

RICOSTRUITA LA STORIA DRAMMATICA DI UNA  
NAVE SCORTA AFFONDATA VICINO A BRINDISI

# ATTILIO DEFFENU

Testi di  
PIETRO FAGGIOLI  
Foto di  
MARCO SIENI

## Da piro scafo passeggeri a incrociatore ausiliario

Il mare davanti a Brindisi, dove ci troviamo, è particolarmente ricco di storia e di navi affondate. Se un giorno si ritirasse, vedremmo appoggiati sul fondo sabbioso gli scafi del sommergibile Trichico, della torpediniera Confienza, del caccia francese Boutefeu; a poca distanza dalla costa, potremmo ammirare il velocissimo incrociatore ausiliario della Prima Guerra Mondiale Città di Palermo, che faceva venti nodi, poi l'Asmara, il Rina Croce, il Città di Catania. Una moltitudine di

storie drammatiche, ognuna delle quali potrebbe attirare l'attenzione di un ricercatore appassionato. Ma noi, stavolta, ci siamo alzati presto e abbiamo raggiunto Stefano Maghelli, titolare del diving Aquademia, per andare a visitare l'incrociatore ausiliario Attilio Deffenu, affondato il 25 novembre 1941 dal sommergibile inglese HMS Thrasher.

Adriatico calmissimo, splendida giornata di sole, che solo il meridione d'Italia può regalare. Durante il tragitto verso il punto di immersione, a circa quindici miglia di distanza, Stefano ci ha spiegato come sono le attuali condizioni della nave, che ha già esplorato in lungo e in largo per decine di volte, e adesso, che siamo arrivati, si immerge per recuperare l'ormeggio, sganciandosi dalla boa. Appena lo ripristina, è raggiunto da Enzo Cicognani, che vuole fare le riprese video. Io e Marco Sieni, che deve fotografare, li seguiamo poco dopo, perché non vogliamo intralciarci a vicenda. Scendendo lungo la cima, arriviamo nella sala macchine. Il posto è abbastanza dan-

neggiato, ma possiamo vedere i grandi motori. Marco è un bravissimo subacqueo, ma è anche un vero appassionato di meccanica e perde letteralmente la testa indicandomi cilindri, valvole, bielle, coppie coniche e una incredibile quantità di ingranaggi. Vediamo, tra i due motori, una scala che dalla sentina arriva nella parte più alta dei motori.

Purtroppo la visibilità non è il massimo, sui cinque - sei metri, ma per noi, abituati al Nord Adriatico, l'immersione è una passeggiata. Non sono, comunque, le condizioni ideali per fotografare un relitto e Marco fa quello che può. Seguiamo lo scafo verso poppa e mi accorgo che le lamiere sono quasi tutte schiodate, perché lo scafo inizia a crollare. E' però strano che ancora nel 1929, l'anno in cui fu messo in lavorazione, venisse utilizzato quel sistema ottocentesco di costruzione quando ormai quasi tutti i cantieri saldavano elettricamente.

IL 25 NOVEMBRE 1941, MENTRE STAVA PROTEGGENDO UN CONVOGLIO FORMATO DA DUE MERCANTILI PROVENIENTI DA PATRASSO, L'UNITÀ DELLA REGIA MARINA VENNE ATTACCATA DAL SOMMERGIBILE INGLESE THRASHER, CHE LE SPARÒ CONTRO TRE SILURI, UNO DEI QUALI LA CENTRÒ IN PIENO. NONOSTANTE GLI SFORZI DELL'EQUIPAGGIO PER PORTARLA IN COSTA AD ARENARSI, SI INABISSÒ E PER MOLTO TEMPO SE NE PERSERO LE TRACCE, FINCHÉ VENNE TROVATA CASUALMENTE DA UN PALOMBARO CHE NE RECUPERÒ LA BANDIERA

