

LA SCOPERTA DEL H.M.S. CORIOLANUS

C'è una posizione individuata su tutte le carte nautiche dell'alto Adriatico segnata come scafo affondato a circa 7 miglia ad ovest del porto di Cittanova in Istria caratterizzata da una profondità minima di metri 7,5 sotto il livello del mare e su una batimetria di circa 28 metri, posizione che ha sempre destato in noi estrema curiosità proprio per l'elevazione di un relitto che era da ritenersi probabilmente intatto e pericoloso per la stessa navigazione.

La volontà di scoprire cosa si celasse in quella posizione era sempre accompagnata dal fatto che la maggior parte del naviglio affondato in alto Adriatico, durante le due guerre, era stato per lo più demolito in loco al fine di recuperare gli ingenti quantitativi di metallo pregiato e per non creare intralcio alla navigazione in un bacino caratterizzato da profondità relative, quindi la sussistenza al largo di Cittanova di un ostacolo subacqueo di tale natura ed altezza dal fondo era senza dubbio insolito ed appetibile per chi come noi desiderava scoprirne il segreto.

Tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80 era però alquanto difficoltoso organizzare una spedizione di ricerca nella zona di mare sopra considerata per l'attenta vigilanza che la polizia jugoslava esercitava proprio in quel tratto di mare ove era ancora in corso la c.d. "guerra del pesce" tra motopesca chiogetti e motovedette slave ¹, inoltre la presenza a Brioni di una residenza del maresciallo Tito costituiva un motivo in più per rendere difficoltoso anche il semplice transitare nella zona.

La scomparsa nel 1980 del maresciallo Tito ha causato nella Jugoslavia il fiorire di interessi ed idee contrastanti, legate in modo particolare alla mai sopita prevalenza delle varie etnie che solo Tito aveva saputo unire ed in qualche modo amalgamare; in tale contesto storico-politico il controllo ed il transito nella zona di mare al largo di Cittanova era andato, nel corso degli anni successivi al decesso dello stesso Tito, via via affievolendosi così da lasciare spazio alla possibilità di compiere anche possibili incursioni subacquee.

A luglio del 1986 le condizioni per effettuare una veloce spedizione al largo di Cittanova ci sono tutte a cominciare dal meteo che, dopo la metà del mese appare stabile.

Abbiamo a disposizione un m/y d'altura Dalla Pietà DP 10 dotato di strumentazione elettronica Loran C per la navigazione ed un ecoscandaglio scrivente.

La possibilità di individuare il relitto si fonda sulla convinzione che la posizione indicata sulle carte nautiche sia esatta e, proprio per questo, vengono confrontate più carte in scala diversa dell'Istituto Idrografico Italiano e dell'Istituto Idrografico Jugoslavo nonché quelle dell'Ammiragliato Britannico; d'altra parte si crede che la posizione indicata in tali carte sia stata ricavata dai compilatori con un buon margine di precisione essendo la stessa non molto lontana dalla costa, permettendo quindi di rilevare facilmente la medesima col radar e potendo facilmente effettuare dei rilievi ottici su posizioni a terra ben conosciute con bussole da rilevamento od altri mezzi.

In data 19 luglio, io e l'amico cap. Danilo Pellegrini, usciamo dal passo di Malamocco in rotta per Cittanova in condizioni di mare calmo e, dopo circa due ore di navigazione, registriamo il nostro arrivo nel porto istriano dove, dopo aver espletato la pratica doganale, iniziamo immediatamente la taratura dei due apparati Loran a disposizione al fine di uniformarli alle coordinate geografiche locali.

Come è noto, infatti, il sistema Loran C, impiegato prima dell'avvento del GPS, era un sistema di radio navigazione che, per la determinazione del punto nave, utilizzava la triangolazione di segnali radio a bassa frequenza, calcolando e trasformando in distanze - o luoghi di posizione - il tempo impiegato dalle onde lunghe di superficie di tre stazioni emittenti terrestri per raggiungere l'antenna

