

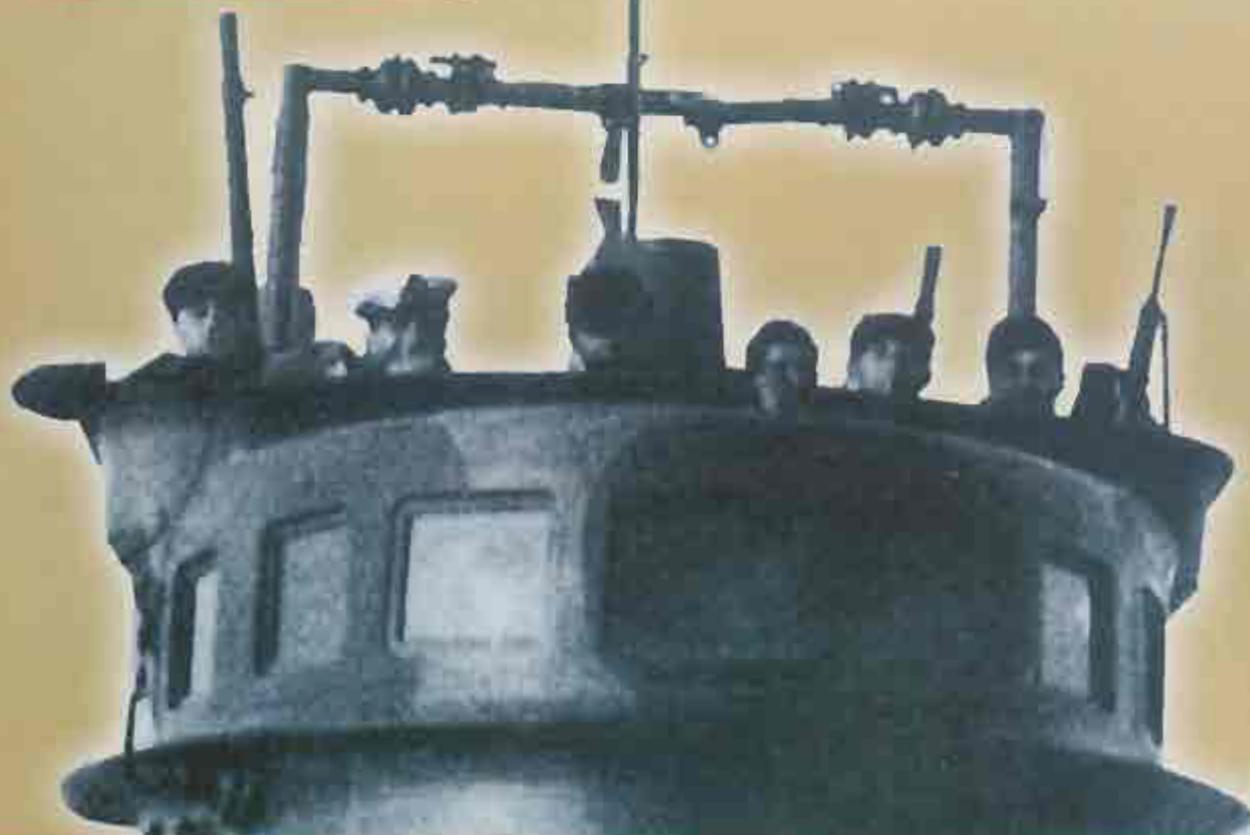
STORIE DI GUERRA E DI RELITTI

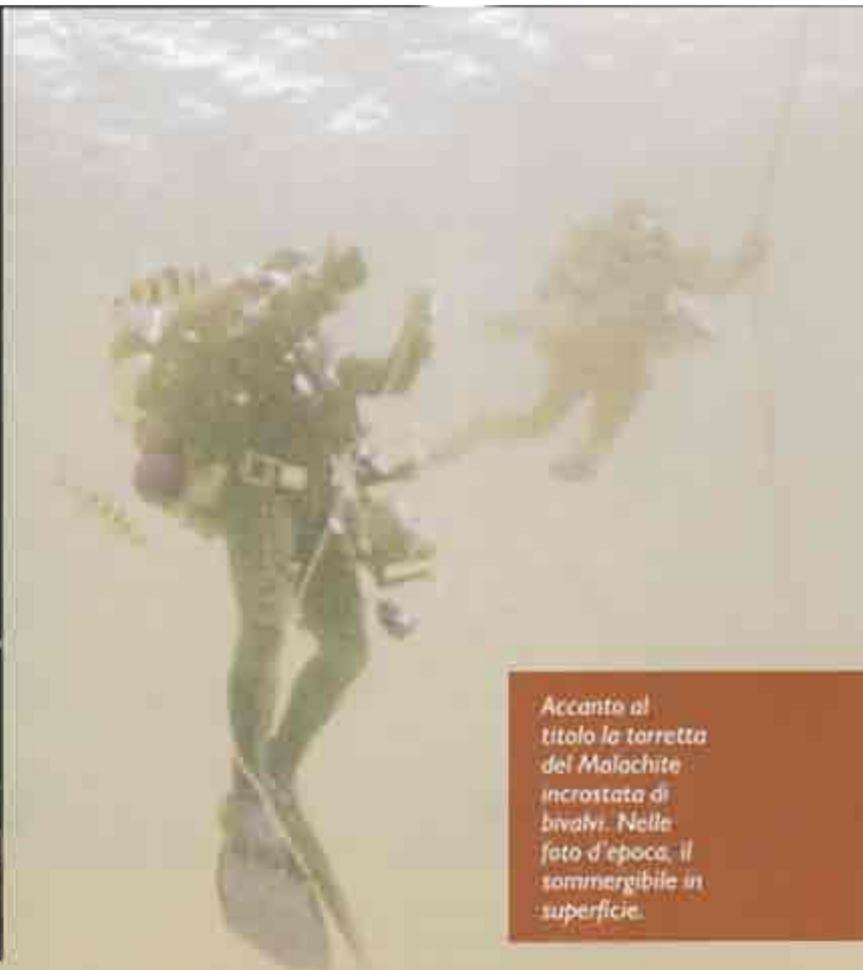
RIPORTATA ALLA LUCE L'EPOPEA DEL **MALACHITE**

