



23 Luglio 2005

23 Luglio 2005

di Andrea Cavanna

Il 23 Luglio del 2005 è una data che per diverso tempo ho cercato di rimuovere dalla mente, ma periodicamente tornava a tormentarmi. Il 23 Luglio del 2005 era il giorno che corremmo il rischio di affondare con la NRV Alliance.



Il Leonardo nel porticciolo di Pianosa visto dall'Alliance la mattina dell'incidente

Eravamo a lavorare all'isola di Pianosa e quel giorno la nave era andata due o tre volte nel punto in cui nel tardo pomeriggio avvenne l'incidente. Eravamo entrati in una zona in cui non avremmo dovuto avvicinarci.

A distanza di anni posso dire che è stato un incidente classico dovuto all'eccesso di confidenza dettato dalla convinzione di essere infallibile del nostro comandante. Era il suo ultimo imbarco, poi sarebbe andato in pensione. L'eccesso di sicurezza in se stesso l'aveva fregato, e con lui tutti noi che eravamo imbarcati.

Non voglio qui giudicare l'operato del Comandante Holtschmidt Lotar, ma voglio raccontare quello che ho ed abbiamo provato in quella circostanza.

Mi trovavo in laboratorio assieme al capo crociera Tuncay Akal e Piero Guerrini, avevamo appena sbarcato Mark Stevenson ed il Ponte ci chiamò per chiedere se potevamo procedere per l'area di lavoro. Il capo crociera diede l'OK, sentimmo la nave che si avviava e dopo pochi secondi fummo sbattuti da un lato all'altro del laboratorio. Avevamo urtato uno scoglio sommerso, proprio sotto di noi e la nave sbandò paurosamente. Quando ci rendemmo conto dell'accaduto Tuncay era sparito, era già fuori del laboratorio. Dopo lo sbandamento sentimmo subito un rumore assordante di ferraglia. Il comandante aveva dato l'ordine di "macchina indietro", il rumore che avevamo sentito era la chiglia della nave che raschiava contro lo scoglio. Questa manovra fu fatale, aveva procurato uno squarcio di sette metri a proravia, ma questo lo sapemmo il giorno dopo. Era una manovra obbligata, l'unica in questi casi. Il comandante dopo i primi attimi di sbigottimento fece l'unica manovra che poteva fare cioè portare la nave vicino alla spiaggia e far appoggiare il bulbo di prora sulla sabbia della spiaggia. Con quella manovra aveva messo in sicurezza la nave; non avrebbe potuto affondare.

I primi momenti furono momenti di sgomento, di incertezza e perché no? Di paura. In questi casi la cosa che più ti tormenta è l'assenza di informazioni, non sai cosa fare e non sai come comportarti. Piero Boni,

che era in coperta a poppa fu sbalzato da un lato all'altro della nave e non capiva da che parte buttarsi in mare. Il buon senso lo fece desistere; rimase a bordo, ma non si era accorto di aver picchiato contro un gavittello e che si era procurato una ferita al collo del piede, non grave, ma sanguinante. Glielo facemmo notare noi.

Chi aveva visto la dinamica dell'incidente dall'isola di Pianosa aveva temuto che la nave si capotasse, tanto era stato lo sbandamento. Ci trovammo tutti in coperta e ci fu subito vietato di scendere in cabina. Non potei fare alcuna foto nell'immediato perché la mia fotocamera era in cabina. In quei momenti si stava decidendo se abbandonare la nave o meno. Dopo circa un'ora arrivavano le prime notizie: c'era uno squarcio nella chiglia a tribordo, era in prossimità della casse stagne. Poi venne la notizia che l'acqua stava entrando in sala macchine ma che la situazione era sotto controllo, mancava l'acqua potabile. Avevamo abbandonato il laboratorio, lo spostamento del carico aveva bloccato gli accessi e non c'era modo di entrare e spegnere tutti i computer e tutte le apparecchiature rimasero accese.

