

Nasim II, il Thistlegorm dell'Isola di Giannutri

Il relitto di cui stiamo per parlarvi ebbe una destino simile a quello del Thistlegorm la famosa imbarcazione, affondata dalla aviazione tedesca nel 1941 a nord est di Shagh Rock in Mar Rosso e poi scoperta dal comandante Cousteau nel 1956, oggi meta del turismo subacqueo di tutto il mondo nelle acque egiziane.

Il Nasim II infatti navigava anche per motivi commerciali anche lui diretto verso l'Egitto la notte tra l'11 ed il 12 febbraio del 1976 quando fece naufragio davanti a Cala Maestra un piccolo golfo dell'Isola di Giannutri in Italia centrale ed anche lui oggi è divenuto famoso per essere il relitto delle auto.

Giannutri è la più meridionale delle isole dell'arcipelago toscano, essa è posta tra il promontorio dell'Argentario ed il Mar Tirreno che dà verso a la più grande Sardegna; è lunga 3 km e larga poco più di 500 metri ed occupa una spazio di 2,3 chilometri quadrati.

Il suo azzurro mare fu meta dei naviganti sin dall'epoca degli Etruschi (popolazione italica preesistente a quella dei Romani).

Il Nasim II, battente bandiera panamense, era partito dal porto di Livorno la sera dell'11 febbraio alle 20:30 con un carico di 50 automezzi composto da 12 FIAT, 35 PEUGEOT e 3 MERCEDES sul ponte e 16 rimorchi e 3 carrelli elevatori nelle stive diretta ad Alessandria d'Egitto.

Contrariamente a ciò che si potrebbe facilmente pensare non era una nave vecchia: era stata infatti costruita in Gran Bretagna nel 1959 presso i cantieri navali Brooke Marine Ltd, varata poi il 13 aprile di quell'anno con il nome di ELK o LIYN (ci sono due fonti non corrispondenti), aveva due robusti motori diesel costruiti in Svizzera a sei cilindri da 900 cavalli ciascuno che le potevano far sviluppare una velocità di 14 nodi a pieno carico.

I naviganti di tutto il mondo, specie quelli europei, erano soliti dire che cambiare il nome ad una imbarcazione non porti fortuna: questo è uno di quegli episodi in cui questa credenza popolare sembra avverarsi.

Quella notte, lasciati gli ormeggi con il mare calmo ed un sottile vento di scirocco che concedevano un'ottima visibilità al comando, procedeva lentamente lungo il canale di Piombino.

Giunta all'altezza del promontorio dell'Argentario la nave si venne a trovare davanti ad un muro di pioggia improvvisa che rese la visibilità quasi nulla: nei pressi di Giannutri si era sviluppato un improvviso vento di sud ovest violento e teso e quanto mai pericoloso; era il temuto Libeccio.

Il Mar Mediterraneo è un mare piccolo e chiuso, che insegnò nei millenni a navigare ad ogni marinaio e non a caso qualcuno lo definì la culla della civiltà moderna.

Esso è in grado di dare vita ad una tempesta in un solo quarto di ora: le sue forze diventano dirompenti proprio in quanto improvvise e molti marinai impararono che per navigarlo occorreva saperlo prevedere bene.

Quella notte fu fatale per l'equipaggio del mototraghetto Nasim II.

Alle 04:30 del 12 febbraio 1976 la nave, che avrebbe dovuto passare ad est dell'isola, spinta dal vento e dalle onde del mare, andò a sbattere contro gli scogli di Punta Pennello, al largo del porticciolo di Cala Maestra di Giannutri.

Il violento urto provocò uno squarcio nella parte di prua della nave, che iniziò immediatamente a imbarcare acqua.

Il comandante, forse nel disperato gesto di salvare la nave, tentò di invertire rotta bruscamente e di portare il Nasim II ad incagliarsi nel basso fondale che sapeva esserci davanti a Cala Maestra per evitarne il dannosissimo affondamento. La stretta manovra di virata non gli riuscì e le forze del mare, aiutate dal moto di inerzia (o abbrivio) della andatura della nave, la inclinarono bruscamente a sinistra (o babordo), cominciando a provocare le prime perdite del carico di automobili che erano state poste sul ponte di coperta.

La tesi è provata dalla posizione della prua del Nasim, oggi orientata verso nord e non verso sud come la rotta per l'Africa avrebbe dovuto imporre.

Dopo soli quindici minuti dal lancio del SOS la nave affondò, in una fossa sabbiosa di sessanta metri di profondità, proprio davanti a Cala Maestra come detto e senza potersi più spostare.