TRAGICO RITORNO



Testi e foto di
CLAUDIO CORTI,
GIUSEPPE ROSARIO CARDILLO,
VALENTINA AIRI
Illustrazione di
GIOVANNI PAULLI





Accanto al titolo la torretta del *Malochite* incrostata di bivalvi. Nelle foto d'epoca, il sommergibile in superficie.

COLPITO IL 9 FEBBRAIO DEL 1943 AL LARGO DI CAPO SPARTIVENTO DA UN SILURO OLANDESE, QUANDO GIÀ ERA IN VISTA DELLA BASE DI CAGLIARI, IL GLORIOSO SOTTOMARINO ITALIANO AFFONDÒ IN POCCHI MINUTI TRASCINANDO CON SÈ TUTTI COLORO CHE SI TROVAVANO SOTTOCOPERTA. UN TEAM DI SUBACQUEI LO HA RAGGIUNTO, A 120 METRI DI PROFONDITÀ, E HA SCOPERTO CHE LO SCAFO SI È SPEZZATO IN TRE PARTI, ORA DISTANTI TRA LORO DIVERSE DECINE DI METRI

Quando siamo sul punto in cui giacciono i resti del sommergibile della Regia Marina Militare italiana *Malochite*, affondato al largo di Capo Spartivento, in Sardegna, il 9 febbraio 1943, mi rendo conto di essere veramente emozionato. Da cinque anni aspetto questo momento. Più precisamente da quella sera di fine giugno del 2001, quando, mentre ero a Villasimius per realizzare un servizio sulla motonave *Bengosi* grazie all'assistenza del diving di Mario Rizzolo, un trainer center trimix TSA che ha sede nel porto di Marina di Capitanà, venni invitato a casa di Bruno Poddesu, dove co-

nobbi Alberto Angius, che era appena sceso a filmare il relitto del *Malochite* a 120 metri di profondità. Un filmato che lui stesso aveva dedicato all'amico Enrico Saver, colui che aveva scoperto per primo i resti del sottomarino e che nel corso di una tragica immersione aveva perso la vita.

Le riprese erano sicuramente eccezionali, con acqua limpida e tanta luce: sembrava che fossero state fatte a 30 o 40 metri invece che a 120. Ma Alberto non volle mai accompagnarci sul relitto, nonostante le nostre insistenze, né volle mai darci i punti per localizzarlo. Perciò il *Malochite* era rimasto nei miei ricordi come un sogno irrealizzato.

Con questi pensieri indosso il mio rebreather a circuito semichiuso e mi accingo a buttarmi in acqua vicino al pedagno appena lanciato in mare da Francesco Carrara, esperto subacqueo e istruttore trimix 95 della TSA, che fa parte del nostro gruppo e ci assiste dalla superficie. È titolare del diving center Fralimar di Santa Margherita di

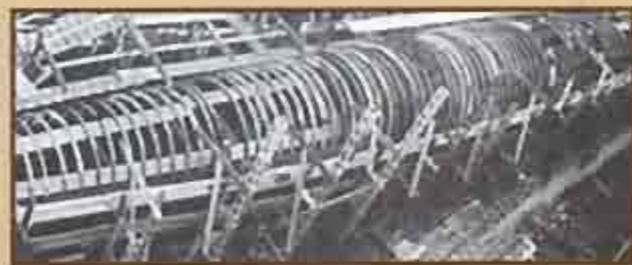


Le immersioni venivano fatte all'alba, per cui si lasciava il porto ancora con il buio. A sinistra, una luce di via; sotto, il frangionde.

Pula. Gli altri del team sono Marco Benvenuti, istruttore trimix 95 e trainer della TSA, che ha partecipato a molte esplorazioni profonde, e Marco Stroppa, un nuovo compagno di avventure italo francese.

