

## Paolo Ponga

# STORIE SOMMERSE

**ESPLORAZIONI TRA I RELITTI** 

**Edizioni il Frangente** 

### Indice

Introduzione		5
Italia, relitti di casa nostra		17
La nave romana di Albenga		19
L'ultimo volo del Cicogna		25
Il piroscafo Città di Sassari		31
Le meraviglie della Haven		37
Il Genepesca I, marinai contro le avversità della guerra		43
Notti di guerra: la storia dell'Equa		49
Il Sahib contro l'Oued Tiflet		53
Sestri Levante e il relitto del "Cargo Armato"		61
Il Juan de Astigarraga, storia di morte e di spie		65
Il relitto del <i>Genova</i>		73
Una nave o	da battaglia è abbastanza per oggi	79
Avventure in Mediterraneo		89
Spagna	Storia di un vapore e di una tempesta	91
Cipro	Gli svedesi fanno ottimi relitti	97
Cipro	I relitti di Limassol	105
Grecia	Il mistero del relitto di Porto Kalamitsi	109
Grecia	Giannoula K, l'immersione che non ti aspetti	119
Grecia	L'enigmatico aeroplano sommerso	123
Tesori negli oceani		131
Bretagna	L'epopea del Cyrano	133
Bretagna	Il Meuse e la Reine de l'Arvor	141
Bretagna	Il dragamine affondato nel canale della Manica	145
Maldive	l blu di Kuda Giri	149
Mauritius	I relitti di Cap Malheureux	151
Fiji	Rusi's Pinnacle	157
Cuba	Nuestra Señora de Altagracia	161
Cuba	Il destino contro uomini coraggiosi	165



#### La nave romana di Albenga

Il comandante del grande mercantile era preoccupato. Ormai era passato da un pezzo l'inverno, ma sentiva ugualmente nelle ossa che si stava avvicinando una tempesta, una di quelle brutte. Mentre guardava il vento sbattere le due vele quadrate, quella grande a metà scafo e quella più piccola a prua, si mise silenziosamente a pregare gli dei. Quando era partito, carico fino all'orlo di anfore e ceramiche, sua moglie l'aveva messo in guardia: aveva un presentimento, e per nulla positivo.

Visto il peggioramento improvviso, aveva deciso di accostare verso riva alla ricerca di una baia nella quale riparare la nave prima che il mare iniziasse a infuriare. Anche i marinai sembravano nervosi e alternavano lo sguardo dal mare al capitano, nel quale avevano riposto la loro fiducia e la loro vita. I militari che avrebbero dovuto difendere il carico dai pirati, abituati ad avere la terra sotto i piedi, erano invece terrorizzati.

Il mare non sembrava ascoltare le loro preghiere, con onde sempre più alte che impedivano ogni possibile accesso a riva e il vento che aumentava e li sferzava con violenza. Un uomo si avvicinò di corsa, cercando di farsi sentire attraverso il fragore della tempesta. «Stiamo imbarcando acqua!» urlò. «La stiva è piena!»

In quel momento un rumore sinistro riempì il loro mondo, gelando il sangue nelle vene dei marinai: un albero si era spezzato, mentre l'ondata successiva spazzava il ponte della nave. Il capitano si girò gridando ordini frenetici all'equipaggio, ma gli uomini erano come impie-

triti. La barca si era inclinata e il loro cielo era diventato grigio metallo, il colore di un'enorme onda che li stava sommergendo. Fece giusto in tempo a mandare un silenzioso bacio alla moglie lontana, poi scomparve nell'acqua che ribolliva.

È una splendida domenica di metà ottobre, con il cielo blu e il sole che splende sopra un mare piatto come una tavola; mi trovo ad Albenga, in provincia di Savona, per visitare il piccolo ma importante Museo Navale Romano, ospitato presso il seicentesco palazzo Peloso Cepolla. La collezione deriva da una scoperta che ha fatto storia, di cui vale la pena ricordare le vicende.

