

BRINDISI INDIVIDUATO LO SCAFO
DI UN ALTRO GLORIOSO SOTTOMARINO ITALIANO

TRICHECO

AFFONDATO SULLA PORTA DI CASA

SILURATO DAL SOMMERSIBILE INGLESE **UPHOLDER** IL 18 MARZO 1942 AL RITORNO DA UNA DIFFICILE MISSIONE, SI INABISSÒ IMMEDIATAMENTE TRASCINANDO CON SÉ TRENTOTTO MARINAI. NONOSTANTE LA RELATIVA VICINANZA ALLA COSTA, I SUOI RESTI NON VENNERO MAI TROVATI, FINO A QUANDO UN GRUPPO DI APPASSIONATI SI MISE D'IMPEGNO E LO RINTRACCIÒ FRA I 72 E GLI 80 METRI DI PROFONDITÀ. LA STORIA E LE IMMERSIONI

Testi di **PIETRO FAGGIOLI,**
STEFANO MAGHELLI
e **MARCO SIENI**

Foto subacquee di **MARCO SIENI**
Illustrazione di **GIOVANNI PAULLI**

Recentemente sono stati individuati e riconosciuti i resti di un altro importante sottomarino italiano affondato nei pressi del porto di Brindisi nel corso della Seconda Guerra Mondiale: il *Tricheco*. Lo ha trovato, fra i 72 e gli 80 metri di profondità, assieme a un gruppo di collaboratori, Stefano Maghelli, titolare del Dive Center Aquademia e appassionato di storia. Appena ha un attimo di tempo, Maghelli

percorre miglia e miglia, gli occhi incollati allo schermo dello scandaglio, alla ricerca delle navi andate perdute nel suo mare. Che sono tante, perché quello di Brindisi è stato uno dei porti più importanti della Prima e della Seconda Guerra Mondiale. Finora Stefano ha rintracciato quello che resta, a circa 18 metri di profondità, dell'*Asmara*, un grande piroscampo frigorifero silurato l'11 agosto 1943 dal sommer-

gibile britannico *Unshaken*. L'equipaggio l'abbandonò e il piroscampo andò alla deriva verso la costa e affondò. Nel dopoguerra, il relitto diede da mangiare, con i lavori di demolizione, ai palombari brindisini e ora, sul fondo, restano le lamiere sventrate; dalla sabbia si alzano le ordinate stravolte della nave, che sembra lo scheletro di un enorme cetaceo. Più a sud, vi è il relitto dell'*Attilio Deffenu*, l'incrociatore

ausiliario di cui abbiamo già scritto sul numero di maggio di SUB. A poca distanza dal *Deffenu*, Stefano ha trovato i pezzi del DC-3 dell'Aeronautica Militare scomparso dai radar all'inizio del 1960 (SUB n. 247). E in quel tratto di mare sono andati persi anche il piccolo piroscalo *Rina Croce*, di cinquecentosessantotto tonnellate di stazza lorda, costruito nel 1889 e finito contro una mina, e un cacciatorpediniere francese, il *Faulx*, di ottocento tonnellate, perduto il 10 aprile 1918 per una collisione. Maghelli non li ha ancora trovati, ma continua a cercarli. Dalle parti del *Deffenu* dovrebbe esserci anche il relitto del piroscalo *Adriatico*, ma non ne sono molto sicuro. La zona di mare che attualmente sta dando grandi soddisfazioni a Stefano è quella a nord-est del porto, dove è stato rintracciato lo scafo spezzato in due della torpediniera *Confianza* della Regia Marina. Il 20 novembre 1940, per un errore

di manovra, la nave venne speronata dall'incrociatore ausiliario *Capitan Cecchi* e affondò a circa due miglia da Brindisi. Adesso si trova a una profondità di circa 90 metri. Un po' più in là, a tre miglia dal porto, Stefano sta cercando un'altra nave importante: l'incrociatore ausiliario della Regia Marina *Città di Palermo*. Una splendida, velocissima nave del 1910 (faceva venti nodi), che incappò in una mina lasciata dal sommergibile tedesco *UC-14* il giorno 8 gennaio 1916. Affondò in pochi minuti, ma dei cinquecentoquaranta uomini a bordo ne vennero salvati ben quattrocentocinquante; il luogo dell'affondamento era, per fortuna, vicino a terra e i mezzi di soccorso poterono velocemente intervenire. Sempre a nord-est di Brindisi, si dovrebbe, prima o poi, rintracciare pure lo scafo del piccolo, generoso e sfortunato cacciatorpediniere francese *Boutefeu*, la cui storia merita di essere