«Andate tranquilli», dice Francesco Carrara, «ieri ho controllato con il nostro Rov, un Prometeo dell'Elettronica Enne di Vado Ligure,

per cui siamo proprio sicuri che questi siano i resti del sottomarino, che è spezzato in tre parti: la più grossa, che corrisponde allo scafo, è qua sotto, la poppa giace a circa centocinquanta metri di distanza, verso sud-ovest, mentre un piccolo pezzo dell'estrema prua è a circa quaranta metri più a est». Mi butto dal gommone con la mente libera dai ricordi di



poco prima, concentrato solo sull'impegnativa immersione che ci attende. Intanto comincia a piovere. Scendiamo velocemente lungo la cima del pedagno,

che si perde in un blu sempre più scuro, finché, giunti sul fondo, ci accorgiamo che il piombo non ha retto la forza della corrente e si è spostato. Siamo a 120 metri



Sopra, il sottomarino in costruzione nel cantiere di La Spezia; a destra, il Malachite in navigazione e durante la cerimonia ufficiale del varo.



e la faccenda non mi piace per niente. Che fare? Fortunatamente, il peso a cui è assicurata la cima ha lasciato una chiara scia nella sabbia. Dopo tutto il pedagno non





può essersi spostato di molto, così la seguo e dopo una trentina di metri eccomi arrivato alla fine della corsa: le tracce finiscono in una piccola buca, evidentemente fatta dal piombo caduto dall'alto. Mi guardo attorno e infatti intravedo nella penombra la sagoma del relitto. Dopo essermi accertato che i miei compagni mi stanno seguendo, mi avvio verso ciò che rimane del sottomarino. La prima cosa che noto è un groviglio di lamiere dove lo scafo si è spezzato e una rete che lo abbraccia e scende fino sul fondo. E tra le maglie della rete vedo gli occhi curiosi di due grosse cernie

che mi osservano tranquille. Non sono le solite cernie brune, devono essere quelle che vivono in profondità e si avvicinano alla superficie solo da piccole, quando si nascondono sotto i pezzi di legno che galleggiano e vanno alla deriva. Scatto alcune foto poi risalgo lungo quella che al momento mi sembra la fiancata di una qualunque bettolina. Abbiamo sbagliato relitto? Con la delusione nel cuore mi dirigo verso quella che mi pare la zona più integra. Emozione: ecco spuntare dal nero la sagoma di un cannone, e subito dietro una torretta. E sulla torretta spicca l'antenna del

L'ULTIMA MISSIONE

Il 2 febbraio 1943 il *Malachite* partì da Cagliari, assieme al sommergibile *Volframio*, con a bordo una pattuglia composta da undici arditi incursori del battaglione San Marco. Il *Volframio* ne aveva altrettanti. I ventidue arditi dovevano essere sbarcati sulla costa algerina: a Capo Carbon la pattuglia del *Volframio* e a Capo Matifu quella del *Malachite*.

Mentre il *Volframio* non riuscì nell'intento causa delle condizioni del mare, il *Malachite*, il giorno 6, effettuò lo sbarco a nove miglia da Capo Matifu. Il comandante Alpinolo Cinti e il suo equipaggio attesero invano, fino alle 6,30 del giorno 7, il rientro degli incursori. Quindi, scaduto il tempo e con il pericolo di essere scoperti dalle forze navali nemiche, dopo aver udito una forte esplosione e gli echi di una violenta battaglia provenire dalla spiaggia si rimise in rotta per tornare alla base di Cagliari.

Alle 11 del 9 febbraio, al largo di Capo Spartivento e già in vista della costa italiana, venne silurato. Dalla testimonianza del comandante, scampato alla tragedia, risulta che dalla torretta furono viste quattro scie di siluri dirette contro il battello. Tre ordigni furono evitati, ma il quarto colpì lo scafo verso poppa, sul lato sinistro. Ad affondarlo fu il sommergibile olandese *Dolfijn*. Sopravvissero tredici uomini, compreso il comandante: tre ufficiali e nove fra sottufficiali, sottocapi e comuni.

Ed ecco gli ultimi istanti del *Malachite* raccontati dal comandante olandese che lo affondò, il capitano **Van Oostrom Soede**.

"Eravamo in agguato presso la costa sarda, - dice il rapporto, - e più precisamente nei pressi di Capo Spartivento. Eravamo in immersione perché in giro c'erano alcuni motopescherecci intenti alla pesca. A un certo punto, attraverso gli idrofoni sentimmo il suono di tre eliche: poiché erano visibili dal periscopio solo due imbarcazioni, deducemmo che la terza doveva trattarsi di un sommergibile immerso, e aspettammo.



Il capitano Van Oostrom Soede, comandante del *Dolfijn*.

"Alle ore 10,48, il sommergibile italiano emerse a sole due miglia dalla nostra posizione, ma era ancora troppo distante e inoltre manteneva una rotta non ottimale per il lancio. Alle 10,57 il sommergibile cambiò direzione e puntò, ignaro del suo destino, verso di noi. Dopo due minuti, e precisamente alle 10,59, diedi ordine di lanciare tutti e quattro i siluri di prua alla distanza di circa cinque - otto secondi uno dall'altro, a ventaglio per avere più possibilità di successo. Dei quattro siluri, probabilmente il terzo, dopo due minuti di corsa, colpì il nemico a poppavia della torretta; a nulla valsero le manovre del sommergibile avversario per evitare i nostri siluri.

