

Associazione Marinara "Aldebaran"
Trieste

Aldo Cherini

**LA TRAGEDIA
DEL SOMMERSIBILE "F 14"
POLA - 6 AGOSTO 1928**



Quaderno AMA n° 60/93

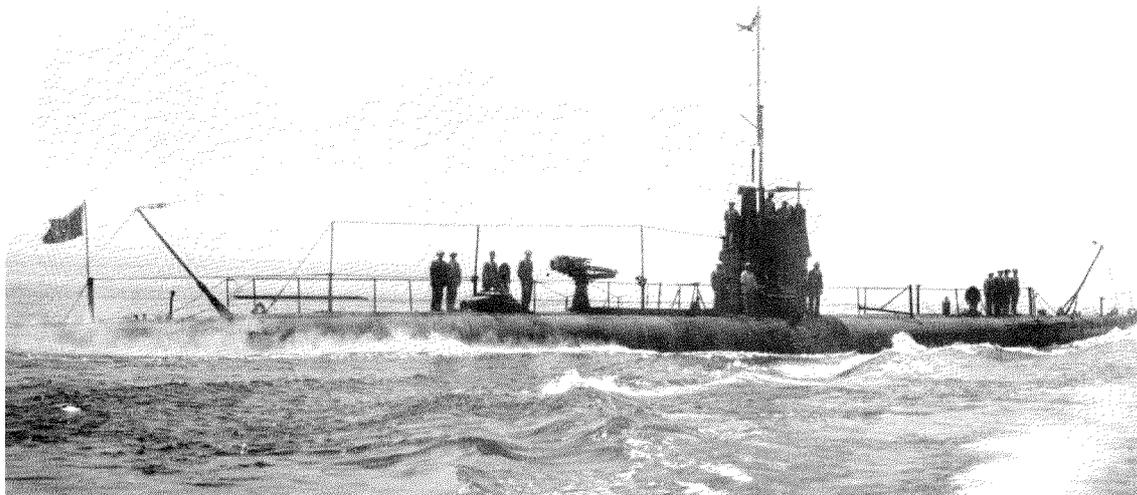
👉 Aldo Cherini 7.11.1993

Le coste e le acque dell'Istria, percorse un tempo da intenso traffico navale, sono state funestate da numerosi sinistri, ed enumerarli tutti non sarebbe agevole. Due di essi sono stati particolarmente impressionanti e gravi per le conseguenze su corpo e beni e per le circostanze in cui si sono verificati tanto da perdurare a lungo nella memoria della gente: l'affondamento del piroscafo lloydiano "Baron Gautsch" (1914) e l'affondamento del sommergibile "F 14" (1928), avvenuti tutti e due nella acque meridionali della penisola, tra Rovigno e le Isole Brioni.

Nella base navale di Pola erano costantemente presenti i sommergibili sia per la giacitura della base stessa che per le caratteristiche dei fondali, che si prestavano bene per gli addestramenti e le esercitazioni in zone ben determinate con boe e segnali fissi. Lungo la base misurata dell'avamposto si tenevano frequentemente le prove di velocità dei sommergibili, che venivano scortati da un rimorchiatore che inalberava il segnale HP mentre analogo segnale veniva alzato sul semaforo del Musile, invito ai naviganti a prestare attenzione.

Negli anni venti erano normalmente basate, qui, unità della classe "F", non più nuove (essendo state costruite durante la guerra) ma efficienti, del tipo Laurenti-FIAT S.Giorgio, dislocanti 262 tonn. in emersione e 319 tonn. in immersione con profondità di collaudo pari a 45 metri.

Nel mese di agosto del 1928 avevano luogo le manovre navali divisionali dell'Alto Adriatico con l'impiego delle unità sottili di Venezia e di Pola, manovre che usualmente interessavano per lo più i pescatori, i quali dovevano porre attenzione alle ordinanze delle capitanerie di porto e tenersi fuori delle zone di mare interessate.



L'“F 14” in assetto di navigazione in superficie

Nessuno poteva immaginare che, quella volta, non sarebbe stato così e che un fatto luttuoso assai impressionante avrebbe scosso e commosso tutta la popolazione.

Il 6 agosto, infatti, un lunedì, l'Agenzia Stefani diramava il seguente comunicato: «Questa mattina, alle ore 8,45, sette miglia a ponente delle isole di Brioni, il sommergibile costiero “F 14” nell'eseguire una esercitazione di attacco emergeva improvvisamente sotto la prua del cacciatorpediniere “Missori” e rimaneva investito. L'“F 14” affondava subito in 40 metri di fondo. La posizione precisa del sommergibile non è stata ancora individuata; però un idrovolante afferma di averlo avvistato a poca distanza dal punto dove è ancorata la R.N. “Brindisi” con l'ammiraglio Foschini, che ha avuto l'incarico di dirigere l'operazione di salvataggio. Le condizioni del tempo non sono per ora molto favorevoli, tuttavia sono già sul posto quattro palombari e sono stati approntati mezzi per rifornire d'aria il sommergibile e per sollevarlo dal fondo. Il sommergibile è in collegamento acustico per mezzo degli appositi strumenti di segnalazione sottomarina».

Mentre arrivavano da tutte le parti e s'incrociavano le richieste affannose di notizie, si organizzavano senza perdere tempo le operazioni con l'impiego di mezzi messi prontamente a disposizione anche dai cantieri di Monfalcone e di Fiume e dalla ditta Tripovich di Trieste, specializzata in ricuperi marittimi.

