



numero unico

EX GREGE

APPROFONDIMENTI



Febbraio 2005

L'ANTEFATTO

Tutto ebbe inizio lo scorso settembre, a casa di Nicola ...

Anzi no; tutto ebbe inizio nel 1985 quando alcuni arditi decisero di rientrare da una gita in montagna scendendo "al di fuori dal sentiero tracciato". Ma questa è una storia ormai risaputa e sarebbe meglio dire...

Tutto riprese lo scorso settembre a casa di Nicola, come al solito in sordina, apparentemente deridendo il nostro ospite per la sua antiquata collezione di odorosi cimeli cartacei ma segretamente invidiandolo per quei tomi d'altri tempi. Iniziammo così a sfogliare un ingiallito libro illustrante nel dettaglio, con tanto di mappe e cartine dell'epoca, le azioni militari e le battaglie compiute dalle truppe italiane al comando del gen. Graziani durante la Seconda Guerra Italo-Etiopica (1935-1936). Poi, come sempre, di battaglia in battaglia, tra un pezzetto di torta e un altro, ci siamo avventurati in fantasiose ipotesi sulle sorti possibili della Seconda Guerra Mondiale. Come su un campo di battaglia, sotto lo sguardo di due increduli cronisti di guerra, Gabriele ed io, si affrontarono i due schieramenti: quello del gen. Nicola contro quello del gen. Cesare; il primo spronato dal coraggio dei combattenti e da profonde tecniche militari, il secondo supportato dalla forza di uomini, mezzi, e naturalmente, numeri.

Ed è proprio dai numeri che scaturì la "controversia delle portaerei", una "querelle" che si trascinò per tutta sera, che annoiò i più, ma che esaltò noi quattro guasconi: "Quante portaerei vararono gli USA durante il conflitto e quante ne cedettero gratuitamente agli Inglesi?"

Una diatriba che non si sopì affatto con una buona dormita ma che rimase viva, come le ceneri di un focolare, per poi riaccendersi diversi giorni dopo, e dopo ancora.

Questo è l'antefatto. Nelle prossime pagine, se come me ne avrete interesse, troverete il seguito. Io mi sono solo limitato ad immaginare alcuni messaggi di posta elettronica che i nostri affabili generali si sono scambiati e ad aggiungere alcune immagini della storia, questa sì, non sempre risaputa.

Buona lettura.

EGREGI INTERLOCUTORI di una bella serata...

Da: "Nicola Azzali" <n.azzali@agenziamediatrade.it>
Inviato: Domenica 12/09/2004 14:27:45
"Marcello Mussini" <marcermus@tin.it>, "Cesare Dolcin" <cesare.astro@libero.it>, "Gabriele Di Giovanni" <gabriele_digiovanni@libero.it>
Oggetto: Portaerei

Egredi interlocutori di una bella serata, come appassionato di storia militare mi sento in dovere di completare, con alcune prove a sostegno, la mia affermazione relativamente all'impossibilità di chiunque (USA compresi) di produrre, in poco tempo (durante il secondo conflitto mondiale, ndr), 160 portaerei e ovviamente all'assurdità di regalarne poi 70 ad altri. Naturalmente senza spirito polemico, sperando anzi di poter ulteriormente approfondire il discorso. La polemica semmai è verso quegli storici dilettanti incapaci di distinguere un incrociatore da una corazzata e, mi viene da dire, un mercantile da una portaerei (ne incontro spesso nelle letture che preferisco).

La Marina degli Stati Uniti, con complessivamente 500 navi in servizio attivo nel 1985 (punto di massimo splendore a causa della guerra fredda allora ancora di attualità), non avrebbe mai potuto sostenere l'appoggio di così tante portaerei neppure allora, ma per maggiore precisazione in allegato troverete tutte le portaerei prodotte dalla U.S. Navy, partendo dalle portaerei d'attacco, fino a quelle leggere e di scorta (insomma nessun portaeromobili escluso).

Ovviamente troverete anche classi moderne o relativamente moderne, come la "classe Nimitz" (a propulsione nucleare) prodotte dal 1975, o la "classe Enterprise" (sempre a propulsione nucleare) prodotta dal 1961, la "classe Kennedy" completata nel 1969...

Ma veniamo a quelle prodotte nel secondo conflitto mondiale; la più famosa è probabilmente la "classe Midway" (solo 1 però, la Midway appunto, è entrata in servizio prima della fine della guerra, mentre la Coral Sea venne terminata nel 1947 con la Roosevelt e altre 3 non furono mai terminate). Complessivamente tutte buone portaerei a propulsione di tipo convenzionale da 51.000 tonnellate o 64.000 a pieno carico (non mi dilungo sull'armamento).

Poi c'è la "classe Hancock" e anche qui riusciamo a vedere operative in tempo solo la Lexington nel 1943, la Bon Homme Richard nel 1944 e altre però mai scese in battaglia, mentre la Kearsage, la Oriskany e la Shangri-La non videro il mare prima degli anni 50.

Mi accorgo che forse mi sto dilungando troppo, quindi taglio: nella storia della marina militare non si arriva a 160 portaerei neanche contando quelle ancora in progetto o mai realizzate o terminate. Da qui il mio solito scetticismo verso quegli storici (troppo numerosi) che si vogliono occupare di campi a loro sconosciuti. La marina non è assolutamente l'arma che preferisco (anzi è quella a me più "oscura"), quindi non voglio insegnare nulla a nessuno, ma gli errori troppo marcati non sono tollerabili per chi scrive libri che magari finiscono sui banchi di scuola.

