

NOVITÀ RELITTI

FR70

un peschereccio...

molto ambizioso



Tutto cominciò durante il corso trimix Pss in Mar Rosso, a dicembre 2006. Fra gli allievi c'era un ragazzo tedesco che svolge stage di biologia marina - unicamente per l'Università di Brema - all'Elba, presso l'Hydra Institute for Marine Sciences, da lui diretto. Una sera a cena, Christian, questo il suo nome, ci racconta di un relitto "vergine", su cui probabilmente non si è immerso mai nessuno, circa quattro miglia e mezzo al largo delle coste dell'Elba, verso ovest-sud-ovest, a circa 75 metri di profondità. Le orecchie di Luca Sasdelli e le mie si sono subite drizzate e abbiamo cominciato a sognare. Subito le bocche, momentaneamente ammutolite per la sorpresa, hanno iniziato ad aprirsi per coprire il povero Christian di domande. Molte risposte confortano i dettagli del nostro sogno: in assetto di navigazione, probabilmente di inizio Novecento, forse della prima guerra mondiale... Poi, dopo un attimo di ragionamento, la domanda più ovvia: «Scusa, Christian, ma se non c'è mai sceso nessuno, come fai a sapere queste cose?».

Difficoltà iniziali

La risposta di Christian dapprima ci gela: «Beh, lo abbiamo visto con il Rov della Comex, ci siamo stati qualche mese fa... a luglio (del 2006, nda)». «E che ha detto Delauze? (il "patron" della Comex nda)». «Loro sono scesi anche con il minisommersibile Remora, ma hanno detto che era senza dubbio un relitto di inizio 1900. Per loro è poco interessante, ma anche per la Soprintendenza, alla quale abbiamo segnalato il ritrovamento».

*È stupefacente come ad alcuni siti d'immersione si possano abbinare caratteristiche "umane".
La storia dell'FR70 è un esempio di ripetuti e involontari tentativi di ambizione: un "piccolo" che vuole apparire grande.*

di Stefano Ruia



«Poco interessante... per loro», aggiungiamo noi. Personalmente, sono le navi di quel periodo quelle che più mi piacciono: prue con tagliamare diritto e verticale, forme affusolate, macchine a vapore, cosa volere di più? Va bene, non è un relitto del tutto sconosciuto, ma cosa importa? Grazie ai punti che ci fornisce Christian (che li aveva a sua volta avuti da un pescatore di nome Enzo), conduciamo una breve indagine per verificare se il relitto è ben noto alle autorità, come richiede la legge. Le carte nautiche non lo riportano (nemmeno le vecchie per la pesca pubblicate dall'allora Marina Mercantile) e le autorità preposte sono parche di notizie. A questo punto non ci resta che segnalare il tutto ai Carabinieri, che decidono di ispezionare il punto e poi, dopo che loro lo hanno ufficialmente acquisito, potremo scendere sul relitto, agendo quindi nel pieno rispetto delle leggi del nostro paese. In cambio gli daremo qualche foto per loro documentazione. Ma fra un rimando e l'altro, il tempo passa. Tuttavia non restiamo certo fermi, contattiamo Comex ed Henry Delauze, gentile con noi come sempre, ci invia un dvd con il filmato del Rov. Dopo averlo visto, Pietro Faggioli, il nostro storico di fiducia, non ha dubbi: il relitto è quello di un dragamine italiano, l'FR70, la cui sigla indica che si tratta di un dragamine (serie da 70 a 79) requisito alla Francia ("FR") durante la seconda guerra mondiale. Pietro ci informa che fu affondato dal sommergibile inglese Safari nel 1943.

In acqua

Finalmente a luglio, dopo ben tre rinvii, si riesce a mettere in ▶



L'immersione sul relitto del dragamine FR70 è impegnativa ed è riservata ai subacquei "tecnici". Tuttavia l'impegno richiesto è ben pagato. Su poche navi, infatti, capita di vedere ancora il telegrafo di macchina, anche se riccamente concrezionato, come avviene scendendo su questo dragamine. Sperando che a qualche "furbo" non venga in mente di recuperarlo!

