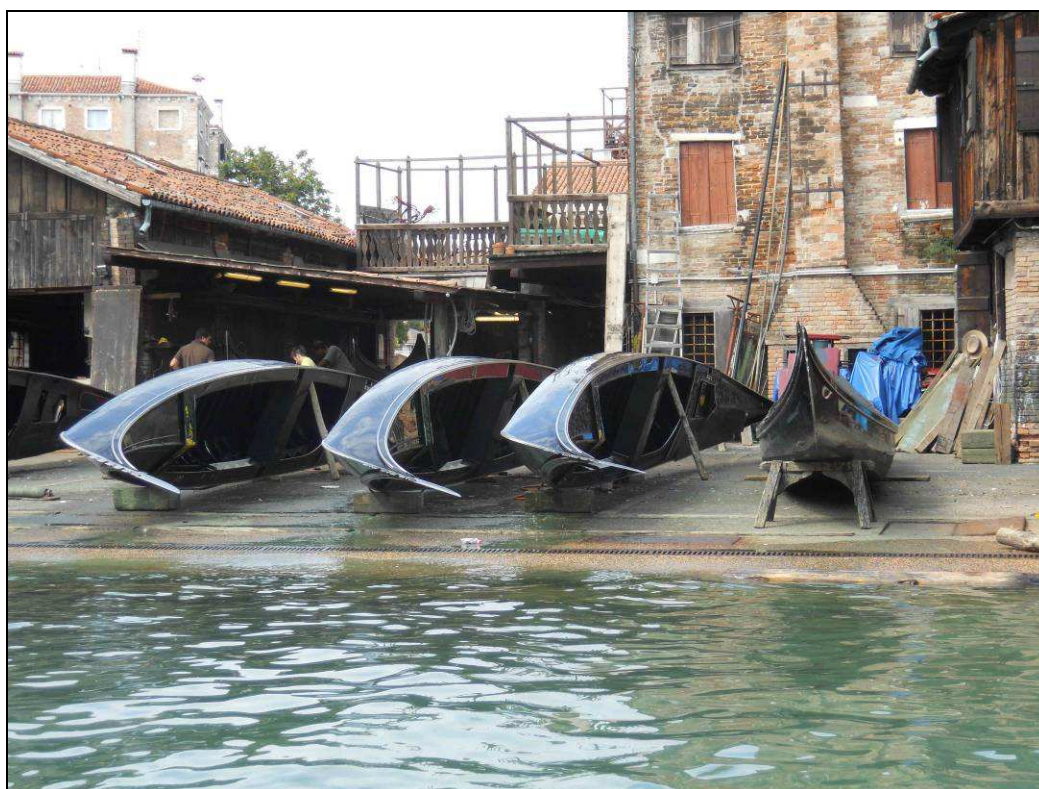


GENTILUOMINI DI MARE



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

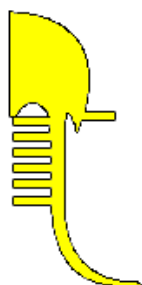


...Dio solo sa quanto è brutto vivere in un mondo senza avventure, senza fantasia...

Pubblicazione degli ufficiali del Circolo di Venezia

INDICE

CAROLINA	Pag. 3
LA LEGGE DEL MARE	Pag. 6
LA VEDETTA DISTRATTA	Pag. 8
RIFLESSIONI DI UN D.M. SOMMERGIBILISTA	Pag. 10
VIAGGIO DA ROMA A LA SPEZIA	Pag. 12
LE SCARPE DEI COMANDANTI	Pag. 14



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 comunicandolo al responsabile/redattore.

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.

CAROLINA

In un'estate alla fine degli anni '70 il sommergibile Longobardo giunse a Venezia per una crociera estiva per metà di addestramento e per metà premio. Allora si usava, nei mesi estivi, inviare le Unità della Marina in varie località marine, specialmente se turistiche, per mostrar bandiera e per concedere un po' di svago agli equipaggi.

Nei giorni di permanenza nella città lagunare l'equipaggio trascorrevano le giornate in piazza San Marco a caccia di facili turiste straniere affascinate dalla divisa bianca mentre alcuni (prevalentemente gli sposati, fidanzati o comunque impegnati) si



godevano la tranquillità delle spiagge del Lido concedendosi al massimo un po' di sport balneare tra una dormita ed una partitina a carte con amici e bagnanti locali.

