

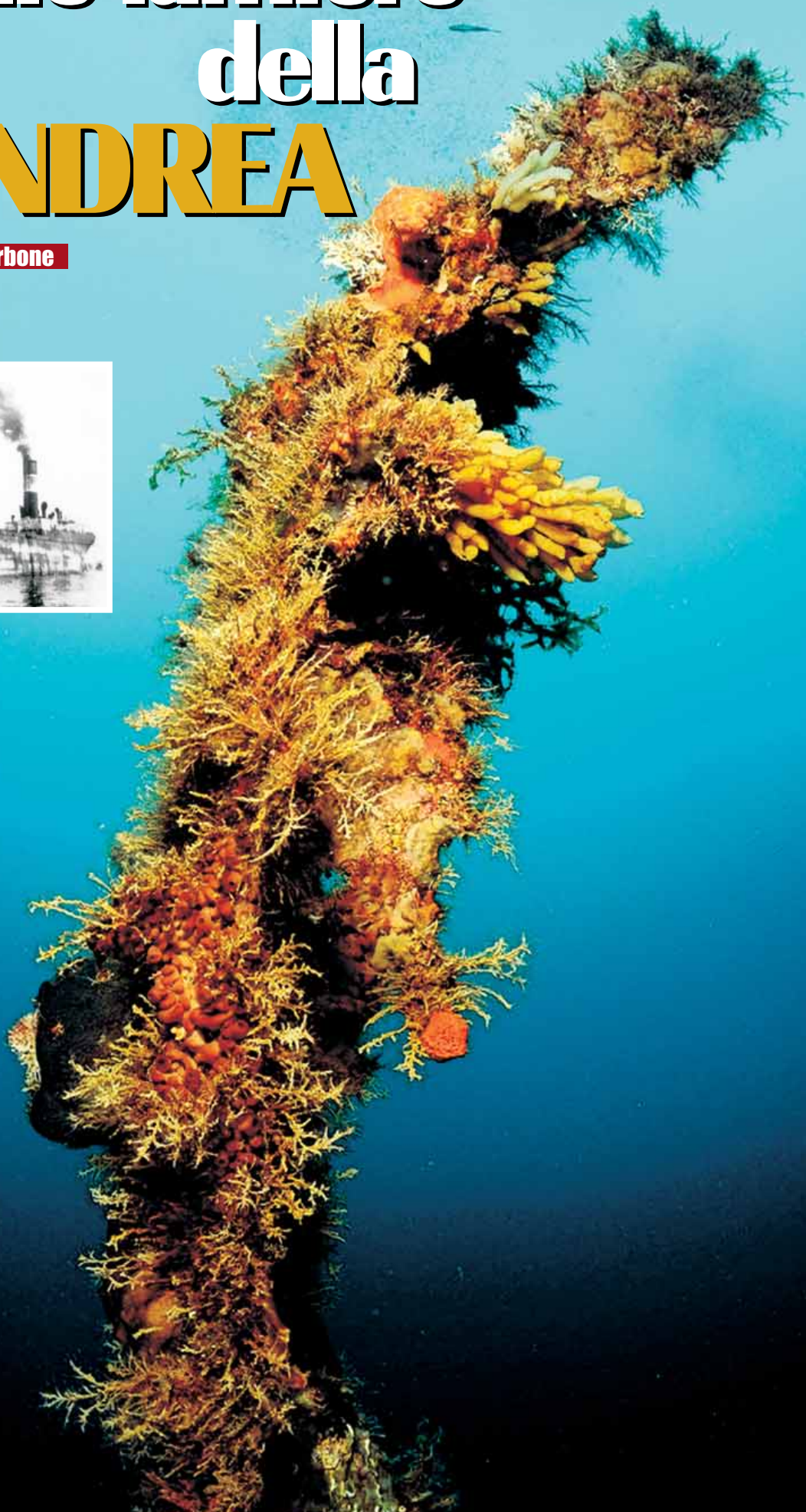
**RELITTI**

# Sulle lamiere della **SANANDREA**

di Stefano Ruia > foto Carbone



*Pochi resti sul fondo  
non sono mai  
troppo emozionanti  
come relitto,  
ma l'immersione  
su quelle rare  
lamiere cambia  
completamente  
quando si conosce  
la storia della nave.*