*"Dal periscopio vidi tutta la scena: il sommergibile italiano, che poi venimmo a sapere essere il *Malachite*, iniziò ad affondare di poppa e quando questa fu quasi tutta sommersa si impennò, con la prua e la torretta fuori dall'acqua. Un istante dopo scomparve, portando con sé quasi tutto l'equipaggio. "A questo punto diedi ordine di allontanarci dalla zona, in quanto vidi alcune imbarcazioni che si avvicinavano per soccorrere i superstiti. Nessuno si accorse della nostra presenza".*



Il comandante del *Malachite*, Alpinolo Cinti.

giroscopio. Ci siamo, è proprio il relitto del *Malochite*! Il tempo è scaduto, si deve risalire. Lo segnalo ai compagni e le due cernie ci guardano languide mentre lasciamo il relitto. Abbiamo solo cento metri di sagola nei nostri reel, per cui abbiamo programmato di lanciare le boe segnasub dalla quota dei 90 metri. Si sa che la risalita in libera è sempre un azzardo, perciò tengo continuamente d'occhio il profondimetro.

Sono partito da 122 metri e ora sono a 115. A 110, l'imprevisto, che per un pelo non si trasforma in tragedia. Odo distintamente uno scoppio e vedo che Marco Stroppa è circondato da un turbine di grosse bolle d'aria ed è ovviamente agitato, perché non capisce da dove provengano. Mi avvicino per aiutarlo, ma la torcia che lui porta fissata alla mano destra mi acceca. Non vedo niente. Marco si attacca a uno dei miei spalacci per non perdere quota e per permettermi di osservarlo bene per riuscire a individuare la perdita. Infatti mi accorgo subito che l'aria esce dalla frusta del jacket. E' saltato proprio l'attacco. La tolgo dai legacci che la fissano al

corrugato, la piego e stringo forte nel tentativo di chiudere il condotto. Ma niente da fare: anche stringendo con tutta la mia forza, la perdita continua e in meno di un minuto una delle bombole

da diciotto litri contenente la miscela di fondo si vuota completamente.

Fortunatamente Marco ha una configurazione formata da un bibo diciotto più diciotto con bombole separate, e bisogna dire che consuma poco. Così lascio la frusta della bombola ormai vuota e, restandogli vicino, l'aiuto a fare una corretta risalita lungo la cimetta del pedagno gonfiabile mandato nel frattempo in superficie

da Marco Benvenuti, che in tutto quel parapiglia se ne era rimasto in disparte a tenere d'occhio la situazione.

Secondo il programma, intanto, Francesco aveva fatto scorrere lungo la cimetta del pedagno una robusta cima zavorrata con una bombola d'aria legata a 50 metri di profondità, una di ean 40 a 30 metri e tre narghilé di ossigeno puro a 6 metri.

In superficie siamo felici per lo scampato pericolo e per essere finalmente stati sul relitto del *Malochite* e quasi non ci accorgiamo delle

onde, aumentate in modo preoccupante, del vento, che si era messo a soffiare da nord-ovest, e della pioggia sferzante che ci colpisce in faccia. Siamo consapevoli che, dopo Saver e Angius, gli scopritori, siamo il secondo team di subacquei a essere sceso su questo relitto.

Nel pomeriggio provvediamo a ricaricare le bombole, analizzare i gas, sostituire le pellicole nelle macchine fotografiche e le cassette nelle telecamere. Quando finiamo i preparativi è ormai ora di andare a cena.



L'indomani mattina, alle 6,30, ci ritroviamo davanti al diving con Francesco. Io ho l'ombrello aperto, perché sta piovendo ancora. Carichiamo il gommon e lasciamo il porto che è ancora buio. La navigazione è tranquilla, il mare è leggermente mosso e c'è nebbia, a banchi. Alle 9 siamo già in acqua, pronti per l'immersione. Non ha

Immagini drammatiche: dall'alto, la spaccatura di prua, il passavomo e i foderi dei periscopi; a destra, il ponte con il cannone da 100/47.



II MALACHITE

Tipo: sommergibile classe 600, serie Perla;
Anno di costruzione: 1936;
Cantiere: Odero-Terni Orlando di La Spezia;
Dislocamento in superficie: 695 tonnellate;
Dislocamento in immersione: 855 tonnellate;
Lunghezza: 60,18 metri;
Larghezza: 6,45 metri;
Immersione: 4,70 metri;
Apparato motore: in superficie 2 motori diesel (Tosi); in immersione 2 motori elettrici (Marelli);
Cavalli asse: in superficie 1.400; in immersione 800;
Eliche: 2;
Velocità: in superficie 14 nodi; in immersione 7,5 nodi;
Autonomia: in emersione 5.200 miglia a 8 nodi; in immersione 74 miglia a 4 nodi;
Armamento: in superficie un 100/47 e due 13,2; in immersione 6 tubi lanciasiluri da 533 mm;
Equipaggio: 44/48 uomini;
Comandante: Alpinolo Cinti;
Data affondamento: 9 febbraio 1943;
Causa affondamento: siluramento da parte del sommergibile olandese Dolfijn;



LE OPERAZIONI PIU' IMPORTANTI

Il *Malachite* ha effettuato trentasei missioni, delle quali ventidue offensive o esplorative in Mediterraneo, e ha percorso un totale di ventinove mila ottantacinque miglia. Vediamo le più importanti.

