



STORIA

ARCHEOLOGIA VIVA

Sardegna necropoli delle spirali **Aztechi**
la fine cinquecento anni fa **Mantova** dagli
Etruschi ai Gonzaga **Lazio** Neanderthal
vs iene al Circeo **Sicilia** l'aereo di Cefalù
Medioevo Chiara Frugoni e Paul Arthur



MOSTRA A GROSSETO
LONGOBARDI
NELLA TERRA DI MEZZO

APPUNTAMENTO A FIRENZE

tourismA 2021



GIUNTI



Foto Invicti Lupi dal docufilm "Langobardi" - prod. M. Grudina (amok@photo)

SOMMARIO

Anno XL - N. 210 nuova serie - Novembre/Dicembre 2021



archeologiaviva.it
tourisma.it
firenzearcheofilm.it



2 SPAZIO APERTO 3 CON I LETTORI 4 NOTIZIE

6 LA NECROPOLI DELLE SPIRALI
di N. Canu, F. Campus e C. Montanaro
SARDEGNA PRIMA DEI NURAGHI



18 MANTOVA
a cura di Mari Hirose e Leonardo Lamanna
DALLA PREISTORIA AI GONZAGA

28 GLI AZTECHI E CORTÉS
di Antonio Aimi
I CINQUECENTO ANNI DEL MESSICO



40 LONGOBARDI NELLA TERRA DI MEZZO
di Chiara Valdambri
MEDIOEVO ITALIANO

54 GLI UOMINI DEL CIRCEO
a cura di Mauro Rubini
PREISTORIA EUROPEA



68 IL "PESCESPADA" DI CEFALÙ E LA BISMARCK
di Gianfranco Purpura
A PROPOSITO DI...

72 INCONTRO CON PAUL ARTHUR
intervista di Giulia Pruneti
LA VOCE DELLA STORIA



62 MEDIOEVO: MOLTE PAURE TRANNE UNA...
di Chiara Frugoni
OBIETTIVO SU...

77 IN LIBRERIA 80 VIETATO FOTOGRAFARE!
di Giuliano Volpe
VULPIS IN FUNDO

Comitato scientifico: Emmanuel Anati *Centro Camuno Studi Preistorici*, Enrico Atzeni *Università di Cagliari*, Piero Bartoloni *Università di Sassari*, Stefano Benini *Corte di Cassazione*, Maurizio Biordi *Museo degli Sguardi - Rimini*, Anthony Bonanno *Università di Malta*, Edoardo Borzatti v. Löwenstern *Università di Firenze*, Gian Pietro Brogiolo *Università di Padova*, Pierfrancesco Callieri *Università di Bologna*, Luciano Canfora *Università di Bari*, Franco Cardini *Università di Firenze*, Raffaele de Marinis *Università Statale di Milano*, Davide Domenici *Università di Bologna*, Maria Ausilia Fadda *Sopr. Arch. di Sassari e Nuoro*, Gino Fornaciari *Università di Pisa*, Luigi Fozzati già *Soprintendente FVG*, Louis Godart *Accademico dei Lincei*, Giovanni Gorini *Università di Padova*, Antonio Guerreschi *Università di Ferrara*, Christian Leblanc *C.N.R.S. - Parigi*, Valerio Massimo Manfredi *archeologo e scrittore*, Fabio Martini *Università di Firenze*, Giuseppe Orefici *Centro Ricerche Precolombiane*, Umberto Pappalardo *Università di Napoli*, Carlo Peretto *Università di Ferrara*, Patrizia Piacentini *Università statale di Milano*, Gianfranco Purpura *Università di Palermo*, Lorenzo Quilici *Università di Bologna*, Alessandro Roccati *Professore emerito di Egitologia*, Dario Seglie *Centro Studi e Museo d'Arte Preistorica di Pinerolo*, Edoardo Tortorici *Università di Catania*, Guido Vannini *Università di Firenze*, Daniele Vitali *Université de Bourgogne Franche-Comté*, Giuliano Volpe *Università di Foggia*, Roger Wilson *British Columbia University*.