Alla spiaggia della Marina Militare i giovanotti locali usavano sfidarsi il

pomeriggio in interminabili partite di calcio da giocarsi sul campo allestito alla bisogna. Ovviamente il terreno di gioco era di sabbia, si giocava in costume o calzoncini e a piedi nudi. Normalmente si faceva fatica a raggiungere un congruo numero di calciatori per formare squadre intere per cui spesso le partitelle erano a ranghi ridotti. Quella settimana, grazie alla presenza di numerosi componenti dell'equipaggio del Longobardo, le adesioni erano numerose e tutti i pomeriggi si riusciva a formare una squadra di sommergibilisti ed una di marinai locali, figli di soci, parenti vari ecc.

Le partite erano decisamente accanite perché gli uni dovevano dimostrare la forza e coesione del loro equipaggio, gli altri dovevano difendere l'onore della sede.

Uno di quei giorni non si riuscì a raggiungere il numero canonico; alla fine dei conti, dopo aver arruolato ciechi, storpi e malati ed aver dato fondo a tutte le possibilità che la spiaggia offriva, mancava comunque un giocatore. Per pareggiare i conti sarebbe stato sufficiente toglierne uno dalla nostra squadra ma, ovviamente, nessuno voleva rinunciare alla propria parte di gloria e divertimento. Che fare? Come risolvere il dilemma?



Una ragazzina che dimostrava tra i 15 e i 18 anni si alzò pigramente dal suo lettino prendisole e, avvicinandosi lentamente al campo di gioco esordì pressappoco così: "Se volete posso giocare io per farvi raggiungere il numero".

La meraviglia di tutti era palese ... una femmina che gioca a calcio con i maschi ... una ragazzina per giunta. E se le facciamo male? Sarà il caso di rischiare? Ma tutti i dubbi cadevano davanti al desiderio di giocare comunque quella partita per cui, alla fine tutti accettarono la femminuccia in campo. Che importa, pensavano i

sommersgibilisti, tanto gioca con gli avversari, sarà solo un handicap per loro e sarà facile per noi vincere.

Pazienza, pensavano invece i locali, piuttosto che giocare uno in meno o addirittura annullare la partita, possiamo accettare di giocare con una femmina in squadra, tanto che ci sia o non ci sia ...

Al calcio d'inizio la ragazzina si mise davanti alla palla "Se vi va bene preferirei giocare da centravanti" e partì con un perfetto passaggio all'ala.

Tutti pensarono a un tocco di fortuna ma già il fatto che la ragazza usasse termini tecnici calcistici precisi (centravanti allora era un vocabolo sconosciuto alle donne) fece nascere i primi dubbi.

Dubbi che si fecero certezza dopo solo pochi minuti di gioco.

La ragazza aveva un tocco di palla decisamente superiore a quello di quasi tutti i presenti in campo e non risentiva affatto dell'impervio terreno di gioco né della fatica. Era in grado di liberarsi in dribbling di diversi avversari prima di liberarsi della palla. I passaggi ai compagni erano sempre perfetti e tempestivi e dimostravano una visione di gioco a tutto campo. Sembrava un esperto capitano che gestisce la regia della sua squadra con consumata esperienza. I sommersgibilisti erano annichiliti e disperati. Non poteva essere che una femminuccia li mettesse così in difficoltà in uno sport decisamente maschio.

La squadra dei locali non dilagava soltanto perché i giocatori non erano in grado di sfruttare adeguatamente le prodezze della loro compagna ma, quando Carolina decideva di fare da sola non ce n'era per nessuno. Superava tutti in bravura, velocità, grinta e tecnica.



La partita finì con la vittoria dei locali. Vittoria di misura perché Carolina, da perfetta sportiva, aveva capito che non doveva umiliare troppo quegli uomini pieni di orgoglio per la loro professione e per l'aura di mascolino eroismo che la circonda. Lei stessa figlia di un ufficiale della Marina era dispiaciuta di dover dare una delusione all'eroico equipaggio di un sommersgibile ma lo sport è sport e si gioca per vincere.

Al termine della tenzone i sudatissimi e semidistrutti maschi

(non solo gli 11 sommersgibilisti ma anche i 10 locali), sdraiati boccheggianti sulla sabbia si domandavano "Ma chi è quella ?" Mentre guardavano Carolina, affatto stanca, che si dirigeva verso il mare per un buon bagno ristoratore.

