

RICORDI DELLA LIBIA 1967-1968

Esperienze come geologo per l'assistenza alla perforazione.

Di Cesare Gianotti

Incidenti di percorso.

Nel 1967, dopo una lunga esperienza in deserto, non sempre piacevole e di cui ho avuto modo di parlare in altro racconto (Sette mesi a Giarabub e oltre), rimasi senza lavoro.

Fortunatamente, nel giro di pochissimo tempo, trovai un altro impiego e venni assunto da una società straniera che operava nel campo del petrolio. Si trattava della Core Laboratories Inc, un'importante società americana con sede a Dallas e presente in molte parti del mondo, che forniva servizi tecnici alle società petrolifere. L'attività andava dall'assistenza geologica in cantiere alle analisi di laboratorio su carote e fluidi prelevati nei pozzi, sino agli studi di giacimento per l'ottimizzazione dello sviluppo di campi di idrocarburi.

Il lavoro alla Core Laboratories Libya Inc. non mancava, tutt'altro, e numerosi erano i tecnici espatriati di varie nazionalità, i cosiddetti "importati", che lavoravano in deserto presso le unità di assistenza geologica ai pozzi. Ma anche a Tripoli, presso i laboratori di analisi, l'attività era notevole. Gli unici impiegati "locali" erano il sottoscritto, Aurelio Russo che si occupava delle analisi di laboratorio e Giovanni Di Gloria che, come me, lavorava ai pozzi.

L'assistenza geologica di cantiere era un lavoro a volte faticoso, altre volte rilassante, a seconda di come procedevano le operazioni di perforazione. Era continua, condotta da una squadra composta da due tecnici, generalmente geologi, che si alternavano in turni di dodici ore. I periodi in deserto duravano tre settimane, a cui seguiva una settimana di riposo a casa. Se l'assistenza avveniva su piattaforme in mare, il periodo si riduceva da tre a due settimane. Solo diversi anni dopo, quando io ero ormai rientrato in Italia ed ero stato assunto dall'Agip, i periodi di riposo per attività in mare cambiarono, eguagliando quelli di lavoro. Due settimane a bordo e due a casa.

Il tecnico della Corelab, come veniva comunemente abbreviato il nome della società, svolgeva il suo lavoro di cantiere in un piccolo e confortevole laboratorio allestito in un apposito "trailer" con aria condizionata, posizionato a fianco della sonda di perforazione. Consisteva nel raccogliere, in modo continuo, tutta una serie di informazioni man mano che la perforazione progrediva. Alcune di queste informazioni venivano raccolte in modo, per così dire, automatico, da strumenti presenti nel laboratorio, mentre per altri era richiesto l'intervento manuale del tecnico. I dati raccolti automaticamente e in tempo reale erano di due tipi:

- Parametri meccanici di perforazione quali la velocità di avanzamento dello scalpello nel terreno e il livello del fango di perforazione nelle vasche, vasche da cui veniva pompato in pozzo e in cui vi ritornava dopo aver fatto tutto il giro. Questi dati venivano registrati da strumenti secondo intervalli di tempo precedentemente programmati e che potevano anche essere variati. Un cavetto di acciaio partiva da un

tamburo, posto nella parte posteriore esterna dell'unità, su cui era arrotolato, saliva sino in cima alla torre di perforazione e, tramite una piccola carrucola, scendeva sulla testa della batteria di perforazione dove era saldamente ancorato. Man mano che lo scalpello scendeva in pozzo il cavo si srotolava; a ogni intervallo predefinito (generalmente tre metri, ma anche due o un metro) un meccanismo trasformava la distanza sul cavo in un impulso elettrico all'interno del laboratorio, dove un pennino marcava un piccolo segno orizzontale su un nastro cartaceo montato su due rulli che scorrevano a velocità costante. Srotolando il tratto di nastro relativo a un giorno di perforazione si potevano contare le tacche e calcolare la velocità di avanzamento.

- Un altro parametro rilevato in modo automatico era il livello del fango di perforazione nelle vasche. Qui un galleggiante, munito di un sistema elettrico, inviava un impulso all'interno del laboratorio dove, sullo stesso nastro cartaceo su cui si registrava l'avanzamento dello scalpello, ma sul lato opposto, una serie di puntini in successione indicavano il livello del fluido. Se restava costante nel tempo si osservava una linea puntinata verticale, se aumentava o diminuiva la linea si spostava a destra o a sinistra denunciando o un aumento di fango nelle vasche, causato da una venuta di fluido di formazione nel pozzo, oppure una diminuzione causata da un assorbimento del fango da parte di una roccia particolarmente permeabile. Infine, molto importante, un sistema costituito da una trappola galleggiante appoggiata sul fango che fuoriusciva dal pozzo e da una piccola pompa di aspirazione consentiva di convogliare all'interno del laboratorio un flusso d'aria con eventuali gas liberatisi dal fango. Il flusso veniva analizzato in tempo reale da un gas detector che rilevava la presenza di gas indifferenziato e subito dopo da un gas cromatografo che ne determinava la composizione indicando il tipo di idrocarburo proveniente dal pozzo.

Sin qui i parametri raccolti automaticamente, che venivano poi interpretati.

Al tecnico invece spettava il compito di raccogliere i campioni che provenivano dal pozzo e compiere tutta una serie di osservazioni. I campioni triturati dallo scalpello venivano trasportati in superficie mescolati al fango di perforazione e passavano su un vibrovaglio, una specie di setaccio orizzontale vibrante, che li separava dal fango. Ogni tre metri di perforazione o anche meno, dopo aver calcolato il tempo di risalita del fango dal fondo in base al suo volume e alla portata delle pompe, si raccoglieva in un sacchetto un campione di roccia triturata, si marcava la profondità da cui proveniva, se ne lavava velocemente una porzione e la si osservava in una scatola illuminata da un fascio di luce ultravioletta (la cosiddetta Lampada di Wood). La presenza di fluorescenza insospettabile il tecnico poiché, stabilito che non era dovuta a minerali per loro stessa natura fluorescenti, non poteva che essere causata da presenza di idrocarburi liquidi, dotati, per loro natura, di spiccata fluorescenza. Poi i frammenti di roccia (chiamati cuttings) si analizzavano al microscopio, se ne faceva una rapida descrizione, elencando colore, litologia, percentuali di ciascun componente litologico, grana, tipo di frattura, e quant'altro osservabile, utile per consentire, ad altri geologi, un'identificazione chiara delle formazioni che si stavano attraversando. Si prelevava infine una piccola selezione dei

frammenti fluorescenti e si trattavano con tetracloruro di carbonio, un potente solvente che, se presente, estraeva il petrolio in sottili scie fluorescenti. In seguito, quando la perforazione consentiva un po' di tregua, si procedeva alla compilazione del profilo del pozzo che raccoglieva tutte le informazioni ottenute durante la trivellazione. Si trattava di un "masterlog", un diagramma in scala 1:1000 (un metro di foglio per mille metri di pozzo), largo circa trenta centimetri, in cui comparivano, da sinistra a destra, le seguenti informazioni:

- profondità
- colonna litologica con la quale si rappresentavano, con le relative percentuali, i tipi di roccia incontrati nel pozzo e riportati graficamente secondo una legenda internazionale standard
- numero e tipo di scalpelli usati durante la perforazione
- diagramma, in scala ridotta, delle manifestazioni di gas ed eventuale composizione dello stesso ricavate dal gas detector e dal cromatografo
- operazioni elettriche eseguite nel pozzo con le rispettive profondità di esecuzione
- test di formazione per verificare la presenza di idrocarburi con il relativo intervallo di prova e, infine, la descrizione dettagliata delle rocce attraversate.

Debbo aggiungere che durante i primi tremila metri di perforazione, quando generalmente si attraversavano rocce tenere e senza alcuna importanza mineraria, il povero tecnico non aveva neanche il tempo di respirare tanto velocemente avanzava lo scalpello, per cui si preoccupava di eseguire le operazioni più importanti, rimandando a dopo tutte le altre. Poi, quando la velocità di avanzamento cominciava a calare, recuperava il lavoro arretrato e si concedeva anche qualche sosta al fresco del suo laboratorio. Infine, verso la fine del pozzo, con rocce dure che si perforavano a tre metri per ora o meno, riusciva anche ad annoiarsi.

Era allora che io tiravo fuori dal cassetto carta e colori e mi dilettao a disegnare qualche paesaggio desertico, che conservo tutt'ora.

