

RELITTI

UNA INDIMENTICABILE CROCIERA LUNGO I REEF EGIZIANI È LA MOLLA CHE SPINGE UN IRRIDUCIBILE E APPASSIONATO "RELITTARO" A COMPIERE UN VERO E PROPRIO GEMELLAGGIO SUBACQUEO FRA I RESTI DI DUE PIROSCAFI AFFONDATI IN LUOGHI, IN EPOCHE E IN CIRCOSTANZE DIVERSE, MA ACCOMUNATI DALLO STESSO NOME E DALLA STESSA, DRAMMATICA SORTA

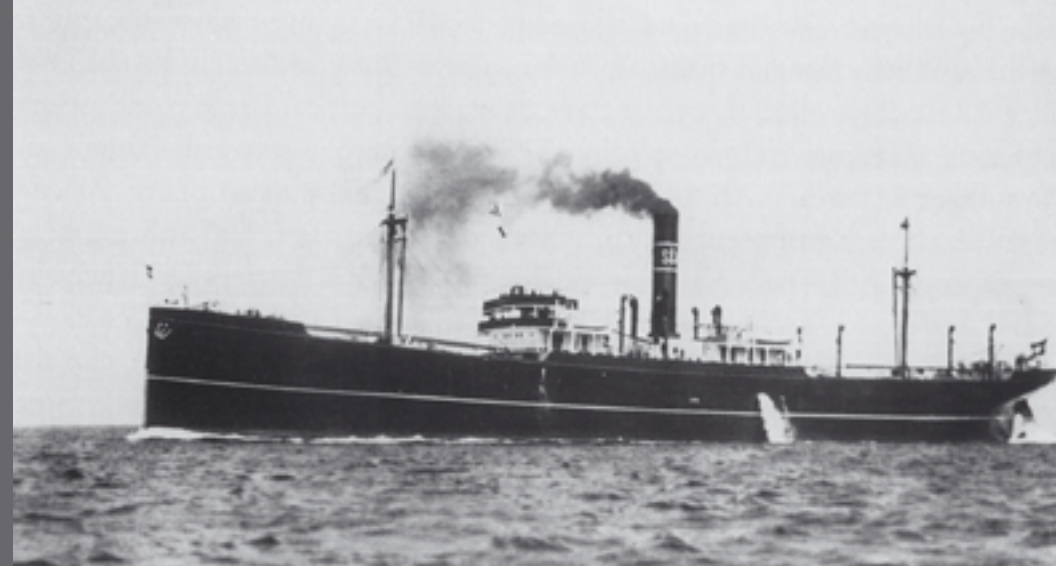
DAL FASCINO TROPICALE DEI BROTHERS, IN MAR ROSSO, ALLE ISOLE DELL'ALTO ADRIATICO

NUMIDIA

UN NOME, DUE NAVI,

UN UNICO DESTINO

Testi e foto di GIOVANNI ALBAN



Aeroporto di Malpensa. Con gli amici del Centro Sub Treviso abbandonano l'umidità della Pianura Padana e parto per Marsa Alam, nel Mar Rosso egiziano. E' stato terribile dover stipare tutte le attrezzature sub nelle sacche e dover rispettare i venti chili di bagaglio permessi. Ma, bene o male, ci sono riuscito. Atterriamo dopo quattro ore di volo e trasciniamo i nostri pesantissimi borsoni nel piazzale dell'aeroporto, dove un autobus ci sta aspettando. Il primo impatto con il giugno africano è scioccante, mi sembra di avere un fon per asciugarsi i capelli puntato in faccia, ma per fortuna il tragitto in pulman è brevissimo e in soli dieci minuti siamo a Port Ghalib. Il pontile è proprio disastroso. Certamente è quello usato nel 1916 da Thomas Edward Lawrence, più famoso come Lawrence d'Arabia, quando si imbarcò per la guerra turco britannica: da allora non deve più essergli stata fatta alcuna manutenzione. Ma la barca che ci aspetta, dondolandosi sull'acqua calma, è da