¹ Cfr: Pierpaolo Zagnoni "Pescatori e pescherecci di Chioggia dalla II^a guerra mondiale ad oggi", Il Leggio editore, Chioggia 2012

ricevente di bordo. Tali onde, essendo soggette a deviazioni dovute alle caratteristiche fisiche, magnetiche e morfologiche dei luoghi attraversati erano causa di deviazioni ed errori casuali (random) e diversi in località lontane tra loro, ma apportando localmente la correzione appropriata il punto era sufficientemente accurato nell'ambito di qualche miglio. Per carteggiare correttamente con il Loran C era pertanto indispensabile determinare con precisione la correzione locale per far coincidere la posizione da immettere nell'apparato con quella geografica rilevata dalle carte nautiche in un punto di coordinate note, come ad esempio un faro, un fanale o la testata di un molo. La differenza di coordinate di un punto non soggetto a correzione poteva raggiungere e talvolta anche superare il miglio nautico. Era necessario, inoltre, tener conto di ulteriori differenze, comportanti errori più modesti dell'ordine di qualche centinaio di metri, dovute ai diversi datum geodetici, quali Roma 1940, European Datum 1950 o WGS 84, impiegati sia nella cartografia che negli apparati di radionavigazione, per far coincidere nel modo più preciso possibile le coordinate Loran C con quelle geografiche.

Dopo aver completato queste operazioni ci è possibile effettuare un accurato carteggio della posizione del relitto confrontata in più carte e in varie scale in modo da ottenere le coordinate più attendibili impostando sugli apparati Loran i dati così ricavati.

Poiché ormai è sera si rimanda ogni ulteriore operazione al giorno successivo.

La mattina del 20 luglio 1986 le condizioni di mare sono perfette e dopo aver approntato due gavitelli, ciascuno con 30 m di cima e corpo morto, usciamo di buon'ora dal porto per dirigerci nella zona che raggiungiamo dopo una breve navigazione. Dopo aver dato fondo ad un gavitello, iniziamo a battere la zona con rotte parallele alla costa e, dopo circa un quarto d'ora, una bella elevazione dal fondo compare sul nostro ecoscandaglio così segniamo subito la posizione col secondo gavitello e andiamo a recuperare il primo che dista poco più di 200 metri dal punto rilevato.

Diamo allora fondo all'ancora in un fondale con una batimetria di 28 metri e subito mi appresto all'immersione.

IMMERSIONE SUL RELITTO E PRIME CONSIDERAZIONI

Sono circa le ore 11 a.m. quando inizio l'immersione, mentre l'amico Danilo rimane in plancia a controllare i movimenti di eventuali unità in uscita dal porto.

Non appena entrato in acqua noto subito una enorme massa scura, non ben definibile dall'alto, ma appena mi avvicino posso capire che si tratta di una nave quasi completamente avvolta da reti da pesca. È molto difficile distinguerne i contorni ed il profilo perché la massa di reti avvolge la nave a cominciare dalla prua per arrivare fin sopra il fumaiolo posto appena dietro la plancia e quindi prosegue sin quasi a coprire la zona poppiera in cui si scorge, su un ponte rialzato, una piazzola con un cannoncino. Oltre questo e sull'estremità della poppa si possono intravedere dei binari di rotaie che terminano nel giardinetto, mentre subito al di sotto si vede l'elica.

Già questi pochi particolari mi fanno pensare alla tipologia di unità che potrebbe senz'altro essere un posamine o un dragamine, ma per approfondire tali considerazioni occorre riuscire a penetrare all'interno della gabbia costituita da un doppio strato di reti, formato nella parte interna da una rete di canapa a maglie larghe, mentre la parte esterna è costituita da una rete che mi sembra in fibra poliestere a maglie molto strette e tali da non permettere né la visione né la penetrazione.

Mi rendo conto che l'unica cosa che si può fare per accedere alle strutture è quella di tagliare il doppio strato di reti in senso longitudinale partendo dal fumaiolo, posto a circa 8 metri di

profondità, dove lo strato di reti fa perno quasi come lo stesso fosse un traliccio di sostegno di una tenda e quindi arrivare sino al dritto di prua.

L'operazione può sembrare rischiosa ma, una volta cominciato a tagliare con un affilato coltello il primo strato, posso notare che la rete, col peso delle incrostazioni in essa contenute, si apre facilmente per poi adagiarsi e scendere dalle murate della nave verso il fondo. Lavorando in questo modo ad una profondità che varia dagli 8 ai 15 metri posso contare su una buona autonomia d'aria e così, dopo aver praticamente liberato il primo strato di rete, posso notare che sul castello di prua sono posizionate altre due piazzole con mitragliere mentre più oltre appare il verricello e la ruota di prua.

Senza perdere tempo nella visione della nave inizio subito a tagliare il secondo strato di rete partendo sempre dal fumaiolo, ma purtroppo questa volta le sezioni di rete tagliata non scivolano lateralmente sulle murate, perché le maglie larghe della stessa si impigliano ovunque e così il lavoro diventa molto faticoso. Infatti, una volta eseguito il taglio, bisogna di volta in volta liberare la sezione di rete tagliata e spostarla lateralmente verso la murata della nave facendo molta attenzione a tutti gli appigli ove la stessa può imbrogliarsi. Tale procedimento mi fa consumare molta aria, ma ormai il fumaiolo svetta libero nell'acqua azzurra penetrata dai raggi del sole e la plancia è anch'essa sgombra, intatta nelle strutture principali e ben visibile.