Il Messico compie cinquecento anni, da quel 13 agosto 1521 quando gli Spagnoli conclusero la conquista dell'impero azteco con la presa di Tenochtitlan. L'approccio degli Europei al Nuovo Mondo rimarrà sempre discutibile – anche perché come siano andate le cose lo sappiamo quasi esclusivamente da loro – e dura tuttora lo scontro fra chi sostiene che nelle Americhe fu portata la civiltà a popolazioni preistoriche dedite ai sacrifici umani e chi afferma invece che intere civiltà vennero annientate per la semplice ragione darwiniana del più forte ammantata di cristianesimo. Sono temi su cui esiste una bibliografia sterminata, dalla quale tuttavia emerge oggettivamente il volto violento di una delle operazioni più aggressive della storia dell'umanità. La stessa definizione di "Scoperta dell'America", da tempo acquisita nell'uso comune, rivela il modo in cui da subito venne impostato il rapporto fra i due mondi. Mi disse un indio andino: «Noi esistevamo anche prima che ci "scoprì" Colombo; semmai dovremmo parlare di "Invasione dell'America"». Ma torniamo al Messico e ai suoi ascendenti Aztechi. Il caso di quella conquista è davvero singolare per come ci è stato raccontato. L'articolo che pubblichiamo di Antonio Aimi cerca di fare chiarezza nelle versioni di vincitori e vinti, che proprio perché collimano ci lasciano perplessi. Aimi offre così il suo contributo di pacata riflessione sulla vicenda mentre il cinquecentenario messicano sta per concludersi non senza una buona dose di retorica e folklore.

Neanderthal vs iene: il promontorio del Circeo popolato dai lontani cugini, ma anche dalle iene che per numero e abilità contendevano loro i territori di caccia. Le ultime ricerche all'interno di Grotta Guattari, pubblicate su questo numero, ci parlano di una rivalità dove il genere Homo non aveva sempre la meglio...

Piero Pruneti

IL "PESCESPADA" DI CEFALÙ E LA BISMARCK

Ottant'anni fa in pieno secondo conflitto mondiale l'oceano Atlantico e il mare di Sicilia furono accomunati da una straordinaria vicenda ora ricostruita grazie a inedite testimonianze dirette

Testi Gianfranco Purpura
Scheda Luca Lazzara

AEROSILURANTE
Un *Fairey Swordfish* ("pescespada") fotografato il 7 settembre 1940 in operazione di addestramento presso la base inglese a Malta. È lo stesso modello degli aerei che attaccarono la *Bismarck* e che precipitarono a Cefalù.

Il 24 maggio 2021 ha scandito l'ottantesimo anniversario dell'attacco alla corazzata tedesca *Bismarck* da parte di aerosiluranti inglesi *Fairey Swordfish* ("pescespada") della portaerei *Victorious*, dotati di un unico micidiale siluro. Colpita una prima volta, con una vittima, qualche ferito e danni non gravi, dopo

essere stata intercettata nel buio della notte nell'Atlantico in burrasca grazie ai nuovi radar ASV montati sugli apparecchi (vedi scheda), la corazzata nazista venne immobilizzata due giorni dopo da altri *Swordfish*, lanciati dalla portaerei *HMS Ark Royal*, e poi affondata (autoaffondata nella versione tedesca). Si trattò

della più importante battaglia di superficie combattuta in Atlantico durante l'ultimo conflitto mondiale, che determinò il tramonto delle grandi navi da guerra, ormai incapaci di opporsi validamente all'assalto dell'arma aerea.

Fine della Bismarck e del regno del terrore. L'affondamento della *Bismarck* – oltre a rappresentare una confortante rivincita britannica dopo il devastante smacco subito con l'eliminazione dell'incrociatore *HMS Hood* avvenuta poco prima a opera della stessa corazzata tedesca – costituì una svolta per la sicurezza dei rifornimenti che arrivavano attraverso l'Atlantico e che correvano il rischio di essere bloccati dall'azione combinata degli *U-Boot* (i sommergibili tedeschi) e della *Bismarck*. È stato scritto che questo momento «marcò il punto di svolta della seconda guerra mondiale, e la fine del regno del terrore instaurato da una grande nave germani-



AFFONDATE LA BISMARCK!