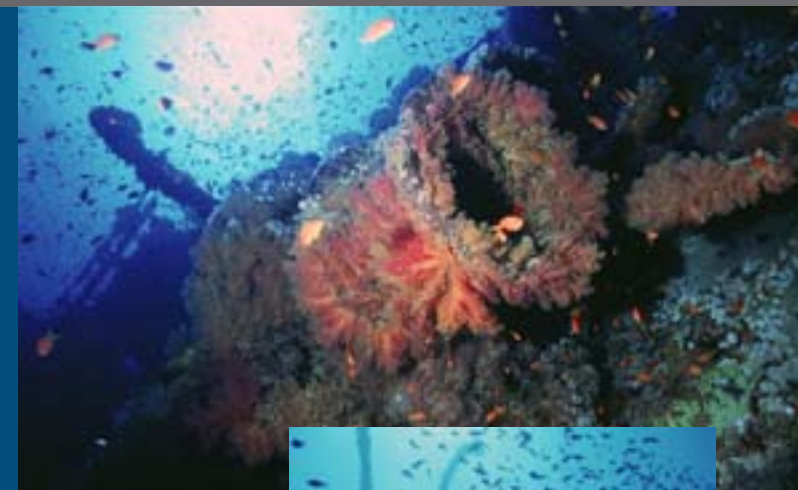
sogno. E' quella, nuovissima, della Scuba Cruise. Si chiama *Horizon* ed è un quaranta metri di lunghezza per otto di larghezza, con una perfetta organizzazione italiana curata dai bravissimi Maura ed Ermanno, che si fanno in quattro per farci sentire a casa e spiegarci come si svolgerà la crociera. Bene, siamo in rotta per le isole Brothers. Ci aspetta un giorno di navigazione, ma troviamo il tempo per un paio di immersioni di ambientamento. E a sera siamo già lì. Sulle isole, piccolissime, c'è un bel faro, curato e gestito da uomini della marina egiziana. Noi ci ancoriamo a ridosso di un reef a sud dell'isoletta maggiore, chiamata Big Brother. E' l'unico posto tranquillo, al riparo dalle onde sollevate dal vento che scende da nord. A bordo sono felici di avere un gruppo di subacquei italiani, dopo tante comitive di russi indisciplinati, e ci festeggiano con un enorme piatto di spaghetti e una gran grigliata di pesce, che attira,

non si sa come, un notevole numero di squali longimani attorno alla barca, come se aspettassero i resti della nostra cena.

Al mattino ci svegliano prestantissimo e con due gommoni ci scaricano in mare, vicino a un reef. L'acqua, trasparente, è letteralmente infestata di pesci. C'è di tutto... e di tutte le dimensioni. Per lo più si tratta di esseri curiosi, che non si fanno gli affari loro e ti vengono vicino per giocare. Gli altri, i miei compagni, sono tutti contentissimi e commossi e assicurano di non essersi mai divertiti così tanto. E così per un po' mi devo sorbire pesci e creature di tutti i tipi: tatarughe, squali grigi e pinna bianca, squali martello, barracuda, mante, pesci di barriera (acanturidi, chetodonti, labridi, gaterinidi, lutianidi), e poi alcionari enormi, coralli, ricci matita, stelle cesto e altre cose strane, tipo la lattuga di mare. Mi sembra di essere in una di quelle trasmissioni televisive del sabato pomeriggio in cui ti portano al mercato del pesce, e dopo



Il Numidia affondato ai Brothers, in Mar Rosso, batteva bandiera inglese. Ora si è trasformato in un grande reef pieno di vita variopinta.



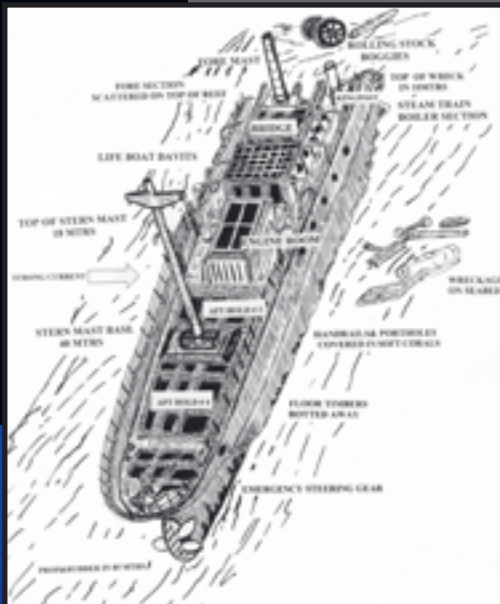
FINITO CONTRO UN REEF IL NUMIDIA DEI BROTHERS

Piroscafo da carico Numidia, Gran Bretagna, armatore Anchor Line Shipping Company, costruito nel 1901 da D. & W. Henderson & Co. a Glasgow. Caratteristiche: lunghezza 450.8 piedi, larghezza 55.2 piedi, immersione 30.1 piedi; dislocamento di 6.399 tonnellate; motore a tre cilindri a triplice espansione da 417 n.h.p.; velocità: 10 nodi.

