistente poiché trovammo una grande quantità di lamiere di ferro (propendo per due ipotesi: la prima è che ci siamo trovati davanti a un carico perduto dai recuperatori dei relitti dell'inizio degli anni '50 quando, nella zona, operava la MICOPERI che procedeva al recupero del ferro dai *Tarigo*, *Baleno*, *Arta*, ecc.) oppure che ci siamo imbattuti su quanto resta del piccolo piroscifo da carico *Sabaudia*, carico di munizioni ed esploso sotto i colpi dei cacciatorpediniere britannici. Il giorno successivo raggiungemmo il secondo relitto segnalato e non trovammo il *Lupo* ma ci trovammo davanti a un *LST*, carico di carri Sherman e Jeep. Una cosa molto strana, perché non mi risultavano navi di quel tipo perdute in quella zona. Altra cosa strana era l'abbondanza di bossoli sparsi attorno alle mitragliatrici antiaeree. Comunque lo scafo non presentava falle di nessun genere

(rientrato a casa trovai che la Royal Navy aveva perduto l'*LST 429* il 3 luglio 1943, mentre era diretto da Sfax in Sicilia per l'invasione dell'Italia, per incendio; perdita segnalata in una posizione molto più a est di quella dove effettivamente trovammo il grande mezzo da sbarco). Poi il tempo si guastò, iniziarono incomprensioni con i proprietari della barca che utilizzavamo, e le spedizioni Mizar tristemente terminarono senza aver ritrovato il *Lupo* e il *Veloce*.

Con Andrea ci dedicammo alle acque italiane, e alle Tremiti documentammo quello che rimaneva del *Lombardo* della spedizione dei Mille. Nelle acque della Corsica cercammo e raggiungemmo il vascello *Ça Ira* di nelsoniana memoria (incredibilmente integro, tanto da permetterci di entrare nei ponti di batteria inferiori).

Decidemmo poi di utilizzare, per la spedizione Altair 2007, *Paperoga*, la piccola barca di Andrea e, ottenuti i regolari permessi del governo di Tunisia, raggiungemmo Capo Bon, ove documentammo il nostro incrociatore *Alberico da Barbiano*, le navi britanniche *Manchester* e *Havoch*, il piroscafo italiano *Teramo*.

Rintracciammo ma non documentammo l'incrociatore *Alberto di Giussano* e il caccia *Lampo*.

Con Altair 2008 avremmo dovuto documentare queste due nostre navi e cercare il *Pancaldo*, lo *Strale* e il *Lubiana* ma, mentre eravamo già alle Ega-di per prepararci ad andare in Tunisia, piombarono su Andrea i primi sintomi della malattia che doveva portarcelo via.

Tutti i discorsi e i programmi di Andrea per il futuro, nel 2009, riguardavano il *Lupo* e il *Veloce*, e la sua grande preoccupazione era quella che operando presso le boe delle Kerkennah avremmo avuto grosse difficoltà a sistemare a bordo di *Paperoga* i due marinai della Marina tunisina che certamente ci avrebbero dato come controllo del nostro operato.

Contemporaneamente, io spostai la mia ipotesi di zona d'affondamento del *Lupo* e del *Veloce* perché entrai finalmente in possesso del rapporto d'attacco degli Albacore (quelli che colpirono con il siluro il *Veloce*) che puntarono decisamente, per raggiungere il convoglio, verso la parte settentrionale del Golfo di Gabes, nella zona cioè della boa n. 6.

Il passo successivo fu quello di andare a Djerba ove, con un *diving*, documentai i nostri piroscafi *Edda* e *Alga*; vi tornai una seconda volta e convinsi i pescatori di Sfax a darmi le posizioni ove perdevano le reti nel Golfo di Gabes. Ritornato in Italia, con Andrea posizionammo quei punti sulla carta nautica e cercammo di dare un nome a quelle masse ferrose, in base ai

documenti storici (Ufficio Storico della Marina Militare, rapporti dei sommergibili britannici, rapporti tedeschi e della RAF). Fummo fortunati, e rimasero senza nome solo due relitti e, per giunta, vicini tra loro.

Nel 2010, Andrea Ghisotti ci ha lasciato, e io dovevo sperare di ritrovare il *Lupo*.