- + Il 15 dicembre 1940, in navigazione per portarsi a nord est di Derna, subì l'attacco di un aereo, che riuscì a neutralizzare con le armi di bordo.
- + La notte del 19 marzo 1941 avvistò un incrociatore scortato da alcuni cacciatorpediniere. Lanciò due siluri che non colpirono il bersaglio. Non poté proseguire l'azione perché sottoposto a una violenta caccia che lo costrinse a disimpegnarsi in immersione.
- + La sera del 14 aprile 1941, alle ore 23.37, nel Golfo di Solum avvistò un grosso convoglio che non riuscì ad attaccare per la pronta reazione della scorta, che gli impedì di portarsi a distanza di lancio.
- + Alle ore 20 del 3 luglio 1941, nelle acque di Ras Azzaz avvistò un grosso incrociatore contro il quale lanciò un siluro. Subito dopo lo scoppio si immerse per disimpegnarsi, ma di questa azione non si trova traccia nella documentazione inglese del dopoguerra, sebbene da intercettazioni radiotelefoniche risulterebbe colpito un

UN AGGUATO FORTUNATO

La notte del 23 novembre 1942 il comandante Alpinolo Cinti condusse il *Malachite* in emersione tanto vicino all'imboccatura della Baia di Philippeville, in Algeria, che si vedevano chiaramente le onde frangersi contro le banchine del porto, le case della città biancheggiare sotto la luna e gli alberi del lungomare agitarsi per il vento. A causa dell'oscuramento, non c'era nemmeno un lume a rischiarare le strade.

Una motovedetta nemica avvistò il sottomarino italiano e le si avventò contro. Cinti diede l'ordine di immersione e fu soltanto più tardi, quando gli idrofoni confermarono che la zona era libera, che fece tornare l'unità in superficie per spingerla ancora più vicina alla riva in cerca di prede.

Non c'erano navi nemiche, ma non era detto che non ce fossero nei paraggi, e il *Malachite* riprese il largo. L'intuizione del comandante si rivelò esatta. A una decina di miglia, infatti, al largo di Capo de Fer, in una zona dove il nemico doveva sentirsi abbastanza sicuro, fu avvistato un convoglio composto da quattro piroscafi e tre cacciatorpediniere di scorta. Una delle navi era una petroliera.

Il sommergibile aveva la luna alle spalle ed era ben visibile, tanto che una vedetta della petroliera lo avvistò e cominciò a sparargli contro con il cannone. Il comandante Cinti ordinò il lancio di due siluri contro la nave di testa e subito dopo si udì una fortissima esplosione. Il piroscifo era perduto e le altre navi gli si affollarono intorno. I cacciatorpediniere di scorta, però, non potevano usare le bombe di profondità a causa dei numerosi naufraghi che aspettavano, in acqua, di essere salvati. Mentre tutto questo accadeva, altri due siluri erano stati scagliati contro la petroliera che, illuminata dai razzi dei cacciatorpediniere, continuò a sparare cannonate sino a quando esplose, inabissandosi.

Terminato il suo compito, il *Malachite* si immerse e per tutto il giorno seguente restò fermo, sul fondo, ad ascoltare un gran via vai di navi sopra la torretta, un ansimare di turbine, un avvicinarsi e allontanarsi continuo di motori. Erano le navi nemiche che gli stavano dando la caccia. Solo quando il mare tornò silenzioso il sottomarino risalì in superficie e si diresse, non visto, verso la base di Cagliari.