NOVITÀ RELITTI

FR70 UN PESCHERECCIO... MOLTO AMBIZIOSO

programma un paio di immersioni. Il 16 del mese la motovedetta dei Carabinieri di Portoferraio individua il relitto con l'ecoscandaglio e acquisisce il punto. È fatta! Ora non si può più ravvisare l'attività di "ricerca di relitto" (vietata dalle leggi nazionali), ma solo di visita a un sito già conosciuto dalle autorità. Il 17 torniamo sul punto insieme alla vedetta dei Carabinieri, ma c'è corrente forte e il pedagno che ci calano sul fondo ara, come scopriremo dopo un'inutile discesa fino a 83 metri di profondità... trovando solo fango. Ringraziamo comunque i Carabinieri per l'aiuto e ci organizziamo per una nuova

immersione sul relitto il 18. Andiamo con Fabio Agostinelli di Polo Sub, il quale - sorpresa! - ha già visitato il relitto nel 2000. Ci mostra anche degli articoli apparsi sul giornale del Circolo della Vela di Marciana Marina (inizio 2001), in cui il relitto è descritto come «frequentato dai subacquei nonostante la profondità» e viene indicato come "Tripoli". L'immersione del giorno dopo ci fa subito comprendere che non può essere il Tripoli (affondato dal Saracen, sommergibile della stessa classe e dello stesso periodo del Safari). Le dimensioni non tornano: il Tripoli è molto più grande dell'FR70.

Le misure (poco meno di 40 metri di lunghezza massima) corrispondono invece a quelle dell'FR70, come l'esperto Faggioli aveva già capito dal video del Rov. Un'occhiata alla sala macchine, oltre alla presenza di un enorme grongo, mi conferma che essa è in

**Presentato spesso
come un relitto
"sconosciuto"
e "inesplorato", in
realtà era solo non
bene identificato.**

CON CHI ANDARE

resti dell'FR70 si trovano a circa 75 metri di profondità, in posizione 42°43'N - 010°02'E (non possiamo dare coordinate più precise, onde evitare che qualche "smantellatore" di relitti vada a prelevare oggetti di valore storico ancora presenti in situ), quindi 4.3 miglia (per 245°) al largo di Pomonte. Il sito è esposto a vento e correnti, anche intense; l'immersione, **rigorosamente in trimix**, richiede pertanto un'ottima assistenza da barca. Per la documentazione dello stato del relitto abbiamo utilizzato l'assistenza del diving **Polo Sub di Marciana Marina**, diretto da Fabio Agostinelli, che aveva già visitato l'FR70, come abbiamo scoperto, nel 2000. Fabio ha svolto anche una buona opera di pedagnamento del relitto, in modo da avere sempre disponibile una bella cima per la discesa e la risalita. Quando la corrente si presentava intensa, la cima ha fatto comodo!



ottimo stato, praticamente integra. All'esterno, invece, oltre ai numerosi segni lasciati da un intenso conflitto a fuoco, ci sono numerose afferrature di reti. La poppa presenta vistosi danneggiamenti: il coronamento è sollevato verso l'alto e la zona dell'asse dell'elica è piegata vistosamente a sinistra. Sul cassero si trova la piccola plancia di comando: non c'è la ruota del timone, ma a dritta si riconosce la sagoma, ricoperta di incrostazioni, del telegrafo di macchina, per fortuna nessuno lo ha smontato! A prua c'è l'affusto di un cannone, ma lo stesso manca. Siamo convinti che sia l'FR70, ma abbiamo solo indizi e poche prove. Fabio ci dice che nel 2000 su quel relitto ha lavorato la Marina Militare Italiana. Per quel che ne sappiamo, sembra che alla Marina questo evento non risulti. Sul relitto è difficile dire se vi abbiano lavorato degli uomini, perché l'esterno è rovinato dal tempo, dal conflitto a fuoco e dalle reti delle strascanti. All'interno, soprattutto della sala macchine, tutto è ancora (e speriamo che resti tale!) integro. Ritorniamo, più numerosi, il 6 e il 7 agosto, per un'ispezione completa. Dividendoci nei vari punti, riusciamo a trovare indizi interessanti. Per esempio, una cesta piena di bossoli che riporta sul fondello la marchiatura "LOT. 7 S.te F.se M.ons 37". Grazie alle foto, il nostro specialista Giuseppe Carriera le identifica subito come munizioni da 20 mm, della Société





La struttura della nave, sebbene danneggiata, è ancora in buone condizioni (foto a sinistra in basso). All'interno della sala macchine è stata trovata la targhetta (al centro, a sinistra) che prova l'identità del relitto. In questa immagine, il faro di Punta Polveraia, vicino alla quale sono avvenuti tutti gli scontri a fuoco del dragamine.

