

DOMENICA DEL CORRIERE



Settimanale del CORRIERE DELLA SERA 1966 Anno 70 - N. 37 - L. 100 - 10 settembre 1968

SIAMO TORNATI SULL'ANDREA DORIA IN FONDO ALL'OCEANO

*16 pagine a colori illustrano
questa eccezionale impresa*

Cecoslovacchia:

- **LE NOTTE
DEL CREMLINO**
- **TRAGEDIA
A BUCAREST**
- **TITO
IN TRINCEA**

Dodici anni dopo la catastrofe nell'Oceano Atlantico

SIAMO TORNATI SULL'ANDREA DORIA

Pubblichiamo in esclusiva il diario e le fotografie della spedizione
dei sommozzatori italiani che hanno raggiunto
a 74 metri di profondità il relitto, restando immersi per 21 ore complessive

Servizi di BRUNO VAILATI - Foto di AL GIDDINGS, BRUNO VAILATI e STEFANO CARLETTI

Il relitto è stato raggiunto: Stefano Carletti, uno dei tre componenti della spedizione, si appoggia a un bigo, il sostegno di una delle scialuppe di salvataggio.



PERCHÉ SIAMO RIMASTI VENTUN ORE SUL RELITTO DELL'ANDREA DORIA

Dal 1956, anno del suo affondamento, ad oggi, intorno all'«Andrea Doria» sono stati versati i classici fiumi d'inchiostro. Con cicliche regolarità, compagnie di recupero, singoli sommozzatori o palombari e avventurosi privati ad ogni arrivo della buona stagione hanno annunciato e continuano ad annunciare tentativi di recupero o ricognizioni. Ma la cosa più strabiliante è che autorevoli giornali, importanti enti, illustri nomi hanno sempre abbondantemente dissertato intorno all'«Andrea Doria», suggerendo tecniche di recupero e dando particolareggiate informazioni attinte chissà dove, visto che nessuno aveva mai fatto rilievi seri e documentati sul relitto.

Questa incredibile situazione mi aveva sempre colpito per la sua assurdità. D'altro canto, dopo oltre venti anni spesi ad amare il mare e a divulgarne in ogni modo le sue bellezze, la tentazione di andare a fare quello che gli altri non avevano fatto era forte. Sin dal 1965, durante le riprese per la trasmissione televisiva «Enciclopedia del Mare», tutto era pronto per cominciare le immersioni sul relitto, e il mio progetto di ricognizione fotoincineratografica era stato accolto con entusiasmo sia negli Stati Uniti sia in Italia, anche a livello ufficiale. Purtroppo, una serie di motivi me lo fece accantonare. Ma l'«Andrea Doria» era sempre nella mia mente e quest'anno, finalmente, il progetto è stato realizzato.

Sapevo delle terribili condizioni ambientali del banco di Nantucket, che avevano frustrato i tentativi di insiemi sommozzatori con grandi organizzazioni alle spalle e la mia preoccupazione era quella di trovare compagni validi ed attrezzature fotografiche, cinematografiche e d'immersione d'assoluta avanguardia.

Decisi che avremmo dovuto immergerci in tre, mentre almeno altre due persone avrebbero dovuto assicurare l'organizzazione generale ed il funzionamento delle delicate attrezzature tecniche. Mimi Dies ed Arnaldo Mattel (che in questi ultimi anni, durante la realizzazione dell'«Enciclopedia del Mare» prima, e dei «7 Mari» dopo, avevano curato l'uno l'organizzazione generale, e l'altro la realizzazione e progettazione di tutte le attrezzature speciali) erano ormai rodati e perfettamente in grado di assolvere questo compito.

La mia scelta per i compagni di immersione cadde su Stefano Carletti, (28 anni, archeologo subacqueo) ed Al Giddings (americano di 30 anni, fotografo subacqueo); l'uno e l'altro entusiasti del progetto e con un bagaglio d'esperienza fatto di migliaia di immersioni.

I nostri compiti: io avrei dovuto filmare il relitto; Al avrebbe dovuto fotografarlo e Stefano avrebbe dovuto difenderci dagli squali, che sapevo numerosissimi e pericolosi. Così, il 5 luglio scorso siamo partiti da Fairhaven, a bordo della piccola nave «Narragansett», appositamente no-

leggiate ed attrezzata. Scopo: fare la prima ricognizione tecnica e documentata sull'«Andrea Doria».

E l'abbiamo fatta.

Dopo tre settimane fra nebbie e tempeste, il 26 luglio (proprio lo stesso giorno in cui la nave, dodici anni prima, si era adagiata sul fondo del mare) abbiamo concluso il nostro lavoro, con la ventunesima immersione. Ci siamo sempre immersi in tre per venti minuti ogni volta, realizzando così complessivamente 21 ore di immersione sul relitto. Sono da aggiungere le più di cento ore complessive di decompressione. Nessuno fino ad oggi è stato più a lungo sull'«Andrea Doria», anzi tutti i tentativi precedenti, messi insieme, non hanno totalizzato un tempo simile.

Il relitto poggia su un fondale in pendenza, che va dal settanta agli ottanta metri. La zona è percorsa da correnti, che in superficie possono raggiungere i due nodi. L'acqua, che vicino alla superficie è fortemente intorbidata dal plancton, si fa fredda e limpida in profondità. Ma lo strato torbido, simile a un tetto di nebbia, fa da schermo ai raggi solari. Sul fondo ci si muove nel buio. Cinematografia e fotografia sono possibili solo con l'impiego di luce artificiale e così ogni lavoro all'interno del relitto.

Inoltre le acque sono infestate da squali antropofagi e la zona è soggetta a tempeste improvvise.

Di fronte a tante difficoltà, che potrebbero giocare anche in concomitanza, le più agguerrite imprese di recupero hanno alzato le braccia.