Accompagnando una sezione di rete sulla murata di dritta della nave, poco oltre la plancia, si può notare sull'opera viva, in prossimità della carena, uno squarcio provocato da una probabile esplosione che lascia pensare all'urto di una mina, ma il tempo stringe e, risalendo sul castello di prua, anch'esso ormai sgombro, posso notare che i mitragliatori sono ancora perfettamente brandeggiabili. Ritorno quindi sul fumaiolo dove ormai si può avere una bella visione di insieme di tutta la nave che pare avere una lunghezza di circa 50-60 metri ed una larghezza di 8-9 metri. Purtroppo sono obbligato ad emergere, ma pur non avendo scoperto l'identità della nave, qualche buona idea ce l'ho.

In superficie ho occasione di confrontarmi con Danilo, ferrato nella tecnica delle costruzioni navali, al quale riassumo il lavoro da me svolto e le prime impressioni. Già durante l'immersione, una volta tagliate le reti, mi era venuta in mente una possibilità di accostamento del relitto con la classe "Flower" della Marina britannica, unità delle quali avevo letto molto nell'opera "Storia della Marina" ed, F.lli Fabbri 1978, ma quello che non mi convinceva ancora erano le misure, perché quelle unità erano sicuramente più lunghe e dislocavano oltre 1000 tonnellate. Dalle caratteristiche costruttive, ci convinciamo comunque che il relitto possa senz'altro appartenere ad una delle tante classi di trawler britannici, costruiti a centinaia dalla Royal Navy ed adibiti ai compiti più disparati.

VICENDE SUSSEGUENTI E SCOPERTA DELL'IDENTITÀ DELLA NAVE

Nell'anno 1989 torniamo nuovamente sul relitto e così anche Danilo coglie l'occasione per immergersi e valutare attentamente i particolari costruttivi della nave. Anch'egli conferma quanto da me rilevato nella prima immersione e cioè che l'unità sommersa doveva sicuramente appartenere ad una classe di trawler della Royal Navy, ancora non meglio identificata.

Per porre fine ad ogni dubbio, a marzo 1990 Danilo scrive una lettera al Ministero della Difesa inglese esponendo le caratteristiche del relitto ed il luogo del ritrovamento allegando le coordinate geografiche al fine di avere ogni notizia in merito.

A maggio 1990 la Sezione Storico-Navale del Ministero della Difesa inglese riscontra la lettera di Danilo, suggerendo di rivolgersi alla Sezione Relitti, Dipartimento Idrografico del Ministero della Difesa a Taunton nel Somerset. Inoltre, il Ministero fa presente che un notevole aiuto alla ricerca

può essere individuato nella pubblicazione “Lloyd’s War Losses” dove si possono trovare tutti gli affondamenti delle navi britanniche nella II^a Guerra Mondiale.

Tale riscontro ci lascia un po' con l'amaro in bocca, perché dopo tante fatiche si sperava di ottenere qualcosa di più concreto. L'indicazione da parte del Ministero della Difesa del testo dei Lloyd's ci fa venire in mente la fornitissima biblioteca di Marina posseduta dal compianto amico Fulvio Petronio ², dal quale ci rechiamo nella primavera del 1991 (Allegato 6). Lo studioso triestino è in possesso dell'opera completa in due volumi “ Lloyd’s War Losses” ed. 1991 e, nel volume II°, individuiamo senza troppe difficoltà il sinistro, con conseguente affondamento per urto contro mina avvenuto in data 5 maggio 1945, dell’H.M.S. CORIOLANUS, distintivo ottico (pennant) T 140. L'unità della classe Shakespeare del dislocamento di 554 t, della lunghezza di 50 m f.t., larghezza m 8,43, era armata con un cannone QF (Quick-Firing) 3-inch (76,2 mm), tre mitragliere a.a. Oerlikon da 20 millimetri e 30 mine di profondità antisommergibile. Venne varata nel 1940 dai cantieri Cochrane & Sons Shipbuilders Ltd. - Selby on North Yorkshire, UK, dotato di macchina alternativa a triplice espansione da 950 C.I. - singola elica, velocità massima 12 nodi.