Française des Munitions, prodotte nel 1939. Si tratta quasi certamente di munizionamento originario che veniva ricaricato dagli italiani. Nelle stive troviamo alcune bottiglie di birra. Ne identifichiamo due tipi principali: una riporta la dicitura "Birra Peroni - Roma - Napoli - Bari", l'altra invece è marchiata "Birra Livorno - De Giacomi". Sul ponte, vicino all'ingresso della sala macchine, c'è un grosso cilindro alettato (forse un compressore?) con degli strumenti puliti da poco (qualcuno ha visitato di recente il relitto togliendo le incrostazioni). Dovrebbero essere francesi. Ormai siamo certi che si tratti dell'FR70, ma Francesco, dopo un'ultima penetrazione in sala macchine, ci dà un'indicazione fuorviante: su un quadro elettrico ha trovato una targhetta con la scritta "The Runderland Air Force". A parte che non vi è nessun nesso logico fra questo relitto e gli idrovolanti Sunderland (il termine più vicino che ci viene in mente), il senso di quanto scritto sulla targhetta non è affatto chiaro. Le ricerche storiche intanto hanno danno i loro frutti. Il Museo dei sommergibili della Royal Navy ci ha mandato la trascrizione del rapporto del comandante del Safari, R.B. Lakin, sull'affondamento dell'FR70. L'Ufficio Storico della Marina Militare ha riaperto dopo la pausa estiva e ci permette di visionare la cartella relativa al nostro dragamine. Le ricerche sui libri danno i loro frutti e Luca scopre persino che la Birra Livorno, nata attorno al 1892 quando Giuseppe De Giacomi - nipote di un birraio di Borgofranco d'Ivrea - si era trasferito a Livorno, fu rilevata dalla Peroni nel 1939. Resta però da chiarire il senso della targhetta. Torniamo per altre due immersioni il 15 e 16 settembre. Scendo in sala macchine per fotografare la targhetta e rilevo correttamente la scritta. Si tratta di "The Sunderland Forge and Engineering Co" e, più sotto "Electrical Engineers", ma questa volta non è affatto fuorviante, anzi! Infatti le ricerche storiche ci hanno già permesso di scoprire che l'FR70 è stato costruito in Inghilterra, a 40 chilometri dalla cittadina di Sunderland (poco a sud di Newcastle). The Sunderland

UN PO' DI STORIA

Un nostro nonno marinaio avrà sicuramente temuto i sommergibili inglesi che danneggiavano o affondavano ripetutamente le navi italiane nel corso della seconda guerra mondiale. Ma pochi forse sapevano, a quel tempo, dell'importante ruolo avuto dall'Hms Safari in questo compito. Il Safari faceva parte del terzo gruppo, costruiti dal 1939, di sommergibili della classe "S", nata circa dieci anni prima. Lungo 66 metri e ben armato (sei tubi lanciasiluri, un cannone da tre pollici e tre mitragliatrici) poteva raggiungere i 14.5 nodi in superficie e i 9 nodi in immersione.

È lungo l'elenco delle nostre navi affondate dal Safari, prima con il Comandante Bryant, poi con Lakin. Molte di queste navi sono conosciute dai subacquei appassionati di relitti.

In ordine cronologico, secondo i dati degli inglesi, sono: Adda, Ausonia, Perseo, Titania, Bice, Eufrosia, Rosina S., Eleonora Rosa, Torquato Gennari, Aniello, Gemma, Val-savoia, Salemi, Stefano M., Nasello, S. Francesco di Paola, Bella Italia, Loredan,

Isonzo, Entella, Sogliola, Onda, Peppino Palomba, Amalia, Margherita, Silvio Onorato, Durazzo e, come ultima, FR-70.