Nic

P.S.: Anche se la marina non è un'arma che conosco approfonditamente, non temo però alcuno sulle armi leggere e penso di difendermi anche sui mezzi corazzati: la sfida è aperta... Spero di non avervi annoiato troppo. Alla prossima "disputa"

EGREGI INTERLOCUTORI di una bella serata... INDICE

U.S. Navy: tabella portaerei	Pag. 2
Marina Giapponese: tabella portaerei	Pag.5
Battaglie della Kido Butai	Pag.6
Le portaerei italiane	Pag.8

U.S. NAVY PORTAEREI D'ATTACCO (Heavy Carriers)				
Classe Langley	Langley (CV1)			
Classe Lexington	Lexington (CV2) Saratoga (CV3)			
Classe Ranger	Ranger (CV4) Yorktown (CV5)			
Classe Enterprise	Enterprise (CV6) Hornet (CV8)			
Classe Wasp	Wasp (CV7)			
Classe Essex	Essex (CV9) Yorktown (CV10) Hornet (CV12) Franklin (CV13) Bunker Hill (CV17) Wasp (CV18) Boxer (CV32) Antienam (CV36) Leyte (CV37) Princeton (CV39) Lake Champlain (CV40) Tarawa (CV45) Valley Forge (CV47) Philippine Sea (CV48) <i>Reprisal (CV35) - Mai realizzata -</i> <i>Iwo Jima (CV46) - Mai realizzata -</i> <i>Senza nome (CV50 – CV51 – CV52 –</i> <i>CV53 – CV54 – CV55 – CV56) - Mai</i> <i>realizzate -</i>			
	Classe Hancock (Essex a prora lunga)	Hancock (CV19) Intrepid (CV11) Ticonderoga (CV14) Randolph (CV15) Lexington (CV16) Bennington (CV20) Bon Homme Richard (CV31) Kearsage (CV33) Oriskany (CV34) Shangri-La (CV38)		
		Classe Oriskany	Oriskany (CV34) Essex (CV9) Intrepid (CV11) Ticonderoga (CV14) Randolph (CV15) Lexington (CV16) Hanckock (CV19) Bennington (CV20) Bon Homme Richard (CV33) Kearsage (CV33) Shangri-La (CV38)	
			Classe Midway	Midway (CV41) F. D. Roosevelt (CV42) Coral Sea (CV43)

	<i>Senza nome (CV44 – CV56 – CV57) -</i> <i>Mai realizzate -</i>	
Classe United States	United States (CV58) - <i>Mai realizzata -</i>	
Classe Forrestal	Forrestal (CV59) Saratoga (CV60) Ranger (CV61) Independence (CV62)	
	Classe Enterprise	Enterprise (CVN65)
Classe J. Kennedy	Kitty Hawk (CV63) Constellation (CV64) America (CV66) J.F. Kennedy (CV67)	
	Classe Nimitz	Nimitz (CVN68) Eisenhower (CVN69) Carl Vinson (CVN70)
Classe T. Roosevelt	T. Roosevelt (CVN71) Lincoln (CVN72) G. Washington (CVN73) C. Stennis (CVN74) Harry S. Truman (CVN75) R. Reagan (CVN76) <i>Senza nome (CVN77)</i>	
	PORTAEREI LEGGERE (Light Carriers)	
	Classe Independence	Independence (ex Amsterdam) CVL22 Princeton (ex Tallahassee) CVL 23 Belleau Wood (ex New Haven) CVL 24 Cowpens (ex Huntington) CVL25 Monterey (ex Dayton) CVL26 Bataan (ex Buffalo) CVL29 San Jacinto (ex Reprisal) CVL30
		Classe Saipan
PORTAEREI DI SCORTA (Escort Carriers)		
Classe Long Island		Long Island CVE1 Archer HMS D.78
		Classe Avenger
Classe Bogue	Tracker HMS D.24 Battler HMS D.18 Hunter HMS D.2 Bogue CVE9 Chasser HMS D.32 Card CVE 11 Copahee CVE 12 Core CVE13 Fencer HMS D.64 Stalker HMS D.91 Nassau CVE16 Pursuer HMS D.73	

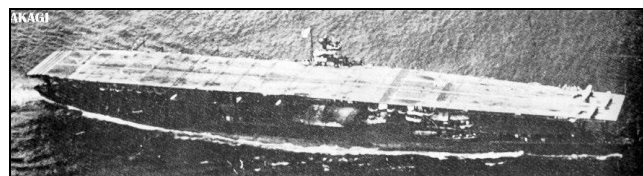
	Altamaha CVE18 Striker HMS D.12 Barnes CVE20 Block Island CVE21 Searcher HMS D.40 Breton CVE23 Ravager HMS D.70 Croatan CVE25 Prince William CVE31 Slinger HMS D.26 Atheling HMS D.51 Emperor HMS D.98 Ameer HMS D.01 Begum HMS D.38 Trumpeter HMS D.37 Empress HMS D.42 Khedive HMS D.62 Speaker HMS D.90 Nabob HMS D.77 Premier HMS D.23 Shah HMS D.21 Patroller HMS D.07 Rajah HMS D.10 Ranee HMS D.03 Trouncer HMS D.85 Thane HMS D.48 Queen HMS D.19 Ruler HMS D.72 Arbiter HMS D.31 Smiter HMS D.55 Puncher HMS D.79 Reaper HMS D.82
Classe Sangamon	Sangamon
Classe Casablanca	Casablanca
Classe Commencement Bay	CVE.105 Commencement Bay CVE.1106 Block Island CVE.107 Gilbert Islands CVE.108 Kula Gulf CVE.109 Cape Gloucester CVE.110 Salerno Bay CVE.110 Salerno Bay CVE.111 Vela Gulf CVE.112 Siboney CVE.113 Puget Sound CVE.114 Rendova CVE.115 Bairoko CVE.116 Badoeng Strait CVE.117 Saidor CVE.118 Sicily CVE.119 Point Cruz CVE.120 Mindoro CVE.121 Rabaul CVE.122 Palau CVE.123 Tinian

Da: "Cesare Dolcin" <cesare.astro@libero.it>
Inviato: Mercoledì 22/09/2004 10:47:45
["Marcello Mussini" <marcermus@tin.it>](mailto:marcermus@tin.it), ["Nicola Azzali" <n.azzali@agenziamediatriade.it>](mailto:n.azzali@agenziamediatriade.it), ["Gabriele Di Giovanni" <gabriele_digiovanni@libero.it>](mailto:gabriele_digiovanni@libero.it)
Oggetto: R: Portaerei

Interessantissima ricerca. Finchè ti dilunghi su numeri sai che non ci sono problemi.

