



Comune di Adria



C.M.A.S.



**L'istituzione dell'Area a Tutela Biologica di Chioggia**

**Tenute e relitti dell'Alto Adriatico**

**ADRIA (RO) - Sala Congressi Comunale - Piazzale Rovigno  
16 NOVEMBRE 2001**

**L'ADRIATICO CHE VERRÀ**

## CARTELLO SUB



Il subacqueo in immersione è obbligato a segnalare la sua presenza tramite una boa sormontata dalla bandiera rossa con diagonale bianca se in acque nazionali o dalla bandiera bianco - celeste (lettera A) se in acque internazionali.

Se il subacqueo si trova immerso sulla verticale di una barca appoggio, la bandiera di segnalazione deve essere issata sulla barca stessa. Di notte la segnalazione è costituita da un fanale giallo intermittente visibile da almeno 300 metri.

Il conducente di unità in prossimità di segnali indicanti un sub in immersione, sia in apnea che con l'utilizzo di autorespiratori, deve transitare a una distanza non inferiore a 50 metri dalla segnalazione in quanto il subacqueo è obbligato a rimanere entro questo raggio d'azione.

## ROSA DEI VENTI

Dai tempi antichi si è assunta per convenzione l'isola di Malta come punto di riferimento per la direzione dei venti i cui nominativi, tradotti nelle varie lingue, vengono usati in tutto il globo terrestre.

Questi nomi derivano normalmente dalla direzione da cui il vento proviene.

- **TRAMONTANA:** va da Nord a Sud
- **GRECALE:** va da Nord Est a Sud Ovest
- **LEVANTE:** va da Est a Ovest
- **SCIROCCO:** va da Sud Est a Nord Ovest
- **OSTRO:** va da Sud a Nord
- **LIBECCIO:** va da Sud Ovest a Nord Est
- **PONENTE:** va da Ovest a Est
- **MAESTRALE:** va da Nord Est a Sud Ovest

Questi venti sono distanziati di 45° l'uno dall'altro. Spostati di 22°,5 rispetto ai venti principali si trovano i mezzi-venti, i cui nominativi si ottengono accoppiando quello dei venti principali adiacenti.

NOTA:

Non devono essere confusi con i venti principali le brezze locali generate da differenti gradienti di temperatura .Brezza di mare: spira di giorno dal mare verso la terra. Brezza di terra: spira di notte dalla terra verso il mare.



**S**i assiste in misura sempre maggiore al tentativo di diffondere una cultura ecologista, purtroppo spesso usata come semplice pretesto o veicolo per campagne politiche o pubblicitarie. Fortunatamente nell'animo di moltissime persone si tratta di un sentimento sincero, di una presa di coscienza reale, contrapposta alle aggressioni che, è inutile negarlo, l'ambiente subisce in ogni momento.

Aggressioni pesanti, come l'inquinamento atmosferico provocato dall'industria produttiva, gli sversamenti di idrocarburi e sostanze tossiche di ogni genere nei corsi d'acqua e nel mare. Ma non dimentichiamo che oltre queste manifestazioni eclatanti, esiste un altro tipo di inquinamento "minore", ovvero imputabile alla semplice mancanza di un'educazione ambientale; comportamenti purtroppo rientranti nell'abitudine di molte persone, nell'errata convinzione che quella bottiglia o quel barattolo gettati in mare od abbandonati sotto un cespuglio non creano un grosso danno e prima o poi, chissà, come per magia si dissolveranno nel nulla. Comportamenti irresponsabili che possono arrivare a distruggere ettari di bosco sacrificati ad un atto di puro e semplice vandalismo, ad un gioco.

E' noto che l'uomo, in proporzione, possiede più nozioni del suolo lunare che degli abissi oceanici; ciò equivale a dire che dei fondali marini in effetti non conosciamo quasi nulla. Chi come noi del Delta Sub Adria ha la fortuna di potersi immergere, ovvero di accedere seppur con enormi limitazioni ad un mondo tanto vasto quanto poco frequentato, spesso si imbatte proprio in una triste realtà fatta di immondizie, di bottiglie e di detriti di ogni tipo che si accumulano sul fondo, nascosti alla vista ma presenti ed indistruttibili. Non osiamo pensare a cosa possa essere stato gettato nelle inaccessibili fosse oceaniche. Può essere difficile ragionare su così vasta scala, ma è doveroso tentare di fare qualcosa. Noi subacquei abbiamo un debito di riconoscenza con il Mare che ci accoglie e ci concede una piccola parte delle sue meraviglie. Soprattutto il nostro bistrattato bacino dell'Alto Adriatico, sfruttato da sempre e da sempre destinazione finale degli scarichi degli insediamenti del "favoloso" Nord Est, ad ogni immersione, sembra rivolgerci una sorta di appello muto e terribile: è un mare che sta lottando per vivere, solo contro tutti.

Ecco il perché di questo appuntamento: il Delta Sub Adria continua ad avvicinare molte persone alla subacquea ma, soprattutto, ad una nuova coscienza del nostro ambiente. Quest'anno poi c'è una grande novità, costituita dalla imminente istituzione della Zona a Tutela Biologica dell'Alto Adriatico, ovvero di una zona protetta antistante il litorale di Chioggia che ospita le "Tegnue", basse formazioni rocciose tipiche solo di quel fondale. Un'iniziativa a cui abbiamo fattivamente contribuito ed in cui crediamo; una scelta che, senza nulla togliere alle normali attività produttive, è volta a costituire un rifugio per molte delle specie di flora e fauna marina proprie di questa zona. Una varietà di forme di vita inaspettata, in alcuni casi ben paragonabile alle girandole di colori che si possono vedere nei mari esotici.

Stasera assisteremo allo spettacolo della natura....Della "nostra" natura!

Buona visione.