Giunto a poppa, trovo Marco disperato a causa della scarsa visibilità. E pensare, dirà dopo il nostro accompagnatore, che qui il mare è sempre limpido come il Mar Rosso... Sarà colpa delle piogge di fine ottobre se ci dobbiamo sorbire queste condizioni, comunque riusciamo ad ammirare dal basso la magnifica curvatura della poppa, da cui fu recuperata, nel 1942, la bandiera nazionale, il timone e una delle due eliche, che spunta dal fondo sabbioso. Poi ricominciamo a risalire lo scafo sulla murata di dritta. Il ponte è ancora ricoperto di tek, su cui giace, rovesciato e strappato

dai perni di sostegno, uno dei due grossi cannoni da 102/45. Incontriamo quella che potrebbe essere una mitragliatrice da 13,2 millimetri, quindi un grosso motore elettrico con la piastrina, ancora ben saldata, del nome del costruttore inglese, un salpacime e un timone a ruota, probabilmente il comando d'emergenza. Ci sono anche le famose "ferroguide", sulle quali si facevano scorrere le mine per gettarle in mare.

Un albero è rovesciato sulla nave, è molto inclinato e vi passiamo sotto, attenti a non impigliarci in una vecchia rete. La passeggiata di dritta è a livello del fondo a causa del-



l'inclinazione dello scafo; Marco non chiede di meglio e vi si intruffola. Io, da fuori, vedo una lunga fila di oblò e da uno di questi esce il lampo di un flash: non può che essere Marco, che non ha resistito e fotografa il relitto da dentro. Quando esce, mi comunica a gesti che ha trovato un bagno, con la vasca, il lavandino e ceramiche varie. Infine, risaliamo, perché sono trascorsi sessantuno minuti e dobbiamo fare una discreta decompressione. Nella seconda immersione esploriamo la prua: poca visibilità e una grande devastazione. E' un caos totale, ma, per fortuna, Stefano ci accompagna nei punti più interessanti: vediamo quello che resta della plancia, il fumaio, un boccaporto che porta dentro alla stiva. Appoggiato in coperta, un oblò integro, ma certamente scardinato dalle esplosioni che squassarono la nave; poi incontriamo l'albero di prua, con ancora la coffa, un altro salpacime, il secondo cannone da 102/45, quello di prora, vicino al quale, come ci racconterà più tardi Stefano, fino a non molto tempo fa c'era un elmetto italiano; a poca distanza c'è, però, un grosso bossolo, lungo quasi un metro. La prua vera e propria è molto affascinante; giace su un



Un oblò ancora intatto nonostante lo stato disastroso del relitto e una scaletta in sala macchine.



fianco, staccata dal resto dello scafo. Non vedo il terzo cannone, un pezzo da 76/40, e mancano all'appello le mitragliere: forse sono stati recuperati dai palombari durante la guerra. Ora ci volteggiano attorno una cinquantina di ricciole di due o tre chili ciascuna. Ci infiliamo ancora a centro nave, rivediamo i due grandi motori, la turbina, le prese d'aria e torniamo in superficie. E' davvero un gran peccato che l'acqua sia così torbida.

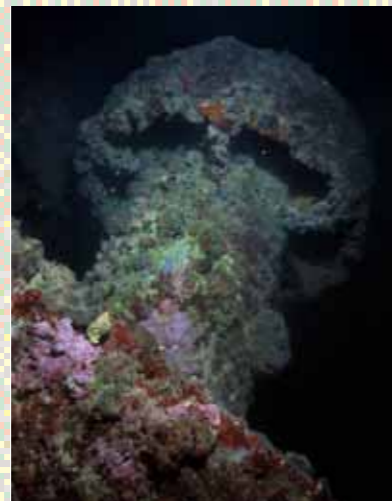


L'Attilio Deffenu era stato costruito nel 1929 come motonave passeggeri dalla Società Anonima Ansaldo di Genova Sestri, dislocava tremilacinquecentodieci tonnellate, era lungo novantasei metri, largo tredici e pescava sette metri. La propulsione era affidata a due motori diesel da 4.045 Hp. Appartenente alla Società Anonima di Navigazione Tirrenia, con sede a Napoli, fu destinato ai collegamenti commerciali con la



