

**DAVID MEARNS,**  
CACCIATORE DI RELITTI A TEMPO PIENO

# MISSIONI IMPOSSIBILI

Testi di ENRICO CAPPELLETTI

SUOI SONO IL RECUPERO DEL CARICO DEL RIO GRANDE, A 5.762 METRI, L'ULTIMA ESPLORAZIONE DELLA CORAZZATA BISMARCK, A 3.000 METRI, E MOLTISSIME ALTRE IMPRESE, COME L'INTERVENTO SULL'AEREO DI USTICA. ATTUALMENTE È IMPEGNATO NELLA RICERCA DELLA NAVE ENDURANCE DELL'ESPLORATORE ANTARTICO ERNEST SHACKLETON E SUBITO DOPO SI DEDICHERÀ ALL'INDIVIDUAZIONE DELL'UNITÀ DA GUERRA AUSTRALIA PER ACCERTARNE LE ESATTE CAUSE DELL'AFFONDAMENTO



Sopra, David Mearns; a fianco, un cannone binato della Bismarck a 3.000 metri di fondo.



In piccolo, dall'alto, l'aereo precipitato a Ustica, l'incrociatore Hood e la corazzata Bismarck. In grande, l'Endurance tra i ghiacci



Si appresta a partire per un'altra delle sue missioni impossibili: la ricerca del relitto dell'Endurance, la nave dell'esploratore irlandese Ernest Shackleton affondata in un punto imprecisato del pack antartico il 21 novembre 1915. Quarantanove anni, americano di nascita, inglese di adozione e italiano di origine da parte di madre, i nonni, emigrati negli anni venti, provenivano da Eboli, David Mearns è uno di quelli che da grande è riuscito a realizzare i suoi sogni di ragazzo. In questa nuova impresa è patrocinato dalla Casa Reale e sponsorizzato dalla Royal Geographic Society e dal National Geographic con una cifra prossima ai cinque milioni di dollari. Il ritrovamento dell'Endurance in un mare glaciale significherebbe riportare d'attualità la tragica spedizione di Shackleton, rimasta dimenticata fino al 1982, quando un gruppo di esploratori britannici fu salvato dai mezzi di soccorso aerei nelle medesime condizioni del

loro predecessore. Si comprese solo allora quale fosse stato il vero valore dell'impresa di Shackleton, tanto che il suo nome venne inserito finalmente nell'albo d'oro dei conquistatori dell'Antartide. Nonostante le ricerche fatte, dell'Endurance, però, non si seppe più niente, perché, stretta nella morsa dei ghiacci, fu sospinta dal movimento della banchisa molto lontano dal punto di sbarco. David Mearns, perciò, non solo ha dovuto, sulla base dei documenti storici lasciati dall'esploratore, decidere in quale area concentrare le operazioni, ma si è anche trovato nella necessità di prepararsi a resistere a condizioni meteorologiche sicuramente molto dure e a un freddo certamente intenso. Ma Mearns non sembra affatto sconcertato. Sembra, anzi, che questa nuova missione lo abbia rinvigorito, soprattutto per essere nella condizione di poter battere Robert Ballard, lo scopritore del Titanic, che nel 2001

dovette rinunciare all'impresa, e un altro paio di compagnie anglosassoni che a loro volta si ritirarono. «E così, David, sei di nuovo in partenza?» «Già, sto imbarcando in questo momento le ultime attrezzature. Partiamo presto», risponde ridendo, evidentemente soddisfatto di quanto sta facendo. Anche se la domanda è banale, chiedo ugualmente se conosce bene l'area e la profondità dove il relitto dovrebbe trovarsi. «Le ricerche storiche indicano una zona ben precisa, - spiega. - Inoltre, ci siamo avvalsi di specialisti in grado di formulare ipotesi sullo spostamento della banchisa e delle correnti. Certamente non ci muoviamo a caso. In quanto alla profondità, non è molta, siamo attorno ai 400 metri. Mi aspetto di ritrovare i resti della nave e molta parte della strumentazione che trasportava. Il periodo migliore per le ricerche è quello tra febbraio e marzo, quando c'è



