

Ritrovato il relitto del sottomarino più iellato della Regia Marina.

Tra collisioni, bersagli sbagliati e agguati nemici

ESCLUSIVO

La maledizione del *Tricheco*

Si salvarono solo in tre

Il sottomarino italiano viene colpito da due siluri inglesi all'ingresso nel porto di Brindisi, la sera del 18 marzo 1942.



Incrostazioni e acque torbide

Nelle foto di Marco Sieni al relitto del *Tricheco* sono visibili i tubi lanciasiluri (1), alcune reti da pesca impigliate (2) e uno degli squarci nello scafo (3).

Lo si riconosce appena. Confuso nella melma rimestata dalle correnti. Rotto in tre. Ricoperto di ostriche. Inchiodato a 75-80 metri dalla superficie e a meno di 3 km dalla costa. Visto da qui, visto adesso, il *Tricheco* è l'immagine più angosciata della guerra. Caduto sotto i colpi di un'imboscata inglese il 18 marzo 1942, il sommergibile italiano che la Storia ha tenuto agli angoli del ring, sfortunato

e goffo come l'animale di cui portava il nome, è un cimitero di acciaio. Un pugno nella memoria. Lo ha ritrovato, al largo di Brindisi, un'équipe di appassionati e studiosi guidati dallo storico del mare Pietro Faggioli: l'immersione, che *Focus Storia* può raccontare in esclusiva, è avvenuta lo scorso 14 dicembre, dopo due rinvii dovuti al maltempo. Il relitto, di cui tutti sapevano (ma che nessuno aveva mai cercato), era ►

► stato segnalato agli inizi del 2005 – con un ecoscandaglio – dal sommozzatore Stefano Maghelli: il giovane, dopo una breve indagine, aveva capito di essere incappato nell'unità della Regia Marina perduta 63 anni prima, e trasformata dalle narrazioni dei pescatori e degli anziani del posto in una specie di leggenda.

Cattivi presagi. Costruito nei cantieri di Monfalcone tra il 1928 e il 1930, il *Tricheco* è stato uno dei battelli italiani più disgraziati. Lungo 70 metri e largo 7, armato con 8 tubi lanciasiluri, un cannone e due mitragliere, dopo il varo dovette subito rientrare in officina per correggere la prua e altre tare di progettazione. «Quelli» spiega Faggioli «erano anni di innovazioni e continue verifiche e succedeva spesso che apparecchiature o scafi dovessero essere modificati in corsa». Per il *Tricheco*, il piccolo *Titanic* del Mediterraneo, l'imprevisto fu il primo di una catena: nel '31, durante il collaudo, si scontrò con un peschereccio e rischiò di affondarlo; nel '33, a La Spezia, lo scoppio di un motore provocò un incendio a bordo; nel '34, nello stesso porto, urtò una gru a ponte e fece a pezzi il periscopio.

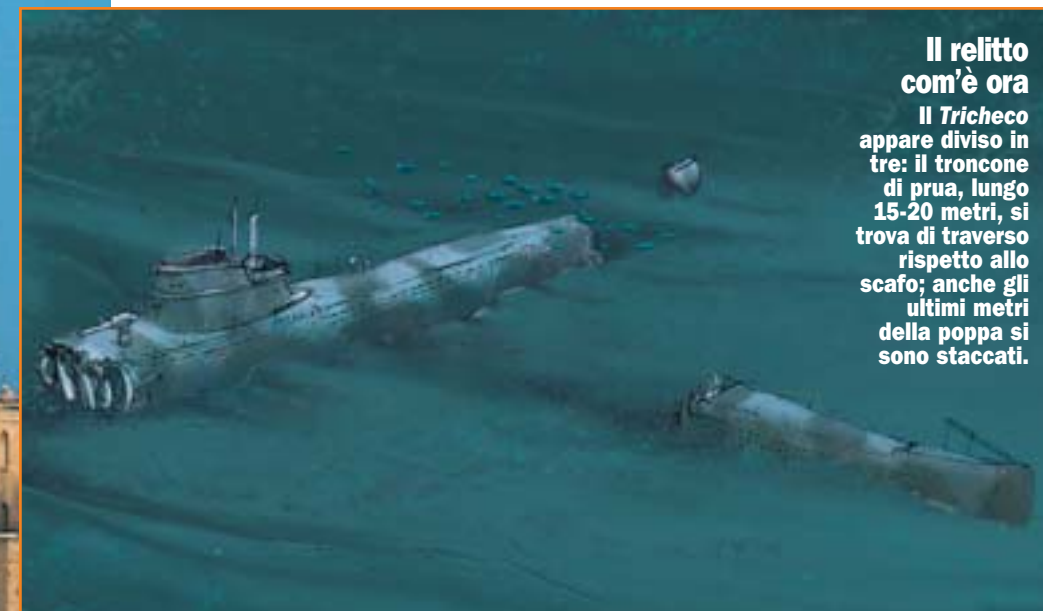
Nel 1937, durante la guerra di Spagna, fu scelto per una missione nel canale di Sicilia: accennò una manovra di attacco a uno dei convogli che dalla Russia rifornivano i *republicanos*, ma non riuscì a portarla a termine. Tre anni dopo