Gli autori del servizio poco prima di arrivare sulla verticale dell'Attilio Deffenu e, sotto, i meccanismi dei grossi motori.

cannone da 76/40, sei mitragliatrici da 13,2 millimetri e due scaricabombe con i quali poteva depositare in mare ottanta mine da fondo. L'Attilio Deffenu, che portava il nome di un interventista sardo molto attivo nella Prima Guerra Mondiale, effettuò centootto missioni, delle quali otto per posa mine e ottan-



Sardegna e iscritto al Compartimento Marittimo di Napoli con la matricola numero 401. Venne requisito dalla



Regia Marina a Civitavecchia l'11 maggio 1940 e nella stessa data iscritto nel ruolo di naviglio ausiliario dello Stato. Venne destinato alla scorta convogli e armato con due cannoni da 102/45, un

tanove per scorta convogli; le altre per compiti di routine. Il pomeriggio del 25 novembre 1941, la nave si trovava a circa tredici miglia da Brindisi, ove era diretta, e stava scortando i piroscafi Resurrectio e Caterina Madre, provenienti da Patrasso. La velocità del convoglio era molto lenta, di appena sei nodi.

Alle 17,15, il Deffenu fu colpito da un siluro. Il segnale di richiesta di soccorso, subito lanciato, fu ricevuto dal cacciatorpediniere Strale, comandato dal capitano di corvetta Palmas, che era nelle vicinanze e a sua volta stava scortando il piroscafo Bosforo proveniente dall'Africa settentrionale.

Il comandante Palmas, dopo aver ordinato al Bosforo di proseguire alla massima velocità sulla rotta di sicurezza per Brindisi, si diresse verso il Deffenu per assisterlo e dare la caccia al sommergibile che l'aveva attaccato. Poiché la nave galleggiava ancora nonostante l'equipaggio l'avesse già abbandonata e si trovasse sulle scialuppe di salvataggio, il comandante Palmas accolse sul cacciatorpediniere soltan-

to i feriti e ordinò agli altri di tornare sulla loro unità. Poco dopo, giunse da Brindisi un Mas, che permise allo Strale di disimpegnarsi e raggiungere il piroscafo che stava scortando. L'equipaggio cercava, intanto, di far arrivare il Deffenu in costa per arenarlo e impedire così che affondasse. Da Brindisi uscirono anche due rimorchiatori per aiutarlo, ma quando, alle 21,30, giunsero sul posto, l'incrociatore ausiliario era già colato a picco. A colpirlo era stato un siluro del sommergibile britannico Thrasher. I superstiti, interrogati, asse-

rirono di aver visto tre scie di siluri, di cui due molto evidenti, poiché le torpedini correvano quasi a fior d'acqua. Il relitto dell'Attilio Deffenu, di cui nel trambusto della guerra si erano perse le coordinate di affondamento, fu ritrovato per caso e un palombaro ne recuperò la bandiera nel maggio del 1942, durante le ricerche dello scafo di un sommergibile nemico che si presumeva fosse stato colpito dalla torpediniere Orsa (SUB n. 230, novembre 2004).

P. F.

## DUE MISSIONI DI GUERRA

Abbiamo rintracciato i rapporti di due missioni dell'Attilio Deffenu che possono dare un'idea della dura lotta sul mare in quei terribili giorni di guerra.