Quindi ho contato **145 portaerei** effettivamente prodotte, di queste 7 esistenti all'inizio della Seconda Guerra Mondiale (e questo lo sapevo), poi un'altra quindicina pesanti prodotte dopo (non so per le leggere e di scorta). Quando (mai?) tornerò in Italia (*all'epoca dei fatti il nostro Cesare si trovava deportato in Cina per motivi di lavoro, ndr*) cercherò di ritrovare le fonti dalle quali avevo tratto i numeri esagerati (sinceramente penso di non ricordarmi male i numeri, non sono ancora così malmesso).

Della statistica che avevo letto (molti anni fa) mi avevano impressionato molto di più i **96.000 aerei** prodotti dagli USA nel solo 1944, anche se 170 portaerei (circa 60 delle quali vendute allo UK) a 6 (prodotte dal Giappone) era un gap comunque impressionante.



La portaerei giapponese Akagi

Comunque, togliendo le leggere e quelle di scorta, e pesanti prodotte prima e dopo, restano almeno una quarantina di grosse portaerei almeno messe in cantiere durante la WW2: già solo questa cifra mi fa accapponare la pelle.

Se vuoi approfondire ulteriormente ci dovrebbe essere un bel libro <<Portaerei>> in biblioteca (l'avevo preso una quindicina di anni fa), mentre io ricercherò tutti i dati da confutare (mi ricordo **490.000 cannoni russi** in tutta la WW2 ed altri dati "sospetti").

Una cosa da cercare subito (ti stimolo): i dati che hai riportato sono quelli relativi alla marina USA, riesci a trovare i dati di quella UK, non vorrei che le navi prodotte in USA e "immatricolate" UK fossero altrove: se ne dovessi trovare, sommandole a quelle USA (pesanti, leggere e di scorta) arriveremmo veramente a numeri comunque impressionanti.

Tienici informati, quando torno ti do una mano (sai che mi piacciono queste cose).

Oggi ho passato un test importante con la vettura che ho qui in Cina, quindi mi sono regalato questi 20' di pausa.

Ciao a tutti.

CD

Da: "Nicola Azzali" <n.azzali@agenziamediade.it>
Inviato: Sabato 13/11/2004 17:43:45
"Marcello Mussini" <marcermus@tin.it>, "Cesare Dolcin" <cesare.astro@libero.it>, "Gabriele Di Giovanni" <gabriele_digiovanni@libero.it>
Oggetto: Portaerei 2

Cari amici,
rimettendo ordine fra i file del mio computer mi sono come sempre soffermato sulla cartella armi e vi ho ritrovato la lettera di quasi 2 mesi fa relativa alla nostra discussione sulle portaerei; rileggendola mi sono ricordato di avervi promesso una maggiore disamina sull'argomento, disamina che ora vi propongo cercando di non cadere nel tecnicismo e quindi nella noia.

Un primo veloce accenno alla storia della portaerei è forse utile in quanto, come per gli aeroplani che ospita, anch'essa nacque per finalità totalmente diverse da quelle che la vedono oggi impegnata nelle acque più turbolente. All'inizio del Ventesimo secolo si cominciò a considerare l'utilizzo dell'aeroplano per le esigenze della guerra navale non con funzioni di attacco, ma di ricognizione. Per le ovvie necessità logistiche e di autonomia dell'aeromobile era necessario che questi accompagnasse il convoglio navale (sia militare che commerciale) compiendo di tanto in tanto ampi giri di ricognizione per avvistare eventuali navi nemiche e dare l'allarme; inoltre dall'alto erano molto più semplificate le analisi topografiche necessarie per il tiro di artiglieria e questo permetteva agli aerei ricognitori di dare le giuste indicazioni per il tiro alle navi da battaglia.

I primi aerei sfruttati a tale scopo a partire dal 1910 furono idrovolanti, ma visto che in mare aperto le condizioni per il loro decollo e atterraggio (ci deve essere calma piatta) sono piuttosto rare, si capì presto che bisognava effettuare queste operazioni sul ponte delle navi.

Fu il tenente di vascello *R. Gregory* della Royal Navy che nel 1912, sfidando il parere dei più, dimostrò a rischio della propria pelle la sua teoria: egli sosteneva che non era importante la velocità del velivolo (in fase di decollo), ma la velocità del vento sulle ali dell'aeroplano; per cui, se erano necessari 45 nodi per alzarsi in volo (impossibili da aggiungersi visto il ponte delle navi troppo corto), bastava andare ad esempio contro un vento di 15 nodi ad una velocità di 10 nodi. In questo modo si avrebbero avuti 25 nodi sulle ali e gli altri 20 erano facilmente raggiungibili dall'aereo stesso. L'esperimento per sua fortuna andò bene e la marina americana sviluppò ulteriormente questo processo già dal 1915 con l'ausilio di catapulte.

Rimaneva però il problema dell'atterraggio: i primi furono effettuati in mare per poi issare gli aerei sulle navi; in seguito si iniziò gradualmente a provare l'appontaggio.