**DELTA SUB  
ADRIA**

# Le Tegnue dell'alto Adriatico

**N**ella zona del Mare Adriatico antistante il porto canale di Chioggia tre miglia al largo, sul fondale sabbioso ed a circa venti metri di profondità si trovano delle formazioni rocciose chiamate Tegnue o Tenute. Tale denominazione è stata loro attribuita dai pescatori locali, in quanto queste rocce hanno la particolarità di fare impigliare, e quindi di trattenere, le loro reti. Si tratta di formazioni insolite ed inusuali in questo specchio di mare, altrimenti caratterizzato da un fondale piatto ed uniforme frutto di antichissima e continua sedimentazione dei residui portati a valle dai maggiori fiumi italiani.



PARAZOANTUS "FIORITI"



Già sommariamente descritte all'inizio del '700 dall'Abate Giuseppe Olivi, fu solo attorno alla fine degli anni '60 che il Professor Angelo Stefanon, poi unitamente al Professor Braga, intraprese una serie di ricerche volte a chiarire definitivamente l'origine di questi "sassi". Dopo anni di paziente lavoro si arrivò alla conclusione che la loro formazione è attribuibile a due fattori principali. In primo luogo la cementazione spontanea

di particelle sabbiose con altri residui organici, come ad esempio resti di conchiglie etc. che, come avviene nei beachrocks delle zone tropicali, hanno formato dei lastroni che emergono dal fondale di pochi centimetri. In altri casi ci si trova di fronte a vere e proprie formazioni organogene, ovvero di origine essenzialmente biologica, dovute all'azione prolungata nel tempo di organismi incrostanti di vario tipo, quali alghe calcaree, briozoi, serpulidi etc.

La nascita delle prime è databile attorno a 6-7 mila anni



ASTICE ALL'ATTACCO

**GRE.CO**

ATTREZZATURE ED ABBIGLIAMENTO SUBACQUEO  
MANUTENZIONE E ASSISTENZA DI TUTTE LE MARCHE  
STAZIONE DI RICARICA BOMBOLE

Via Badaloni, 2  
45014 PORTO VIRO (RO)  
Tel. e Fax 0426.321033  
E-mail: gre.cosnc@libero.it



or sono; le seconde risultano appartenere ad un'epoca relativamente più recente risalente a circa 3-4 mila anni fa.

Ognuno di questi agglomerati costituisce comunque un sicuro quanto inaspettato rifugio per moltissime specie che abitualmente vivono nell'Adriatico. Un mare che, a dispetto di quanto molti possono supporre, è ancora ricco di vita e di nutrimento.



OMBRINE - "SCIAENA UMBRA"

Si tratta quindi di un ambiente unico nel suo genere, che proprio per le sue caratteristiche geologiche è riuscito in qualche modo ad auto-preservarsi dalle attività di pesca intensiva a strascico; purtroppo ciò non significa che ci si trovi alla presenza di un patrimonio naturale sicuro e tutelato.

Al contrario, le attività umane ed il disinteresse finora dimostrato nei confronti delle Tegnue hanno portato ad un drastico ridimensionamento del numero di forme di vita presenti nel territorio, con grave rischio per il mantenimento della biodiversità, ovvero di quella differenziazione necessaria a garantire un corretto equilibrio ambientale. Un equilibrio che ha consentito alle Tegnue di diventare delle vere e proprie piccole oasi di ripopolamento.



ROCCE RICOPERTE DI SPUGNE

L'Adriatico, almeno per quanto riguarda la nostra zona costiera, non è certo un bacino che



SAN PIETRO

regali le immagini di trasparenza cristallina riservate da altri mari quali il Tirreno o lo Jonio; verrebbe spontaneo attribuire la scarsa chiarezza dell'acqua ad una situazione di inquinamento assai elevato, ma in effetti non è così. Pur dovendo affrontare l'impatto con i reflui delle attività civili ed industriali che quotidianamente defluiscono nelle sue acque, la poca trasparenza del nostro mare è da attribuirsi alla sospensione di moltissime particelle di



## GESTIONE CANTIERI

# GE.CA. s.r.l.

Viale G. Marconi, 68  
45010 ROSOLINA (RO)  
Cell. 335.265254  
Tel. 0426.664780  
Fax 0426.664990

MERLUZZETTI



plancton, il quale costituisce la base della catena alimentare ittica.

Chi ha la fortuna di potersi immergere su una tenuta forse farà fatica a scorgersela, confusa tra i colori smorti ed indefiniti del fondale. Basta un po' di luce e ...Lo spettacolo inizia! Talvolta però invece che ad uno spettacolo si assiste al dramma di un'area devastata dalla pesca

di frodo, umiliata da una rete a strascico calata troppo vicino o soffocata dalla mucillagine o dal fango sollevato dai macchinari per la pesca dei molluschi.

La serie di fotografie che appaiono tra queste righe possono dare l'idea di quali e quante forme di vita si celano nelle nostre acque. Non siamo in acque tropicali, ai confini del mondo, ma a pochi chilometri da casa nostra! La speranza è che queste immagini ci aiutino a comprendere come noi tutti, in uguale misura, abbiamo il preciso dovere di contribuire alla tutela ed alla salvaguardia delle Tegnue. Ora c'è un fatto nuovo: la presa di coscienza e la sensibilità finalmente dimostrata a livello

FIMBRIA



OFIURIE



istituzionale.

Grazie all'impegno di appassionati, di studiosi e di alcuni amministratori, è in dirittura d'arrivo un progetto veramente rilevante: l'istituzione di una Zona a Tutela Biologica, ovvero di un'area marina protetta volta a preservare un ambiente così particolare garantendone contestualmente la fruibilità, pur nel rispetto di alcune regole fondamentali.



**CANTIERE NAVALE S. P. A.**  
**VITTORIA**

..oltre 70 anni  
di costruzioni navali..