A questo punto il lettore, annoiato da questa tiritera squisitamente tecnica, avrà già abbandonato la lettura di questo racconto per passare a quello successivo. Se lo ha fatto, amen; se non lo ha fatto mi scuso, ma ho ritenuto di dover dare una seppur breve descrizione di quanto si faceva in deserto, anche per far capire di quanta libertà venni in seguito a godere quando fui incaricato di seguire, per la Corelab, l'intera attività nella Concessione 82, operata dalla società italiana CORI.

La CORI (Compagnia di Ricerca Idrocarburi) era una società dell'Agip che aveva ottenuto dal governo libico, nel 1959, un'ampia area ad est dell'oasi di Gialo che si estendeva sino quasi all'oasi di Giarabub. Gran parte della concessione 82 si trovava nel mare di dune del Calansho e solo una sottile striscia a nord non era ricoperta da dune. Poi, in seguito ai risultati negativi dei primi pozzi, la superficie si era ridotta e, quando vi arrivai io, un'ampia fetta a est era già stata rilasciata.

La Corelab si trovò, in quel 1968, ad avere con la CORI ben tre contratti di assistenza geologica, per i tre pozzi che stava eseguendo. Due di questi pozzi, X1-82 e Y1-82 erano ubicati in mezzo ad alte dune, abbastanza vicini fra loro

mentre il terzo, AA1-82, si trovava a est-nord est rispetto agli altri, fuori dalle alte dune, in una zona ancora sabbiosa ma quasi pianeggiante. La numerazione dei pozzi, nella concessione 82, seguiva un criterio molto semplice. Si cominciava chiamando il primo pozzo A1-82 poi, a fine alfabeto, si ricominciava con AA1-82. Poiché le ubicazioni dei pozzi da eseguire venivano stabilite con largo anticipo rispetto alla disponibilità degli impianti e con diverse priorità, poteva anche succedere, come nel nostro caso, che si cominciasse la nuova serie prima di aver terminato la vecchia. Al pozzo X1-82 operava un impianto della Forasol, società di perforazione francese, all'Y1-82 la Saipem, società italiana del gruppo ENI, come lo era del resto l'Agip, mentre al pozzo AA1-82 operava un impianto della Santa Fe, società americana.

Mi chiamò il Direttore della Corelab Libia, uno scozzese gentile e simpatico, che era anche un buon amico, e mi disse che avrei dovuto recarmi nella 82, ma non come tecnico presso un'unità, bensì come supervisore responsabile, nei confronti della committente, di tutte e tre le unità. Non so se questa fu una richiesta della CORI o piuttosto, come credo, un'idea del mio capo per assicurarsi una certa tranquillità. Primo, ero italiano e quindi la persona adatta a tenere i contatti con la committente che era italiana; poi godevo di grande stima alla Corelab, stima che mi fu ampiamente dimostrata quando le cose, purtroppo, si complicarono con l'avvento al potere del colonnello Gheddafi. Dovevo spostarmi da un cantiere all'altro, mantenere i rapporti con i rappresentanti in loco della committente, garantire il regolare svolgimento del nostro lavoro, fare anche un po' di "public relations" con quel po' di "pocket money" che mi veniva assegnato. Avrei avuto molto tempo libero.

Quando salii sul DC3 della Linair all'aeroporto di Tripoli ero contento. Dopo quasi cinque ore di volo atterrammo su una spianata tra due catene di dune nei pressi del pozzo Y1-82, di cui si vedeva solo la punta della torre di perforazione che emergeva dalle dune. Era quello il cantiere in cui mi sarei sistemato; da lì mi sarei spostato con frequenza regolare per visitare gli altri due pozzi, l'X1-82, distante in linea d'aria pochi chilometri e l'AA1-82, che distava invece quasi cento chilometri verso nord-est. Avrei preferito stare al cantiere della Saipem, all'X1-82, dove quasi tutti i tecnici erano italiani e si mangiava bene. Col tempo dovetti ricredermi; si mangiava altrettanto bene dai francesi, l'atmosfera dopo cena era più allegra che quella della Saipem, dove non era infrequente vedere muscoli lunghi sempre pronti, come sanno fare spesso gli italiani lontano da casa, a lamentarsi di tutto.

Ci andavo, però, ogni qual volta volevo farmi un pranzetto all'italiana, con un bel piatto di pasta asciutta per cominciare. Anche la sistemazione era migliore presso la Saipem; i francesi erano infatti piuttosto "naive". Le loro baracche erano strette, vecchie e con i condizionatori rumorosi; i cessi, anziché in apposite baracche, si trovavano all'aperto, a una certa distanza dal campo, ed erano costituiti da bidoni interrati nella sabbia, in un'area recintata da lamiera tutto intorno. Le mosche ci andavano a nozze e bisognava irrorarle continuamente con disinfettanti e insetticida. Anche le docce erano piuttosto arrangiate. Ma, ripeto, l'atmosfera era decisamente più allegra; prima di cena c'era sempre un "pastis" ghiacciato ad aprire lo stomaco e dopo cena si cantava sorseggiando un cognac o si giocava a carte, dama e scacchi. Imparai un po' di francese che mi fece comodo in seguito quando, già dipendente

dell'Agip, fui mandato ad Abidjan, in Costa d'Avorio.

Ben presto divenni amico dei geologi e degli ingegneri della CORI assegnati ai tre cantieri, ma anche di alcuni "personaggi" interessanti della Saipem. Con uno in particolare mi trovai subito a mio agio.

Gino Boccalini aveva ormai cinquant'anni e una passione sfrenata per il deserto. Il suo lavoro consisteva nell'eseguire in pozzo alcune operazioni speciali, non particolarmente frequenti, come, ma non solo, la cementazione delle colonne di rivestimento del pozzo oppure le prove per verificare i tipi di liquidi presenti nelle formazioni rocciose indiziate a idrocarburi. Operazioni non troppo frequenti che gli lasciavano molto tempo libero. Per questo lo passava spesso in giro a cercare freccette e altri oggetti neolitici presenti in zona. Quando scoprì che anch'io amavo il deserto fu fatta.

Ogni mattina, dopo aver controllato che tutto fosse in regola nell'unità Corelab, partivo per il cantiere della Saipem. Pochi chilometri in linea d'aria, ma almeno mezz'ora per arrivarci, guidando con giudizio e serpeggiando in su e in giù fra le dune disposte in senso nord-sud a ostacolare il senso di marcia. Con una guida sprovveduta ci si insabbiava ed erano problemi seri perché il traffico fra i due cantieri era scarsissimo di giorno e nullo di notte.

Mi era stato assegnato dalla Cori un mezzo che conoscevo bene perché lo avevo già guidato a Giarabub, un Dodge Power Wagon di un bel verde intenso; un sei cilindri di 3600 cc con cambio non sincronizzato. Era il mezzo in dotazione ai tecnici di cantiere della CORI. Non era facile guidarlo sulla sabbia, ma io ero ormai un esperto e ben presto cominciai a dare qualche lezione di guida a quei geologi che affrontavano il deserto per la prima volta.

Ma torniamo a Gino. Dopo aver preso un buon caffè espresso in compagnia di Gino ed esserci riforniti d'acqua, partivamo all'avventura portandoci dietro una radio e ci inoltravamo fra le alte dune verso i siti dove speravamo di trovare le freccette. A volte tornavamo poco prima dell'ora di cena.

Altre volte era lui che passava a prendermi con l'autobotte. Visto il tempo libero che i suoi compiti specifici gli lasciavano, Gino veniva utilizzato anche per altri "lavoretti". Al pozzo X1-82 si stava perforando con un fango a base d'olio, cioè si utilizzava olio greggio al posto dell'acqua. Nell'olio venivano aggiunti tutti i soliti componenti per un normale fango di perforazione, come la bentonite, la barite e quant'altro. Si utilizzava questo fango per attraversare alcune formazioni che avevano la tendenza a "stringere" e a franare, ostruendo il foro. L'olio lo si andava a prendere al pozzo B3-82, a circa dieci chilometri di distanza. In quell'area erano stati perforati tre pozzi in seguito a una scoperta, ma solo il terzo era risultato discreto ed era stato completato per poter produrre. Ma non lo si produceva perché, all'epoca, era considerato molto marginale; costava di più produrre di quanto si ricavava dalla vendita del greggio prodotto. Oggi quel campo, allora denominato "B", così come un altro di cui parlerò in seguito, è stato sviluppato ed è in produzione, cosa resa possibile dal prezzo raggiunto, con gli anni, dal greggio sui mercati.