fu assegnato al V Gruppo Sommersibili con base a Lero, in Grecia. Ma anche in quel caso ottenne risultati scarsi: qualche avvistamento, nessun agguato. Almeno fino alla notte dell'8 ottobre 1940, quando, rientrando anticipatamente alla base per via di un marinaio che si era gravemente infortunato, colpì il suo primo bersaglio. Purtroppo, era quello sbagliato.

Errore fatale. Fra le isole di Rodi e Scarpanto, il *Tricheco* aveva infatti incrociato un altro sommersibile italiano, il *Gemma*, che per ordini superiori aveva da poco lasciato la sua zona di pattugliamento. Ma i due, a causa di un disguido, non erano stati informati dei rispettivi movimenti. «I sottomarini» dice Faggioli «erano mezzi insidiosi, temuti, e quando se ne avvistava uno non si andava per il sottile». Non essere i primi a sparare poteva significare essere i

Militari di ieri e di oggi

Il porto di Brindisi oggi, con la nave da sbarco *San Marco*. Il *Tricheco* vi stava rientrando, nel 1942, quando fu silurato dal sottomarino inglese *Upholder*.



Il relitto com'è ora
Il *Tricheco* appare diviso in tre: il troncone di prua, lungo 15-20 metri, si trova di traverso rispetto allo scafo; anche gli ultimi metri della poppa si sono staccati.

Da cacciatore a preda

L'affondamento, il 9 novembre 1941, del cacciatorpediniere *Libeccio*. Fu una delle tante vittime del sottomarino inglese *Upholder* comandato dall'implacabile David Wanklyn.



primi a morire. Dentro una scatola di sardine. Il *Tricheco* del capitano Alberto Avogadro di Cerrione fu il più veloce: due siluri, pochi minuti dopo l'una di notte, colpirono l'obiettivo. Il *Gemma* si inabissò in un lampo e nessuno dei 44 membri dell'equipaggio si salvò.

L'episodio scatenò aspre polemiche negli ambienti militari italiani. Ma non fu, nel corso della guerra, l'unico caso di "fuoco amico" tra le marine mondiali. Le cronache del conflitto registrano altri 17 incidenti analoghi e la lista, probabilmente, non è completa. Un conto salato, ma faceva parte del gioco. E gli Stati lo sapevano.

Nei 17 mesi che seguirono l'affondamento del *Gemma*, il *Tricheco* operò senza infamia e senza lode: nel 1941 sfiorò un incrociatore nemico e nello stesso anno mitragliò, con successo, un aereo inglese. Per gli italiani non era facile colpire l'avversario. La nostra tattica e la nostra tecnologia erano ferme agli Anni '20: «A bordo non

c'erano strumenti di precisione» continua Faggioli «e quando sparavamo lo facevamo a occhio. All'inizio della guerra avevamo una flotta subacquea di 115 unità, seconda solo alla Russia. Ma le operazioni di immersione erano molto lente e ai mezzi veniva concessa poca libertà di movimento». Gli altri avevano centraline di tiro, comandanti giovani e preparati, una strategia di caccia spietata, torrette piccole e poco visibili. Noi eravamo l'esatto contrario. Dice Francesco Mattesini, storico della guerra