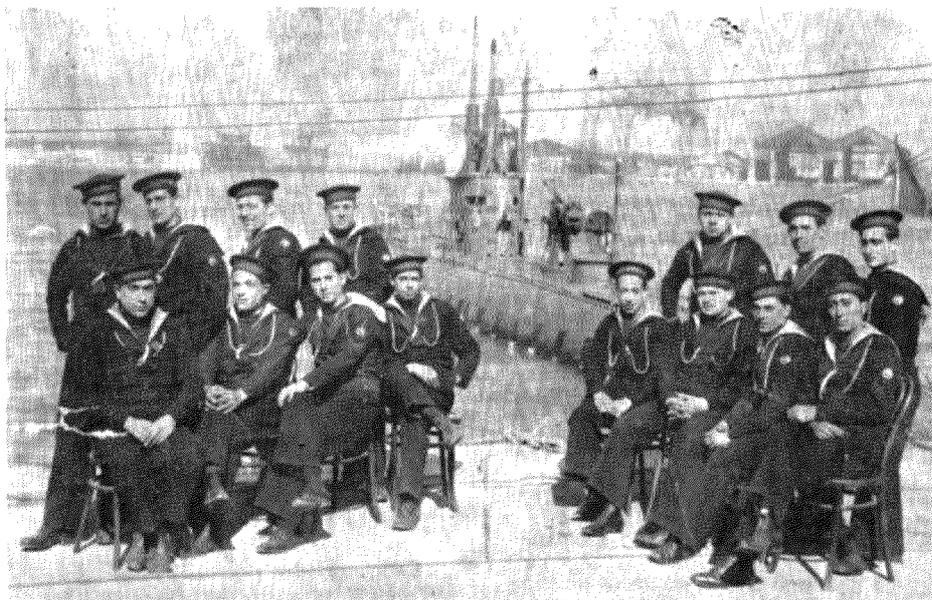
Cos'era successo? Come si presentava la dinamica del grave incidente? Provenendo da Venezia e preceduto dall'esploratore “Aquila”, l'incrociatore “Brindisi”, scortato da sei caccia, era giunto al largo di S. Giovanni in Pelago, dove si trovavano impegnati nella difesa esterna i sommergibili della divisione speciale dell'ammiraglio Foschini. Il capitano di corvetta Isidoro Wiel, di Padova, comandante dell'“F 14”, aveva messo a punto una procedura di attacco molto efficace,

ma rischiosa, che consisteva nel passare tra due unità di scorta per attaccare la nave scortata da posizione ravvicinata e libera. Secondo tale tattica, avvistata la formazione in avvicinamento, l'“F 14” si faceva sotto passando tra i due caccia di testa dello schermo protettivo ma, per cause che non sono state mai chiarite, veniva in affioramento anzi tempo proprio sulla rotta della scorta: il C.T. “Abba”, che si trovava in testa, riusciva a schivare di stretta misura il sommergibile, ma ecco arrivare subito dopo il C.T. “Missori” che lo seguiva. Il caccia cercava disperatamente di fare altrettanto dando il timone alla banda a macchine indietro e lanciando il segnale di collisione finendo però per investire il sommergibile a poppa aprendovi una via d'acqua.

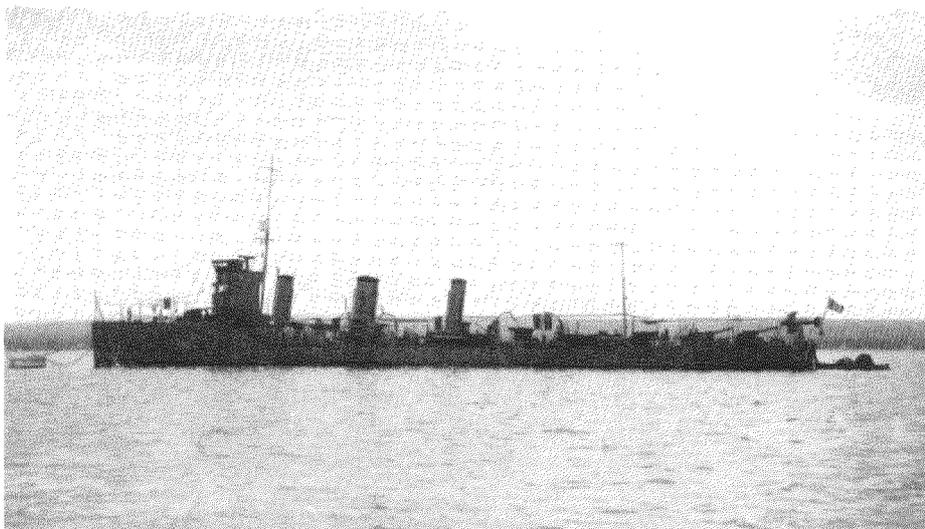
Un errore di stima della velocità con la quale avanzava la formazione “avversaria”? Un guasto o blocco meccanico? Fatto sta che il sommergibile, appesantito dall'acqua irrompente nello scafo attraverso lo squarcio, colava a picco senza dar tempo a nessuna manovra d'emergenza e toccava il fondale profondo in quel punto 40 metri fermandosi con un'inclinazione di 70°, la poppa nel fango e la prua in alto, abbastanza vicina quindi alla superficie del mare, valutabile in 10 metri circa essendo il sommergibile lungo m. 45,6.

