Post to Pdf

La peggior crociera dellamia carriera

di Andrea Cavanna

A partire dal 1986 la nave da ricerca oceanografica“Maria Paolina G.” non aveva più la classe per navigare fuori dello stretto di Gibilterra. La nuovanave era in costruzione e il programma scientificodel Centro doveva andare avanti e prevedevadiverse campagne scientifiche nell’area che andavadalla Groenlandia all’Islanda e alla Norvegia, benoltre il Circolo Polare Artico. I nomi delle crocierefacevano riferimento a queste tre aree quindi sichiamavano GIN seguite dall’anno. In questo casoGIN86. Scientist in Charge (SIC) Tom Opkins.

Per mantenere fede al programma scientifico sicercarono altre navi tra le nazioni che collaboravanoal progetto scientifico e trovammo la disponibilitàdella Reale Marina Olandese e quella della Reale Marina Belga. Io partecipai a tutte le campagne: duevolte sulla nave olandese “Tydeman” e una volta sulla nave belga “Belgica”. È di quest’ultima chevoglio raccontare.

Era Settembre del 1987 e la nave “Belgica“ facevabase a Zeebrugge (Zeebruges in francese) un porto mercantile e militare sulle coste del Belgio, pocolontano da Bruges.
Era anche il porto da dove partivano ed arrivavanomolti traghetti diretti in Inghilterra. Questo porto era stato anni a dietro teatro di un tragico incidente. Untraghetto per una manovra sbagliata affondò e persero la vita molti camionisti. Zeebrugge eraanche il porto dei pescherecci. Ce n’era una interaflotta. C’era anche un bellissimo mercato del pesceorganizzato in stand, ed ognuno faceva a gara nel disporre il pesce, lo disponevano con arte come sefossero oggetti di alta oreficerie. Lo mangiammo anche quel pesce, in una delle tante trattorie attornoai moli, locali alla buona, con gente semplice. Il pesce era il vero protagonista.

Nei giorni precedenti la partenza avevamo percepitodei segnali negativi che avrebbero pregiudicato l’andamento della crociera ma li riconoscemmo solo dopo con il senno di poi, al momento non ci facemmo caso.
Ecco alcuni di quei segnali:La nave era di piccole dimensioni, forse la metà della Maria Paolina. Quando andammo a bordo ci chiesero se avevamo portato gli stivali da acqua. “ A cosaservirebbero?” chiedemmo. “Durante la navigazione la poppa spesso si allaga” ci risposero.Visitammo i laboratoriche avrebbero ospitato le nostre attrezzature e ci accorgemmo che non c’eraspazio a sufficienza; decidemmo allora di rinunciare ad alcune apparecchiature; proponemmo dimetterle nella stiva per averle a disposizione se fossero servite; ci suggerirono di non metterle nellastiva ma di lasciarle aterra in un magazzino della marina. Fu un suggerimento azzeccato.Scoprimmo, in navigazione alcunigiorni dopo, che molto spesso la stiva si allagava. I verricelli dibordo non erano idonei a svolgere ilnostro lavoro e decidemmo quindi di imbarca il nostro. Loinstallammo al centro della poppa, un postopoco felice ma non c’era altra soluzione. L’alternativa eraquella di rinunciare alla crociera.

Il giorno prima di partire il comandante cadde dal ponte di comando e finì in acqua, precipitando tra la banchina e la murata della nave. Un vero miracolo, avrebbe potuto sfracellarsi o rimanere schiacciato tra la nave e la banchina, invece nuotò sotto la nave e rispuntò dall’altra parte indenne. Solo ungrosso ematoma sulla gamba destra; forse a causa dell’impatto sulla superficie del mare.
Dopo pochi giorni di navigazione avvertivamo segnali ostili nei nostri confronti da parte dei marinai. Non erano abituati al mare aperto. Le loro uscite si limitavano all’area intorno lo Skelda, il fiume che divide il Belgio dall’Olanda, con qualche puntata oltre il canale della Manica con soste prolungate sulle coste inglesi e talvolta addirittura sino a Londra. Noi li avevamo costretti ad arrivare sino a Bodø, una

Developer By Post to Pdf