Stabilimento: Via L. Da Vinci, 47 - **ADRIA (RO)**  
Tel. 0426 460015 r.a. - Fax 0426 41741  
Url: [www.netmarket.it/vittoria](http://www.netmarket.it/vittoria)  
e-mail: [vittoria@netmarket.it](mailto:vittoria@netmarket.it)



# La Tegnua "Champagne"

**N**ell'ambito dell'istituzione della Zona a Tutela Biologica di Chioggia il Delta Sub Adria ha elaborato un progetto che ha come indirizzo lo studio ed il monitoraggio dell'evoluzione dei processi vitali propri delle Tegnue.

In pratica si è trattato di individuare una di queste formazioni sottomarine e di procedere alla sua demarcazione topografica e batimetrica tramite la posa di una sorta di "reticolo".

Di seguito si è passati all'individuazione delle specie residenti ed al monitoraggio dei processi di crescita di tali organismi, anche allo scopo di poter fornire utili indicazioni ai mitilicoltori della zona.

Il nome che abbiamo dato a questa

tegnua è derivato dalla prima impressione che ha fatto a noi sommozzatori la sua scoperta: spiccando con il giallo dei parazoantus e l'arancione delle spugne dal grigio del fondale, ricordava l'allegro spumeggiare di una coppa di champagne.



LA TARGA DEPOSITATA DAL "DELTA SUB ADRIA"



PARAZOANTUS

Purtroppo nonostante la posa di cartelli di avviso in cui si spiegava agli eventuali altri visitatori il motivo di tutto quell'insolito armamentario, i "soliti ignoti" forse vedendo minacciato il loro territorio di pesca di frodo hanno pensato bene di distruggere in pochi attimi il lavoro di mesi.

Per noi non una sconfitta, bensì uno sprone per ripetere l'esperienza.

## Nuova Carrozzeria Splendor



CARROZZERIA AUTORIZZATA 02973

di Bondesan e Pitoni s.n.c.  
45011 ADRIA (RO)  
Tel. e Fax 0426.21865

*Dove si trova la differenza!!!*



# I Relitti dell'alto Adriatico

**L'**Alto Adriatico, oltre che riservare molte sorprese dal punto di vista naturalistico, custodisce sui suoi fondali numerosi relitti, mute testimonianze di storia più o meno recente. Si tratta di un mare propenso ad improvvise intemperanze e le cui onde, a causa della poca profondità media, possono in brevissimo tempo assumere dimensioni davvero rilevanti, fino a trasformarsi in vere e proprie muraglie d'acqua pronte a ghermire i natanti. Anche le vicende belliche delle ultime due Guerre, che hanno visto la zona del Golfo di Venezia direttamente interessata ad un'intensa attività di combattimenti aeronavali, hanno contribuito a fare delle nostre acque l'ultima dimora di molte navi da guerra le quali, nel corso degli anni, si sono trasformate da micidiali strumenti di distruzione a rifugio e vivaio per miriadi di organismi viventi.

Le lamiere contorte nell'ultimo spasimo di queste potenti macchine sono state colonizzate da spugne, parazoantus, spirografi e molluschi di moltissime specie; gli oblo', le strutture dei ponti e le cabine una volta occupate dai marinai si sono trasformate in sicuro e confortevole rifugio per scorfani, gronghi ed astici. Le cime tranciate, fluttuanti impotenti nell'inusuale elemento liquido, sono diventate efficaci appigli per uova di calamaro e di gattuccio. In pratica la Natura, quasi a voler porre rimedio alla stoltezza dell'uomo, ha "riconvertito"



degli strumenti di morte in vitali giardini subacquei. Ma sotto la superficie, oltre che ad un silenzioso monito alla follia della guerra, si ritrovano anche le storie di persone pacifiche che in mare hanno lavorato duramente per mantenere le loro famiglie, e che d'improvviso hanno dovuto pagare alla loro fonte di sostentamento un tributo inaspettato e terribile.

Storie diverse, ma accomunate da un medesimo destino; storie che cercheremo di raccontare nelle pagine seguenti, dove abbiamo raccolto le vicende passate e le immagini attuali. La prova tangibile che il nostro Mare Adriatico, in ogni frangente, costituisce un meraviglioso grandissimo serbatoio di vita.



## Consorzio Acquedotto Medio Delta Po

Orario di apertura uffici: dal lunedì al venerdì alle ore 8.00 alle 13.00 e dalle 15.00 alle 17.30  
sabato alle ore 8.30 alle 12.30

45011 **ADRIA** (Rovigo) - Via Arzeron, 22/A - Tel. 0426.948211 - Fax 0426.948212  
www.acquedotto.adria.ro.it - E-mail: [acquedotto@acquedotto.adria.ro.it](mailto:acquedotto@acquedotto.adria.ro.it)

# Incrociatore corazzato Amalfi

L'appellativo di corazzato dato all'incrociatore Amalfi deriva dal fatto che quando lo scafo venne costruito dai cantieri Odero di Genova fu rinforzato sui lati con una protezione in acciaio al nichel-cromo spessa fino a 20 cm. Lungo 140 metri, largo 21 e con un peso di 10.600 tonnellate l'Amalfi venne varato nel 1908. Con le sue caldaie a carbone, che alimentavano due macchine alternative a cilindri da 20.000 cavalli, riusciva a raggiungere la velocità (all'epoca vertiginosa per una nave di quelle dimensioni) di 23 nodi, ovvero più di 40 km/h. Nel corso del primo conflitto mondiale, mentre si apprestava a raggiungere parte della flotta italiana impegnata al largo delle coste istriane affiancato dalle torpediniere Calipso e Procione, venne improvvisamente raggiunto da un siluro lanciato da un sommergibile austriaco mentre incrociava a circa 20 miglia dalle coste italiane.