Alla fine della prima guerra mondiale si era già arrivati ad un discreto sviluppo della portaerei con ponti di oltre 60 metri, ma si credeva ancora che la nave regina fosse la corazzata e che la portaerei dovesse avere funzioni prevalentemente logistiche.

Sorvolando sui successivi 20 anni e sui relativi sviluppi in termini di catapulte (a volano, poi idrauliche e infine a vapore) e di sistemi di atterraggio, passiamo alla situazione della marina militare nella seconda guerra mondiale.

La mentalità degli ammiragli era ancora infarcita dalle eroiche immagini di incrociatori da battaglia che si affondavano a colpi di artiglieria (oggi nessuno si sognerebbe di utilizzare queste navi da battaglia per compiti diversi da quelli di unità lanciamissili o per il bombardamento costiero).

Mi concedo ora una riflessione sulla portaerei anche se, come premesso, non ho conoscenza approfondita di quest'arma. Credo che il salto di mentalità nello sviluppo delle strategie belliche sia stato innescato dalla nascita della *classe Lexington*: lo sviluppo di due portaerei statunitensi molto veloci e soprattutto con una capacità di carico rivoluzionaria per gli anni 30 portò alla concezione degli attacchi di massa.

Questo nuovo approccio bellico incentivò inoltre lo sviluppo di sistemi di decollo e appontaggio molto più rapidi: era inutile trasportare 24 aerei con un'autonomia massima di 4 ore di volo se ci volevano oltre 2 minuti per far decollare e atterrare ogni aereo.

A limitare l'ulteriore sviluppo della portaerei esistevano allora assurde restrizioni indicate dal trattato di Washington sia in termini di costruzione di portaerei sia di armamento (non si potevano installare cannoni con un calibro superiore ai 203 mm o più di 10 di calibro oltre i 152mm); esse furono comunque ben presto superate dagli stessi americani che rispettarono anche in questo caso la tradizione che, fin dai tempi della dottrina Moore, li vedeva fautori di regole e primi trasgressori delle regole stesse (basti pensare che tutt'oggi a Guantanamo non viene rispettata nemmeno la convenzione di Ginevra).

Il valore dell'arma aerea per le battaglie sul mare fu evidente nella seconda guerra mondiale sin dall'inizio quando, durante la campagna di Norvegia, uno *Swordfish* fu decisivo nella battaglia che vide impegnata la corazzata *Warspite*; per non farmi venire mal di fegato preferisco non ricordare ciò che questi aereoplani siluranti hanno provocato nel porto di Taranto contro l'intera squadra da battaglia italiana (compresa la corazzata

fiore all'occhiello della nostra marina), o quello che riuscirono a fare contro la *Bismarck*.

Come ovvio, l'efficienza nell'utilizzo della caccia nel coprire correttamente lo spazio aereo si ebbe solo dopo diversi insuccessi: la *Glorious*, priva di caccia e con il ponte coperto di aerei della RAF da poco evacuati dalla



Un ricognitore imbarcato italiano: l'idrovolante Ro 43

Norvegia, fu affondata da incrociatori da battaglia tedeschi senza potersi difendere, mentre l'*Hermes* venne affondata da aerei giapponesi e altre tre grosse portaerei venivano silurate da sottomarini tedeschi. Questo fece subito comprendere la necessità di installare radar e armi antisommergibili direttamente sulle portaerei.



La corazzata Bismarck, orgoglio della Marina Tedesca, affondata nel maggio 1941 da aerei inglesi nell'Oceano

Il rapido sviluppo di questo tipo di nave e la crescente necessità di trasportare aerei da una parte all'altra dell'Atlantico (l'autonomia limitata degli aerei non permetteva ancora queste trasvolate) portò la marina americana e quella inglese a sviluppare numerose e diversificate tipologie di portaeromobili: da questo possono nascere le assurde interpretazioni numeriche. Una portaerei di scorta o di appoggio non può essere neppure paragonata ad una portaerei d'attacco o ad una portaerei leggera: sarebbe un po' come paragonare un carro armato con un camion per il trasporto truppe!



Una portaerei? Giudicate voi!

Se proprio si vuole fare mera contabilità, riferendosi allo scontro Stati Uniti - Giappone, bisogna annoverare nel numero, ad esempio, anche una serie di portaeromobili giapponesi di solito giustamente non considerate: anche i Giapponesi infatti, pur necessitando molto meno di portaerei di scorta o di appoggio, costruirono varie portaerei leggere e numerosi portaidrovolanti.

Sotto, per completezza d'analisi, riporto tutte le porterei da loro costruite, ricordando che, mentre per gli americani le portaerei elencate precedentemente risalgono anche a pochi anni fa, il Giappone le ha potute costruire solo fino al 1945.

FLOTTA GIAPPONESE	
KIDO BUTAI	PRIMA FLOTTA MOBILE
Classe Hoshō	Hoshō Shokaku (non costruita)
Classe Akagi	Akagi (originale) Akagi (dopo modifiche) Amagi (non realizzata)
Classe Kaga	Kaga (originale) Kaga (dopo modifiche)
Classe Zuikaku	Zuikaku Shokaku
Classe Hiyo	Hiyo Junyo
Classe Taihō	Taihō
Classe Shinano	Shinano
Classe Unryū	Amagi Aso Ikoma Kasagi Katsuragi
PORTAEREI LEGGERE (CVL)	
Classe Ryūjō	Ryūjō
Classe Hiryū	Hiryū
Classe Soryū	Soryū
Classe Sohō	Sohō Zuihō
Classe Ryūhō	Ryūhō Ibuki Taigai
Classe Chiyoda	Chiyoda Chitose
PORTAEREI DI SCORTA (CVE)	
Classe Chūyō	Chūyō Taiyō Unyō
Classe Kaiyō	Kaiyō
Classe Shinyō	Shinyō
PORTAEREI MERCANTILI (MAC)	
Classe Otakisan Maru	Otakisan Maru Shimane Maru Daikyu Maru Taisha Maru
Classe Yamashiro Maru	Yamashiro Maru Chigusa Maru
PORTAIDROVOLANTI	
Classe Wakamiya	Wakamiya
Classe Notoro	Notoro Tsurumi
Classe Kamoi	Kamoi
Classe Mizuho	Mizuho
Classe Nisshin	Nisshin Costruzione n°863 e 864 (non costruite)
Classe Ise	Ise Hyuga

