

GENTILUOMINI DI MARE



Trimestrale di intrattenimento, di storie di mare e di notizie creato da naviganti di vita per gente di mare.



...Dio solo sa quanto è brutto vivere in un mondo senza avventure, senza fantasia...

Pubblicazione degli ufficiali del Circolo di Venezia

INDICE

RIENTRO ALLA BASE DOPO 55 ANNI	Pag. 5
MARINAI D'ALTRI TEMPI	Pag. 8
BISOGNA SAPER BLUFFARE	Pag. 10
ELETTRICITA'	Pag. 12
CULO DI NON RITORNO	Pag. 14
MISSIONE AL RISPARMIO	Pag. 17
POESIE DI UMBERTO DELL'ALBA	Pag. 19



La pubblicazione "Gentiluomini di mare" è edita dai Soci del Circolo Ufficiali Marina Militare di Venezia E viene inviata per posta elettronica (e-mail) a tutti coloro che hanno fornito il proprio indirizzo elettronico.

La collaborazione al periodico è aperta a tutti gli ufficiali della Marina in servizio ed in congedo, ai Soci dei Circoli ed a chiunque voglia far pubblicare un articolo, una poesia o degli annunci che siano in accordo con lo spirito del giornalino. Il materiale può essere inviato via e-mail o su supporto elettronico (memory key o CD) o cartaceo al seguente indirizzo:

Responsabile/redattore

C.A. (a) Rudy Guastadisegni (Ordine Nazionale dei Giornalisti, n. 116741)

Via Sandro Gallo 9 30126 Venezia-Lido cell. 360965218

rudyguasta1@tin.it

Esclusivamente via e-mail possono essere richiesti numeri arretrati direttamente al redattore o, col solo rimborso delle spese di spedizione, può essere richiesto l'invio del CD-ROM contenente tutti i numeri pubblicati in formato pdf stampabile.

RIENTRO ALLA BASE DOPO 55 ANNI

Il sole è tramontato da poco nella calma serata del 12 settembre 1943; al largo di Numana alcuni pescatori dilettanti sulle loro barchette a remi ed a vela attendono pazientemente di vedere i pesci abboccare ai loro ami.

D'un tratto uno sciacquo di remi rompe il silenzio, si fa sempre più vicino e distinto, poi, nella penombra l'apprensione e la tensione del gruppo vengono rotte dal comparire di un gommoni con a bordo un gruppo di marinai, "*sommersibilisti della Reale marina Italiana*" tiene a precisare uno di essi intuendo i timori dei pescatori, "*naufraghi del sommergibile Ametista affondato qualche miglio più al largo*".

Il sommergibile Ametista, sorpreso dall'armistizio dell'8 settembre nel porto di Fiume, in ottemperanza agli ordini impartiti da Supermarina, si era immediatamente diretto verso sud sostando il giorno 11 ad Ancona; da qui era ripartito alle 12.00 del 12 settembre nel disperato tentativo di sottrarsi alla cattura da parte dei tedeschi. Purtroppo l'interruzione delle riparazioni cui si stava sottoponendo a Fiume lo aveva lasciato con un'efficienza molto precaria e le avarie non gli consentivano di continuare la navigazione. Vista dunque l'impossibilità di proseguire, il comandante, S.T.V. Luigi Ginocchio, ne decise l'autoaffondamento circa 5 miglia al largo di Numana.

Sulle barchette, tra gli altri, un ragazzino di 14 anni, Valerio Biondi che accompagnava nella battuta di pesca uno zio, partecipa al recupero dei naufraghi e la sua famiglia, come tante altre del posto, si prodiga nei giorni seguenti per assistere i sommersibilisti ospitandoli, nascondendoli e rifocillandoli. Infine, forniti loro degli abiti borghesi, li guida nell'attraversamento della linea del fronte.



Ognuno di essi era conscio di quali fossero i rischi tremendi cui andava incontro in quel periodo di totale marasma politico e militare in cui le notizie di fucilazioni ed esecuzioni sommarie per collaborazionismo correvano di bocca in bocca in tutt'Italia. Nonostante ciò nessuno si sottrasse al dovere di aiutare quegli uomini, italiani come loro, italiani speciali che, fino a pochi giorni prima avevano combattuto con valore per difendere il proprio Paese; italiani in armi il cui unico intento era stato quello di compiere il proprio dovere nel migliore dei modi possibile. Uomini che meritavano la stima e la riconoscenza dei propri concittadini.

Alcuni di questi marinai vollero dimostrare la propria gratitudine verso la famiglia Biondi regalando ciò che in quel momento avevano di più caro: un lembo della Bandiera di Combattimento del loro sommergibile che si erano divisi dopo l'autoaffondamento per evitare che potesse cadere intatta in mani nemiche o comunque straniere ed una fotografia che ritraeva l'equipaggio in posa sulla coperta del battello.

Grande gesto di fiducia da italiani ad italiani che, in quei giorni di terribile confusione testimoniava il desiderio comune di militari e civili di ritrovare una serena unità nazionale.