Che settanta metri d'acqua possano costituire una barriera tecnologica paragonabile al baratro che separa la Terra dalla Luna può spiegarci in un solo modo e cioè con l'arretratezza delle tecniche di recupero.

Non resta che cambiare impostazione, cambiare mentalità. Tempeste, correnti, acque torbide, squali, brevità dei tempi di immersione sono difficoltà che sorgono in rapporto alla permanenza in superficie.

Ben diversi sarebbero i termini del problema se gli uomini sul fondo potessero far capo a una casa sottomarina, posta in prossimità del relitto. L'ipotesi non ha nulla di fantascientifico. Sono state già sperimentate con successo case subacquee anche a profondità molto maggiori, dove uomini hanno vissuto e lavorato per lunghi periodi di tempo.

Anche in questa dimensione bisogna vedere l'operazione Doria. ■

Ecco come l'«Andrea Doria» giace in fondo all'oceano, a 74 metri di profondità, in una ricostruzione del pittore Uggeri.

I numeri che sono segnati intorno allo scafo si riferiscono a varie fotografie che il lettore incontrerà nelle pagine di questo servizio. Sarà così possibile rilevare la posizione delle parti fotografate, che la lunga permanenza in mare ha reso irrimediabili.



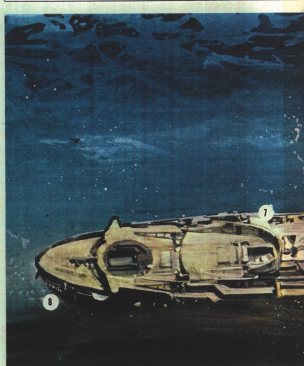
Il transatlantico «Andrea Doria» nel porto di Genova alla vigilia della partenza.

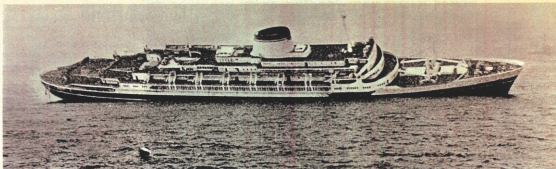
QUELLA NOTTE DI DODICI ANNI OR SONO



Il luogo, a sud dell'isola di Nantucket, dove si è compiuta la tragedia dell'«Andrea Doria».

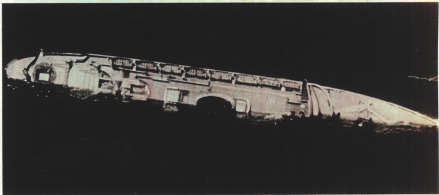
Fu alle ore 23.09 della notte di mercoledì 25 luglio 1956, 12 anni or sono. L'«Andrea Doria» stava compiendo la sua cinquantunesima traversata dell'Oceano Atlantico. Navigava, in una fitta nebbia, a sud dell'isola di Nantucket: l'indomani mattina alle 8 sarebbe arrivata a New York con i suoi 1.154 passeggeri. Sul tragico speronamento della «Stockholm», motonave svedese di 13 mila tonnellate, che provocò la tragedia, molto si è scritto e molto si continuerà a scrivere. Un'istruttoria si aprì il 19 settembre 1956 in un tribunale di New York: la società «Italia» chiedeva 30 milioni di dollari (poco meno di venti miliardi di lire) di indennizzo; la compagnia svedese chiedeva due milioni di dollari



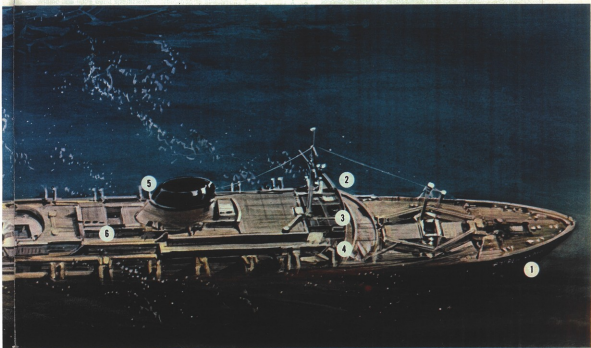


Mattino di giovedì, 26 luglio 1956: il gigante, mortalmente ferito, agonizza sulle acque dell'oceano. L'inclinazione della nave diventa sempre più rapida.

per le riparazioni. Dopo circa tre mesi, la vertenza fu composta in sede privata, nel senso che ognuna delle due compagnie si teneva il suo danno. La tragedia si consumò velocemente: l'«Andrea Doria» si inclinò dapprima di 18 gradi, poi di 22. L'agonia durò 14 ore. Nelle casseforti e nelle cassette di sicurezza c'erano gioielli e contanti per oltre un miliardo. La nave trasportava un carico commerciale il cui valore non era inferiore ai cento milioni, senza tener conto di un favoleggiato carico segreto di lingotti d'oro. Pochi coraggiosi hanno avuto il privilegio di vederla, semiaffondata nel fango, coricata sul lato di tribordo, e almeno uno di essi ha pagato l'impresa con la vita. Laggiù, a più di 74 metri di profondità, sul fondale in pendenza, l'hanno raggiunta ora i membri della spedizione italiana.



Pomeriggio di giovedì, 26 luglio '56: per metà inghiottita dalle acque, la nave sta per scomparire. S'abissierà alle 15.09.



PRIMA IMMERSIONE: GRANDE PIETÀ' PER IL COLOSSO FERITO



Sopra. - I protagonisti dell'eccezionale impresa. Al centro Bruno Vailati, noto specialista di riprese subacquee, che ha ideato e diretto la spedizione sull'«Andrea Doria». A destra Stefano Carletti, a sinistra l'americano Al Giddings.

Alle 7.30 del 6 luglio, dopo 11 ore di navigazione con nebbia fitta e mare forza tre, arriviamo sul luogo dove si ritiene debba trovarsi la nave. (A 12 anni dalla catastrofe, incredibilmente, la posizione del relitto è ancora controversa ed approssimativa.) Il nostro capitano lancia in mare una boa e cominciamo a girare intorno ad essa in cerchi concentrici sempre più larghi, con l'ecografo in funzione, che ci indica una profondità costante intorno ai 74 metri.