David Mearns al lavoro sulla verticale di un relitto e il Rov Magellan. Sotto, la campana della Bismarck e uno squarcio nelle lamiere. In basso, la traccia di uno scan sonar.



nato gli studi post universitari, l'unico campo professionale che mi si presentava era la ricerca

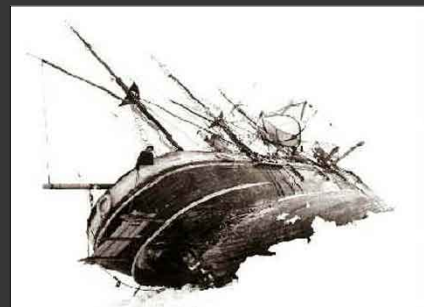
meno ghiaccio e ci si può muovere in un mare sgombro da ostacoli utilizzando side scan sonar e veicoli subacquei robotizzati. Si tratta sicuramente di una delle più ambiziose operazioni marine che ho mai fatto, perché cercheremo di ritrovare pure la nave svedese *Antartic*, affondata nel 1903, e di portare a compimento il survey dello Stretto di Bransfield. Tra l'altro, tutto avviene in forma regolare, perché la nipote di Shackleton, Alexandra, ci ha ceduto il diritto di recupero e perché ogni cosa viene eseguita secondo le procedure archeologiche del caso».

▫ **Una storia fantastica, la tua. Quando e come hai iniziato questa attività?**

«Ho studiato geologia all'università, poi mi sono specializzato in geologia marina per oltre dieci anni. Quando ho termi-

petrolifera, che però non mi piaceva. Volevo intraprendere la ricerca sottomarina, affascinato com'ero da quanto avevo appreso e dalla strumentazione che si usava. Così andai a lavorare per una compagnia di recuperi che aveva un contratto con la Us Navy. Cercavamo e recuperavamo aerei, elicotteri, missili, tutto quanto, insomma, la Marina aveva perso in mare negli anni precedenti.

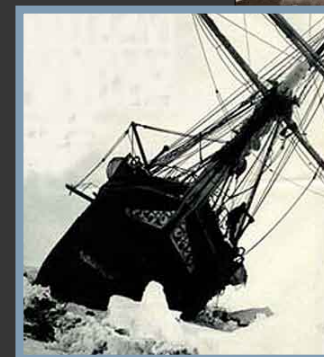
«Grazie alla mia esperienza in questo campo, fui chiamato, come esperto, da un tribunale austriaco che stava giudicando la scomparsa della *Lucona*, affondata da una bomba a orologeria. Indagavano su una truffa internazionale. Identificai il relitto a 4.000 metri. Era il 1991. Iniziarono così la Blue Water Recoveries, la mia impresa, e di conseguenza la mia carriera».



Dall'alto, l'Endurance imprigionata dai ghiacci nel mare di Weddell, Ernest Shackleton e l'esploratore artico Scott Amundsen.

## IL VIAGGIO DELL'ENDURANCE

Il primo agosto del 1914 Ernest Shackleton partì da Londra sull'*Endurance* con ventisette compagni. Raggiunse la Georgia del Sud, dove rimase quasi un mese, e poi si diresse verso il mare di Weddell. Il 19 gennaio 1915 la nave rimase incastrata nei ghiacci e andò alla deriva per novcentosessantamiglia prima di essere abbandonata e scomparire definitivamente il 27 ottobre. Shackleton fece trasferire l'equipaggio sulla banchisa in un accampamento d'emergenza, chiamato Ocean Camp, dove rimase fino al 29 dicembre, quando si trasferì, con