Giusto per completezza storica, visto che ho parlato del Giappone, è doveroso ricordare la più grande flotta mobile esistente all'inizio del secondo conflitto mondiale: la famosa **Kido Butai** che comprendeva 7 portaerei pesanti

e 8 portaerei leggere, ossia la massima potenza aereonavale esistente fino all'avvento della task force 58 americana (vedi la Battaglia delle Marianne).

Fino al 1944 questo gruppo navale giapponese ha rappresentato quindi il top in fatto di forza d'attacco. Essendo in grado di mandare a combattere ben 392 aerei contemporaneamente era in grado di minacciare qualunque base o flotta nemica.

Fino alla battaglia delle Midway ha goduto di fama di invincibilità ed ha scorrazzato impunita per l'Oceano Pacifico e per l'Oceano Indiano, potremmo dire nonostante la mediocrità dell'ammiraglio **Nagumo** (nella foto, a sinistra), famoso per accontentarsi di futili vittorie dove potevano essere ottenuti trionfi decisivi.

Quando gli successe l'ottimo ammiraglio **Ozawa** (nella foto, a destra) era ormai troppo tardi per sperare in una vittoria decisiva, anche perché gli aerei giapponesi erano ormai pochi e di scarsa qualità.



Riporto comunque le informazioni relative alle battaglie intraprese dalla Kido Butai nella tabella successiva.

Come al solito mi sono dilungato troppo. Chiedo venia, ma spero che questa mia semplice disamina possa convincere che è inutile parlare di 50 o 60 portaerei costruite nel tal anno invece di 160 o che 70 portaerei non furono regalate alla Gran Bretagna, ma regolarmente vendute (oltretutto a fine conflitto la stragrande maggioranza delle portaerei che io chiamo finte furono radiate e demolite per ricavarne mercantili o semplice ferro!).

Spero di aver dimostrato che la questione è un'altra: è inutile fare della statistica in campo militare basandosi sulle quantità di classi di armi; bisogna rendere più accurate le analisi e non fermarsi ai numeri, ma andare alla qualità e ai perché.

Si potrebbe poi (ma non temete, non lo farò qui) andare oltre anche all'analisi comparativa e chiedersi ad esempio se, ammessa ad esempio la superiorità del carro armato da battaglia statunitense M-60 rispetto al T-10 russo, non sia utile considerare che basta un RPG da poche migliaia di Euro in mano ad un afgano o ad un palestinese per distruggere ambedue questi colossi. Ma ho promesso che non mi sarei addentrato in questo nuovo discorso e non lo farò, anche perché volevo scrivere poche righe e sono già due o più pagine.

EX GREGE

Alla prossima discussione, forse un po' da INPS, ma INPS di cultura. Ciao raga. **Nic**

AZIONI AERONAVALI DELLA "KIDO BUTAI"

Come si vede bene dalla tabella alla pagina seguente **Nagumo** rimase a capo della Prima Flotta Mobile fino alla Battaglia di Santa Cruz, dopo di che fu addirittura promosso (si vede per la splendida tattica mostrata a Midway!) e fece "**Karakiri**" durante la Battaglia delle Marianne (a Saipan) quando si rese conto che la partita era ormai persa.

Dopo Nagumo il comando della Kido Butai passò all'ammiraglio **Ozawa** che la condusse egregiamente fino al sacrificio estremo della Battaglia di Leyte, dove, non dimentichiamolo, le portaerei erano state portate senza quasi aerei solo per fungere da esca ad Halsey (e ci riuscirono) ed essere destinate al martirio per la patria.

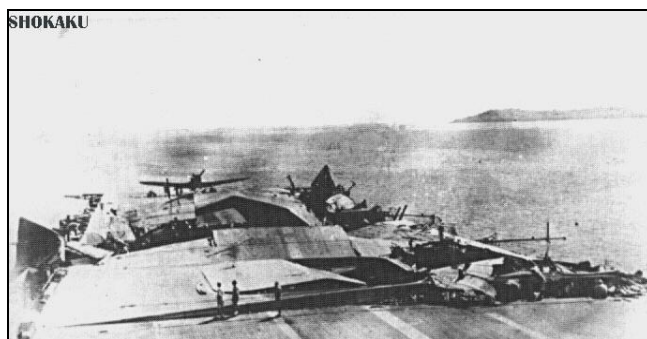
Dall'analisi della tabella emerge che solo la **Zuikaku** riuscì ad arrivare indenne fino all'ultima battaglia, le altre portaerei si susseguirono alcune con presenze lunghissime (vedi la **Shokaku**) altre con fugaci e sfortunate apparizioni (vedi la **Taiho** alle Marianne).

In ultimo si può dire che la Kido Butai dopo la "scoppola" subita a Midway fu sì riformata e rimpinguata ma **Taiho** a parte, le portaerei che sostituirono quelle affondate o erano prive di corazzatura o addirittura erano mercantili riadattati (quindi portaerei solo sulla carta!).