La prima missione si svolse nel Canale di Sicilia l'11 febbraio 1941, quando il Deffenu, al comando del capitano di fregata Angelo Coliolo, è di scorta ai piroscafi Bainsizza e Sabaudia, sulla rotta che da Tripoli porta a Palermo e Napoli. Nel primo pomeriggio, il convoglio viene attaccato da sommergibili nemici. Ecco quanto ha scritto nel suo rapporto il comandante Coliolo:

"Alle ore 14,15 in lat. 33.32.30, long. 12.56, mentre mi trovo a circa 1000 metri sul fianco sinistro del convoglio, emerge un sommergibile a circa 700 metri per 45° circa dalla mia prora ed inizia istantaneamente il fuoco contro il convoglio. Faccio fuoco col pezzo di prora accorciando il tiro; il colpo cade vicino al bersaglio e leggermente a sinistra. Rettifico ancora il tiro e mando un terzo colpo centrato vicinissimo al sommergibile (cer-

tamente non è più di 50 metri) il quale immediatamente, con una rapidità che mi ha sorpreso, cessa il fuoco e si immerge con prora a ponente proprio quando, avendo sparato sette colpi allungando sempre il tiro, stava centrando il convoglio. Anche il piroscafo Bainsizza ha fatto fuoco.

"Pensando che il sommergi-



bile aveva avuto agio, prima dell'attacco, di accertarsi della rotta e della bassa velocità del convoglio, e con ogni probabilità ci avrebbe seguito per attaccarci nelle ore notturne, decido di rientrare a Tripoli coi piroscafi. Verso le 17 sopraggiunge un aereo nazionale che sorvola il convoglio. Alle 17,10 odo il fuoco di mitragliera. L'aereo volteggia sulla sinistra del con-

## OMONIMI MA DIVERSI

Oltre al sottomarino che affondò l'Attilio Deffenu, ci furono altre navi della Royal Navy che portarono il nome Thrasher. Ecco:

◆ **Thrasher** (ex Adamant), brigantino da dodici cannoni, varato a Warren, Brightlingsea, nel 1804 e venduto il 3 novembre 1814.

◆ **Thrasher**, cannoniera classe Albacore, varata il 22 marzo 1856 da Green, Blackwall, e venduta il 9 maggio 1883.

◆ **Thrasher**, cacciatorpediniere (395 tons) varato il 5 novembre 1895 da Cammel Laird e venduto il 4 novembre 1919.

## L'AFFONDAMENTO VISTO DAL NEMICO

Data: 25/11/1941;

Sommergibile: Hms Thrasher;

Comandante: Mackenzie;

Attacco: con quattro siluri;

Obiettivo: nave 5.000 t.;

Attacco in: 40° 37' N - 18° 27' E;

Risultato: colpita/affondata.

Suggestivi chiaroscuri all'interno delle strutture martoriato dell'Attilio Deffenu e una silhouette dello scafo vista da poppa.



voglio verso poppa. Vedo l'aereo lanciare una bomba, inverto immediatamente la

rotta per correre sul posto. Mentre faccio l'accostata avvisto due siluri che passano a circa 30 metri sulla mia dritta. Rettifico la rotta sull'indicazione della scia dei siluri per portarmi sul sommergibile e nello stesso tempo vedo l'aereo che lancia una seconda bomba. Dirigo sul punto di caduta della bomba e sparo col pezzo di prora sullo stesso punto. Di prora, poco a sini-

stra, vedo affiorare una grossa bolla d'aria. Dirigo sulla bolla ed in prossimità lancio una prima bomba regolata a 50 metri e subito dopo una seconda, successivamente una terza, quando ero esattamente sulla bolla d'aria. Avvisto ancora una seconda bolla d'aria, ma più piccola, una cinquantina di metri più avanti a dritta. Vi dirigo ancora sopra e lancio le altre tre bombe che mi rimangono, tutte regolate a 50 metri di profondità. In prossimità degli scoppi, e dopo il movimento d'acqua dovuto all'esplosione, seguono a non più di 20 metri di distanza da essi alcune grosse bolle d'aria". Il convoglio entrò a Tripoli la