Ebbene, Carolina Morace era agli inizi della sua carriera di calciatrice che negli anni successivi l'avrebbe condotta ai vertici del calcio mondiale femminile.

Per chi non la conoscesse (ma dubito che esista qualcuno che non ne abbia sentito parlare negli ultimi 30 anni), questo è una parte della sua carriera:

calciatrice professionista dal 1974 al 1998, 11 volte capocannoniere di serie A; nazionale e capitana dal 1978 al 1997 con 150 presenze e 105 gol; allenatrice di Lazio e Viterbese; Commissario Tecnico della Nazionale femminile di calcio dal 2000 al 2005, CT della Nazionale femminile Canadese dal 2009 al 2011. Commentatrice sportiva di successo per varie televisioni. Una ragazza splendida; una vera bandiera da esibire orgogliosamente nel mondo sportivo internazionale e non solo in quello.



Ce n'è a sufficienza per fornire spiegazione della disfatta della nostra Arma Subacquea in quella famosa partita sulle sabbie del Lido di Venezia. La loro vacanza a Venezia coincise con il periodo di riposo del campionato di calcio che Carolina amava trascorrere a casa dei suoi per rilassarsi nell'ambiente accogliente e a lei familiare della Marina Militare di Venezia.

I nostri baldi marinai degli abissi pensarono di rifarsi sfidando gli avversari ad una partita di pallanuoto ma non ci fu tempo per organizzarla. Meglio così: conoscendo Carolina sarebbe finita male anche nel loro elemento.

Rudy Guastadisegni

LA LEGGE DEL MARE

Molto recentemente ho visto il film “L'affondamento del Laconia”, una storia assurda, grottesca e crudele. Parole queste che non dovrebbero esistere nel linguaggio e nel vocabolario di un marinaio. Ma la guerra sicuramente è sempre stata teatro dei più grandi orrori che la storia possa aver tramandato di generazione in generazione. Per contro, tra tanta crudeltà, aspetti commoventi e di signorilità hanno, per così dire, ingentilito tanti orrori ed errori.

Spiccano, sia nel film che nella realtà storica dell'evento, i caratteri di alcuni personaggi. Tra questi il Comandante dell'U-Boot 156, Capitano di Corvetta Werter Hartenstein, che il 12 Settembre 1942 silurò ed affondò il Laconia, unità mercantile inglese adibita al trasporto truppe ma che, nel caso specifico, trasportava famiglie e militari inglesi, nonché 1800 soldati italiani fatti prigionieri nel Nord Africa.



Tralascero la storia, poichè basta digitare la parola “Laconia” su Google per trovare documentazione a dir poco raccapricciante, ai più sconosciuta.

Il Comandante Hartenstein dimostrò il suo senso marinaresco (che vorrei chiamare “Civismo Marinaio”), non solo accogliendo a bordo del sommergibile da lui comandato quasi 200 superstiti del Laconia, ma prendendo a rimorchio alcune scialuppe anche esse piene di superstiti.



Una notevole capacità marinaresca sia nel saper controllare il peso aggiuntivo a bordo (ovviamente non indifferente, per un mezzo che si muove nelle tre dimensioni) sia nel saper rimorchiare piccole imbarcazioni in mezzo all'oceano che potevano ribaltarsi da un momento all'altro.

Atteggiamenti questi che hanno poi avuto la loro apoteosi con il nostro comandante Todaro, campione non solo di audacia e perizia ma soprattutto di umanità, caratteristica propria di noi italiani e di tutti i nostri soldati.

Cosa vuol dire, quindi, Marinaio?

Sicuramente “Marinai”, sia nel film che nella realtà, non son stati gli Americani, che bombardarono il sommergibile tedesco, nonostante avesse in coperta un telo bianco con una croce rossa e che colpirono in pieno una delle scialuppe;

Sicuramente non lo furono gli inglesi, che, temendo un agguato, ignorarono totalmente il segnale di soccorso lanciato in chiaro dal sommergibile;

Certamente non lo furono i Polacchi, che spararono a freddo ai prigionieri Italiani per impedire che trovassero posto sulle scialuppe di salvataggio e che, con gli inglesi, tagliarono le mani ad altri Italiani che cercando di salvarsi sulle scialuppe, trovarono nell'oceano la peggiore delle morti.

Neppure noi Italiani, fummo molto Marinai, dimenticandoci di valorizzare o ignorando la storia del Laconia, senza dare il giusto peso al sacrificio di 1600 uomini rinchiusi nelle stive che morirono affogati durante l'affondamento della nave.