Oltretutto queste navi dovevano sempre muoversi col terrore di rimanere senza carburante visto che esso, a causa dell'azione dei sommergibili americani contro le petroliere giapponesi, scarseggiava in tutto il Cipango. Si pensi, ad esempio, che durante la Battaglia delle Marianne le portaerei giapponesi usarono nafta grezza, anziché il gasolio, per carenza di combustibile e rovinarono notevolmente i motori, a scapito anche delle prestazioni.

Infine è giusto sottolineare come le perdite della Battaglia di Leyte si riferiscono solo a quelle sofferte dalla Kido Butai e non certo alle enormi sofferte dal resto della flotta (non sono considerate nella tabella)

N.A.



Shokaku danneggiata dopo la battaglia del Mar dei Coralli

AZIONI AERONAVALI DELLA "KIDO BUTAI"

DATA	BATTAGLIA	PORTAEREI PRESENTI	AEREI	NAVI AFFONDATE	AEREI ABBATTUTI	PERDITE
07/12/1941	ATTACCO A PEARL HARBOR (Ammiraglio Nagumo)	1. AKAGI 2. KAGA 3. ZUIKAKU 4. SHOKAKU 5. HIRYU 6. SORYU	392	1. Oklahoma (corazzata) 2. Arizona (corazzata) 3. Utah (corazzata) 4. Maryland (corazzata) 5. Tennessee (corazzata) 6. Pennsylvania (corazzata) 7. California (corazzata) 8. West Virginia (corazzata) 9. Helena (incrociatore) 10. Raleigh (incrociatore) 11. Honolulu (incrociatore) 12. Cassin (cacciatorpediniere) 13. Downes (cacciatorpediniere) 14. Shaw (cacciatorpediniere) 15. Vestal (cacciatorpediniere) 16. Curtiss (cacciatorpediniere)	347	20 aerei
18/02/1942	BOMBARDAMENTO DI DARWIN (AUSTRALIA) (Ammiraglio Nagumo)	1. AKAGI 2. KAGA 3. HIRYU 4. SORYU	240	1. Peary (cacciatorpediniere) 10 navi da trasporto		
21/02/1942	ATTACCO A RABAUL (Ammiraglio Nagumo)	1. AKAGI 2. KAGA 3. ZUIKAKU 4. SHOKAKU	260	<i>I bombardamenti aiutarono lo sbarco giapponese a Rabaul</i>		
30/03/1942	BATTAGLIA DEL MAR DI CEYLON (Ammiraglio Nagumo)	1. AKAGI 2. ZUIKAKU 3. SHOKAKU 4. HIRYU 5. SORYU	322	1. Tenedos (cacciatorpediniere) 2. Hector (incrociatore ausiliario) 3. Dorsetshire (incrociatore pesante) 4. Cornwall (incrociatore pesante) 5. Vampire (cacciatorpediniere) 6. Hermes (portaerei) 135.000 tonnellate di mercantili <i>NB: le portaerei pesanti Indomitable e Formidable scapparono!</i>	150 aerei inglesi	30 aerei
08/05/1942	BATTAGLIA DEL MAR DEI CORALLI (Vice Ammiraglio Takagi)	1. ZUIKAKU 2. SHOKAKU 3. SOHO	140	1. Lexington (portaerei) 2. Neosho (petroliera) 3. Sims (cacciatorpediniere)	33	1. SOHO 44 aerei
03/06/1942	BATTAGLIA DI MIDWAY (Ammiraglio Nagumo)	1. AKAGI 2. KAGA 3. HIRYU 4. SORYU	332	1. Yorktown (portaerei) 2. Hamman (cacciatorpediniere)	147	1. AKAGI 2. KAGA 3. HIRYU 4. SORYU 332 aerei
24/08/1942	BATTAGLIA DELLE SALOMONE ORIENTALI (Ammiraglio Nagumo)	1. ZUIKAKU 2. SHOKAKU 3. RYUJO	168	1. Enterprise (gravemente danneggiata)	30	1. RYUJO 60 aerei
26/08/1942	BATTAGLIA DI SANTA CRUZ (Ammiraglio Nagumo)	1. ZUIKAKU 2. SHOKAKU 3. ZUIHO	152	1. Hornet (portaerei)	80	121 aerei
19/06/1944	BATTAGLIA DELLE MARIANNE (Ammiraglio Ozawa)	1. ZUIKAKU 2. SHOKAKU 3. TAIHO 4. JUNYO 5. HIYO 6. RYUJO 7. CHITOTSE 8. CHIYODA 9. ZUIHO	430	-	123	1. SHOKAKU 2. TAIHO 3. HIYO 400 aerei
23/10/1944	BATTAGLIA DI LEYTE (Ammiraglio Ozawa)	1. ZUIKAKU 2. CHITOTSE 3. CHIYODA 4. ZUIHO 5. HYUGA 6. ISE	116	-	-	1. ZUIKAKU 2. CHITOTSE 3. CHIYODA 4. ZUIHO 116 aerei

Le portaerei italiane

Successivamente alla lettura delle due e-mail di Nicola mi sono naturalmente posto la più patriottica delle domande - "E gli Italiani?" - domanda alla quale ho trovato facile soddisfazione *navigando*, è proprio il caso di dire, nella rete. Naturalmente, da inesperto del settore, non mi dilungherò in commenti tattici o in dettagli tecnici ma mi limiterò a proporvi alcune interessanti immagini e a raccontarvi qualche frammento di storia della marineria italiana.



Le portaerei della Regia Marina Italiana

Il primo esperimento fu fatto già nel 1915 con la trasformazione di una nave mercantile varata nel 1895 dai cantieri Connell di Glasgow. Si trattava della *Europa*, una nave-appoggio,

impiegata prevalentemente per lavori di manutenzione e adibita a trasporto aerei.