Giungevamo al pozzo dopo un tortuoso percorso sui fondovalle che separavano alte dune altrimenti impraticabili. Dalla "croce di produzione" installata sulla testa del pozzo si diramavano diverse condotte chiuse da flange. Gino si portava dietro un pacco di tubi d'acciaio, ciascuno del diametro di 2.5 pollici e della lunghezza di un paio di metri, generalmente chiamati "chiksan", uniti fra

loro da snodi che consentivano di ripiegarli uno accanto all'altro. Avvitava il primo, munito di un apposito manicotto, a una delle uscite della croce di produzione, aiutandosi con un paio di colpetti di mazza per stringerlo; poi saliva sull'autobotte e, con l'aiuto di un cavo che stazionava sempre al pozzo, tirava su l'altra estremità dei tubi che, man mano che saliva, si snodavano; infine, ottenuta una linea sufficientemente lunga, infilava l'estremità dell'ultimo nell'apertura dell'autobotte.

A quel punto mi ordinava di aprire il pozzo, azionando il volantino della saracinesca immediatamente a monte della condotta collegata alla linea dei tubi. Se non ruotava subito mi aiutavo anch'io con un paio di colpetti di mazza, poi, man mano che giravo, si udiva prima una specie di gorgoglio, poi un rumore come di stracci che si sfilacciavano. Era il greggio che, a causa dell'alto contenuto di paraffina, tendeva a solidificare nella parte alta del pozzo. In alto si vedeva cadere nell'autobotte una sostanza di colore scuro che, man mano, diventavano sempre più fluida sino a trasformarsi in un liquido denso e verdastro, il greggio, appunto. Quel petrolio, se lasciato una notte in un recipiente all'aperto, lo si ritrovava all'alba totalmente solidificato, simile a paraffina solida. Poi, col calore del sole, lentamente si liquefaceva. Non avevo mai visto nulla di simile.

Mi divertiva aprire il pozzo girando il volantino; quell'operazione mi faceva sentire importante.

Ma veniamo al titolo di questo racconto.

Un giorno decisi di fare una visita all'impianto della Santa Fe, un cantiere dove nessuno andava volentieri; da quando ero arrivato non c'ero ancora stato e mi sentivo un po' in colpa con i miei colleghi. Cibo schifoso, niente vino o birra, meno che meno aperitivi e digestivi. Solo "soft drink" spesso ottenuti da sciroppi a base di prodotti chimici ai vari sapori di frutta.

A differenza dei francesi e degli italiani che, in tema di alcolici, sapevano gestirsi, gli americani, di fronte all'alcol, non resistevano e si sbronzavano regolarmente. Da qui la regola ferrea per cui tutti gli impianti di perforazione americani dovevano essere "dry", cioè privi di bevande alcoliche. Decisi di portarmi dietro una cassetta di birra in lattine per l'ingegnere supervisore per la perforazione della CORI. Il poveretto doveva averne le tasche piene di



Un Dodge Power Wagon.

bevande al gusto di fragola o ciliegia, di Pepsi Cola e Mirinda, di succhi di pomodoro e di carota.

Passai prima dal cantiere Saipem e mi fermai a pranzo. Il rappresentante della CORI, un ingegnere di Imola della mia stessa età, saputo che andavo al pozzo AA1-82 mi chiese di riportargli indietro un attrezzo. Con lui avevo un buon rapporto; ci sfidavamo in accaniti duelli con il Dodge Power Wagon a chi riusciva a scalare le

dune.

Sceglievamo una duna alta e larga, con un profilo regolare sia in salita che in

discesa, per evitare di cappottare una volta giunti in vetta; poi ci posizionavamo a circa 100 metri dall'inizio della salita poi partivamo. Con la trazione integrale inserita dovevamo raggiungere la velocità massima ai piedi della duna, passando, in rapida successione, dalla prima alla quarta marcia lungo il tratto di terreno pianeggiante che portava all'inizio della duna, utilizzando a ogni cambio marcia la cosiddetta "doppietta", poiché, come detto, il cambio del Power Wagon non era sincronizzato e, altrimenti, si rischiava di grattare senza riuscire a inserire le marce. Grande accelerata, leva del cambio in "folle", altra accelerata, poi inserimento della marcia, il tutto con movimenti rapidissimi dei piedi che operavano sull'acceleratore e sulla frizione alternativamente. Ma il bello veniva quando iniziava la salita. Se in fase di accelerazione la "doppietta" poteva anche essere eseguita con una certa lentezza, a volte anche evitata, in salita, man mano che il motore decelerava a causa della crescente pendenza, bisognava eseguirla con rapidità stratosferica scalando le marce in un baleno, altrimenti il motore "moriva" e ci si piantava. I veicoli salivano con i motori al massimo; a ogni riduzione di marcia si udiva un ruggito terrificante del motore causato dalla violenta accelerata per tenere alto il numero di giri e poter continuare ad avanzare, e così via sino a quando si inseriva la prima, ormai prossimi alla vetta. A volte uno di noi si piantava a qualche metro dalla meta, altre volte si arrivava insieme in cima, e poi giù dolcemente sino in fondo. Se non fosse che ogni tanto lo lasciavo vincere per rispetto verso la "committente", lui non mi avrebbe mai battuto. E' che io avevo più esperienza e, soprattutto, un piede più leggero. Seppi poi che era riuscito a far fuori anche un motore, universalmente considerato indistruttibile. Dopo pranzo mi feci spiegare da Gino il percorso da seguire per arrivare al campo della Santa Fe.

Avrei dovuto seguire le tracce che portavano ai pozzi del piccolo campo "R", a pochi chilometri di distanza, anch'esso all'epoca considerato non sviluppabile, ma in seguito entrato in produzione.

Il campo "R" si sviluppava ai piedi di una duna chiamata, non seppi mai perché, "la duna del morto". Poi, terminate le tracce, avrei dovuto percorrere una valle fra due alte e lunghe dune in direzione nord-est, sino a incontrare l'oleodotto che trasportava il greggio dal campo che oggi prende il nome di "Sarir", nella concessione 65 a Sud, fino al terminale di Tobruk, sulla costa, e che in quel punto affiorava dalla sabbia per una cinquantina di metri. Da qui avrei proseguito verso est sino al campo. Un percorso facile, mi disse, di circa un centinaio di chilometri percorribili in un paio d'ore o poco più.

Presi una borraccia d'acqua e partii. Raggiunsi facilmente la "duna del morto" e imboccai la valle fra le alte dune. Procedevo veloce senza alcun intoppo. Il fondo sabbioso "teneva" bene. Dopo circa un'ora dalla partenza mi ritrovai in un passaggio sabbioso, proprio dove l'oleodotto sbucava da sotto una duna. Proseguiva per una cinquantina di metri quasi sospeso dal suolo per poi infilarsi di nuovo sotto la sabbia. Oltrepassai, aggirandolo, il tubo e puntai verso est con l'aiuto della bussola che mi portavo sempre dietro. Dopo un po' le dune divennero sempre più basse sino a trasformarsi in blande ondulazioni sulle quali procedevo senza difficoltà. Salivo e scendevo allegramente su un fondo sabbioso compatto che consentiva velocità elevate. Passata una mezz'ora scorsi in lontananza la torre di perforazione verso cui mi diressi, giungendo rapidamente al campo della Santa Fe.

Mi diressi all'unità della Corelab, mi fermai un po' con i tecnici, controllando che tutto fosse in ordine, poi rintracciai il rappresentante della CORI, a cui feci omaggio della cassetta di birre, che apprezzò moltissimo, nascondendola nel suo alloggio. Chiacchierammo un po', mentre gli operai caricavano nel cassone del Power Wagon l'attrezzo che dovevo riportare al pozzo X1-82. Si trattava di un grosso cilindro d'acciaio lungo circa due metri, in due sezioni, con un grosso mollone interno che, sollecitato, scattava trasmettendo un forte colpo verso l'alto; un attrezzo universalmente chiamato "jar". Si inseriva nella batteria di perforazione quando si bloccavano le aste in pozzo e, attraverso la sua continua sollecitazione dall'alto, si cercava di liberarle.

Poi salutai tutti e ripartii. Dovevo rientrare prima di sera.

Si era intanto sollevato un vento fastidioso, che andava rapidamente cancellando le tracce che avevo lasciato e che mi impediva di distinguere chiaramente il terreno immediatamente davanti al veicolo, mentre la visione a una certa distanza si manteneva buona. Cercavo di ripercorrere a memoria il tracciato dell'andata, sforzandomi di riconoscere i vari passaggi: a destra di un'ondulazione, a sinistra di un leggero dosso, su sino in cima a una bassa e piatta duna e così via. Riconobbi in lontananza due basse dune allungate, parallele, e presi quella di destra, convinto che fosse la stessa affrontata all'andata, a buona velocità. Giunto in cima non vidi più il terreno. Schiacciai fulmineamente il pedale del freno, ma la velocità era troppo elevata. Il Power Wagon rallentò, ma proseguì oltre la duna, nel vuoto. Avevo sbagliato duna e questa, gemella dell'altra, era purtroppo tronca; saliva blandamente da un lato, ma dall'altro era stata completamente spazzata via dal vento. Piombai nel vuoto da un'altezza di circa quattro metri.