Il signor C. Morbidelli, uno dei pochissimi abitanti dell'isola che quel giorno si prodigarono per trarre in salvo i naufraghi, ricorda le operazioni con cui furono aiutati e sottratti al mare tutti i 17 membri dell'equipaggio.

La sua testimonianza ci dice che la nave prima urtò con la parte anteriore sulla costa rocciosa ed infatti lo squarcio dell'acciaio sulla prua della nave è ancora oggi ben visibile.

La prima visita sott'acqua sul relitto si dovette rimandare sino alla fine di maggio del 1976, allorchè i subacquei che scesero si trovarono davanti alla grande nave coricata su un fianco con una FIAT 132, una Peugeot ed una Mercedes ben chiaramente distinguibili. Qualcuno ne liberò le ruote di scorta, che schizzarono pericolosamente verso la superficie ancora cariche di aria, altri si impadronirono di sedili, sportelli e quanto altro si riusciva ad asportare dalle auto per poterli, una volta lavati e ripuliti, rivendere come parti di ricambio.

Vi erano ancora nei loro posti: il radar, la tromba della sirena, oltre che un groviglio di cime a poppa che si elevava sino a venti metri dalla superficie.

Allora si leggeva ben distintamente il nome della società armatrice: "NEPTUNIA", oggi scomparso per l'azione corrosiva della salsedine.

L'IMMERSIONE

A noi tocca visitare il relitto in una sola immersione, organizzata con un transfer lunghissimo in giornata da Torino dove abitiamo sino a Porto S. Ercole vicino a Grosseto (quasi 600 km).

Arrivati sul posto il personale del diving che avevamo convenzionato per percorrere le circa 11 miglia nautiche di distanza che ci separavano dal luogo del naufragio ci informa che il gommone che dovremo utilizzare ha un guasto, pur essendo comunque in grado di navigare.

Accettiamo lo stesso il rischio per il desiderio di documentare la vista di questo relitto che ci incuriosisce ormai da anni.

Arrivati a Cala Maestra troviamo subito il luogo dell'immersione grazie al pratico pedagno che è stato fissato in zona.

L'immersione però dovrà cominciare dalla parete antistante la riva, ad un centinaio di metri da essa e che è la scarpata lungo la quale sono scivolte fuori bordo le prime automobili in quella notte di tempesta improvvisa del 1976; qualcuno infatti ha battezzato questo punto come il "garage" proprio per la presenza dei mezzi sparsi sul fondo sabbioso.

La visibilità di un mare unico come quello dell'isola, favorito dalla scarsissima presenza umana e dalla assenza totale di siti industriali produttivi, concede al subacqueo di poter vedere la sagoma della grande nave già sin dal fondo della parete a circa 35 metri di profondità, allorchè si incontra la prima vettura capovolta.

Per la nostra immersione utilizzeremo tre circuiti aperti ed un solo chiuso (il mio) che non dovrebbero consentire di percorrere tutta la visita, con partenza dal fondo della parete e circumnavigazione di tutta la struttura del relitto, con il tempo di indugiare troppo sui dettagli.

In quanto propositore dell'esplorazione subacquea mi sento responsabile anche della sua buona riuscita, oltre che della sua sicurezza: dopo aver tirato una sagola dalla parete al primo relitto quindi per tracciare la strada, impongo un ritmo deciso alla lunga pinneggiata che dovremo compiere.

Il mare è turchino e, proprio come l'acqua trasparente che s'incontra in Mar Rosso sul Thistlegorm, qui vi è una luce intensa che vanifica l'uso del flash per il nostro fotografo: il rischio è la sovraesposizione.

Sono anni ormai che facciamo immersione assieme e ciononostante, prima di tuffarci in mare e dopo aver risolto il piccolo problema di sostituzione o-ring sul month-piece del mio rebreather, ci ricordiamo, ripetendole ad alta voce, tutte le procedure di emergenza e di comunicazione subacquee che ci siamo date.

Il barcaio si è dimostrato all'altezza di assistere i subacquei, nonostante il grave e preoccupante problema al motore della nostra imbarcazione.

Sott'acqua l'atmosfera è resa surreale dalla visione impietrita e fissata nel tempo di cose che normalmente si vedono animate fuori da essa: le automobili riverse su di un fondo granulare quasi

filtrato come quello di alcune grotte di acqua dolce che abbiamo visitato in terra.

Nemmeno il passaggio di noi quattro subacquei con i nostri decisi movimenti di acqua provocati dalle pinne smuove la polvere sul fondo.