aeronavale: «Rispetto agli inglesi, ma anche agli alleati tedeschi, i nostri sottomarini erano miopi, se non addirittura ciechi, e questo ci procurò uno svantaggio enorme. Fino al 1940 non avevamo neppure una scuola per sommersibilisti. E dovemmo aspettare il '43 perché tutti i battelli italiani, per calcolare la distanza e la profondità dell'obiettivo, fossero dotati di ecogniometro».

Wanklyn il terribile. La fine della storia, per il *Tricheco*, era sempre più vicina. Nel febbraio del '42, durante una missione in

Libia, uno dei motori si guastò e il sottomarino dovette ritornare alla base. La prima tappa fu il porto di Augusta, in Sicilia. Poi, a metà marzo, il *Tricheco* fece rotta su Brindisi. Lo scalo pugliese, ex nodo di traffici commerciali verso l'Oriente, era diventato, per le navi da guerra, uno dei più importanti attracchi del Mediterraneo orientale. Proprio in quei giorni, il sottomarino inglese *Upholder*, comandato da David Wanklyn, si era piazzato, in assetto da caccia, in prossimità della costa. Wanklyn era

un affondatore implacabile, uno dei più celebri della guerra: in meno di 15 mesi aveva abbattuto 15 navi nemiche (fra le quali i transatlantici italiani *Conte Rosso*, *Neptunia* e *Oceania*) e danneggiato altre sei imbarcazioni. Presto avrebbe inciso la sedicesima tacca sull'impugnatura del suo periscopio.

In agguato. Era il 18 del mese: da più di 24 ore l'*Upholder* controllava l'ingresso al porto e nessuno ci aveva fatto caso. Nel mirino del battello inglese sfilavano piroscafi, brigantini, golette, rimorchiatori, dra-

IMMAGINI D'EPOCA



Una storia senza gloria

Alcuni momenti della vita del *Tricheco*: da sinistra, il varo l'11 settembre 1930; in uscita dal porto di Taranto; una veduta della torretta e del cannoncino di prua; in navigazione nel Mediterraneo.



Due Bf-110 tedeschi, come quelli che probabilmente affondarono l'*Upholder*.

con l'*Upholder*, ma fu inutile: del battello non si seppe più nulla. Gli studiosi, a lungo, hanno ipotizzato che l'*Upholder* fosse stato colpito durante un'azione antisommergibile italo-tedesca al largo di Misurata (Libia); oppure affondato dalla torpediniera italiana *Pegaso* a sud-est di Malta. Ma in entrambi i casi ci sono aspetti che non convincono. **Enigma svelato?** Di recente, lo storico italiano Francesco Mattesini ha scoperto un

La misteriosa scomparsa dell'*Upholder*

Che fine fece l'*Upholder*? Dopo l'affondamento del *Tricheco*, il famigerato sottomarino inglese rientrò alla base di Malta. Ma solo per un breve periodo: il 6 aprile 1942 si rimise in mare, per la sua ultima missione. Nella notte fra il 9 e il 10 recuperò a Lampedusa un agente segreto britannico, che l'11

trasbordò sul sommergibile *Unbeaten*. Quindi fece rotta verso Tripoli, dove avrebbe dovuto attaccare un convoglio italiano. **Svanito nel nulla.** Il giorno 14, altri due sottomarini inglesi impegnati nello stesso agguato sentirono in lontananza alcune esplosioni. Tentarono di mettersi in contatto

documento secondo cui, proprio il 14 aprile, quattro aerei tedeschi lanciarono bombe di profondità contro un sommergibile che stava avvicinandosi a un convoglio italiano. La posizione e l'ora corrispondono e sul mare, secondo quanto riferito dai piloti tedeschi, apparve una grande macchia di combustibile. Forse, fu l'ultima traccia dello spietato battello di Sua Maestà.