* * *

Il rovignese Piero Colucci veniva a trovarsi, nell'agosto del 1946, nell'Arsenale di Pola e qui, tra le macerie della Caserma dei Sommergibilisti (che aveva portato il nome di Isidoro Wiel) rinveniva fortunatamente un incartamento riguardante il sinistro. Son le pagine di un



Membri dell'equipaggio in una foto ricordo scattata alcuni mesi prima della tragedia



Il cacciatorpediniere "Giuseppe Missori" coinvolto nell'incidente

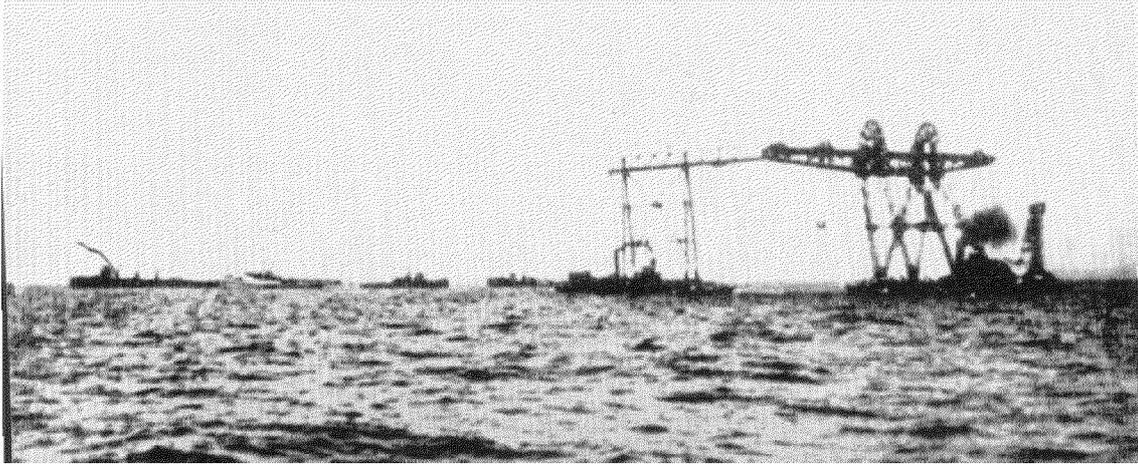
testimone oculare vergate sotto l'impressione del momento senza ricerche letterarie e non prive, a momenti, di emotiva retorica e di qualche imprecisione nei termini tecnici.

Il radiotelegrafista Garibaldi Trolis, ch'era di Pola, lanciava subito il segnale di soccorso e così si poteva avere immediata notizia del sinistro. L'intera divisione fermava le macchine e il "Missori" lanciava un gavitello nel punto in cui la collisione era avvenuta quale riferimento per la ricerca dell'unità sommersa.

Disgraziatamente le condizioni del tempo erano avverse per un forte vento di grecale che sollevava il mare ostacolando la manovra delle barche dei palombari e facendo scarrocciare anche le unità militari, che cercavano con cavi e catene di incocciare lo scafo sommerso, spostato lui stesso dalla corrente. Le navi della formazione si disponevano allora in cerchio per rompere le onde e formare uno specchio d'acqua tranquilla.

Nel mezzo di questo specchio prese a muoversi in cerchio l'"F 15", l'altro sommergibile che aveva preso parte all'esercitazione e che ora cercava spasmodicamente di entrare in contatto col gemello con gli apparati di comunicazione subacquea. Il sommergibile affondato rispondeva subito: "Abbiamo sei morti a poppa per allagamento—Siamo con la poppa immersa nel fango—La posizione del sommergibile è quasi verticale".

Effettivamente, come si poté constatare più tardi, lo scafo stava tanto inclinato che gli uomini erano aggrappati alle sporgenze interne, ognuno nella propria sezione. Non sei ma quattro i morti per annegamento: il comandante Wiel aveva creduto fossero sei non avendo più visto uscirne gli ultimi due, ch'erano rimasti chiusi ma all'asciutto, nel compartimento attiguo a quello allagato. Tutte le energie dell'equipag-



I mezzi impegnati nell'operazione di recupero del sommergibile

gio superstite facevano ora capo al radiotelegrafista, che comunicava con l'esterno.

Il tempo trascorreva inesorabilmente. Nel pomeriggio del lunedì un idrovolante della stazione di Pola riusciva a scorgere dalla quota di 1500 m il sommergibile, non più di un'ombra, a 150 metri dal "Brindisi". Si trattava forse di un avvistamento falso o molto impreciso. Comunque ne veniva data notizia ai sommersi, che dichiaravano essere il loro morale alto ma accennavano in pari tempo al gas cloro che andava formandosi nello scafo a seguito del contatto degli accumulatori con le infiltrazioni dell'acqua salata del mare.

Nonostante le indicazioni dell'aereo, non riusciva ai palombari a stabilire il contatto a causa delle correnti sottomarine pur essendosi ormai ristretta la zona di ricerca.

Non è chiaro come sia avvenuto effettivamente il rinvenimento dello scafo sommerso.

Secondo il fascicolo di carte rinvenute dal Calucci, dopo 9 ore arrivava finalmente dal basso una indicazione utile: il sommergibile affondato comunicava di sentire un oggetto pesante strisciare sullo scafo. L'"F 15" invitava prontamente il gemello a mollare nafta e intorno alla catena dell'ancora dell'esploratore "Aquila" si formava una chiazza oleosa: L'"F 14" era individuato! Il palombaro Antonio Balsamo, seguendo questa catena, poteva raggiungere lo scafo e riusciva ad innestare in pochi minuti una manichetta d'aria, operazione che normalmente richiedeva molto tempo. Poi, non essendo possibile staccare l'ancora dell'esploratore, veniva sfilata la catena per evitare che le sue oscillazioni determinassero un peggioramento della situazione nell'equilibrio labile dello scafo sommerso.