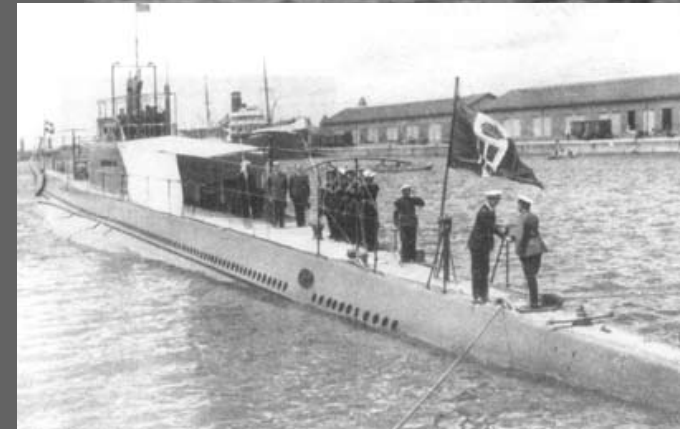
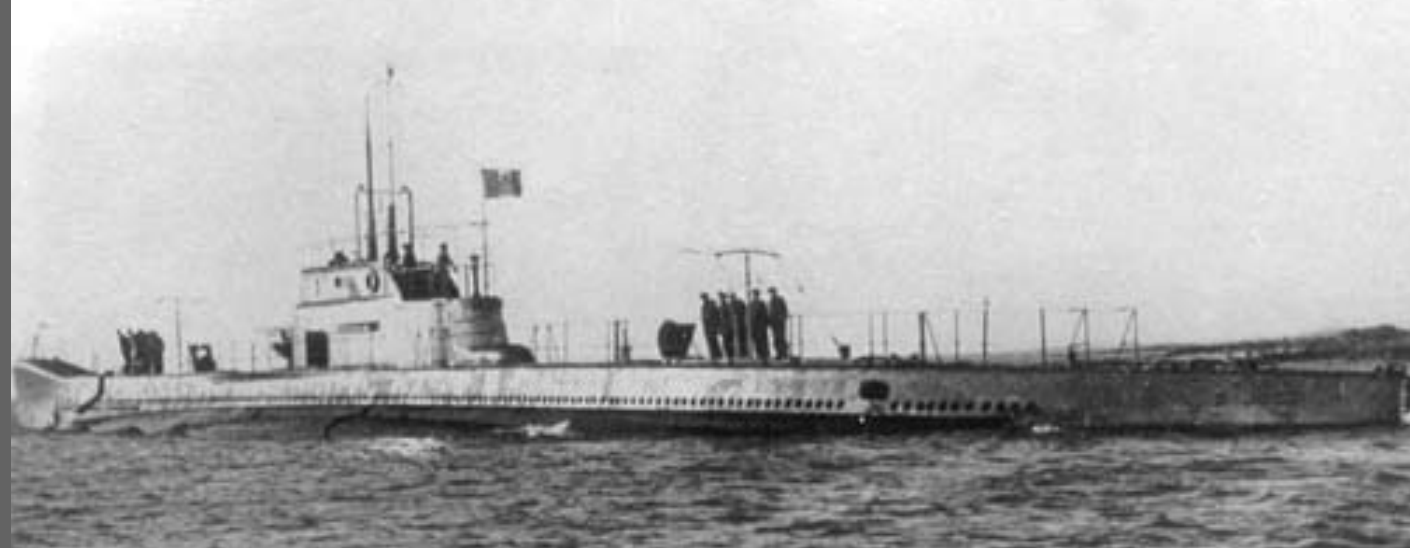
raccontata: il 15 maggio 1917, il sommergibile tedesco *UC-25* silurò, a trentasei miglia da Brindisi, l'incrociatore inglese *Dartmouth*, che rientrava in porto assieme a incrociatori italiani dopo un combattimento avuto con unità austriache. L'*UC-25* aveva appena depositato un campo di mine fuori Brindisi e ancora nessuno lo sapeva. Perciò dal vicino porto uscì il *Boutefeu*, lanciato alla massima velocità per raggiungere l'incrociatore inglese in difficoltà, ma quando fu in mare aperto urtò una delle mine appena depositate e colò a picco in pochissimi minuti. La sua perdita servì a indicare agli altri incrociatori che stavano

rientrando il punto dove esisteva un varco nel campo minato, dato che una mina era esplosa. Infatti da lì le unità superstiti passarono e poterono raggiungere indenni le banchine. Il *Boutefeu* perse dodici uomini su ottantatré. Il ritrovamento che ha dato comunque più soddisfazione a Stefano Maghelli rimane certamente quello del *Tricheco*, scomparso il 18 marzo 1942 e di cui tutti, a Brindisi, parlavano, dando persino le coordinate, che, come quasi sempre succede in questi casi, non corrispondevano alla vera posizione del relitto, individuato dopo mesi e mesi di estenuanti ricerche. P. F.

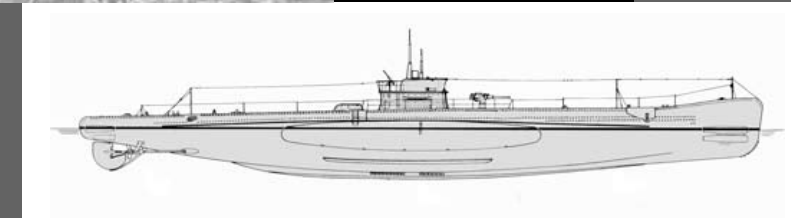
LA SCOPERTA DEL TRICHECO: UNA LEGGENDA CHE DIVENTA REALTÀ

È stato un giorno memorabile quello della scoperta del *Tricheco*. Sarà impossibile dimenticare quel pomeriggio in cui scorgemmo la sagoma dello scafo sull'ecoscandaglio, perché del sottomarino parlavano tutti: vecchi marinai, pescatori, subacquei. Il sommergibile affondato riemergeva nei racconti della gente di mare, ma nessuno lo aveva mai

visto, tanto che a un certo punto sembrava quasi che stesse per diventare una leggenda. Se ne parlava, se ne parlava, ma nessuno lo trovava. Così iniziai le ricerche in maniera sistematica, aiutato dallo staff del diving. Collezionavamo waypoint provenienti dalle fonti più disparate: carte nautiche, punti loran dei pescherecci,



Qui sopra e a fianco, due immagini storiche del sottomarino *Tricheco*: varato nel 1930 era lungo quasi 70 metri. Sotto i disegni costruttivi.

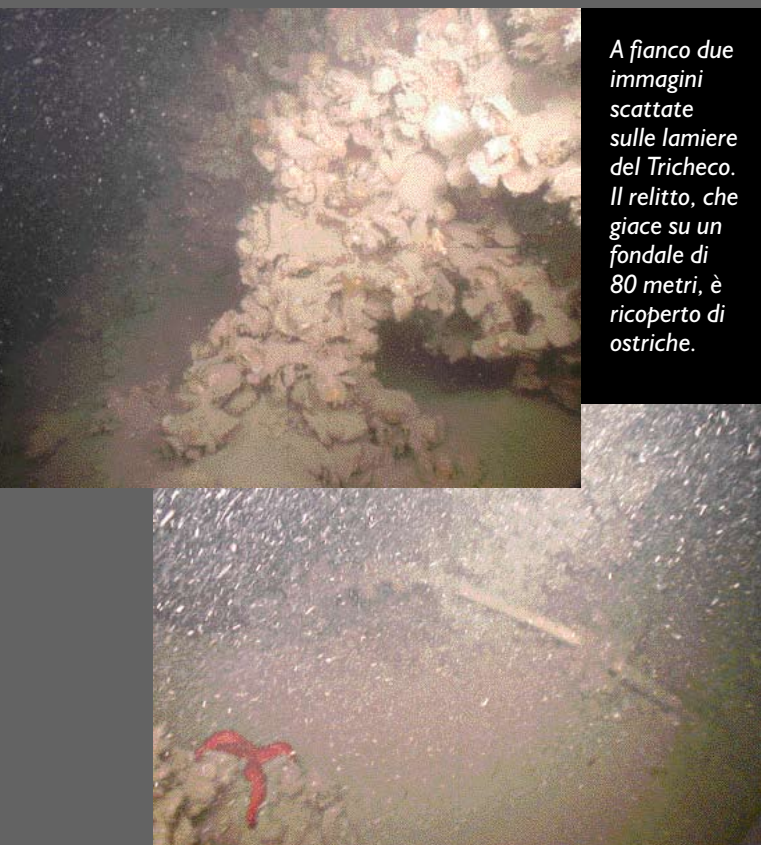


libri, archivi della Marina. Ho trascorso tante ore con Francesco, mio fido collaboratore e amico, ad analizzare quali fossero le fonti più attendibili e a sperare che almeno un paio di punti combaciassero per avere la ragionevole certezza di aver trovato l'afferratura giusta. Individuammo una zona, seppur molto ampia, da scandagliare: comprendeva una marcatura rilevata da Roberto, un amico pescatore, e il punto da dove il sommergibile inglese aveva silurato l'unità italiana. Le prime uscite in mare segnarono i primi insuccessi. Non ce lo dicevamo, ma col passare del tempo l'entusiasmo andava calando: ci sembrava, sempre più, di cercare il classico ago nel pagliaio. A un certo punto, però, la fortuna ci arrise. Quel giorno eravamo usciti per scandagliare due punti che ci erano sembrati possibili. Distavano tra loro circa mezzo miglio. Passammo più volte sul primo dei due,