Purtroppo a nulla valsero le poderose corazze: la nave, colpita sul lato sinistro esattamente all'altezza del compartimento centrale delle caldaie, venne devastata dall'esplosione ed iniziò ad imbarcare acqua con una tale velocità che, come narrano le cronache del tempo, in soli sei minuti si capovoltò. Dopo altri quattro minuti di agonia l'Amalfi, sempre in posizione capovolta, iniziò la sua irreversibile discesa sul fondale 30 metri più sotto. Il rapporto sull'affondamento redatto dal suo comandante, il Capitano di Vascello Riaudo, datato 8 luglio 1915 ed oggi conservato presso l'Archivio Storico della Marina Militare, fornisce la ricostruzione puntuale di quella fase concitata e tremenda:



..."Prima dell'alba erano armati i soli pezzi antisiluranti, e verso le 3 avevo ordinato personalmente al Comandante in 2<sup>a</sup> di chiamare tutta la gente a posto di combattimento. Alle 4h05m mi recai nel casotto di rotta... Qualche minuto dopo, in lat. =45°12' N. e long. 12°53'5' E Gr. avviene sulla sinistra, verso il centro della nave, una forte esplosione seguita da proiezione altissima colonna d'acqua commista a frammenti di carbone. Distinsi



## Cooperativa Sociale LEVANTE a.r.l. - onlus

Sede Amm.va: Vicolo S. Spirito, 7  
45011 ADRIA (RO)  
Tel. 0426.901660 - Fax 0426.944015  
E-mail: cons.albatros@tiscalinet.it

Cura del verde



Pulizie



Trasporto scolastico



perfettamente la scia di un siluro, facente un angolo di circa 30° da poppa colla rotta della nave; la scia non aveva più di 200 metri di lunghezza, il che mi fa supporre che il sommergibile nemico abbia lanciato passando fra la torpediniera "Calipso" e l'Amalfi. Ho mosso tutta la barra a dritta per evitare un secondo siluramento.

Le macchine erano in azione, il timone funzionava perfettamente, lo sbandamento della nave non superava

i 20° ed io ho ordinato di verificare l'entità dell'avaria nella speranza di poter raggiungere Venezia. Poco dopo per lo sbandamento aumentava, quantunque non rapidamente, e l'equipaggio si poneva sul lato dritto di coperta. Intuendo io che la nave si sarebbe capovolta diedi l'ordine di fermare le macchine; ordine trasmesso coi telegrafi al Tenente di Vascello Cambi ed ho avvertito la gente di attendere ordini per gettarsi in mare essendo elevata la velocità della nave ..

Alle mie parole l'equipaggio proruppe in grida di "Viva il Re !" "Viva l'Italia !" Poco dopo aumentando rapidamente lo sbandamento sulla sinistra la velocità d'avanzo diminuiva sensibilmente.

Diedi allora l'ordine " si salvi chi può " e l'equipaggio sorvegliato per gruppi da parecchi Ufficiali si gettò in mare al grido di "Viva il Re !", "Viva l'Italia !".

La nave accostando a dritta (ciò che fortunatamente ha impedito la perdita di gente scostandola dall'elica emersa) completava in pochi minuti l'abbattuta sul fianco sinistro emergendo completamente l'elica di dritta che era in moto.

In questa posizione la prora era poco più immersa che la poppa, quando già alberi, fumaioli e ponte erano immersi. L'affondamento completo ebbe luogo in tal assetto, con poco risucchio. Alla scomparsa della bandiera sorse unanime il grido di "Viva il Re !", "Viva l'Italia !". "I naufraghi con grida di "Viva il Re !" attendevano tranquilli di essere recuperati"

Incredibilmente dei 719 uomini di equipaggio ben 652 riuscirono a salvarsi, raccolti dalle torpediniere. Non si trattò di una circostanza fortuita: i superstiti dovevano la vita all'abilità del comandante il quale impartendo prontamente l'ordine di porre la barra a dritta, riuscì a contenere l'enorme sbandamento a sinistra dello scafo provocato dalla falla, guadagnando



UNA PARTE DELLO SCAFO  
DOPO L'ESPLOSIONE



## riccardo mantoan

**IMPIANTI RISCALDAMENTO  
IDRICO-SANITARIO-GAS  
CONDIZIONAMENTO  
IMPIANTI A PANNELLI RADIANTI**

45011 ADRIA (RO)  
Tel. 0426.23845  
Cell. 328.9849995

ELICA RECUPERATA



così attimi preziosi.

Dopo qualche tempo in due riprese, nel 1919 e nel 1921, si effettuarono dei tentativi di individuazione del punto esatto dell'affondamento, ma le limitate tecnologie dell'epoca resero alquanto difficile l'operazione.

Quando finalmente qualcosa si impigliò nei rampini a strascico calati in mare nel tentativo di ritrovare l'Amalfi, ai palombari che si immersero si presentò lo scafo in tutta la sua imponenza.

Le strutture superiori giacevano sprofondate nel fango, schiacciate dall'immane peso di quelle corazze che avrebbero dovuto salvare il gigante capovolto.

Come anzidetto in quel punto il fondale giunge a -30 metri; la chiglia si trovava a -14 metri e le enormi eliche in bronzo restavano immobili quattro metri più sotto. In quel periodo l'industria metallurgica aveva un grande bisogno di materia prima, e l'acciaio dell'Amalfi costituiva un vero e proprio tesoro sommerso. Iniziò quindi nel 1924 un'azione sistematica di smantellamento e recupero del rivestimento corazzato. Anche le due eliche vennero portate in superficie dalla ditta Scavone di Venezia: un'impresa notevolissima stante i limiti delle attrezzature disponibili in quegli anni.

La demolizione, effettuata facendo esplodere numerose cariche esplosive, distrusse lo scafo fino al piano di coperta.

Immergendosi oggi sui pochi resti dell'Amalfi non si riesce ad avere l'esatta percezione della struttura della nave; sicuramente lo scafo abbandonato si sarebbe trasformato uno spettacolo incomparabile di vita e colore, quasi a voler riparare all'infelice sorte di quel metallo.

# Torpediniera 5 PN



I cantieri Pattison di Napoli nel 1911 costruiscono la torpediniera numero 5: da qui la sigla 5PN identificativa della nave.

