

COLLISIONE, uno scontro da quattro milioni

Ecco la storia vera da me vissuta della collisione fra due cargo. A quell'epoca, ero Ufficiale di coperta su una nave commerciale ed ero il responsabile in carica del "Coviglia"

Arrivati sulla Weser con destinazione Brema, prendiamo a bordo il pilota per risalire il fiume. Siamo di giorno, la visibilità è buona e sono di guardia. Il Comandante è anche lui sul ponte. Il porto è in vista, siamo quasi arrivati.

Per fare posto ad una nave che scende lungo il fiume, il pilota domanda un po' di timone : "a destra, dieci".

In francese, come in italiano, non si dice babordo o tribordo dando gli ordini, ma sinistra e destra, ciò che permette di evitare una confusione fra le parole babordo e tribordo. Il timoniere accusa ricezione dell'ordine e dà 10 gradi di timone a destra.

Il battello non cambia rotta, allora il pilota chiede più timone. Il timoniere ripete l'istruzione e spinge il timone un po' di più. Guardo l'indicatore del timone e vedo che è sullo zero, il timone è dritto sull'asse della nave !

Saltando al posto di pilotaggio, vedo che il marinaio non ha fatto errori, ma che è il dispositivo che governa la rotta che è difettoso. Collego rapidamente il timone idraulico, ma non funziona. In ultimo ricorso, collego il pilota automatico, neanche questo.

Intanto dinanzi a noi la nave che scende si avvicina pericolosamente. Si può leggere il suo nome: "Zonnekerk".

Abbiamo messo la retromarcia per rompere l'erre della nostra nave, indicando alla nostra macchina con il chadburn che si tratta di una manovra urgente.

Il pilota invia un messaggio con il corno da nebbia all'attenzione della nave che scende per avvertirla che la nostra imbarcazione non è governabile. Il Coviglia è quasi fermo et non avanza che di qualche nodo. Frattanto il Zonnekerk continua a discendere il fiume una velocità normale, ma superiore alla nostra

Salto verso la prua per gettare l'ancora. Un cento metri degno dei giochi olimpici!

Arrivato sul castello di prua, metto l'ancora tribordo et blocco la catena. La tensione è enorme et il freno fuma. Mi basta un'occhiata per capire che la collisione con l'altra nave è imminente. Il comandante mi urla dal megafono "scappa! vattene via, vattene via!", sarà l'ultima trasmissione del dispositivo, ho solo il tempo di nascondermi dietro il mulinello salpa-ancora e aspettare l'urto oramai inevitabile.

Non c'è stato uno choc come c'era da aspettarsi, et nessuno scossone. La massa delle due navi era enorme, ma si sono semplicemente lacerate con un immenso fracasso.

La prua del Corviglia, molto "aperta", si è comportata come un apriscatole affondando nelle sovrastrutture del Zonnekerk.

Mille schegge di metallo e di legno volano sopra la mia testa con un gran fracasso cui segue un silenzio "assordante"

Rapidamente siamo raggiunti da rimorchiatori che ci aiutano a raggiungere la banchina.. Naturalmente siamo tutti sotto choc et non realizziamo ancora quello che è successo.

Apprendiamo che la nave abbordata ha subito solamente danni materiali poiché non c'era nessuno nelle cabine, lacerate dalla prua della nostra nave.: tutti i marinai stavano mangiando nella mensa situata sull'altro bordo.

Scarichiamo e contemporaneamente inizia l'inchiesta degli affari marittimi alla presenza di diversi esperti, del "superintendent" che è arrivato immediatamente da Losanna, degli assicuratori, dei rappresentanti del cantiere navale che dovrà effettuare una riparazione nel più breve tempo possibile. Per questo viene allestita una vasca di carenaggio. Questa richiesta è stata fatta immediatamente per non prolungare lo scalo oltre il necessario. Il proverbio che dice che il tempo è denaro è più vero che mai in questo caso.

Siamo in Germania, le discussioni si svolgono in tedesco o in inglese. Il Comandante non conosce bene nessuna di queste due lingue e mi chiede di occuparmi di tutto, compresi gli interrogatori dei marinai.

Mi lascia il suo ufficio e immagino il nostro fare i cento passi nel suo salotto, mentre sono seduto sulla sua poltrona, parlando con tutte le persone. Ancora oggi non riesco a capire come un compito di tale responsabilità sia stato affidato ad un giovanotto di 25 anni.

Grazie per la fiducia caro Comandante !

Durante gli interrogatori, faccio da interprete e devo anche usare la furbizia. Per esempio, il timoniere parla il tedesco e il francese, ma devo tenere in mano la situazione per evitare qualsiasi errore. Traduco quindi le domande in tedesco o in inglese in francese, esigendo una risposta solamente in francese. Poi traduco la risposta nella lingua dell'investigatore. Il marinaio ha capito sia il gioco che il problema generale. Si è mostrato impeccabile nel suo comportamento, avrebbe potuto rispondere in "Schwyzerdutch" (svizzero tedesco) alle domande in "Plattdeutsch" ! (alto tedesco) Bisogna sempre evitare le domande nocive e soprattutto le risposte nocive.

L'inchiesta ha dimostrato che siamo stati vittime di un guasto tecnico del motore del nostro sistema e che non c'è stato errore umano.

Infatti è stata la rottura di un frammento a 20 centesimi che ha provocato un disastro da quattro milioni di franchi.

In Marina lo chiamiamo un "atto di Dio". È una causa di esonero delle responsabilità secondo la Convenzione di Bruxelles di 1924. La giusta definizione è quella di "forza maggiore".

E anche una clausola che si ritrova nelle conoscenze comuni secondo le quali l'armatore non è responsabile dei disastri in caso di tempesta, o atti di Dio.

Non siamo stati ritenuti responsabili delle conseguenze di questo scontro ed è stato un sollievo per tutti, me compreso che ero di quarto al momento dell'avaria.

Mi sono lo stesso rallegrato di avere bene verificato il funzionamento di tutta l'attrezzatura di bordo prima dell'evento e di aver riportato con cura il mio rapporto nel libro di bordo.



26-03-2015 PAR