attraversandolo con rotte diverse, ma lo strumento non segnalava nulla. Stessa sorte per il secondo. Qualcosa, un sesto senso, ci consigliò di non rientrare, ma di tornare verso il primo waypoint e di provare ancora. A metà strada, gridai: «Occhio!». Si evidenziava un'alzata rilevante, di circa sei metri: la profondità saltava da 78 a 72 metri. Il cuore sobbalzò, ma presto non eravamo più convinti della scoperta: incrociando varie rotte, sembrava di trovarsi sopra un ciglio, non riuscivamo a battere l'eventuale relitto di taglio per rilevarne la sezione trasversale: il segnale saliva da 78 a 72 metri, ma non scendeva più. Contattai gli amici di un'azienda con sede a Bari che si occupa di lavori marit-

timi e subacquei, ma anche loro, dopo avermi raggiunto, espressero dei dubbi: l'unica soluzione era quella di tuffarsi. Ci prendemmo qualche giorno per preparare l'immersione e aspettammo che le condizioni meteo fossero ottimali. Finalmente arrivò il momento: il gommone era carico di bibombola, stage, scooter, lampade e quant'altro. Circa venti minuti di navigazione, segnale ben chiaro sull'eco, pedagno e giù, in acqua: fino a una certa profondità la visibilità era cristallina e pensammo di aver indovinato la giornata. Ma a 60 metri ci fu un taglio netto e piombammo nell'oscurità: la visibilità media era di mezzo metro. Non riuscivamo a vedere le nostre stesse mani. L'immersione, però, ci diede

la risposta che cercavamo: eravamo atterrati sul ferro, quindi ci trovavamo su un relitto di notevoli dimensioni. La seconda immersione fu quella dell'identificazione. La visibilità era decisamente migliore della prima volta: da due a tre metri! Il pedagno era caduto proprio sul troncone centrale dello scafo. Si procedeva lentamente con gli scooter: si sentiva il rumore dell'elica del compagno, ma non lo si vedeva. Malgrado la scarsa visibilità, i fasci delle lampade illuminarono prima la mitragliatrice, poi la torretta, il cannone e, infine, gli sfoghi d'aria delle casse di zavorra, tipici della classe Squalo, simili a tanti piccoli oblò ravvicinati, all'interno dei quali trovavano riparo aragoste e numerosi anthias. Ci spiegammo anche l'anomalia del segnale eco: le correnti dominanti della zona avevano completamente insabbiato un lato del sommergibile. Il dopo immersione fu, ovviamente, molto euforico: avevamo trovato il sommergibile che da anni affollava i nostri racconti. E non potemmo fare a meno di



A fianco due immagini scattate sulle lamiere del *Tricheco*. Il relitto, che giace su un fondale di 80 metri, è ricoperto di ostriche.

pensare ai trentotto valorosi marinai che avevano perso la vita all'interno di quella bara di metallo e ai loro familiari, che finalmente avrebbero saputo dove riposano i loro cari. La notizia andava diffusa e, quando Pietro Faggioli mi telefonò per propormi di documentare il ritrovamento del relitto, pensai che fosse un'ottima idea.

Pietro, Marco ed Enzo giunsero pochi giorni dopo. Il feeling fu subito ottimo e ci mettemmo al lavoro immediatamente. La sera del loro arrivo facemmo un lungo briefing sugli obiettivi della missione e sulle modalità d'immersione.

L'indomani mattina le condizioni meteo erano ideali: dopo gli ultimi preparativi e gli accordi con Marco

sull'assistenza, prendemmo il mare. Eravamo molto concentrati. Arrivammo sul punto, centrammo in pieno il relitto col pedagno e in pochi minuti Marco era giù con tutta l'attrezzatura fotografica. Quello che è successo a -80 metri lo racconta Marco Sieni in un'altra parte del servizio, quello che ricordo io, rimasto in superficie, è che eravamo molto tesi: seguivamo con attenzione le bolle e non vedevamo l'ora che il nostro compagno riemergesse per sapere se avesse potuto esplorare il *Tricheco* e se fosse riuscito a fare belle foto. Il sorriso di Marco, appena uscito dall'acqua, fu ogni dubbio: l'obiettivo era stato raggiunto.

Stefano Maghelli

IN IMMERSIONE SUL TRICHECO

Dopo aver saputo la notizia del ritrovamento del *Tricheco*, abbiamo cominciato a prendere informazioni su quelle che potevano essere le caratteristiche dell'immersione. Da alcune riprese fatte con un Rov, avevamo appreso che si trovava su un fondale di -72 metri, ma che nella parte ridossata dalla corrente il mare aveva scavato una fossa che scendeva fino a -80. Inoltre, c'erano parecchie reti e, a causa della corrente discendente tipica del versante italiano dell'Adriatico, l'acqua era abbastanza torbida, dato che la zona è fangosa e i

pescatori vi praticano una intensa pesca a strascico. Si preannunciava, insomma, una pessima visibilità.

Avremmo affrontato a tempo debito i problemi legati all'immersione, prima, però, dovevamo preparare il necessario. La profondità massima alla quale operare era di 80 metri, quindi avremmo dovuto decidere quali e quante miscele usare sul fondo e per la decompressione. Solitamente produco le miscele con un miscelatore normobarico, per cui, dopo un rapido calcolo su Ead e Ppo2, per il fondo mi oriento su una

elair 13%, cioè 13% di ossigeno, 49% di azoto e 38% di elio. L'immersione di documentazione del relitto si svolgerà fra 70 e 80 metri, per un tempo di ventuno minuti, cosicché comporterà un run time totale di ottanta minuti; si potrebbe scendere solo con due gas per

UPHOLDER: UNA FINE MISTERIOSA

A lanciare il fatale siluro contro il *Tricheco* era stato il sommergibile britannico *Hms Upholder*, certamente il più famoso battello inglese di tutti i tempi.