## RELITTI SULLE LAMIERE DELLA SANANDREA

**I**l tragitto dal porto di Torre Vado, sulla costa ionica salentina, poco distante da Santa Maria di Leuca, è durato un attimo, anche perché il tempo vola sul fido "Gabbiano", la comoda imbarcazione del diving. Si tratta di una motobarca di quasi 14 m di lunghezza che ha l'aspetto di un peschereccio d'altura, ma la sua cabina in coperta ha dimensioni ridotte per lasciare spazio a un grande pozzetto semicoperto. Siamo sul punto: si tratta della seconda immersione della giornata e sarà svolta a profondità limitata, su un relitto o - meglio - su ciò che resta di un relitto. In genere, qui, per i subacquei il termine "relitto" è sinonimo dei resti della Tefvik Kaptan I, una nave turca affondata in assetto di navigazione, nel 2007, a soli 800 m dall'ingresso del porto. Molti sub si sono divertiti a scoprirne i meandri più nascosti, anche per via della profondità (fra i 6 e i 22 m) che consente

lunghe permanenze. Adesso, invece, siamo a maggiore distanza dal porto e alla stessa profondità massima, ma l'elevazione dal fondo del relitto non sono certo i 16 m

della Tefvik Kaptan I, siamo, anzi, a meno di un decimo di quel valore!

**L'immersione**  
In acqua si pinneggia su un

paesaggio quasi desolato: lamiere basse e pezzi di metallo sparsi qua è là. Dal fondo si innalzano alcune ordinate della nave, simili a immense gabbie toraciche di

## L'IRCANIA Un'antica satrapia persiana.

Il nome originario della nave, **Hyrcania**, può apparire abbastanza strano, ma diventa del tutto naturale se si considera che la prima compagnia armatrice era la Caspian Oil Co Ltd di Londra, il cui nome è evidentemente legato al Mar Caspio. Infatti, questo grande mare interno era chiamato dagli antichi greci "oceano arcano". L'Hyrcania era la fascia costiera meridionale del Mar Caspio, localizzabile oggi in Iran e Turkmenistan. Il suo nome deriva dall'antico persiano Verkàna, cioè **"terra dei lupi"**. Questo

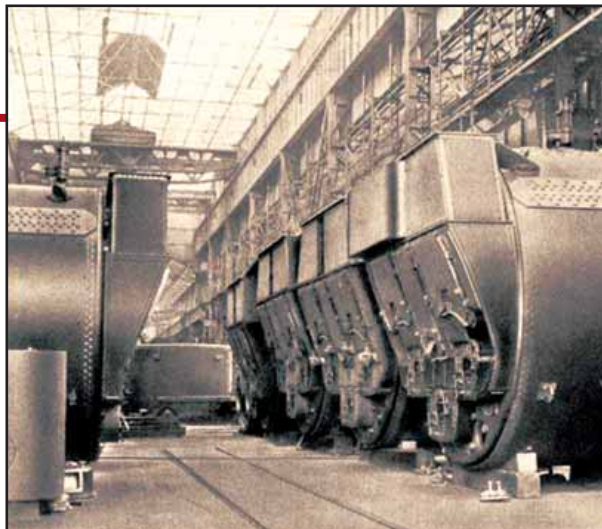
territorio entrò a fare parte dell'Impero Persiano al tempo di Ciro il Grande (VI secolo a.C.). Il grande storico greco Erodoto ci racconta che soldati ircani facevano parte del grande esercito con cui Serse I attaccò la Grecia nel 480 a.C., quando fu momentaneamente fermato alle Termopili da Leonida e i suoi trecento spartani. L'Ircania restò una satrapia (sorta di provincia) persiana fino alla sua annessione (circa 330 a.C.) all'impero macedone di Alessandro Magno.



# IL CANTIERE COSTRUTTORE

Un gigante dei mezzi di trasporto.