Cantiere: Connell - Glasgow

Impostazione: -

Varo: 1895

Completamento: 1915

Radiazione: 1920

Dislocamento: Normale: 6.400 Tonn.

Pieno carico: 8.805 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 123,2 (f.t.) - 119,5 (pp.) mt.

Larghezza: 14,1 mt.

Immersione: 6 mt.

Apparato motore: 1 motrice alternativa

1 elica

Potenza: 3.000 HP

Velocità: 12 nodi

Combustibile: 765 Tonn. di carbone

Autonomia: -

Armamento: 2 pezzi da 76/30 mm.

8 aeroplani



16 Febbraio 1918, l'Europa nel porto di Valona

Tra gli anni '20 e l'inizio della Seconda Guerra Mondiale, la Regia Marina sentì a più riprese la necessità di navi portaerei, ma non forzò mai lo Stato Maggiore per ottenerne alcuna, neppure con esborsi decisamente contenuti semplicemente modificando piroscafi già

esistenti (anche gli USA durante la Seconda Guerra crearono così un centinaio di portaerei di scorta).

Finalmente, solo nel 1923, venne completata la *Regia Nave Appoggio Aerei Giuseppe Miraglia*, la prima portaerei italiana; era in realtà un piroscavo destinato alle ferrovie e riconvertito al nuovo ruolo durante la costruzione. Fu impiegata durante la Guerra Civile Spagnola anche come nave da trasporto personale e materiali.

Cantiere: Arsenale di La Spezia

Impostazione: 1921

Varo: 1923

Completamento: 1927

Radiazione: 1950

Dislocamento: Normale: 4.960 Tonn.

Pieno carico: 5.913 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 121,2 (f.t.) mt.

Larghezza: 15 mt.

Immersione: 5,3 mt.

Apparato motore: 8 caldaie

4 turbine

4 eliche

Potenza: 12.000 HP

Velocità: 21 nodi

Combustibile: 680 Tonn. di nafta

Autonomia: -

Armamento: 4 pezzi da 102/35 mm.

20 aeroplani

Equipaggio: 196



La Giuseppe Miraglia a fine anni '30 con 3 velivoli Ro.43 sulla catapulta di poppa

Fu così che la Regia Marina arrivò al conflitto praticamente senza navi portaerei, confidando solo nella collaborazione dell'Aeronautica. In realtà, spesso, la Regia Marina si trovò ad operare in condizioni di insufficiente copertura aerea.

Solo tardivamente, l'Italia tentò di costruire, senza riuscirle a terminare, altre due portaerei: l'*Aquila* e lo *Sparviero*.

L'*Aquila*, destinata a diventare una portaerei di squadra, fu ottenuta dalla trasformazione del transatlantico *Roma*, di cui venne riutilizzato lo scafo, debitamente modificato. L'apparato motore (costituito da 2 unità) doveva

consentire una velocità massima di 30 nodi. La protezione passiva era costituita da 18 paratie stagne, di cui 11 doppie, da controcarenne esterne e da doppiifondi riempiti di calcestruzzo armato sino al galleggiamento. Il ponte di volo era fornito di 2 catapulte Demag ad aria compressa, di fabbricazione tedesca, lungo 211,6 metri, largo 25,2 metri ed alto sul mare circa 23 metri. L'aviorimessa era divisibile in 4 sezioni per mezzo di paratie tagliafuoco. Poteva imbarcare 51 aerei da caccia tipo Reggiane Re.2001 di cui 10 sul ponte di volo, 26 nell'hangar e i rimanenti sospesi al cielo dell'hangar stesso.

All'atto dell'armistizio dell'8 settembre 1943, la nave era prossima al completamento ed aveva già effettuato le prime prove statiche dell'apparato motore. Abbandonata, fu ritrovata danneggiata nel dopoguerra a seguito di azioni degli arditi incursori della Marina Italiana e, nel 1952, fu avviata alla demolizione.

Cantiere: Ansaldo - Genova
Impostazione: -
Varo: -
Trasformazione: 1941 - 1943
Perdita: 1943

Dislocamento: Normale: 23.500 Tonn.
 Pieno carico: 27.800 Tonn.

Dimensioni: Lunghezza: 235,5 (f.t.) mt.
 Larghezza: 30 mt.
 Immersione: 7,3 mt.

Apparato motore: 8 caldaie
 4 turbine
 4 eliche
 Potenza: 151.000 HP

Velocità: 30 nodi

Combustibile: 3.660 Tonn. di nafta

Autonomia: 5.500 miglia a 18 nodi

Protezione: Orizzontale: 80 mm.

Armamento: 8 pezzi da 135/45 mm.
 12 pezzi da 65/64 mm.
 132 pezzi da 20/65 mm.
 51 aeroplani

Equipaggio: 1.420

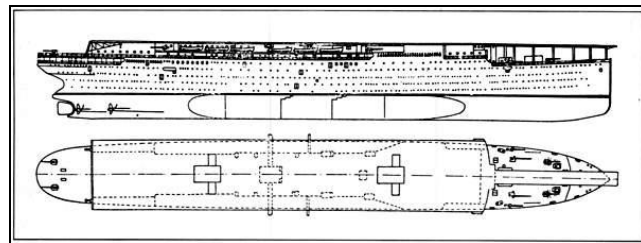


Varignano (La Spezia) 1951: la portaerei Aquila poco prima della demolizione

Lo *Sparviero* invece, destinato ad essere una portaerei di scorta, derivava da una trasformazione parziale del transatlantico *Augustus*. L'unità, mai completata, venne

affondata nel 1944, recuperata nel 1947 ed infine demolita.