Era il 1925 e un pescatore locale che pescava a strascico, Antonio Bignone, ritrovò nelle sue reti tre anfore romane: segno che nelle profondità marine si celava sicuramente un relitto antico. Informò immediatamente le autorità, ma per molti anni non vennero effettuati interventi a causa della profondità stimata di circa 42 metri, che limitava fortemente le possibilità operative con la tecnologia a disposizione all'epoca.

Negli anni a cavallo della Seconda guerra mondiale si fece strada però un valente archeologo, che divenne famoso a livello mondiale: Nino Lamboglia di Imperia, che fondò l'Istituto internazionale di Studi liguri e nel 1950 trovò i fondi per un recupero mai tentato prima. Assunse per l'occasione i famosi palombari della So.Ri.Ma., che a bordo dell'Artiglio II recuperarono dal relitto di Albenga oltre settecento anfore tramite una benna a polipo calata sul fondo; l'utilizzo di un'attrezzatura così rozza causò però la rottura della maggior parte di esse. Uno scempio. La notizia suscitò grande scalpore, sia per il recupero che per la frammentazione dei reperti; passarono così alcuni anni prima che le idee e gli sforzi del professor Lamboglia potessero dare i loro frutti.

Venne creato il Centro sperimentale di archeologia sottomarina e a partire dal 1957 il sito della nave romana fu studiato in occasione di diverse campagne di scavi grazie alle nuove attrezzature subacquee, che permettevano immersioni autonome; il sito venne quadrettato e misurato e fu svelato il mistero della nave.

Era nata così l'archeologia subacquea e i suoi studi sarebbero diventati famosi nel mondo.

Il comune di Albenga decise quindi di destinare l'antico palazzo Peloso Cepolla all'esposizione dei reperti ritrovati sott'acqua.

La nave romana di Albenga era una nave da carico del tipo corbita propulsa da due grandi vele che trasportava anfore vinarie dalla Campania verso la Gallia Narbonense. La sua datazione risale probabilmente agli anni 100-90 a.C. e venne affondata da un improvviso fortunale. Si tratta del tipo più grande di nave oneraria romana, con una lunghezza di oltre 40 metri, una larghezza di 10 e una stazza lorda di 500-600 tonnellate. Stiamo parlando di una capacità di carico stimata tra le 11.000 e le 13.000 anfore tipo Dressel 1: un vero gigante per l'epoca. Le anfore erano impilate in cinque file e tra esse è stata trovata una grande quantità di ceramica destinata al commercio, oltre a una specie di ruota di difficile definizione, alcuni oggetti di piombo, fra cui un corno (apotropaico o parte della statua di un animale), e altri di bronzo, fra cui alcuni elmi dei soldati che proteggevano la nave dai pirati.

La gita è interessante per tutti, il centro vecchio di Albenga è suggestivo per una passeggiata anche quando diventa più difficile usufruire delle sue belle spiagge per l'approssimarsi dell'inverno. Se però si ha una passione particolare come la mia, è possibile approfondire ciò che si è appreso nel Museo Navale Romano attraverso un'esperienza eccezionale.

Le autorità competenti, unitamente al comune di Albenga e alla Soprintendenza alle belle arti, si sono rese conto dell'importanza del relitto, che conserva ancora diecimila anfore, e dei rischi che la nave corre a causa dei ladri; hanno così deciso di dare l'opportunità ad

alcuni diving center della zona di accompagnare i subacquei a visitarla in giorni prestabiliti. In cambio questi offrono la salvaguardia dai cacciatori di reperti e la manutenzione del sito. Si sta lavorando quindi alla creazione di un vero e proprio parco archeologico sottomarino come quello di Baia, presso Napoli, poiché lo scavo e il recupero del relitto avrebbero dei costi improponibili.

Decido così di avvalermi dell'ottimo diving di Loano, con il quale ho condiviso tante avventure, e nel primo pomeriggio ci dirigiamo verso il punto d'immersione, presso l'isola Gallinara; la giornata, per essere metà ottobre, è veramente fantastica e il mare liscio come l'olio ci permette di volare sull'acqua con il gommone.