Fu nel 1847 che l'ingegnere britannico **William George Armstrong** aprì un'officina a Elswick (Newcastle upon Tyne) per produrre macchine idrauliche, gru e ponti (come avvenne nel 1886-1894 per il famosissimo Tower Bridge a Londra). Presto (1852) si aggiunse la produzione di armi con la sussidiaria Elswick Ordnance Company: fra esse, un famoso fucile a retrocarica Armstrong. Nel 1882, la compagnia si fuse con il cantiere di Charles Mitchell, formando la Armstrong, Mitchell & Co, la cui unità produttiva si stendeva per circa 2 km lungo il fiume Tyne. **Nel 1897** si ebbe un'ulteriore fusione, questa volta con la compagnia d'ingegneria di Joseph Whitworth, che diede origine alla Sir W.G. Armstrong Whitworth & Co. Solo cinque anni dopo la nuova compagnia espanse la gamma dei prodotti anche ad automobili e camion. Nel 1912 fu aperta la nuova divisione aeronautica, come Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Company. Alla fine della Grande Guerra la società iniziò a produrre anche locomotive, che ebbero grande successo. Nel 1927, **la Armstrong Whitworth**, in difficoltà per il calo di commesse militari, dovette fondersi con la Vickers Ltd, dando origine alla Vickers -Armstrong Ltd, società molto attiva nel settore degli armamenti e produttrice, fra l'altro, dei famosi bombardieri Wellington e dei piccoli carri armati ancora visibili sul relitto della Thistlegorm in Mar Rosso.



La caratteristica principale di questo sito d'immersione (pagina a destra) non è tanto in quello che vediamo, cioè pochi elementi che spuntano dalla sabbia e la tipica fauna del Mediterraneo (foto in basso), ma nella storia di questa nave, raffigurata in apertura nell'unica immagine disponibile (gentile concessione di Giorgio Spazzapan dell'A.I.D.M.E.N.).

giganteschi scheletri animali. Per fortuna, belle spugne incrostanti rivestono le strutture metalliche, conferendo loro un cromatismo affascinante. I fotografi trovano, così, interessanti scorci per le loro immagini. Dal punto di vista biologico, i resti sono accattivanti: giacciono su un fondale sabbioso circondato da piccoli scogli, pertanto in sito convivono esemplari bentonici di entrambi gli habitat. Intorno passano fitti banchi di pesce e, se si è fortunati, si possono incontrare grossi assembramenti di aluazzo, il barracuda mediterraneo. Per quanto riguarda la nave, è praticamente impossibile ricostruire il suo aspetto dai resti sul fondo e un subacqueo poco esperto di relitti potrebbe trarne la conclusione che sia stato il mare a ridurla in questo stato. In pratica, non c'è nulla d'integro se non un'ancora, per il resto si tratta solo di elementi sparsi: cavi metallici, pezzi di apparecchiature, lamiere dello scafo. Su una lamiera

deformata ci sono degli oblò, poi poco altro di interessante. Viene allora spontaneo chiedersi: cosa ci siamo venuti a fare? L'occhio del subacqueo esperto di relitti trova una risposta immediata volteggiando con le pinne sulla vasta area dei resti: le lamiere sono contorte, le ossature in parte piegate, alcuni

**I resti giacciono su un fondale sabbioso circondato da piccoli scogli.**

elementi appartenevano alla macchina a vapore saltata in aria... Sì, questi sono i resti di una grande esplosione. Questa nave è stata affondata durante una guerra, e anche repentinamente. Ecco, quindi, che scatta la molla della curiosità: su quale nave siamo? Quali avvenimenti l'hanno condotta ad affondare in queste acque? Qual è la sua storia? L'appassionato di relitti non può

fare a meno di trovare, per quanto possibile, le risposte a queste domande.

## L'identificazione

Questa volta l'identificazione non è problematica, anche se difficilmente potrà essere definita "certa". I resti si trovano nel punto di coordinate 39° 49,330' N - 18° 15,600' E. Con una breve ricerca storica ci conforta sapere che nel punto di coordinate 39° 49' N - 18° 15' E viene data affondata la cisterna Sanandrea, bombardata da aeroplani nel 1942. I dati tornano e i resti sono apparentemente compatibili con quelli della Sanandrea, anche ▶



## RELITTI

### SULLE LAMIERE DELLA SANANDREA

per la disposizione caotica e la loro frammentazione.

Per saperne di più, tuttavia, bisogna approfondire la storia di questa nave.