Marinaio, al di là di ogni situazione, è colui che fa del senso di solidarietà ed altruismo la propria ragione di vita in mare, superando con esso qualunque paura, anche quella di una guerra. Marinaio è colui che, ricevendo un segnale di soccorso, più semplicemente una richiesta di aiuto in mare, non esita e tempestivamente dirige per il soccorso. Marinaio è colui che cerca di salvare la vita degli altri, quando gli altri invocano aiuto, in mezzo ad un ambiente che sicuramente non è sempre favorevole, anzi, talvolta ostile.

Al di là di ogni frase fatta, il mare non perdona mai gli errori. Sta al buon marinaio saper assecondare gli eventi naturali per portare a termine ciò che si è prefissato di compiere.

Il Comandante Hartenstein imbarcò Italiani, inglesi, polacchi. Imbarcò alleati e nemici, ma li trattò tutti seguendo la Legge del Mare, dando loro coperte, rifocillandoli, curando i feriti ed i malati. Un atto dovuto? Sì, per la Legge del Mare, ma durante la Guerra, non tutti l'hanno seguita, anzi erano in pochi a conoscerla.

Cosa potrebbe voler dire, oggi, un gesto del genere?

Che non si deve guardare ad antipatie o simpatie, al colore della pelle, alla lingua parlata, alla religione o tantomeno all'idea politica. Se qualcuno in mare è in difficoltà e chiede aiuto, va aiutato, senza commenti, senza dubbio alcuno, antepoendo ad ogni interesse personale la salvaguardia della vita in mare.

La solidarietà deve superare qualunque differenza razziale o religiosa. La solidarietà deve superare anche il timore, dettato dalle leggi dei giorni nostri, di venire accusati e magari processati per favoreggiamento di ingresso clandestino nel nostro Paese.



La solidarietà, quella della Legge del Mare, deve superare tutto ciò: chi non rispetta la Legge del Mare, non è a mio avviso, un Marinaio.

Ci sarebbe da chiedersi quanto sia giusto anteporre un interesse commerciale a quello umanitario. Anche in un'operazione di salvataggio, in un mondo che pensa solo al danaro, viene anteposto il portafoglio alla salvezza delle persone. Forse un domani, quando tutti smetteremo di dar

battaglia ai mulini a vento, quando capiremo che ciò che capita agli altri, potrebbe capitare anche a noi, quando capiremo l'importanza dell'ascolto continuo sul canale 16 VHF del nostro apparato radio (troppo spesso lasciato spento), forse allora e solo allora capiremo il significato di solidarietà ed ospitalità che, per il Marinaio, è Legge, una legge non scritta, non ratificata, che prende appunto il nome di Legge del Mare.

E se per caso vi trovaste in difficoltà, cercate di incrociare la mia rotta, perchè il mio aiuto sarà sempre, o quasi, disinteressato... Quasi? Ma una birra ghiacciata, sotto il sole cocente, non me la volete offrire?

Stefano Molè

LA VEDETTA DISTRATTA

Aprile 1971. Adriatico centrale. Nave Bombarda.

Navigazione notturna in regime di novilunio, vento gelido di Grecale e mare forza tre-quattro. Appartengo a una delle ultime generazioni degli ex-giovani comandanti che hanno assaggiato la pioggia, il vento e i rigurgiti dei gas di scarico sulle plance scoperte delle gloriose Corvette Classe "APE". Il fumo era un grazioso regalo del fumaiolo, la cui sommità era all'altezza del piano di calpestio della plancia.

Per chi, giovane al mio confronto, non avesse mai visto, neanche in fotografia, la silhouette di una corvetta di quella classe, val la pena di ricordare che su quelle plance l'unica protezione dalle intemperie era fornita da un tendaletto affumicato che faceva da tetto dall'una all'altra delle alette di plancia, per una profondità di meno di un paio di metri. Proteggeva in modo vago dal sole, poco o niente dalla pioggia e niente dal vento; con un pregio aggiuntivo, non proprio secondario: fra il vetro che guarniva



il lato prodiero della plancia e il bordo di attacco del tendaletto rimaneva una luce di 20-30 cm, ottima per puntare il binocolo ma dagli effetti distruttivi quando imperversava il vento da prora. Nessuna requie per fronte, occhi, naso e orecchie. Quando, con un senso di vergogna, abbiamo scoperto il passamontagna (su una nave!), abbiamo concesso sollievo a tutto meno che agli occhi, allegramente trafitti da ogni spiffero da prora. In pratica, una lama gelida che tagliava in due il viso. Senza scampo.