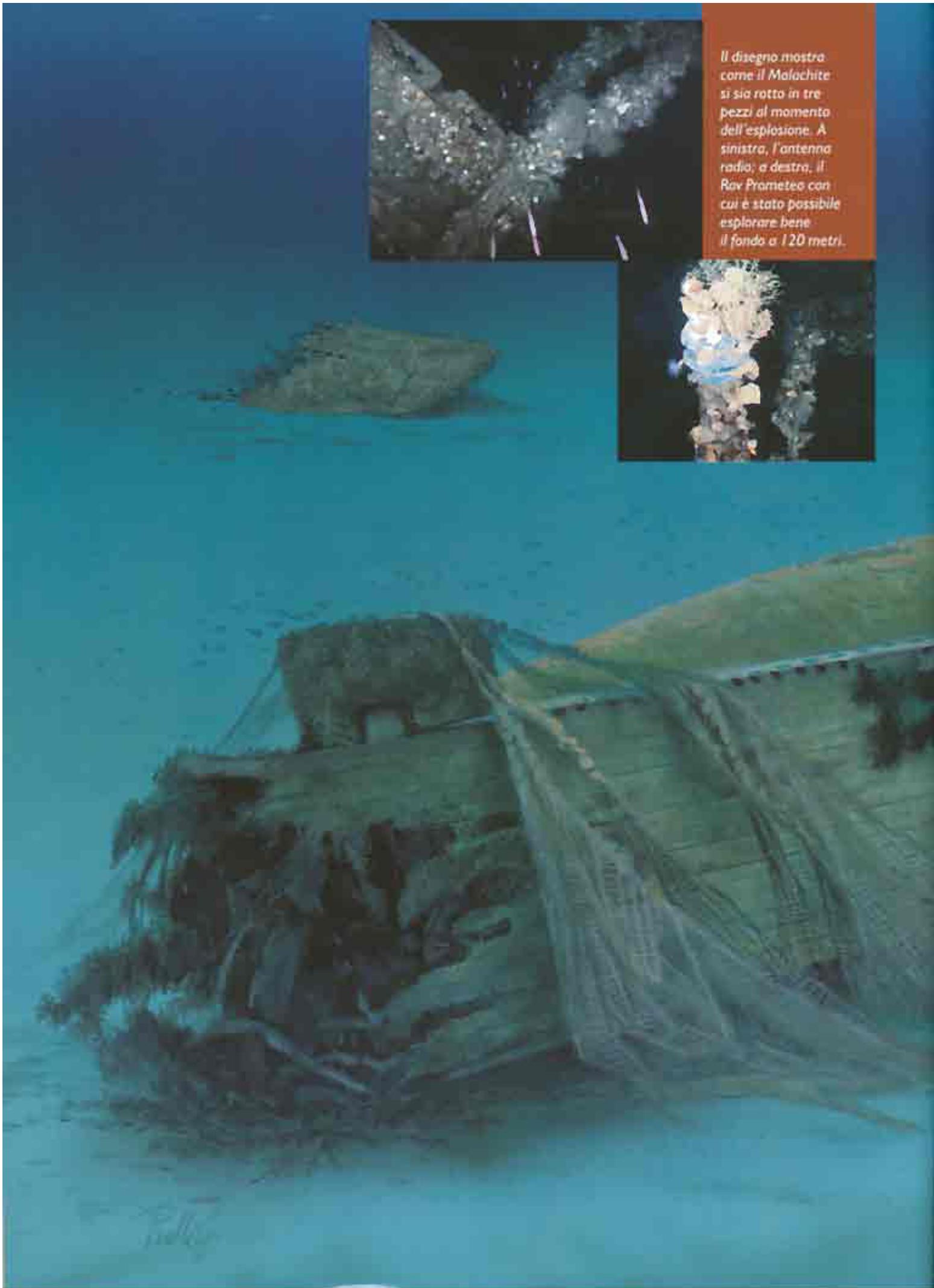
cacciatorpediniere della scorta.

- + Il 24 novembre 1942, durante un'incursione nella rada di Philippeville, in Algeria, alle ore 4.11 lanciò due siluri contro tre piroscafi che procedevano scortati. Si sentì distinto uno scoppio. Alle 4.15, lanciò un terzo siluro contro una grossa petroliera e in rapida successione un quarto. A bordo del sottomarino si avvertirono le esplosioni. Gli atti ufficiali britannici del dopoguerra confermarono il danneggiamento di alcune unità in quella posizione e a quell'ora.

+ Il 22 gennaio 1943, alle ore 4.55, fra Capo Carbon e Bougaroni avvistò un convoglio diretto verso Bona. Alle 5.18 lanciò una salva di quattro siluri. Costretto a disimpegnarsi dalla pronta e violenta reazione della scorta, mentre si immergeva si avvertirono distintamente due esplosioni, ma dalla documentazione britannica nulla si rilevò.

- + Il 2 febbraio 1943 cominciò l'ultima missione, quella da cui non fece più ritorno, dato che venne affondato il 9 febbraio quando ormai era in vista della base.

Il disegno mostra come il Malachite si sia rotto in tre pezzi al momento dell'esplosione. A sinistra, l'antenna radio; a destra, il Rav Prometeo con cui è stato possibile esplorare bene il fondo a 120 metri.





120 m



smesso di piovere. Discesa rapida e stavolta il pedagno è proprio sul relitto. Ma la visibilità è pessima. Ci seguono le solite cernie, che però oggi si tengono un poco più lontane. Dopo le solite due ore d'acqua, risaliamo sul gommone e riprendiamo la rotta verso casa. Dubitiamo della qualità delle riprese e appena a terra corriamo a rivedere il filmato digitale che abbiamo girato. E i compagni rimasti in barca si stupiscono nel vedere

la quantità della sospensione che quel giorno avvolgeva il relitto e l'oscurità che incombeva laggiù.

Il solito rituale dei preparativi per l'indomani e il solito appuntamento alle 6,30 al diving. Quando usciamo dal porto è ancora buio pesto e la luna sta scomparendo dietro le montagne a nord-ovest. Questa volta vogliamo tentare l'immersione sullo spezzone di poppa, a circa centocinquanta metri dal corpo centrale del relitto. E' in

L'opportunità di ricordare il *Malachite* offertami dalla recente esplorazione del suo relitto mi fa ritornare a momenti bellissimi della vita, a quando, da bambino, stavo con ammirazione e venerazione ad ascoltare i racconti di un uomo di mare: mio padre, il tenente di vascello Giovanni Battista Cardillo.

Vita dura, all'epoca, quella della gente di mare. Piena di pericoli. Solo tre fattori consentivano di farla: il bisogno di lavorare, una grande passione per il mare e un carattere forgiato come l'acciaio. Infatti, appena diplomato all'Istituto Nautico di Riposto, nel 1923, il primo imbarco mio padre lo fece su una nave mercantile diretta nell'Oceano Indiano, dove, a causa di una infezione di tifo, corse il rischio di essere lasciato in mare durante la navigazione, dentro un sacco, nel caso non avesse superato la fase acuta della malattia.

