



# essellepi



SLP s.p.a. Assicurazioni Spese Legali Peritali e Rischi Accessori

Sede e Dir Gen: 10121 Torino - C.so Matteotti 3 bis - Tel. 011.548.003 - 011.548.748 - Fax 011.548.760 - e-mail: info@slpspa.it

## Fatti di mare del xx secolo



SLP Assicurazioni SpA  
Compagnia Specializzata nel ramo Tutela Giudiziaria



### Corazzata Roma



**CARATTERISTICHE:** Unità della Regia Marina. Corazzata da 14.000 tonnellate. Velocità di 22 nodi. 700 persone di equipaggio. Varata nel 1907. Radiata nell'ottobre del 1927.

**STORIA:** Faceva parte, insieme alle navi da battaglia *Vittorio Emanuele*, *Napoli* e *Regina Elena*, della 2ª Divisione della squadra di battaglia al comando del contrammiraglio Emanuele Cutinelli-Rendina. Durante la guerra libica (1911-1912) effettua la scorta dei convogli diretti a Bengasi e alla occupazione della città. Dal maggio 1912 opera per l'occupazione delle isole Egee. Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale è dislocata nel porto di Taranto, mentre dal maggio 1916 al maggio 1917 è dislocata a Valona (Albania). In seguito partecipa a varie operazioni nel Levante. Durante la Prima Guerra Mondiale viene scarsamente utilizzata, in quanto buona parte dell'equipaggio viene sbarcata e mandata a combattere a terra nelle paludi del basso Isonzo. La **NUOVA CORAZZATA ROMA**, appartenente alla classe "Littorio", viene varata il 6.9.1940. Velocità 30 nodi. 1920 persone di equipaggio.

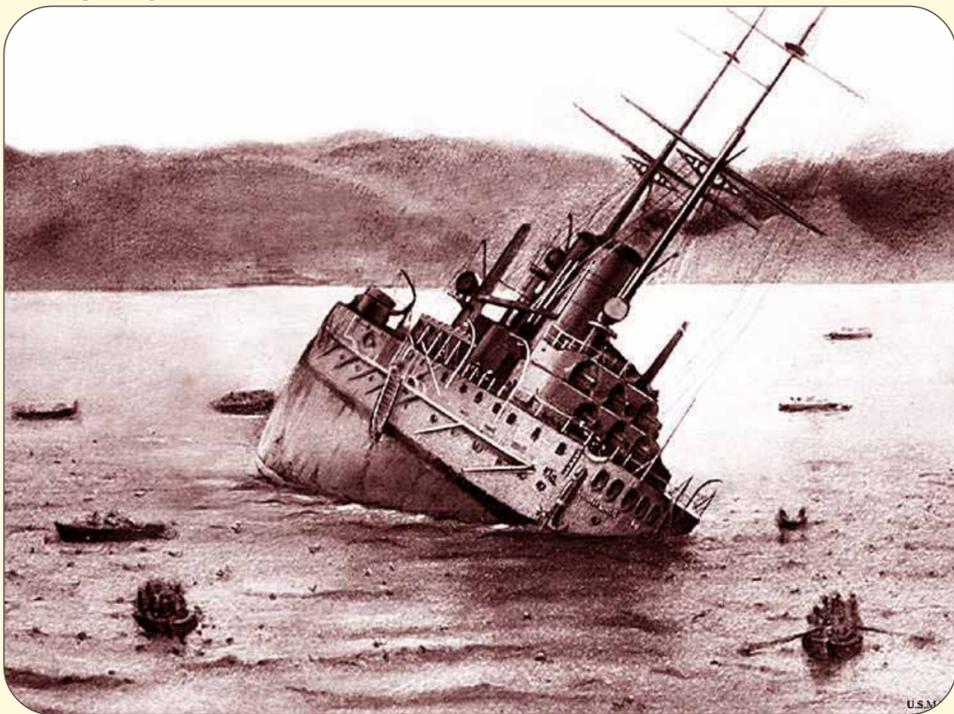
**L'AFFONDAMENTO (9.9.1943):** Dopo l'armistizio dell'8.9.1943, la *Roma*, insieme ad altre corazzate al comando dell'Ammiraglio Bergamini, parte da La Spezia per una sosta alla Maddalena. Ricevuto l'ordine di invertire la rotta, cerca di uscire dal Golfo dell'Asinara, per proseguire per Bona e comunque per raggiungere una zona controllata dagli anglo-americani. Aerei tedeschi attaccano le navi con un nuovo tipo di bombe-razzo radiocomandate sganciate da grande altezza. Le bombe colpiscono due volte la *Roma*, nonostante l'intenso fuoco di sbarramento contraereo. Tra l'altro la flotta è priva di protezione aerea. La seconda bomba è mortale e la nave scompare in mare insieme a 1253 marinai del suo equipaggio, tra cui l'Ammiraglio Bergamini e tutto lo Stato Maggiore della flotta, che si trovava sulla *Roma*.

### Corazzata Viribus Unitis

**CARATTERISTICHE:** Corazzata dell'Imperial Regia Marina austro-ungarica da 21.600 tonnellate a pieno carico. Velocità di quasi 21 nodi. Armata di 12 cannoni da 305 mm e 12 da 150 mm, oltre a vario armamento minore. Varata il 24.6.1911.

**STORIA:** La corazzata era una delle unità appartenenti alla classe "tegetthoff" (insieme alla *Tegetthoff*, alla *Prinz Eugen* ed alla *Szent Istvan*). All'inizio della guerra riporta a Trieste le spoglie dell'arciduca Francesco Ferdinando, ucciso a Sarajevo insieme alla duchessa Sofia; la nave ammiraglia rimane poi quasi sempre ferma nella base ben difesa di Pola. Il 24.5.1915 insieme ad altre 9 navi austriache, mossesi dalle loro basi già il 23 in previsione della dichiarazione di guerra dell'Italia, bombardano Ancona.