Al ritorno in patria, nell'ottobre del 1943, c'erano tutti i presup-

Un sommergibile che ha fatto strage di navi italiane.

Forge and Engineering Company era, dal 1896, un fornitore specializzato di impianti elettrici e forgiati per i molti cantieri inglesi della zona.

La storia della nave

Siamo a ridosso della prima guerra mondiale e la Société des pêcheries de l'Atlantique Oscar Dahl et Cie, che possiede diverse barche da pesca e anche aziende di trasformazione del pesce, commissiona un peschereccio oceanico (trawler) ai cantieri Smith's Dock di South Bank-on-Tees, in Inghilterra.

Molto probabilmente (ma non ne abbiamo ancora certezza) la commessa riguarda quattro barche uguali, tutte varate nell'aprile del 1913:

Nella prima vera azione di guerra

l'FR70

è stato

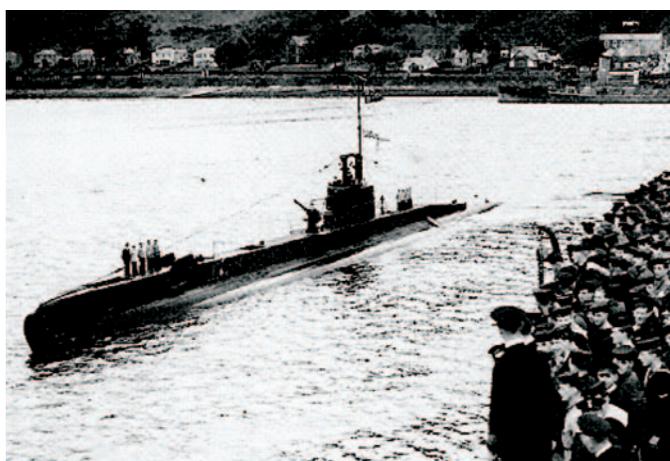
affondato.

La Coubre e la Rochebonne il 7 e Les Baleines e Chassiron il 24. Tutte e quattro i trawlers (numeri di costruzione - rispettivamente - 542, 543, 544 e 545) hanno una stazza lorda di 253 tonnellate. I cantieri inglesi in quegli anni hanno l'egemonia mondiale per le costruzioni mercantili; inoltre, la costruzione di barche da pesca come trawlers (pescherecci), drifters (pescherecci a reti derivanti) e whalers (baleniere) era una loro specializzazione.

Nel 1939 il peschereccio La Coubre diventa un'unità militare della Marina Militare Francese, in servizio come dragamine. La troviamo nominata a pag. 148 del libro di Henry Le Masson "Navies of the Second

World War - The French Navy 2" (Macdonald, London, 1969). Le Masson riporta, erroneamente, che la nave fu requisita dalla Regia Marina Italiana l'8 dicembre del 1942 a Biserta. In realtà, i dati in possesso della nostra Marina indicano che La Coubre si trovava ad Ajaccio e fu assegnata solo all'inizio del 1943. In effetti, dai registri sappiamo che il 1° gennaio di quell'anno la nave è ad Ajaccio e che in quel mese compirà semplici tragitti Ajaccio-Bonifacio e Bonifacio-La Maddalena, senza problemi. Anche nel mese di febbraio il "Diario di Guerra" dell'FR70 riporta solo serene traversate Bonifacio-La Maddalena. Tutto tranquillo anche a marzo, mese nel quale degno di menzione sul "Diario di Guerra" è il fatto che il giorno 23 a bordo vi sia il "Carro di Tespi", un allora importante complesso itinerante di lirica o di prosa che si recava in Corsica ad

posti per fare sventolare sul Safari il Jolly Roger, **la bandiera dei pirati**, come si intravede sulla foto (tratta dal libro "British Submarines 1939-45" di Innes McCartney, Osprey Publishing, 2006). Il 7 gennaio del 1946 il sommergibile fu venduto per la demolizione a J. Cashmore, ma il giorno successivo affondò durante il traino a sud-est di Portland. Una fine migliore per un glorioso combattente? **Fino a un certo punto:** poiché affondò vicino a una zona di esercitazioni della Marina inglese, fu utilizzato come bersaglio per l'addestramento anti-sommergibili.