Trascorrono così due ore. Alle 9.30, quando già si sta insinuando in noi la paura di non trovare la nave, finalmente l'ecografo batte il relitto. Esultanza generale e tutti cominciamo un frenetico lavoro di preparazione. Alle 10 in punto gettiamo in mare la prima ancora con un gavitello e poi una seconda sperando di incocciare in qualche punto la nave.

Alle 10.40 una grossa petroliera ci incrocia vicinissima e strappa, fra un coro di imprecazioni, una delle nostre boe: questa sarà la prima delle tante boe che navi di passaggio ci strapperanno continuamente. Comunque, dopo poco, io, Stefano ed Al saltiamo in acqua.

Comincia la grande avventura. Scendiamo lungo la corda assicurata all'ancora che ci sembra più solida e subito ci rendiamo conto che non siamo stati pessimisti nel preve-

Sotto. - La «Narragssett» è la nave-appoggio che per ventidue giorni è stata la base della spedizione. Su di essa è stata allestita una vera e propria officina per tutte le esigenze dei subacquei.



dere le difficoltà: la corrente ha una velocità spaventosa, la visibilità, già in superficie molto scarsa, dopo pochi metri diventa nulla. Ci tiriamo giù a forza di braccia con le mani intirizzite dal freddo, tutti in cuor nostro pensando a che cosa sarebbe di noi se in quelle condizioni dovessimo sostenere un attacco degli squali. Comunque, uno dietro l'altro (io aprivo la tenebrosa, angosciata cordata alla rovescia e Stefano la chiudeva), dopo avere sfondato la coltre di nero plancton arriviamo di colpo sulla nave. Meglio: su un fianco della nave, in un posto che non sappiamo quale sia, con una visibilità di forse quattro metri. Intorno, vedo alcuni chlo rotondi e poco lontano, al limite della visibilità, uno quadrato. Dopo una rapida ricognizione scattiamo qualche fotografia e giriamo qualche metro di film, ma senza convinzione.

Saliemo verso la superficie angosciati e delusi: come realizzare, in questa situazione, quello che ci proponevamo?

Alle 15.30 ci immergiamo ancora. Scendendo perdo il coltello, prezioso ausilio in molte circostanze. La corrente e l'acqua torbida sono invariate e dobbiamo arrivarle vicino fino a cinque metri per intravedere di nuovo la fiancata della nave. Dappertutto grossi merluzzi ci girano intorno, nell'acqua gelida. Qui la profondità è di 53 metri e siamo su uno dei punti più alti del relitto. I nostri venti minuti trascorrono velocissimi, mentre tentiamo di orientarci sulla nave: dobbiamo risalire verso la superficie, verso le lunghe tappe di decompressione.

A sera, ci scambiamo le prime im-



Arnaldo Mattei colloca all'interno di un contenitore stagno una serie di piccole e potenti batterie che forniranno la luce necessaria a squarciare le tenebre che avvolgono l'«Andrea Doria».



Bruno Vallati indossa la sua tuta. Fra pochi minuti scenderà sull'«Andrea Doria».
Sullo sfondo, la camera di decompressione, prezioso ausilio per la sicurezza del subacqueo.

pressioni. In realtà, non possiamo ancora dir nulla dell'«Andrea Doria», preoccupati come eravamo delle paurose condizioni ambientali (buio e freddo, nonostante le particolari cautele, come potenti lampade e doppi indumenti protettivi). Forse, vedremo meglio domani.

Prima di dormire, rifletto ancora sulla nave sommersa. Grande pietà per il colosso ferito. O morto? ■

Sotto. - Uno dei tanti pescherecci che lavorano sul banco di Nantucket passa vicino alla nave della spedizione trascinando la sua rete sul fondo a pochi metri di distanza dal relitto. Decine e decine di pescherecci come questo hanno perso le loro reti sull'«Andrea Doria».

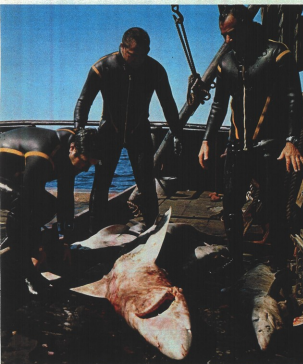


L'ecografo ha trovato il relitto. Un marinaio lancia un'ancora con una boa che si afferrerà allo scafo. Lungo questa corda i subacquei della spedizione diretta da Bruno Vallati si immergeranno la prima volta alla ricerca della nave.



Nella sequenza sopra. - Uno squalo azzurro taglia la strada a Stefano Carletti, che era in testa durante la risalita. Lo stesso squalo, dopo pochi minuti, attaccherà i subacquei più in alto, durante la fase di decompressione.

Sotto. - Un episodio di pesca notturna allo squalo. Sul banco di Nantucket gli squali sono tanto numerosi che pescarli era diventato uno sport popolare a bordo. Spesso, poi, venivano rigettati in mare.

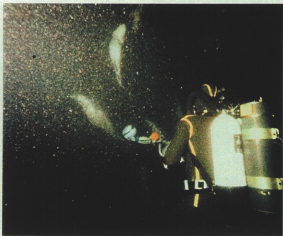


Uno squalo è stato ucciso con una fiocina a testa esplosiva durante la decompressione. Intorno alla preda, i tre subacquei della spedizione. Da sinistra: Stefano Carletti, Al Giddings e Bruno Vailati.



DUE GRANDI PERICOLI: GLI SQUALI AZZURRI E LE RETI STRAPPAE

Un momento particolarmente drammatico: Vallati si vede sbarrata la strada da una grande rete impigliata nel relitto. Il subacqueo l'ha scorta grazie ai molti pesci, soprattutto merluzzi, rimasti imprigionati.