Una veloce preparazione e poi giù, nelle profondità del mare. La temperatura dell'acqua non è più quella dei mesi estivi, soprattutto sul fondo, dove si aggira intorno ai 18 gradi, e sono ben contento di indossare la muta stagna.

La visibilità invece, ottima fino a circa 35 metri, peggiora improvvisamente una volta raggiunto il fondale, dando l'impressione di sorvolare una brughiera inglese. È sempre questione di fortuna: vent'anni fa, durante la mia prima immersione sulla nave romana, avevo trovato una visibilità pazzesca e si poteva distinguere la sua forma quasi dalla superficie, una sagoma costituita dalle anfore, perché il legno è stato consumato dal mare e dalle teredini. All'epoca chiaramente non ero dotato di macchina fotografica scafandrata, confermando la regola conosciuta da tutti i fotografi subacquei, quella per cui se la lasci a casa la limpidezza dell'acqua sarà sicuramente eccezionale. Questa volta purtroppo il tappeto di anfore si intravede a fatica attraverso la sabbia che, sollevandosi, limita fortemente la visibilità sul relitto.

Le anfore si presentano a volte intere ma più frequentemente ridotte a pezzi, forse ancora a causa della benna dell'*Artiglio*, o piuttosto delle reti dei pescatori; spesso sono ricoperte da spugne colorate e nascondono dei tesori, cioè quegli animali che in esse hanno trovato rifugio: da piccoli pesci a crostacei, a qualche bella murena.

Il pensiero che la maggior parte del relitto sia ancora nascosta sotto la sabbia lo rende ancor più affascinante e ti fa sentire un bambino a caccia del tesoro, che non è quello dei pirati, ma un altro molto, molto più antico. Un tesoro di 2100 anni fa. È incredibile poterne vedere i resti sotto la superficie del mare.

Risalendo lungo la sagola per le obbligatorie tappe decompressive riesco a dare un'ultima veloce occhiata alle anfore stese sulla sabbia prima che spariscano nella nebbia. Sono veramente contento di quest'esperienza, davvero non comune, e penso a quanto sia vero che un'immersione su un relitto è un'immersione nella storia. Oggi più che mai.

#### L'ultimo volo del Cicogna

«È ora, andiamo.»

Il maresciallo Ottavio Aliani, secondo pilota del B.R.20M numero MM21503, guarda il suo comandante voltarsi e camminare verso l'aereo. Spegne la sigaretta nell'erba dell'aeroporto di Cascina Vaga, vicino a Pavia. Fa poi una smorfia e si avvia a sua volta verso il Cicogna, come viene affettuosamente chiamato dai piloti. "Che poi in realtà", pensa Aliani, "non assomiglia più di tanto a una cicogna, e poi porta le bombe e non i bambini."

C'è vento nell'aria, straordinariamente fresca per la stagione, e nubi minacciose si intravedono all'orizzonte. Non solo meteorologiche: è il 13 giugno 1940 e Mussolini solo tre giorni prima da Palazzo Venezia ha dichiarato guerra all'Inghilterra e alla Francia. Che il Cicogna sta andando a bombardare: missione l'aeroporto militare di Fayence, non lontano da Cannes, in Costa Azzurra.

Aliani sente un brivido corrergli lungo la schiena. Lo rincuora guardare il suo comandante, Simone Catalano, nel quale ripone tutta la sua fiducia. Catalano, nato a Paparella, vicino a Trapani, trentacinque anni prima, è un pilota esperto: volontario nell'Aviazione Legionaria durante la Guerra civile spagnola, è stato decorato al valor militare con una medaglia di bronzo e una d'argento per azioni valorose, condotte sempre pilotando un B.R.20 sotto il fuoco della contraerea e dei caccia nemici. Nessuno meglio di lui per andare in guerra e sperare di portare a casa la pelle.