## GLI INCROCIATORI AUSILIARI DELLA REGIA MARINA

Durante la Seconda Guerra Mondiale la Regia Marina requisì e armò diversi bastimenti mercantili individuati ancora in tempo di pace mentre venivano costruiti in cantiere. Agli armatori vennero elargiti contributi straordinari affinché fossero predisposti per un eventuale, futuro utilizzo bellico. Nei progetti furono identificate le zone adatte per la sistemazione delle piattaforme dei cannoni, per lo stoccaggio delle mine e per le relative guide di messa in mare. Le unità prescelte erano motonavi di notevole velocità e di grande autonomia, che, nelle intenzioni, avrebbero dovuto occuparsi della sola scorta del traffico mercantile lungo le coste italiane, mentre poi svolsero anche una intensa attività di trasporto truppe e già all'inizio del conflitto dovettero impegnarsi nelle scorte ai mercantili lungo le terribili rotte per la Libia, o lungo quelle più tranquille per l'Albania e la Grecia.

Gli incrociatori ausiliari subirono enormi perdite lungo le rotte italiane nel Mediterraneo: su trentacinque motonavi armate, soltanto sei sopravvissero alla guerra. La mole di lavoro che svolsero fu veramente eccezionale, con una media di ben centotrentotto missioni di scorta per ciascuna nave. Basti pensare che le infaticabili torpediniere ebbero una media di novantanove missioni e i cacciatorpediniere una media di quaranta.

Per la difesa antisommergibile, gli incrociatori ausiliari ebbero unicamente delle tramogge per scaricare le bombe e per la difesa antiaerea inutili mitragliatrici da 13,2 millimetri; soltanto nel 1942 e nel 1943 quelli che non erano ancora stati affondati furono armati con un paio di armi da 20 millimetri. I cannoni erano di solito i 120/45, oppure i 102/45, ma furono montati anche alcuni 100/47 e 76/40.

P. F.

sera del 12 e ne riparti il giorno dopo, giungendo senza danni a Napoli il 15 febbraio. Ad attaccarlo per due volte fu il sommergibile Truant del comandante Haggard, il quale a sua volta scrisse sul libro di bordo: "11 Febbraio - ore 14.15 in 33.36n - 12.53e: portato un attacco con il cannone ad un convoglio ma fui costretto, dalla scorta, ad immergermi". "11-Febbraio - ore 16.34 in 33.46n - 12.57e: due ore dopo attaccai il convoglio con i siluri che passarono sotto lo scafo della nave. In sostanza l'attacco risultò un insuccesso".

Seconda missione. Canale di Sicilia: 8 marzo 1941. Il convoglio, sempre scortato dal Deffenu comandato dal capitano di fregata Coliolo, parti da Trapani alla volta di Tripoli. Ne facevano parte i piroscafi Capo Vita, costruito nel 1916, di tsl. 5.683, e Fenicia, costruito nel 1919, di tsl. 2.584. Ecco il rapporto: "...continuo la navigazione zigzagando in testa al convoglio alla distanza variabile da 800 a 1200 metri, distanza tra i piroscafi circa 500 metri. Vento fresco da NW, mare mosso. Alle 12,00 in lat. 36°09'N - long. 11°07'E, il piroscafo Capo Vita fischia ed accosta a dritta. Distinguo una scia di siluro alla sua sinistra. Accosto immediatamente tutto a sinistra e metto alla massima velocità consentita, giri 114, per correre sul sommergibile (mg. 12,5). Intanto il siluro ha colpito il Capo Vita che alle ore 12,01 esplose e si inabissa. Una enorme fantastica fiammata accompagnata da denso fumo arrossato si innalza a migliaia di metri di altezza e si diffonde per oltre 1000 metri ed investendo anche il piroscafo Fenicia. Il mare tutto intorno è letteralmente coperto da colonne di acqua per rottami di ogni genere che ricadono da enorme altezza. Riesco a stento, dirigendo per la normale al ven-

## THRASHER UN SOTTOMARINO FORTUNATO

I sommergibili della Classe T erano sommergibili oceanici il cui progetto era stato sviluppato negli anni trenta. L'obiettivo, largamente raggiunto, era quello di conciliare buone prestazioni, affidabilità, economicità e semplicità di costruzione. L'Hms Thrasher, che affondò l'Attilio Deffenu, era uno di questi.