Il veicolo urtò violentemente il terreno sottostante col muso e io venni catapultato contro il montante del finestrino, sbattendo violentemente la regione temporale sinistra. L'attrezzo che trasportavo mi passò a fianco arrestandosi, dopo aver sfondato la parete divisoria fra sedili e cassone, contro la parte bassa del cruscotto. Il motore si era spento. Fortunatamente non ero svenuto; mi trovavo in una posizione quasi verticale e il cuore mi martellava in petto. Poi mi toccai la testa dove avevo preso il colpo e dove ora avvertivo colare un liquido caldo. Ritrassi la mano sporca di sangue; mi ero procurato un taglio che mi attraversava l'orecchio. Fortunatamente il vetro del finestrino non si era rotto. Poi, in un silenzio irreale, provai ad aprire la porta che cedette facilmente. Uscii lentamente dal veicolo, feci qualche passo e svuotai la vescica. Mi sentii subito meglio; poi mi girai a osservare la scena. Il Dodge era appoggiato al fianco molto ripido della duna da cui era precipitato. Aveva picchiato il muso per terra ed era rimasto fermo, quasi perpendicolarmente al suolo, inclinato di circa 60 gradi.

Poco a poco riacquistai il controllo; mi lavai la ferita poi mi sdraiai a terra per controllare se ci fosse qualche semiasse spezzato, considerando la violenta botta che aveva ricevuto l'avantreno, ma tutto mi parve in ordine. Potenza del Power Wagon, un veicolo indistruttibile!

Cominciai a pensare al da farsi. Mi trovavo a più di un'ora dal campo della Saipem, dove stavo rientrando, mentre ero molto più vicino a quello della Santa Fe. Non avevo la radio con me ed era ormai tardo pomeriggio. Ma al campo Saipem mi aspettavano, perciò è da lì che sarebbero eventualmente partiti i soccorsi. Risalii sul Dodge e provai ad accendere il motore; partì al

primo colpo. "Bene" mi dissi, "proverò a liberare il mezzo". Mi misi subito all'opera. Accovacciato dietro le ruote posteriori, scavavo alternativamente rimuovendo la sabbia, poi ripetevo l'operazione con le ruote anteriori. Quindi risalivo in macchina, mi chiudevo dentro, nel malaugurato caso il veicolo si fosse ribaltato su un fianco, e lo facevo oscillare un po' avanti e un po' indietro, in modo da farlo lentamente scivolare in avanti. Alla fine lo riportai in assetto orizzontale e ripartii. Rasserenato dal buon esito dell'operazione, cantavo a squarciagola mentre cominciavano a scendere le prime ombre della sera.

Arrivai al campo della Saipem dove Gino e l'ingegnere della CORI mi attendevano già da due ore, fermi in mezzo al piazzale. Era ormai buio pesto e stavano per partire e venirmi a cercare. Raccontai l'avventura che mi era capitata poi, per scaricare la tensione, ci scolammo una bottiglia di Jonny Walker "etichetta nera" prima di cena. Quella notte mi fermai da loro dopo aver avvertito via radio il mio campo. Fu quello l'incidente più grave occorsomi in deserto; ma non l'unico.

Qualche mese dopo la Forasol dotò il cantiere di alcune Toyota nuove di pacca, in sostituzione delle vecchie Land Rover. Erano le prime che vedevo in deserto. A poco più di un'ora di viaggio in direzione ovest, l'Agip aveva scoperto un campo nella concessione 100 e stava perforando, con la contrattista Forex, il pozzo N° 3, per accertarne l'estensione. L'area, che si estendeva a est dell'oasi di Gialo, era assolutamente pianeggiante e terminava contro le dune del Calansho. Per raggiungerla dal mio cantiere, si percorrevano una trentina di chilometri fra le dune, poi si proseguiva su un suolo sabbioso piatto e compatto, senza ostacoli. Avendo sempre molto tempo libero, un giorno mi fu chiesto di portare alcuni documenti alla concessione 100. Partii dopo colazione con una delle nuove Toyota che avevano motori brillanti, cambi sincronizzati, aria condizionata e altro ancora. Stavo viaggiando di buon passo quando il veicolo, dopo aver affrontato un modesto dislivello, piombò con un salto sul fondo duro e si piantò. Scesi a vedere cos'era successo e mi spaventai. I due semiassi anteriori si presentavano piegati verso il basso, con le due ruote che si erano, per così dire, aperte. Avevo distrutto l'intero avantreno di una Toyota nuova! Non riuscivo a spiegarmi un simile disastro perché, a mio avviso, si era trattato di un semplice saltino. Le Toyota non erano certamente i Dodge Power Wagon. Mentre osservavo il veicolo pensavo a come giustificarmi con il capo campo della Forasol. L'incidente era occorso a metà strada fra i due cantieri; neanche pensare di incamminarsi a piedi.

Dovevo restare lì sperando nell'arrivo di qualche mezzo. Purtroppo il traffico fra i due cantieri era pressoché nullo, limitandosi al passaggio di rare "piattine", quei grossi mezzi articolati usati per il trasporto di materiale di perforazione. Avevo con me acqua sufficiente, ma nessuna radio. Mi resi conto che avrei potuto restare lì molte ore, magari tutta la notte, prima che qualcuno, al campo, si accorgesse della mia assenza. Risalii in macchina per ripararmi dai raggi del sole, accendendo ogni tanto il condizionatore per rinfrescarmi. Il motore del veicolo funzionava regolarmente.

Verso le quattro del pomeriggio udii un ronzio che poco a poco si trasformò nel rumore di un motore sotto sforzo. Io però non scorgevo alcun veicolo.

Poi, da dietro una duna, comparve uno strano automezzo. Si trattava di un carrozzone della Schlumberger, una società di servizio che eseguiva tutta una serie di misure elettriche in pozzo per registrare alcune proprietà fisiche delle

rocce, da cui, con appositi calcoli, si poteva risalire alla porosità, al tipo di fluidi presenti e non solo.

Utilizzavano un'unità costituita da un grosso camion blu, proprio simile a un carrozzone, in grado di spostarsi su terreni difficili, con la cabina di guida nella parte anteriore, un piccolo laboratorio pieno di pannelli elettronici al centro e, nella parte posteriore, un grosso verricello su cui era arrotolato un robusto cavo elettrico lungo circa 5000 metri che serviva per calare in pozzo i vari strumenti per le misurazioni.

Stava procedendo verso il pozzo X1-82 dove era prevista la sua utilizzazione per il giorno seguente. Si fermò e, resosi conto dell'incidente, mi caricò a bordo trasportandomi sino al campo della Forasol. Il giorno dopo la Toyota fu recuperata; il capo cantiere, un alsaziano, mi tranquillizzò dicendomi che la struttura del veicolo, lo chassis, non aveva subito danni; si trattava di sostituire i due semiassi e tutto si sarebbe risolto.

Un altro incidente, sempre relativo a quel periodo, mi occorse questa volta non sulla sabbia, bensì sull'asfalto, e non in deserto, ma in periferia di Tripoli. Erano le sette di mattina, era ancora buio, e mi stavo recando all'aeroporto per prendere il charter della Linair per la concessione 82. Pioveva con una certa intensità e avevo appena superato Bab Ben Gashir, quando, di fronte a me, vidi un'ampia pozzanghera che occupava metà della strada. Per non piombarci dentro iniziai ad aggirarla, spostandomi verso il centro della strada. Proprio lì si stava muovendosi lentamente un ciclista che aveva avuto la mia stessa infelice idea. Senza luce anteriore e, men che meno, fanalino posteriore, non lo scorsi subito e lo centrai in pieno, catapultandolo qualche metro più avanti. Mi fermai in mezzo alla strada e corsi a vedere l'uomo. Sdraiato su un fianco, non si muoveva e non emetteva alcun lamento. Volevo controllare se avesse gli occhi aperti, ma avevo paura di spostarlo. Lo chiamai senza ricevere risposta. Era trascorso meno di un minuto dall'incidente che il luogo, prima assolutamente deserto, pullulava già di persone che mi apostrofavano in tono minaccioso. L'uomo, un libico, era sempre immobile per terra. Cercai di spiegare, con il mio scarso arabo, che lui si trovava in mezzo alla strada dove non avrebbe dovuto esserci, ma loro sembravano non condividere la mia tesi e, senza toccarmi, si facevano sempre più minacciosi. Cominciai a sentire pronunciare la parola "morto". Fortunatamente giunse un poliziotto e subito dopo un'autoambulanza dal vicino ospedale; qualcuno evidentemente l'aveva chiamata. Ormai non riuscivo più a scorgere il corpo dell'uomo a causa della ressa che ci circondava. Il poliziotto, sparita l'autoambulanza, mi ordinò di salire in macchina, poi si accomodò al mio fianco e mi pilotò al più vicino posto di polizia. Ero molto preoccupato e non avevo idea di cosa sarebbe successo. Entrammo e il poliziotto mi fece sedere su una sedia, nel corridoio, mentre lui spariva in un ufficio. Poco dopo uscì quello che mi parve il superiore di turno; mi chiese, con fare brusco, patente, carta d'identità e libretto di circolazione, poi sparì nel suo ufficio. Rimasi seduto nel corridoio per oltre un'ora, mentre pensieri cupi sulla sorte dell'investito mi passavano per la testa. Poi, finalmente, ricomparve il superiore che mi chiese dove lavoravo. Risposi e a tal proposito chiesi se potevo avvisare l'ufficio che mi trovavo ancora a Tripoli e