tre scialuppe di salvataggio al traino, su un lastrone della banchisa, denominato Patience Camp. L'8 aprile 1916, non potendo più rimanere lì perché i ghiacci si stavano sciogliendo, gli uomini della spedizione si diressero a remi verso l'isola Elephant, che raggiunsero, dopo una navigazione difficile, il 15 aprile 1916. Le probabilità di essere soccorsi rimanevano, però, pressoché nulle, così Shackleton decise di raggiungere con cinque marinai e la scialuppa in condizioni migliori la Georgia del Sud, distante ottocento miglia. Lo sparuto gruppo di disperati salpò il 24 aprile 1916 e riuscì a prendere terra nella parte meridionale dell'isola, nella baia di Re Haakon, dopo quindici giorni di navigazione in condizioni meteorologiche terribili. Quindi, Shackleton, Tom Crean e Frank Worsley riuscirono ad attraversare, in trentasei ore, trenta miglia di montagne e ghiacciai inesplorati della Georgia del Sud (fu il primo attraversamento dell'isola) per raggiungere la stazione baleniera di Stromness, situata sulla costa settentrionale, dove giunsero il 20 maggio. Da lì Shackleton organizzò il soccorso dei compagni rimasti a Elephant, che furono tratti in salvo, al quarto tentativo, il 30 agosto del 1916 dalla nave cilena *Yelcho*. Alla fine del 1920, Ernest Shackleton tentò di organizzare

un'altra spedizione. Stavolta il suo obiettivo era quello di dirigersi a nord per raggiungere il Polo Artico precedendo Amundsen. Riuscì a ottenere i finanziamenti necessari, ma una serie di ritardi impedirono una partenza tempestiva per evitare l'inverno artico. Sfumata una meta, ne trovò un'altra, riuscendo a convincere il suo finanziatore a effettuare un'altra spedizione in Antartide.

Con una nuova nave, la *Quest*, Shackleton salpò il 17 settembre 1921 da Londra, salutato da una folla esultante. A bordo c'erano molti dei partecipanti alla precedente spedizione: Frank Wild, J. A. Mcllroy, il medico di bordo, e Tom Green, il cuoco. Anche Hussey, Macklin, Mclead, Kerr e Worsley, il capitano della *Endurance*, erano della compagnia. L'obiettivo scientifico della *Quest* non era, comunque, ben definito. La nave attraccò al porto di Grytviken, lo stesso in cui l'*Endurance* attese per un mese il bel tempo, ma nella notte del 5 gennaio Shackleton ebbe un forte attacco cardiaco e morì poche ore dopo. La moglie, Emily, dette disposizioni affinché venisse sepolto lì, nel cimitero dei pescatori.

E. C.



L'agonia dell'Endurance e alcune immagini di Shackleton. A fianco, l'abbandono della nave con le scialuppe al traino.



## E POI L'AUSTRALIA...

La nave da guerra *Hmas Australia*, che sarà uno dei prossimi obiettivi di David Mearns, rappresenta una sorta di mistero nazionale australiano: con essa si perse l'intero equipaggio, ben seicentoquarantacinque uomini. E' da anni che la Fondazione Finding Sydney si batte per chiarire cosa in effetti accadde a quello sfortunato vascello, che dovrebbe essere stato individuato a una profondità di circa 3.800 metri. E l'unica maniera per riuscirci è quella di andare giù a vedere che cosa sia effettivamente successo. Una possibilità che la Fondazione ha cominciato a prendere in considerazione quando David Mearns trovò, nel 2001, la *Bismarck*, realizzando, tra l'altro, un libro e un documentario per Channel 4, e poi l'ammiraglia britannica *Mhs Hood*. Per quanto riguarda il caso dell'*Australia*, si pensò per anni che il disastro fosse stato causato da un sommergibile giapponese che lanciò i suoi siluri prima dell'attacco di Pearl Harbour, avvenuto il 7 dicembre 1941. Poi si mormorò che i tedeschi avessero catturato la nave e sterminato a sangue freddo tutto l'equipaggio. Fu solo attraverso i documenti rinvenuti dallo stesso Mearns presso l'archivio centrale di Trafalgar Square, a Londra, e la ricostruzione delle testimonianze rese da prigionieri di guerra tedeschi in Australia, che si poté formulare un'altra ipotesi più verosimile, e cioè che la nave australiana venne affondata dal mercantile armato tedesco *Hsk Kormoran*, il cui relitto, secondo



La corazzata *Bismarck* in navigazione e in manovra in porto. Mearns la trovò nel 2001.