Cantiere: Ansaldo - Genova
Impostazione: -
Varo: -
Trasformazione: 1942 - 1943
Perdita: 1943



Lo Sparviero: profilo e pianta

Le portaerei della Marina Militare Italiana

Dopo la fine del conflitto, le dure restrizioni di carattere militare imponevano all'Italia di non possedere navi da battaglia, oltre all'utilizzazione e alla sperimentazione di unità portaerei, naviglio subacqueo, motosiluranti e mezzi d'assalto di qualsiasi tipo. Il protocollo di pace del 1947 impegnava inoltre l'Italia a mettere a disposizione delle Nazioni vincitrici (Stati Uniti, Unione Sovietica, Regno Unito, Francia, Jugoslavia, Albania e Grecia) diverse unità navali (3 navi da battaglia, 5 incrociatori ed esploratori, 7 cacciatorpediniere, 6 torpediniere, 8 sommergibili e persino una nave scuola).

Di conseguenza, solo nel 1977 fu possibile approvare il progetto di costruzione di una nuova unità portaerei: la *Giuseppe Garibaldi*, la prima unità "tutto-ponte" a capacità aerea ad entrare in servizio nella Marina Militare Italiana.

In realtà il progetto utilizzato fu, più propriamente, quello di un incrociatore portaelicotteri, poichè derivò dal *Vittorio Veneto*, un incrociatore con impieghi antisommergibile e contraerei costruito alla fine degli anni '60 e dotato di un ponte di volo poppiere in grado di operare con 9 elicotteri.

Ciononostante la *Garibaldi* è una vera e propria "portaerei leggera" in grado di impiegare sia elicotteri che aerei a decollo verticale e/o corto.

Nonostante la sua primaria funzione antisommergibile, per assolvere la quale può imbarcare 18 elicotteri "Sea King", la *Garibaldi* è dotata di un significativo armamento antinave e antiaereo (per missili antinave "Otomat"/SSM e missili antiaerei "Aspide" SAM)

completati da 3 complessi binati da 40/70 mm. ad alta cadenza di fuoco sistemati, due a prora ai lati del ponte e uno all'estrema poppa. Il ruolo antisommergibile è completato da complessi di tubi lanciasiluri (Siluri tipo Honeywell Mk 46 in sostituzione con i nuovi A 290 di produzione nazionale) e da un sistema sonar (DE 1160). Fin dalla sua entrata in servizio la *Garibaldi* è diventata la nave ammiraglia della flotta italiana. Ha partecipato attivamente alle missioni della NATO, dalla guerra del Golfo, alla Bosnia fino ai raid in Afghanistan del novembre 2002.

Cantiere	Fincantieri S.p.A. - Monfalcone
Aerei imbarcati	18
Impostazione	Giugno 1981
Varo	11 Giugno 1983
Entrata in servizio	30 Settembre 1985
Lunghezza	180 metri (174 metri il ponte di volo)
Larghezza	23.50 metri (scafo) (30.40 metri il ponte di volo)
Immersione	6.70 metri (media)
Dislocamento	10.000 tonnellate (standard) - 13.370 tonnellate (a pieno carico)
Apparato motore	4 turbine a gas "Fiat - General Electric" - 2 eliche
Potenza	82.000 HP - 60.400 Kw
Velocità	30 nodi
Combustibile	convenzionale
Autonomia	7.000 miglia a 20 nodi
Armamento	6 mtg da 40 mm. - 6 lanciasiluri da 324 mm. (per siluri a.s.)
Missili	4 "Teseo" (sup. - sup.); 16 "Albatros" (sup.- aria)
Equipaggio	780 (230 del personale di volo) + 45 del comando complesso



La Garibaldi nelle acque del Mediterraneo

sarà in grado di imbarcare ed operare con tutti i tipi di aeromobili in dotazione alla Marina Militare.

L'hangar (m. 134 x 21) potrà essere impiegato, parzialmente o totalmente, per il trasporto di mezzi aeromobili o di veicoli di terra ruotati o cingolati.

La sicurezza passiva dell'Unità, cioè la capacità di difesa da incendi e falle, è stata particolarmente curata. La nave è suddivisa in 7 zone, ed è dotata di un sistema informatico di vigilanza e di supporto alle decisioni in condizioni di emergenza.

L'unità è dotata di tutti gli accorgimenti necessari per operare in ambiente contaminato da agenti NBC (nucleari, batteriologici o chimici). A bordo è presente un sistema di smagnetizzazione (degaussig) completamente automatizzato, per la riduzione delle anomalie magnetiche generate dall'unità e quindi per ridurre il rischio dovuto alle mine.

Cantiere	Fincantieri S.p.A. - Riva Trigoso (GE)
Aerei imbarcati	Elicotteri (EH 101, NH 90 e SH 3D), aerei AV-8B, nonché, in futuro, aerei tipo JSF (Joint Strike Fighter).
Impostazione	estate 2001
Varo	20 luglio 2004
Entrata in servizio	2007
Lunghezza	244 mt. (f.t.)
Larghezza	max. 39.0 mt. (limite imposto dal passaggio dal ponte di Taranto)
Immersione	max. 8,70 mt. (in corrispondenza delle eliche)
Dislocamento	27.100 tonn. (pieno carico)
Apparato motore	4 turbine a gas AVIO da 22 MW ciascuna
Potenza	88 MW
Velocità	28 nodi
Combustibile	convenzionale
Autonomia	7.000 miglia a 16 nodi
Equipaggio	1210



Una ricostruzione al computer della Cavour

Marcello

Ma una nuova unità portaerei sarà presto pronta per entrare in servizio entro in prossimi due anni: è la *Camillo Benso conte di Cavour*. La nuova portaerei, con possibilità di svolgere funzioni di controllo-comando,