Invece, secondo quanto ha pubblicato il noto scrittore e giornalista Marcantonio Bragadin, le cose non sarebbero andate così. ... "Era una tragica gara con la morte e i compagni in superficie, i palombari sott'acqua si sarebbero magari svenati pur di vincerla. Ma all'interno

dell'F.14 gli uomini dovevano essere ormai agli estremi, alcuni forse erano già morti. Infatti dal fondo si invocò ancora debolmente “Fate presto”, poi furono trasmessi alcuni segnali sempre più fiacchi e lenti ed infine, alle ore 18,30, tutto si tacque. Eppure proprio in quel momento, proprio in quel preciso istante, il palombaro Devescovi riuscì a scorgere l'ombra del sommergibile affondato e — trascurando il fatto che venir su in quel modo da 40 metri poteva lasciarci la pelle — balzò a pallone in superficie a dare la notizia e prendere il cavo di un gavitello. Subito l'F.15 segnalò: “Il palombaro vi ha trovato, ora avrete aria, coraggio”. Ma dal fondo nessuno più rispondeva. In superficie però nessuno voleva credere che tutti là sotto fossero morti e l'F.15 per quasi un'ora continuò ansiosamente a chiamare. Finalmente, mentre i salvatori lavoravano spasmodicamente per la manovra d'allacciamento del tubo d'aria, alle 19,35, risalirono dall'abisso alcuni segnali: prima lievissimi poi più chiari, infine comprensibili. Era ancora una tragica invocazione “Fate presto.....fate presto”.....Soltanto verso le 20 si riuscì ad allacciare la manichetta alla valvola esterna del sommergibile. Poco dopo tutto fu pronto per addurre dentro lo scafo il soffio vitale e l'F.15 avvertì: “È stata innestata la manichetta a prora, aprite la valvola

d'aria, rispondete”. Nessuno rispondeva però qualcuno all'interno dovette sentire il segnale e con uno sforzo supremo riuscì ad aprire la valvola. Devescovi, che, fatto inaudito, da cinque ore stava prodigandosi attorno allo scafo sommerso, udì il rumore e diede il segnale alla superficie da cui cominciarono a mandar aria. Ma — continua Bragadin — affinché qualcuno potesse respirare aria fresca e salvarsi, doveva aprire anche una seconda valvola di scarico, per stabilire una circolazione. Invece, tragica beffa, le forze dovettero mancargli proprio a quel



GARIBALDI TROLIS

RADIOTELEGRAFISTA

DEL SOMMERCIBILE «F 14»

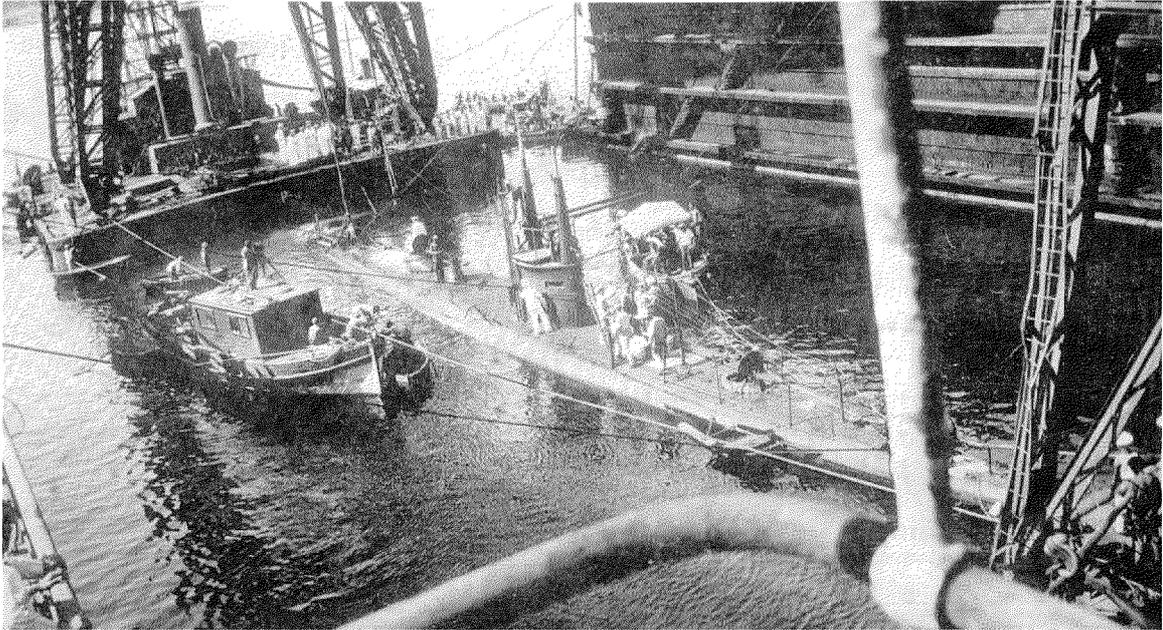
NATO A POLA IL 5 OTTOBRE 1908.

IL 6 AGOSTO 1928

NELLE ACQUE DI PVNTA SAN GIOVANNI IN PELAGO

OFFERSE LA GIOVANE VITA

IN OLOCAVSTO ALLA PATRIA.



L'unità, faticosamente recuperata, entra in bacino

punto e la seconda valvola non fu aperta. Perciò l'aria pompata fece salire la pressione interna a 5 atmosfere e, dopo tanta fatica angosciosa, bisognò sospendere la immissione. Anzi quel soffio vitale finì per essere crudele, perché servì solo a prolungare l'agonia di qualche moribondo. Alle 21,17 infatti, emersero dal relitto ancora alcune "linee", quasi impercettibili e lentissime: più che un segno di vita erano l'estrema contrazione di una mano morente sul tasto del trasmettitore. Infatti il telegrafista Trolis fu poi trovato reclinato sul trasmettitore come se dormisse: era stato l'ultimo a spirare. Non aveva ancora 20 anni.