Questi due cimeli sono stati conservati con cura e rispetto dalla famiglia Biondi per 55 anni fino a quando, nell'autunno del 1997 il signor Valerio, il ragazzino di allora, ha pensato che fosse giunto il momento di riaffidarli alla Marina Militare. L'idea maturò dopo la lettura di un mio appello pubblicato sul periodico dei sommergibilisti "Aria alla Rapida" in cui, in qualità di Direttore della Scuola Sommergibili, invitavo chiunque fosse in possesso di documenti, fotografie od oggetti riguardanti la nostra storia passata ad evitarne la dispersione eventualmente anche con donazioni alla Marina o alle varie sale storiche e museali esistenti. In tal modo il materiale sarebbe stato degnamente conservato, valorizzato e, perché no, venerato negli stessi ambienti in cui era stato originato.



Valerio si attivò tramite il C.V. Arrigo Riva, amico di famiglia, contattò il comandante dei sommergibili, l'allora C.V. Andrea Toscano finché la sua proposta di donazione giunse alla Scuola Sommergibili, naturale custode delle tradizioni dell'arma subacquea italiana.

Il 31 gennaio 1998, con una breve ed informale cerimonia, il signor Valerio Biondi consegnò la bacheca contenente il lembo di bandiera nelle mie mani alla presenza dei CC.VV. Riva e Toscano e di tutto il personale della Scuola Sommergibili. Con un brevissimo discorso ringraziai a nome di tutti i sommergibilisti il signor Valerio per il nobile gesto compiuto 55 anni addietro dalla sua famiglia; gesto che consentì di salvare la vita a molti sommergibilisti anche a costo di gravi rischi e che testimoniò i sentimenti di affetto che la gente d'Italia nutriva per i propri ragazzi in armi; altrettanto



nobile è stata la decisione di aver voluto il rientro alla base di quel lembo di Bandiera di Combattimento dopo averlo a lungo custodito. Per noi, aggiunti, anche un semplice lembo ha il valore di un'intera bandiera perché nel pezzo di stoffa sono rappresentati i valori in cui credono da sempre gli uomini che lavorano per l'unità, la prosperità e la grandezza della propria Patria (termine allora non ancora completamente sdoganato dai guasti prodotti dalle ideologie di parte del dopoguerra ma che non mi

sono mai vergognato di pronunciare e di scrivere con l'iniziale maiuscola).

La modernissima Scuola Sommergibili, orgoglio della nostra componente subacquea, palestra tecnologicamente avanzatissima, è anche la custode delle nostre secolari tradizioni, Casa Madre dei sommergibilisti di tutti i tempi e quindi il luogo dove cimeli del genere possono essere contemporaneamente custoditi con cura e devozione ed ammirati con orgoglio.

Dal canto suo il signor Biondi, dimostrandosi sorpreso e commosso per l'accoglienza ricevuta, si dichiarò giustamente fiero del comportamento di tutta la propria famiglia ed entusiasta di sapere che il suo lembo di Bandiera di

Combattimento del sommergibile Ametista aveva trovato finalmente la giusta e definitiva collocazione.

Conclusa la cerimonia con la consegna di una targa ricordo al signor Biondi, la foto dell'equipaggio e la bacheca col lembo furono esposte nella Scuola Sommergibili fra i molti cimeli in gran parte donati da ex sommergibilisti. La Scuola infatti non solo sforna in continuazione generazioni di sommergibilisti sempre all'avanguardia nella preparazione tecnica ma raccoglie anche e custodisce gelosamente gli oggetti di culto del nostro passato.



Quell'ultimo dono inorgogli maggiormente i presenti perché rappresentava la testimonianza di come i marinai in genere e i sommergibilisti in particolare siano comunque apprezzati e stimati ora come allora anche dalla popolazione civile.

Rudy Guastadisegni

MARINAI D'ALTRI TEMPI

Ho passato molte serate a chiacchierare con mio suocero, classe 1913.

Ogni volta, inevitabilmente, il discorso scivolava sui ricordi del passato. E che passato !

Il S.T.(CEMM) Primo DE ANGELI entrò nella Regia Scuola CREMM di Pola nel lontano 1932 e, quindi, ha partecipato a tutte le guerre dell'epoca :comandate e non comandate.

Ora che non c'è più mi vengono in mente, più o meno sfumati dal tempo, alcuni simpatici aneddoti della sua vita da marinaio.

Verso la metà degli anni '30 il Comune di 1[^]Cl. Mn/Mc Primo DE ANGELI era imbarcato sul Regio Cacciatorpediniere MIRABELLO.

La nave era in sosta a Livorno e stava apprestandosi a partire per una crociera in Marocco : obiettivo Tangeri.

Un giorno accadde che qualcosa non andò per il verso giusto durante il posto di lavaggio, o forse nel rassetto dell'amaca. Fatto sta che il Comune DE ANGELI ed il suo collega FASANO furono messi a rapporto.

