



FABIO POZZO

AVER VISSUTO un naufragio lega per sempre. All'avvicinarsi della ricorrenza è come se la nave lanciasse un segnale: i sopravvissuti si chiamano, inevitabilmente si contano; si pensano.

È così anche per chi sbarcò nella notte tra il 25 e il 26 luglio 1956, al largo di Nantucket, dall'Andrea Doria, prima che colasse a picco. Quei ricordi tornano a galla in tutto il mondo, e naturalmente pure in Italia, la cui bandiera batteva a poppa del transatlantico. Non solo tra i passeggeri (oggi è a Genova dall'America Pierette Domenica Simpson, che allora aveva sei anni, per girare un docufilm sull'affondamento), ma anche tra i membri dello Stato maggiore della nave. E come potrebbero dimenticare?



Natalino Ravasio

Ciascuno viaggia a ritroso nel tempo come può e vuole. Frammenti d'immagini, suoni, azioni. Dubbi, anche. "A volte, prima di prendere sonno, mi chiedo: era possibile fare di più?", scrive Natalino Ravasio in quello che forse è uno degli ultimi memoriali redatti da un ufficiale dell'Andrea Doria (un altro graduato, Eugenio Giannini, terzo ufficiale di coperta, testimone oculare della collisione, ha scritto un libro prossimo alla pubblicazione con Mursia, ma è un'altra cosa). Diciotto pagine inedite, iniziate a battere sulla tastiera del computer nel 1998 e terminate proprio a ridosso del cinquantanovesimo anniversario di quella notte.

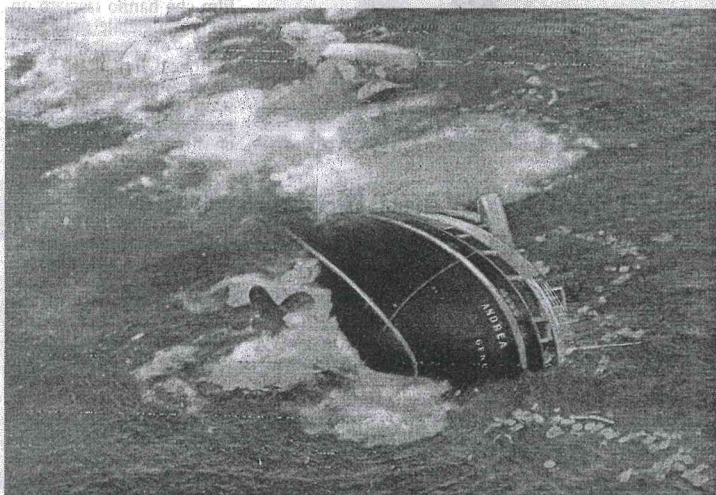
La notte che decise il destino dell'Andrea Doria. L'ammiraglia della Società Italia di Navigazione si stava avvicinando a New York, aveva tra guardo la nave-faro di Nantucket, sentinella galleggiante degli omonimi bassifondi e

Il naufragio dell'ammiraglia

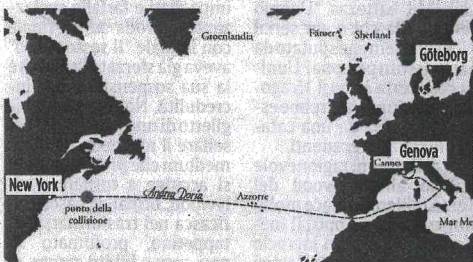
L'ultima corsa

Quella tuta bianca sull'Andrea Doria

Un uomo fu visto dalle scialuppe in mare percorrere la nave deserta e ormai sbandata di 38°: era il terzo ufficiale Ravasio. Cinquantanove anni dopo il naufragio, il suo memoriale



L'agonia del transatlantico dura 11 ore. La nave affonda alle 10.09 (ora locale) del 26 luglio 1956



La rotta dell'Andrea Doria e il punto di collisione



La Stockholm arriva a New York con 25 metri di prua mancanti

della nebbia (segnalata). Il comandante Piero Calamai avvistò il liner svedese Stockholm, che procedeva contro la sua corsa, si scostò di qualche grado dalla sua rotta, quindi lo vide virare bruscamente a dritta e venirgli addosso. Il comandante della nave italiana diede un ordine disperato al timoniere: «Tutto a sinistra!»; una

manciata di secondi per evitare l'impatto, ma non li ebbe. Quarantasei vittime sull'Andrea Doria, che affondò in undici ore; sei su quella svedese, che continuò a navigare con la prua accartocciata; oltre 1700 sopravvissuti, il più grande salvataggio della storia della navigazione, per merito in buona parte dell'equipaggio italiano.

"La collisione avvenne alle 23.10. Il tempo di indossare la tuta ed eseguire il percorso cabina-sala macchine e dopo 6-8 minuti ero a disposizione dei miei superiori. Venni subito inviato nel locale elettrogeni. Rapidamente, andai, tornai e riferii ai miei più alti in grado. Mi dissero di ritornare in quel locale e fare quanto era possibile..."