Una nave strategica per l'isolamento della Gran Bretagna. Il 13 ottobre 1940 Churchill aveva scritto: «Il più grande premio che si offre al Centro Bombardamenti è la distruzione della *Bismarck*»; e ancora il 26 maggio del '41: «La *Bismarck* deve essere affondata a ogni costo...». La ragione di tanto accanimento contro la corazzata varata affrettatamente il 14 marzo 1939, e ancora da mettere a punto nel marzo del '41, derivava dal gravissimo pericolo per il traffico mercantile costituito dalla progettata "Operazione *Rheinübung*", che mirava a paralizzare, insieme

agli *U-Boot*, all'incrociatore pesante *Prinz Eugen* e alla nave da battaglia veloce *Gneisenau*, l'arteria atlantica di approvvigionamenti attraverso la quale si nutriva la Gran Bretagna in guerra, isolata dall'Europa. Inoltre, durante lo scontro navale, la battaglia nello stretto di Danimarca del 24 maggio '41, l'affondamento in soli otto minuti dell'incrociatore britannico *HMS Hood* inviato a intercettarla, con oltre millequattrocento uomini (tre soli superstiti), costituiva uno smacco così devastante che non poteva essere lasciato impunito. Ma nel corso del breve combattimento la

ca». Nel 1989 la corazzata fu ritrovata in buone condizioni a 4791 metri di profondità, «*somewhere not far from Greenland*», 'in un punto non lontano dalla Groenlandia', come riportato sul retro di una rara cartolina postale dell'epoca, e dichiarata dal governo tedesco sacario militare.

Qualche tempo prima, sul finire degli anni Sessanta, mi era capitato di rintracciare a Cefalù, in provincia di Palermo, un aereo caduto in mare, facente parte di una squadriglia britannica precipitata sempre durante il secondo conflitto mondiale. Solo adesso so per certo che si trattava proprio del medesimo *Swordfish*, che per primo aveva assestato "a smack", una sberla, alla *Bismarck*.

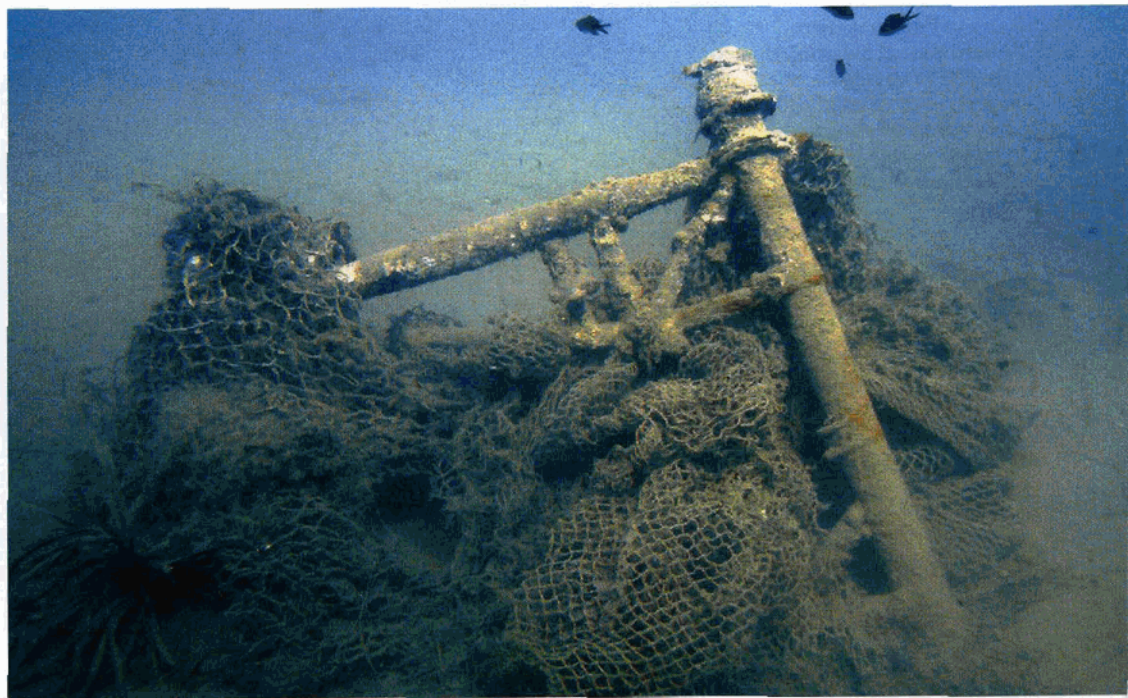
Sette *Swordfish* nel mare di Sicilia. Sei mesi dopo l'affondamento della *Bismarck*, sette "Pescespada" dell'830° Squadron di stanza a Malta ebbero l'ordine di intercettare e attaccare un convoglio italiano partito da Trapani per rifornire Tripoli. Poco dopo il decollo tre aerei dovettero rientrare per problemi tecnici, mentre quattro proseguirono in una vana ricerca, ostacolata dal forte scirocco. Le proibitive condizioni meteo presenti sul Canale di Sicilia e l'improvviso malfunzionamento del sistema radio di bordo colsero