Il C./te in 2^a sentenziò tre giorni di consegna. Che disastro ! Proprio quel giorno, con un appuntamento già fissato con due ragazze disponibili per un promettente ballo. I due non si persero

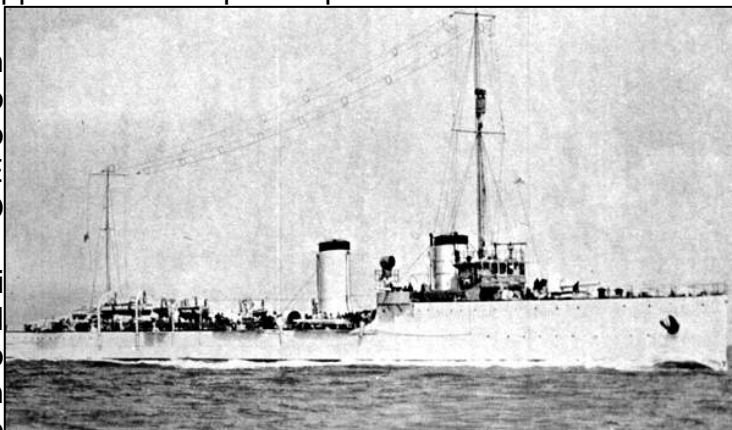
d'animo. Alla sera, con i favore delle prime tenebre, misero in una sacca la divisa e, furtivamente, si avviarono verso prora per calarsi a terra attraverso "l'occhio di cubia". L'impresa riuscì anche perché, evidentemente, la sentinella aveva il compito di vigilare affinché nessuno salisse da tale "porta". Scendere ? Mah! Evidentemente non era scritto nelle consegne. Quindi

Però il diavolo fa le pentole, ma non i coperchi !

Quella sera stessa arrivò l'ordine di partenza immediato !

E i due fuggiaschi non erano presenti all'appello!

Il Comando, conoscendo i suoi "polli", immaginò l'accaduto e, soprattutto, il luogo in cui cercarli.



Nel bel mezzo del ballo la sala si illuminò, la musica fu sospesa e la ronda ordinò : "i comuni DE ANGELI e FASANO immediatamente a bordo !!!".

L'ordine fu eseguito prontamente ed amaramente, nonostante la sorpresa, la delusione per la serata sfumata e la paura per le conseguenze.

Conseguenze che non si fecero attendere : 5 giorni di consegna di rigore da scontare nel primo porto!

Disastro totale ! Non bastava perdere una serata stuzzicante, ma arrivare a Tangeri per la prima volta e non poter scendere a terra era veramente troppo.

Addio medina dal fascino orientale, addio ritrovi

intriganti, addio ecc., ecc.....

Ma l'epoca riconosceva particolari meriti a chi trasgrediva per audacia o per qualche sottana.

Al terzo giorno di punizione, e di sosta a Tangeri, i due "detenuti" si fecero coraggio. Chiesero al C° Reparto di poter conferire con il C./te in 2^a. Udienza concessa, e dopo una serie di scuse, promesse, suppliche, ottennero il sospirato condono della punizione.

Tangeri aprì ai due "graziati" le sue porte, i suoi locali fumosi ed intriganti, i suoi misteri esotici.

Ma era l'epoca dei confronti serrati tra le potenze mediterranee e chi meglio dei marinai poteva dimostrare la superiorità del proprio paese!
Il caso volle (...o forse la politica) che nello stesso tempo sostasse in porto un unità militare francese. Acerrima rivale.

Il contatto, il confronto furono inevitabili!

I due "graziati" si incontrarono in un locale del porto con i marinai avversari.

Dopo le prime occhiate i "contendenti" si sentirono in dovere di passare alle parole. E dalle parole ai "fatti" il passo fu breve!



Intervennero le autorità locali e le ronde delle due navi.

Dopo una sommaria identificazione, ognuno portò a bordo i propri uomini. Le due navi ricevettero l'ordine di lasciare il porto ed al mattino seguente ognuna mollò gli ormeggi issando il gran pavese ! Gran pavese ? In navigazione ?

Ebbene si! La nave francese isso un pavese di solini turchesi, la nave italiana un pavese di "pon-pon" rossi.

La prova generale del grande conflitto si era conclusa.

Più o meno alla pari.

Botte da orbi e nessun vincitore.....



BISOGNA SAPER BLUFFARE

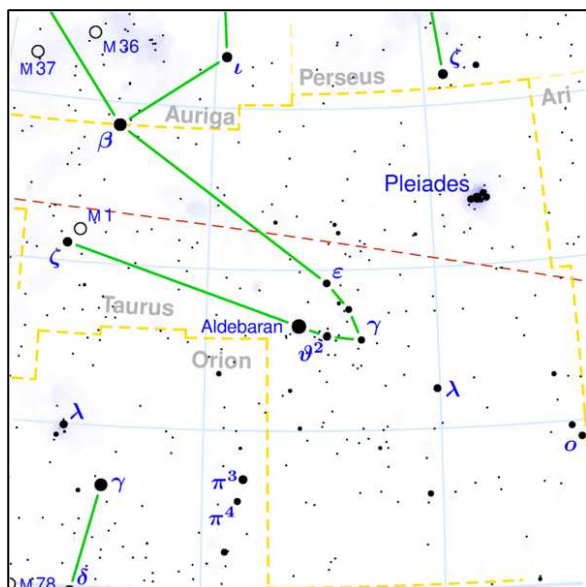
Come è noto a tutti i marinai, prima dell'avvento dei satelliti, del GPS e dei navigatori digitali che danno la posizione sulla terra e per mare con errori dell'ordine di qualche metro, il punto nave si calcolava con complicati algoritmi che, per il fatto di basarsi su dati osservati a mano e ad occhio, davano come risultato errori dell'ordine anche di diverse decine di miglia.