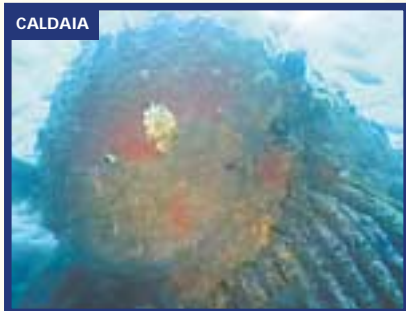
Lunga 42 metri e mezzo, larga 4 metri e pesante a pieno carico 140 tonnellate, la 5PN era armata con due tubi lanciasiluri ed un cannoncino da 57 millimetri situato a poppa. La propulsione era garantita da due caldaie Thornycroft che sviluppavano 27.000 cavalli e le

**Cappello**  
ALBERGO RISTORANTE PIZZERIA ★★  
Via S.S. Romea, 7 - 45010 ROSOLINA (RO)  
Tel. 0426.664016 - Fax 0426.665025

**ARIA CONDIZIONATA**  
**STANZE CON BAGNO**  
**TELEVISIONE**  
**TELEFONO**

**Specialità**  
*Pesce e Carne alla griglia*

**Pizzeria**  
*Campione del Mondo*  
*Las Vegas 1992*



consentivano di raggiungere i 27 nodi, ovvero ben 50 km/h. Il 26 giugno del 1915 un siluro lanciato da un sommergibile della flotta austriaca di stanza a Pola, che stava pattugliando la zona compresa tra i campi minati costituiti dagli italiani a protezione della costa antistante i lidi di Venezia e Jesolo, segnò il destino della 5PN.

La nave venne inesorabilmente colpita a prua e solo la freddezza del Comandante Spano, cui era affidata l'unità, riuscì a scongiurare un enorme tributo di vite umane. Infatti, dopo la collisione, Spano ordinò "macchine indietro tutta" e così facendo rallentò l'affondamento, consentendo a quasi tutto l'equipaggio di porsi in salvo. La torpediniera affondò verticalmente appoggiando la prua sul fondale di 22 metri; data la maggiore lunghezza dello scafo la zona poppiera rimase per alcuni minuti sospesa in modo irrealistico fuori dall'acqua prima di inabissarsi.

A quasi 90 anni dall'affondamento l'azione costante del mare ha risparmiato ben poco della 5PN. Svettono ancora maestose dal fondale le due caldaie, e nel tubo di lancio a poppa si intravede la sagoma di un siluro, bloccato in quella posizione dall'evolversi fulmineo degli eventi.

La visita a questo relitto, forse maggiormente che in altri, fornisce la misura di quanto l'azione del mare sia lenta ma inesorabile; di come l'opera combinata di milioni di piccoli organismi viventi possa avere ragione anche del metallo forgiato dall'uomo allo scopo vano di prevalere sui suoi simili e sugli elementi.



# Cacciatorpediniere Quintino Sella



**V**arato nel 1915, all'inizio della Grande Guerra, il cacciatorpediniere Quintino Sella venne impiegato nel secondo conflitto mondiale come nave veloce con compiti di esplorazione e scorta di unità di più grosse dimensioni. La nave, lunga 85 metri e pesante 1.480 tonnellate, era spinta



**CO.IM.PO S.r.l.**

Sede legale: Via America, 7 - Fraz. **CA' EMO - ADRIA (RO)**  
Tel. 0426.46194 - Tel. e Fax 0426.46434

IL QUINTINO SELLA IN MISSIONE



da tre caldaie accoppiate a motori a turbina che, unitamente alle dimensioni relativamente ridotte, con i loro 35.000 cavalli le consentivano di raggiungere la velocità incredibile di 35 nodi, ovvero poco meno di 65 km/h!

L'armamento era costituito da quattro tubi lanciasiluri, quattro cannoni da 120 mm. e due mitragliere antiaeree da 20 mm.

L'11 settembre del 1943 il Quintino Sella, al comando

del Capitano di Corvetta Corrado Cini, dopo la proclamazione dell'armistizio stava raggiungendo il porto di Brindisi per ricongiungersi al comando alleato. siluri lanciati da una motosilurante tedesca che incrociava a 12 miglia dalla costa alle 17.00 di quel giorno, dopo ben 116 missioni di guerra, scrissero la parola fine sulla possente fiancata della nave colpendola all'altezza del

PARTICOLARE DEL FUMAILO



CANNONE

parte di comando e della sala macchine. Lo scafo si squarciò in due tronconi: la prua affondò quasi sul posto, col tagliamare rivolto al cielo, mentre il resto dello scafo spinto dal possente abbrivio percorse altri centocinquanta metri e scomparve sul fondo. Dell'equipaggio si salvarono solo 93 componenti e non si è mai saputo esattamente quanti marinai perirono in quell'immane tragedia.

Il relitto, che conservava ancora al suo interno buona parte delle munizioni e dei siluri, nel 1975 venne fatto brillare dalla Marina Militare al fine di scongiurare possibili incidenti. Pertanto delle strutture già gravemente danneggiate oggi si possono identificare solo alcuni particolari, mentre le lamiere sparse sul fondale sono divenute un confortevole rifugio per un gran numero di "ospiti" sottomarini.



BITTA DI ORMEGGIO



**COSTRUZIONI  
GENERALI  
XODO SRL**

**OPERE  
IDRAULICHE  
DRAGAGGI  
DRIAFRAMMI  
OPERE IN C.A.**

45014 PORTO VIRO (RO) - VIA STRADONAZZI, 3  
Tel. 0426.632874 - Fax 0426.320385 - E-mail: xodo@gal.adigecolli.it

# Cacciabombardiere Republic P47 "THUNDERBOLT"

**L'**alluminio che compone la maggior parte della carcassa di questo relitto ha fatto sì che gli organismi marini, per molti dei quali questo metallo è tossico, non si siano completamente impossessati della materia inerte. A circa cinquant'anni dall'abbattimento i resti sono ancora identificabili, e la sagoma tozza del cacciabombardiere è ben delineata.