«**Che tipo di attrezzatura usavi per raggiungere simili profondità?**

«A quell'epoca c'era già un side scan sonar che poteva operare a 6.000 metri di profondità con una banda di lettura molto ampia e

dettagliata. Non era materiale commerciale quello che si usava, veniva costruito apposta. Il team di ingegneri con cui avevo collaborato in precedenza aveva avuto grandi idee, che furono realizzate».

Senza fare tante domande posso comprendere come David abbia potuto individuare in sole tre ore il relitto della famosissima corazzata tedesca *Bismarck* e in tre giorni quello della *Hms Hood*, l'ammiraglia della Marina britannica. Il modello di side scan sonar che utilizza scende a grande profondità e nel contempo legge con estremo dettaglio il fondo del mare per un'ampiezza laterale sorprendente, che altri strumenti del genere non consentono.

«**E poi, una volta individuato ciò che ti interessa mandi in profondità un Rov?**

«Sì, già a quel tempo avevamo realizzato un Rov multifunzione, il Magellan, lo stesso robot che poi abbiamo impiegato per due anni sul relitto dell'aereo di Ustica per conto del Tribunale di Roma. Oggi i nostri mezzi li abbiamo ulteriormente raffinati e, a seconda dei casi, arriviamo a costruirli apposta per il lavoro che dobbiamo fare».

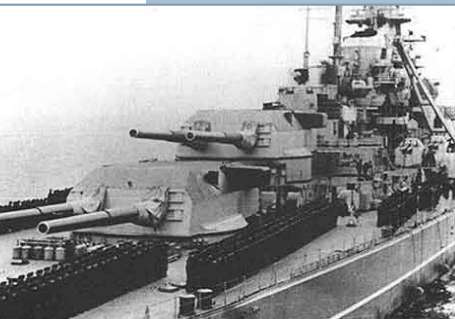
«**Detieni anche un Guinness dei primati.**

**Hai svolto la più profonda operazione di recupero in assoluto con un Rov...**

«Sì, è vero, individuammo la *Rio Grande* a 5.762 metri. Era un mercantile tedesco armato per la guerra da corsa nella Seconda Guerra Mondiale e messo fuori uso, e quindi affondato, dagli stessi tedeschi. Ne trovammo quattro di questi "blockade runner", ma il *Rio Grande* fu ripulito di tutto l'alluminio che originariamente trasportava. Un'operazione davvero fruttuosa!».

«**Quanto tempo impieghi a vuotare con un Rov le stive di un mercantile a 5.000 metri di profondità?**

«Pochi giorni. A portare via molto tempo sono le ricerche d'archivio, che nel caso del *Rio Grande* durarono diversi mesi. Ma, una volta arrivati sul punto, in pochi giorni individuammo il relitto e recuperammo un notevole quantitativo di lingotti di alluminio. Del resto, bisogna sempre lavorare molto in fretta. Pensa che allora il costo giornaliero del nostro equipaggiamento era di circa trentamila dollari al giorno, oggi sarebbe di cinquantamila. Sono un sacco



taglia della Royal Navy. Un interrogativo a cui già si era cercato di dare una risposta a cominciare dal 1980, da quando, cioè, cinque spedizioni si alternarono sul relitto della corazzata, a 3.000 metri di profondità. Robert Ballard affermò, nel 1989, che la nave tedesca si autofondò. Successivamente ci andò James Cameron, che scese sul relitto con l'ausilio di due sommergibili biposto russi e affermò che lo scafo era ancora integro. Quindi, nel 2001, su incarico ufficiale del Ministero della Difesa inglese, fu la volta di David Mearns, che in poche ore individuò sia il relitto della *Bismarck* sia quello della nave da battaglia inglese *Hood*, dimostrando che i proiettili britannici centrarono più volte la corazzata tedesca, senza però mai danneggiarne lo scafo. Come si vede, tuttavia, la polemica è tutt'altro che sopita.

E. C.



A fianco, la prua dell'*Hms Hood* (sotto all'entrata in porto); sopra, targhe ricordo lasciate sui relitti della *Bismarck* e dell'*Hood*.



di soldi, ecco perché bisogna sbrigarsi!».