L'occasione favorevole è arrivata in settembre del 2011, quando mi ha telefonato Fabio, il figlio di Silvio Bartolotti, presidente della MICOPERI – la famosa società specializzata in lavori in mare (quella fondata nel dopoguerra da tanti reduci della Regia Marina) – che conosceva lo scopo delle mie ricerche. Mi ha avvertito che dovevano inviare una nave a effettuare lavori nel Golfo di Gabes in posizione 34° 19' N - 10° 54' E, e mi chiedeva se mi risultasse qualche cosa di interessante in zona. Ho raccolto immediatamente la palla al balzo e ho chiesto una verifica strumentale dei due famosi punti (quelli ai quali non eravamo riusciti, con Andrea, a dare un nome); cioè 34° 28' N - 11° 28' E e 34° 29' N - 11° 31' E, a circa trenta miglia da dove la nave doveva lavorare.

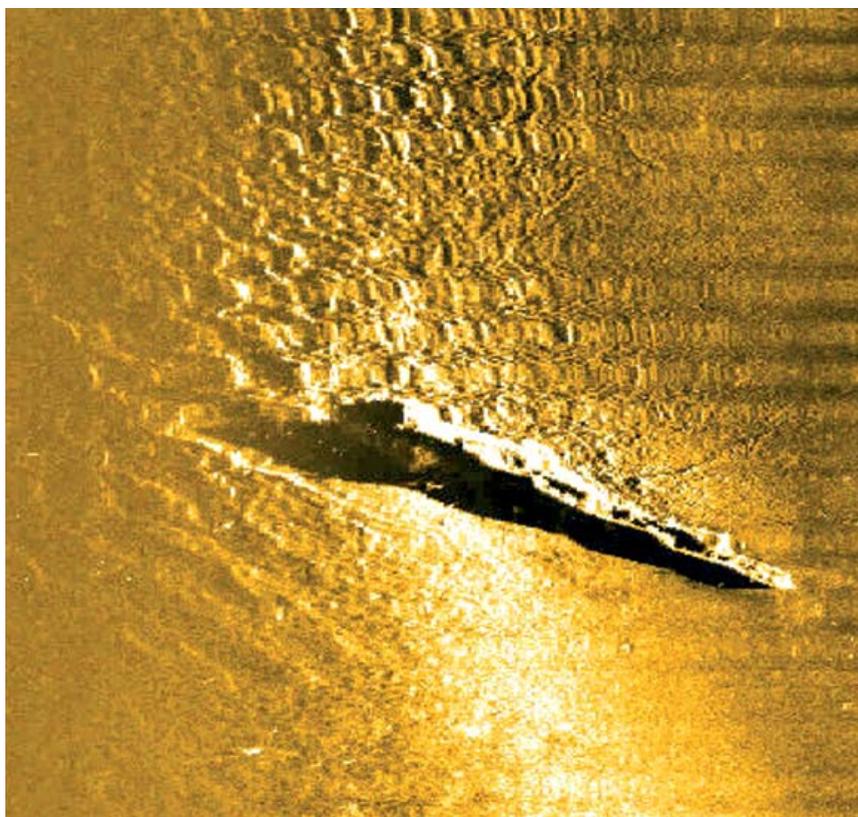
Fabio Bartolotti, dopo un attimo di silenzio, mi ha confermato di aver ordinato alla nave (AHTS *Buccaneer*) di fare una 'prova degli strumenti' nelle mie due posizioni dopo aver portato a termine il lavoro assegnato, quando sarebbero stati sulla strada del rientro in Italia.



Il *Buccaneer* della MICOPERI, il modernissimo rimorchiatore che, durante prove strumentali, ha localizzato il relitto della torpediniera *Lupo*. (Foto MICOPERI)