La nave partì da Liverpool, alla volta di Calcutta, il 6 luglio 1901 con general cargo per settemila tonnellate. A bordo c'era un equipaggio di novantasette uomini. Passò Suez il 19 luglio e quindi si diresse a Sud, verso i Brothers, dai quali il comandante ordinò di passare a oltre un miglio di distanza. Ma alle 2,10 del mattino del 20 luglio la nave si incagliò sul reef del Big Brothers: per due ore fu cercato di liberarla, poi i motori furono fermati. Si era aperta una falla nello scafo e le pompe non riuscivano a vuotare le stive dall'acqua che vi entrava. Alle

7,30 del mattino, l'equipaggio abbandonò la nave, che comunque restò a galla per alcune settimane. Una parte del carico venne recuperata, finché una tempesta fece affondare il Numidia definitivamente. La nave era al suo primo viaggio.

G. A.



Il relitto dei Brothers è appoggiato al reef verticalmente, con la prua a 10 metri e la poppa a 80.

un po' non ne posso più. Io sono un relittario vero, un appassionato di navi e aerei affondati, possibile che non ci sia nemmeno un relitto da visitare nei paraggi? Così lo chiedo al comandante: basterebbe anche un relittino poco importante, gli spiego, perché sono in completa astinenza di lamiere arrugginite e sto per esplodere. Lui capisce la situazione al volo e mi propone il relitto del Numidia, una nave finita contro il reef del versante nord della nostra stessa isola. Fantastico! Ma il nome non mi è nuovo: ricordo di essere già sceso su un Numidia. Era successo nell'Alto Adriatico, dalle parti di Rovigno,

una brutta acqua... Però, che sfortuna: due Numidia e tutti e due a fondo!

La mattina seguente, ci fermiamo con due gommoni sulla verticale del relitto, che si intravede sotto di noi. Ci siamo, e giù, con un bello splash, tutti insieme. La nave è appoggiata quasi in verticale alla parete e le strutture sono completamente ricoperte di concrezioni e di alcionari multicolori. La visibilità è di oltre cinquanta metri e folti gruppi di pesci, coloratissimi e fosforescenti, giocano anche qui. Solo che qui ci sono il fascino e la maestosità del relitto e lo spettacolo toglie il respiro: nel blu passano continuamente squali grigi e martello, mentre più in alto, verso la superficie, si vedono grosse cernie e napoleoni.

Il Numidia ha la prua completamente distrutta dall'impatto contro il reef. Mi guardo intorno e subito vedo i pezzi di un treno: sono gli assali e le ruote di una locomotiva, probabilmente sbalzati fuori dalla nave al momento dell'impatto. Fra i 10 e i 15 metri di profondità mi infilo nel grandissimo squarcio dello scafo e riconosco la caldaia e la macchina a triplice espansione, chiaramente di fine ottocento, inizio novecento. Esco con gli altri e inizio a scendere lungo la coperta. E' riconoscibile il ponte di comando, sebbene le pareti e la tuga non esistano praticamente più, essendo state di legno. A 20 metri di profondità sorvolo la sala macchine e quindi la stiva numero tre, aperta. A 40 vedo l'albero, ancora diritto, che sale fino a 18 metri.

L'acqua è di un incredibile blu cobalto e giungo alla stiva numero quattro, l'ultima; poi vedo che lo scafo termina ancora più giù con la grande ruota del timone d'emergenza e con la poppa a coppa di champagne che sovrasta l'enorme elica. Saranno for-

se 80 metri, troppo, per cui lasciamo perdere e torniamo verso la superficie.

Be', insomma, devo ammettere che quella sul Numidia dei Brothers è stata una delle mie immersioni sui relitti più belle in assoluto; mi ha tanto soddisfatto che nei giorni seguenti me ne sono stato tranquillo tranquillo dietro agli altri del gruppo e mi sono sembrate fantastiche e davvero spettacolari anche le immersioni in mezzo ai pesci. Abbiamo incontrato branchi di tonni e di barracuda, squali martello dorati, mante, tartarughe e squali grigi a più non posso, abbiamo visitato pareti piene di gorgonie giganti e siamo scesi anche su un altro relitto, quello dell'Aida, la nave egiziana che riforniva la guarnigione del faro delle Brothers e che affondò il 26 settembre 1957 durante una violenta tempesta. La prua è a 30 metri di profondità e la poppa a 60 e su ogni centimetro dello scafo si è sviluppata una vita incredibile.

Sulla strada del ritorno sostiamo, per le ultime immersioni, al mitico Elphinstone Reef, dove una manta viene a volteggiare sulle nostre teste. Non è un addio, ma un arrivederci a presto, perché tutta la crociera vale veramente la pena di essere fatta, e ben più di una sola volta.