E il 7 luglio. Anche oggi faremo due immersioni. Cominciamo la discesa alle 9. Corrente moderata, visibilità migliore di ieri in superficie, a metà strada invece buio notte, acqua gelida. Poi intravedo il relitto e atterro sulla nostra ancora. Grossi pesci dappertutto. Mi muovo in giro, ma non mi rendo ancora conto della posizione dell'«Andrea Doria». Soltanto un fatto è certo: giace coricata completamente su un fianco. Vedo obli quadrati, poi scendo più in basso. Stefano ed Al mi seguono. Ora scivolo lungo le tavole di un ponte che si erge davanti a me come un muro perfettamente verticale. Mi muovo con gli altri nell'acqua giallo-scura come fango, tenebrosa, circondata da grossi pesci, e di colpo mi si para dinanzi una grande rete che si eleva verso l'alto, tirata dai suoi galleggianti mentre alla base è completamente aggrovigliata sul relitto. E' piena di grandi merluzzi e di altri pesci. Molti scheletri, con le orbite vuote, altri morti da poco, altri ancora vivi, che si dibattono disperatamente.

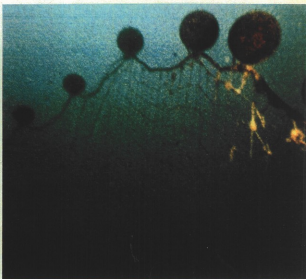
Mi avvicino cauto e nel tentativo di superare la rete mi si impiglia il coltello. Per un momento, temo di fare la fine di quei merluzzi. Ma riesco a liberarmi subito. Queste reti, che al buio non si scorgono, costituiscono una difficoltà imprevedibile. Man mano che le nostre immersioni procederanno, ci accorgeremo che sono numerosissime, tante da poter dire che l'«Andrea Doria» ne è avvolta: sono le reti dei grandi pescherecci che battono la zona, strappate dal relitto e rimaste così, appese ai loro galleggianti, come muri trasparenti nell'oceano.

Alle 13.15 scendiamo di nuovo:

è la nostra quarta immersione e contiamo di procedere verso la prua, anche se non sappiamo a che distanza siamo da essa. Stefano, che porta con sé il solito bastone acuminato antisqualo ed una lunga corda in spalla, assomiglia in tutto e per tutto ad un alpinista.

Questa storia del bastone antisqualo merita qualche parola. E' un'asta di alluminio con una punta di bronzo a tre tagli: Stefano se la tiene legata al polso, pronta ad essere impugnata. E l'ha proficuamente impugnata varie volte. Per esempio, durante la sesta immersione, quando fummo improvvisamente avvicinati dagli squali azzurri ed uno venne ad attaccare. Lo vedemmo soltanto quando era a tre o quattro metri di distanza: puntava dritto su Al. Fu allora che Stefano lo colpì con il suo bastone. Lo squalo fece una giravolta, ma subito tornò indietro e vedemmo nettamente che tentava di azzannare un piede di Al. Stefano, che era poco discosto, fece una specie di affondo e infilò per un bel palmo il ferro tra le branchie dello squalo, zona delicatissima dove ci sono il cuore e tutti gli organi fondamentali. Lo squalo diede una codata e scomparve.

E' curioso notare che da quella volta siamo stati poco molestati dagli squali, come se si fossero passati la parola. Sapevamo che c'erano, ne abbiamo incontrati, c'erano le pinne a galla attorno alla nave, come sempre. In acqua però non ne abbiamo più incontrati sino alla tredicesima immersione. E' chiaro che ci nuotavano intorno, ma rimanevano a distanza di rispetto e, data la torbidità dell'acqua, noi non l'abbiamo mai saputo. Meglio così. ■



Un'altra grande rete che si erge come una barriera, tirata verso l'alto dai galleggianti. Le reti hanno rappresentato un serio pericolo per gli uomini immersi perché, a causa del buio, si vedevano soltanto all'ultimo istante.



Ancora un groviglio di reti con un pesce in primo piano. Questo pezzo di rete giace sopra molti altri e tutti coprono una vasta zona della fiancata dell'«Andrea Doria» prossima alla timoneria.

NELLA GABBIA ANTISQUALO DURANTE LA DECOMPRESSIONE



Sopra: - Vailati, Carfetti e Giddings hanno finito la decompressione e tornano all'aria aperta dopo più di un'ora di immersione complessiva.
A destra: - I sommozzatori arrivano alla gabbia antisqualo.
In primo piano le manichette con gli erogatori per l'ossigeno puro.

Il banco di Nantucket dove giace l'«Andrea Doria» è celebre per gli squali. Altri sommozzatori, prima di noi, hanno dovuto fare i conti con questi grandi predoni del mare. La mia esperienza mi diceva che durante le lunghe soste per la decompressione essi sarebbero venuti ad attaccarci. Infatti, soltanto una volta abbiamo avuto uno squalo sul fondo che ci ha puntato diritto addosso (è l'episodio che ho descritto prima) ed un'altra volta durante la risalita uno di essi ci ha tagliato la strada pericolosamente vicino (fu nella tredicesima immersione). Le altre volte sono comparsi sempre vicino alla superficie, nella zona dove facevamo la decompressione. La mia esperienza, dunque, non si sbagliava, e il buon Matti ci è venuto in soccorso con la sua gabbia.