«**Hai battuto anche un altro record, mi sembra: il recupero in soli tre metri di profondità dell'Esmeralda, una nave portoghese della flotta di Vasco de Gama che si perse nel 1503...**

«Vero anche questo. Su quel relitto, che si trova nell'Oceano Indiano, recuperammo molti oggetti e molti strumenti storici. Fu una bella avventura, interessante!».

«**Sei coinvolto anche in un'altra ricerca, quella dell'*Hms Australia*. L'hai già individuata?**

«La ricerca si sarebbe dovuta effettuare lo scorso agosto per conto del governo australiano, ma il finanziamento messo a disposizione, di due milioni e centomila dollari australiani, non era sufficiente a coprire le spese. Il progetto, pertanto, è slittato al prossimo anno. Si spera di avere una parte del cinquanta per cento che manca da un ulteriore finanziamento governativo e l'altra parte da un produttore cinematografico con cui stiamo trattando per cedergli i diritti delle riprese».



La nave corsara tedesca *Kormoran*, che forse affondò l'*Australia*.

«**Ritieni di essere un cacciatore di tesori o un cacciatore di navi?**

«Bella domanda! Penso di essere un "ship wreck hunter", un cacciatore di relitti navali. Quello che mi entusiasma di questo lavoro non è tanto l'oro che si può recuperare quanto la storia che riporto a galla. Ciò che mi affascina di più, e mi coinvolge ogni volta che inizio una nuova operazione, è la prospettiva di poter aggiungere nuovi tasselli di storia a quanto già conosciamo».

«**Visto che conosci bene questo lavoro, secondo te cercare tesori in mari come il Mediterraneo o dei Caraibi è una perdita di denaro e di tempo, come dicono in tanti, o si può ancora fare soldi?**

«Può valere ancora la pena, ma, credimi, si tratta di un lavoro molto complesso e sono pochi coloro che riescono ad avere successo. Non è come si pensa. Bisogna essere professionisti dall'inizio

alla fine. Se sei ben preparato, se hai studiato bene i documenti storici, fondamentali per una buona riuscita dell'operazione, e se hai un'ottima reputazione, allora potresti anche riuscirci. Non conta tanto

il progetto, conta la professionalità. Purtroppo, la caccia al tesoro attrae, in genere, gente di ogni tipo e questo porta spesso a fallimenti, perdite economiche, delusioni feroci. Sono convinto che se vi fosse più professionalità, si potrebbe fare molto di più, ma così come stan-

no le cose è quasi sempre un fallimento. E la professionalità deve riguardare ogni settore della ricerca: dalla documentazione storica alla scelta dell'equipaggio, dalla qualità degli archivi in cui si studia ai permessi richiesti alle varie autorità con cui si ha a che fare».

«**Mi pare di capire, quindi, che le attrezzature diventano secondarie...**

«Ormai siamo in grado di poter vedere a grandi profondità anche gli oggetti più piccoli e di avere scansioni elettroniche del fondo particolareggiate. Abbiamo le attrezzature sofisticate che servono e quelle che non abbiamo le possiamo costruire. Quello che manca, ripeto, è la professionalità di coloro che propongono un progetto, o che lo finanziano».

In diciannove anni di carriera, David Mearns ha percorso molta strada. Notissimo negli ambienti angloamericani della ricerca a grandi profondità, non solo è stato un precursore, da contrapporre addirittura a personaggi famosi come Ballard, ma ha tutte le carte in regola per entrare a far parte di quella ristretta cerchia di uomini di mare che negli ultimi decenni ci ha regalato le più grandi scoperte. Del resto, David non fa altro che questo con la sua ditta: cerca relitti a tempo pieno, relitti carichi di storia, o che hanno lasciato importanti tracce della loro esistenza, o relitti che qualche volta conservano al loro interno materiali ancora utili e recuperabili legalmente. Come tanti di noi è convinto che gli oceani custodiscano una incredibile quantità di riserve per il benessere del nostro pianeta.

«Se solo una piccola frazione di quanto è stato speso per l'esplorazione dello spazio interplanetario fosse stato impiegato per una seria scoperta del mare, - conclude, - oggi non solo ne sapremmo di più, ma avremmo anche molte più risorse per tirare avanti».

Enrico Cappelletti