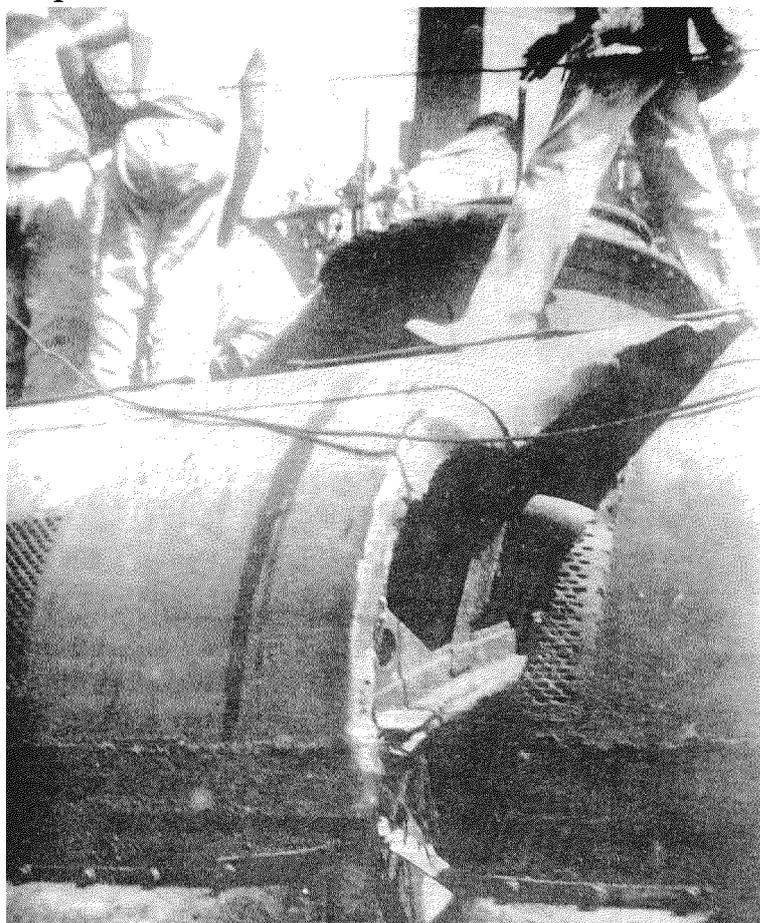
Un titolo di grande benemerenzza veniva acquisito dal Devescovi per la resistenza, l'abilità e l'abnegazione del suo impegno a grande profondità liberando lo scafo sommerso dalla pesantissima catena dell'"Aquila" e incocciando in breve tempo i paranchi di sollevamento del pontone ai maniglioni del sommergibile. Lo testimoniava lo stesso ammiraglio Foschini, in una dichiarazione da lui rilasciata e firmata.

Tornando all'incartamento trovato da Piero Calucci, riprendiamo la relazione tralasciando quanto appare poco probabile sia veramente accaduto. Il disagio a causa del gas cloro cresceva e, fra una battuta e l'altra forzosamente ottimistica, si raccomandava: "Fate presto". Ma il mare purtroppo non si quietava ed intanto calava la sera. Le acque agitate e l'oscurità costituivano un serio ostacolo per i palombari. Tuttavia le navi ed i pontoni fissavano i loro proiettori verso il fondo, verso l'"F 14". I raggi arrivavano debolissimi attraverso l'acqua, sotto. I palombari, che cercavano intanto di imbragare lo scafo con i cavi d'acciaio, udivano colpi di martello che, ai loro orecchi, esprimevano incitamento e gratitudine. Ma le loro operazioni dovettero, ad un certo

momento, venir sospese. Continuare voleva dire, secondo i tecnici, raccogliere scarsi risultati e perdere forse qualche palombaro. Tutti i caccia, ch'erano muniti di apparecchi di segnalazione subacquea, prendevano parte al fraterno coro degli incoraggiamenti. Da parte loro i naufraghi rispondevano sempre più debolmente e a crescenti intervalli.

Due parole continuavano ad affiorare terribili: "Fate presto!"

Verso le 23, poiché il drammatico colloquio diveniva sconnesso e flebile, il sommergibile "F 15" chiedeva al gemello morente: "Dammi cinque linee". Il morente rispose con indugio: prima una linea breve, poi una pausa, poi una linea lunga che non fu interrotta, ma piuttosto si spense lentamente nel nulla.



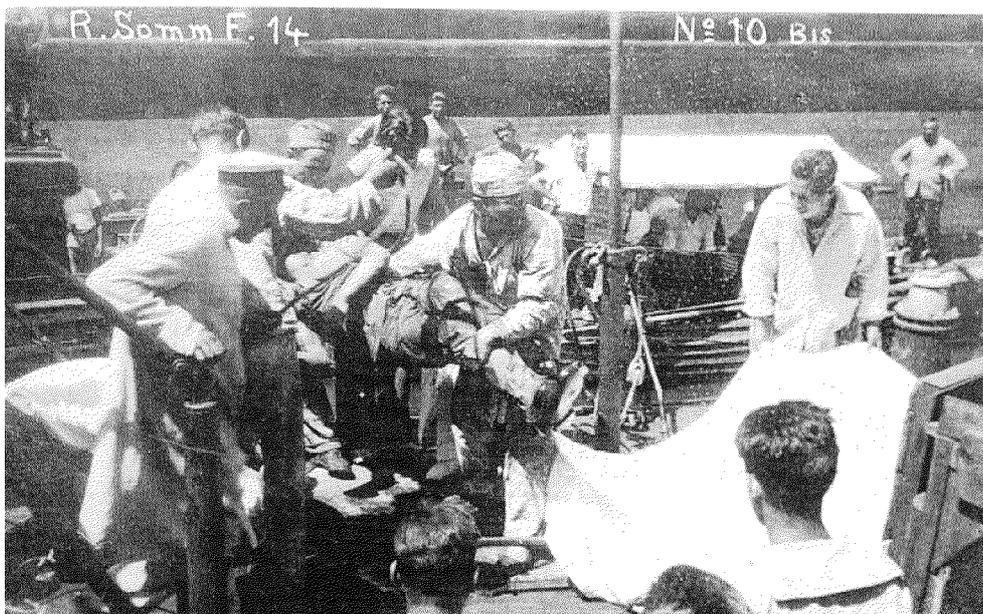
La falla aperta dalla prua del "Missori"

fra due pontoni con i paranchi in azione, il sommergibile già muto da tante ore veniva sollevato alquanto. Ma era rimasta sopra la piccola nave l'ancora e la catena sfilata dell'"Aquila" che, spostandosi, rendeva vana la fatica dei palombari (sarebbe stata poi liberata dal Devescovi): il sommergibile squilibrato finiva per disimpegnarsi dalle prese dei cavi e ripiombava sul fondo. Per ripetere l'imbragamento erano necessarie altre otto ore. Durante tutta la giornata i palombari, ogni qual-