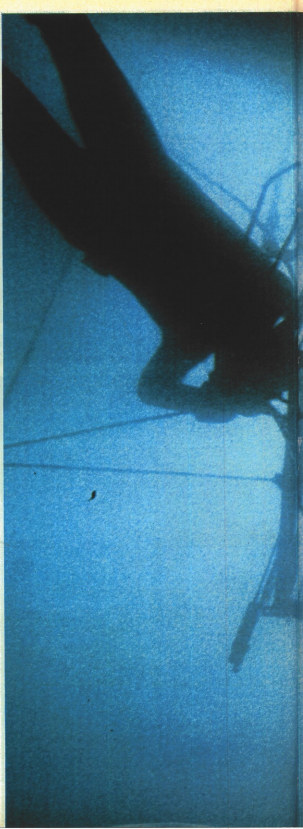
È un telaio di legno con sbarre piuttosto fitte di duraluminio cavo. Ci si sta dentro appena, ma ha sempre risposto in pieno alle esigenze per le quali è stato costruito: più di una volta gli squali, quasi la gabbia li intimorisse, ci sono appena passati a fianco, sempre tenendosi a di-

stanza prudenziale e senza insistere a lungo nelle loro ricognizioni.

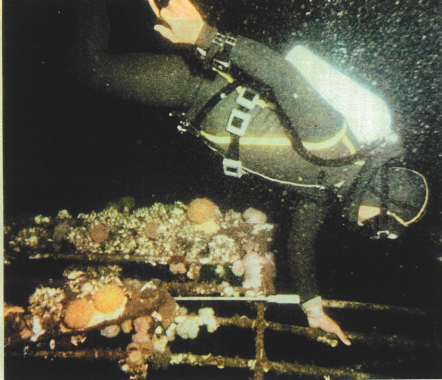
La decompressione (che serve ad eliminare l'azoto accumulatosi durante l'immersione in profondità) qui ci impegna a lungo (circa un'ora ogni volta) perché l'acqua è particolarmente fredda — abbiamo misurato sul fondo anche sette gradi appena — e perché gli sforzi richiesti dal trasporto della nostra complessa attrezzatura provocano un maggior consumo di aria, e quindi un maggior accumulo di azoto.

Purtroppo in alcune occasioni, o a causa del violento rullo della nave-appoggio «Narragansett» o per la violenza delle correnti, abbiamo dovuto decomprimerci in acqua libera. In queste condizioni, abbiamo dovuto sopportare anche alcuni attacchi di squali, di cui uno particolarmente pericoloso. Il predone veniva ad attaccarci minaccioso, mentre altri giravano intorno pronti ad aggredirci appena avessimo mostrato il minimo segno di debolezza.

Alla nostra gabbia di sicurezza erano legate le manichette per l'ossigeno e quanto altro ci occorreva per una sicura decompressione. ■





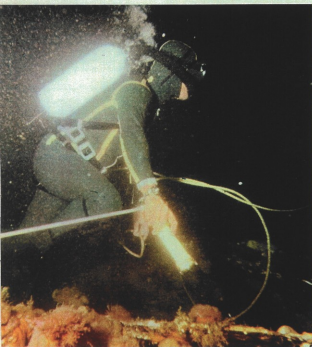


Sopra. - Un tratto della ringhiera della nave. Questa ringhiera è generalmente ben conservata, anche se molto spesso coperta di una rigogliosa vegetazione marina. Soltanto in alcuni tratti è leggermente deformata.

Come per il mitico Teseo, anche per noi è necessario un filo che ci guidi e ci riporti indietro salvi. La nostra discesa si effettua sempre lungo una corda assicurata al relitto in una precedente immersione e trattenuta in superficie da una boa. Una volta giunti sulla nave sommersa, per muoverci senza smarrirci la strada, all'interno ed all'esterno dobbiamo di nuovo stendere un filo, quello che noi chiamiamo, appunto, il filo di Arianna. Così, al già improbo lavoro, bisogna aggiungere un'altra fatica: quella di portare spalla lunghi rotoli di corda e srotolarli cammin facendo. Nel buio più assoluto che sovrasta l'«Andrea Doria», con tante strutture che paiono tutte uguali, con vertiginose correnti che ti spostano, nessuno sarebbe in grado di percorrere a ritroso il cammino già fatto. Che cosa sarebbe di uno di noi (o di tutti) se non ci fossero le corde ben assicurate a riportarci in superficie, dove i compagni attendono trepidanti? Innanzitutto non potremmo effettuare una corretta decompressione, con conseguente rischio di grave embolia, e poi, trascinati dalle correnti, rischieremmo di perderci nell'oceano. Non esistono, infatti, serie possibilità di avvistare in superficie, tra onde e frangenti, la piccola testa di un uomo, resa scura dal cappuccio della sua tenuta da sommozzatore.

La nostra ricognizione sopra e dentro la nave sommersa, dunque,

Sotto. - Bruno Vailati e Stefano Carletti nuotano lungo la ringhiera diretti verso la timoneria. Vailati reca con sé l'ingombrante macchina da presa che ha documentato, insieme con le fotografie, l'impresa.



Una delle tante corde necessarie per gli spostamenti sull'«Andrea Doria». Nel buio crepuscolare dell'Atlantico senza questi veri e propri fili di Arianna i sommozzatori avrebbero quasi certamente perduto la via del ritorno.



IMPOSSIBILE MUOVERSI SENZA UN FILO D'ARIANNA

non può avvenire senza le corde. Ne fissiamo alcune, poi ci muoviamo.

Debbo ripetere qui che, contro ogni previsione, lo spettacolo era di una tristezza, di uno squallore struggente. Siamo in piedi su un immenso pavimento di ferro interrotto di quando in quando da oboli rotondi, quasi tutti aperti. Non ci si vede a più di tre o quattro metri, quindi ad ogni spostamento, questo pavimento di ferro (che altro non è che la fiancata

della nave) ci sembra grande, infinito come un deserto nel quale è impossibile orientarsi. Dunque, ci muoviamo. Verso prua? Verso poppa? Restiamo incerti, poi ci avviamo verso i ponti superiori. Subito incontriamo un'apertura quadrata (in parte ostruita da catene, da cavi d'acciaio e da frammenti di rete) che sprofonda nel nero interno della nave.