**L'AFFONDAMENTO (1.11.1918):** Nel corso della guerra, la Marina Italiana progetta più volte di attaccare la base navale di Pola, ricovero della flotta austriaca. Dapprima si tenta con il "grillo", sorta di carro armato anfibio, che però viene affondato dagli austriaci. Nel luglio del 1918 è completato un nuovo tipo di ordigno, detto "mignatta", progettato dal maggiore Raffaele Rossetti: una specie di siluro pilotato dal quale si sganciano due cariche esplosive da porre sotto la carena di una nave. L'impresa viene affidata allo stesso Rossetti ed al tenente medico Raffaele Paolucci, ottimo nuotatore. I due ufficiali si addestrano a lungo sull'impiego della "mignatta". Nel pomeriggio del 31.10.1918 la spedizione, diretta dal comandante Costanzo Ciano, lascia Venezia. Alle 22.18 Paolucci e Rossetti salgono sulla "mignatta" e si avviano verso l'interno della base. Superate le ostruzioni costituite da vari ordini di reti, alle 4.15 i due valorosi arrivano vicino alla corazzata. Terminata la sistemazione della carica e regolata l'esplosione per le 6.30, mentre si accingono a piazzare l'altra carica sotto un'altra nave, vengono scoperti e portati sulla *Viribus Unitis*. I due ufficiali italiani alle 6.00 avvertono il comandante Vukovic che la corazzata sta per esplodere. Vukovic ordina il "Si salvi chi può"; la *Viribus Unitis* salta in aria e alle 6.40 scompare. Rossetti e Paolucci, fatti prigionieri, vengono liberati 5 giorni dopo dall'arrivo delle navi italiane.



GENNAIO



# 2004



FEBBRAIO

1	Gio	17	Sab
2	Ven	18	Dom
3	Sab	19	Lun
4	Dom	20	Mar
5	Lun	21	Mer
6	Mar	22	Gio
7	Mer	23	Ven
8	Gio	24	Sab
9	Ven	25	Dom
10	Sab	26	Lun
11	Dom	27	Mar
12	Lun	28	Mer
13	Mar	29	Gio
14	Mer	30	Ven
15	Gio	31	Sab
16	Ven		Note

1	Dom	17	Mar
2	Lun	18	Mer
3	Mar	19	Gio
4	Mer	20	Ven
5	Gio	21	Sab
6	Ven	22	Dom
7	Sab	23	Lun
8	Dom	24	Mar
9	Lun	25	Mer
10	Mar	26	Gio
11	Mer	27	Ven
12	Gio	28	Sab
13	Ven	29	Dom
14	Sab		Note
15	Dom		
16	Lun		



# essellepi



S L P s.p.a. Assicurazioni Spese Legali Peritali e Rischi Accessori  
Sede e Dir Gen: 10121 Torino - C.so Matteotti 3 bis - Tel. 011.548.003 - 011.548.748 - Fax 011.548.760 - e-mail: info@slpspa.it

*Fatti di mare del xx secolo*



SLP Assicurazioni SpA  
Compagnia Specializzata nel ramo Tutela Giudiziaria



## Corazzata Dante Alighieri



R. NAVE DANTE ALIGHIERI

**CARATTERISTICHE:** Unità della Regia Marina. Corazzata da 21.600 tonnellate a pieno carico. Velocità 23 nodi. 970 persone di equipaggio. Varata nel 1910. Entrata in servizio nel 1913. Radiata nel 1928.

**STORIA:** Unitamente alla Conte di Cavour, Giulio Cesare e Leonardo da Vinci, fa parte della 1ª Divisione Navale, comandata dal Contrammiraglio Camillo Corsi. Si tratta di navi da battaglia moderne tipo "dreadnought", ma la Dante Alighieri è la più "anziana", essendo entrata in servizio un anno prima delle altre tre (collocate tra il 1914 e il 1915). Più tardi entrano in servizio altre due "dreadnought", la Duilio e, nel 1916, l'Andrea Doria. Allo scoppio della guerra la Dante è a Taranto. La presenza nell'Adriatico delle sei "dreadnoughts", che compongono la squadra da battaglia della Regia Marina, risulta sufficiente a costituire un efficace blocco dell'Adriatico, impedendo alle forze di superficie avversarie eventuali operazioni nel Mediterraneo. Il 30.11.1916 la Dante, insieme alle corazzate Conte di Cavour, Giulio Cesare, Andrea Doria e Duilio, è inviata a Corfù con la richiesta ai francesi di poter utilizzare quell'ancoraggio per effettuare delle esercitazioni; in realtà l'invio è finalizzato ad ottenere una presenza italiana nell'isola, controllata ormai dai francesi, con l'intenzione di dividere le zone di influenza e di far ricadere Corfù in quella italiana. I francesi respingono questi tentativi italiani e la Dante, insieme alle altre, rientra a Taranto il 31.1.1917: la linea di demarcazione tra l'Adriatico, controllato dagli italiani, ed il Mediterraneo, controllato dai francesi, rimane Santa Maria di Leuca-isola di Fanò. Il 2.10.1918 la corazzata è impegnata nel bombardamento di Durazzo. Il 12.9.1920, giorno dell'entrata in Fiume di D'Annunzio con i suoi 1000 "legionari" fermamente decisi ad ottenere l'annessione della città all'Italia, la Dante si trova nel porto della città contesa insieme ai cacciatorpediniere Abba e Nullo.

## Corazzata Santo Stefano

**CARATTERISTICHE:** Corazzata dell'Imperial Regia Marina austro-ungarica da 21.950 tonnellate a pieno carico. Velocità di quasi 21 nodi.

**STORIA:** La corazzata-orgoglio della marina austriaca era gemella di altre 3 "dreadnoughts" austro-ungariche, Viribus Unitis, Prinz Eugen e Tegetthoff. Entra in servizio il 17 novembre 1915.; come le sue sorelle aveva una protezione subacquea inadeguata.