Il velivolo è stato scoperto solo nel 1993, quando un peschereccio che incrociava a circa 10 miglia dal litorale di Jesolo ebbe la propria rete a strascico danneggiata da un insolito ostacolo che giaceva su un fondale di ventidue metri.

Successivamente alcuni subacquei scesi ad esplorare la zona ebbero la sorpresa di ritrovare



PALA DELL'ELICA PIEGATA DALL'IMPATTO SULLA SUPERFICIE DEL MARE

il relitto di un aereo che appariva rovesciato. Il motore e la turbina, avulsi dalla fusoliera a causa del tremendo impatto, giacevano poco distante.

Il Tunderbolt nel secondo conflitto mondiale era, a giusta ragione, considerato una tra le macchine da guerra più micidiali. Velocissimo con i 700 km/h che il suo motore turbocompresso da 2.000 cavalli gli consentiva di raggiungere agevolmente, lungo 11 metri e pesante quasi

9 tonnellate, era armato con otto mitragliere Browning da 12.7 mm disposte simmetricamente sulle ali e trasportava un carico di bombe da 125 kg l'una e razzi da 5 pollici.

Aveva un'autonomia di 1.600 km, che con l'ausilio di un serbatoio supplementare in cartapesta applicato sotto la fusoliera poteva quasi raddoppiare. Si adattava pertanto ad essere utilizzato per missioni a lungo raggio, come presumibilmente era quella che stava effettuando nel gennaio del '44 quando dalla Puglia occupata dalle forze



RUOTINO DEL CARRELLO DI CODA



L'ENORME "CHIOCCIOLA" DEL POTENTE TURBOCOMPRESSORE



**ATRIUM S.R.L.**

PAVIMENTI  
RIVESTIMENTI  
IDROTERMOSANTARI  
ARREDO - BAGNO

Sede Leg. e Magazzino:  
V.le Risorgimento, 40/F  
Tel. 0426.900915 - Fax 0426.943561

Show Room:  
Via E. Filiberto, 2/F  
Tel. 0426.901271 - Fax 0426.944456  
45011 ADRIA (Ro)

E-mail: atrium@stargatenet.it

TENTATIVO DI SOLLEVAMENTO COI PALLONI



alleate stava raggiungendo le basi tedesche di Udine per aprire la strada ai bombardieri B 24. Sulla via del ritorno, almeno questa appare l'ipotesi più fondata, venne abbattuto dalla contraerea e da allora giace nel silenzio del mare.

All'interno della carlinga, alzata grazie a dei palloni di sollevamento, non si sono trovate tracce del pilota.

# Nave Mercantile Greca EVDOKIA II

**E**vdokia (si pronuncia evdokìa) è un termine greco che significa "prosperità".

avrà sicuramente portato prosperità al suo armatore e a coloro i quali lavoravano a bordo, almeno fino ad un giorno di marzo del 1991 quando l'insidia della nebbia, eludendo l'efficacia degli strumenti di bordo, ne ha segnato improvvisamente la sorte.

La nave si trovava a circa 6 miglia da Chioggia quando la prua del cargo Philippos, battente bandiera dell'Honduras,



"COILS" DI LAMIERA NELLA STIVA

ne squarciò improvvisamente la fiancata sinistra.

L'Evdokia II, carico di 3.000 tonnellate di lamiera di ferro in coils che stava trasportando da Bargos, porto sul Mar Nero, fino a Venezia, cominciò ad imbarcare un'enorme quantità d'acqua che in pochi istanti ne allagò le stive. In nove brevissimi minuti la falla costrinse la nave ad adagiarsi sul fondo, immobile, in assetto di navigazione.

I nove membri dell'equipaggio abbandonarono



IL NOME SULLA FIANCATA

**Fabio Tuolla**  
*Mediatore*

**VENDITA - AFFITTI - PERMUTE  
CASE - AZIENDE AGRICOLE  
EDIFICI ARTIGIANALI ED INDUSTRIALI**

Via Gorgi, 10 - 45014 PORTO VIRO (RO)  
Cell. 333.4382323 - 336.669780  
Tel. Uff. 0426.322121 - Tel. Ab. 0426.321082



**RESTAURO E MANUTENZIONE  
PORTICATI E TETTI  
IN LEGNO E LATERIZIO**

**ENA Costruzioni**  
*di Tuolla Nicola*

Via Ca' Giustinian  
45014 PORTO VIRO (RO)  
Cell. 347.5384775  
Tel. Ab. 0426.321082

INTERNO DELLA PLANCIA



l'Evdokia II gettandosi in acqua, e furono recuperati dallo stesso cargo che aveva mortalmente ferito il mercantile greco. Date le dimensioni dello scafo, che misura oltre 100 metri di lunghezza per una stazza lorda di 1.437 tonnellate è stato necessario procedere allo smantellamento delle sovrastrutture le quali, arrivando a pochissimi metri dalla superficie, costituivano un grave pericolo per la navigazione. Si è anche provveduto a bonificare i serbatoi di

olio e carburante al fine di scongiurare il possibile inquinamento ambientale. L'Evdokia II pochi giorni dopo il suo affondamento aveva un aspetto surreale: tutto si era fermato all'improvviso. Nelle cabine si vedeva ancora "stesa" ad asciugare la biancheria di qualche marinaio. L'acciaio risplendeva lucido e i paranchi sembravano pronti ad entrare in azione. Se non fosse stato per quello squarcio sul lato sinistro, ci si sarebbe aspettato da un momento all'altro di sentire il rumore delle turbine.....

Oggi sono trascorsi più di dieci anni e il grosso relitto è diventato un piccolo ecosistema a sé stante. I moltissimi subacquei che si immergono su questa che è divenuta una "palestra", si trovano davanti ad uno spettacolo di vita e colore che conserveranno certamente tra i ricordi più belli.