L'*Upholder* giunse a Malta il 12 gennaio 1941 al comando di David Wanklyn e a partire dal 24 dello stesso mese entrò in azione, riuscendo, in quindici mesi, ad affondare in Mediterraneo ben sedici navi italiane e tedesche per complessive 94.314 tonnellate, inclusi i tre transatlantici italiani *Conte Rosso*, *Neptunia*, *Oceania*, il cacciatorpediniere *Libeccio* e i sommergibili *Ammiraglio Saint Bon* e *Tricheco*, e a danneggiare più o meno gravemente altre sei unità, tra cui anche l'incrociatore *Giuseppe Garibaldi*. Si trattò del maggior successo ottenuto da un sommergibile e da un comandante britannico nel corso delle due guerre mondiali.

Dopo aver affondato il nostro *Tricheco*, Wanklyn lasciò Malta per quella che risultò essere la sua ultima missione. La fine dell'*Upholder* è tutt'ora avvolta nel mistero, anche se ultimamente sulla sua sorte si sia forse aperto uno spiraglio.

Il sommergibile inglese partì da Malta il 6 aprile 1942. Nella notte tra il 9 e il 10 recuperò, a sud di Lampedusa, un agente segreto, capitano dell'esercito, che operava dietro le linee dell'Asse. Quindi si diresse a nord e, nella notte tra il 10 e l'11 aprile, vicino a Lampione, incontrò il sommergibile *Unbeaten*, sul quale trasbordò l'uomo dell'intelligence che doveva andare in Inghilterra.

Durante la giornata del 12, l'*Upholder* pattugliò le acque a oriente di Tripoli, finché ricevette l'ordine di portarsi un po' più a nord est per unirsi ai sommergibili *Trasher* e *Urge*, con i quali attaccare un importante convoglio italiano. Il *Trasher* e l'*Urge* udirono in lontananza, per tutto il giorno 14, esplosioni di bombe di profondità e quando, alla sera, cercarono di mettersi in contatto con l'*Upholder* via radio, questi non rispose.

A sud est di Malta, la torpediniera italiana *Pegaso*, nello

la deco, ma sarò solo, e poi la terza bombola non arca tanto disturbo: di conseguenza, dietro al 15+15 per il gas di fondo applicherò un dieci litri caricato con nitrox 32. Come bombole da fianco userò un dieci litri contenente nitrox 50 e un sette litri di ossigeno. Durante le tre ore che mi sono servite per la carica, ho ricontrollato gli erogatori e i fissaggi vari, ho elaborato e stampato le tabelle, che ho quindi applicato alla lavagnetta tenuta sul polso sinistro, assieme al mio fido Vytec in modalità gauge. Utilizzo un computer multi miscela, ma porto sempre con me anche

un'alternativa. Ho ricontrollato G-bag e reel, ripiegato con cura due palloni di risalita, lucidato la lama del coltello e del taglia-sagole. Avrei avuto il doppio del gas di cui avevo bisogno, ma in virtù del fatto che non conoscevo il sito di immersione e che non avrei potuto chiedere aiuto a nessuno nel caso di un'avaria era certamente meglio abbondare. La messa a punto delle attrezzature, comunque, non basta per svolgere queste immersioni. Bisogna, infatti, mantenersi anche in uno stato psicofisico adeguato tramite immersioni di prova, attività fisiche di prepa-

stesso pomeriggio del 14, attaccò un sommergibile che era stato avvistato da un aereo e ritenne di averlo affondato, ma è difficile che potesse trattarsi dell'*Upholder*, in quanto il battello non poteva trovarsi in quella zona. Un'altra spiegazione della perdita è che il sottomarino sia andato perduto durante una estesa ricerca antisommergibile effettuata da alcuni mezzi italiani e tedeschi nei giorni 13 e 14 aprile al largo di Misurata. In quell'occasione furono scaricate in mare molte bombe di profondità, anche se non venne segnalato alcun risultato concreto.

Lo spiraglio nel mistero che circonda la sparizione del famoso sommergibile inglese è stato aperto tre anni fa da un noto ricercatore italiano, il professor Mattesini, il quale ha rintracciato in un polveroso archivio un rapporto dimenticato e sfuggito a tutti. Datato 14 aprile, il documento riporta l'attacco, fatto da quattro aerei tedeschi di scorta a un convoglio navale, a un sommergibile in immersione che, con il periscopio alzato, stava preparando un attacco ad alcune navi italiane. Gli aeroplani lanciarono bombe di profondità sul battello e videro una grande macchia scura di combustibile spargersi sulla superficie del mare. Il giorno, l'ora, la posizione fanno supporre che proprio lì, a 180 metri di profondità, giaccia il glorioso *Upholder*.

Gli aerei tedeschi che lo bombardarono erano due *Me 110* e due *Do 17* appartenenti all'Ottava e alla Decima Squadriglia del Terzo Stormo Distruttori. P.F.

razione e un'alimentazione equilibrata. Finalmente siamo partiti per Brindisi. Pietro mi ha già messo al corrente degli eventi che hanno portato all'affondamento del sommergibile e mi ha spiegato che cosa cercare e cosa fotografare. Ritengo fondamentale conoscere la storia di ciò che si va a vedere; così facendo, l'immersione risulta più coinvolgente, soprattutto se è fatta su un relitto, altrimenti si rischia di tralasciare dettagli e non vedere particolari interessanti. Al diving *Aquademia* ci aspettava Stefano; lasciammo le attrezzature e

UPHOLDER: PICCOLO, MA MICIDIALE

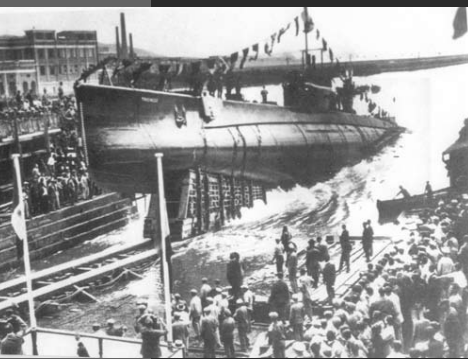
Nome:	Hms Upholder (ex P-37);
Cantiere:	Vickers Armstrong;
Varato:	8 luglio 1940;
Dislocamento:	in superficie, 554,74 t; in immersione, 736,60 t;
Lunghezza:	58,21 m;
Larghezza:	4,88 m;
Pescaggio:	4,42 m;
Propulsione:	2 x 400 bhp motori diesel Ammiragliato; 2 x 414 ehp motori elettrici General Electric;
Velocità:	superficie, 12 nodi; immersione, 10 nodi;
Autonomia:	4.050 miglia nautiche a 10 nodi;
Armamento:	4 tubi lanciasiluri a prora da 533 mm; 8 siluri a bordo; un cannone antiaereo da 12 pdr;
Equipaggio:	30 uomini, dei quali 4 ufficiali e 26 comuni.