Intorno all'aeroplano vede gli altri tre compagni: il marconista Salvatore Gaeta, l'armiere Tommaso Ferrari e il motorista Farris, tre bravi

ragazzi. Il tenente Catalano li guarda per un attimo, poi sorride. «Lo so che è dura. State pensando alle vostre donne e ai bambini. Ma il Cicogna è un uccellaccio robusto, lo so per esperienza, e ci riporterà a casa. Muoviamoci, su.»

Gli uomini passano tra loro uno sguardo che è come una carezza e si rilassano. D'altronde il battesimo l'hanno avuto la notte precedente, bombardando l'aeroporto di Tolone in mezzo a un temporale che metteva i brividi, senza nemmeno la compagnia della luna. Salgono quindi sull'aereo e si mettono ai propri posti. Anche gli altri bimotori si stanno preparando a partire. Poco dopo l'MM21503, 43° gruppo, 13° stormo, rulla lungo la pista e decolla, con la solita lieve imbardata, verso la sua missione di guerra. Sono le 9:23.

Il B.R.20M è la versione modificata di un bombardiere bimotore ad ala bassa costruito da Fiat Aviazione negli anni '30. Al momento della sua uscita, nel 1936, era un ottimo aereo, tanto da essere venduto al Giappone in ottantacinque esemplari, destinati alla guerra contro la Cina. Un velivolo robusto, il primo bombardiere italiano con la struttura e le ali portanti interamente costruite in metallo. Un aeroplano di seconda generazione, quella succeduta ai vecchi biplani, serie di aerei che ebbe però vita brevissima e fu presto soppiantata da macchine molto più performanti.

Il B.R.20M ha un'apertura alare di 21,56 metri per 16,10 di lunghezza; è spinto da due motori radiali Fiat A80RC41 che gli conferiscono una velocità massima di 432 chilometri orari a 5000 metri, che scende però nettamente a quote più basse, e un'autonomia di 3000 chilometri. Il suo equipaggio standard è costituito da cinque uomini e normalmente porta 1000 chili di bombe, che possono arrivare per brevi tragitti a 1600; l'armamento difensivo è formato da tre torrette munite di mitragliatrici: l'anteriore e quella centrale sono armate con una Breda-SAFAT da 7,7 millimetri, quella dorsale invece con una Breda-SAFAT da 12,7 millimetri.

Durante la Guerra civile spagnola ha dato buona prova di sé, comportandosi in maniera onorevole; le tecnologie però sono cambiate in fretta e nel 1940 il Cicogna ha già segnato il passo. È lento, goffo, con scarsa autonomia e vulnerabile al fuoco nemico, con la sua copertura di tela che i proiettili attraversano senza nemmeno fare rumore. In più tende a imbardare durante il decollo e l'atterraggio; i motori vibrano fortissimo e sono inaffidabili; teme la formazione di ghiaccio sulle ali e i sistemi di navigazione sono antiquati. Le mitragliatrici sono sottostimate, si inceppano e le torrette sono fatte malissimo. In poche parole è vecchio, poco efficace e ancor meno sicuro per i suoi occupanti.

Nel settembre 1940, su pressione germanica, partecipa brevemente alla battaglia d'Inghilterra; su ottanta aerei inviati, venti precipitano: di questi solo tre vengono abbattuti dai caccia inglesi, diciassette cadono per guasti tecnici. Ben presto sarà relegato a compiti d'addestramento e ricognizione.

Il 13 giugno 1940 gli uomini dell'MM21503 non sono coscienti dei suoi limiti, perché il confronto con gli avversari non è ancora avvenuto. Lo saranno di lì a breve.

La missione è stata da tempo studiata a tavolino dai generali italiani: il bombardamento degli aeroporti militari francesi di Fayence, Hyères e Saint-Mandrier-sur-Mer con aerei provenienti da Cameri, Lonate Pozzolo, San Damiano di Piacenza e Cascina Vaga, con la protezione dei caccia biplani C.R.42 decollati da due aeroporti piemontesi. Aerei vecchi, lenti e male armati: solo l'effetto sorpresa e molta fortuna possono portare a un successo.