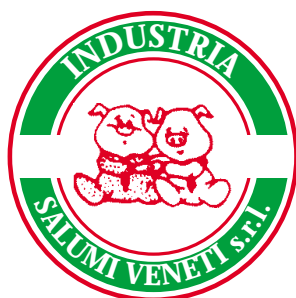
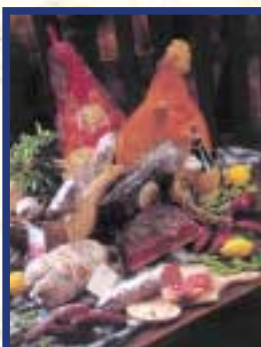
# Peschereccio FERREO

**I**l Ferreo era uno dei moltissimi motopescherecci che costituiscono la flottiglia di Chioggia, una delle più grandi d'Italia.

Si trattava di un'imbarcazione lunga 23 metri, robusta, di concezione moderna e dotata di adeguate strumentazioni le quali non sono risultate sufficienti ad



IL NOME SUL FASCIAME



**Industria  
Salumi Veneti s.r.l.**

Via F. Rismondo, 131/A  
45014 PORTO VIRO (RO)  
Tel. +39 0426 631450  
Fax +39 0426 631958

www.salumiveneti.it  
e-mail: info@salumiveneti.it





evitare la collisione con un mercantile greco, complici la nebbia e l'eccessiva fiducia nei sistemi di guida automatica. L'impatto è avvenuto nel luglio del 1988, e la prua del peschereccio è stata scagliata in alto come un fucello per diversi metri, poi schiantandosi e provocando l'immediato affondamento. Le reti in quel momento non erano calate, ed hanno quindi seguito il triste destino del Ferreo: si trovano ancora appese alla gru poppiera, ed assieme

alle numerose altre appartenenti a diversi pescherecci successivamente impigliatesi sul relitto, costituiscono una sorta di bozzolo che avvolge il fasciame e le strutture del ponte. Per questo motivo si tratta di un relitto difficile da individuare e piuttosto pericoloso per l'esplorazione subacquea, essendo concreto il rischio di rimanere impigliati.

La cabina di pilotaggio è stata eletta a dimora da un bel branco di merluzzetti, che con i loro riflessi d'argento sfilano tra il fasciame sconnesso.

Il naufragio fortunatamente non ha causato vittime.



## BANCA DI CREDITO COOPERATIVO SANTA MARIA ASSUNTA - ADRIA

Aderente al Fondo di Garanzia dei Depositanti del Credito Cooperativo

Sede Legale: 45011 Adria (Ro) - Corso Mazzini, 60 - Tel. 0426 941911

Filiali: Scardovari - Bottrighe - Pila - Porto Tolle - Porto Viro - Gorino (Fe) - Rosolina (Ro)

Si ringrazia il professore Angelo Stefanon per la consulenza scientifica.  
Foto e testi gentilmente concessi da Piero Mescalchin - [www.mescalchin.it](http://www.mescalchin.it)



## DELTA SUB ADRIA



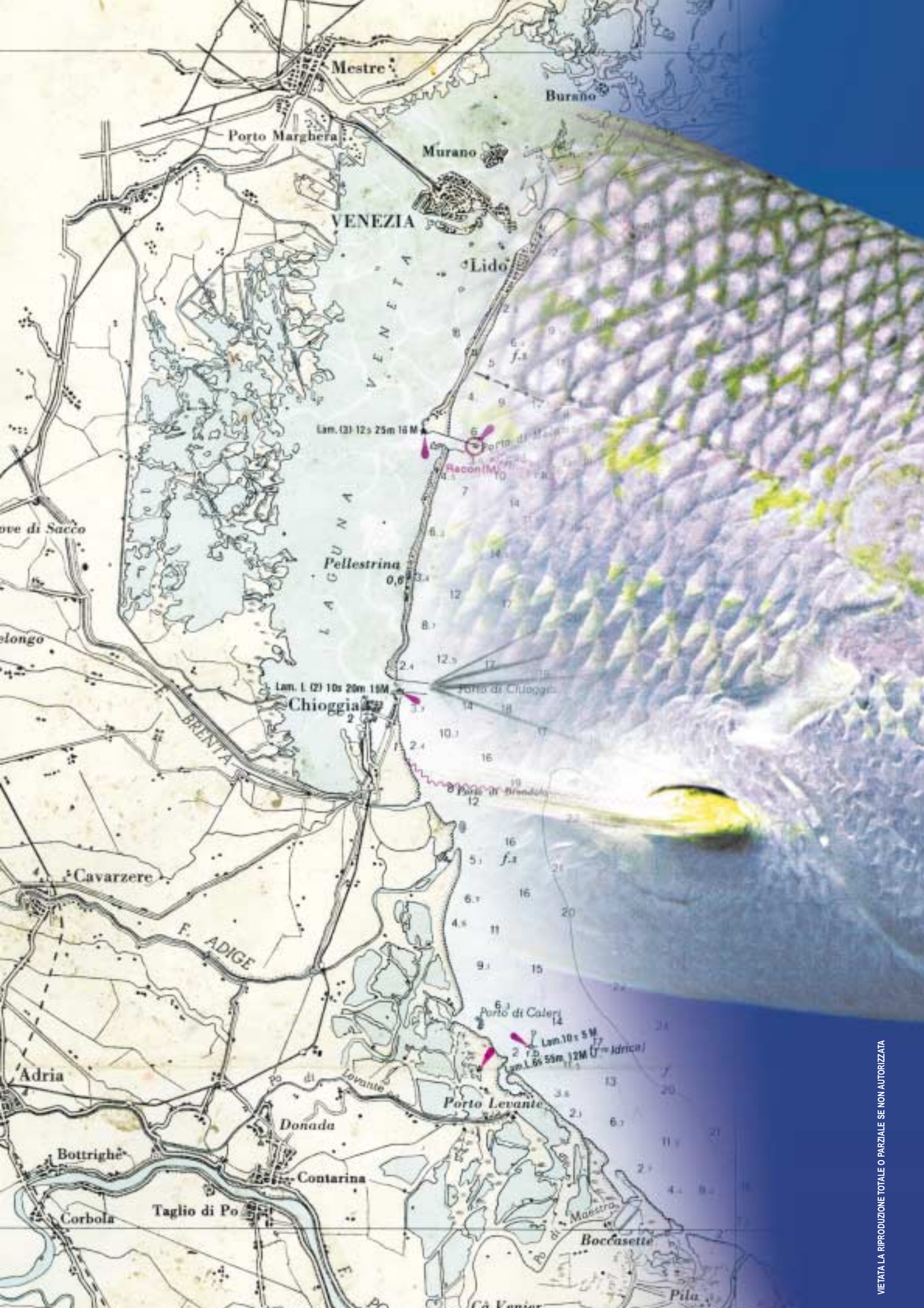
**E**ra l'estate del 1982 quando quattro amici, già "vittime" del fascino dell'immersione subacquea, decisero di tentare l'avventura. Con un autofinanziamento arrivarono il primo compressore per ricarica, qualche bombola ed alcune altre attrezzature: da qui è nato il Delta Sub Adria. Già da subito lo scopo principale del club era quello di promuovere l'attività subacquea, che a quei tempi non aveva certamente la diffusione odierna ma veniva intesa come sport estremo, ristretto a poche persone "in cerca di guai". Il nome è venuto quasi da sé, derivato dalla dislocazione geografica che poneva il sodalizio al centro del territorio bassopolesano. Il Delta Sub Adria non disponeva ancora di propri istruttori, e quindi la didattica era affidata ai docenti della Scuola Federale di Rovigo, mentre i primi allievi utilizzarono per le lezioni teoriche e pratiche i locali messi a disposizione dalla Direzione della Piscina Comunale.