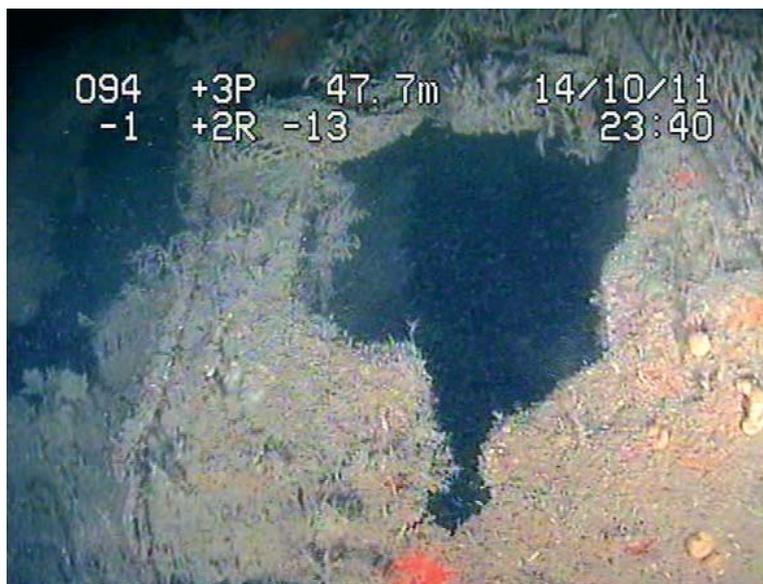
Il 14 ottobre 2011 a mezzanotte suona il telefono, e Fabio mi conferma che MICOPERI ha trovato il relitto del *Lupo* in 34° 28' N - 11° 28' E, e che l'altro è un piroscavo, quasi certamente il *Veloce*; qualche giorno dopo mi consegnano le immagini, fatte con il ROV, e vedo che sono molto infelici perché fatte di notte (ore 23 circa), con i fari del ROV che illuminano una quantità enorme di mucillagine.

Possiamo affermare che il *Lupo* è avvolto quasi completamente da reti abbandonate, giace appoggiato sul lato di dritta; è intero, i cannoni ci sono tutti e puntati verso destra, la plancia non esiste quasi più (i britannici diressero il loro tiro, inizialmente, contro la plancia per distruggere la rete di comando) e sotto di essa c'è una gran quantità di lesioni nelle lamiere (con i bordi piegati verso l'interno della nave); questi certamente sono gli squarci dovuti al fuoco britannico.

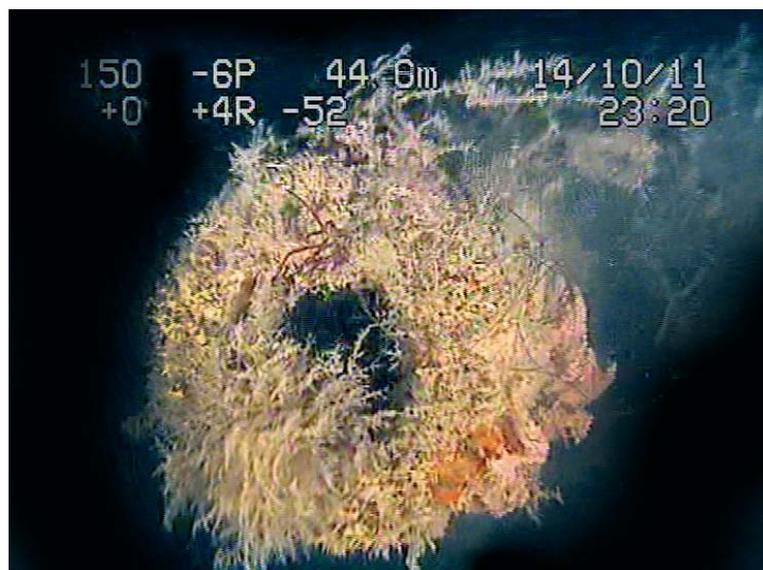


Il relitto del *Lupo* nell'immagine ripresa dal *Buccaneer* con apparecchiature Side Scan Sonar della versione più avanzata. (Foto MICOPERI)

Colpi britannici sulla fiancata destra del *Lupo*. (Foto MICOPE-RI)



La volata del cannone di pro-
ra del *Lupo*. (Foto MICOPE-RI)



La nostra ambasciata a Tunisi sta facendo il possibile per farci ottenere dal governo di Tunisia le necessarie autorizzazioni per andare a documentare, in modo adeguato, questa nostra nave perduta il 2 dicembre 1942, e a depositarvi una piccola targhetta con la consueta scritta ideata con Andrea:

“GLI ITALIANI NON VI HANNO DIMENTICATO”



L'otturatore del cannone di prora, fotografato dall'interno della casamatta con apparecchiatura ROV-SAAB-SEA-EYE-FALCON. (Foto MICOPERI)



Tubo lanciasiluri anteriore di dritta del *Lupo*: è ben visibile il volantino di manovra. (Foto MICOPERI)