Uno dietro l'altro, usando tutte le cautele necessarie, riusciamo a pene-

trare, e pochi metri più in basso troviamo un altro varco quadrato, anch'esso ingombro di cavi che pendono. Entriamo anche in questo pozzo quadrato, ma la totale mancanza di visibilità (nonostante le lampade) ci sconsiglia di procedere oltre, anche perché Stefano, qui, non ha sistemato il filo di Arianna. Il tempo vola, torniamo al punto di partenza sullo scafo dopo venti minuti e cominciamo la risalita, con Stefano in testa ed Al in coda. Arrivati sotto la boa, Mimi dall'imbarcazione-appoggio lancia una sagola zavorrata e ci rimorchia fin sotto la nave, dove Arnaldo ha calato tre manichette col-

legate a tre bombole di ossigeno puro. Siamo sotto il lato in ombra della nave, a tremare per mezz'ora. Stefano ed Al, per passare il tempo, hanno organizzato un finto duello alla pistola usando l'indice come arma e si battono con molto valore ed alterna fortuna. Io, che sono stato trascurato — forse ritenuto non degno avversario — mi trastullo invece con i pesciolini scuri che vengono curiosi fra le mie dita e contro il vetro della mia maschera. Ma, fra incruenti duelli e tentativi di addomesticamento, nessuno dimentica di guardare con una certa frequenza in giro: potrebbero arrivare gli squali. ■

Una suggestiva immagine della risalita, a circa 40 metri di profondità. In questa zona l'acqua, a causa del plancton fittissimo, è praticamente nera.

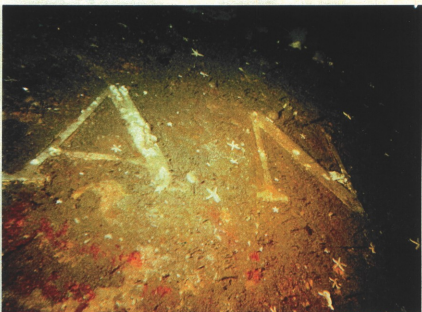


SOTTO LA CROSTA DI ANEMONI E DI SPUGNE, FINALMENTE IL NOME

Stralcio queste note dal diario redatto subito dopo le immersioni: **20 luglio mattina** (prima immersione della giornata). - Quasi allo scendere dei venti minuti siamo arrivati sulla poppa della nave, in prossimità dell'asta della bandiera, una volta sveltante, ora perfettamente orizzontale. Qui cerchiamo il nome. Io, Stefano ed Al guardiamo freneticamente in punti diversi, ma non si vede alcuna scritta. Le nostre lampade illuminano soltanto un tappeto spesso ed omogeneo di anemoni e di spugne, talora ingentilito da stelle marine sparse qua e là.

In superficie ci guardiamo in viso ed uno di noi (faceto, ma con un velo di preoccupazione nella voce) chiede: « E se fosse un'altra nave? ».

Tutti, dopo questa frase, siamo più o meno profondamente sforati dal dubbio. Come essere certi che questa è l'« Andrea Doria »? Abbiamo percorso ormai tutto il ponte barbe dove, secondo le informazioni attinte da un celebre giornale americano, dovrebbe esserci almeno una scialuppa di salvataggio con la scritta « Andrea Doria », e non abbiamo trovato né la scialuppa, né, tantomeno, il nome. Abbiamo percorso le sovrastrutture e una buona parte



Le lettere sono state pulite. Ora sulla poppa spiccano chiare sotto le luci delle lampade. Per pulirle tutte sono state necessarie sette immersioni tanto esse erano incrostate (vedere il punto 8 del disegno a pagina 32).

dello scafo, ma niente ci ha provato che questa è la nostra nave. (In una delle prime immersioni, Stefano era arrivato a una piscina, e noi sapevamo che sull'« Andrea Doria » le piscine erano a poppa. Ma era un'immersione sul tardi, e là sotto era buio a mezzogiorno, figuriamoci alla sera. Quindi, in quel buio, c'era chi la piscina l'aveva vista, e chi non l'aveva vista.)

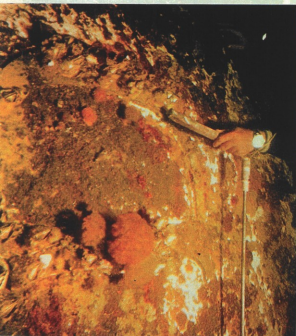
Dunque, come distinguere questa che noi esploriamo da altre decine

di navi morte che sappiamo giacere in questi fondali?

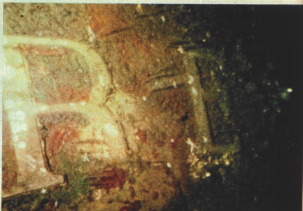
Bisogna trovare il nome.

20 luglio pomeriggio (seconda immersione). - Scendo veloce, precedendo Al e Stefano e arrivo nella zona dove ritengo sia scritto il nome. Circondato da un buio fitto, a stento squarciato dalla lampada, estraggo il coltello e comincio a scalfare lo strato di tenace vegetazione marina. Il nome da qualche parte deve pur esserci e devo trovarlo. Al la-

« R E »: manca l'ultima « A » da ripulire e poi « ANDREA » si potrà leggere per esteso. Naturalmente, i subacquei non potranno mai avere una visione globale del nome perché, allontanandosi, le lampade non riescono più a penetrare nel buio (punto 8 del disegno).



La lettera « D » di Doria a prua in via di ripulimento. Trovare e fotografare il nome della nave è stato uno dei più grandi sforzi che i subacquei hanno dovuto sostenere (vedere il punto 2 del disegno a pagina 32).



vora come me di coltello. Stefano, invece, ha portato una spazzola d'acciaio e gratta di buona lena alla mia sinistra.

Di colpo vedo qualcosa e freneticamente continuo. Quella che emerge è la parte di una lettera di ottone. Ci siamo: è il nome!