#### La Sanandrea

La nave nacque come Hyrcania per la Caspian Oil Company Limited di Londra. Fu costruita dai cantieri Sir W. G. Armstrong Whitworth & Co. di Newcastle upon Tyne, una enorme realtà produttiva inglese, il cui campo d'azione spaziava, o avrebbe spaziato, in tutti i mezzi di trasporto (automobili, camion, treni, navi, aeroplani), senza trascurare la produzione di armi. L'Hyrcania era una nave cisterna di 5077 tonnellate di stazza lorda, lunga 122 m e larga 15.45. Era mossa da una macchina a vapore a tripla espansione da 2600 cavalli indicati, prodotta dalla N.E. Marine di Newcastle, e raggiungeva gli 11 nodi di velocità. Disponeva di 16 serbatoi di carico per un volume totale di quasi 9000 metri cubi. Era la costruzione 807 del cantiere. Curiosando nei registri della Armstrong Whitworth, si scopre che aveva una gemella: la Joyo Maru, realizzata per la Joyo Maru Tank Steamship Company Limited di Liverpool. La Joyo Maru fu varata l'11 agosto del 1908, mentre la Hyrcania tre giorni dopo. Entrambe furono completate nell'ottobre dello stesso anno. L'anno successivo, la Joyo Maru cambiò nome in Camillo, passando alla Camillo Tank Steamship Company Limited, sempre di Liverpool, per poi essere ceduta, nel 1921, alla Bear Creek Oil & Sg Co. Ltd ed essere infine demolita nel 1934 a Stockton. La nostra Hyrcania, invece, continuò a servire la Caspian Oil per sedici anni, quando, per problemi economici della società (in liquidazione), passò alla omologa francese Société Franco-Caspie des Petroles SA, mantenendo il nome originario. Rimase Hyrcania anche quando fu ceduta all'italiana Scopinich e Monta di Genova nel 1930. Tuttavia, nel 1932 cambiò nome in Sanandrea, mentre nel





La triste fine della Sanandrea (nella foto in alto, l'istante in cui va a fuoco), nave-cisterna della Polena Navigazione (sopra, a destra, le insegne), è dovuta a una squadriglia di Bristol Beaufort (pagina a destra, in alto e al centro, Imperial War Musuem) e Bristol Beaufighter (pagina a destra, in basso) inglesi, inviati appositamente per fermarla.

1934 passò di proprietà alla Monta e Angeloni e, infine, nel 1937, alla Polena Società di Navigazione, sempre di Genova. È buffo notare come questa compagnia fosse associata alla Società Anonima di Navigazione Corrado, armatrice, fra l'altro, della Caterina Madre, nave di cui abbiamo parlato pochi mesi fa e il cui relitto si trova poco più a nord di quello di Torre Vado. Per l'immagine della Sanandrea dobbiamo dare merito alla recentissima pubblicazione del libro "Relitti e navi sommerse - La costa adriatica e ionica dalla Venezia Giulia alla Puglia", di Sergio Pivetta e Giorgio Spazzapan (Edizioni Magenes, Milano), sul quale è pubblicata l'unica foto oggi conosciuta della nave, proveniente dalla ricca e preziosa collezione di Giorgio Spazzapan.

## L'affondamento

Durante la seconda guerra mondiale, la Sanandrea fu requisita dalla Regia Marina dal 9 dicembre 1940 al 4 luglio 1941; dal 4 ottobre 1941 al 17 gennaio 1942 e dal 26

aprile 1942 fino all'affondamento, senza essere iscritta nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato. Nel 1942, il suo compito principale era quello di portare rifornimenti di carburante verso l'Africa settentrionale, dove avvenivano feroci battaglie, principalmente fra tedeschi, con il supporto delle nostre truppe, e inglesi. Anche alla fine di agosto dello stesso anno la Sanandrea lasciò Taranto per Tobruch (via Pireo), dove però non arrivò mai. Lasciamo il racconto dell'affondamento al rapporto scritto dall'Amm. Calleri:

**Le lamiere e le strutture piegate indicano che vi è stata una grande esplosione.**

«Il convoglio aveva lasciato Taranto alle 5.45 del giorno stesso 30/8 diretto a Pireo e procedeva con rotta radente costiera nei paraggi fra le secche di Ugento e Capo Santa Maria di Leuca e alle 14.15 si trovava a un miglio di distanza per 214° da Torre Vado. Il Sanandrea seguiva la rotta vera 100° e procedeva a 9 miglia di velocità: l'Antares (torpediniera di scorta) in posizione media 30° di prora a dritta al Sanandrea zigzagava a 12

miglia di velocità con rotte inclinate di 60° circa sulla direttrice di marcia. Il convoglio aveva sulla dritta di prora un Cant Z 501 in scorta antisommersibile e due CA 314 in scorta anti aerosiluranti; inoltre erano di scorta due o tre apparecchi da caccia tedeschi tipo Junker 88 e Arado e tre Macchi 200. Alle 14.15 furono avvistati verso sud e a bassissima