Non sono state ancora reperite foto del La Coubre-FR70, ma il cantiere costruttore (a sinistra) negli stessi anni ha prodotto altri pescherecci di alto mare con forme simili. Nella foto in alto (proprietà del Museum Services del Redcar & Cleveland Borough Council), la Sarah Alice, di analoghe forme, ma di dimensioni leggermente superiori.

allietare le truppe. Ad aprile ancora tutto calmo, salvo che il personale della nave era rimasto ai posti di combattimento tutta la notte del 17, a Bonifacio, a causa di un allarme navale. A maggio la guerra si fa più vicina al nostro dragamine: alle 12 del 26, mentre era all'ormeggio a Palau, assiste al bombardamento aereo su La Maddalena.

Nel mese di giugno, l'FR70 si sposta sulla rotte Bastia-Piombino, di maggiore importanza.

Il 4 giugno, vicino Punta Polveraia (costa ovest dell'Elba), avvistano un ricognitore nemico e il giorno successivo, sempre nelle vicinanze della stessa punta, si ha la prima vera apertura di fuoco, contro un altro ricognitore. È interessante notare quanto scritto nel rapporto dal comandante, Capo Nocchiero di I- classe Ivo Gubellini: «... si apre il fuoco col cannone, sparandogli un colpo a granata perforante, poiché detta arma non ha in dotazione altro munizionamento...». Quindi sul dragamine c'è un solo cannone, probabilmente da 75 mm, e non bene armato. Sullo "Specchio" del mese di giugno, al giorno 21 troviamo che, sempre nei pressi di Punta Polveraia, un ricognitore attacca il piroscalo Angela e l'FR70 non può intervenire perché il cannone non ha in dotazione colpi di granata antiaerea e l'aeroplano nemico è fuori tiro delle mitragliere da 8 mm (delle quali un paio sono presenti a bordo). L'episodio si ripete sette giorni dopo, nello stesso punto, quando quattro aerosiluranti nemici si avvicinano e uno dei piloti spara due raffiche di

NOVITA RELITTI

FR70 UN PESCHERECCIO... MOLTO AMBIZIOSO

mitragliatrice contro l'FR70, che non può rispondere. Sembra che l'FR70 passi una guerra abbastanza tranquilla, salvo essere infastidito dagli aerei nemici, contro i quali può fare poco. Ma il suo killer non arriverà dal cielo!

L'affondamento

Sono le 5:12 del 25 luglio del 1943. Il sommergibile Safari si immerge, circa 5 miglia a ovest dell'isola d'Elba, per aspettare una preda. Alle 7:15 vede un grande veliero a tre alberi in rotta verso Bastia. Per il comandante Lakin non è certo una grande preda, ma non ha mai visto grandi navi su questa rotta e ha già fatto passare numerosi potenziali bersagli per il suo micidiale cannone da tre pollici. Decide di attaccare il veliero. Alle 7:36 emerge e nota che ci sono due

"mezzi da sbarco truppe" più lontano. Si tratta delle nostre motozattere MZ 776 e MZ 791, in convoglio con la cisterna Scrivia, che Lakin non vede.

Il comandante inglese si accorge invece della presenza dell'FR70, che descrive come «una grande nave, propulsa a vapore, con un grande fumaiolo»: il piccolo vuole sembrare grande... Lakin si immerge subito e decide di silurare la nave. Aspetta che l'FR70

**In fondo era
un peschereccio
che aveva fatto
"carriera".**

dei due siluri; almeno questo è quanto riportano (o, meglio, "non riportano") i rapporti ufficiali. Avendo mancato il bersaglio, il bravo comandante inglese si accorge dell'errore: l'FR70 è grande meno della metà di quanto da lui stimato. Scriverà sul rapporto che «l'utilizzo dei due siluri non era

sopravanzati il veliero e poi lancia due siluri. Entrambi mancano la nave. Nessuna delle imbarcazioni italiane presenti si accorge

giustificato». Alle 8:23 il Safari emerge di poppa all'FR70 e inizia il cannoneggiamento, da posizione favorevole. Spara trentotto colpi di cannone, molti dei quali cadono sul dragamine italiano, che risponde al fuoco. Alle 8:29 Lakin vede la cisterna Scrivia e, per precauzione, si immerge. Anche secondo il rapporto del comandante della Scrivia, Gennaro Castaldo, il Safari emerge a circa 8 miglia a ovest dalla fatidica (per l'FR70) Punta Polveraria e comincia a cannoneggiare il dragamine, colpendolo alla poppa. Intanto la