A noi figli, per darci forza, nei momenti in cui riteneva potessimo ritirarci di fronte a qualche difficoltà, era solito raccontare l'episodio di un pirata che in una battaglia, avendo notato il proprio figlio impaurito, aveva ordinato all'equipaggio di legarlo all'albero maestro del veliero. E sebbene con questo gesto avesse esposto il figlio a maggiori rischi di essere colpito, aveva ottenuto che il ragazzo superasse tutte le sue paure e acquisisse la piena fiducia nel proprio comandante.

All'epoca dell'affondamento del regio sommergibile *Malachite*, mio padre rivestiva il ruolo di comandante in seconda dell'unità, comandata dall'ammiraglio Alpinolo Cinti. Dai suoi racconti traspariva lo stato d'animo di una persona alla quale la perdita di parte dell'equipaggio, perito con il sommergibile, e la sconfitta, con le condizioni in cui si erano venuti a trovare molti dei sommergibilisti sopravvissuti, rimasti privi di imbarco e successivamente congedati dalla Marina Militare, gli avevano segnato in maniera profonda l'esistenza. Quella era gente altamente specializzata, che nel conflitto bellico aveva spesso raggiunto e superato le centinaia di ore di navigazione in immersione e che della dedizione all'ideale di Patria aveva fatto il motivo principale della propria vita. Ideale che dava la forza di mettere in secondo piano il pensiero dei propri cari, i rischi elevatissimi costituiti dal procedere in immersione alla cieca, come le mine di profondità e gli ostacoli imprevisti, le condizioni di vita, che arrivavano ai limiti dell'umano per le temperature elevate, per l'aria che respiravano, spesso saturata di vapori di acido solforico fuoriusciti dalle batterie, per il cibo costituito essenzialmente da gallette e scatolame, per gli ambienti angusti dove svolgevano tutte le loro attività anche per tempi prolungati.

Il racconto dell'affondamento del *Malachite* era per noi tutti, in famiglia, un momento di una drammaticità particolare. Ricordo la descrizione della navigazione tranquilla e protetta nella cosiddetta "rotta di sicurezza": i particolari delle operazioni svolte dal personale di coperta per preparare l'entrata in porto, la descrizione delle operazioni dell'equipaggio all'interno dello scafo, che, come sempre a ogni rientro dalle missioni, era in parte impegnato con le manovre legate all'avvicinamento a terra e in parte libero da impegni, e perciò atto ad anticipare le pulizie personali, la chiusura del bagaglio, il riassetto degli ambienti, in modo da non perdere tempo e lasciare l'unità



Il tenente di vascello Giovanni Battista Cardillo.

Era mio padre

subito dopo l'attracco in banchina. Ricordo il cruccio di mio padre per il destino che tenne questi uomini, liberi dalle manovre, dentro l'unità, anziché farli salire in coperta a respirare l'aria pura e vedere l'avvicinarsi della costa. Se fosse andata così, si sarebbero salvati.

Ricordo la sorpresa quando, già in vista del porto di Cagliari, mio padre, sulla torretta, avvistò le scie di quattro siluri in avvicinamento e diede l'immediato ordine di manovra

"nitta barra a dritta" nel disperato tentativo di evitare la traiettoria. L'attimo di esitazione, da parte del nostromo, che con la ripetizione

dell'ordine a voce gli chiedeva conferma di aver capito bene, e la replica di conferma di mio padre per l'esecuzione della virata. Del come in un baleno la calma di tutti, già con il pensiero sgombro da timori e vicino al riabbraccio con i propri cari, precipitò improvvisamente nella terribile realtà della guerra. E ancora ricordo il tempo infinito trascorso tra l'esecuzione dell'accostata e il passaggio dei siluri. Poi lo scoppio improvviso di uno soltanto dei siluri, proprio in corrispondenza di una delle camere di lancio di poppa. Il resto avvenne in un attimo: il sommergibile, come una beva colpita, si sollevò a prua e affondò di poppa in pochissimi secondi.

Mio padre, nelle concitate fasi dell'abbandono del sommergibile, raccontava di come rimase impigliato al cavo della radio e come venne trascinato, tra il ribollire dell'acqua, per alcuni metri sotto la superficie. La disperazione di quegli attimi, il cercare di divincolarsi dall'ostacolo, la visione dell'immagine della Beata Vergine del Carmelo, che l'aiutò in quel turbinio di schiuma mista a fumo e brandelli di ferro. Dopo, il racconto delle concitate fasi della risalita in superficie, il primo respiro liberatorio e il rivedere gli sguardi dei sopravvissuti uno dopo l'altro, tra i relitti galleggianti, ancora attoniti per quanto era successo. Il tempo, che in quei momenti sembra si fermi e non passi mai e che invece trascorrevva inesorabile, e il terrore, che attanagliava tutti i naufraghi, dei quali qualcuno anche ferito, per la possibilità di non riuscire a farcela. In quei momenti non riusciva a tranquillizzarli neppure il fatto che vedessero distintamente le sagome della costa e del porto. Anche perché la temperatura dell'acqua, a febbraio, non avrebbe consentito loro margini molto lunghi di permanenza in attesa dei soccorsi. Passarono così qualche ora, poi, alla fine, videro avvicinarsi una motovedetta tedesca che, dopo aver assistito a tutte le fasi dell'affondamento, andò a recuperarli.

