

**Sezione Sommergibili oceanici**  
**Classe Marcello**  
**Comandante Cappellini (poi U.IT 24 e I 503)**

---

	O.T.O. La Spezia
	Impostazione: 25.04.1938
	Varo: 14.05.1939
Cantiere:	In servizio: 23.09.1939
	Affondato: 02.09.1945
	(catturato dai Giapponesi dopo l'08/09/1943)
	Radiazione: 27.02.1947
Dislocamento:	in superficie: 1059,00 t
	in immersione: 1.312,00 t
Dimensioni:	Lunghezza: 73,00 m
	Larghezza: 7,20 m
	Immersione: 5,09 m
Apparato motore:	di superficie 2 motori Diesel C.R.D.A.
	Potenza 3.200 cv (2.355 kW)
	subacqueo 2 motori elettrici di propulsione C.R.D.A.
	Potenza 1.100 cv (809,6 kW)
	2 eliche
Velocità:	max in superficie: 17,0 nodi
	max in immersione: 8 nodi
Autonomia:	in superficie 2.825 miglia a 17 nodi (in sovraccarico) - 9.670 miglia a 8 nodi (in sovraccarico)
	in immersione 8 miglia a 8 nodi - 110 miglia a 3 nodi
Armamento:	4 tls AV da 533 mm
	4 tls AD da 533 mm
	12 siluri da 533 mm (6 a prora e 6 a poppa)
	2 cannoni da 100/47 mm, 300 proiettili
	2 mitragliere singole da 13,2 mm, 3.000 proiettili
Profondità di sicurezza:	100 m
Equipaggio:	7 ufficiali, 50 tra sottufficiali e marinai

---

Il battello apparteneva alla classe "[Marcello](#)".

Nell'imminenza dell'intervento italiano nel conflitto, Maricosom dispose che il Cappellini si portasse ad operare in Atlantico. Salpato da Cagliari il 6 giugno 1940, al comando del capitano di corvetta Cristiano Masi, nella notte del 14 giugno, in prossimità di Capo Negro (a sud di Punta Almina); fu dapprima avvistato dal trawler britannico Arctic Ranger, successivamente dal cacciatorpediniere Vidette, con lancio reciproco di siluri, andati a vuoto. Il Cappellini riuscì a far perdere le proprie tracce, ma, avvistato da un altro cacciatorpediniere britannico mentre navigava in acque territoriali spagnole, fu costretto a riparare nel porto di Ceuta da dove, dopo qualche giorno, riuscì a riprendere il largo e a rientrare alla Spezia.

Al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro, il 29 settembre l'unità ritentò la missione, ed il 5 ottobre effettuò il passaggio dello Stretto di Gibilterra navigando in immersione. Nella notte tra il 15 ed il 16 affondò, col siluro, il piroscafo da carico armato Kabalo, di 7.545 tsl. Il comandante Todaro prese a rimorchio la scialuppa con i naufraghi e diresse verso le Azzorre; allorché si aprì una falla nella scialuppa, i

naufraghi vennero imbarcati a bordo del Cappellini e sbarcati, il giorno 19 ottobre, nell'Isola di Santa Maria delle Azzorre.

Il 5 gennaio 1941, mentre si trovava in missione d'agguato nelle acque fra le Canarie e la costa africana, il Cappellini affondò col cannone il piroscafo britannico Shakespeare, di 5029 tsl. Il giorno 14 attaccò con siluro, poi col cannone, il piroscafo armato britannico Eumaeus, di 7.472 tsl, trasformato in incrociatore ausiliario. Il duello di artiglieria fra le due unità durò per oltre due ore, ed alla fine l'Eumaeus fu affondato.

Durante una successiva missione nelle acque a ponente della Scozia, il 21 aprile 1941 il Cappellini, nonostante una grave avaria ad un motore Diesel, attaccò due grandi piroscafi passeggeri e ritenne di aver colpito e affondato una unità.

Divenuto comandante il tenente di vascello Aldo Lenzi, il battello, durante una missione al largo delle Azzorre, lanciò cinque siluri contro il piroscafo da carico britannico Miguel de Larrinaga, di 5.231 tsl. Due armi colpirono il bersaglio, che probabilmente affondò (2 dicembre 1941).

Al comando del tenente di vascello Marco Revedin, al largo di Capo San Rocco affondò la motonave svedese Tisnaren, di 5447 tsl (19 maggio 1942) ed il giorno 31 affondò la cisterna brasiliana Dinsdale, di 8214 tsl.

Il 13 settembre 1942 partecipò all'azione umanitaria di salvataggio dei naufraghi del piroscafo britannico Laconia, silurato ed affondato dal sommergibile tedesco U 156. Il piroscafo trasportava, oltre ai 436 uomini di equipaggio, 248 militari britannici, 80 fra donne e bambini, 1800 prigionieri di guerra italiani e 160 militari polacchi. Il Cappellini riuscì a trarre in salvo 49 italiani, 19 inglesi ed un polacco, assistendo anche numerose imbarcazioni cariche di naufraghi, che vennero poi raccolti da unità francesi su indicazioni fornite dal sommergibile italiano.

In base agli accordi intercorsi tra Roma e Berlino, il battello venne trasformato in sommergibile da trasporto materiali strategici.

L'11 maggio 1943, al comando del capitano di corvetta Walter Auconi, partì per Singapore con un carico di 195 t di materiali (munizionamento speciale, pezzi meccanici ecc.).

Poiché aveva imbarcato la quantità massima possibile di nafta, cominciò la navigazione con una riserva di spinta del 3,5%. Arrivò a Sabang il 9 luglio con i depositi di nafta praticamente esauriti. Rifornito in porto e scortato dalla nave coloniale nazionale Eritrea, il 10 dello stesso mese raggiunse Singapore da dove, dopo aver sbarcato il carico ed imbarcato 156 t di gomma, stagno, tungsteno, ripartì per Sabang (21 agosto). Sostò in questo porto per attendere il sommergibile Giuliani; poi, con vari pretesti, fu trattenuto in attesa che la situazione politica in Italia si chiarisse.

L'8 settembre i Giapponesi si impossessarono dell'unità e la consegnarono ai Tedeschi, che la denominarono U.IT. 24. Alla resa della Germania, il Cappellini fu incorporato nella Marina nipponica, che lo denominò I 503. Alla fine del conflitto passò in mani statunitensi. Affondò al largo di Kobe il 2 settembre 1945.