Con il sommergibile scomparvero l'ufficiale in seconda (Ermanno Tonti), 10 sottufficiali e 27 tra sottocapi e marinai semplici

▶ gamine. Ma Wanklyn puntava in alto. Poco dopo le 17, gli si presentò l'occasione più ghiotta: il *Tricheco*. Il sottomarino italiano era destinato a un lungo periodo di manutenzione: le manovre per entrare in porto erano già cominciate. Tra i due, predatore e preda, c'erano forse 1.200 metri. Il mezzo britannico si avvicinò a zigzag. Quattro pescherecci che stavano lavorando nei paraggi rischiararono di far saltare l'imboscata: l'affondatore aggirò l'ostacolo. Invisibile. Subdolo. Siluri in canna. "Mille metri". Dopo settimane di mare, gli italiani avevano i nervi a fior di pelle: per una vita così serviva coraggio, tenacia, sopportazione. Ma la licenza, imminente, li ripagava di ogni sacrificio. "Ottocento metri". Era quasi fatta. Le barriere di protezione, di fronte alle banchine, si schiusero, la torretta si aprì, il comandante alzò il braccio per salutare e dirigere le operazioni. Le sirene suonarono. "Settecento metri". Alcune imbarcazioni di



Sfuggiti ai bombardamenti

Una veduta della base di Manoel (Malta) con alcuni sottomarini inglesi della stessa classe dell'*Upholder*.

appoggio fecero strada al *Tricheco*. Ordinaria amministrazione. "Seicento metri". Dalla riva la gente guardava. Aspettava di riabbracciare il figlio, il marito, il fidanzato. "Cinquecento metri". Adesso o mai più. Gli inglesi fecero fuoco. Uno, due, tre, quattro siluri. Furono udite due esplosioni e in 24 secondi finì tutto. Sogni, speranze, vite. L'obiettivo affondò come un'incudine. Tre uomini, fra i quali il capitano Giovanni Consolo, furono sbalzati fuori dalla torretta e riuscirono a salvarsi. Per gli altri 38 tra ufficiali, sottufficiali e marinai non ci fu scampo: «I compartimenti stagni, probabilmente, erano aperti, e la morte – almeno quello – fu immediata» dice Faggioli. L'*Upholder* fece dietro front e scomparve. Wanklyn vide una colonna di fu-

mo salire verso il cielo. Si aspettava una reazione. Invece non ci fu uno sparo. Undici battelli corsero in soccorso del *Tricheco* e il natante britannico fu lasciato libero di fuggire. Riaffiorò alcune ore più tardi. Incrociò una torpediniera, ma la fece franca. Ricaricò le batterie per la navigazione sott'acqua e si infilò nel canale di Otranto. Di lì a poche settimane, di lui non si sarebbe saputo più nulla (v. riquadro qui sopra).

Tomba di metallo. Sull'agguato s'indagò per mesi. L'affondamento fu una fatalità e nessuno poté smentirlo. Ci furono legerezze? Può darsi. Ma il conflitto, come ogni conflitto, ne fu pieno. Il *Tricheco*, con i decenni, annacquò nei testi e nelle memorie: per gli archivi, divenne una statistica, uno degli 82 sommergibili italiani perduti fra il 1940 e il 1943; per le convenzioni internazionali, un cimitero di guerra. Inviolabile. Racconta Faggioli, dopo la spedizione del 14 dicembre: «Lo scafo è adagiato sul fondo, spezzato in tre. Il pezzo centrale, con la torre, è il più grande: misura una cinquantina di metri ed è inclinato a 45 gradi. Il relitto è avvolto da una nuvola di particelle scure e impalpabili. Forse è la cenere del carbone bruciato dalle navi della Prima guerra mondiale che stazionavano in porto, scaricata in mare». Una nuvola che sfuma i ricordi. E unisce il dolore. Quello dei familiari delle vittime del *Tricheco* e del *Gemma*. Eroi sfortunati e senza gloria. □

Michele Scozzai

Il capitano Wanklyn (al centro) con parte del suo equipaggio.





© Gruner und Jahr - Mondadori SpA
Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati.



Gruner und Jahr-Mondadori SpA
Corso Monforte, 54 - 20122 Milano