

Sottomarini sepolti negli abissi

QUELLA DEL KURSK È SOLO L'ULTIMA DI UNA LUNGA SERIE DI TRAGEDIE CONSUMATE IN SILENZIO SUI FONDALI

In fondo al mare si cela un cimitero sconfinato. Scheletri rimasti imprigionati in relitti oggi ricoperti di vegetazione e trasformati in tane per i pesci. Veri e propri sacrari a perenne memoria di sconosciuti atti di eroismo, di viltà, di imprudenza, di fatalità. Il sacerdote ortodosso che nei giorni scorsi ha celebrato la messa per i primi marinai recuperati dal sottomarino atomico russo Kursk ha detto ad alta voce una cosa che molti pensano: «I corpi non vanno recuperati. È come se uomini che sono stati già sepolti fossero strappati alla loro tomba».

TOMBE DIMENTICATE perché una delle terribili leggi delle guerre vuole che sulla strategia sottomarina cali il silenzio più totale. «Un sommergibile parte e non ritorna - ha scritto l'inglese Lord Carson - nessuno sa che fine ha fatto e questo è un punto importantissimo. È meglio che il nemico creda il sommergibile sempre al suo posto». In questo modo molti comandanti sono scomparsi nel nulla insieme ai loro marinai, dentro scafi di acciaio trasformati in trappola.

In Italia sono almeno quattro gli episodi di tragedie che riguardano sottomarini che vale la pena di tornare a raccontare grazie alle informazioni fornite dall'Ufficio storico della Marina. Il 18 agosto 1915 giungeva al Comando di Venezia un telegramma: «Ripescato naufrago Vietri Arturo nuotante al largo stop. Dice appartenere al sommergibile Jalea». Lo Jalea era partito da Venezia.

MA NEL POMERIGGIO del 17 agosto 1915, mentre era nel golfo di Trieste, urtava una mina. Questo il racconto del marinaio Vietri. «Il battello ricevette un terribile colpo. Nessun panico ma visi sconvolti. Rammento due gridi: uno di prora "Acqua" e uno dal comandante "Aria a tutto". Il battello fu in pochi secondi invaso dall'acqua e rammento di aver sentito l'appoggiarsi del sommergibile sul fondo; ho guardato il manometro e segnava 14 metri. L'atmosfera si intorbido, l'acqua ci raggiunse quasi fino al collo e le nostre teste rimasero in una nuvola violacea un poco illuminata dalla luce incerta del fondo, attraverso i cristalli della torretta. Ritornai mezzo soffocato dal gas degli accumulatori verso il comandante e dissi: "Comandante venga a prora, usciremo dal battello". Ma ebbi per risposta la frase: "Va, Vietri! Addio, io resto al mio posto... è finita". Sei membri dell'equipaggio riuscirono a risalire in superficie. Si salvò a nuoto solo il marinaio Vietri.

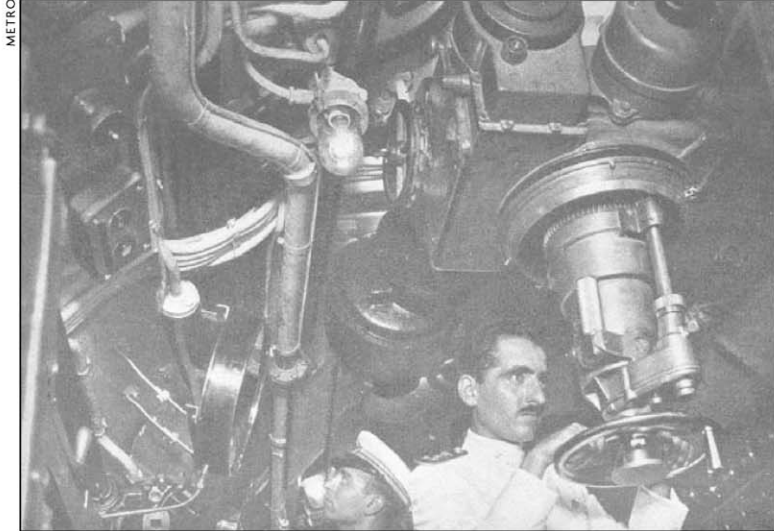


I marinai dell'equipaggio del sottomarino scuola F14 morirono nel 1928 a causa dell'aria in pressione impropriamente pompata dalle navi dei soccorritori.