Mugugno nel boccaglio e faccio cenno agli altri che accorrono a darmi una mano. Abbiamo sollevato nugoli di plancton e di detriti, non ci si vede ad un palmo dal naso; ma questa è una « N ». La « N » di Andrea. Ora bisogna fotografare e filmare il nome, ma sarà necessario pulire le lettere ad una ad una. Lo faremo domani.

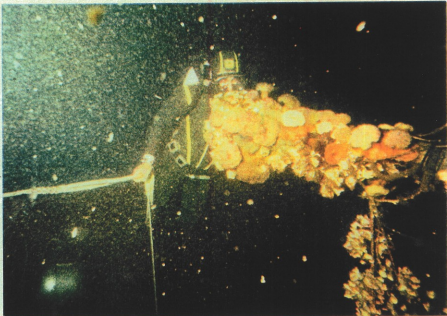
Il giorno dopo Stefano ricominciò il suo lavoro di pulizia con la sua spazzola d'acciaio, facendo sforzi incredibili, a causa della tenacità delle incrostazioni. Lo vedevamo lavorare circondato da nuvole di materiale in sospensione, a 70 metri di profondità, tenendosi vicino allo scafo soltanto con la propulsione delle sue pinne.

Era difficile per noi aiutarlo, impacciati dalle macchine da presa e dalle lampade, appesantiti dalle batterie, pronti a filmare e a fotografare appena una lettera diventava leggibile.

Ci vollero sette immersioni e molti sforzi per rendere leggibile il nome, prima a poppa e poi a prua.

Era come ribattezzare la nave, vederla rinascere.

Eravamo tutti molto soddisfatti.



Sopra. - Questa colonnina reca in cima una bussola. E' completamente ricoperta di anemoni e spugne. Il vetro della bussola è rotto, ma la rosa dei venti è ancora al suo posto ben leggibile perché di materiale plastico (punto 2 del disegno).

Sotto. - Carletti ha portato con sé in una retina alcune palline da ping-pong che si sono schiacciate per la profondità. Questo esperimento è stato fatto per rispondere ad una delle tante assurde proposte di recupero: tirare a galla l'« Andrea Doria » riempiendola di palline da ping-pong.



IN PLANCIA, CERVELLO E CUORE DELLA NAVE

In plancia, da dove partono tutti gli ordini, dove il comandante, gli ufficiali e i timonieri hanno vegliato in tranquilli o ansiosi turni di guardia fino all'ultimo, fatale, della notte del 25 luglio, abbiamo posto una targa di bronzo con i nostri nomi per rendere omaggio a quella che fu la più bella nave della marina italiana.

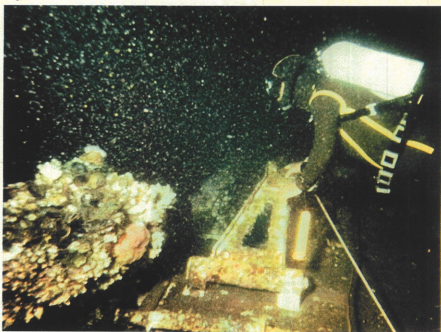
Abbiamo impugnato i due timoni, quello di legno e quello di metallo, che sono affiancati; abbiamo impugnato con commozione le manopole del telegrafo di macchina: abbiamo trascorso molte decine di minuti in questo ambiente ora pieno di pesci, senza più vetri, tutto squassato ed in dissesto. Ora non c'è luce, né aria: soltanto acqua scura e gelida.

Quante volte i ligi marinai hanno lustrato questi ottoni, con amoroso affetto, perché tutto fosse bello, lucido, preservato dalla corrosione per anni ed anni?

Tutto, qui, è inclinato di 90 gradi. La chiesuola della bussola è ora orizzontale e ogni cosa è in posizione innaturale. Anche noi siamo entrati innaturalmente: passando dalle finestre, spostando i grovigli di cavi che le ostruivano, e ci siamo appoggiati al parapetto antistante la timoneria, ora verticale, soltanto per risalire sino alla fiancata sinistra, quella più vicina alla superficie del mare. Anche qui spezzoni di reti dappertutto, reti che ignari pescherecci hanno perso, e che, pietoso sudario, vanno accumulandosi sull'«Andrea Doria». Questa nave, che mai avrebbe dovuto affondare, ruba le reti legate alla superficie, quasi volesse messaggi dal mondo esterno, quel mondo per il quale era stata costruita e che per quattro anni l'aveva amata ed ammirata.

Abbiamo visitato il relitto da poppa a prua, abbiamo visitato (dove e come era possibile) gli ambienti interni, abbiamo visto le grandi lettere dorate del suo nome, ma nulla ci ha affascinato e commosso quanto la timoneria. Il nostro più grande disappunto, direi quasi il nostro dolore, è stato quello di non poter mai avere una visione globale di essa. Abbiamo dovuto esplorarla a palmo a palmo, cercando poi di ricordare e di ricostruire tutto nella nostra mente, talora ottenebrata per il freddo e la profondità. Ci siamo riusciti, credo. Tutti, ad immersioni finite, abbiamo vividi ricordi del cuore e del cervello della «nostra» nave.

Con un forte sforzo di immaginazione, riusciamo a «vederli» come erano prima; prima di precipitare quaggiù a riempirsi di pesci. Abbiamo visto soprattutto merluzzi: il merluzzo è un pesce che abita acque molto profonde nel Mediterraneo ed evidentemente è abbondante sull'«Andrea Doria» perché è molto buio, perché è molto freddo, perché, insomma, vi si riscontrano quelle condizioni che da noi si ritrovano per lo meno cento metri più in basso. ■



Sopra. - Sulla fiancata sorge questo sostegno che probabilmente reggeva una delle scale mobili. Fatto che è parso ai subacquei stupefacente: girava ancora sui cardini (punto 5 del disegno).