gli equipaggi impreparati che, non riuscendo a localizzare gli obiettivi, finirono per perdere l'orientamento. Dopo diverse ore di volo, ormai in riserva di carburante, furono costretti a liberarsi dei siluri nei dintorni di Palermo e a tentare, proseguendo lungo la costa, un ammaraggio nei pressi di Cefalù.

Uno *Swordfish* si capovoltò sulla spiaggia del Lungomare, ma i due uomini dell'equipaggio, tra cui l'ufficiale di rotta Robinson, che aveva partecipato all'attacco della *Bismarck*, si salvarono. Un altro aerosilurante esplose al contatto delle acque dinanzi alla punta di Settefrati, provocando la morte dei due

avieri. Un terzo s'inabissò davanti al Lungomare, ma in questo caso i due militari si salvarono a nuoto. L'ultimo *Swordfish*, quello del comandante del reparto, che non doveva assolutamente cadere nelle mani del nemico perché dotato del segreto impianto radar ASV, e con tre uomini a bordo, fu deliberatamente diretto ad ammarare al largo della spiaggia della Caldura. I membri dell'equipaggio si salvarono su un canottino dopo essere sfuggiti al mitra-gliamento da un bunker di terra e nella notte furono raccolti da un peschereccio (per anni i pescatori indossarono camicie confezionate con la seta dei paracadute...).

UN "VETERANO" SUI FONDALI
Resti del *Swordfish* precipitato al largo della spiaggia Caldura, presso Cefalù, nella tarda serata dell'11 novembre 1941, rinvenuti dall'autore dell'articolo alla metà degli scorsi anni Sessanta a 14 metri di profondità con reti da pesca impigliate. Si tratta dello stesso aereo che per primo aveva attaccato la *Bismarck*.
(Foto Alessandro Purpura)



AFFONDATE LA BISMARCK!

Bismarck aveva incassato tre colpi dalla *HMS Prince of Wales*, che tuttavia era stata anch'essa pesantemente danneggiata. Il colpo a prua della *Bismarck* spinse il comandante Lütjens a prendere la decisione di puntare verso Brest, sulla costa francese, per le necessarie riparazioni.

L'attacco con gli aerosiluranti *Swordfish*. Appreso l'esito infausto della battaglia di Danimarca, l'Ammiragliato britannico decise allora di spostare tutte le unità disponibili in Atlantico alla caccia della *Bismarck*. Per un insperato colpo di fortuna nove *Swordfish*,

decollati nel corso della stessa notte del 24 maggio '41 dalla portaerei *Victorious* e inghiottiti da un piovasco nel cielo in burrasca, riuscirono a intercettare e ad attaccare la corazzata. Solo uno di essi – quello che poi ammarerà a Cefalù al largo della Caldura –, mentre gli altri erano impegnati a lanciare i siluri sul lato sinistro, tutti schivati, colse l'opportunità di attaccare sul destro, cogliendo un successo. Fu l'inizio della fine – determinata dopo due giorni da un altro colpo fortunato al timone – e il definitivo tramonto delle corazzate, che da allora cedettero il passo alle portaerei. G.P.

a destra

RETORICA D'EPOCA
Disegno pubblicato da "Il Mattino Illustrato" dopo la caduta degli aerei *Swordfish* a Cefalù per esaurimento del carburante. La didascalia è nello stile del regime: «**DURI COLPI ALL'AVIAZIONE NEMICA** - Quattro apparecchi da caccia pesanti inglesi, intercettati dalle nostre Forze, venivano abbattuti nella zona di Cefalù. Tre scomparivano nel mare mentre un quarto precipitava a terra e l'ufficiale che lo pilotava veniva catturato».

qui a lato e sotto
LA MEMORIA

Pannello posto nel Lungomare di Cefalù a ricordo della vicenda dell'11 novembre 1941 quando nella zona precipitarono quattro aerosiluranti britannici. In particolare sulla spiaggia di Cefalù cadde lo *Swordfish* pilotato dal sottotenente di vascello Raymond Warren Taylor.

