

La storia della nave greca Heleanna

Abele Carruezzo



L'armatore greco Constantino S. Efthymiadis per aumentare la capacità di trasporto di passeggeri da e per la Grecia, che già negli anni '60 i pax vedevano un forte aumento, decise di comprare sul mercato dell'usato, quattro petroliere svedesi, trasformandole in ro/ro passeggeri con auto al seguito;

così nel 1966 la petroliera Munkedal venne trasformata, mantenendo lo stesso aspetto e dotata di cabine, poste fra il ponte superiore e la sala macchine, per accogliere passeggeri e boccaporte sulle fiancate per imbarcare auto e camion. Rinominata Heleanna e messa in esercizio sulla rotta Patrasso – Ancona e viceversa.

Il “sinistro” occorso alla nave Heleanna si verificò all'alba del 28 agosto 1971, quando una fuga di gas dai locali della cucina provoca un forte incendio. I periti navali, poi, dovranno stabilire le coordinate del “punto-nave/sinistro” e le probabili cause dell'incendio; informazioni tecniche importanti ed utili ai fini processuali.

Al momento del disastro (dove), la nave era diretta verso Ancona (quale rotta, e con quale prora governava), con 1174 passeggeri (per la safety ne poteva trasportare solo 620, certificato Hellenic Register) e circa 200 auto (compresi tir ed autobus); si trovava a 25 miglia nautiche a Nord di Brindisi ed a 9 miglia al largo di Torre Canne, più verso Monopoli. La nave armava 12 scialuppe di salvataggio (50 persone a scialuppa = 600); i periti dimostreranno che più della metà erano con gli argani bloccati, mentre quelle calate a mare erano super affollate al punto che una di queste si ribaltò in mare.

Il disastro causò 25 morti, 16 dispersi e 271 feriti, alcuni anche in modo grave; i morti erano di nazionalità italiana, greca e francese. Il comandante della nave, Dimitrios Anthipas, giovanissimo senza esperienza per essere un comandante, si disse; poi condannato sia dalla magistratura italiana che da quella greca per i tragici fatti. E' da notare che questo giovane inesperto, giunto asciutto sulla banchina di Brindisi, cercò la fuga il 29 agosto del 1971, ma venne arrestato al varco frontaliero del porto di Brindisi prima di riuscire ad imbarcarsi, insieme alla moglie, su una nave diretta in Grecia; all'epoca non vi erano trattati Schengen e lui non comprese che Brindisi era ed è comunque un porto di frontiera.

Ancora, prima di una qualsiasi inchiesta, all'epoca del "sinistro", le acque territoriali comprendevano le 6 miglia nautiche (poi modificate per legge in 12 miglia dal 27 febbraio 1973), per cui il disastro avvenne in acque internazionali. Ma le Autorità italiane dichiararono la loro competenza a processare il comandante della nave poiché alcune vittime del disastro erano perite in acque territoriali italiane ed almeno una era morta in ospedale a Brindisi. Anche le autorità greche furono interessate al processo, in quanto la nave batteva bandiera ellenica.

Dal punto di vista della "sicurezza" marittima, SOLAS '60 (Safety On Life At Sea 1960), si accusò (oggi iscritti nel registro degli indagati) armatore e comandante perché la nave era in pessime condizioni nautiche, sistemi e piani di soccorso scarsi e non funzionanti i sistemi antincendio di bordo. Ai soccorsi parteciparono alcuni pescherecci privati: mm/pp Laura, Madonna della Madia, Angela Danese, Nuova Vittoria, San Cosimo che aiutarono nella ricerca dei dispersi in mare ed al soccorso dei naufraghi. L'incendio venne domato dopo molte ore.

Questo è quanto risulta, nella letteratura giornalistica, dopo quarant'anni dal disastro della Heleanna; a parte la solidarietà alle vittime e dispersi e a tutti coloro che soffrirono nell'evento. Oggi, da Monopoli a Fasano fino a Brindisi vi saranno celebrazioni alla memoria. Il Presidente della Repubblica, Leone, nel 1972 conferì alla città di Monopoli la medaglia d'argento al Merito Civile. Noi desideriamo ripercorrere alcune tappe dell'inchiesta con relativa indagine peritale, che ha reso difficile tutto l'operato dei giudici e tecnici, in quanto all'epoca non si disponeva di "scatola nera" o registrazioni radar e soprattutto delle carte di bordo andate distrutte (incidentalmente o volutamente), all'atto dell'"abbandono-nave".