RINGRAZIAMENTI

Sono numerose le persone che hanno contribuito a chiarire le alterne vicende dell'FR70. Per quanto riguarda **le ricerche a terra** ringraziamo (in ordine "di apparizione" nella nostra storia): Christian Lott dell'**Hydra Institute for Marine Sciences**, Henry Delauze della Comex, lo storico Pietro Faggioli, il Corpo dei Carabinieri, George Malcolmson del Royal Navy Submarine Museum (www.rnsubmus.co.uk), il ricercatore Marco Errigo, l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, l'artefiere Giuseppe Carriera, il Museum Services del Redcar & Cleveland Borough Council (www.redcar-cleveland.gov.uk), Francesco De Domenico e altri soci dell'Associazione Italiana di Documentazione Marittima e Navale (www.aidmen.org). Inoltre, dobbiamo ovviamente ringraziare tutti i partecipanti alle **immersioni finalizzate alla documentazione del relitto**, oltre all'autore dell'articolo che ha diretto le operazioni subacquee. In ordine alfabetico: Mirko Berni, Gianni Cecchi, Marco Errigo, Massimiliano Favetti, Francesco Giovanozzi, Alessandro Lasagni, Federica Leuter, Lorenzo Pestelli, Marco Pivetta, Alessandro Ranceli, Luca Sasdelli e Marco Verdiani.

MZ 776, al comando del S.T. Vascello Pacchiano, si è lanciata contro il sommergibile, portandosi a 6000 metri da esso e sparando con il suo cannone poppiere. Ma Lakin non abbandona la battaglia e 3 minuti dopo riemerge a prora dell'FR70 lanciandogli contro altri venti colpi di cannone, diciannove dei quali (così scrive sul rapporto) vanno a segno. Intanto la reazione italiana si fa più intensa. La MZ 776 è sempre più vicina al sommergibile, tanto da potere usare anche le mitragliatrici; la MZ 791 ha iniziato a cannoneggiare il nemico, manovrando in modo da averlo sempre a tiro; infine da terra (secondo gli inglesi) hanno aperto il fuoco alcune batterie costiere.

In aria intanto transitano sei grandi aeroplani tedeschi JU52.

I cannonieri inglesi, che avevano subito nella missione precedente un bombardamento da parte di JU 88, abbandonano e rientrano nel sommergibile. Il comandante del Safari annota nel rapporto che una delle MZ spara sugli aerei e che, a loro volta, le batterie costiere sparano sulle MZ, ma di tutto ciò non c'è traccia nei rapporti italiani. Sono ormai le 8:39 e Lakin decide che è giunto il momento di abbandonare la battaglia. Intorno alle 9, dopo un grande scoppio, l'FR70 si inabissa di poppa. In soccorso del suo equipaggio arriva il naviglio minore. Dei trentuno uomini a bordo si lamentano sei feriti e un disperso: si tratta del direttore di macchina Giovanni Zane, che i suoi commilitoni indicheranno gravemente colpito e affondato con la nave. Per rispetto della sua tomba e per rispetto a questo piccolo dragamine ambizioso, se lo visitate evitate di asportare alcunché. ●



MASCHERE OTTICHE PERFETTE

Tutti i tipi di correzione rispettando i parametri tecnici
MIOPIA - IPERMETROPIA - ASTIGMATISMO - PRESBIOPIA

ANCHE LENTI BIFOCALI

Cerca i rivenditori autorizzati su www.bertiottica.com
Email: info@bertiottica.com

Viale G. Cesare, 71/77
00192 Roma
Tel. 06 32 43 457
Fax 06 32 43 595



Via Tunisi, 43
00192 Roma
Tel. 06 39 74 36 84