Costruito nel cantiere Cammell Laird con il numero 37, fu varato il 28 novembre 1940. Aveva un dislocamento in superficie di 1.328,93 tonnellate e in immersione di 1.597,15 tonnellate. Era lungo 83,25 metri, largo 8,08 metri e aveva un pescaggio di 3,66 metri. La propulsione era affidata a due motori diesel Sulzer da 1.250 bhp e a due motori elettrici Lawrence & Scott da 725 ehp. La velocità in superficie era di 16,25 nodi e in immersione di 9,25 nodi. L'autonomia era di ottomila miglia marine a dieci nodi in superficie e di ottanta miglia a quattro nodi in immersione. L'armamento era composto da otto tubi lanciasiluri da 533 mm a prora, tre tubi (533 mm) a poppa, 17 siluri di scorta, oppure 12 mine MK II, un cannone da 101 mm e tre mitragliere. La quota operativa massima era di 100 metri. L'equipaggio era formato da cinque ufficiali e cinquantasei uomini fra sottufficiali e marinai. Fu demolito il 9 marzo 1947.



Il comandante Mackenzie, soprannominato Rufus, e il Thrasher.

Il Thrasher fu destinato a operare nel Mare del Nord al comando di P. J. Cowell, con il quale, il 17 luglio 1941, danneggiò il mercantile Virgo Fi-



delis (129 grt). Il sottomarino fu inviato poi in Mediterraneo, dove il 28 ottobre 1941 affondò il motoveliero italiano Esperia (384 grt).

Passato al comando di un altro ufficiale, H. S. Mackenzie, soprannominato Rufus, affondò le seguenti unità: il 25 novembre 1941, l'incrociatore ausiliario Attilio Deffenu, il 10 gennaio 1942 il mercantile italiano Fedora (5.016 grt), il 9 giugno 1942 il mercantile italiano Gala (1.029 grt), il 13 aprile 1942 il mercantile tedesco Atlas (2.297 grt), il 19 maggio 1942 il mercantile italiano Penelope (1.160 grt), il 23 giugno 1942 il mercantile italiano Sant'Antonio/Anton (1.480 grt), il 29 giugno 1942 lo sloop italiano Diana (1.735 grt), il mercantile italiano Padenna (1.589 grt), il 19 ottobre 1942 il rimorchiatore italiano Pomo (130 grt) e, infine, il mercantile italiano Lero (1.980 grt).

Il Thrasher fu un sommergibile molto fortunato: il 16 febbraio 1942 subì un attacco da parte di aerei dell'Asse e fu centrato da due bombe, che penetrarono la sovrastruttura leggera senza esplodere. Due ufficiali, Gould e Roberts, riuscirono a disinnescarle e a recuperarle salvando il battello e per questo furono insigniti della Victoria Cross. Il 26 giugno 1942 fu attaccato per errore da un aereo britannico (Swordfish), che gli procurò notevoli danni, ma nulla di più.

Ritornato a operare nel Mare del Nord, il Thrasher, con il comandante Hezlet, fu impiegato nell'Operazione Source, uno dei tentativi di distruggere la corazzata tedesca Tirpitz con alcuni minisommergibili: portò a rimorchio il minisommergibile X-5, ma l'operazione risultò un insuccesso. Quindi, al comando di M. F. R. Ainslie, fu destinato a Cylon per operare contro il Giappone, ma non ottenne risultati. Sopravvisse alla guerra e fu demolito. P. F.