In alto e, a sinistra, il sommergibile *Upholder*. Qui sotto, il suo comandante, David Wanklyn, e l'equipaggio. Fra gennaio '41 e aprile '42 il sottomarino affondò ben sedici navi.



Il **Tricheco** fu varato l'1 settembre 1930 e passò subito alle dipendenze del Comando Marina di Pola, restando a Monfalcone per l'allestimento e le prove di collaudo.



W Il 16 gennaio 1931, alle ore 0,35, al largo di Orsero, mentre effettuava prove di navigazione, l'unità venne in collisione con un'imbarcazione da pesca e la danneggiò molto gravemente.

● Il 3 novembre 1933, a La Spezia, si verificò lo scoppio di un carter motore, con un conseguente sviluppo d'incendio, subito domato.

● Nel 1934, l'unità andò ad urtare, sempre a La Spezia, contro una gru a ponte e riportò una forte flessione dell'estremità superiore del periscopio, con avaria delle parti ottiche.

● Ancora nel 1934, l'unità fu trasferita a Napoli e assegnata alla Quarta Squadriglia Sommergebili.

● Nel 1935, il **Tricheco** fu destinato a Massaua, ove prestò un ottimo servizio che gli valse un elogio ministeriale.

● Rientrò in Mediterraneo nel 1937 e, durante la Guerra di Spagna, effettuò una missione speciale, al comando del tenente di vascello Benedetto Luchetti, della durata di dodici giorni: il sottomarino partì da Messina il 17 agosto 1937 e la zona d'operazioni fu al centro del Canale di Sicilia, a nord di Pantelleria; iniziò una manovra di attacco, ma non la portò a termine; rientrò a Messina il 29 agosto 1937.

● Nel 1938, passò alle dipendenze della Trentatreesima Squadriglia del Gruppo di Messina, recandosi spesso a Fiume per controlli e lavori.

● Nel 1940, passò alle dipendenze del Quinto Gruppo Sommergebili, con base a Lero, da dove svolse la sua attività bellica con l'effettuazione di tredici missioni offensive ed esplorative nel Mediterraneo orientale.

● All'inizio del secondo conflitto mondiale, il **Tricheco** fu inviato a presidiare il Canale fra Scarpanto e Rodi, prendendo posizione a venti miglia a levante di Punta Castello, a Scarpanto. Non notando movimenti di unità avversarie, rientrò a Lero il 14 giugno 1940.

● Il **Tricheco** fu inviato a controllare le acque lungo le coste settentrionali di Creta dal 19 al 23 giugno 1940, ma non fece avvistamenti.

● Partiti da Lero il 3 luglio 1940 per proteggere il transito di un nostro importante convoglio, l'8 luglio 1940 i sommergibili **Tricheco** e **Beilul** avevano preso posizione sulla congiungente fra Alessandria e Capo Kupho (Creta). Il giorno 7 luglio, alle 23,40, il **Beilul** avvistò un cacciatorpediniere nemico contro cui lanciò un siluro. Si udì una forte

esplosione, ma nessun risultato venne confermato dalla documentazione britannica. Ci fu comunque una reazione, il sommergibile subì alcuni danni e dovette rientrare alla base. Il **Tricheco**, in agguato venti miglia a nord-est del **Beilul**, rilevò un'intensa attività avversaria nei giorni 7 e 8, ma solo alla sera del 9 riuscì ad avvistare un'unità leggera nemica, senza però riuscire a portarsi a distanza di lancio. Lasciò l'agguato il giorno 10 senza aver effettuato ulteriori avvistamenti.

● La parte nord dell'Egeo, e particolarmente il Canale di Doro, fu pattugliata dal **Tricheco** dal 6 al 16 agosto 1940, ma non furono fatti avvistamenti sospetti.

● Nel mese di ottobre 1940 gli accessi da sudest al Mar Egeo furono controllati dai sommergibili **Gemma**, **Ametista** e **Tricheco**, che pattugliarono tra l'1 e l'8 ottobre il Canale di Caso, rispettivamente a nord, al centro e a sud del canale stesso. Si dovette, però, registrare un tragico incidente dovuto a disguidi nelle comunicazioni radio. Infatti, il **Gemma** (capitano di corvetta Guido Montezemolo) la sera del giorno 3 ottobre aveva lasciato l'agguato nella zona a nord del Canale di Caso per portarsi, secondo gli ordini ricevuti, nel canale tra Rodi e Scarpanto, ove doveva stare di pattuglia sino alla sera del giorno 8. Ma alle ore 1,15 dell'ultimo giorno, nel Canale di Scarpanto, a tre miglia per 78° da Kero Panagia, venne avvistato dal **Tricheco** (capitano di corvetta Alberto Avogadro di Cerrione), il quale a sua volta aveva dovuto lasciare il Canale di Caso e stava rientrando alla base di Lero. Ritardi nello svolgimento del traffico r.t. non consentirono che le due unità venissero a conoscenza dei rispettivi movimenti. Alle ore 1,21, il **Tricheco** lanciò due siluri da distanza ravvicinata contro quello che riteneva essere un sommergibile avversario, colpendolo al centro. Il **Gemma** affondò rapidamente con tutto l'equipaggio (cinque ufficiali, dodici sottufficiali e ventisette tra sottocapi e comuni) in latitudine 35° 30' N e longitudine 27° 18' E.

● Il **Tricheco** effettuò un agguato dal 29 ottobre 1940 al 5 novembre in una zona a cavallo della congiungente Alessandria - Gauda, a centocinquanta miglia da Alessandria, senza, però, avvistare alcun nemico.

● Nel Golfo di Taranto furono fatte alcune missioni di agguato protettivo e il **Tricheco** fu impegnato in una di queste missioni, precisamente nella notte dell'8 maggio 1941.

● Le acque a nord del Golfo di Sollum furono pattugliate tra il 19 ed il 23 maggio 1941 dal **Tricheco**, che si portò a trenta miglia a nord-ovest di Ras Uleima con il compito di controllare la rotta da Alessandria a Tobruk, effettuando brevi incursioni verso la costa per intercettare eventuale traffico svolto da piccole imbarcazioni inglesi. Ma non successe niente.