**L'AFFONDAMENTO (10.6.1918):** Il 10.6.1918, mentre sul fronte terrestre è in corso la battaglia poi detta del Montello, il comandante della marina austro-ungarica, ammiraglio Horthy lascia Pola con due "dreadnoughts" gemelle, Santo Stefano (Szaint Istvan) e Tegetthoff per attaccare le navi che si trovano presso lo sbarramento del canale d'Otranto. Vicino all'isola di Premuda (la maggiore delle isole che compongono l'arcipelago dalmata), sono in agguato i MAS 15 e 21. (IMAS - Motoscafo Anti Sommergibile, superbamente sintetizzato da G. D'Annunzio nel motto Memento Audere Semper = ricordati di osare sempre - erano motoscafi lunghi 12 m. e larghi 2, armati con due siluri e bombe di profondità; le ridotte dimensioni e la potenza dei motori consentivano manovrabilità e velocità; avevano, per contro, limitata autonomia). I MAS suddetti, comandati dal Capitano di Corvetta Luigi Rizzo e dal Guardiamarina Giuseppe Aonzo, avvistate le navi austriache, partono all'attacco e lanciano i loro siluri da 300 metri di distanza: quelli del Mas 15 di Rizzo colpiscono in pieno il bersaglio causando l'affondamento della Santo Stefano con 250 morti (l'evento è documentato dalle prime riprese del genere nella storia della cinematografia). Si conclude così l'ultima sortita della flotta austro ungarica, costretta al rientro. Per l'impresa compiuta il comandante Rizzo viene decorato con Medaglia d'oro e l'Equipaggio con Medaglia d'argento al Valor Militare. L'azione dei MAS, più conosciuta come "Impresa di Premuda", viene tutt'oggi ricordata dalla Marina Militare che celebra la propria festa proprio il 10 giugno.



MARZO



# 2004



APRILE

1	Lun	S. Albino
2	Mar	S. Simplicio
3	Mer	S. Cunegonda
4	Gio	S. Casimiro
5	Ven	S. Virgilio
6	Sab	S. Claudio
7	Dom	SS. Perpetua e Felicità
8	Lun	S. Giovanni di Dio
9	Mar	S. Francesca Romana
10	Mer	S. Emiliano
11	Gio	S. Costantino
12	Ven	S. Massimiliano
13	Sab	S. Rodrigo
14	Dom	S. Matilde
15	Lun	S. Cesare
16	Mar	S. Agapito

17	Mer	S. Patrizio
18	Gio	S. Cirillo
19	Ven	S. Giuseppe
20	Sab	S. Alessandra
21	Dom	S. Giustiniano
22	Lun	S. Benvenuto
23	Mar	S. Vittoriano
24	Mer	S. Romolo
25	Gio	Annunciazione di N.S.
26	Ven	S. Emanuele
27	Sab	S. Augusto
28	Dom	S. Sisto
29	Lun	S. Secondo
30	Mar	S. Amedeo
31	Mer	S. Beniamino
	Note	

1	Gio	S. Ugo
2	Ven	S. Francesco da Paola
3	Sab	S. Riccardo
4	Dom	Le Palme
5	Lun	S. Vincenzo Ferreri
6	Mar	S. Celestino
7	Mer	S. G. Battista de La Salle
8	Gio	S. Alberto
9	Ven	S. Maria di Cleofa
10	Sab	S. Ezechiele
11	Dom	Pasqua di Risurrezione
12	Lun	Lunedì dell'Angelo
13	Mar	S. Martino I°
14	Mer	S. Valeriano
15	Gio	S. Annibale
16	Ven	S. Bernadetta

17	Sab	S. Aniceto
18	Dom	S. Galdino
19	Lun	S. Emma
20	Mar	S. Adalgisa
21	Mer	S. Anselmo
22	Gio	S. Leonida
23	Ven	S. Giorgio
24	Sab	S. Fedele
25	Dom	S. Marco / Ann. Liberazione
26	Lun	S. Cleto
27	Mar	S. Zita
28	Mer	S. Valeria
29	Gio	S. Caterina da Siena
30	Ven	S. Pio V
	Note	



IMPOSTA A CARICO DI CHI LO ESPONE - DPR 639 DEL 29-10-72



# essellepi



SLP s.p.a. Assicurazioni Spese Legali Peritali e Rischi Accessori  
Sede e Dir Gen: 10121 Torino - C.so Matteotti 3 bis - Tel. 011.548.003 - 011.548.748 - Fax 011.548.760 - e-mail: info@slpspa.it

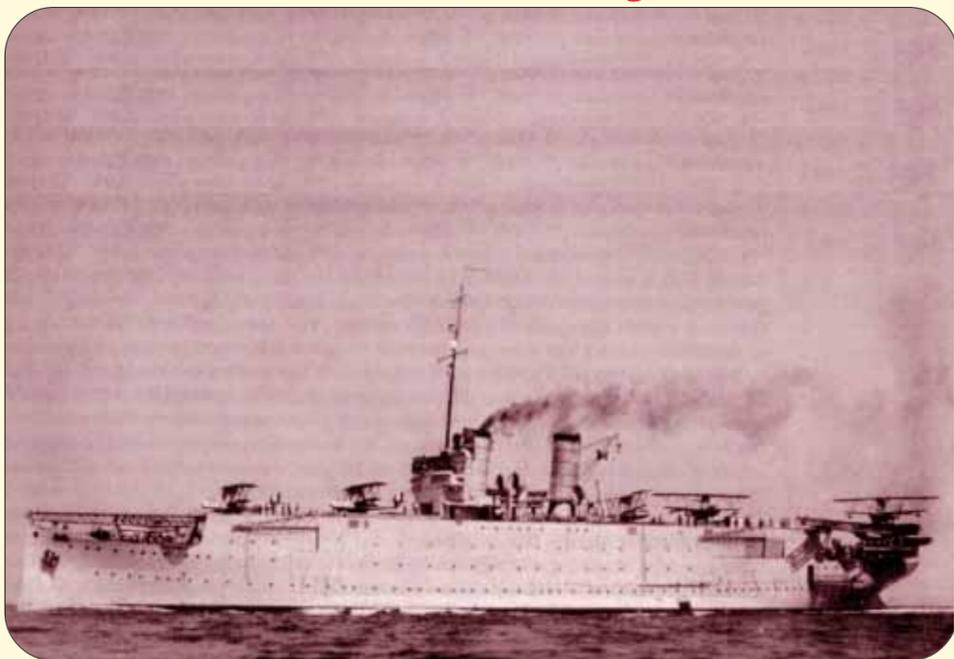
## Fatti di mare del xx secolo



SLP Assicurazioni SpA  
Compagnia Specializzata nel ramo Tutela Giudiziaria



### Portaerei Miraglia



**CARATTERISTICHE:** Nave appoggio aerei da 6.000 tonnellate a pieno carico. Velocità di 21 nodi. 196 persone di equipaggio. Originariamente destinata alle Ferrovie dello Stato, in fase di allestimento nell'arsenale di La Spezia passa alla Regia Marina. Equipaggiata con due catapulte ed un telone Hein per il recupero degli aerei con la nave in moto. Poteva imbarcare fino a 20 velivoli. Varata nel 1923. Radiata nel 1950.