quota, in atmosfera un poco fosca, aerei nemici del tipo Bristol Beaufighter, in numero superiore a dodici, che dirigevano circa a est; fu dato l'allarme. La formazione avversaria era riunita; furono notati nella stessa direzione i cacciatori tedeschi a quota più alta e ancora più alti i cacciatori italiani. Fu giudicato che per l'attacco dei cacciatori tedeschi la formazione avversaria si aprisse a ventaglio. L'Antares non iniziò subito il fuoco con le artiglierie per la presenza, nel gruppo degli aerei avvistati, della caccia tedesca e italiana. Una parte della formazione nemica diresse sul convoglio, l'altra si allontanò; le distanze erano già brevi e l'Antares iniziò il fuoco coi pezzi da 100 mm ma lo sospese subito mettendo in azione le mitragliatrici, stante il rapido avvicinamento. Si portarono quindi all'attacco quasi contemporaneamente; un terzo e un quarto apparecchio con lancio di bombe colpirono il Sanandrea che si incendiò.

Pochi istanti dopo l'attacco nel quale il Sanandrea fu colpito, l'Antares fu attaccato con raffiche di mitragliatrice da 20 e da 7 mm da un aereo a bassa quota sul lato dritto e, quasi contemporaneamente, anche da un altro aereo sul lato sinistro. L'aereo che aveva attaccato sul lato dritto, nell'allontanarsi, passò vicino al Cant Z 501 e lo mitragliò; il nostro aereo rispose al fuoco e tentò di inseguirlo. Sugli aerei nemici venuti all'attacco del convoglio si lanciarono all'inseguimento i tre Macchi 200. Nell'allontanamento fu ancora tirato qualche colpo di cannone dall'Antares. Questa sparò complessivamente tre colpi di cannone, uno per pezzo, e 525 colpi di mitragliatrice da 20 (mm). Il Sanandrea, prima di essere incendiato, fece fuoco con le



**FRUSTE XTREME**  
prodotte da MIFLEX2  
garantite da Best Divers

- 3 STRATI DI SICUREZZA
  1. Tubo interno di poliuretano:
    - massima elasticità
    - resistenza allo schiacciamento
  2. Treccia poliestere:
    - rinforzo principale
  3. Treccia nylon:
    - anti-abrasione, protezione UV;
- LEGGEREZZA
  - 30% di peso in meno rispetto alle fruste tradizionali;
- RESISTENZA ALLO SCOPPIO
  - doppia rispetto al tubo tradizionale;
- FLESSIBILITÀ
  - Permette al subacqueo piena libertà di movimento;
- PRODUZIONE
  - Su linee completamente automatiche;
- COLLAUDO
  - Automatico sul 100% della produzione;
- CERTIFICAZIONE EN 250.

PAT.PEND.

## CON CHI IMMERGERSI

A pochissima distanza dal relitto si trova il porto di Torre Vado. Qui ha sede il diving della poliedrica azienda subacquea **Diving Service**, nata a livello professionale nel 1989, grazie alla grande opera dei lombardi Marcello e Simonetta Ferrari, i quali hanno trovato in Salento la loro casa ideale. La struttura si è oggi trasformata in una realtà che copre tutte le aree della subacquea: negozio, show-room Scubapro, centro immersioni, organizzazione di viaggi e attività didattiche a tutti i livelli. Inoltre, grazie alla sinergia con **Pss Worldwide**, è un punto di riferimento altamente specializzato per tutti coloro che vogliono diventare istruttori di subacquea, in una qualunque delle sue branche: dalla ricreativa alla tecnica, dall'apnea al soccorso specializzato. Il diving opera con un'imbarcazione veloce di 12 m, un peschereccio trasformato lungo 14 m e un gommone da 7.5 m.

**Il negozio e gli uffici principali** di Diving Service sono in via XXV Aprile 22, Morciano di Leuca (LE), tel. 0833/743685, mentre il centro diving di Torre Vado è in via Trieste 5, tel. 0833/711439, 335/5846092, 335/1262954

info@divingservice.it  
www.divingservice.it

**Il Diving Service di Marcello Ferrari.**



proprie mitragliatrici contro gli aerei attaccanti».