Difficile l'opera dei palombari, che erano sei: cinque allenati per i 40 metri di profondità ed un ungherese specializzato per i 70 metri.

Ma nella notte fra il lunedì e il martedì nessuno, sulle navi, volle credere che la tragedia avesse raggiunto il culmine. Gli apparecchi continuavano a chiamare. Sulle antenne occhieggiavano i punti e linee luminose del Morse, che lasciavano sperare negli equipaggi la continuazione dei colloqui.

Alle primissime luci di martedì le operazioni venivano riprese. Alle ore 12, preso



Si procede all'estrazione delle vittime

volta si trovavano a contatto con lo scafo, lo percuotevano con i martelli, ma nessuno rispondeva.

Presagi funesti invadevano ormai gli animi ma sulle navi di soccorso si confidava tuttavia che i gas del cloro avessero fiaccato soltanto l'energia, non le vite.

La torretta dell'"F 14" appariva finalmente in superficie, alle 8 di sera, e l'equipaggio dell'"F 15", come il più pratico e il più vicino per consuetudine e per fraternità si affrettava ad aprire il boccaporto. Ne usciva un effluvio maligno, che non fermava il capitano medico Guerrieri del "Brindisi" che, avendo voluto entrare subito nella torretta, veniva colto da malore, tirato prontamente fuori grazie ad una corda di sicurezza alla quale s'era legato. Breve comunque la sua esplorazione per un corpo umano inerte, che gli aveva sbarrato la strada. Veniva soccorso e rianimato con la respirazione artificiale. Si estraeva poi la prima delle vittime, l'elettricista Giordano Ulicich di Pisino. La pietosa fatica era seguita ansiosamente, tutto intorno, dalle navi della divisione e da quelle intervenute per le operazioni di salvataggio. Gli equipaggi seguivano ansiosamente il lavoro intorno alla torretta e, visto portar fuori a braccia un camerata che pareva svenuto, ancora speravano. Ma poiché intorno alla torretta, sui pontoni più vicini, si vide la gente inginocchiarsi si fece strada la tragica notizia: "È morto... Sono morti!" Allora, spontaneamente, si inginocchiarono tutti davanti a quella bara di acciaio.

L'ammiraglio ordinava che il sommergibile venisse portato con il suo tragico carico dentro il porto di Pola, dove sarebbe ripresa l'operazione di ricupero con maggior sicurezza. In mare aperto non c'era più nulla da fare.

I due pontoni si mettevano in navigazione con il sommergibile sostenuto dai cavi d'acciaio. Dietro, le navi grandi e piccole, e a lato il sommergibile gemello, tutti con i proiettori accesi puntati sulla torretta affiorante, un rito funebre marino di sinistra suggestione.

Il convoglio entrava nel porto di Pola alle 3 di notte trovando sulle banchine e sulle rive molta gente che attendeva vegliando. Erano stati predisposti in mezzo al porto, due bacini galleggianti: in uno veniva accolto il "Missori" che presentava sette lamiere e lo sperone lesionati. I pontoni si ancoravano presso la bocca del secondo bacino in attesa dell'alba.

Verso le 5 si approssimava una bettolina pneumatica che dava aria ai compartimenti del sommergibile per espellere l'acqua e rendere più agevole l'estrazione delle vittime.

I pontoni entravano lentamente nel bacino fiancheggiati dai rimorchiatori. Erano le 7,30 ed il mare sciabordava quietissimo.

Alle 8,30, circa, venivano messe in moto le pompe di esaurimento del bacino: presto appariva in tutta la sua lunghezza lo scafo cinerino con la sigla "F 14" sulla torretta, rossa come sangue, la poppa con le tracce del fango nel quale era penetrata.



Il palombaro roviginese Antonio Devescovi, detto "Galo" distintosi nelle operazioni del ricupero

Giungevano sul pontone "240" gli ammiragli Slegher Denti di Piraino, Foschini e il reverendo dott. Felice Odorizzi in rappresentanza del Capitolo di Pola. I rimorchiatori "91" e "Raffica" e la stazione pneumatica provvedevano a prosciugare i compartimenti e a ventilarli

attraverso i boccaporti. Sul mare si distendevano larghe chiazze brune di nafta e biancogiallastre di cloro, il responsabile della terribile agonia dei marinai.

Appariva, a poppa, lo squarcio prodotto dal "Missori", dove era penetrata l'onda irrefrenabile che aveva ucciso i quattro uomini sorpresi nel locale interessato. Presso il maniglione poppiero si vedeva impigliata l'ancora dell'esploratore "Aquila", quell'ancora che forse aveva servito ad individuare la posizione del sommergibile ma che aveva anche provocato l'allungamento dei tempi complicando le operazioni di ricupero.