**STORIA:** Da tempo si discuteva sulla necessità di dotarsi di navi portaerei. Vi furono diversi progetti a partire dal 1925 in parte osteggiati dall'Aeronautica ed in parte non adeguatamente sostenuti dallo Stato Maggiore della Marina, che sopravvalutava il potere aereo delle basi di terra, favorito dalla posizione dell'Italia all'interno del Mediterraneo. In questo contesto si avvia la costruzione della nave Giuseppe Miraglia. Viene progettata ed attrezzata come una piccola base aerea galleggiante per la manutenzione e la riparazione degli idrovolanti imbarcati sulle unità maggiori della flotta. La Miraglia sin dagli anni 30 porta idrovolanti Ro 43, biplano biposto a galleggiante centrale dotato di non brillanti doti marine, ma capace di raggiungere i 300 km/h di velocità e i 1000 Km di autonomia. L'inizio della guerra mette però a dura prova questi idrovolanti, che vengono sostituiti da un caccia terrestre catapultabile, il Reggiane Re 2000, 530 Km/h di velocità e discreta autonomia. Dopo alcune prove di catapultamento dalla Miraglia, alcuni Re 2000 "catapultabili" vengono imbarcati sulle corazzate classe "Littorio".

La nave appoggio aerei Miraglia durante il 2° conflitto mondiale viene spesso utilizzata per il trasporto velivoli dell'Aeronautica (ad es. in Libia ed in Etiopia) ed anche con compiti di trasporto personale e materiali.

Sopravvissuta alla guerra 1940-45, nell'immediato dopoguerra viene utilizzata come trasporto per il ritorno in Italia di migliaia di nostri prigionieri di guerra; successivamente viene adibita a vari compiti locali.

### Sistema di catapultamento

Al fine di procedere al lancio degli idrovolanti con la nave in movimento o in presenza di onde tali da non permettere il decollo dalla superficie del mare, dopo la metà degli anni '20 sulle navi della Regia Marina vengono installate delle catapulte. Si tratta in genere di strutture a traliccio, brandeggiabili o fisse, sulle quali scorre un carrello di lancio al quale è fissato l'aereo, generalmente un idrovolante; il carrello è accelerato mediante l'immissione di aria compressa all'interno di appositi cilindri di espansione. L'effetto combinato della velocità del carrello e del vento contrario prodotto dall'avanzamento della nave, permettono all'aereo di decollare. La violenta accelerazione, però, causa al pilota seri disturbi fisiologici: il problema viene risolto applicando un'accelerazione progressiva che, nella fase finale, raggiunge la velocità necessaria all'involo. Per quanto riguarda i velivoli utilizzabili (Macchi, Piaggio, Cant ed altri), viene scelto l'idrovolante IMAM RO 43, collaudato nel '34 e prodotto in serie. All'inizio della Seconda Guerra Mondiale, tale velivolo risulta l'unico imbarcato ed il suo impiego è limitato esclusivamente all'esplorazione ed all'osservazione del tiro, non potendo, in mancanza di armamento, essere utilizzato per attacchi contro il naviglio nemico; tale idrovolante, inoltre, a missione conclusa, deve ammarare nelle vicinanze della nave ed essere recuperato, a nave ferma, mediante apposite gru. La complessità di questa operazione rende preferibile il rientro degli aerei in un idroscalo costiero con successivo reimbarco con la nave in porto: ciò in pratica consente, per ogni singola navigazione, l'utilizzo di ogni veicolo imbarcato per un'unica missione. Quando, dopo lo scontro di Capo Matapan, l'assenza di navi portaerei comincia ad incidere pesantemente sulle sorti della squadra in mare aperto, si cerca di correre ai ripari, affiancando all'idro RO 43 un caccia terrestre "catapultabile". La scelta cade sul Reggiane RE 2000, dotato di buona velocità (530 Km/h) e discreta autonomia. Dopo alcune prove di catapultamento sulla G. Miraglia, alla fine del 1942 una serie di sei RE 2000 "catapultabili", comincia ad essere imbarcata sulle corazzate di classe "Littorio".



## MAGGIO



# 2004



## GIUGNO

<b>1</b> Sab	<b>17</b> Lun
S. Giuseppe / Festa del Lavoro	S. Pasquale
<b>2</b> Dom	<b>18</b> Mar
S. Atanasio	S. Felice
<b>3</b> Lun	<b>19</b> Mer
SS. Filippo e Giacomo	S. Ivo
<b>4</b> Mar	<b>20</b> Gio
S. Floriano	S. Bernardino da Siena
<b>5</b> Mer	<b>21</b> Ven
S. Silvano	S. Vittorio
<b>6</b> Gio	<b>22</b> Sab
S. Domenico Savio	S. Rita da Cascia
<b>7</b> Ven	<b>23</b> Dom
S. Flavio	Ascensione di N.S.
<b>8</b> Sab	<b>24</b> Lun
S. Vittore	Maria Ausiliatrice
<b>9</b> Dom	<b>25</b> Mar
S. Geronzio	S. Rossana
<b>10</b> Lun	<b>26</b> Mer
S. Beatrice	S. Filippo Neri
<b>11</b> Mar	<b>27</b> Gio
S. Fabio	S. Agostino
<b>12</b> Mer	<b>28</b> Ven
S. Pancrazio	S. Emilio
<b>13</b> Gio	<b>29</b> Sab
N.S. di Fatima	S. Massimino
<b>14</b> Ven	<b>30</b> Dom
S. Mattia	Pentecoste
<b>15</b> Sab	<b>31</b> Lun
S. Torquato	S. Silvio
<b>16</b> Dom	Note
S. Ubaldo	