non avevo potuto prendere l'aereo per rilevare la persona che mi attendeva in deserto. Acconsentì e mi condusse nel suo ufficio, indicandomi il telefono.

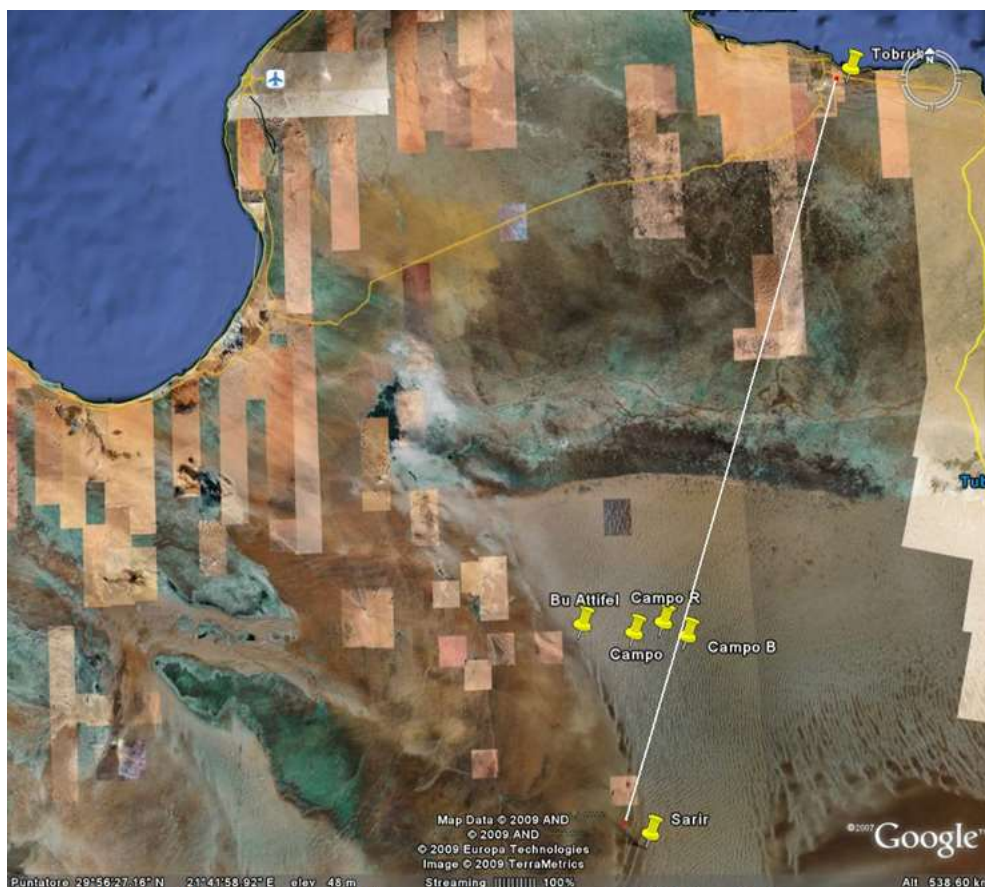
Al mio direttore, che mi chiedeva dove fossi finito, spiegai tutto; mi disse di non muovermi dal posto di polizia per nessun motivo e che avrebbe subito inviato qualcuno.

Dopo una mezz'ora comparve una persona che avevo già visto negli uffici della Corelab; si trattava di un libico, il legale della società. Mi tranquillizzò, dicendomi che era già passato in ospedale e aveva parlato con l'investito; stava bene e non aveva riportato alcun danno, a parte un leggero svenimento. Aveva già risolto tutto con la polizia e mi restituì i documenti. Mi sentii sollevato.

Fu questo l'unico incidente cittadino che mi occorre durante i quasi venticinque anni trascorsi a Tripoli. Da quel giorno smisi di aggirare le pozzanghere al buio.

Le foto allegate, ricavate da Google Earth, mostrano l'area oggetto del racconto, ripresa rispettivamente da 538 e da 126 chilometri d'altezza. Sono riuscito, con molta pazienza, avvicinandomi al suolo tanto quanto la messa a fuoco me lo consentiva e grazie al colore rosso delle fiaccole che bruciano il gas, a rintracciare i campi "B" ed "R" attualmente in produzione, partendo dal campo di Bu Attifel nella concessione 100, facilmente identificabile. Nel Settembre del 2009 ho riportato il tracciato dell'oleodotto dal campo di Sarir a Tobruk, il percorso da me seguito per andare al cantiere della Santa Fe e al campo di Bu Attifel, e il luogo approssimativo in cui avvennero gli incidenti.

Ho notato che la "duna del morto" appare più corta e le due "dune parallele" più lunghe di come le ricordavo.



L'area oggetto del racconto in un'immagine satellitare da 538 Km d'altezza.



L'area dei due incidenti nella concessione 82.

Lampuga...mon amour

Nell'autunno del 1967, dopo un lungo periodo trascorso nella concessione 82 della Cori e di cui ho narrato nella prima parte del mio racconto (*Incidenti di...percorso*), mi fu assegnato un incarico del tutto particolare. La particolarità consisteva nel fatto che, invece che in deserto, avrei dovuto svolgere il mio lavoro a bordo di una nave, un impianto di perforazione galleggiante, il primo che avesse mai perforato in acque libiche. Si trattava della "drilling ship" Glomar V (Glomar five) di proprietà della società americana Global Marine, con sede a Houston, che avrebbe eseguito il primo pozzo per la Atlantic-Ritchfield, titolare di un permesso offshore compreso fra Ras Lanuf e Marsa Brega.

Per noi tecnici della Core Laboratories si trattava di una novità e io ero piuttosto eccitato.

Lasciai Tripoli col solito charter della Linair: un vecchio DC3.

La logistica era la seguente: si atterrava su una corta "air strip" ricavata quasi sulla spiaggia, dove era stata allestita una piccola base per il cambio squadra e dove si trovavano i depositi di carburante, sia per i voli di ritorno del charter, che per quelli che effettuava l'elicottero utilizzato per il trasporto del personale a bordo. Consisteva in due trailer; in uno alloggiavano i due piloti dell'elicottero e il loro meccanico, poiché, quando non era in volo, il velivolo restava in attesa a terra, mentre l'altro fungeva come punto di ristoro per il personale del cambio squadra e come ufficio-alloggio per il responsabile della piccola base, un libico.

L'impianto si raggiungeva in un quarto d'ora di volo, ma dalla costa era quasi sempre invisibile, tranne quando le giornate erano particolarmente limpide.

Atterrammo alla base dopo circa tre ore; da qui, in tre successivi voli, l'elicottero, un vecchio modello con motore tradizionale in grado di trasportare non più di cinque passeggeri per volta, avrebbe portato a bordo il personale che rientrava al lavoro e a terra quello che partiva in riposo.

Per completare il cambio di tutto il personale erano necessari due voli charter a settimana, in modo da garantire un regolare "turn over" a tutti.

Seduto vicino al finestrino cercavo di scorgere la nave, che però si trovava dal lato opposto. Atterrammo sul piccolo helideck circolare a poppa e, appena fuori dall'elicottero, mi resi conto di cosa significasse stare su una nave. Il mare, che dal finestrino mi era parso calmo, osservato da vicino non lo era affatto e la nave beccheggiava sensibilmente. Nei pochi viaggi fatti da ragazzo in nave fra Tripoli e Siracusa, e durante le escursione in barca con gli amici, non avevo mai sofferto il mal di mare, cosa che mi aveva convinto di esserne esente; mi sarei ben presto ricreduto.