Un MAS girava attorno al bacino ed un idrovolante si librava rombando nel cielo purissimo. Una squadra di infermieri della R. Marina portava barelle e lenzuola. Sulla coperta del sommergibile salivano il dott. Guerrieri, il comandante del sommergibile "F 12", Del Greco, il T.V. Coriano, il S.T.V. Consiglio, il comandante Padolecchia del som-

mergibile "F 15" e marinai pronti alla pietosa impresa dell'estrazione. Arrivava inaspettato anche il comandante del Corpo d'Armata di Trieste, S.E. Ferrario, che deponeva sulla poppa presso lo squarcio un fascio di fiori rossi, omaggio dei soldati di terra a quelli del mare periti adempiendo il loro servizio.

La bettolina portamunizioni "GG. 17", ampia e tutta dipinta di rosso, si accostava al sommergibile per accogliere le salme. Aperti gli sportelli, si facevano avanti gli infermieri con le barelle.

Il dott. Guerrieri assisteva, in camice bianco, coloro che dovevano penetrare nello scafo. Il comandante Del Greco si faceva calare per primo per rilevare la precisa posizione delle salme. Gli ufficiali presenti sul posto e i marinai ricevevano le maschere di protezione contro le emanazioni del cloro che ancora, negli scomparti prodieri, avvelenavano l'aria.

Alle 11,15, si videro gli uomini protendersi nel boccaporto di prua estraendo con emozione la prima salma, un corpo rattrappito. La nera e folta chioma del giovane marinaio si abbandonava sulle braccia degli infermieri, che lo accoglievano per deporlo tra il silenzio generale sulla barella. Nel volto contratto dallo spasimo dell'agonia, negli occhi dilatati dal terrore della morte avanzante inesorabilmente, appariva la testimonianza del dramma svoltosi entro lo scafo in fondo al mare. Il giovane, ricoperto col lenzuolo, veniva collocato nella bettolina, primo pietoso carico, seguito dagli altri, estratti dagli operatori con grande rapidità: 4 dallo scompartimento di poppa, 13 dalla camera di lancio, 9 dalla camera di manovra. A mezzogiorno, sotto l'abbacinante luce del sole di agosto, la pietosa operazione era portata a termine.

Trasportate in una sala dell'ospedale militare trasformata in camera ardente, le salme venivano vegliate per due giorni, coperte di fiori giunti da tutte le parti d'Italia e deposti anche dalle mani più umili. Al funerale, seguiva le bare una folla imponente, senza numero, al rintocco di tutte le campane dell'Istria, estremo saluto a chi aveva lasciato la vita così tragicamente nel fiore degli anni.

Ventisette le vittime, ma, particolare curioso, un uomo era scampato alla morte: il marinaio Umberto Giollo, da Capodistria, mandato a terra per servizio, non aveva trovato, al ritorno, il sommergibile all'attracco in banchina perché partito su allarme, avendo così salva la vita. Quattro giovanissimi allievi meccanici, invece, destinati dapprima all'"F 15", erano stati imbarcati poi sull'"F 14" condividendo la sorte del suo equipaggio.

REGISTRAZIONE DELLE COMUNICAZIONI FRA L'"F 14" E L'"F 15" CON L'APPARATO FESSENDEN

Ore 10,35 "F 15" chiama "F 14".

- Ore 10,40 "F 14" non risponde.
- Ore 10,45 "F 15" chiama "F 14".
- Ore 10,50 Si sentono segnalazioni dall'"F 14".
- Ore 11,00 "F 14" da "F 15". vi sentiamo trasmettere — date vostra posizione.
- Ore 11,10 "F 15" da "F 14": per ora tutto bene — inclinazione 70° — la poppa tocca nel fondo—siamo 24.
- Ore 11,15 "F 14" da "F 15": si sono iniziate vostre ricerche — domando se avete vuotato le casse di nafta e olio — cercate di espellere olio e nafta per facilitare vostre ricerche.
- Ore 11,30 "F 15" da "F 14": abbiamo allagate due batterie di poppa completamente — manometro camera manovra segna 22 — in più abbiamo la zavorra mollata.
- Ore 12,00 "F 14" da "F 15": mantenetevi in comunicazione.
- Ore 12,25 "F 15" da "F 14": avvicinatevi, sento debole - sono venuti soccorsi?
- Ore 12,38 "F 14" da "F 15": base navale inviati tre pontoni capaci di 280 t. e palombari — tra mezz'ora inizieremo sciabicamente per individuare posizione esatta — state tranquilli e calmi che tutto procede per la vostra imminente salvezza — cosa segna manometro camera lancio?
- Ore 12,40 "F 15" da "F 14": attenti ... (disturbato causa sciacquoforte di bordo).
- Ore 12,49 "F 14" da "F 15": vostri segnali sono molto deboli — ripetete.
- Ore 12,57 "F 15" da "F 14": vi sento bene — se non mi sentite avvicinatevi — noi stiamo tutti bene soltanto fate a salvarci.
- Ore 13,00 "F 14" da "F 15": datemi direzione prova e da quale lato si sente meglio Fessenden.
- Ore 13,15 "F 15" da "F 14": si sente meglio da sinistra — la nostra rotta si trova circa 60 — avete individuato la nostra posizione ? — possiamo alzarci dalla posizione in cui ci troviamo?
- Ore 13,28 "F 14" da "F 15": fondali metri 40 e prevedo che vostra prova trovasi a 10 metri dal livello del mare — stiamo individuandovi — coraggio e calma — possiamo alzarvi dalla posizione in cui vi trovate.