<b>1</b> Mar	<b>17</b> Gio
S. Giustino	S. Gregorio
<b>2</b> Mer	<b>18</b> Ven
S. Erasmo / Festa Repubblica	S. Marina
<b>3</b> Gio	<b>19</b> Sab
S. Clotilde	S. Romualdo
<b>4</b> Ven	<b>20</b> Dom
S. Quirino	S. Ettore
<b>5</b> Sab	<b>21</b> Lun
S. Bonifacio	S. Luigi Gonzaga
<b>6</b> Dom	<b>22</b> Mar
SS. Trinità	S. Paolino da N.
<b>7</b> Lun	<b>23</b> Mer
S. Eugenia	S. Lanfranco
<b>8</b> Mar	<b>24</b> Gio
S. Adriano	Nat. di Giovanni Battista
<b>9</b> Mer	<b>25</b> Ven
S. Efreem	S. Guglielmo
<b>10</b> Gio	<b>26</b> Sab
S. Massimo	S. Rodolfo
<b>11</b> Ven	<b>27</b> Dom
S. Barnaba	S. Cirillo
<b>12</b> Sab	<b>28</b> Lun
S. Onofrio	S. Attilio
<b>13</b> Dom	<b>29</b> Mar
Corpus Domini	SS. Pietro e Paolo
<b>14</b> Lun	<b>30</b> Mer
S. Eliseo	SS. Protomartiri romani
<b>15</b> Mar	Note
S. Germana	
<b>16</b> Mer	
S. Aureliano	



# essellepi



SLP s.p.a. Assicurazioni Spese Legali Peritali e Rischi Accessori

Sede e Dir Gen: 10121 Torino - C.so Matteotti 3 bis - Tel. 011.548.003 - 011.548.748 - Fax 011.548.760 - e-mail: info@slpspa.it

## Fatti di mare del xx secolo



SLP Assicurazioni SpA  
Compagnia Specializzata nel ramo Tutela Giudiziaria



### Incrociatore Duca degli Abruzzi



**CARATTERISTICHE:** Incrociatore leggero di 11.761 tonnellate a pieno carico. Velocità 34 nodi. 640 persone di equipaggio. Allestito nel 1933 a La Spezia; varato nel 1936 ed entrato in servizio nel 1937.

**STORIA:** Nome completo: Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi. Insieme all'incrociatore gemello Giuseppe Garibaldi costituisce l'unità più moderna (tipo "Duca degli Abruzzi") della classe "Condottieri" e, in generale, i due incrociatori risultano i migliori tra le unità similari della loro epoca. L'Abruzzi partecipa ad alcune delle più importanti operazioni nel Mediterraneo, tra cui Punta Stilo e Capo Matapan. Nel periodo della cobelligeranza effettua con gli Alleati lunghe crociere di controllo nell'Atlantico. E' anche conosciuto come "l'incrociatore degli esili" per aver accompagnato membri della famiglia reale lontano dall'Italia: Vittorio Emanuele III in Egitto e Maria José in Portogallo. Al termine della Guerra, dopo il Trattato di Pace, fa ancora parte del nucleo più efficiente della flotta italiana. Rimodernato radicalmente negli anni 1951-1953, viene radiato nel 1961 dopo 23 anni di servizio.

**IL SILURAMENTO (22.11.1941):** L'Abruzzi, insieme agli incrociatori Garibaldi, Gorizia, Trieste e Trento e a vari cacciatorpedinieri, scorta un convoglio mercantile di importanza strategica da Messina verso Tripoli. In un primo tempo viene silurato il Trieste da parte di un sommergibile e, poco dopo, alle 00.38 del 22.11.1941, un siluro sganciato da un aerosilurante colpisce a poppa il Duca degli Abruzzi; nonostante il timone danneggiato, l'incrociatore riprende la navigazione ed il convoglio decide di tornare a Messina, considerato che la rotta è stata ormai scoperta e la missione quindi compromessa. Gli incrociatori, in questa circostanza, si sono dimostrati, invece che arma di difesa, un bersaglio significativo per gli inglesi esperti in attacchi notturni.

### Corazzata Bismark

**CARATTERISTICHE:** Corazzata da 50153 tonnellate a pieno carico, leggermente minore rispetto alla gemella Tirpiz. Velocità massima di 29 nodi. 12 cannoni da 380 mm comandati da radar. 1989 persone di equipaggio. Varata il 14.2.1939 ad Amburgo.

**STORIA:** Il progetto tedesco di compiere un raid contro le rotte dei rifornimenti inglesi voleva ripetere le vittoriose missioni delle navi da battaglia Scharnhorst e Gneisenau, unendo ad esse, appena rientrate nel porto di Brest, la Bismark e la Prinz Eugen. Nè la Scharnhorst, a causa di avarie troppo gravi, nè la Gneisenau, colpita da incursioni aeree nel porto, però, erano in grado di salpare. Il 19.5.1940 la Bismark, al comando dell'ammiraglio Lutjens, esce dal porto di Gdynia nel Golfo di Danzica, seguita dal solo Prinz Eugen. Alla notizia l'Ammiraglio britannico fa convergere molte vedette tra il Mare del Nord e lo stretto di Danimarca per impedire al nemico di raggiungere l'Atlantico. Avvistata una prima volta presso le coste norvegesi, la Bismark è individuata dall'incrociatore Suffolk di sentinella all'imboccatura del canale di Danimarca. Il vecchio incrociatore da battaglia Hood e la corazzata Princes of Wales vanno all'attacco. Avvistate le corazzate tedesche al mattino del 24 maggio, spara per prima la Hood e subito dopo i tedeschi decidono di rispondere: l'incrociatore britannico è squassato da una violentissima esplosione. Solo tre uomini dei 1500 di equipaggio sono tratti in salvo. La Prince of Wales si ritira in tutta fretta e gli incrociatori inglesi continuano l'inseguimento, perdendo però le tracce della Bismark (l'incoluma Prinz Eugen riesce intanto ad allontanarsi verso sud). L'ammiraglio Lutjens rompe il silenzio radio e gli inglesi ne rilevano la posizione, ma a causa di errate trascrizioni dei rilevamenti la flotta inglese si allontana, piuttosto che avvicinarsi alla nave tedesca, che sta puntando a est verso il golfo di Biscaglia. Il 26 maggio prima un idrovolante Catalina e dopo due Swordfish decollati dalla portaerei Ark Royal avvistano la Bismark. Incominciano attacchi aerei e almeno due siluri colpiscono la corazzata, danneggiandone irreparabilmente il timone. La Bismark comincia a girare su se stessa, facile preda delle navi britanniche: le corazzate Rodney e King George, a partire dalle 8.47, colpiscono ripetutamente la Bismark, la quale continua fino all'ultimo a rispondere al fuoco. Il colpo decisivo è lanciato dall'incrociatore Dorsetshire e alle 10.40 del 27.5.1941 la corazzata tedesca cola a picco insieme all'ammiraglio Lutjens ed a gran parte dei 2300 uomini di equipaggio: solo un centinaio vengono tratti in salvo.



