

INCHIESTA SULL'AFFONDAMENTO DEL SMG "F 14"

Commissione presieduta dall'amm. Gustavo Nicastro

Il smg "F 14" di costruzione prebellica, destinato alla difesa costiera, era unità addetta all'istruzione pratica degli allievi motoristi navali di Pola, al comando del cc Isidoro Wiel. Veniva assegnato con l'"F 15" a simulazione di attacco all'espl. "Brindisi", scortato dalla 5.a Flottiglia CT con l'espl leggero "Aquila", nel corso dell'esercitazione programmata per il 6 agosto 1928.

Il mare tendeva ad ingrossare al vento di scirocco e veniva a mancare la prevista scorta aerea in quanto gli idrovolanti si trovavano impegnati in un'altra esercitazione con diniego della R.Aereonautica di privarsene.

giorno 6 agosto

Alle ore 8,40, circa 7 miglia a ponente dello scoglio di San Giovanni in Pelago, il CT "Abba", caposquadriglia di dritta, segnalava al traverso in posizione fortemente anomala un smg che scadeva rapidamente a poppa. Il Ct "Missori", seguente, scorgeva il periscopio solamente quando scapolava a poppa dell'"Abba", a 180-160 m., per cui dava tutto il timone a dritta a macchine tutte indietro, sul momento senza effetto.

La collisione era inevitabile colpendo il smg in corrispondenza del primo locale accumulatori di poppa provocando uno squarcio di cm 60 per 25 sul cielo dello scafo resistente con la conseguenza di un rapido affondamento di poppa.

La formazione navale si fermava e il "Brindisi" si ancorava sul posto su fondale di 40-50 m. Alle ore 10,35 l'"F 15", già sulla rotta del rientro, veniva richiamato ed entrava in contatto per mezzo del segnalatore acustico Fessenden con l'"F14", che inutilmente aveva cercato di farsi sentire a sua volta. Lo scafo si trovava inclinato di 70° con la poppa toccante il fondale a -40 m. L'equipaggio si trovava riunito nel locale di prua meno 4 uomini rimasti intrappolati a poppa.

Le navi di superficie tentavano la localizzazione dell'unità sinistrata e finalmente, alle ore 16 circa, arrivava da Venezia una squadrigliua di idrovolanti ostacolati da vento in aumento dal nord.

A Pola si preparava, intanto, con forte ritardo, l'uscita del "G.A.141", grande pontone di 240 tonn. di potenza, al comando del cc Tullio Vian, che lascia il porto solo alle ore 19,45 ostacolato dal cattivo tempo.

L'"F 14" riferisce di aver sentito un rumore di catena, che era in effetti quella dell'espl. "Aquila" individuando così il punto dell'affondamento rendendo possibile, alle ore 18, l'ormeggio di una barca da palombaro. E un palombaro agganciava un cavo d'acciaio sulla prua del smg innestando, alle ore 20,22, una manichetta per il rifornimento dell'aria.

È un'illusione perché i 23 superstiti non ne risentono beneficio in quanto il smg non è provvisto di una valvola di sfiato dell'aria viziata e la pressione interna aumenta.

7 agosto

Alle ore 1 arriva il "G.A. 141" che con molta fatica viene ormeggiato in posizione confacente.

Causa della morte dell'equipaggio

Durante la guerra, gli "F" eseguivano agevolmente missioni della durata di 16-18 ore ma con equipaggio ridotto al minimo, non più di 14 uomini.

La falla aveva provocato l'allagamento di 2 locali tra i quali la porta stagna era stata dimenticata aperta mentre la porta stagna successiva aveva la guarnizione che lasciava filtrare acqua sicchè l'equipaggio si era rifugiato nei tre locali di prua con 53 m³ d'aria

respirabile ma non pura a seguito di esalazioni d'olio, di nafta e di residui di sentina. Considerato che alla pressione di 2 atmosfere il 15° di anidride carbonica è già letale, poche speranze restavano a seguito dell'aumento di pressione provocato dalle infiltrazioni dell'acqua. Il pompaggio dell'aria esterna è stato un errore. Alle ore 21 del giorno 6 le condizioni interne non permettevano più la vita, ogni debole segnale della quale cessava alle ore 22,50. È probabile che il comandante Wiel, ormai debilitato, sia morto alle ore 18,30 dato che il suo orologio, essendo il corpo caduto nell'acqua fermandosi a quell'ora. Va considerato che l'"F 14" non era un battello moderno e non era munito nè delle valvole doppie di mandata nè dei presidi chimici per l'assorbimento dell'anidride carbonica.