Dal 1985 il Delta Sub Adria è affiliato alla Federazione Italiana Pesca Sportiva ed Attività Subacquee, F.I.P.S.A.S. (membro del C.O.N.I. e della C.M.A.S.). Solo nel 1990 si è finalmente potuto avviare il primo corso interamente gestito dal Club. Da allora vi è stata una crescita costante sia sotto il profilo didattico che nel numero dei soci iscritti. Da qualche anno l'Amministrazione Comunale di Adria ci ha concesso uno spazio situato nel complesso delle scuole elementari di Via Dante. Le condizioni pessime dei locali non hanno scoraggiato i soci che con molte ore di duro lavoro (spesso notturno) ed un considerevole esborso di denaro, hanno realizzato l'attuale sede che permette lo svolgimento delle lezioni teoriche e delle riunioni di club. Ad oggi la nostra scuola di immersione, applicando i rigorosi standard didattici federali, ha brevettato circa 500 subacquei alcuni dei quali stanno utilizzando il loro titolo a fini lavorativi. La seria preparazione richiesta ai nostri allievi si paga da sé in termini di sicurezza ed affidabilità; il costante aggiornamento seguito dai nostri istruttori ci ha consentito nonostante la dislocazione geografica decentrata, di partecipare da vicino alla continua evoluzione della subacquea.

I brevetti di vario grado rilasciati dalla nostra Scuola di Immersione fanno capo alla didattica della C.M.A.S., ovvero della Confederazione Mondiale delle Attività Subacquee. Tale dottrina è stata utilizzata fin dalla sua nascita dal corpo dei Vigili del Fuoco ed attualmente è l'unica riconosciuta in Italia dal C.O.N.I.

Con un istruttore federale di secondo grado, cinque di primo grado e vari aiuto istruttori ed accompagnatori, dodici attrezzature complete, venti bombole, supporti audiovisivi, dieci brevettati foto-sub, due operatori di camera iperbarica, due operatori di Protezione Civile ed un palombaro sportivo il Delta Sub Adria può dire di averne fatta di strada...Ma lontani dal sentirci appagati, vogliamo andare sempre più avanti ampliando il nostro orizzonte. Per questo, oltre che perseguire e consolidare l'aspetto didattico, ci siamo prefissati un traguardo difficile ed ambizioso: la tutela ambientale. E' il tema principale di questa e di altre manifestazioni organizzate negli scorsi anni e il grande successo di pubblico, spesso costituito da persone non strettamente legate alla subacquea, ci ha convinto che il nostro impegno è orientato nella giusta direzione. A maggior ragione dobbiamo riuscire a fare apprendere ai nostri allievi non solo la tecnica ma anche lo spirito corretto per esplorare i fondali marini ancora oggi per buona parte inesplorati, sviluppando nel contempo la consapevolezza di avere la grossa responsabilità di proteggere il Mare e di conservarlo integro per chi verrà dopo di noi. Più persone riusciremo ad avvicinare a questo spirito, maggiore sarà la possibilità di raggiungere il traguardo. Se siete interessati alle nostre iniziative contattateci senza problemi allo 0426/900908 oppure al 333/7343111 e-mail: [aguerr@tin.it](mailto:aguerr@tin.it) oppure partecipate alla nostra riunione mensile presso la sede di Adria, Via Dante, 1 il primo martedì di ogni mese alle ore 21.00.

Per noi sarà un piacere potervi avere come graditi ospiti. A presto!



Mestre

Burano

Porto Marghera

Murano

VENEZIA

Lido

Lam. 121 12s 25m 10M

Porto di Malamocco

Pellestrina

L. A. VENEZIA

Lam. I 121 10s 20m 10M

Chioggia

Porto di Chioggia

F. BRENTA

Cavarzere

F. ADIGE

Adria

Porto Levante

Bottrighè

Donada

Corbola

Taglio di Po

Contarina

Boccasette

Cà Venier

Pila