● Il 25 settembre, in coincidenza con l'operazione britannica Halberd, il **Tricheco** (tenente di vascello Carlo Gan-

dolfo) si mise in agguato sul meridiano di Ras Amer, a sessanta miglia dalla costa. Non furono registrati fatti di rilievo, ma il giorno 7 ottobre il sommergibile era in superficie, durante la fase di rientro alla base di Augusta, quando fu attaccato da un aereo inglese tipo Bristol Blenheim, che lo mitragliò. Il sommergibile reagì prontamente, riuscendo a colpire più volte l'aereo attaccante, e poi si immerse.

● Il 29 novembre 1941, il **Tricheco** (tenente di vascello Alberto Campanella), in agguato a levante di Malta, alle 11,27 avvistò, in latitudine 34° 23' N, longitudine 15° 46' E un reparto nemico composto da quattro incrociatori e due cacciatorpediniere che, a media velocità e in linea di fila, dirigevano per levante. Iniziato l'attacco alle 11,47, lanciò tre siluri contro uno degli incrociatori e si disimpegnò immergendosi. Pur avendo percepito una esplosione dopo un minuto e quindici secondi dal lancio, nelle relazioni britanniche non risulta che l'attacco abbia ottenuto risultati.

● Tra il 12 e il 16 febbraio 1942, fu svolta, da parte inglese, l'Operazione MF5. Dal comando italiano fu predisposto, al largo delle coste cirenaiche, un forte schieramento di sommergibili, ben dieci battelli, che rimase in mare fino al 24 febbraio. Il giorno 21, a causa di un'avaria ai motori termici, il **Tricheco** fu costretto a interrompere la missione e a rientrare alla base scortato dal sottomarino **Dandolo**.

● La sera del 16 marzo 1942 il **Tricheco** (capitano di corvetta Giovanni Cunsolo) aveva iniziato il trasferimento da Augusta a Brindisi, dove doveva effettuare un turno di lavori dopo l'intensa attività bellica svolta sino a quel momento. Il pomeriggio del 18 marzo, alle 17,30, già in prossimità di Brindisi, mentre stava percorrendo le rotte di sicurezza per l'ingresso in porto, fu colpito subito a prora della torre da un siluro lanciato dal sommergibile britannico **Upholder** e affondò rapidamente. Il **Tricheco** scomparve tra i flutti in pochi secondi e trascinò con sé l'ufficiale in seconda, sottotenente di vascello Ermanno Tonti, dieci sottufficiali e ventisette uomini tra sottocapi e comuni. I sopravvissuti furono undici.

Pietro Faggioli



calma, il tempo era incerto e Stefano ci disse che lì le condizioni meteo si stabilizzano, in bene o in male, attorno alle 10 del mattino. E infatti si stabilizzarono, fortunatamente sul bello.

Infilai il sotto muta per la stagna, la temperatura dell'acqua era di quindici gradi e decisi di non utilizzare argon. Indossai la muta ed ecco che con la mente stavo già percorrendo le tappe della mia immersione. Trascorsi quasi tutti i trenta minuti di navigazione concentrato su me stesso: discesa sul pedagno, cambio gas a -40, a -60 dovevo iniziare a gonfiare il jacket e, una volta arrivato giù, dovevo trovare oggetti e scorcì significativi per fissarli su una pellicola in bianco e nero. Avrei dovuto tenere d'occhio il tempo e la scorta di gas, prestare la massima attenzione a lenze e reti e, al ventunesimo minuto, dovevo lasciare il fondo. Velocità di risalita di dieci metri al minuto, a -40 metri cambio di miscela, primo minuto di deco; non dovevo dimenticare di confermare i cambi sul computer. Poi, le altre tappe di decompressione per uscire "pulito" dai gas inerti.

Arrivammo sul punto, una sagoma si profilò sullo schermo dell'ecoscandaglio, giù il pedagno. Ripassammo sulle coordinate, bersaglio centrato, sembrava non esserci corrente. Finii di prepararmi, Pietro e Stefano mi aiutavano a mia richiesta, mentre Enzo documentava con la telecamera; indossare e allacciare bene tutto risulta più facile se si rispetta una procedura, per cui chi assiste è bene che non interferisca. Effettivamente, in superficie non c'era corrente, così, mentre scendevo, facevo scorrere la sottile cimetta del pedagno

fra le mani, ma dopo una decina di metri dovetti mettermi a pinne per stare vicino alla sagola, altrimenti un flusso non fortissimo, ma noioso, mi avrebbe portato via. Non volevo tirarmi sulla corda perché avrei rischiato di spostare il pedagno. Cambio con l'eliar a 30 metri. A 55 la corrente diminuì notevolmente, ripresi la discesa in verticale. Quando arrivai a 68 metri era appena scattato il secondo minuto. Illuminai qualcosa, ero finito proprio sulla mitragliatrice, a poppa della torre.

Non dimenticherò mai l'emozione di quel momento. Ero la seconda persona, o comunque una delle prime, che vedeva ciò che resta del regio sommergibile **Tricheco**, al cui interno giacciono ancora le salme di trentotto giovani.

La visibilità non era superiore al metro e mezzo, dovevo prestare attenzione alle reti e deporre una targa commemorativa. Ah, e poi avevo un rullino di foto da scattare...

Il sottomarino mi apparve inclinato sul lato di sinistra, molto insabbiato. Dal fondo uscivano a malapena gli sfoghi dell'aria delle casse di zavorra. Mi lasciai alle spalle la torre e mi diressi a prua, alla ricerca del cannone. Seguì quello che sembrava essere il ponte, ma il cannone non c'era.

Dopo una ventina di metri incontrai una rete che attraversava il sottomarino, con i galleggianti che la sospingevano verso la superficie; vi era impigliata una grossa aragosta. Lo scafo terminava con uno squarcio, dentro il quale non riconoscevo nulla di particolare: c'era dappertutto un grosso strato di ostriche. Ripercorsi sul lato opposto la strada a ritroso, fino ad arrivare nuovamente a fianco della torre, e scoprii un altro squarcio subito dietro. Più tardi, a pranzo, riguardando i disegni costruttivi e le foto d'epoca, ci rendemmo conto che ero passato sotto al can-

none senza vederlo a causa della scarsa visibilità. Tempo quasi terminato. Misi la mano in tasca ed estrassi la targa commemorativa, con la scritta "Gli Italiani non vi hanno dimenticato". Adrenalina a mille anche in questo frangente.

Diedi una rapida occhiata alla mitragliatrice, protetta dalla balaustra, ritrovai la sagola del pedagno e mi avviai verso la superficie. Dovevano passare ancora sessanta minuti, fra tappe e cambi di erogatori, prima di poter raccontare quello che avevo visto.