Tornato in Italia, dopo qualche giorno muoio nuovamente dalla voglia di andare sott'acqua e così mi viene in mente di andare sull'altro Numidia affondato, quello dell'Alto Adriatico. Con i soliti amici raggiungo il punto d'immersione, che si trova a sedici miglia da Rovigno, in Croazia. La barca è un piccolo e lento peschereccio, per cui impieghiamo quasi due ore e mezzo ad arrivare. Ma non ci sono problemi per trovare il relitto in quanto vi

IL NUMIDIA ADRIATICO VITTIMA DEL "FUOCO AMICO"

Piroscafo da carico Numidia, Italia, costruito nel 1913 nel Cantiere Navale San Rocco di Trieste (numero di costruzione 25). Impostato l'11 maggio 1912, fu varato il 4 giugno 1913 già come Numidia (con bandiera austriaca) e consegnato il 21 luglio 1913 all'armatore: il Consorzio del piroscafo Numidia di Trieste. La nave fu requisita il 13 febbraio 1919 dal governo britannico e nel 1921 acquistata da Tripovich, di Trieste, che nel 1928 la passò alla Società Anonima Tripovich D., sempre di Trieste, che la iscrisse in quel Compartimento Marittimo con la matricola numero 79.

Le caratteristiche tecniche: lunghezza 118,87 metri, larghezza 16,32 metri, immersione 9,04 metri; dislocamento a pieno carico 8.292 tonnellate; motorizzazione: una caldaia a triplice espansione da 2.200 ci. (415 n.h.p.) con un'elica; velocità: 10,5 nodi.

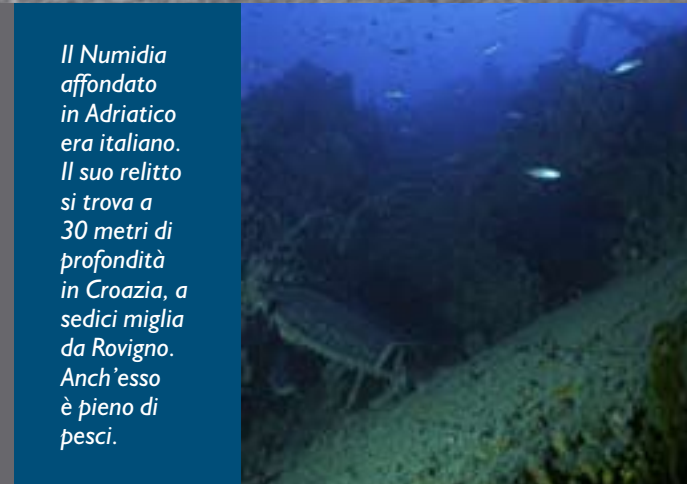
Nell'autunno del 1943, la Numidia venne requisita un'altra volta, sebbene dal governo tedesco, e il 18 agosto 1944 urtò una mina e affondò fuori Parenzo.

In realtà, in tutti i testi ufficiali è scritto che il Numidia fu affondato dal siluro di un sommergibile britannico. Ma non può essere vero, perché in quella data non c'erano sommergibili britannici operativi in quella zona. Mentre si sa che quel tratto di mare era stato ampiamente minato dagli stessi tedeschi, per cui è quasi certo che la nave rimase vittima del cosiddetto "fuoco amico".

G. A.



Il Numidia affondato in Adriatico era italiano. Il suo relitto si trova a 30 metri di profondità in Croazia, a sedici miglia da Rovigno. Anch'esso è pieno di pesci.



è stata assicurata sopra una boa d'ancoraggio utilizzata da diversi diving locali.

Solita preparazione e poi la discesa lungo la cima ben tesa. La visibilità è discreta in superficie, circa quindici metri, ma si riduce gradatamente mentre scendiamo; così, quando siamo sulla coperta della nave, a 30 metri di profondità, non supera i sei o sette metri. Che differenza dal *Numidia* dei Brothers! Comunque, non demordiamo e ci spostiamo con molta cautela per non impigliarci negli spezzoni di rete rimasti agganciati alle vecchie strutture del ponte. Tutto è ricoperto dalle alghe e dalle spugne gialle. Ci sono molti pesci: grossi scorfani, saraghi e, dentro una stiva, corpulenti gronghi. Dobbiamo fare molta attenzione a muoverci, perché basta un nonnulla per sollevare nuvole di polvere impalpabile. La prua è completamente demolita: è lì che è avvenuto l'impatto con la mina che ha provocato il naufragio della nave. Dappertutto vi sono lamiere divelte; sotto una di queste si nasconde un grosso astice, mentre sulle nostre teste volteggiano migliaia di sardine.