LA TRAGICA SORTE del sottomarino Balilla non ebbe invece testimoni e per tutta la guerra restò avvolta nel mistero. Solo dopo la fine del conflitto un ufficiale austriaco, il tenente Novaz, si sentì in dovere di raccontare quanto aveva vissuto in Adriatico la notte del 14 luglio 1916.

Alle 21.30 il sottomarino avviava le torpediniere austriache 65 e 66 mentre era 25 miglia a nord-est dell'isola di Lissa. Subito il Balilla si immergeva per attaccare e lanciava due siluri contro la 65. Improvvisamente un'avaria paralizzava il sottomarino facendolo impennare fuori dall'acqua. Il comandante Tolosetto Paolo Farinata degli Uberti manovrava con difficoltà. La torpediniera, distante meno di venti metri, riprendeva a cannoneggiare sperando in un cenno di resa.

Cenno che non venne mai. «Il comandante del Balilla non volle cessare il fuoco mentre il sommergibile era ridotto all'impotenza - raccontò il tenente Novaz - furono disposti a morire piuttosto che cedere». Il Balilla usò sino alla fine il proprio cannone, tanto da costringere la torpediniera 65, ripetutamente colpita, a rallenta-



Interno di un sottomarino italiano della seconda guerra mondiale.

re la corsa. Fu un attimo: venne sostituita dalla 66 che con un siluro prese in pieno il sottomarino che finì per inabissarsi. Con il comandante Farinata colarono a picco tre ufficiali e 34 marinai.

VENTISETTE ERANO invece i membri dell'equipaggio del sommergibile scuola costiero F14, trasformato in camera a gas davanti a Pola. Il 6 agosto 1928 era in eser-

citazione con dieci unità navali italiane della divisione speciale Alto Adriatico. Il sottomarino era stipato di allievi motoristi: a bordo c'erano 27 persone contro le 14 previste e quattro allievi restarono a terra, salvandosi, perché arrivati in ritardo. Il comandante Isidoro Wiel doveva simulare un attacco al regio esploratore "Brindisi". Forse per dare sfoggio di audacia il trentunenne Wiel

METROBOX / BREVE STORIA DELLA FLOTTA ITALIANA

- Nel 1889 nell'Arsenale della Spezia l'ingegnere Giacinto Pullino costruì il "Delfino" un battello lungo 23 metri e largo 3.
- Allo scoppio della prima guerra mondiale la Marina italiana ha 20 sommergibili, che durante il conflitto diventeranno più di 60.
- Nel 1940 la Marina italiana entra in guerra con 115 sommergibili: una delle maggiori flotte subacquee del mondo. Alla fine del conflitto ne avrà però integri solo una quarantina.
- Attualmente l'Italia ha in servizio otto sottomarini: Sauro, Di Cossato, Da Vinci, Marconi, Pelosi, Prini, Longobardo e Gazzana.

restava in immersione sino all'ultimo e quando emergeva si trovava troppo vicino, praticamente in mezzo alle navi amiche che lo investivano. Il sottomarino F14 affondava a 40 metri di profondità. Nei soccorsi si sommarono ritardi ed errori, mentre dagli abissi venivano messaggi sempre più deboli: «Fate presto, qui si muore». I palombari attaccavano la manichetta dell'aria. Era l'erro-



Il sommergibile italiano Balilla affondato dagli austriaci nel 1916 e dato per disperso sino alla fine della guerra.



Gli inutili soccorsi al Thetis con la poppa fuori dall'acqua davanti a Liverpool.