La fortuna assiste in effetti i primi aerei che giungono sugli obiettivi scortati dai C.R.42: la contraerea è inefficace e scarso il movimento dei caccia francesi. Non è così per lo sfortunato 43° gruppo: sono incappati in un temporale e sono in ritardo di dieci minuti, sufficienti a costringere i nostri caccia a rientrare alle basi per esaurimento del carburante contenuto nei piccoli serbatoi.

Sono le 11:15. La contraerea adesso sta facendo il suo lavoro: gli equipaggi hanno giusto il tempo di scaricare veloci le bombe e sono pronti a dirigersi verso casa, lontano dal pericolo, quando dalle nubi escono tre Dewoitine D.520 comandati dall'asso dell'aria Pierre Le Gloan: aerei moderni, veloci, ben protetti e fortemente armati. Per i nostri piloti è la morte in persona che arriva dall'alto.

Attaccano i tre Cicogna leggermente separati dagli altri. Il primo viene attraversato dalle scariche delle mitragliatrici, che uccidono il pilota e feriscono gravemente gli altri aviatori; il secondo pilota Raffaele Bruni riesce però miracolosamente a sfuggire ai francesi e a riportare l'aereo a Cascina Vaga.

Il secondo viene colpito duramente e il pilota, il tenente Aldo Sammartano, viene risucchiato attraverso un enorme squarcio che si forma nella cabina di pilotaggio, finendo nel vuoto; l'aereo precipita e il resto dell'equipaggio, lanciatosi con il paracadute, viene ucciso a fucilate o linciato dalla folla. Si salva solo l'aviere Natale Vannuzzo, atterrato nel giardino di un'anziana signora che lo protegge dalla gente inferocita e lo consegna ai gendarmi francesi.

Nel frattempo l'MM21503 viene più volte colpito da Pierre Le Gloan: la mitragliatrice dorsale è fuori uso, il tenente Catalano ferito gravemente, il motore destro in fiamme. La situazione è gravissima. I caccia francesi tornano alla base, ma il bombardiere non può superare le Alpi. Catalano decide di seguire la costa e provare a rientrare in Italia dal mare, magari tentando poi un ammaraggio di fortuna. Continua a pilotare finché può, quando sviene Aliani prende i comandi dell'aereo martoriato al suo posto. Il motore sinistro continua a sussultare, perde colpi ma tiene. Il secondo pilota riesce a passare il confine, supera Ventimiglia e Sanremo, poi il motore cede. Bisogna ammarare.

L'aereo colpisce più volte l'acqua ma sopporta l'impatto, finché sbatte violentemente il muso su un'onda. Ottavio Aliani e il motorista Farris sono vivi, cercano di estrarre il tenente Catalano prima che il Cicogna affondi nel mare ma non c'è nulla da fare, il B.R.20M scompare sotto la superficie portando con sé il suo pilota, l'armiere Ferrari e Gaeta, il marconista. Siamo davanti a Santo Stefano al Mare, vicino a Imperia, e i due avieri sopravvissuti rimangono in acqua un paio d'ore prima che i soccorsi riescano a trarli in salvo.

I corpi dei tre dispersi non verranno mai più ritrovati. A Simone Catalano verrà data la medaglia d'oro al valor militare alla memoria.

Per i subacquei appassionati di relitti gli aerei rappresentano un fenomeno strano: non dovrebbero essere là sotto. Una macchina dell'aria in un oceano di acqua. Sono inoltre molto rari da trovare a causa della loro fragilità, solitamente infatti l'impatto violento con la superficie del mare non offre loro scampo.

Sono inoltre più piccoli delle imbarcazioni, si possono ammirare velocemente con poche pinnate, e dopo una visione d'insieme permettono a chi fa immersioni di studiarne con calma i particolari.

Il B.R.20M di Santo Stefano al Mare è sicuramente fra i più affascinanti e noti nel mondo della subacquea. Quasi completamente integro, a parte ovviamente le coperture in tela, le parti in legno e il muso schiacciato dall'impatto, era considerato l'ultimo sopravvissuto fino alla scoperta di un altro esemplare nelle acque agrigentine di San Leone, che verrà probabilmente recuperato ed esposto in una sede museale.