In ogni caso, per completezza di cultura nautica, gli allievi dell'Accademia Navale continuano a studiare e calcolare il punto nave con l'osservazione astronomica. Per queste operazioni si usa il sestante, apparecchio che consente, tralasciando un astro, di individuarne l'altezza sull'orizzonte, e il cronometro che deve fissare l'esatto istante dell'osservazione. I dati così ottenuti vengono poi trasferiti sulla carta nautica ottenendo un certo numero di linee (almeno tre) che intersecandosi circoscrivono un'area che è il luogo dei punti di probabile posizione dell'osservatore. Quanto più piccola è questa area tanto più precisa è l'individuazione del punto nave.



Su nave Vespucci, durante la crociera estiva, ogni giorno gli allievi si esercitano ad osservare gli astri per calcolare in questo modo il punto nave sotto la supervisione di un comandante istruttore.

Durante la crociera del '69 (del secolo scorso), in una sera di poca visibilità, Ernesto, allievo della prima classe, stava osservando con il sestante con scarso successo perché poche stelle tra quelle usualmente prese di mira erano visibili. Era

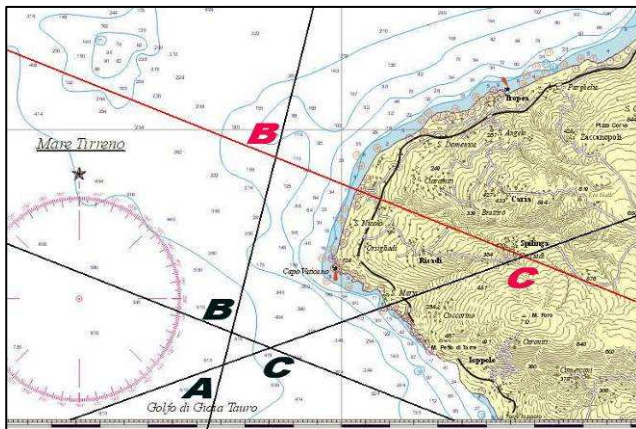


particolarmente stanco (e chi non lo è sul Vespucci) ed impaziente di terminare quel compito per guadagnare più minuti possibili da dedicare al sonno. L'istruttore si accorse che era in difficoltà e, avvicinandolo lo apostrofò *“si sbrighi, prenda l'altezza di Aldebaran (la stella alfa del Toro con dimensioni mostruose: diametro 38 volte più grande del sole e luminosità 150 volte maggiore, ma quella notte, a parte la siderale lontananza, non voleva proprio farsi vedere) “Eccola là, si vede benissimo ad occhio nudo”* insisteva l'ufficiale. Ma Ernesto, nonostante gli sforzi non vedeva proprio nulla e la stanchezza aumentava. *“Comandante, non riesco a vederla”.* *“Ma*

sì, diamine eccola” disse il comandante indicando un punto preciso (secondo lui) del cielo. Mah! Non si vedeva proprio nulla. L'ufficiale insisteva impaziente aumentando il tono della voce ad ogni insuccesso del povero allievo. Ernesto non ce la faceva più dalla stanchezza e, per accelerare i tempi finse di averla vista *“eccola, ora la vedo ... stop ...”* Il cronometrista fissò l'istante e lui sparò dei numeri a caso sperando di ricordare, almeno un tanto al chilo, i dati di Aldebaran delle notti precedenti.

“Ottimo” disse il comandante. “Ora sbrigatevi a mettere i dati sulla carta nautica”. Detto, fatto. Dopo una mezzoretta di calcoli con tavole ed effemeridi finalmente le rette tracciate sulla carta formavano un triangolo. Ma era troppo grosso: il suo baricentro capitava sulla terra vicino a capo Vaticano. Che fare ? I due compagni si guardarono terrorizzati dall’idea di dover ricominciare da zero con le osservazioni.

“Elimina la retta di Aldebaran, metti quella di riserva e cazzotta fin che puoi per ridurre l’area” disse Ernesto sapendo che proprio su quella stella aveva barato



spudoratamente per stanchezza e sfinimento. Dopo qualche altro minuto, eliminata Aldebaran, il triangolo risultò molto più contenuto e, cosa fondamentale, la posizione della nave era in mare, poche miglia al largo del capo, molto più credibile.

“Fatto Comandante, ecco i risultati”. “Eccellemnte” fu la soddisfatta risposta seguita dall’esilarante (per gli allievi) commento: “Seguite sempre i consigli di chi ne sa di più. Se non le avessi

mostrato io la posizione di Aldebaran chissà dove avrebbe messo il punto nave, magari ci avrebbe fatto arenare sugli scogli di capo Vaticano ...”

da un racconto di Ernesto Muliere

ELETTRICITA'

“Meglio i turchi...meglio i turchi ad una giornata in Capitaneria a navigare tra le carte...”, mi dico, mentre con la Fiat Panda di servizio lascio alle mie spalle Venezia e attraverso il ‘Ponte della Libertà’ in direzione di Porto Marghera.

La nave su cui devo salire batte la bandiera con la mezzaluna bianca in campo rosso scuro. E intanto assaporo un nascente senso di libertà e avventura. Libertà dall’assedio dei faldoni in ufficio. Avventura perché incontrare l’equipaggio di un cargo turco è come viaggiare nel cuore del Mediterraneo. Il caffè polveroso che immancabilmente mi verrà offerto sotto il quadro di Atatürk dà spazio all’immaginazione

Appena entro in zona portuale provvedo a confortare il mio stomaco con il panino al prosciutto e sottaceti sgocciolanti del ‘Bar alla darsena’ accompagnato ad un ombra di rosso.