Si ricorda che il "sinistro" fu denominato: "Naufragio della m/n "Heleanna" per incendio a bordo 28 agosto 1971, in acque di Torre Canne – Brindisi". C'ero anche io: volontario (oggi si direbbe Caritas) del gruppo Apostolatus Maris della Parrocchia S. Anna e con altri amici, impegnato a portare coperte e vestiti ai naufraghi sulla banchina di Brindisi e con l'auto del Parroco Don Antonio Fella si faceva la spola con l'Ospedale "Di Summa". Pochi giorni dopo, mi ritrovai sul "caso", in quanto, giovane laureando in Discipline Nautiche, collaboravo da tempo con lo Studio Tecnico Peritale Surveyor diretto dal Comandante Luca Belsito incaricato dal Tribunale di Brindisi di alcune indagini sulla nave "Heleanna", già dal giorno 29 agosto 1971, ormeggiata alla costruenda banchina di Costa Morena, e a disposizione della magistratura.

Partiamo, facendo notare che l'inchiesta si presentò molto complessa, sia dal punto di vista tecnico che giuridico. Il Giudice Istruttore del Tribunale di Brindisi, Serafino Terzi, nominò un collegio peritale: "Visti gli atti relativi al proc.pen.c/ Antypas Dimitrios, ritenuto che è necessario procedere a perizia per accertare l'origine, le cause, l'ora dell'incendio della nave Heleanna, nonché l'adeguatezza e le tempestività delle operazioni antincendio e di salvataggio, nonché infine la corrispondenza fra le strutture architettoniche e le apparecchiature antincendio della nave con le convenzioni internazionali, NOMINA a periti:

Dr. Direttore di macchina Mosca Domenico del RINa Bari; Dr. Ing. Pasquale Pierro, Ispett. Gen. VV.FF. della Protezione Civile Napoli; Dr. Ing. Giorgio Marini, Comandante VV.FF. Brindisi; Comandante Luca Belsito, Perito navale, Brindisi". Questo incarico avveniva dopo quella preliminare del 10 settembre del 1971, con cui lo stesso Giudice Terzi, su sollecito della Capitaneria di Porto di Brindisi, riteneva accertare se gli ormeggi della nave Heleanna garantivano sicurezza al porto e, nel caso contrario, stabilire gli adeguamenti tecnici necessari. Lo Studio Belsito dopo pochi giorni elaborava una relazione sommaria. In tale relazione si fotografava la

nave ormeggiata al campo boe (Boa 9 e Boa 10), in una situazione precaria, perché esposta a marosi e venti, come la notte tra il 5 e 6 settembre.

Pertanto si proposero due soluzioni: ormeggiare la nave alla nuova banchina di Costa Morena oppure alla banchina Feltrinelli, precisamente al limite del cantiere navale Greco; però la banchina di Costa Morena non era ancora finita e non ufficialmente agibile, perché non consegnata (fine-lavori) dalla Ditta Fincosit. Mentre per la banchina Feltrinelli si legge: “Il traffico commerciale nel punto indicato è molto saltuario e l’unico impedimento è la presenza della m/n Micrhis, di bandiera cipriota già sotto sequestro conservativo dall’aprile 1971; inoltre l’ormeggio alla banchina Feltrinelli consentirebbe lo sbarco degli automezzi recuperabili, visto il portellone laterale dell’Heleanna”.

La Capitaneria di Porto decise per la banchina di Costa Morena. Collaborando, con lo Studio Belsito, mi ritrovai a partecipare all’ispezione della nave e delle pertinenze il giorno 24 settembre 1971. Presenti: oltre al G.I. Terzi, il Com. te Belsito, perito navale; Rev. Storoni Don Elio, costituitosi parte civile, invitato dal G.I. a presenziare alle operazioni, con il proprio legale, Avv. Michele Lamacchia; il Mar. Galluzzo Antonio ed il Vigile Perrone Antonio del Corpo VV.FF al fine di rilevare mediante due esplosimetri eventuali pericoli di esplosioni a bordo ed il Mar. di P.S. Francesco Rossetti per l’Ufficio.

Gli esplosimetri non rivelano fughe di gas; si nota nel garage presenza nutrita di moscerini che indica fermentazione di uve con esalazione di anidride carbonica dai camion rimasti a bordo; si ispeziona il timone con la pala ferma a dritta e con un angolo di 15°/20° circa; la nave presenta 12 gruette, a due a due, per n.12 scialuppe di salvataggio, sei per ogni fiancata; la scialuppa n.10 è perfettamente integra e al suo posto, mentre la n. 2 è parzialmente calata; la n. 6 è ritorta forse per qualche scoppio di bombola; le scialuppe 11 e 12 sono andate completamente distrutte perché ubicate ai due lati del fumaio; tutte le gruette sono abbassate verso l’esterno; guardando la nave da poppa verso prua, è evidente che l’azione del fuoco è stata più violenta sulla parte dritta; infatti, la relativa fiancata risulta compusta e devastata per tutta la sua lunghezza, mentre quella sinistra lo è sino all’altezza della tuga di poppa, vi sono solo i resti, fusi al 60%; le sale macchina sono integre ed indenni dal fuoco; sui pavimenti sono presenti foglie di pittura cotta evidentemente cadute dall’alto attraverso l’osteriggio di macchina; integri i due generatori principali di energia elettrica.