## LUGLIO



# 2004



## AGOSTO

1	Gio	17	Sab
2	Ven	18	Dom
3	Sab	19	Lun
4	Dom	20	Mar
5	Lun	21	Mer
6	Mar	22	Gio
7	Mer	23	Ven
8	Gio	24	Sab
9	Ven	25	Dom
10	Sab	26	Lun
11	Dom	27	Mar
12	Lun	28	Mer
13	Mar	29	Gio
14	Mer	30	Ven
15	Gio	31	Sab
16	Ven		Note

1	Dom	17	Mar
2	Lun	18	Mer
3	Mar	19	Gio
4	Mer	20	Ven
5	Gio	21	Sab
6	Ven	22	Dom
7	Sab	23	Lun
8	Dom	24	Mar
9	Lun	25	Mer
10	Mar	26	Gio
11	Mer	27	Ven
12	Gio	28	Sab
13	Ven	29	Dom
14	Sab	30	Lun
15	Dom	31	Mar
16	Lun		Note



# essellepi



SLP s.p.a. Assicurazioni Spese Legali Peritali e Rischi Accessori

Sede e Dir Gen: 10121 Torino - C.so Matteotti 3 bis - Tel. 011.548.003 - 011.548.748 - Fax 011.548.760 - e-mail: info@slpspa.it

## Fatti di mare del xx secolo



SLP Assicurazioni SpA  
Compagnia Specializzata nel ramo Tutela Giudiziaria



### Sommergibile Scirè



**CARATTERISTICHE:** Regio Sommergibile (serie "Adua" - classe "600" - smg costieri). 683 t. in superf. - 856 t. in immers. Vel.: 14 nodi in superf. - 7,5 nodi in immers.; profondità operativa: m. 80; equipaggio di 44 persone. Varato e consegnato nel 1938.

**STORIA:** Dei 17 battelli appartenenti alla serie "Adua", realizzati tra il 1936 ed il 1938 ed intitolati a fatti, luoghi e vicende della guerra d'Etiopia appena conclusa, solo l'Alagi sopravvisse alla fine del conflitto ed il loro sacrificio fu totale. Lo Scirè entra subito in azione all'inizio delle ostilità e, dopo alcune missioni infruttuose, il 10.7.1940 al largo dell'Asinara affonda il piroscafo francese Cheich, recuperando i naufraghi. Come il gemello Gondar, lo Scirè nell'agosto del 1940 subisce modifiche strutturali e viene attrezzato con mezzi d'assalto subacquei, i cd. Maiali (tre cilindri atti a contenere i Siluri a Lenta Corsa - SLC). Al comando del Cap. Corv. Junio Valerio Borghese compie ripetute incursioni nella munitissima base di Gibilterra, affondando nel settembre 1941 tre navi. Lo Scirè compie la missione più famosa il 19.12.1941, quando i maiali lanciati dal sottomarino penetrano nel porto di Alessandria d'Egitto ed affondano le corazzate Queen Elizabeth e Valiant, la petroliera Satoga ed il cacciatorpediniere Jervis. Allo stendardo dello Scirè viene conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare. Al Com. Borghese, promosso per l'azione Cap. Freg. e passato a comandare la X Flottiglia MAS, succede il Cap. Corv. Bruno Zelich.

**L'AFFONDAMENTO:** Il 27.7.1942, lo Scirè lascia La Spezia alla volta dell'isola greca di Lero, da dove, il 6.8.1942, intraprende una missione contro il porto britannico di Haifa (Palestina). Il sommergibile attende in mare l'esito della ricognizione aerea tedesca, ma poco dopo interrompe ogni comunicazione. Secondo resoconti inglesi, lo Scirè fu affondato da bombe di profondità lanciate dalla vedetta inglese Islay. Tutto l'equipaggio perì. Nel 1984 la nave Anteo ha recuperato le reliquie di 42 dei 49 membri dell'equipaggio e degli 11 nuotatori a bordo al momento dell'affondamento.

### Sommergibile Marconi

**CARATTERISTICHE:** Regio Sommergibile (primo battello della classe "G. Marconi", composta da sei smg. "oceanici": Marconi, Baracca, Bianchi, Leonardo da Vinci, Malaspina, Torelli). 1191 t. in superf. - 1489 t. in immers. Vel.: 18 nodi in superf. - 8 nodi in immers.; profondità operativa: m. 90; equipaggio di 57 persone. Varato nel 1939. Consegnato il 20.2.1940.