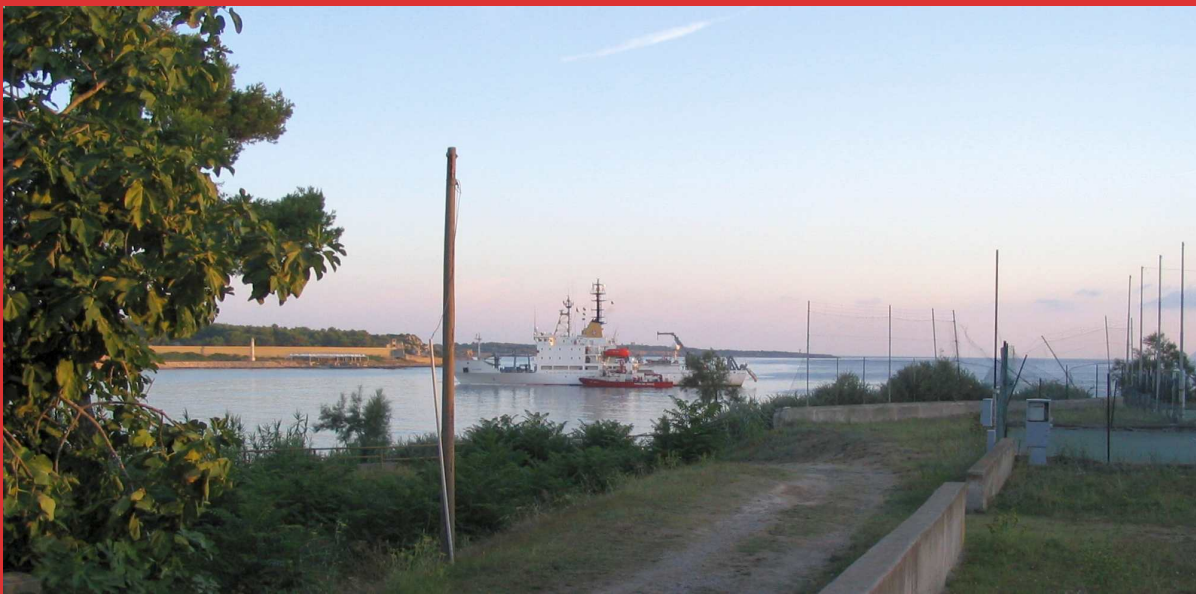
Una volta stabilizzata la nave venne dato l'ordine di abbandono nave. Non c'era pericolo immediato ma non potevamo restare a bordo né scendere nelle cabine e neanche pernottare in quelle condizioni. Dopo un paio d'ore ci fu permesso di scendere in cabina per prendere lo stretto necessario per la notte saremmo sbarcati al più presto. Tutto il personale scientifico doveva abbandonare la nave, solo l'equipaggio rimaneva a bordo. Naturalmente presi la telecamera e la macchina fotografica. Lo sbarco avvenne in sicurezza con il Leonardo e con il work-boat.

Fortunatamente la banchina del porticciolo di Pianosa era a poche centinaia di metri dal luogo dell'incidente. Ordinatamente sbarcammo sull'isola. Appena a terra telefonai al mio amico e collega Domenico Galletti, che quel giorno era sbarcato per tornare a casa, sulle prime non voleva credere a quello che gli stavo dicendo, pensava che lo prendessi in giro. Dalla banchina guardavamo sbigottiti la linea di galleggiamento che a poppa era quasi totalmente fuori. Passammo qualche ora a raccontarci quello che avevamo provato e cosa stavamo facendo al momento dell'impatto. Sulla nave c'erano molti studenti di varie università americane ed erano increduli dell'avventura che gli era capitata. Nessuno di loro aveva patito danni fisici; paura sì. Anche per loro un'avventura scioccante e indimenticabile.

Nella sosta in banchina ho girato un breve filmato. Si stava facendo buio e finalmente ci dissero che avremmo passato la notte nella caserma dei Carabinieri. Una caserma vuota che serviva ai Carabinieri in caso di trasferimento improvviso di pericolosi criminali (mafiosi) nel carcere di massima sicurezza ospitato sull'isola di Pianosa.

La caserma era ospitale, purtroppo era chiusa da diversi mesi e all'interno nonostante che fosse notte c'era un caldo soffocante. Ci sdraiammo nei letti senza lenzuola e senza spogliarci; nessuno quella notte riuscì a chiudere occhio. Molti continuavano a rigirarsi nei letti dormicchiando e svegliandosi al più piccolo rumore. Verso le quattro del mattino venne Stevenson a chiamare Piero Boni per dirgli che bisognava andare a bordo per spegnere i computer e le apparecchiature. Naturalmente mancando l'acqua l'impianto di condizionamento era andato in avaria e gli strumenti erano al limite. Bisognava spegnere tutto.

Appena fece chiaro ci alzammo, erano le cinque e mezzo. Ci avviammo in gruppo verso il bar del carcere per fare un po' di colazione; quella notte avevamo saltato la cena. Sentivamo la necessità di sapere.



L'Alliance all'alba del giorno dopo (24 Luglio 2005)

Appena fuori del vialetto scorgemmo la nave, nel silenzio dell'alba; a fianco della nave c'era la barca dei pompieri.

La nave era circondata dalle panne, una specie di grembiule protettivo nel caso fosse fuoriuscito del combustibile. Fortunatamente non ne era uscito neanche una goccia. Non avevamo inquinato la splendida baia di Cala Giovanna dove poco più avanti sotto il muraglione Dalla Chiesa, c'erano i resti di un mosaico di un antico insediamento romano.



All'alba del giorno dopo

Quando vidi la nave così leggermente sbandata e con la prua leggermente inclinata verso il basso mi venne di pensare ad un animale ferito, un essere vivente e non ad una cosa inanimata. Era una cosa viva, animata dai tanti ricordi dei giorni che ciascuno di noi aveva passato a bordo in tutti questi anni. Per molti di noi era una seconda casa. Non poteva essere morta! Ferita sì, ma non morta.

A metà mattinata venne un barcone che ci portò a Piombino. Mentre ci allontanavamo dall'isola seguimmo in silenzio con lo sguardo, la nave immobile ferita, alcuni noi piansero di nascosto.



Il giorno della partenza con l'Alliance ferita in lontananza

[Read More](#)