COLLISIONE ANDREA DORIA

Miei ricordi e relative considerazioni
Appunto nel 1998 con ordineughetti: la regola

1. Introduzione
2. Locale elettrogeni
 - Precisazioni locale elettrogeni
 - a) La sola persona ad aver visto
 - b) Costatazione: in un ora locale alligato
 - c) Perché fui inviato in quel locale
3. Locale "Motori Principali"
4. Ripiegato sul mio comportamento
5. Considerazioni
6. Nessuno mi graziò
7. Commissione d'inchiesta

La prima pagina del memoriale scritto da Natalino Ravasio, che era terzo ufficiale di macchine nell'ultimo viaggio dell'Andrea Doria

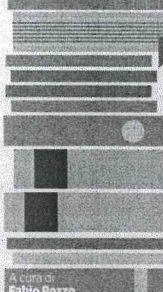
Fu lui ad arrampicarsi fin sotto il "cielo" del locale elettrogeni, in via di allagamento, per accertare da dove uscisse l'acqua. Lui, insieme ad altri, mantenne in funzione le due turbo-dinamo, uniche fonti di energia elettrica per la nave (che sarebbe accaduto se le fasi di soccorso si fossero svolte nel buio più completo?); che si occupò dei travasi d'acqua per tentare di radrizzare l'Andrea Doria e poi dell'arresto inevitabile dei generatori. "Lo sbandamento era arrivato a 33 gradi. Nessuna operazione utile era più possibile. Abbandonammo i locali motori, salimmo sul ponte. Erano le 2.45 del 26 luglio 1956..."

E ancora, con altri tre colleghi, fu lui a ridiscendere nel ventre della nave per salvare i libretti di navigazione dell'equipaggio e, successivamente, questa volta da solo, ad offrirsi volontario per portare un messaggio da poppa al ponte di comando, quando la nave era ormai sbandata di 38°. "In seguito qualcuno che mi vide da una scialuppa in mare chiese al primo ufficiale chi fosse quella persona che si aggirava ancora a bordo, in tuta bianca, con la nave deserta ed in pericolo di capovolgimento...". Lasciò l'ammiraglia ferita a morte sull'ultima lancia, alle 5.30. E assistette, da poco lontano, al suo affondamento.

Non solo ricordi. Ravasio nel memoriale esprime anche una sua personale idea sul repentino e anomalo sbandamento sul fianco destro dell'Andrea Doria, che finora non aveva mai esternato con forza (non era nel suo carattere). L'ex ufficiale ritiene che a condannare la nave sia stato il rostro della Stockholm, il quale dopo l'urto non sarebbe caduto in mare. "La prua s'incastò, si spezzò e rimase".

Il caso Andrea Doria è ancora vivo, per i tecnici. Sempre Ravasio è convinto che ad accentuare l'allagamento sia stata la rottura delle tubature... E poi, c'è il cuore. Il grazie mancato a chi, come lui, si comportò con abnegazione e coraggio ("Mi sono sentito mortificato"); l'inchiesta governativa che avrebbe dovuto accertare meriti e demeriti... Infine, quella domanda: era possibile - "contenendo l'allagamento, gestendo l'evento con più concentrazione e concertazione..." - fare qualcosa di più?

Libri Blu



ACHILLE LAURO, IL COMANDANTE CHE NON HA MAI RINNEGATO IL MARE.

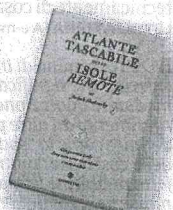
"Il mare qualche volta ci ha dato benessere e qualche volta si è ripreso tutto. Vedrai, sarà di nuovo nostro amico, lo sento che mi aiuterà. È il mare che mi farà grande, mamma...". Ecco, in questa frase c'è Achille Lauro. Lui che all'inizio di quella lunga avventura che è la sua vita non esita a puntare la pistola contro il comandante traditore per recuperare la sua nave; lui che deve ricostruire la sua flotta dopo ogni guerra; che sfiora più volte il baratro e che più volte risale; lui che prova il dolore ("Voglio morire") della resa finale, che comincia con l'incendio dell'Angelina Lauro a Saint Thomas, mai lo rinnega. "Chi lo sceglie (il mare) non ha mai pace", dice. In effetti, non si è risparmiato: affari, famiglia, amici, calcio, politica, prigionia, giornali, amori, dolori, popolarità, ricchezza... Il ritratto che emerge da questo racconto che il nipote fa del Comandante - affettuoso, appassionato, ammirato ma non esaltato - è quello di un uomo che non può non piacere.



Il navigatore di Achille Lauro Mondadori Electa 290 pagine, 17,90 euro



Scia di morte di Erik Larson Neri Pozza 512 pagine, 18 euro L'ultimo viaggio del Lusitania e i segreti sul suo affondamento della Room 40 - la centrale di intelligence della Royal Navy - che Churchill, allora Primo Lord dell'Ammiraglio britannico, voleva tenere celati. La Storia con il ritmo del romanzo.



Atlante tascabile delle isole remote di Judith Schalansky Bomplani 240 pagine, 15 euro Cinquanta isole remote che "non troverete mai con Google Earth". Non è vero, da Tristan da Cunha a Clipper-ton, sul software di Page e Brin ci sono tutte. Mancano invece le storie misteriose e bizzarre. Per chi ha perso l'edizione in broccia.