**STORIA:** I sei battelli della classe "Marconi" dimostrarono buone qualità nautiche e facilità d'impiego; nessuno di loro sopravvisse agli eventi bellici. Al Leonardo Da Vinci va il primato di aver affondato il maggior tonnellaggio, per un totale di 17 navi; tale smg, in immersione nel golfo di Biscaglia, verrà scoperto dal caccia inglese Active e dalla fregata Ness e, colpito da bombe di profondità, affonderà, con 64 persone di equipaggio. Anche il Marconi, comandato dal Cap. Corv. Giulio Chialamberto, allo scoppio della guerra, viene subito impegnato in attacchi a convogli. Nelle missioni compiute (6 in Atlantico ed 1 nel Mediterraneo) affonda 8 navi per 20.262 tonnellate. Attraversato in immersione lo stretto di Gibilterra, si porta nella base BETASOM di Bordeaux e, partendo da qui, esegue missioni davanti le coste scozzesi e iberiche. Nel maggio 1941 il comando passa al Tenente di Vascello Mario Paolo Pollina ed il sommergibile si riporta nelle acque dello stretto di Gibilterra; nella notte del 5.6.1941, il Marconi insegue il convoglio OG.63, composto da 16 navi e scortato da 5 caccia; attacca il convoglio ed ottiene quattro successi sicuri e due probabili. Nell'ottobre del 1941 il comando passa al Cap. Corv. Livio Piomarta ed il sommergibile pattuglia inizialmente le acque al largo di Oporto e quelle a nord-est delle Azzorre.

**L'AFFONDAMENTO (28.10.1941):** Durante la sesta missione in Atlantico, il Marconi avvista un convoglio al largo di Lisbona; attaccato da un'unità di scorta, il smg. è costretto ad immergersi ed allontanarsi. Nella notte tra il 27 ed il 28.10.1941, il Marconi comunica a BETASOM di aver avvistato numerosi bengala: è l'ultima comunicazione ed il Marconi non rientrerà più alla base. Non vi sono dati certi sulle cause dell'affondamento. Si può ipotizzare che sia stato affondato dalle bombe di profondità di un'unità britannica di scorta al convoglio o che sia stato colpito per errore da un U-Boot (sommergibile tedesco).



## SETTEMBRE



# 2004



## OTTOBRE

1	Mer	S. Egidio
2	Gio	S. Mansueto
3	Ven	S. Gregorio Magno
4	Sab	S. Rosalia
5	Dom	S. Vittorino
6	Lun	S. Petronio
7	Mar	S. Regina
8	Mer	Natività di B.V. Maria
9	Gio	S. Pietro Claver
10	Ven	S. Nicola da Tolentino
11	Sab	S. Diomede
12	Dom	S. Nome di Maria
13	Lun	S. Maurilio
14	Mar	S. Crescenzo
15	Mer	B.V. Addolorata
16	Gio	S. Eufemia

17	Ven	S. Roberto
18	Sab	S. Sofia
19	Dom	S. Gennaro
20	Lun	S. Eustachio
21	Mar	S. Matteo
22	Mer	S. Maurizio
23	Gio	S. Padre Pio
24	Ven	S. Terenzio
25	Sab	S. Aurelia
26	Dom	SS. Cosma e Damiano
27	Lun	S. Vincenzo de' Paoli
28	Mar	S. Venceslao
29	Mer	SS. Arcangeli
30	Gio	S. Girolamo
	Note	

1	Ven	S. Remigio
2	Sab	SS. Angeli Custodi
3	Dom	S. Gerardo
4	Lun	S. Francesco d'Assisi
5	Mar	S. Placido
6	Mer	S. Bruno
7	Gio	B.V. del Rosario
8	Ven	S. Sergio
9	Sab	S. Dionigi
10	Dom	S. Daniele
11	Lun	S. Firmino
12	Mar	S. Serafino
13	Mer	S. Edoardo
14	Gio	S. Callisto
15	Ven	S. Teresa d'Avila
16	Sab	S. Edvige

17	Dom	S. Ignazio d'Antiochia
18	Lun	S. Luca
19	Mar	S. Laura
20	Mer	S. Irene
21	Gio	S. Orsola
22	Ven	S. Donato
23	Sab	S. Domizio
24	Dom	S. Antonio M. Claret
25	Lun	S. Crispino
26	Mar	S. Evaristo
27	Mer	S. Delia
28	Gio	SS. Simone e Giuda
29	Ven	S. Ermelinda
30	Sab	S. Germano
31	Dom	S. Lucilla
	Note	



# essellepi



SLP s.p.a. Assicurazioni Spese Legali Peritali e Rischi Accessori

Sede e Dir Gen: 10121 Torino - C.so Matteotti 3 bis - Tel. 011.548.003 - 011.548.748 - Fax 011.548.760 - e-mail: info@slpspa.it

## Fatti di mare del xx secolo



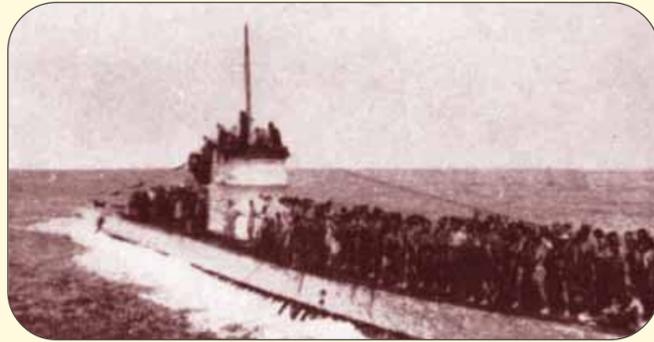
SLP Assicurazioni SpA  
Compagnia Specializzata nel ramo Tutela Giudiziaria



### La tragedia del transatlantico Laconia

**CARATTERISTICHE:** Transatlantico del 1922 della Cunard White Star Line di 19.695 tonnellate.

**L'AFFONDAMENTO (12.9.1942):** Il Laconia, al comando del Cap. Rudolf Sharp e con 463 ufficiali e uomini di equipaggio, trasportava 286 passeggeri militari inglesi, 1841 prigionieri di guerra italiani che avevano combattuto ad El Alamein, 103 guardie polacche e 80 tra donne e bambini, familiari di militari di stanza in Egitto ed a Malta che rientravano in Inghilterra. Il Laconia non è classificato come nave ospedale, nè è stato segnalato come trasporto-prigionieri e, giunto in Atlantico dopo aver doppiato il Capo di Buona Speranza, al largo della Liberia viene silurato dal sommergibile tedesco U-156 comandato dal Ten. Vasc. Werner Hartenstein. L'U-156 si avvicina alla nave in affondamento navigando tra naufraghi e relitti, e, udite invocazioni di soccorso in italiano, trae in salvo due uomini. Dal loro racconto il comandante Hartenstein apprende che a bordo della nave silurata ci sono 1800 prigionieri di guerra italiani. Vengono iniziate le operazioni di salvataggio, ma non vi sono lance a sufficienza. L'ammiraglio tedesco Doniz, ordina l'operazione di salvataggio dei naufraghi, disponendo che altri sommergibili del gruppo Eisbar (Orso Bianco) convergano sul posto del naufragio per aiutare Hartenstein.