Gettai un'occhiata intorno; abituato alle trivelle in deserto, la torre di perforazione mi parve enorme. Direttamente dai bordi della nave si innalzavano due grandi tralicci; larghi alla base, andavano restringendosi man mano che salivano per incontrarsi a circa quaranta metri d'altezza. Erano collegati fra loro da elementi trasversali a zig-zag che conferivano alla torre un aspetto imponente.

Il piano sonda, che ospitava la tavola "rotary", il grande argano per estrarre e discendere la batteria di aste in pozzo e i quattro verricelli di servizio ai lati, si trovava a quattro metri dalla coperta della nave che, proprio sotto la torre, presentava una grande apertura quadrata da cui scendevano in acqua vari cavi e un grosso tubo metallico fissato in alto con quattro tiranti.

Apro qui una breve parentesi per descrivere le differenze esistenti, negli anni 60, fra un impianto di perforazione impiegato a terra e uno galleggiante. Nel primo, la testa pozzo, su cui poggia l'apparecchiatura di sicurezza per chiudere il pozzo in caso di emergenza, si trova subito sotto il piano sonda, poco sopra il livello del suolo. Nel secondo si trovava invece in fondo al mare ed era collegata all'impianto di perforazione da un tubo chiamato "riser" che, simile a un cordone ombelicale, collegava il piano sonda con l'imboccatura del pozzo, consentendo alle aste di perforazione di entrarvi e uscirne. L'apparecchiatura di sicurezza veniva operata dalla superficie mediante un sistema idraulico di tubi ad essa collegati. Il riser, nella sua parte superiore, conteneva un giunto telescopico per compensare i movimenti verticali della nave dovuti alla marea e al moto ondoso. La nave era tenuta ferma sul pozzo da un sistema di otto grosse ancore disposte a raggiera, quattro a prua e quattro a poppa. Quando, a causa delle avverse condizioni del mare, il movimento verticale della nave era prossimo all'intera estensione del giunto telescopico, si interrompevano le operazioni, si estraevano le aste di perforazione e lo scalpello, si scollegava il riser dalla testa pozzo, si allentavano le ancore e si metteva l'impianto in "stand by", cioè in attesa che cessasse il brutto tempo. Infine, mentre negli impianti a terra le aste di perforazione, quando non sono in pozzo, vengono affastellate in piedi a fianco della torre, qui venivano invece adagiate su una grande rastrelliera orizzontale sistemata fra il piano sonda e la prua.

In quegli anni la profondità massima d'acqua in cui si poteva operare era di 200 metri, oggi si possono raggiungere i 1500 metri grazie a un sistema di posizionamento dinamico mediante il quale un gruppo di motori, gestiti da un computer che dialoga ininterrottamente con alcuni satelliti, è in grado di imprimere alla nave movimenti in qualsiasi direzione, mantenendo la nave sempre nello stesso punto, anche in condizioni di mare relativamente avverso, quindi senza la necessità di ancorarlo al fondo.

Gran parte della nave era occupata dal materiale e dalle attrezzature per la perforazione, mentre gli alloggiamenti si trovavano tutti a poppa. Le stive lasciavano posto ai depositi di cemento, ai prodotti per confezionare il fango di perforazione, agli additivi chimici e al carburante per i grossi motori Caterpillar, che generavano l'energia elettrica necessaria a tutte le operazioni e che, durante la navigazione, fornivano la spinta alla nave. A poppa, invece, si trovavano le due mense, una per il personale espatriato e una per quello locale, gli alloggiamenti, anch'essi separati, la plancia di comando, l'ambulatorio e un piccolo ufficio meteorologico.

Io dividevo la cabina, che conteneva quattro letti a castello, con il mio collega di squadra, con l'ingegnere della Schlumberger, che si occupava delle operazioni elettriche in pozzo, e con quello della Baroid, che curava il fango di perforazione. Si trattava di una cabina d'emergenza ricavata, per mancanza di posti, da una piccola cambusa a fianco della cucina e dal cui oblò, spesso aperto, entrava un ininterrotto odore di cibo, crudo e cotto.

Mi resi subito conto che il primo problema da risolvere era quello della lingua. Le mie conoscenze dell'inglese erano ristrette principalmente a quelle scolastiche apprese al liceo dalla paziente, ma purtroppo insufficiente, opera del professor Jalla di buona memoria, su cui si erano sedimentate successivamente quelle derivanti dai programmi televisivi trasmessi dalla base americana del Wellus Field.

Il personale espatriato a bordo era variegato, ma con una netta prevalenza di americani. Quello di perforazione, con cui avrei dovuto interagire, proveniva, ahimè, dal Texas e dalla Louisiana, dove non si parlava certamente un inglese prettamente oxfordiano.

Mi toccò, ovviamente, subito il turno più duro, quello di notte, da mezzanotte a mezzogiorno. Il lavoro, già descritto nel mio precedente racconto, era identico a quello svolto a terra e anche l'unità Corelab, ubicata subito sotto il piano sonda, era la stessa con l'unica differenza che qui era montata su una slitta e non su ruote.

Verso l'una udii l'interfono dell'unità, collegato con il perforatore sul piano sonda, emettere una serie di suoni incomprensibili fra cui riconobbi solo le parole "ei siza". Il perforatore, un texano, mi stava domandando qualcosa che io, purtroppo, non riuscivo assolutamente a capire. Mi precipitai fuori, salii in un baleno le due ripide rampe della scala metallica che mi separavano da lui e gli chiesi cosa voleva. Riuscii a capire che aveva un guasto all'indicatore dei piedi perforati e voleva sapere da me a quale profondità ci trovassimo. Glielo dissi e capii anche che, con le parole "ei siza", lui aveva pronunciato il mio nome. Cesare, in inglese, si scrive Cesar e si pronuncia Sizar, con la erre appena accennata. Mi aveva chiamato con un "ei, siza" cioè "hei, Cesare".

Non c'erano dubbi; dovevo subito darmi da fare per migliorare le mie

conoscenze linguistiche, ne andava del buon esito del lavoro. Gli strumenti non mancavano perché a bordo tutti parlavano l'inglese. Strinsi velocemente rapporti d'amicizia con tutti e mi misi a parlare in inglese giorno e notte. Nel giro di due settimane avevo fatto miracoli. Poi sfruttai al massimo uno dei pochissimi passatempi presenti a bordo: il cinema.

Dopo ogni turno, a fine pasto, in mensa veniva proiettato un film. Si cominciava all'una di pomeriggio per coloro che smontavano dal turno di notte a mezzogiorno, poi alle sette di sera per tutto il personale che svolgeva il normale orario di lavoro, e si terminava all'una di notte per il personale in turno che smontava a mezzanotte. Due pellicole alla settimana che io non mi perdevo mai, spesso guardandole anche tre volte al giorno nei momenti in cui il mio lavoro non era richiesto o quando le operazioni venivano sospese per le avverse condizioni del mare.

Se dopo la prima visione avevo afferrato sì e no il venticinque per cento dei dialoghi, alla terza, nello stesso giorno, il dato saliva al sessanta per cento.

A forza di parlare con tutti divenni anche l'amico di tutti e a forza di parlare con americani e di vedere film prodotti in America, invece di migliorare il mio inglese imparai quello parlato dagli americani, con un accento particolare che non avrei più perduto. Spesso, in futuro, mi sarei sentito chiedere da colleghi stranieri se per caso avessi vissuto negli States.

Oltre agli americani, i più numerosi, a bordo erano rappresentati diversi altri paesi. Uno dei due marinai espatriati era scozzese, il capo motorista era olandese e uno dei due motorista era tedesco, così come uno dei due gruisti, e il medico di bordo era maltese. L'addetto all'ufficio meteorologico era inglese, mentre il responsabile mensa e approvvigionamenti era, ovviamente, libanese. Infine uno dei due saldatori era italiano; di lui, un mago del cannello e degli elettrodi, ricordo ancora il nome: Carmelo Migliorisi. Ovviamente gli unici con cui parlavo italiano erano Carmelo e il dottore maltese, che aveva per gli italiani un'ammirazione senza riserve e che definiva "il sale della terra". Quando capitava che fossero entrambi in riposo, passavo anche un'intera settimana senza pronunciare una sola parola in italiano; fu in quei periodi che mi digerii l'intera opera di Marcel Proust, la famosa "Alla ricerca del tempo perduto" in sei volumi, pesanti (da leggere) come mattoni.