Riprendo con leggera euforia la strada verso la banchina e lascio che scorrano come in un film d’autore le immagini di gru e containers, magazzini e cantieri navali, cemento e metallo, canali d’acqua e mulatte, sedute su sedie scalcagnate sul ciglio della strada. Ecco il profilarsi di una ciminiera di nave, di là prue e scafi corrosi, banchine che sembrano sopravvissute ad un bombardamento. E’ un paesaggio di guerra quello in cui mi ritrovo. E come un guerriero oggi mi accanirò su questa nave turca dal nome oscuro: *Nazim Imamoglu*.

Parcheggio sotto lo scalandrone, metto l’elmetto e prendo lo zaino con dentro cuffie antirumore, guanti da lavoro, piccozza e bottiglietta d’acqua. Appena a bordo mi imbatto nel primo corpo a corpo: il direttore di macchina. Sconosciuto marinaio che viene dall’altra parte del Mediterraneo, dal favoloso e temibile Oriente. Un particolare nel suo aspetto mi lascia interdetto: i capelli. Ispidi e nerissimi, si sviluppano come un cespuglio, verso l’alto, sfidando ogni genere di gravità, quasi a cercare il sole su un viso scuro e corrucchiato.



Giro e rigiro per la nave e annoto nel mio rapporto tutto ciò che controllo, ogni “out of order”, ogni cosa che non va come dovrebbe, alla ricerca accanita della ‘magagna’. Scendo dalla plancia verso la sala macchine, attraversando ponti e alloggi nei quali si mescolano odori discordanti: tabacco e soffritto di cipolla, caffè e gasolio, vernice e aglio. Ancora non mi riesce di trovare nulla di eclatante.

Che possa essere il motore della lancia di salvataggio quello che non funziona su questa nave? Chiedo al comandante di testare quel motore. Quattro persone dell’equipaggio vi si fiondano sopra. Li guida il direttore col cespuglio in testa. Iniziano ad armeggiare: sussulti meccanici si alternano a sbuffi di fumo nero ma il motore non parte. Aspetto. Minuti che scorrono sospetti. Mi arrampico rapidamente lungo la scaletta che porta alla sella su cui l’imbarcazione è poggiata. Mi affaccio e vi scopro la faccia tetra del direttore di macchina illuminata dalle scintille dai cavi elettrici scoperti e incrociati come fanno i ladri di automobili. Un tentativo disperato ed estremo di far partire il motore.

Proprio in quel momento un ruggito scuote il motore della lancia, che finalmente si avvia deciso. Il direttore soddisfatto mi guarda con un' aria di sfida. " ... Che cazzo vuoi adesso...?" sembra il senso della sua espressione.

"Stoop! No good" gli dico, e con il mio inglese mediterraneo cerco di fargli capire che non è proprio da manuale quel sistema di avviamento. Mentre compilo la 'Notice of detention' - è sempre molto 'yankee' un 'Port State Control' – il direttore di macchina mi fa capire che verrà sbarcato dall'armatore se la nave sarà detenuta, che ha figli, che aggiusterà tutto..., che non serve che scriva, che ha provato il motore proprio ieri e ... funzionava! Ma è un lavoro che qualcuno deve pur fare, spiego impietoso, ... per la loro sicurezza. E lo faccio.

Quando scendo dalla nave, Porto Marghera mi sembra di un grigiore insopportabile. Sulla via del ritorno, mentre riattraverso il territorio di guerra, i



pensieri si altalenano tra il cuore e il cervello. Fermare una nave vuol dire obbligarla a eliminare le irregolarità. La partenza è solo ritardata. Per l'armatore può essere una gran seccatura. E per l'equipaggio? L'equipaggio vuole, deve navigare.

Passo davanti a cumuli di grano. I piccioni volano bassi con la pancia piena. Bulldozer che si aggirano sui moli come mammut di ferro, binari che sembrano morti assieme a vecchi vagoni. Sono sempre lì. Perché non si muovono? Potrebbe esserci una strana bellezza in queste immagini. Immagini che fanno pensare alla fatica del lavoro. Rivedo la mulatta che adesso passeggia e parla al cellulare. Parla o fa finta?

Una vaga insoddisfazione sembra prendermi. Che oggi fosse stato meglio l'ufficio? Già, forse le carte erano meglio. La mia tuta da lavoro odora di gasolio, ho la bocca impastata della polvere del porto e i capelli sono unti. Riattraverso il 'Ponte della Libertà', e mi sento risucchiare da una strana malinconia. Avrei voluto imbartermi in qualcosa da raccontare. Qualcosa che non appartenga alle procedure ispettive. Il mio rapporto di visita non basta. Avverto insopportabilmente noiosa questa strada rettilinea che mi riporta in Capitaneria. Vedo profilarsi i campanili di Venezia e le navi da crociera ormezziate alla stazione marittima. Dietro di me le ciminiere di Marghera e una cargo fermo con il suo equipaggio. Ho fame, sento un buco allo stomaco. Ma ecco che alla fine del ponte intravedo per un attimo una conclusione..., una scoperta.... Sì!... i capelli del direttore di macchina...! Ecco spiegato il perché di quella ispida e strampalata chioma: l'elettricità! A forza di far partire il motore connettendo i fili scoperti gli si sono rizzati i capelli!