Tornato a casa in convalescenza, mio padre, per ringraziamento dello scampato pericolo, fece voto di donare la sua sciabola di ufficiale della Regia Marina alla Santa Vergine del Carmelo di una chiesa in provincia di Catania alla quale era particolarmente devoto. E ancora oggi, il giorno della festa e della processione della Madonna del Carmelo a Sciarra di Macchia di Giarre, la prima domenica di settembre, si può notare la statua della Madonna ancora adorna, su un fianco, con la stessa sciabola.

Giuseppe Rosario Cardillo



Una immagine della Vergine del Carmelo.



I superstiti del *Malachite* e il sottomarino in una delle ultime missioni. A destra, le grosse cernie di fondale che abitano nel relitto.



assetto di navigazione, come abbiamo visto con il robot, ma è piccolo, essendo lungo dieci o al massimo quindici metri. Un puntino se pensiamo che si trova a 120 metri in mare aperto. C'è il concreto rischio di fare una bella "sfangata", come si dice in gergo, cioè di non riuscire a trovarlo. Però decidiamo di tentare l'esplorazione lo stesso: dalle immagini che il Prometeo ci ha trasmesso in superficie sappiamo che sono ancora visibili le eliche e il timone, e che una rete ne ricopre una parte.

Ormai abituati alle immersioni mattutine, attorno alle 9 stiamo già scendendo lungo il pedagno. E come temevamo, del relitto nemmeno l'ombra. Inutile stare nella sabbia a quella profondità, così dopo pochi minuti risaliamo. Sul gommoni, Francesco, che oggi è aiutato da Bruno Sirigu, un bravissimo subacqueo del suo staff, ci dice che lo scandaglio segnalava il relitto a non più di venti metri dalle nostre bolle. Una brevissima distanza in superficie, ma a 120 metri di fondo, con una visibilità di cinque metri, era una enormità.

Il resto delle immersioni, tutte andate molto bene, lo abbiamo sempre fatto sulla parte centrale del *Malachite*. Una bella novità era che le grosse cernie di alto fondale che ci seguivano dappresso appena arrivavamo giù erano diventate tre. Un'altra meno simpatica era il passaggio delle grosse navi di linea dirette a Cagliari, o che lasciavano la Sardegna per andare verso la Francia e la Spagna. Mentre eravamo in decompressione sembrava che l'acqua tremasse al rombo di quei potenti motori che ci passavano vicino e



spesso le vibrazioni erano così forti che si ripercuotevano sulla nostra cassa toracica in maniera davvero preoccupante. Però eravamo stati sul *Malachite*!

Claudio Corti

LA CERNIA DI ALTO FONDALE

La cernia di fondale, che sempre più spesso i subacquei incontrano nelle esplorazioni dei relitti molto profondi, è il *Polyprion americanus* (Bloch & Schneider, 1801), Classe Osteitti, Ordine Perciformi, Famiglia Serranidae, Genere *Polyprion*.



Caratteristiche. Ha un corpo robusto, non schiacciato lateralmente e rivestito di scaglie (ctenoidi) cigliate e ruvide. La testa, piuttosto massiccia, ha due ampie aperture nasali situate anteriormente all'occhio, anch'esso di notevoli dimensioni, circolare e situato in una grande orbita. Enorme anche l'apertura boccale, armata di numerosi denti, piccoli ma robusti e di forma conica. La pinna dorsale, con una forma notevolmente diseguale, è formata da raggi spinosi nella metà anteriore e da raggi molli nella parte posteriore.

I giovani hanno un colore bruno violaceo con macchie più chiare e più scure variamente sparse per il corpo e i bordi delle pinne biancastri. Negli adulti le macchie gradatamente tendono a scomparire e il corpo assume una tinta unita bruna, più scura sul dorso, con riflessi violacei, più chiara sul ventre, con sfumature giallastre. La coda ha il bordo posteriore arrotondato nei giovani e troncato negli adulti.

Habitat e biologia. Il *Polyprion* è un predatore di profondità, abituale di fondali rocciosi. Vive a stretto contatto con il fondo, generalmente tra i 100 e i 200 metri, oppure negli scafi affondati in zone fangose. Quando è giovane sale spesso in superficie ed è facile trovarla sotto materiale alla deriva. A eccezione del periodo riproduttivo, che avviene in estate, le cernie di fondale sono animali solitari. L'adulto può raggiungere il peso di cinquanta chili e la lunghezza di due metri.

Conservazione. Periodicamente l'Unione Mondiale per la Conservazione (IUCN) redige un rapporto sulle specie definite a rischio, il Libro Rosso. La cernia di fondale fa parte delle specie che vi sono elencate. A minacciarla è soprattutto la pesca a strascico con i palangari,

ma esiste anche il rischio della cattura da parte dei pescatori sportivi.

Valentina Ari