Siamo in missione di vigilanza pesca. Di pescherecci italiani neanche il sentore; il "nemico" jugoslavo, pescherecci o navi militari che siano, se ne sta tranquillo e riparato nei propri approdi. Le vedette sulle alette di plancia sono accartocciate su se stesse nel tentativo di proteggersi dal vento, con i binocoli incollati agli occhi, forse più per difenderli dal freddo che per esplorare un'atmosfera di pece comunque



impenetrabile. Neanche il più piccolo bagliore di un misero faro o di un fanale di navigazione che aiuti a immaginare almeno la linea dell'orizzonte.

Con l'arrivo della mezzanotte scatta il cambio della guardia: monta la seconda comandata. In plancia si avvicendano le due vedette, il timoniere e il segnalatore. Il Comandante no; lui non ha

freddo per definizione e tanto meno può sentirsi stanco. Il Secondo è previsto che si faccia vivo alle due.

Sull'aletta di dritta si installa il nocchiere Garofalo (nome di fantasia per un personaggio reale); è un napoletano di città, alto e dinoccolato, scanzonato e simpatico, generoso come pochi e sempre disponibile ad ogni tipo di incarichi, allegro e sorridente in qualsiasi situazione. Inattaccabile dal mal di mare e dalla stanchezza,

quando è di guardia, soprattutto di notte, si aiuta a combattere il sonno e a concentrarsi sul suo compito canticchiando sotto voce il più noto repertorio di canzoni della sua terra, pronto a mettersi il silenziatore e a farsi attento se le circostanze lo richiedono. Non è mai necessario richiamarlo ad un comportamento meno disinvolto.

Arriva in plancia, si presenta correttamente al Comandante, si impossessa del binocolo e si sistema al suo posto di vedetta. Ha la voce bassa e si muove con insolita lentezza.

L'aletta di plancia è dotata di un piccolo sedile incernierato a paratia, ma lui non si siede, resta in piedi, curvo su se stesso e tuttavia attento a scrutare nel nero di una notte che nasconde con ostinazione mare e cielo. Non parla e tanto meno canta.

Dopo una quindicina di minuti, mi si fa evidente l'anomalia: Garofalo è immobile e silenzioso. Senza dare a vederlo mi avvicino e lo scruto. E' addossato all'aletta, di poco piegato sulle ginocchia e, per quanto il buio mi permetta di vedere, ha un'aria sofferente.



Continuo ad osservarlo e lascio passare ancora una decina di minuti. La sua postura e il suo atteggiamento non cambiano.

Decido di indagare; mi avvicino, lo tocco sulla spalla per farlo emergere dal buio del binocolo e gli chiedo: "Gargiulo, c'è qualcosa che non va?". Mi guarda con espressione insolitamente triste e quasi con tono di scusa risponde: "Sì Comandante, mi fanno male i piedi ma non so perché". Cerco di approfondire con qualche altra domanda, ma l'unica informazione che riesce a darmi è che si è svegliato in ritardo, si è vestito in fretta e, infilate al buio le scarpe, si è precipitato in plancia. Durante il percorso ha avvertito forti dolori ai piedi.

Dispongo di una torcia elettrica, l'accendo per dargli un'occhiata e la punto sulle sue scarpe. Per qualche istante non capisco, ma avverto che c'è qualcosa di sbagliato; poi tutto diventa chiaro.

Mi viene da ridere ma non voglio umiliarlo; mi limito a invitarlo a guardarsi i piedi e gli dico, sottovoce: "Garofalo, hai invertito le scarpe!".

In un attimo Garofalo si guarda i piedi e si apre al sorriso; si toglie le scarpe, le inverte, si raddrizza per quanto è alto e, con il binocolo di nuovo incollato agli occhi.....riprende in sordina il suo canto partenopeo.

La missione continua, c'è sempre freddo ma l'atmosfera in plancia sembra cambiata.

Romano Di Cecio

RIFLESSIONI DI UN DIRETTORE DI MACCHINE SOMMERGIBILISTA

Da sempre, ma forse da ancor prima, i Sommergibili hanno destato il mio interesse. La loro forma, il loro colore, le leggende che si narrano, i suoi uomini.