Mi sento d'improvviso come espulso da un caccia che precipita, adesso ciondolo leggero appeso al paracadute. Sono salvo, ho intravisto per un attimo il lato scanzonato della mia giornata in porto. Un attimo colto al volo, che chissà quando ritornerà. Saluto con un sorriso divertito la guardia giurata che mi lancia un'occhiata perplessa mentre alza la sbarra all'ingresso del vecchio porto.

T.V. (CP) Vito SPADA

CULO DI NON RITORNO

Alla fine degli anni sessanta il sommergibile Vortice, ancorchè vecchio e superato dalla tecnologia, batteva l'onda instancabilmente con un duplice obiettivo: doveva dimostrare l'efficienza della nostra Marina nel contrastare e controllare la penetrazione della flotta russa nel Mediterraneo e contemporaneamente doveva contribuire alla crescita professionale degli equipaggi nel contesto della rinascita della componente subacquea italiana.

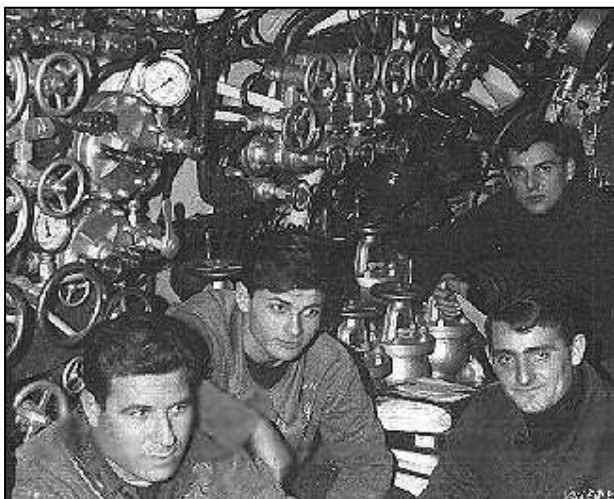
Il personale di bordo, alle prese con le frequenti avarie dovute all'usura dei materiali e all'endemica mancanza di pezzi di ricambio, si adoperava al di sopra di ogni limite per consentire al battello di uscire in mare nelle migliori condizioni di sicurezza possibili.

Spesso le piccole avarie venivano affrontate e risolte dal personale di bordo con stressanti turni di lavoro dopo le navigazioni sacrificando il tempo libero altrimenti destinato alla franchigia o alla famiglia. Non esistevano ditte altamente specializzate che, come accade oggi, ad uno schiocco di dita del Direttore di Macchia fossero pronte in banchina per riparare in



tempi rapidi qualunque avaria. A quei tempi ci si doveva rimboccare le maniche della tuta e sporcarsi personalmente, dal Direttore all'ultimo marinaio. Ne andava dell'onore dell'equipaggio che doveva dimostrare di essere in grado di cavarsela da solo in ogni frangente e con qualunque espediente.

Avvenne un giorno che durante una navigazione di routine nel canale di Sicilia in locale manovra si formò un piccolo rivolo d'acqua ... dolce o salata? Il meccanico di servizio prontamente intinse l'indice nel liquido senza preoccuparsi delle eventuali



conseguenze igieniche e altrettanto fulmineamente, rivolto al Direttore, sentenziò: "salata!". A bordo di un sommergibile le parole inutili sono bandite e viene privilegiata la rapidità della comunicazione e della necessaria conseguente azione. Quella semplice parola era già un preallarme.

Il rivolo si ingrossava rapidamente. Il Direttore dopo un rapido sguardo d'intesa col Comandante ordinò l'emersione. Aveva già una mezza idea di cosa potesse essere accaduto. Dopo alcuni rapidi controlli e prove, per esclusione si giunse alla conclusione già ipotizzata fin dall'inizio: una valvola di non ritorno di una cassa zavorra era andata in avaria (non chiudeva più alla perfezione) e non era più in grado di impedire il riflusso dell'acqua di mare dalla cassa alla tastiera in camera di manovra causando l'allagamento che poteva creare seri problemi.

Una tale avaria, secondo le norme del tempo, comportava tutta una serie di interventi lunghi, pesanti e costosi per la riparazione: ingresso in bacino di carenaggio, intervento di un Arsenale, riparazione, prove di tenuta ed uscita dal bacino. Totale: almeno tre inaccettabili settimane di fermo per il battello.

Possibile ? Sicuramente si trattava di una guarnizione o una flangia della valvola che, se fosse stata facilmente raggiungibile, avrebbe richiesto al massimo mezza giornata di lavoro di due meccanici di bordo.

Il Direttore di Macchina, ufficiale di grandissimo spessore tecnico e spirito di iniziativa (oggi si direbbe capacità di assumersi responsabilità) aveva intravisto la possibilità di effettuare la riparazione con le forze di bordo con una operazione non prevista dalle norme perché giudicata a rischio ma, secondo lui perfettamente realizzabile.

Si trattava di assicurare la tenuta stagna della cassa verso l'esterno, esaurirla completamente dall'acqua di mare, aprire un passo d'uomo (portello stagno chiuso da una corona di perni che serve per le ispezioni nella cassa quando il battello è in bacino) ed entrare nella cassa con due uomini per effettuare la riparazione.

Detto così sembra semplice ... e in effetti, per esperti e navigati sommergibilisti lo è.