Subito dopo il *garage* delle prime auto e dopo aver dato uno sguardo d'insieme alla enorme chiglia della nave, appare maestosa la prua rivolta a nord verso l'isola; a lato di essa l'auto principalmente fotografata da tutti subacquei che hanno il piacere di venire qua sotto.

Doppiando la prua si ha l'immagine forse più bella di tutta l'immersione: si scorge tutta intera la sagoma dalla nave, con i suoi ponti in tek marino ancora integri sebbene ora pericolanti, il grande albero di prua trasverso ancora fisso nella sua sede ed il castello di poppa. Sul fondo e davanti ai boccaporti delle stive di prora altre auto sparse sulla sabbia e sventrate dai saccheggi dei cercatori di *souvernirs*.

La penetrazione nel relitto oggi è divenuta pericolosa a seguito di alcuni segnali di cedimento strutturale del relitto abbastanza evidenti, per questo motivo la sconsigliamo a chi volesse fare questa immersione in Italia.

Possiamo comunque testimoniare che, non trattandosi di una nave passeggeri, ma da trasporto, i corridoi per il passaggio da una cabina all'altra sono molto stretti ed è quindi obbligatorio l'uso del reel. L'unico ambiente relativamente largo dove non si incontrano particolari difficoltà è la sala comando dove si possono notare le antenne di alcune aragoste.

Resta comunque ugualmente un gran piacere nuotare attorno a questo gigante integro riverso sulla sabbia sul suo lato sinistro in mare trasparente ed illuminato.

Procedendo verso la poppa si incontrano le gru di carico, i boccaporti aperti con le scale che danno alle stive ed agli alloggiamenti dell'equipaggio.

L'emblema del relitto del *Nasim II* e forse dell'intera immersione è però la grande elica che si vede sulla poppa di dritta (o destra) del relitto con il grande albero di trasmissione che si allunga su buona parte della chiglia proveniente dagli ingranaggi della sala macchine. Su di essa indugiano il fotografo ed i subacquei in caccia di immagini da portare a casa.

Fatalmente si arriva al termine dei 30 minuti che ci eravamo programmati e le bombole con il mix di fondo sono sul limite di riserva necessaria agli imprevisti: occorre ripercorrere la strada a ritroso del nostro ritorno verso il pedagno che ci assicurerà una lenta e tranquilla decompressione.

Risalendo sulla parete che prima avevamo disceso ora vediamo anche alcune piccole entrate di grotte sommerse che ci riserveremo di esplorare alla prossima immersione; ora occorre fare fronte alla decompressione programmata, con i previsti cambi di gas per i circuiti aperti.

Da queste parti, come in tutto il Mar Mediterraneo e come la stessa storia del naufragio del *Nasim* insegnano, possono presentarsi forti e fastidiose correnti improvvise che dobbiamo quindi cercare di prevenire.

Ancora sulla cima del pedagno ripensiamo alle immagini fantastiche del *Nasim II* ed al fatto che ne valesse veramente la pena fare tanti chilometri in autostrada con tante montagne scavalcate per arrivarci.

Mario scorre l'anteprima delle sue fotografie sul display della camera mentre noi gli facciamo assistenza e sicurezza tutt'intorno. I pesci nuotano liberi intorno a noi in un mare azzurrissimo ed illuminato dal sole dell'estate.

Saliti in barca inizia il viaggio di ritorno verso terra che sarà reso lungo e faticoso dalla definitiva avaria e rottura del motore del gommone che ci ha trasportati.

Lo staff del diving si è fidato troppo della sorte e noi con lui purtroppo.

Rientrati in porto dopo più di tre ore di viaggio, rimorchiati da un'altra imbarcazione di passaggio, ci siamo cambiati per fare ritorno a casa a notte fonda, comunque felici di aver fatto una splendida immersione e con la consapevolezza che la prossima volta sceglieremo meglio il diving controllando accuratamente i suoi mezzi prima di partire.

Hanno partecipato all'immersione: Gherardo Biolla (circuiti aperti), Giorgio Graglia (circuiti aperti), Mario Spagnoletti (circuiti aperti) e Pierpaolo Montali (CCR)

SCHEDA TECNICA:

Nome: Nasim II

Tipo: nave da carico

Anno di costruzione: 1959

Cantiere: Broke Marine L.t.d

Armatore: Jupiter Stream Ship Company

Bandiera: Panamense

Lunghezza: metri 66,50

Larghezza: metri 11,60

Stazza lorda: 707,08 T.

Stazza netta: 360,61 T.

Apparato motore: 2 motori diesel Sulser

Cavalli asse: 1880

Eliche: 2

Velocità: 14 nodi