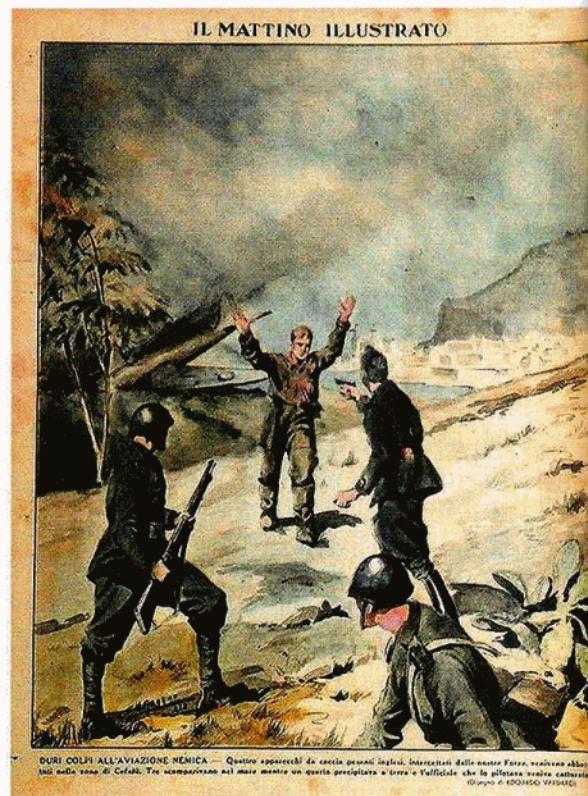


Tanti pesci porco e... un "pesce spada". I tropicali "pesci porco" (pesci balestra) hanno ormai colonizzato il Mediterraneo. A Cefalù li chiamano così per il caratteristico grugnito suino che emettono alla cattura. Sugli affioramenti rocciosi dei fondali di sabbia se ne catturavano molti: un anziano pescatore che custodiva la mia barca alla fine degli anni Sessanta mi raccontò di averne pescati più di tre quintali nel sito di un vecchio aereo caduto in mare. Così ho rinvenuto il primo

Swordfish, precipitato al largo della Caldura nella tarda serata dell'11 novembre del '41. Da quel momento, per alcuni anni il sito, isolato sul fondale di sabbia e coperto di reti impigliate a soli quattordici metri di profondità, per me e mio fratello costituì la prima immersione giornaliera.

Una vecchia pagina di giornale riapre la vicenda. Visitando una mostra fotografica, sempre a Cefalù, una foto e un foglio di giornale richiamarono la mia attenzione. Si

vedeva un biplano capovolto sulla spiaggia del Lungomare, come quello oggetto delle mie frequentazioni subacquee, ma che, soprattutto, presentava un'illustrazione causticamente commentata. Alla didascalia del "Mattino Illustrato", dove orgogliosamente si vantava l'abbattimento di quattro aerosiluranti inglesi da parte della contraerea di Cefalù, era apposto a penna il commento: «Bugie, sono stati abbattuti dal vento di scirocco!». Resomi allora conto che vi erano



DURI COLPI ALL'AVIAZIONE NEMICA - Quattro apparecchi da caccia pesanti inglesi, intercettati dalle nostre Forze, venivano abbattuti nella zona di Cefalù. Tre scomparivano nel mare mentre un quarto precipitava a terra e l'ufficiale che lo pilotava veniva catturato (giornale "IL MATTINO ILLUSTRATO")

IL "PESCESPADA" V4295 E IL RADAR ASV MK2

Una nuova "arma" per gli aerei inglesi. Non c'è dubbio che durante l'ultimo conflitto mondiale l'introduzione del radar ASV (*Air-to-Surface Vessel*) sugli aerei marittimi ebbe un ruolo determinante nella guerra sul mare. Fu proprio l'ammiraglio tedesco Karl Dönitz che nelle sue memorie manifestò una reazione di stupore quando venne a sapere che i sommergibili *U-Boot* venivano sorpresi di notte in superficie con pochissimo preavviso. Tra i primi *Swordfish* della *Royal Navy* a essere equipaggiati troviamo proprio il V4295. Un "arma" che nel maggio del '41 permise di localizzare con successo la *Bismarck* in pieno Atlantico e, succes-

sivamente, consentì agli altri *Swordfish* di affondarla durante il disperato tentativo di tornare in Francia per le riparazioni.