to, a disimpegnarmi. Quindi il vento ha liberato la zona dell'esplosione, nessuna traccia esisteva più del Pfo Capo Vita. Non vedo traccia nemmeno del sommergibile. Dirigo nella direzione del lancio, sparandovi un colpo col pezzo di prora ed iniziando il getto delle bombe di profondità regolate a 50 metri. Ne lancio 5 e torno sul luogo dell'esplosione per recuperare i naufraghi. Molti pezzi

di legno e barili vi galleggiano. Esploro attentamente ma nessuna traccia di naufraghi è visibile. Intanto il piroscaro Fenicia, uscito incolume dalla nube di fumo, ha invertito la

rotta allontanandosi verso Nord; dirigo alla massima velocità su di lui. Alle 12,35 gli segnalo di far rotta per Susa. Ho preso questa decisione per diversi motivi: per ingan-

nare il sommergibile, per allontanarmene e perché il riprendere subito la rotta per Kuriat avrebbe riportato il convoglio nel raggio d'azione del sommergibile. Procedo zigzagando alla massima velocità; zigzaga anche il piroscaro Fenicia. A tratti mi porto a distanza sul lato esterno e lancio bombe da getto. Alle 13,20 il Fenicia mi comunica di aver perduto un uomo subito dopo l'esplosione del Capo Vita. Poiché la ricerca fatta sul posto non ha fatto scorgere traccia di naufraghi, ed anche per la presenza del sommergibile evidentemente in agguato, proseguo la navigazione. Alle 14,15 ricevo ordine da Supermarina di continuare per Tripoli e modifico la rotta. "Alle 22,00 cesso di zigzagare e faccio cessare anche il Fenicia. Alle 22,30 al traverso della boa n°1 di Kerkenah. Alle 22,50 passa con rotta opposta, non preavvisato, un convoglio formato da una nave scorta e da un piroscaro. Alle 02,20 riprendo a zigzagare. Alle 6,55 in lat. 34°19'N - long. 12°40'E, il piroscaro Fenicia, colpito da siluro a sinistra, si incendia a poppa ed immediatamente sbanda a dritta. Grandi fiammate si alzano dalla nave e si propagano sul mare per qualche centinaio di metri. Accosto tutto a sinistra e dirigo sulla presunta posizione del sommergibile attaccante. In prossimità inizio il lancio delle bombe da getto. Del sommergibile nessuna traccia. Il piroscaro Fenicia, incendiato e con la poppa quasi immersa, è rimasto con le macchine in moto e si allontana verso sud, seguito da una scia di fuoco. Continuo a dar la caccia al sommergibile ed alle 7,43, ritenendo il sommergibile sufficientemente allontanato, dirigo, non avendo a bordo che una sola bomba, sul posto dell'esplosione, per raccogliere i naufraghi. Sul

posto metto quattro lance in mare. Alle 9,00 il piroscaro Fenicia affonda. Alle 9,20, avendo raccolto tutti i naufraghi trovati ancora in superficie, metto in rotta per



Il basamento di un cannone completamente incrostatato.

entrare a Tripoli dal punto A". Il Deffenu fu raggiunto, mentre soccorreva i naufraghi, dal cacciatorpediniere Baleno, che protesse l'incrociatore ausiliario durante il recupero lanciando a intervalli le bombe antisommergibili. Alle 10,10, vi fu un nuovo allarme e ciò indusse il Baleno a lanciare altre bombe di profondità, mentre il Deffenu sparava alcuni colpi contro un presunto periscopio.

Gli estratti dei diari di bordo sono stati ripresi da "La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale - Volume VI - La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale - Dal 10 giugno 1940 al 30 settembre 1941 - Roma 1978 - Ufficio Storico della Marina Militare. Si è saputo poi che furono due differenti sommergibili inglesi ad attaccare il convoglio. Ecco i rapporti: "9 marzo ore 10,05. Sommergibile Utmost, C/te Cayley. Lancio 4 siluri in 36.09n - 11.07e contro motonave Attilio Deffenu; obiettivo sbagliato". "9 marzo ore 12.00. Sommergibile Utmost, C/te Cayley. Lancio 1 siluro in 36.10n - 11.12e contro piroscaro Capo Vita; obiettivo colpito". "10 Marzo ore 06,55. Sommergibile Unique, C/te Collet. Lancio 1 siluro in 34.25n - 12.40e contro piroscaro Fenicia; obiettivo colpito".