Mi piaceva intrattenermi con il meteorologo, della cui professione non sapevo assolutamente nulla. Il suo era un lavoro importante e consisteva ovviamente nel preparare previsioni a breve e a medio termine, da due-tre giorni a una settimana, sulle condizioni del tempo e del mare, in modo da mettere in preallarme l'impianto in caso di burrasca in avvicinamento. Erano previsioni che avevano anche un impatto economico importante sul costo finale del pozzo. Sbagliarne grossolanamente una e far sospendere troppo presto le operazioni per una tempesta in arrivo, significava pagare l'impianto e tutti i servizi satelliti senza alcun reale progresso del pozzo.

Ogni otto ore riceveva, dalle stazioni meteorologiche sparse nel Mediterraneo, una serie di informazioni e di mappe, parzialmente elaborate, che poi completava per la zona del golfo sirtico, ricavando le sue previsioni. Aveva tre grosse riceventi fax, che allora si chiamavano "mufax", che utilizzavano rotoli di carta trasparente su cui numeri e linee risultavano leggermente sfuocati, ma perfettamente interpretabili.

Un altro aspetto sconcertante di cui mi resi immediatamente conto era la

qualità del cibo. Già gli americani non erano famosi per la loro cucina; in più, quando si trattava di un impianto di perforazione, le cose, se possibile, peggioravano ulteriormente. Rimpiansi subito il deserto, la concessione 82 della Cori, e la mensa dei campi francesi e italiani in cui avevo precedentemente lavorato.

Tutta la carne proveniva dagli Stati Uniti e avrebbe dovuto essere ottima, ma non era sempre così. Quella di maiale aveva generalmente un sapore strano, ben diverso da quello del maiale che mangiavo a casa, e che io attribuisco al grasso. Quella di bue era invece ottima se si trattava di bistecche, ma quando veniva cucinata a spezzatino, oppure stufata, non riuscivo proprio ad apprezzarla.

A parte le patate e le cipolle, tutte le altre verdure erano in scatola e così pure le minestre. Per friggere, il cuoco libico usava una margarina vegetale americana, marca "Crisco", che impartiva sempre alle patate uno strano sapore.

L'unica pasto che gradii sin dal primo giorno fu la colazione, che per me era una novità. Apprezzai subito le uova fritte con pancetta, accompagnate da una piccola pila di "pan cakes" spalmati di sciroppo di acero marca "Log Cabin". Da allora, e sino a quando non andai in pensione, ogni qual volta mi trovai fuori di casa per lavoro o anche in vacanza, avrei sempre apprezzato quel semplice e gustoso piatto.

Come in tutti gli impianti americani, anche sul Glomar V non erano consentite bevande alcoliche e si pasteggiava con succhi, sciroppi e altre nefandezze chimiche al sapore di fragola e lampone. Io me la cavavo con succo di pomodoro in scatola e anche di carota, quest'ultimo una piacevole novità.

Per questo, non appena il personale scendeva a terra, si dava subito alla pazzia gioia. Il responsabile libico della piccola base costiera, che lo sapeva, aveva attrezzato il suo trailer con due ampi frigoriferi che teneva sempre stracolmi di lattine di birra; le vendeva agli espatriati in attesa del charter, facendo ottimi affari. Nel giro di circa un'ora e mezzo, tanto era il tempo che impiegava l'elicottero a compiere i tre voli sull'impianto, erano capaci di tracannarsi cinque o sei lattine a testa senza battere ciglio.

Al mio primo cambio squadra mi capitò il primo volo e, appena a terra, un americano offrì da bere a tutti. Non avevo neanche bevuto la metà della mia lattina che un secondo yankee offrì un altro giro. Quando finii la prima birra loro avevano già finito la seconda e andavano per la terza. Con un po' di vergogna fui costretto a chiamarmi fuori, adducendo il pretesto che non stavo molto bene. Quando finii la mia seconda birra, già un po' allegro, loro stavano ormai alla quinta. Per fortuna il charter atterrò poco dopo e ce ne tornammo tutti a Tripoli. Molti di loro avrebbero continuato più tardi, all'aeroporto, in attesa del volo che li avrebbe portati a Malta, dove la maggior parte viveva con le rispettive famiglie.

Per concludere con la cucina, dirò che a bordo il cibo era pessimo e abbondante. Io osservavo questi giovali ragazzoni farsi fuori enormi quantità di cibo che a me sarebbe bastato per due giorni, ammesso che mi fosse piaciuto. In mensa mi capitò di vedere cose tremende: il capo motorista olandese si serviva un enorme porzione di spaghetti stracotti, abbondantemente conditi con un sugo di polpette di carne; non contento, ci aggiungeva due abbondanti cucchiariate di marmellata d'arancia, rimescolava il

tutto e trangugiava di buona lena. Altri, dopo gli spaghetti, si servivano due grosse bistecche ricoperte da una delle loro salse un po' dolciastre, in bottiglia, a cui facevano seguire due porzioni di "gelly pie" o di "gelly cake", torte a base di gelatine di frutta tremolanti, ricoperte di panna liquida.

Ben presto giunse la prima vera tempesta invernale. Avevo appena terminato l'addestramento del mio stomaco al continuo beccheggio e rollio, convincendomi di aver definitivamente sconfitto il mal di mare, quando scoprii che non c'era limite al peggio. Le tempeste invernali nel Golfo della Sirte, pur non frequenti, possono durare anche una settimana, con un mare terribile. Se si aggiunge che il Glomar V non aveva certo la stazza di un transatlantico, si può facilmente immaginare come ci si trovasse a bordo in quelle circostanze. Con il mondo esterno circoscritto al perimetro della nave, spesso sdraiato sul divanetto della mia unità a leggere un libro, cercando di contrastare il tremendo rollio e beccheggio, disturbato in cabina dall'odore di cucina, cominciai a rimpiangere il lavoro in deserto, dove non mi annoiavo mai e avevo a disposizione spazi praticamente infiniti da esplorare.

Capii che l'entusiasmo iniziale si stava affievolendo e fu allora che mi organizzai per riempire al meglio i vuoti del tempo libero, che le sole proiezioni dei due film settimanali non riuscivano a colmare. Avevo notato che l'operatore della Halliburton, una delle varie società di servizio presenti a bordo, che si occupava di cementazioni, un americano sulla cinquantina, che, per la peculiarità del suo lavoro, disponeva di molto tempo libero, si era organizzato dedicandosi alla pesca. Lo feci anch'io; acquistai una robusta canna smontabile dotata di un mulinello capace di cento metri di lenza, ami, piombi, terminali e quant'altro e mi diedi anch'io alla pesca. Il pesce non mancava; abbondavano gli sgombri, che pescavamo a pochi metri di profondità. Sul fondale sabbioso, a circa ottanta metri di profondità, si pescavano dei signori dentici, quasi sempre superiori al chilo, e dei pesci di color rosa molto simili ai dentici e dalla carne altrettanto delicata. Ma c'erano anche cernie di sabbia, pagelli e palamidi, un pesce azzurro simile a un grosso sgombrò con eleganti striature scure, oblique. Gli sgombri li pescavamo generalmente dopo cena. Si calava l'amo a quattro metri di profondità, a poppa, dove venivano scaricati i rifiuti della cucina, e nel giro di un'ora se ne pescavano a volte una decina a testa. Li davamo al cuoco dicendogli di metterne da parte quattro o cinque che avremmo mangiato a mezzanotte; gli altri li poteva tenere per sé.

Li cucinava sulla piastra, aperti a metà, e noi ci aggiungevamo alcune gocce di Tabasco, una salsa liquida piccante, che conferiva al pesce un sapore eccellente. Spesso a noi si aggiungeva l'ingegnere della Schlumberger, mio compagno di cabina, un giovane bretone che oserei definire ingordo tanto gli piaceva il cibo. Prima dei due sgomberi di mezzanotte, si faceva fuori anche un'omelette alle verdure e tutto questo dopo un abbondante pranzo e una altrettanto sostanziosa cena.

Il pesce migliore si pescava quando il mare era mosso, anche se dubito che a ottanta metri di profondità si potesse avvertire il moto ondoso. Ci spostavamo su una barca fissata a poppa, sospesa sull'acqua, utilizzata per piccoli lavori di manutenzione allo scafo e di lì calavamo le nostre lenze al fondo. Io e l'americano della Halliburton, che viveva a Tripoli, ci portavamo sempre a bordo una grande ghiacciaia Colemann che riportavamo a casa piena di pesce

pregiato congelato.

Ma la pesca più avvincente era certamente quella della lampuga.



Lampuga mediterranea.