L'ho visitato più di una volta grazie alla vicina presenza di un ottimo diving fornito di una comoda imbarcazione in legno, ideale anche per le fredde giornate invernali.

Spesso si trova una forte corrente di superficie che costringe a pinneggiare come pazzi e a scendere attaccati alla sagola, ma che incredibilmente ripulisce l'acqua sul fondo, e regala una visibilità eccezionale permettendo di vedere il relitto già dai 20 metri.

Si tratta di un'immersione impegnativa e non per tutti, con un profilo quadro a 47 metri di profondità; anche con una miscela iperossige-

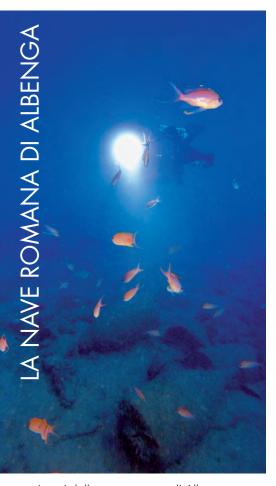
#### Storie sommerse

nata come il nitrox 26% si rendono necessari almeno 10-15 minuti di decompressione.

Il relitto è però uno spettacolo: è diventato un'oasi di vita e di colori, con i tubolari zeppi di spugne gialle e rosse che nascondono astici, aragoste, gronghi e tanti scorfani ben mimetizzati; se sei fortunato è normalmente tana prediletta di uno o due gattucci.

Due immagini rimangono impresse nella memoria: i motori stellari con le eliche storte appoggiate al fondo sabbioso e la torretta con la mitragliatrice ancora puntata verso la superficie. Sotto di essa è possibile ammirare una cassetta piena di munizioni, destinate agli aerei nemici e invece finite sul fondo del mare.

Risalendo lentamente lungo la sagola che riporta all'imbarcazione, il Cicogna sembra esposto in un museo sottomarino a ricordo e monito delle follie della guerra.







I resti della nave romana di Albenga: migliaia di anfore abitate da innumerevoli organismi marini.

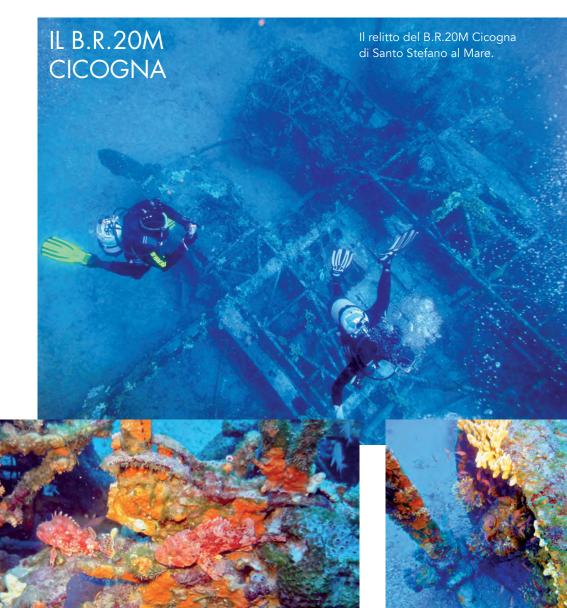




Un B.R.20M in volo durante la Seconda guerra mondiale.

*In basso a sx* Due scorfani rossi mimetizzati tra le strutture dell'aereo.

*In basso a dx* Un particolare di un'elica.





Un subacqueo davanti a uno dei motori dell'aereo.

La mitragliatrice puntata verso la superficie.



# IL CITTÀ DI SASSARI



Il piroscafo *Città di Sassari* a inizio secolo. Prima guerra mondiale, due sommergibili in caccia.











L'interno della plancia di comando. A sx Una struttura collassata per il calore.





I banchi di pesci che occupano la *Haven*. A sx II castello di poppa. *Sotto* Un fumaiolo tagliato durante la bonifica.