Per quanto riguarda l’origine dell’incendio potrebbe essersi generato fra la panetteria, la riposteria ed il locale ristoro. Il guardiano notturno di bordo, Nicolas Balnis, nella sua deposizione dice di aver visto “fiamme vicino alla cucina più esattamente nel corridoio vicino alla cucina”. Bisogna tener presente che da altre deposizioni, fra cui quelle dei signori Guglielmino Giovanni e Gatto Armando, risulta che “l’incendio si era sviluppato alla base del fumaio al disopra del posto dove si presumeva fossero le cucine”. Come causa si può solo dire che potrebbe essere stato un corto circuito, una manovra errata di accensione dei polverizzatori della cucina, uno spandimento eventuale di gas liquido, oppure la fuoriuscita di nafta dalla cassa di alimento della calderina che, in fase di rifornimento, poteva aver rigurgitato nafta dallo sfogo aria sfogante al disopra della cassa.

L’incendio prese il sopravvento solo quando iniziarono le esplosioni delle bombole di ossigeno e ciò accadeva presumibilmente quando il timone, per lo scoppio della bombola nella cala di poppa, si bloccava con barra 15°-20° a dritta, facendo compiere alla nave una evoluzione di 360° ed in conseguenza esponendo la poppa alla traversia del vento. Tutta questa parte fu curata dal Direttore di Macchina Giuseppe Donativo, co-perito dello Studio per la sezione “macchine navali”. L’orario

più probabile dell'incendio, coincidente con l'inizio di lavoro in cucina per preparare la colazione all'equipaggio ed ai passeggeri, è verosimilmente le ore 05.30. Rimane la parte tecnico-nautica che curammo scrupolosamente per rispondere ai quesiti posti dal Giudice Istruttore Terzi.

Ricostruire cronologicamente la rotta seguita dalla M/n Heleanna partita da Patrasso il 27. Agosto. 1971 alle ore 10.26,5 , fino al “punto-nave-stimato” dell'abbandono/nave per incendio a bordo. Il primo calcolo è stato la determinazione della velocità media della nave: essendo nota la distanza Patrasso-Ancona in miglia 503 e potendo rilevare la data e l'ora di partenza “full speed” e la data e l'ora di arrivo “stand by” che corrisponde all'inizio del moto vario della nave, per la manovra di entrata in porto, si sono dedotti i tempi di navigazione per ogni singola traversata dal 9 luglio 1971 al 25 agosto 1971 e l'ora dell'ultima partenza da Patrasso (27 agosto 1971 ore 10.26,5). Con velocità media $V_m = 13,26$ nodi, la m/n Heleanna sarebbe giunta ad Ancona dopo 37, 93 ore il giorno 29 agosto 1971 alle ore 00.22.

Da calcoli in possesso dello Studio Peritale, si ricava che la nave Heleanna transitava ad una distanza al traverso di Porto Otranto di 10 miglia nautiche cotta 312° alle ore 01.17 del 28. Agosto. 1971; ed ad una distanza al traverso del fanale delle Isole Pedagne (Brindisi) di circa 3 miglia e sempre con rotta 312° , alle 04.22 del 28.08.1971. A questo punto prendemmo in esame l'estratto giornale nautico della M/c C. Tomacelli al comando del Padrone Marittimo Ferraguna Ezio ed il processo verbale dell'Istruttore formale reso alla procura della Repubblica di Bari il 28.08.1971 alle ore 20.30. Belsito fece notare che il Comandante della “C.Tomacelli”, per la sua origine istriana, non faceva sfoggio di letteratura (non conosceva bene l'italiano); tuttavia era un marinaio genuino che a suo modo si avvaleva della propria esperienza.

Si concluse che la M/n Heleanna, prima di fermare le macchine, avendo il timone bloccato su 15° - 20° di barra a dritta, ha compiuto una evoluzione di 360° sulla rotta, presentando ovviamente la poppa in fiamme al vento; alle ore 06.30 la nave era sul rilevamento vero 039° dal fanale di Torre Canne ad una distanza di 7 miglia nautiche; distava da Brindisi 25 miglia. La m/c Tomacelli riparte dal sito del sinistro dopo aver salvato 107 naufraghi alle ore 13.15 e giunse a Bari alle ore 17.15 sempre del 28.08.1971, percorrendo circa 35 miglia. L'iter peritale fu concluso con la consegna delle relazioni finali il 15 febbraio 1975. Il relitto rimase nel porto di Brindisi fino al 1974, prima di essere rimorchiato ai cantieri navali di La Spezia, demolito e trasformato in chiatta.

Abele Carruezzo

25 Agosto 2011