Si tratta di un pesce che può raggiungere anche i venti chili, ma nel Mediterraneo non supera gli otto chili, con una pezzatura media di poco superiore al chilo, con una pelle azzurro-verdastra, più chiara sul ventre, ove a volte tende al giallastro, puntinata e priva di scaglie. Dalla forma slanciata e piuttosto appiattita, ha una coda simile a quella della rondine ed è voracissimo, con una bocca piena di piccoli denti aguzzi in grado di tranciare qualsiasi filo di nylon. Per questo si usano sempre dei sottili terminali d'acciaio di circa mezzo metro a cui veniva fissato l'amo.

Si sposta in gruppi di numerosi individui, inseguendo i branchi di sardine e di pesci volanti che afferra al volo prima che ricadano in mare, spingendosi con il corpo quasi completamente fuori dall'acqua.

Quelle che bazzicavano il golfo sirtico non amavano il mare calmo; arrivavano al tramonto e sempre quando il mare era leggermente mosso, poi cominciavano a girare intorno alla nave, a pelo d'acqua, avvicinandosi sempre più, sino a portarsi sotto bordo.

Quando la serata era favorevole, riuscivamo a pescarne tre o quattro all'ora. Dal bordo della nave lanciavamo le nostre lenze, appesantite da un bel piombo, il più lontano possibile, afferrando la canna con entrambe le mani; riuscivamo a volte a superare i trenta metri. Non appena il piombo cadeva in acqua subito si avventavano sull'esca tre o quattro pesci e quasi sempre uno restava agganciato all'amo, che spesso ingoiava ben dentro la gola. Usavamo esche costituite da pezzi di carne, di sardina o di sgombro ma, quando la serata era favorevole, andava bene qualsiasi cosa, anche un pezzetto di carta argentata, come quella dei pacchetti di sigarette.

Ci spostavamo freneticamente da un lato all'altro della nave, lanciando le lenze come disperati e recuperando pesci fra grida di gioia e reciproci complimenti. Poi lo sventravamo, lo pulivamo e lo consegnavamo al cuoco perché lo

riponesse nella cella frigorifera in attesa del nostro rientro in città. Ricordo che una volta trovai nello stomaco di un grosso esemplare un intero sgombro talmente fresco e integro che avremmo potuto cucinarlo e mangiarlo.

Ma le cose non erano sempre così semplici. La lampuga ci riservava a volte sorprese amare e nottate frustranti.

C'erano delle serate in cui arrivavano in numero enorme e iniziavano il loro carosello intorno alla nave. Noi lanciavamo le nostre lenze, loro si precipitavano sull'esca ma non abboccavano. Restavano per un momento sul posto dove era caduto l'amo, poi si allontanavano senza neanche accennare a un morso. Correavamo da un lato all'altro, lanciando la lenza di continuo, ma senza successo; allora cambiavamo esca provando di tutto, ma non c'era nulla da fare.

Giravano forsennatamente intorno alla nave; ci passavano continuamente sotto il naso, ignorando, quasi a schernirci, le nostre gustose esche. Non riuscimmo mai a capire questo loro comportamento, così diverso dal precedente. Passavamo, a volte, tutta la notte al freddo e spesso anche sotto la pioggia, ma inutilmente. Allora, quando non sentivamo più le braccia indolenzite dai continui lanci, ci arrendevamo e, delusi, andavamo a letto con il sole che stava ormai per sorgere.

Debbo però dire che furono sempre di più le soddisfazioni che le delusioni.

Ben presto mia madre non seppe più come fare con tutto quel pesce che le portavo ogni due settimane. Ne distribuivo agli amici, ma era sempre abbondante, soprattutto le lampughe. Non serviva continuare a conservarlo congelato perché nel giro di tre settimane ne sarebbe arrivato altrettanto.

Occorre precisare che la lampuga non ha una carne così delicata come quella del dentice o del pagello, ma è comunque nettamente migliore di quella dello sgombro.

Uno dei modi con cui mia madre lo conservava, anche per diverso tempo, era quello cosiddetto "in carpione".

Lo tagliava a fette di un centimetro di spessore che infarinava e friggeva in abbondante olio bollente. Poi, ancora calde, le fette venivano adagiate in un recipiente largo e profondo, in due strati, e ricoperto con una soluzione calda di aceto diluito e aromatizzato con salvia, pepe in grani e aglio in spicchi interi. La soluzione veniva rapidamente assorbita dall'infarinatura con cui erano state fritte le fette di pesce. In questo modo il pesce poteva conservarsi in frigorifero anche per un mese.

La pesca alla lampuga divenne per noi il passatempo preferito e anche la nostra grande sfida. Fra noi e il pesce c'era sempre un conto aperto, dovuto al freddo patito e alla frustrazione che a volte la pesca infruttuosa ci causava.

Ci fu un periodo in cui per oltre un mese non riuscimmo a pescarne neanche una. Tutte le sere venivano sotto bordo a branchi, guizzavano a pochi metri da noi, rigirandosi continuamente quasi a irriderci, poi si allontanavano, ignorando l'esca.

Spesso si univa a noi, in qualità di osservatore, il mio amico saldatore Carmelo, che si divertiva a ogni nostra arrabbiatura. Sembrava proprio che le lampughe avessero deciso di farci pagare il fio per la vita, persa nei mesi precedenti, da tutte le loro sorelle. Fu allora che ideammo un nuovo sistema di pesca del tutto rivoluzionario e che si rivelò efficace.

Con una tavola larga trenta centimetri e lunga due metri, preparammo una specie di passerella sospesa sull'acqua. Uno dei due lati stretti veniva ancorato al bordo della nave, in corrispondenza di un'apertura ovale che si apriva a circa un metro dal livello del mare, mediante due grossi ganci di ferro appositamente preparati da Carmelo. La tavola veniva abbassata e mantenuta in posizione orizzontale, trattenuta da due catene, che fungevano da tiranti, fissate al bordo della nave.

Portai a bordo un vecchio fucile da caccia subacquea, un Cressi modello Saetta B, che avevo utilizzato da ragazzo prima di sostituirlo con il più potente modello Cernia, il cui forte mollone, all'inizio, mi aveva dato non pochi problemi quando dovevo caricarlo in acqua. La pesca si svolgeva nel modo seguente. Carmelo si sdraiava in posizione orizzontale sulla tavola sospesa a circa un metro dal pelo dell'acqua. Io, dal ponte superiore, quattro metri più in alto, lanciavo la lenza il più lontano possibile. Per l'occasione avevo sostituito il normale piombo con uno ancora più pesante. All'amo era saldamente avvolto un foglio di carta argentata sagomato a forma di pesce. Non appena cadeva in acqua io cominciavo a recuperare velocemente la lenza tirandomi dietro due o tre lampughe incuriosite, che però si guardavano bene dall'abboccare.

Le richiamavo per così dire sin sotto la tavola dove Carmelo, immobile a pancia in giù, con il braccio già teso e il fucile in posizione, attendeva che fossero a tiro poi, a colpo sicuro, ne arpionava una. Lasciavamo trascorrere un po di tempo, con Carmelo sempre sdraiato sulla tavola, poi lanciavo di nuovo, recuperavo velocemente e...zac, altra lampuga.



Con Carmelo sull'elideck



Con John Dixon, tool-pusher

E così via sino a quando i pesci, che non erano completamente scemi, si insospettivano e sparivano.

Con questo sistema ne catturammo molte, anche se devo ammettere che la soddisfazione non era certamente pari a quella della pesca tradizionale.

Restai sul Glomar V sino alla primavera successiva. Poi, l'impianto venne temporaneamente dirottato nel Mare Adriatico, di fronte a Ravenna.

Lì era appena andato in eruzione un pozzo a gas dell'Agip. Non era il primo; già qualche anno prima era andato in eruzione un altro pozzo, con conseguenze ben più drammatiche, conclusasi con l'affondamento della piattaforma che lo stava perforando e la morte di tre tecnici. Si trattava del "Paguro", una struttura fissa con gambe retrattili, che in fase di perforazione appoggiavano sul fondo.

Si doveva perforare urgentemente un pozzo deviato per intercettare il vecchio foro da cui fuoriusciva il gas e spegnerlo pompandovi cemento. Mi offrii subito e il mio capo mi accontentò. Ero italiano e chi altro avrebbe dovuto mandarci?

Passai così tre mesi in Italia, e a bordo feci la conoscenza di diversi tecnici dell'Agip che, in seguito, sarebbero divenuti miei colleghi. Ne approfittai subito per spostare mia moglie, che attendeva la nostra prima figlia, a casa di sua madre, a Bologna, non lontano da Ravenna. Fu così che Claudia nacque in Italia.



Il Glomar V



L'affondamento del Paguro.

(Agosto 2010)