Marco Sieni

L'AFFONDAMENTO DEL TRICHECO VISTO DALL'UPHOLDER

Con l'arrivo della primavera i giorni si allungarono e l'*Upholder* partì da Malta al crepuscolo del 14 marzo 1942, diretto nel Golfo di Taranto con l'ordine di contrastare le forze di superficie italiane che avrebbero cercato di intercettare un convoglio destinato a Malta. Il sommergibile fu subito costretto a immergersi per evitare una torpediniera italiana che proveniva da sud ad alta velocità. «Poteva es-

sere una nave della Decima Mas, che sappiamo essere in mare», osservò Wanklyn, il suo comandante, mentre attendeva che il rumore dei motori nemici si allontanasse per riprendere il viaggio. A mezzogiorno del 15 arrivarono nuove istruzioni, con il permesso di dirigersi verso Brindisi, nel tallone orientale dell'Italia, perché il convoglio per Malta era stato posticipato. Wanklyn fu felice dell'opportunità di

verificare la sua fortuna in Adriatico, dato che era già da parecchio tempo che insisteva per fare un'azione in quel mare. Avrebbe, però, dovuto transitare nel Canale d'Otranto, pericoloso e ostile a causa delle abbondanti forze antisommergibili che vigilavano.

Dopo il mezzogiorno del 17, dal sottomarino inglese furono avvistati due cacciatorpediniere che navigavano verso sud a venticinque nodi. Passarono prima che egli avesse potuto affiorare e vedere il punto di ingresso del porto, che un tempo era

un punto di partenza per l'Oriente, mentre all'ora era importante come base di guerra.

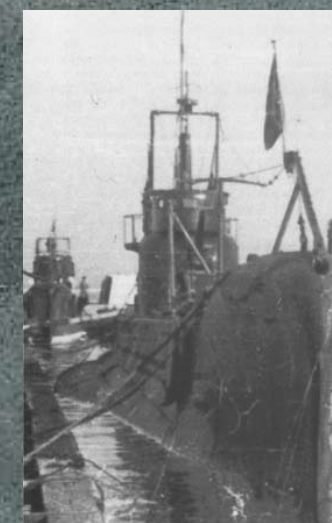
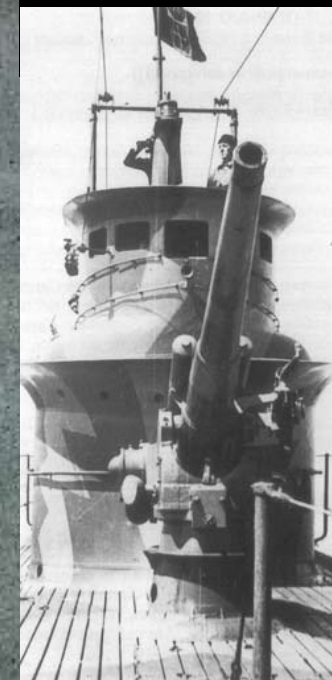
Il giorno successivo, il 18 marzo 1942, furono avvistati un paio di dragamine ausiliari, che lavoravano alacremente sulle rotte di accesso al porto, e all'inizio del pomeriggio Wanklyn vide un'insignificante imbarcazione da diporto; poi la sua attenzione fu attratta da un piroscafo commerciale, che, sebbene piccolo, meritava la presenza di una scorta di superficie e di un paio di aerei che continuavano a girargli

sopra. Wanklyn fu tentato di attaccare, ma il rischio era eccessivo e decise che non ne valesse la pena. Ma poco dopo vide il piccolo piroscafo uscire nuovamente nell'area esterna del porto, ancorarsi, risalpare l'ancora e dirigersi verso il cancello di apertura delle ostruzioni, quello che viene aperto e chiuso in continuazione per evitare il passaggio di mezzi subacquei nemici. Decise di fare una manovra per approfittare dell'opportunità. Ma non fece in tempo, perché già si accingeva a entrare in porto

72 m

80 m

Nel disegno la ricostruzione di ciò che resta del *Tricheco*. Qui sotto, due foto d'epoca.



Partridge

IL TRICHECO IN BREVE

- **Cantiere:** C.N.T. di Monfalcone;
- **Impostato:** 10 novembre 1928;
- **Varato:** 11 settembre 1930;
- **Consegnato:** 25 giugno 1931;
- **Dislocamento:** in superficie, 937,65 t; in immersione, 1.146 t;
- **Dimensioni:** lunghezza 69,80 m; larghezza 7,18 m; immersione media 4,45 m;
- **Apparato motore:** 2 motori diesel Fiat; 2 motori elettrici Crda;
- **Potenza:** motori a scoppio 3.000 Hp; elettrici 840 Hp;
- **Velocità:** in superficie 15,1 nodi; in immersione 8 nodi;
- **Autonomia:** in superficie 1.820 miglia a 15,1 nodi; 5.650 miglia a 8 nodi; autonomia in immersione: 7 miglia a 8 nodi; 100 miglia a 3 nodi;
- **Armamento:** 4 tubi lanciasiluri a prora da 533 mm; 4 tubi lanciasiluri a poppa da 533 mm; un cannone da 102/35; 2 mitragliere singole da 13,2 mm; 12 siluri da 533 mm (6 a prora e 6 a poppa); 150 proiettili per il cannone e 3.000 colpi per le mitragliere;
- **Equipaggio:** 5 ufficiali, 47 sottufficiali e marinai;
- **Profondità di collaudo:** 100 metri;
- **Perduto:** 18 marzo 1942.

un piccolo sommergibile della classe Perla, accompagnato da un solo battello antisommergibile. Lanciare siluri a oltre tremila yard di distanza era praticamente impossibile e quindi Wanklyn dovette desistere.

La frustrazione aumentò per tutto il pomeriggio, perché, in successione, furono avvistati dragamine, brigantini, golette e rimorchiatori, che entravano e uscivano dal porto, ma non valevano il costo di un siluro. Poi, finalmente, tutte quelle ore di attesa furono ricompensate.

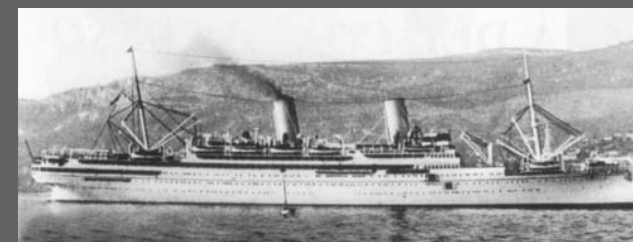
Poco dopo le 17, apparve un secondo sottomarino, che governava da sud a dodici nodi. Questa volta l'*Upholder* era ben messo per l'attacco.

Wanklyn girò il battello e lo piazzò parallelo all'obbiettivo, che sembrava un sommergibile della classe Settembrini, e gli si diresse contro zigzagando.