Appurato finalmente il nome dell'unità, affondata a fine conflitto nel corso delle operazioni di dragaggio per lo sminamento costiero del versante orientale Adriatico, interpellammo nuovamente il Ministero della Difesa Britannico per accertare se fosse disponibile una foto specifica del trawler in oggetto. Dal sollecito riscontro della sezione fotografica dell'Ammiragliato apprendemmo con sorpresa che questa piccola unità aveva partecipato in appoggio alle operazioni di sbarco in nord Africa e in Sicilia, nonché al D Day, l'Operazione Overlord, lo sbarco in Normandia del giugno 1944.

Ritengo che una delle foto che ci sono state inviate (allegato 2) sia una delle poche, se non l'unica conosciuta di questo dragamine, identificabile con certezza dal pennant T 140.

Oggetto:	RE: FW: Photo HMS COROLANUS - Request
Da:	Julie@nmmimages.com
A:	"danilopellegrini43@libero.it"<danilopellegrini43@libero.it>
Data:	18/03/2013 17:19

Dear Danilo,

Thanks for your email and for the update.
Here's the photo that you have requested. I appreciate you letting me know.

Best wishes
Julie

² L'amico e studioso triestino Fulvio Petronio è deceduto il 14 agosto 2023 alla rispettabile età di 97 anni. Era uno dei maggiori collezionisti italiani di fotografia navale, possessore di una ponderosa biblioteca. Conosciuto e stimato a livello internazionale collaborava attivamente con le maggiori riviste a carattere navale in Europa ed oltre oceano.

OPERATION OVERLORD (THE NORMANDY LANDINGS): D-DAY 6 JUNE 1944

HM Minesweepers (including HMT CORIOLANUS) and some landing craft personnel (including LCP 358 and LCP 298) making for the beaches during the invasion of Normandy on D-Day. Further ships of the invasion armada can be seen in the distance.

Catalogue number **A 23875**

Part of [ADMIRALTY OFFICIAL COLLECTION](#)

Subject period [Second World War](#)

object category: black and white

Creator [Hampton, J A \(Lt\) Royal Navy official photographer](#)

(Allegato 1)



Allegato 1

HMS CORIOLANUS, SHAKESPEARE CLASS TRAWLER. 1944, AT SEA

Catalogue number **FL 24385**

Part of **MINISTRY OF DEFENCE COLLECTION OF SHIP**

Subject period **PHOTOGRAPHS** Second World War

category: Black and white photographs

Creator Royal Navy official photographer

Object description: Underway.

Allegato 2

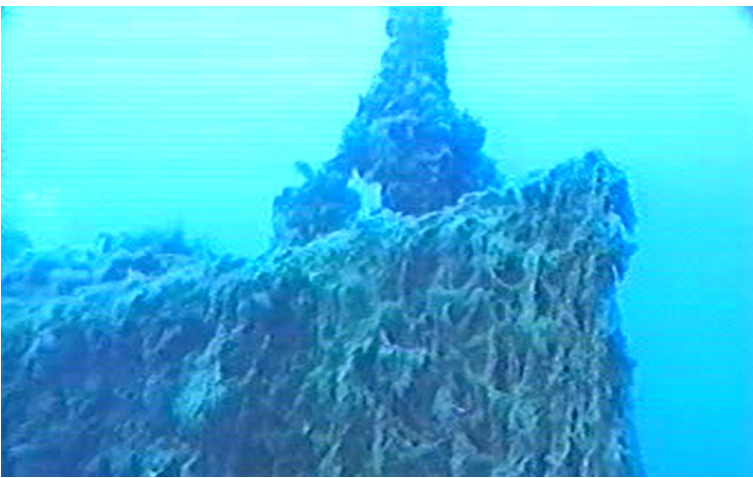


Allegato 2

E' da notare che all'epoca della nostre incursioni il fumaiolo era eretto, nella sua posizione verticale e visibile dalla superficie in condizioni di mare piatto. Solo successivamente verrà abbattuto, probabilmente dalle reti a strascico o forse per conto dell'autorità marittima ai fini della sicurezza della navigazione. Tutti i rilievi ed i rendering effettuati successivamente illustrano il relitto nelle sue condizioni attuali, con il fumaiolo abbattuto in coperta sopra la plancia (Allegato 7).



Allegati 3 e 4 Il fumaiolo in verticale e sua penetrazione



Allegato 5: Vista del dritto di prora avvolto dalle reti



Allegato 6: Uno degli autori a Trieste nello studio di Fulvio Petronio



Allegato 7: Rendering realizzato dallo Starfish diving center - Orsera (Vrsar) Croazia