Pietro Faggioli

## TUTTE LE SCORTE DELL'ATTILIO DEFFENU

Ecco l'elenco delle missioni di scorta fatte dall'incrociatore ausiliario Attilio Deffenu:

12 gennaio 1941, piroscaro Amsterdam da Napoli a Tripoli;

19 gennaio 1941, piroscaro Capo Orso da Tripoli a Bengasi;

25 gennaio 1941, Giulia e Castelverde, Tripoli - Palermo - Napoli;

6 febbraio 1941, Nirvo e Caucaso da Napoli a Tripoli;

11 febbraio 1941, Bainsizza, Sabaudia, Utilitas e Motia da Tripoli a Palermo e Napoli;

6 marzo 1941, con la torpediniera Papa, Tanaro, Caffaro, Fenicia e Capo Vita da Palermo a Tripoli (Caffaro si incaglia, Capo Vita esplose, Fenicia affonda);

13 marzo 1941, Caucaso, da Tripoli a Biserta e Napoli;

9 aprile 1941, Conte di Misurata, da Tripoli a Napoli;

30 luglio 1941, con la torpediniera Medici, Italia e Aventino da Brindisi a Patrasso;

4 agosto 1941, Gala, da Patrasso a Brindisi;

8 agosto 1941, Macedonia ed E. Croce da Brindisi a Patrasso;

10 agosto 1941, con cacciatorpediniere Riboty, Capo d'Arma, Balcik e Alba Julia da Patrasso a Brindisi;

15 agosto 1941, Città di Savona, da Brindisi a Valona;

17 agosto 1941, con la torpediniera Antares, Città di Savona da Valona a Brindisi;

18 agosto 1941, trasferimento da Brindisi a Valona;

23 agosto 1941, Città di Savona e Viminale da Valona a Brindisi;

26 agosto 1941, con la torpediniera Medici, Argentina, Aventino e Quirinale da Brindisi a Patrasso;

30 agosto 1941, Castellon e Bolsena, entrambe battenti bandiera tedesca, da Patrasso a Brindisi;

4 settembre 1941, Città di Trapani, Rosandra e Milano da

Bari a Durazzo;

7 settembre 1941, con la torpediniera Antares, Città di Trapani, Italia e Quirinale da Durazzo a Bari;

10 settembre 1941, con la torpediniera Antares, Italia e Quirinale da Bari a Durazzo;

1 ottobre 1941, con la cannoniera Giovannini, Città di Trapani, Monstella e Quirinale da Durazzo a Spalato;

5 ottobre 1941, Città di Trapani, Monstella e Quirinale da Spalato a Durazzo;

7 ottobre 1941, con la nave armata Zara, Città di Trapani, Monstella e Quirinale da Durazzo a Bari;

12 ottobre 1941, con la torpediniera Antares, Piemonte, Viminale e Crispi da Bari a Durazzo;

15 ottobre 1941, con la torpediniera Antares, Piemonte, Viminale e Crispi da Durazzo a Patrasso;

18 ottobre 1941, Crispi, Piemonte e Viminale da Patrasso a Prevesa e Bari;

22 ottobre 1941, con la torpediniera Bassini, Crispi, Piemonte e Viminale da Bari a Patrasso;

31 ottobre 1941, Crispi, Piemonte e Viminale da Patrasso a Bari;

7 novembre 1941, con la torpediniera Stocco, Crispi, Piemonte e Viminale da Bari a Patrasso;

18 novembre 1941, con le torpediniere Stocco e Montanari, Crispi, Piemonte e Viminale da Patrasso a Bari;

20 novembre 1941, Campina e Avionia da Brindisi a Patrasso;

24 novembre 1941, Caterina Madre e Resurrectio da Patrasso a Brindisi; il 25 novembre, alle ore 17,20, al largo di Brindisi, l'Attilio Deffenu affonda in seguito a siluramento.

P. F.