- Ore 13,52 "F 15" da "F 14": abbiamo sentito una catena strisciare sullo scafo 5 minuti fa.
- Ore 14,00 "F 14" da "F 15": le catene che avete sentito devono essere quelle dei palombari — vi confermeremo subito — s'è iniziate vostre ricerche con sciabica — domando se avete vuotato le casse di nafta e olio e cercate di espellerle per facilitare vostre ricerche.
- Ore 14,40 "F 15" da "F 14": ricevuto tutto — ho scaricato un po' di nafta — ogni tanto scaricherò in modo di potervi far vedere.
- Ore 14,45 "F 15" da "F 14": siamo stati individuati?
- Ore 14,47 "F 14" da "F 15": siete stati individuati — coraggio.
- Ore 14,50 "F 15" da "F 14": abbiamo avuto avaria al Fessenden — tutto ricevuto — ci avete visti?
- Ore 14,52 "F 14" da "F 15": si — siete stati individuati.
- Ore 14,55 "F 15" da "F 14": fate presto — l'inclinazione è diminuita — fate presto.
- Ore 15,10 "F 14" da "F 15": scaricate abbondante nafta — i palombari sono prossimi a voi.
- Ore 15,20 "F 15" da "F 14": vi sento — vi abbiamo sentito alla nostra sinistra.
- Ore 15,30 "F 14" da "F 15": sto dirigendo personalmente le ricerche dietro vostre indicazioni — abbiate fiducia — arrivata spedizione palombari — abbiamo individuato macchia nafta. Padolecchia.
- Ore 15,40 "F 15" da "F 14": indicazione catena...cca...mif...avviserò.
- Ore 15,50 "F 15" da "F 14": vi sento alla sinistra — avvicinatevi e quando vi sentirò vi avviserò.
- Ore 16,05 "F 14" da "F 15": come mi sentite?
- Ore 16,08 "F 15" da "F 14": vi sentiamo sempre sulla sinistra — ora faremo macchia nafta — seguite direzione stando in ascolto — quando vi sentiremo prossimi faremo "si" quando vi allontanerete faremo "no".
- Ore 16,25 "F 14" da "F 15": state in ascolto e vi diremo quando saremo pronti ad avvicinarci.
- Ore 16,28 "F 15" da "F 14": vi sentiamo sempre a sinistra più forte — seguite rotta.

- Ore 16,30 "F 14" da "F 15": ci avviciniamo o ci allontaniamo?
- Ore 16,37 "F 15" da "F 14":(disturbato).... sopra.
- Ore 16,40 "F 14" da "F 15": trasmettete continuamente e vi avviseremo quando sarete ancora più sopra.
- Ore 16,55 (Si sente la trasmissione dell'"F 14" molto debole)
- Ore 17,00 "F 14" da "F 15": vi sento molto debole — continuate a segnalare.
- Ore 17,05 (Segnale dell'"F 14" molto debole)
- Ore 17,25 "F 14" da "F 15": come mi sentite?
- Ore 17,28 (Segnale dell'"F 14" molto debole, impossibile intercettare)
- Ore 17,43 "F 14" da "F 15": come mi sentite?
- Ore 17,45 (L'"F 14" si sente molto debole)
- Ore 17,47 "F 14" da "F 15": come mi sentite? Vi sento debolissimo — possibilmente aumentate energia.
- Ore 17,50 (L'"F 14" non si sente)
- Ore 17,54 "F 14" da "F 15": non vi sento più trasmettere — date vostre notizie.
- Ore 18,10 "F 15" da "F 14": (trasmissione poco decifrabile causa frequenti riprese)fa...presto — mollate un gavitello proprio quiqui.
- Ore 18,16 "F 14" da "F 15": coraggio, vi siamo tutti sopra — coraggio, fra poco vi manderemo aria dalla valvola dei palombari.
- Ore 18,20 "F 14" da "F 15": (Ripeto nota)... il palombaro sta scendendo ora per darvi aria. (L'"F 14" si sente debolissimo — suppongo avaria apparati Fessenden).
- Ore 18,40 "F 14" da "F 15": avete sentito dar fondo? — il palombaro che ha trovato? — ora avrete aria — coraggio.
- Ore 18,45 (L'"F 14" non si sente).
- Ore 18,50 "F 14" da "F 15": (Ripete nota precedente).
- Ore 18,55 (L'"F 14" non risponde).
- Ore 19,00 "F 14" da "F 15": perché non rispondete ? (ripeto nuovamente nota).

Ore 19,34 "F 15" da "F 14":(trasmissione debole molto vicino alla nota di frequenza molto bassa, suppongo l'apparato in avaria)

ELENCO DELLE VITTIME

Equipaggio

Wiel Isidoro, capitano di corvetta, comandante
Fasulo Sergio, guardiamarina

Fontanive Rodolfo, capo torpediniere
Mura Antonio, capo meccanico
Pampirio Giovanni, 2 capo meccanico
Zorzella Umberto, capo torpediniere

Andretta Ugo, sottocapo elettricista
Carozzo Luigi, sottocapo meccanico
Masari Radium, sottocapo elettricista
Trolis Garibaldi, sottocapo radiotelegrafista

Baroni Menotti, allievo fuochista A
Chiarello Elio, allievo fuochista
Masetti Gino, fuochista A
Penta Cosimo, marinaio
Quartara Pietro, cannoniere
Repetto Giovanni, elettricista
Rossi Oreste, marinaio
Sodano Stefano, silurista
Ulicich Giordano, elettricista

Appartenenti alla Scuola Motoristi

Carbone Giacomo, capo meccanico
Celsa Francesco, allievo
Cenni Carlo, allievo
Doero Giuseppe, allievo
Paganoni Luigi, allievo
Rusaga Giorgio, allievo
Scalabrini Elio, allievo
Sergi Nicola, allievo

Fonti

- Ufficio Storico della Marina Militare
“I sommergibili italiani”, Roma 1963.
- La Voce della Famia Ruvignisa, Trieste, n.ri 65, 66 e 67 (1993).
- Marcantoio Bragadin, “Fate presto, qui si muore”, cronache sui giornali “L’Elefante” e “Tempo” (1928).