Appena rientrati in banchina i meccanici di bordo, Direttore di Macchina in testa, si diedero da fare per realizzare le condizioni necessarie per l'intervento. Aperto il passo d'uomo e assicuratisi di avere con se gli attrezzi necessari, il capo meccanico ed il sottordine al Direttore (un giovane STV) si avventurarono

nella cassa assistiti dallo stesso Direttore che li osservava e dirigeva affacciato all'apertura con la tranquillità di chi è sicuro del fatto proprio.

In effetti il giovane sottordine era entrato con una certa fatica a causa della robusta corporatura. Qualcuno lo aveva anche aiutato con una spinta che gli fece oltrepassare il pertugio come un tappo di spumante.

L'avaria era effettivamente banale: la guarnizione di tenuta della valvola si era deteriorata e, nel giro di un'oretta la valvola era ritornata come nuova, e le prove di tenuta ne attestarono la completa efficienza con soddisfazione di tutti.



movimentazione delle parti posteriori del corpo. Fu un trionfo di posizioni e contorsioni degne di far sfigurare il kamasutra. Il povero sottordine si impegnava allo spasmo in tentativi reiterati ma rimaneva sempre incastrato malamente con la ciccia parte dentro e parte fuori senza riuscire ad andare ne avanti ne indietro. Mentre in cassa nessuno poteva spingerlo, fuori il Direttore e i vari meccanici si prodigavano in



consigli e incitamenti. All'inizio prevalse l'ilarità e la goliardia ma, col passare del tempo e l'aumento delle preoccupazioni la situazione si fece tesa finchè, alla fine, il solito Direttore di Macchina prese la drastica decisione di spingere il malcapitato di nuovo dentro la cassa. Si fa così con i tappi di bottiglia che non vogliono uscire: li si ributta dentro. E così fu. Con lo sforzo congiunto dei presenti si riuscì a ricacciare l'ufficiale nella cassa. Quindi due energici meccanici si infilarono anch'essi nella cassa scivolando letteralmente dietro l'ufficiale il quale fu invitato, con le dovute assicurazioni, a spogliarsi completamente. Poi, seguendo le disposizioni del Direttore, i due spalmarono di grasso le parti molli ed ingombranti dell'ufficiale e lo infilarono nel buco testa in avanti; mentre uno dei due spingeva il *tappo* facendo forza sui piedi, l'altro aiutava il transito attraverso il foro modellando ora questa ora quella parte del corpo del tappo finchè, con un rumore simile al risucchio di un succhiello, il povero sottordine fu *stappato* (dalla parte giusta) fra i lazzi, le risate e le pacche liberatorie degli astanti.



In ogni sommergibile che si rispetti ognuno si guadagna un soprannome a seconda delle caratteristiche fisiche o caratteriologiche che lo contraddistinguono: il nostro sottordine, da quel giorno, malgrado le successive diete dimagranti lo avessero notevolmente alleggerito, non si scrollò più di dosso quello di "*culo di non ritorno*" !!

Liberamente tratto da un racconto di
Giuseppe Arena

MISSIONE AL RISPARMIO

Verso la fine degli anni '70 i sommergibilisti della nostra Marina venivano inviati in Inghilterra per frequentare corsi di specializzazione e di addestramento alla fuoriuscita individuale da sommergibile immerso presso la HMS Dolphin (base dei sommergibili della Royal Navy) a Gosport.

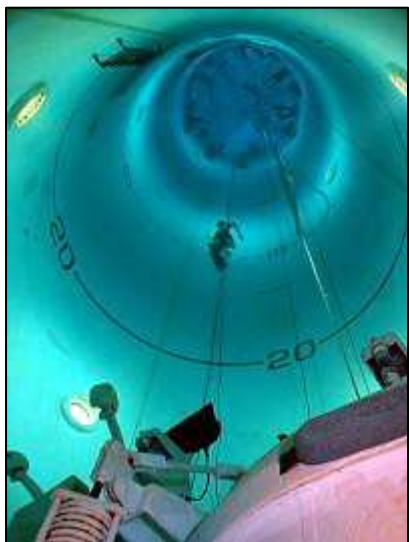
Il primo invio di personale si svolse regolarmente: partenza da Roma in aereo, atterraggio a Londra e trasferimento a Gosport; durata totale circa tre ore.

Il comando della seconda missione composta da sette sottufficiali fu affidato all'unico ufficiale del gruppo che ero io.

Ci presentammo a Roma il giorno previsto per la partenza e, dopo le esasperanti lungaggini ministeriali per il rilascio dei documenti di viaggio (passaporti, nulla osta, permessi, istruzioni, biglietti, ognuno rigorosamente in un ufficio diverso), ci vedemmo consegnare da Difeammispec (Ufficio per l'amministrazione speciale della Difesa), otto biglietti ferroviari ordinari Roma-Londra e ritorno." Ferroviani ? Ma come" chiesi "non è più semplice e rapido l'aereo come la volta scorsa ?" l'allucinante risposta fu che lo Stato maggiore considerava troppo cari i biglietti Alitalia e molto più conveniente il viaggio in treno. Chissà chi era la testa fresca che aveva avuto questa pensata. Ma ormai eravamo in ballo e non potevamo fare altro che ballare.



Partiamo; una vera odissea; quasi 50 ore di viaggio così suddivise: Roma Parigi con treno notturno e soli posti a sedere; breve sosta a Parigi, coincidenza Parigi Dunquerque, breve sosta e successivo imbarco sul traghetto per Dover, breve sosta e successiva tratta in treno Dover Londra, lunga concitatissima sosta per contatti con personale dell'ambasciata italiana ed infine tratta in treno Londra Gosport ed arrivo a Dolphin.