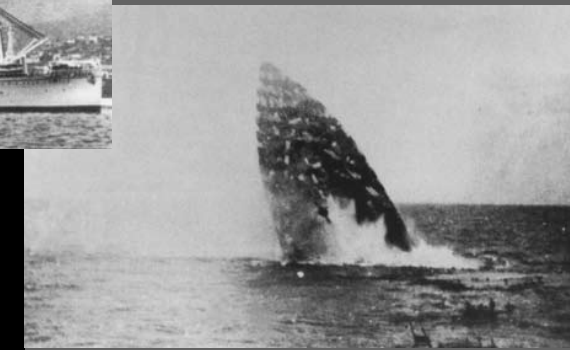
Quattro piccoli pescherecci, però, minacciarono di compromettere l'azione, dato che gli si erano messi proprio sopra, tanto da costringerlo a fare una giravolta e ritirarsi. Fu

una manovra molto brillante, che richiese una grande abilità per evitare di agitare l'acqua in superficie, cosa che avrebbe denunciato la presenza del nemico e vanificato l'attacco.

Alla fine della manovra, l'*Upholder* riuscì a collocarsi di nuovo nella giusta posizione per lanciare i siluri. Appena alzò il periscopio, Wanklyn vide che lo sbarramento di difesa era ancora chiuso. Nessuno stava accorrendo per scortare il sommergibile in arrivo. Perciò ordinò il lancio di un'intera salva di siluri a otto secondi di intervallo l'uno dall'altro e alla distanza di cinquecentocinquanta yard. Il successo sarebbe stato segnalato da forti esplosioni. Infatti, il boato di un'esplosione fu udito di-

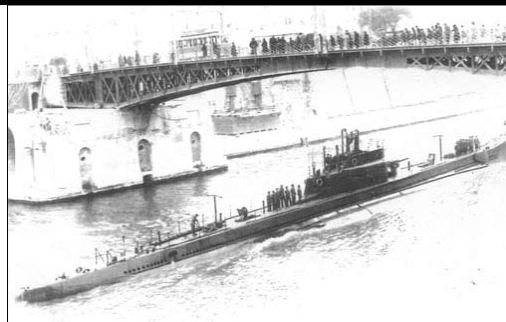


Qui sopra, il Conte Rosso, una delle vittime dell'*Upholder*.



IL RAPPORTO DELL'UPHOLDER: COLPITO E AFFONDATO

Giorno: marzo - 18 - 1942;
Ora: 17,30;
Sommergibile: *Upholder*;
Comandante: Wanklyn;
Avvistato: sommergibile;
Lancio: 2 siluri;
Dove: 40.45 N - 17.56 E;
Risultato: affondato.



stintamente, subito seguito da un altro. Attraverso il periscopio, ancora alzato, Wantlyng vide il fumo della seconda esplosione salire verso il cielo; poi vide alzarsi la poppa del sottomarino italiano e, nel medesimo momento, sprofondare la torretta. Non vi fu una immediata reazione e Wantlyng ebbe tutto il tempo di fotografare la nube nera che aveva sancito la fine del sottomarino, più tardi identificato per il *Tricheco*. In breve uscirono in mare ben undici battelli, tra cui una E-boat, in soccorso dei superstiti, ma non fu organizzato alcun genere di attacco all'*Upholder*, il quale, non essendo molestato, ebbe tutto il tempo di ricaricare i tubi di lancio. Alle 20,45, il



sperando di trovare un buon obbiettivo per il suo cannone, dato che voleva tenere i rimanenti quattro siluri che aveva nei tubi di lancio per un obbiettivo importante. Anche l'affondamento con il cannone di una piccola nave da pesca sarebbe stato, comunque, un danno per il nemico. Così, il 19 mattina, durante la colazione, furono avvistate quattro barche, fra le quali c'era un peschereccio munito di un motore diesel che si chiamava *Maria* e trainava una rete a strascico. Quando la torre dell'*Upholder* emerse, a cento yar-

dal *Maria*, e Wantlyng aprì il boccaporto, l'equipaggio del peschereccio si spaventò. Gli inglesi spararono alcuni colpi di intimidazione, facendo segno ai pescatori di abbandonare la barca, ma di non avvicinarsi. Quattro uomini del *Maria* riuscirono a calare una scialuppa e vi si rifugiarono, mentre altri quattro si gettarono in acqua. Furono sparati sette colpi di cannone, il peschereccio prese fuoco e affondò.

Durante l'azione, Wantlyng vide due brigantini, uno al traino dell'altro. Erano entrambi facili prede, ma l'affondamento del *Maria* era durato circa quindici minuti. Un po' troppo per rimanerci ancora in zona. Così l'*Upholder* si immerse e fece rotta a est. Mentre si allontanava, con il periscopio, Wantlyng vide che un altro peschereccio si stava avvicinando per raccogliere i naufraghi.

Pietro Faggioli

LA TRAGEDIA DEL SOMMERGIBILE GEMMA

Al comando del capitano di corvetta Guido Montezemolo, il *Gemma* aveva pattugliato, tra l'uno e l'otto di ottobre 1940, il Canale di Caso assieme ai sommergibili *Ametista* e *Tricheco*, tutti di base a Lero. In seguito ad alcuni disguidi nelle segnalazioni sui movimenti ordinati ai singoli sommergibili e nel traffico radio, il *Tricheco* si spostò dalla sua zona di agguato e finì in quella assegnata al *Gemma* praticamente senza saperlo.

Il *Tricheco*, comandato dal capitano di corvetta Alberto Avogadro di Cerrione, avvistò il *Gemma* alla 1,21 dell'8 ottobre e, scambiandolo per una unità nemica, gli lanciò contro due siluri, che lo centrarono in pieno affondandolo con tutto l'equipaggio.

L'incidente non fece che riaccendere la polemica fra i comandi delle unità sul campo, che reclamavano maggiore libertà di manovra, e Maricosom, che sosteneva, invece, che l'agguato doveva essere coordinato e fatto in zone ben precise, paventando episodi come quello accaduto. Le altre Marine, invece, erano favorevoli a una caccia libera, senza poste fisse, mettendo in conto la possibilità di essere colpiti da un fuoco amico, come, purtroppo, è avvenuto sotto tutte le bandiere.

Dopo l'affondamento, ignaro di aver colpito un sottomarino italiano, il comandante del *Tricheco* stilò il solito rapporto ufficiale: "8 ottobre 1940. Ora: 01,21. Sommergibile *Tricheco*. Comandante Avogadro di Cerrione. Attacco con lancio di due siluri contro sommergibile. Posizione: 35.30 N - 27.18 E. Risultato: affondato".

P. F.