Swordfish attrezzati per "vedere". Gli elementi base di un radar ASV erano un trasmettitore radio, il ricevitore e un "tubo" a raggi catodici (oscilloscopio) dotato di schermo per l'operatore. In uno *Swordfish*, l'antenna del trasmettitore inviava dal centro dell'ala superiore un impulso radio. Le antenne riceventi, una su ciascun montante esterno anteriore dell'ala, coprivano aree sovrapposte a prua dell'aereo. Un bersaglio posizionato all'interno del raggio d'azione rifletteva un segnale che veniva riprodotto sul-

altri due aerei caduti in mare, iniziai la loro ricerca, rintracciandoli entrambi. Uno in frantumi a Settefrati, esploso nell'ammiraglio, l'altro, capovolto e sepolto dalla sabbia, a circa 11 metri di profondità di fronte all'Hotel Tourist del Lungomare di Cefalù, con il solo ruotino di coda che emergeva dal fondale. Coinvolse dunque Tullio Marcon, valente storico militare, che ricostruì con precisione la vicenda pubblicandola e rintracciando nel 1989 il pilota dell'aereo della Caldura, il te-

nente di vascello Osborn, all'epoca ancora in vita.

Storia da raccontare e molte vite da ricordare. Avendo reso pubblica tale ricostruzione, fui chiamato dal comandante pilota Luca Lazzara, che appassionandosi alla vicenda, riuscì a contattare i piloti ancora superstiti o i loro parenti, dispersi fino in Australia e Nuova Zelanda, e a organizzare a Cefalù, nell'ottobre 2019, una manifestazione in ricordo dell'episodio, facendo porre una targa

nel Lungomare con su scritto: «La memoria di questo episodio bellico alimenti la concreta speranza che finalmente vinca la pace e la concordia tra i popoli». Così si è conclusa questa vicenda umana e archeologica. Protagonisti: la *Bismarck* e il "Pescespada" di Cefalù che per primo la "infilzò"...

Gianfranco Purpura

Chi sono gli autori: L. Lazzara, pilota di Ryanair con base a Stansted; G. Purpura, archeologo subacqueo membro del Comitato scientifico di *Archeologia Viva*.

ROCCA DI CEFALÙ
La città sulla costa settentrionale della Sicilia circa settanta chilometri a est di Palermo che nel 1941 fu teatro della vicenda degli *Swordfish*. L'abitato storico, contraddistinto dalla mole medievale del duomo, si sviluppa sui lati nord ed est dell'alta rupe calcarea (268 m).

RICORDARE
L'autore dell'articolo, Gianfranco Purpura, insieme a John Taylor, figlio del pilota precipitato sulla spiaggia di Cefalù (cfr. p. a fronte), durante una recente commemorazione della vicenda bellica del novembre 1941.



IL "PESCESPADA" V4295 E IL RADAR ASV MK2

lo schermo del tubo a raggi catodici dello *Swordfish*. Misurando il tempo di ritorno impiegato dal segnale, il tubo produceva sullo schermo una traccia luminosa su una scala calibrata in miglia. Un bersaglio trasmetteva quindi un'eco PPI (*Plot Position Indicator*) o "ping", come a quei tempi veniva chiamato in gergo (motivo per cui gli *Swordfish* muniti di radar venivano identificati come "aerei ping"). Il navigatore in qualità di operatore radar comunicava quindi al pilota la rotta da seguire e la distanza dal bersaglio man mano che il segnale si avvicinava al centro dello schermo.

Dall'Atlantico al Mediterraneo. In seguito all'introduzione di

questa nuova "arma" segreta la *Royal Navy* nel luglio del 1941 decise di trasferire il V4295 (5L) "ping" dall'Atlantico alla base di Malta. Per l'830ª squadriglia il radar ASV significava un punto di svolta, in quanto gli equipaggi non avrebbero più dovuto fare affidamento al "chiaro di luna" e alla loro visione notturna per localizzare i bersagli..., vento di scirocco a parte. La perdita del V4295 (5L) "ping" a Cefalù fu un duro colpo, poiché il comando britannico in quel momento restava con un solo aereo ping, ma ben presto altri aerei furono modificati direttamente a Malta, colmando tale perdita.

Luca Lazzara