Sotto a sinistra. - Un oblò con il vetro rotto. Nonostante le lampade, non è stato possibile vedere nulla all'interno (punto 7 del disegno).

A destra. - Un tavolo nel salone di prima classe. In realtà, essendo fissato al pavimento, esso è ora perfettamente orizzontale (punto 4 del disegno).

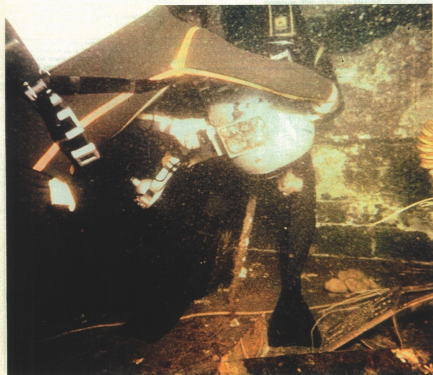


E' UNA SCOGLIERA IN FONDO ALL'OCEANO



Sopra. - Carletti impugna uno dei due timoni dell'«Andrea Doria». Ci sono, infatti, ancora ben conservate, due ruote di timone, una di legno ed una di metallo (punto 3 del disegno).

Sotto. - Bruno Vailati e Stefano Carletti presso la targa di bronzo (visibile in basso a destra) che la spedizione ha messo nella timoneria, a ricordo dell'impresa (punto 2 del disegno).



Ecco, sono arrivato alla fine di queste mie note. Vorrei dire una cosa, che forse giungerà piuttosto inattesa, e sulla quale abbiamo già discusso fra noi — fra me e Stefano — dopo le ultime immersioni. E' questa: noi abbiamo lavorato affinché si avessero dati sicuri sulla situazione dell'«Andrea Doria», dati sicuri li abbiamo procurati fino a un certo punto, nei limiti in cui un gruppo di tre uomini che ha fatto 21 immersioni può dare dati sicuri in un putiferio del genere, che è una delle situazioni più difficili, credo, che si possano incontrare: il mare grosso, la nebbia, le correnti, il freddo, il torbido, gli squali e la profondità.

Ad ogni modo, abbiamo raccolto molti dati che confermano quello che sta scritto sulla targa di bronzo lasciata sulla plancia: cioè che l'impossibile diventa possibile e che il «Doria» può tornare alla luce.

Questo è un fatto razionale ed è anche un'aspirazione di uomo razionale, come io penso di essere, per il quale la logica conta più di ogni altra cosa.

Però, devo dire anche questo: esistono i sentimenti. E i miei sentimenti sono diversi, adesso che sono sceso sull'«Andrea Doria». Immersione dopo immersione, lentamente mi sono reso conto di un dramma

ben diverso sia da quello del naufragio in sé sia anche da quello che può rappresentare il recupero di una nave di queste proporzioni. Ho avvertito anche altre cose che sono oscure, che non sono chiaramente definite. Comunque, la natura ha certe sue leggi ed impone certi stati d'animo di fronte ai quali l'uomo razionale deve cedere.

Non so se riesco a spiegarmi: tutto è ancora in me tanto confuso e sconvolgente. Ma ho trovato questa nave completamente diversa da come io pensavo di trovarla. L'ho trovata piena di ingombri, piena di rottami e di cavi che piovono da tutte le parti, coperta di reti colme di pesci, e forse l'unico dato che possa provocare un sorriso, l'unico dato amico che ci possa dare un minimo di calore sono questi pesci che la popolano e che ormai ne hanno preso possesso. Questa nave è completamente coperta di anemoni, di spugne, di idrozoi, di molluschi. Ve ne sono tanti, e si sono impossessati di lei così prepotentemente che è diventata una cosa relativamente viva: non è più una nave, non ha più niente in comune con l'«Andrea Doria». E' un paragone sgradevole, lo so, ma è l'unico che mi viene ora alla mente per rendere in qualche modo evidenti le mie impressioni: come un corpo putrefatto e completamente disfatto non è più l'uomo che camminava, respirava, leggeva, scriveva poesie e amava, così l'«Andrea Doria» laggiù in fondo a quelle acque scure non è più una nave. E' una «cosa» della natura che appartiene al mare. Il mare ha posto una forte ipoteca su questo oggetto. Lo scontro fra il gigante realizzato dall'uomo e il gigante della natura, l'oceano, si è risolto nell'unico modo possibile: il mare ha fagocitato l'«Andrea Doria», e oggi l'«Andrea Doria» non è più niente, è una briciola in fondo al mare immenso, dove pochi possono andare e soltanto per rendersi conto di quanto siano ardui gli sforzi degli uomini quando si mettono a confronto con forze di questo genere.

Sarà certo molto difficile riportare l'«Andrea Doria» a galla, ma credo che non sia impossibile, credo che con mezzi adatti, con strumenti tecnici adatti, con la spesa necessaria, con le case sottomarine, con impegni straordinari e certamente con grossissimi rischi sarà possibile tentare l'impresa e forse si farà strada così la tecnica di recuperi marittimi del futuro.

Posso dire però una cosa: a me questo, sul piano del sentimento, sul piano degli affetti, su quel piano molto geloso dove mi ritiro di rado, e molto più di rado ancora mi confesso, a me dispiacerà, perché per me è legittimo che l'«Andrea Doria» rimanga lì. Oggi l'«Andrea Doria» appartiene al mare, ha una sua funzione, ha una sua sinistra bellezza, ha una ragione di essere laggiù: non è più un'opera dell'uomo, è una scogliera, una delle tante scogliere dell'Oceano Atlantico, e in definitiva non mi dispiacerà (neostante tutte le ambizioni che mi avevano mosso alla partenza di questa spedizione) se l'«Andrea Doria» dovesse rimanere quello che è. Una scogliera in fondo al mare.

Bruno Vailati

Journal of the
American Statistical Association
Vol. 93, No. 445, December 1998
ISSN 0162-1459