Il sommergibile tedesco stracolmo di naufraghi

L'aereo, un Liberator americano, vola in cerchio a 80 metri d'altezza sopra il sommergibile. Dall'U-156 si trasmette in morse: "Qui sommergibile tedesco con naufraghi inglesi. C'è un aereo di soccorso in vista?". Subito dopo un ufficiale inglese della RAF trasmette all'aereo: "Qui ufficiale RAF a bordo sommergibile tedesco. Ci sono i naufraghi del Laconia, soldati, civili, donne, bambini". Il pilota non risponde e il Liberator si allontana. Un'ora dopo il quadrimotore americano B-24 ritorna e sgancia la prima bomba, seguita da altre quattro. Uno degli ordigni centra una scialuppa e provoca avarie al sommergibile. L'U-156, tagliata la corda con la quale rimorchia 4 scialuppe colme di naufraghi, s'immerge per riparare i danni subiti. Gli Stati Uniti, solo dopo molti anni, ammetteranno di aver dato al pilota del Liberator l'ordine di distruggere il sommergibile tedesco. Il 17 settembre alle ore 12.22 anche l'U-506 di Wundermann viene attaccato da un grosso idrovolante che sgancia tre bombe: il sommergibile, scorto il velivolo per tempo, riesce ad immergersi. Finalmente gli U-Boote incontrano le navi francesi sopraggiunte da Dakar ed effettuano il trasbordo dei naufraghi, trattenendo quali prigionieri alcuni ufficiali inglesi. Il sommergibile italiano Cappellini incontra la nave francese "Dumont D'Urville" e consegna 41 naufraghi imbarcati. Due lance, ognuna delle quali conteneva una cinquantina di naufraghi, cercano di raggiungere le coste africane: vi giungono dopo parecchie settimane con solo sei superstiti.

Nel naufragio del Laconia trovano la morte circa 1600 persone, per la quasi totalità italiani.

Verso il luogo della tragedia si dirige anche il sommergibile italiano Cappellini comandato dal Ten. Vasc. Marco Revedin. Secondo le informazioni dei naufraghi italiani, gli inglesi, dopo essere stati silurati, hanno chiuso le stive dove si trovavano i prigionieri, respingendo con le armi coloro che tentavano di raggiungere le lance di salvataggio. Da una stima risulta che circa 1400 italiani perirono direttamente nelle stive del Laconia. Hartenstein raccoglie 193 uomini, tra cui 21 inglesi, mentre altre centinaia di naufraghi galleggiano con cinture di salvataggio. Il comandante Hartenstein addirittura trasmette un'invocazione di soccorso in inglese, ma non riceve risposta. Dal porto di Dakar partono navi francesi. Nel mare antistante, nel frattempo, fanno la loro comparsa gli squali attaccando e divorando i naufraghi. I sopravvissuti vengono nel frattempo ospitati e rificollati, a turni di qualche ora, a bordo dell'U-156. Al mattino del giorno 15 arriva l'U-506 ed al pomeriggio l'U-507, rispettivamente al comando di Wundermann e Schacht. In altro settore il sommergibile italiano Cappellini, dopo aver rifornito d'acqua e viveri diverse lance, raccoglie naufraghi italiani ed inglesi. Il 16 settembre dall'U-156 si ode un rombo di motori e subito dopo appare un aereo. Viene immediatamente stesa sul cannone prodiero la bandiera della Croce Rossa.



Lancia di salvataggio stracolma di naufraghi

NOVEMBRE



# 2004



DICEMBRE

1	Lun	Tutti i Santi
2	Mar	Comm. Defunti
3	Mer	S. Silvia
4	Gio	S. Carlo Borromeo
5	Ven	S. Zaccaria
6	Sab	S. Leonardo
7	Dom	S. Ernesto
8	Lun	S. Goffredo
9	Mar	S. Oreste
10	Mer	S. Leone Magno
11	Gio	S. Martino
12	Ven	S. Renato
13	Sab	S. Diego
14	Dom	S. Giocondo
15	Lun	S. Alberto Magno
16	Mar	S. Margherita

17	Mer	S. Elisabetta
18	Gio	S. Oddone
19	Ven	S. Fausto
20	Sab	S. Benigno
21	Dom	S. Colombano
22	Lun	S. Cecilia
23	Mar	S. Clemente
24	Mer	S. Prospero
25	Gio	S. Caterina
26	Ven	S. Delfina
27	Sab	S. Gustavo
28	Dom	S. Sostene / Avvento romano
29	Lun	S. Saturnino
30	Mar	S. Andrea
	Note	

1	Mer	S. Eligio
2	Gio	S. Bibiana
3	Ven	S. Francesco Saverio
4	Sab	S. Barbara
5	Dom	S. Giulio
6	Lun	S. Nicola
7	Mar	S. Ambrogio
8	Mer	Imm. Concezione
9	Gio	S. Siro
10	Ven	N.S. di Loreto
11	Sab	S. Damaso
12	Dom	S. Amalia
13	Lun	S. Lucia
14	Mar	S. Pompeo
15	Mer	S. Achille
16	Gio	S. Adelaide

17	Ven	S. Lazzaro
18	Sab	S. Graziano
19	Dom	S. Urbano
20	Lun	S. Liberato
21	Mar	S. Pietro Canisio
22	Mer	S. Flaviano
23	Gio	S. Vittoria
24	Ven	S. Adele
25	Sab	Natale di N. S.
26	Dom	S. Stefano
27	Lun	S. Giovanni Evangelista
28	Mar	SS. Innocenti Martiri
29	Mer	S. Davide
30	Gio	S. Eugenio
31	Ven	S. Silvestro
	Note	