Il recupero del relitto

Verso le ore 6 del giorno 7, il palombaro De Vescovi scendeva sul smg e ammanigliava il paranco del pontone al maniglione poppiere. L'operazione di sollevamento iniziava alle ore 10,15 mentre un rimorchiatore teneva in tensione un cavo con volta sulla prua per impedire che altra acqua di mare arrivasse agli accumulatori. Altra discesa del palombaro alle ore 11, che segnalava il fatto che il smg tendeva ad assumere la posizione orizzontale a causa della catena dell'"aquila" mollata per occhio e traversata a poppa della torretta.

Si sostituiva al rimorchiatore il pontone "GA 145" da 30 tonn., arrivato nel frattempo da Pola. L'operazione di recupero si presentava difficoltosa perché si presentava necessario liberare lo scafo sommerso da quella catena e dall'ancora incattivatasi sulle sporgenze dello stesso. La coperta del smg affiorava alle ore 18 nel silenzio fattosi generale. Alle ore 18,40 venivano aperti i portelli sfiatando l'interno. Scendeva per primo il capitano medico Guerrieri che estraeva la salma del sottocapo torpediniere Bruno Uicich mentre gli equipaggi si scoprivano e le bandiere venivano calate a mezz'asta.

La mattina del giorno 8, a Pola, il smg veniva messo a secco in bacino e si procedeva speditamente all'estrazione delle salme. La morte risultava provocata dalla mancanza di ossigeno e dall'eccedenza dopo 12 ore dall'affondamento, dal gas di cloro penetrato per infiltrazione dai locali poppiere e dalle batterie prodriere raggiunte dall'acqua. Alcuni uomini apparivano morti per avvelenamento rapido e non per lento soffocamento, pur presentando tutti segni di saturazione clorica. I cadaveri dei 4 allievi motoristi e fuochisti, rimasti intrappolati a poppa e colpiti da morte rapida, presentavano la faccie enfiate e azzurrognole.

Solenni le esequie che avevano luogo il giorno 9 e unanime la risonanza sulla stampa nazionale. Al corteo funebre partecipava tutta la popolazione di Pola mentre dall'incrociatore corazzata "San Marco", stazionario nel porto, partivano colpi di cannone a salve. Il 28 novembre 1928, nel cimitero della marina, veniva scoperto il monumento funebre tolto nel 1947 e ricomposto nel cimitero San Michele di Venezia.

Processo storico "a posteriori"

Non tutte le cose sono andate nel verso giusto, certe disposizioni non bene intese e non tempestive movimentando i mezzi disponibili con ritardo. Appaiono non sfruttate certe circostanze favorevoli in atto (vicinanza della base di Pola, caratteristiche del smg, mancata utilizzazione degli aerei, mancate iniziative nell'interno del smg) con annullamento degli sforzi dei palombari e dell'abnegazione dei soccorritori di superficie.

Mancata la collaborazione della R.Aereonautica, certi ritardi inspiegabili se non a mala pena a causa del cattivo tempo, errato il pompaggio dell'aria nell'interno dello scafo, cosa che doveva essere nota sia al comandante Wiel che al capitano medico Guerrieri, manovra errata del smg fattosi troppo sotto, manovra errata del ct investitore, troppa gente imbarcata nel sommergibile, fatalità dell'ancora e della catena dell'"Aquila" (che prima fa guadagnare tempo nella ricerca e poi fa perderlo nel recupero)

Scomposizione dei fatti.