La mattina successiva inizio del corso di una settimana di addestramento alla condotta del sommergibile in immersione con simulatore dinamico. Eravamo tutti molto stanchi; durante le soste del viaggio non avevamo avuto nemmeno il tempo di rifarci il trucco se non in sporchi e fatiscenti cessi delle stazioni e nessuna possibilità di riposare se non accartocciati sulle sedie delle sale d'aspetto. La stanchezza accumulata si tradusse, nei primi due giorni di corso, in un vero massacro di sommergibili;

ogni prova si tradusse in un teorico disastro navale con affondamento e perdita totale del sommergibile con tutto l'equipaggio; abbiamo fatto affondare tre volte l'intera flotta subacquea della nostra Marina. Per fortuna erano soltanto esercitazioni al simulatore, ma l'impressione degli istruttori nei nostri confronti non fu proprio entusiastica. Ci rifacemmo con gli interessi nei giorni successivi grazie alla consueta grinta e professionalità che la nostra razza sa mettere in campo nelle sfide importanti.

Il viaggio di ritorno fu una seconda odissea, esattamente come all'andata.

Nella relazione di fine missione che dovetti stilare evidenziai tutte le difficoltà incontrate domandandomi se l'economicità del viaggio in treno fosse veramente reale al di là dell'apparente risparmio di 150.000 lire a testa.

Dopo circa due mesi mi fu affidata un'altra missione a Dolphin, questa volta per le prove di fuoriuscita. La precedente esperienza mi aveva però indotto a documentarmi seriamente ed a preparare una strategia per contrastare l'ottusità della macchina burocratica.

Inviai una lettera ufficiale tramite il Comando Superiore facendo presente che, secondo le norme, al personale in viaggio per missione era obbligatorio concedere un giorno di sosta ogni 800 chilometri in caso di tratta ferroviaria. Roma-Parigi-Londra-Gosport sono quasi 2000 chilometri, ergo competevano due giorni di sosta durante il viaggio.

La risposta, ovviamente, fu di piena concordanza (potenza del sistema nero-su-bianco che mette tutti di fronte all'assunzione di responsabilità della risposta).

La missione fu un grande successo sia per i risultati conseguiti che per il gradimento del personale, e non poteva essere altrimenti: all'andata ci fermammo due giorni a Parigi visitando tutti i luoghi cult della città. Al ritorno ci riservammo lo stesso trattamento per Londra smarcando così in un colpo solo la visita turistica alle due capitali europee più gettonate.



Dopo il rientro in sede stilai la solita relazione di fine relazione corredandola di un allegato in cui erano elencate le spese sostenute dall'amministrazione.

Biglietto ferroviario di prima classe con posto letto, due notti in albergo tre stelle a Parigi e due a Londra, otto pasti in ristoranti di Londra e Parigi, diaria per sei giorni di viaggio. Alle spese vive si aggiungevano considerazioni negative sulla perdita di 5/6 giorni di servizio/lavoro per tutto il personale del gruppo.

Morale: il viaggio in treno fatto secondo le regole previste venne a costare il triplo del sia pur costoso biglietto aereo e chi a Roma, in un oscuro ufficio di commissariato dello Stato Maggiore aveva avuto questa brillante idea senza approfondirne le conseguenze, dovette cospargersi il capo di cenere e fare rapidamente marcia indietro ammettendo sommessamente l'errore davanti ai suoi superiori.

Tutte le missioni successive partirono in aereo con buona pace dell'Amministrazione ma con grande dispiacere dei nostri sommergibilisti che si videro privare delle appetibili vacanze gratuite a Parigi e Londra.

Forse, nell'interesse dei miei compagni partiti con le missioni successive sarebbe stato meglio che nella relazione avessi scritto semplicemente "tutto OK !"

Rudy Guastadisegni

Poesie di Umberto Dell'Alba

IL VENTO

Il vento della notte
la gloria dell'Onnipresente
che gonfia generosamente le vele
e fa inchinare gli alberi
maestosi
al trono del Signore.
Il vento forte che schianta
i deboli germogli
ma non carpisce le erbe
solide e ben piantate
accontentandosi del loro omaggio.
Il vento sovrano che gonfia
le onde per ammonire gli uomini
che hanno tentato la solitudine del mare.

LA SCIA

Ogni stella che brilla in cielo
accende un ricordo che illumina
la scia del tempo passato.
Nel libro del grande mare
che la prora della mia vecchia nave
taglia e sfoglia, si aprono, ingiallite,
le pagine della mia storia che brillano
vive al sole del tramonto.

IL LIBECCIO

Ho nostalgia del libeccio
il vento forte che sferza le Navi.
Ho nostalgia del mare grosso
che abbrutisce la gente
e ingigantisce i Comandanti
se sono degni di tale appellativo.
Ho nostalgia delle onde ribollenti
che arrivano dalla cupa distesa
dell'infinito.
Ho nostalgia e terrore di tutto questo
perché a terra non provi le stesse sensazioni
che il mare sa dare.
Quando ci sei ne hai soggezione,
timore, paura;
quando non ci sei te ne rallegri prima
e lo rimpiangi poi.

Buon Natale

e

Felice Anno Nuovo