La Sanandrea, colpita dalle bombe inglesi, si incendiò e affondò nelle prime ore del 31 agosto 1942, con la perdita di cinquanta uomini su cinquantacinque dell'equipaggio. Uscirono da Gallipoli il dragamine R 54 e da Taranto l'Istria e il rimorchiatore Tenace, per prestare assistenza alla nave colpita e incendiata, ma purtroppo fu impossibile qualsiasi forma di soccorso salvo il recupero dei pochi superstiti, quasi tutti feriti. Scorrendo i rapporti inglesi, invece, si evince come l'Intelligence britannica già sapesse che la Sanandrea sarebbe partita per l'Africa e avrebbe effettuato l'attacco per evitare che il carburante giungesse alle forze dell'Asse. In effetti, gli inglesi stavano preparando l'operazione Lightfoot (ottobre 1942) con la vittoriosa seconda battaglia di El Alamein e non volevano che Rommel e gli italiani ricevessero i rifornimenti.

Per questo, prima di mezzogiorno del 30 agosto, nove aeroplani Bristol Beaufort, al comando di R. Patrick Gibbs, decollarono da Malta, scortati da nove Bristol

Beaufighter sotto la guida di D. Ross Shore. Cinque di questi Beaufighter avevano imbarcato anche delle bombe. Dopo il decollo, tre Beaufighter rientrarono per noie

**Nata come Hyrcania nel 1908, la nave cambiò nome nel 1932.**

ai motori, ma i restanti aerei della formazione localizzarono il piccolo convoglio italiano. Come scorta al convoglio gli equipaggi videro tre aeroplani monomotori MC200, 3 bombardieri Ju88 e due idrovolanti antisommersibile: un Arado e un Cant Z 501.

La torpediniera Antares aprì il fuoco, con il suo armamento pesante, contro la massa compatta degli aerei della Raf, ma il comandante ordinò di cessare il fuoco nel timore di colpire i due idrovolanti.

## RELITTI SULLE LAMIERE DELLA SANANDREA

Gli italiani usarono allora le mitragliere da 20 mm, ma due dei Beaufighter "spazzarono" il ponte con un fuoco molto ben diretto, attaccando da differenti direzioni. Tre Beaufighter lasciarono cadere

due bombe da 250 libbre ciascuno, ma mancarono la nave. Le due bombe del tenente Dallas W. Schmidt caddero, invece, su di essa. Poi i sei Beaufighter ritornarono indietro per difendere i Beaufort, poiché i Macchi e i Ju88 erano ormai su di loro e li attaccavano.

A questo punto vi fu una gran confusione, durante la quale tre Beaufighter e un Beaufort furono danneggiati (ma tutti gli aerei inglesi rientrarono

regolarmente a Malta). Nel frattempo, però, quattro Beaufort lanciarono i loro siluri e uno di essi centrò la Sanandrea. Le foto prese dagli aerei inglesi ben evidenziano l'immane esplosione che ne derivò. L'identificazione non può dirsi certa oltre ogni dubbio, ma tutto collima con i pochi resti frammentati visibili nell'area di diametro circa 200 m posta a poca distanza dal porto di Torre Vado. Si tratta molto probabilmente dei resti della Sanandrea, fermata nel tentativo di portare rifornimenti alle truppe in Africa. Ora che conoscete la storia di questa nave, se vi troverete a pinneggiare fra le sue sparse lamiere, siamo certi che presterete una maggiore attenzione, se non altro per rispetto dei cinquanta marinai scesi per sempre sul fondo, nel cuore della loro nave incendiata e dilaniata da una immane esplosione.

## VIDEO LINK

<http://www.youtube.com/watch?v=2NtX0jVq9LQ>



**REGGIFRUSTA MAGNETICO**  
progettato, prodotto e garantito da Best Divers

L'unico sistema di aggancio bivalente magnetico per fruste:  
fruste Ø 6 mm  
fruste Ø 12 mm.

Grazie alle 2 viti inox di serraggio è possibile fissare il reggifrusta nel punto desiderato evitando spostamenti improvvisi dello strumento o dell'octopus.

Agganciare e sganciare il reggifrusta è estremamente semplice grazie alla notevole forza di attrazione dei magneti.

- Minimo ingombro;
- Massima tenuta magnetica;
- Corpo in policarbonato ad alta resistenza;
- Moschettoni blocco inox.

per noi i particolari fanno la differenza

[www.bestdivers.it](http://www.bestdivers.it)