1-- Vanno analizzate le istruzioni riguardo le manovre in corso impartite dell'amm. Foschini e la zona di agguato dei smg, alquanto ristretta. Il comandante dell'"F 15" esclude che il comandante dell'"F 14" abbia inteso portare l'attacco all'interno del cerchio di scorta, cosa del resto esplicitamente vietata. Piuttosto poteva aver influito la preoccupazione di non mancare il lancio simulato come avvenuto in una esercitazione precedente. Curioso e controverso per opportunità la promessa di un "premio" al primo avvistamento di un smg. Un incidente accaduto in macchina del ct "Missori" avrebbe dovuto consigliare di portare la distanza nella fila dei ct da 200 a 300 m (l'"F 14" avrebbe avuto più spazio di manovra). La manovra di Wiel è comunque inspiegabile, dovuta forse ad un errore provocato dal campo visivo del periscopio trovato parzialmente rientrato.

2-- Coinvolgimento del ct "Abba" che scorgeva il smg a 20 m. sul lato dritto del traverso di plancia segnalando "Smg a dritta ore 3" con le bandiere e non con la "Y" e sirena. Non ha dato quindi un segnale di allarme.

3-- Il ct "Missori" manovrava mettendo tutta la barra a dritta con macchine "Tutta indietro" ottenendo l'effetto contrario con investimento in pieno e non di striscio. Altro errore era imputabile alla mancanza della segnalazione del punto esatto dell'investimento magari dando fondo all'ancora. Aveva visto il smg a 160 m. dalla prua senza poter apprezzarne la velocità.

4-- L'"F14" emergeva senza abbrivio (a "Macchina indietro"?) mentre avrebbe dovuto tentare di passare aumentando la velocità. Sembra anche che sia mancata una frequente osservazione della situazione al periscopio.

5-- L'"Aquila" gettava l'ancora a 400m. sulla sinistra del "Brindisi". Si sentivano i segnali del Fessenden 800m a levante dei gavitelli precedentemente collocati.

6-- Il comando di Pola si muoveva con incertezza, riceveva la richiesta di aiuto 50 minuti dopo l'incidente (ore 8,40). Per mandare l'aria nel smg affondato occorrevano tubi di rame, che venivano inviati sul posto dopo 6 ore e con un rimorchiatore, il grande "Parenzo" lasciando in attesa di rimorchio il pontone "G.A. 141" già pronto, che può partire solo alle ore 20.

7-- Gli uomini sul smg dovevano essere 31, ma erano in realtà 27 perché 4 allievi, giunti in ritardo, erano stati rimandati indietro.

8-- Veniva chiesto l'intervento del gen. del G.N. Bernardis ma non si reperivano mezzi di trasporto celeri per cui arrivava solo alle ore 14 del giorno dopo. La gente già sul posto avrebbe potuto prendere iniziative utili sotto la guida del cv Tullio Vian.

9-- Singolare la mancanza di rimorchiatori in una base come Pola e non agevole il reperimento di palombari da grande profondità. Impiegate troppe ore per il carico delle boe e delle catene richieste.

10-- Difficoltà provocate anche dal forte vento e dallo stato del mare, con forte corrente sottomarina, e dai mezzi navali vecchi e poco adatti.

11-- Causa fondamentale l'allagamento di due locali contigui a causa della porta stagna rimasta aperta. Il timone verticale posizionato tutto a sinistra e il timone orizzontale di prua tutto a salire con i motori elettrici al "fermo" lasciano intravedere un tentativo di manovra non riuscita. Si tenta invano di sollevare il smg inclinato con la poppa in basso e la prua alta per

salvaguardare le batterie prodiere. Esisteva a bordo un sistema per il rinnovo dell'aria ambiente, ma esso si trovava a poppa con la manovra nel locale dei motori, allagato. Eccessiva la pressione atmosferica nei locali di rifugio, che si sarebbe potuto scaricare con una manovra di emergenza nel cielo della torretta, manovra che il comandante Wiel, debilitato, non ha potuto o non ha pensato di fare.

12-- In conclusione, appaiono colpevoli i comandanti delle unità implicate direttamente nell'incidente; buono il comportamento dell'equipaggio; buone le condizioni dello scafo del smg, ma eccessivo il numero degli imbarcati.

(da: Lorenzo Ascione "6 agosto 1928-- Il dramma del Sommergibile F14", Bollettino d'Archivio XI, marzo 1997)