Il sottomarino atomico russo Kursk che ora giace in fondo al mare di Barents.

METROBOX / DOPO L'SOS CI SI SALVA DA SOLI

- Le conclusioni dell'inchiesta sull'affondamento dell'F14 sono di una lucidità disarmante: «I soli elementi di sicurezza e di salvataggio sui quali il sottomarino può fare affidamento sono i propri».
- Sui fondali le storie si ripetono. «Non disperatevi», ha scritto un marinaio del Kursk a sua moglie. «Siamo sereni», era l'ultimo messaggio dal Comandante dell'F14.

re fatale. Il pompaggio nel sottomarino, privo di sfiumi, faceva salire la pressione e un misto di anidride carbonica e cloro prodotto dalle batterie allagate trasformava l'F14 in una camera a gas.

L'ULTIMO EPISODIO è quello del sottomarino Veniero. All'alba del 26 agosto 1925 è in agguato sul canale di Sicilia per una esercitazione. La motocisterna Capena

non lo vede e gli passa sopra. A bordo della nave sentono solo uno scossone e lo archiviano come «colpo di mare». Due giorni dopo, a fine esercitazione, navi e sommergibili tornano in porto. Manca all'appello il Veniero.

Il 29 agosto ad Augusta si tiene regolarmente e in pompa magna la rivista navale e aerea di regime. Intanto gli idrovolanti trovano tracce di nafta dove è scomparso il Veniero. Si cerca «alacremenente e con tutti i mezzi» ma del relitto del sottomarino non c'è traccia. Poi si scopre l'investimento da parte della nave cisterna. Si cerca ancora senza fortuna.

Solo nel novembre del 1990, anche grazie alle reti dei pescherecci siciliani che finivano per incagliarsi sul relitto e ad un'immersione di Enzo Maiorca, il relitto del Veniero viene finalmente localizzato. A bordo riposano i 48 uomini dell'equipaggio.

TESTI DI LORENZO GRASSI

Il Thetis naufragato al varo

Il sottomarino Thetis era l'orgoglio della Marina britannica ma si trasformò in una bara per 99 persone appena entrò in acqua.

Solo quattro marinai riuscirono a salvarsi. Gli altri morirono nella baia di Liverpool, davanti ai loro cari e a un passo dalla salvezza, imprigionati in un guscio d'acciaio che faceva capolino beffardamente dall'acqua. La tragedia avvenne il primo giugno 1939 per una serie di difetti e contrattempi che presi da soli non sarebbero stati irrecuperabili. Ma sul Thetis, per il varo, c'era un di tutto: molti civili, tecnici e persino personale di servizio per il grande buffet in programma.

Nella cabina erano stipate il doppio delle persone che avrebbero dovuto esserci in condizioni normali. L'errore che diede il via alla catastrofe fu nel tubo di lancio n. 5 lasciato aperto. Il battello iniziò ad imbarcare acqua a prua. Nessun problema in condizioni ordinarie: i tubi di lancio hanno una chiusura interna che si blocca quando è aperta quella esterna. Ma sul Thetis il blocco non funzionò e l'acqua iniziò ad entrare nello scafo. Poco fuori dal porto il sottomarino puntò la prua verso il basso e finì sui fondali a testa in giù.

Le persone a bordo salirono verso poppa. Avrebbero avuto anche aria a sufficienza se l'agitazione di molti inesperti non avesse fatto il resto. In una melma fangosa, con poca luce e una scarsa conoscenza dei sistemi di sicurezza del nuovo sottomarino, si consumarono in un attimo le possibili 36 ore d'aria disponibili. Solo in quattro ne vennero fuori. Poi vi fu il lento recupero dei 99 cadaveri. E le vittime salirono a cento il 23 agosto 1939 quando rimase ucciso anche un sommozzatore al lavoro intorno al relitto. Il 3 settembre il Thetis fu tirato a secco. Quel giorno Francia e Gran Bretagna dichiaravano guerra alla Germania.