Ritorniamo verso poppa. Anche la *Numidia* adriatica è



CON CHI ANDARE

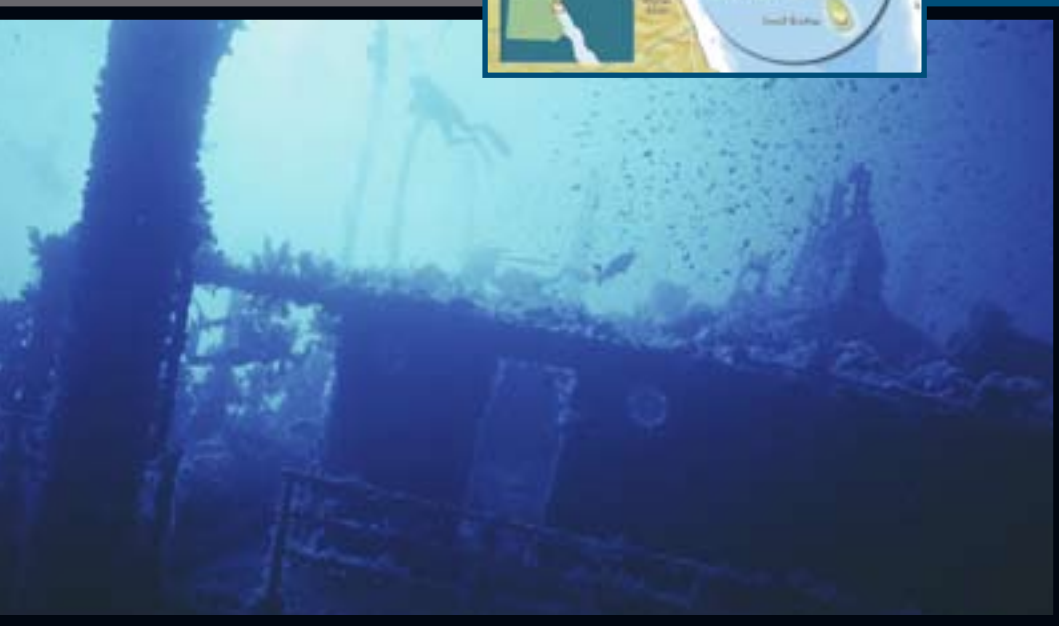
L'autore di questo servizio si è rivolto presso **Scuba Cruise**, operatore specializzato in crociere nel Mar Rosso (tel. 0525.56277, www.marrossoonline.com). La flotta di Scuba Cruise è composta da imbarcazioni di nuova costruzione, dotate di alti livelli di sicurezza e concepite per le crociere subacquee. Sono di lunghezza superiore ai trenta metri, dotate di cabine doppie con bagno privato e aria condizionata, dispongono di generatori silenziati che funzionano ventiquattro ore al giorno, di corrente 220v e di acqua dolce prodotta dai dissalatori. Ogni dettaglio è curato nei minimi particolari, dalla pulizia giornaliera di cabine e ambienti comuni, alla cura posta alla cucina per soddisfare le esigenze della clientela.

A bordo sono presenti due guide italiane per le immersioni e vengono organizzati corsi di biologia, advanced e nitrox.

Gli itinerari proposti da Scuba Cruise sono vari e adatti a tutte le esigenze. Le partenze per l'itinerario Parchi Marini (Isole Brothers, Zabargad, Rocky Island, Daedalus ed Elphinstone), avvengono dal nuovo porto di Marsa Ghalib, a cinque minuti dall'aeroporto internazionale di Marsa Alam, collegato con voli diretti dall'Italia. Per l'esclusivo itinerario di Saint John si salpa da Marsa Alam o da Ras Qulan.

Scuba Cruise in collaborazione con Aquarium Tour Operator di Milano, offrono interessanti pacchetti crociera.

Le posizioni delle due navi e altre immagini del relitto del Mar Rosso.



molto lunga, oltre cento metri di scafo; così, nell'acqua verde vediamo scorrerci a fianco reti, cavi, lamiere, ancora reti piene di piccole granseole e fili di nailon. Afferriamo la cima di risalita e su, piano, verso la superficie. Un po' di decompressive e siamo in barca. Be', certo, il paragone fra le due *Numidia* è improponibile: due navi e due ambienti completamente diversi. Con un unico, drammatico destino.

Giovanni Alban