Lottai per entrare nella componente Subacquea ed alla fine ne uscii vincitore, l'arrivo è rimasto immortalato nella mia memoria, correva l'anno 2002 quando una sera di Marzo arrivai nell'Arsenale di Taranto nel piazzale della caserma Farinati, squadrai la zona consapevole che quella calma era tutt'altro che reale. La mia fantasia prese il largo, immaginai di quante manifestazioni vi fossero state celebrate, di quanti prima di un uscita in mare vi avessero trascorso gli ultimi minuti al telefono con i propri cari, che se ci si accostava con l'orecchio il piazzale avrebbe trasudato ricordi!



Io c'ero, di lì a breve avrei fatto parte della grande famiglia dei Sommergibili, ero elettrizzato, ansioso, timoroso di sbagliare ma sicuramente desideroso di apprendere quel mondo così occulto e farne parte potendo dare il mio contributo fattivo.

La prima esperienza di navigazione fu sul Carlo Fecia di Cossato un Sommergibile della classe sauro I serie, tre giorni in cui fui inebriato da rumori, odori, alternarsi di guardie e momenti lieti, tutto mi lasciò senza respiro, affrontai quella



navigazione in un sol fiato! Avevo ragione la vita da Sommergibilista era affascinante! Gli anni passarono scanditi da navigazioni e periodi a terra, gli uni essenziali come gli altri, ho potuto apprezzare lo stile di vita di bordo, il clima di un equipaggio che assumeva sempre più le connotazioni di una famiglia dove il Comandante aveva le veci di papà! Venti giorni "sotto" sono un'eternità, nella quale ci si conosce, si

raccontano le proprie esperienze di vita, ci si apre come con un amico d'infanzia e dove l'alternarsi del giorno e della notte sono riconoscibili solo dalla luce dei neon bianco (giorno) rosso (notte). Come cita Eraclito "panta rei", tutto scorre ed è questo



che il Sommergibilista fa, si fa scorrere tutto alle spalle affronta ogni nuovo giorno con la giusta carica con il giusto entusiasmo, ho visto uomini rinchiudersi dentro brandine per giorni e giorni, mangiare in spazi ristretti, ed avere sempre la stessa lucidità, lo stesso spirito spensierato, lo stesso sorriso del primo giorno, bè questi sono i Sommergibilisti; non super uomini ma dei marinai dediti al proprio mestiere, convinti della propria causa, spinti da un comune senso di abnegazione, questo e tanto altro è rinchiuso all'interno della pancia d'acciaio di un Sommergibile!

Le emozioni, le sensazioni che ho vissuto sono innumerevoli, tutte adrenaliche, quota 310metri, viaggi all'estero, esercitazioni, sperimentazioni, missioni reali, manifestazioni, collaborazioni congiunte, Task force con Marine estere, attività con reparti speciali, tutto mi

rendeva fiero di quello che rappresentavo e mi proiettava a far meglio a lasciar traccia ai miei successori di quanto sperimentato di quanto saggiato e di come migliorarlo.

Dopo un periodo di 5 intensi anni sono giunto alla linea di arrivo, infatti ultimata la direzione del Sommergibile Salvatore. Pelosi mi trovo a rivestire l'incarico di Ufficiale Responsabile del Sommergibile Leonardo Da Vinci, prossimi al disarmo vivo questo residuo periodo in componente con occhi languidi scorgendo all'orizzonte un tramonto che non vedrò più con il periscopio ma solo da terra o da una plancia di una nave! Ma anche questo fa parte



del gioco di quella trama tessuta fin dai primi giorni di vita Sommergibilistica che termina con un enormità di ricordi parte dei quali rimarrà ad imperitura memoria nella mia mente! Viva l'Italia, viva la Marina, viva i Sommergibilisti!

T.V.(GN) Smg. Stefano Marchione

VIAGGIO DA ROMA A LA SPEZIA

Un marinaio, un autocarro e...luci rosse

Questa è una storia che mi è stata raccontata da due persone in occasioni diverse e, quindi, penso sia attendibile.

Qualcuno sa cosa sono gli OM CL52? Lo sapranno certamente tutti, ma se proprio qualcuno non lo sapesse.....ve lo spiego io. Si tratta di un fuoristrada da trasporto prodotto dalla OM di Brescia negli anni '50 e '60 ispirandosi ai "gipponi" americani Dodge e GMC: essendo però troppo grosso per sostituire le Campagnole e troppo piccolo per servire come un autocarro leggero, ebbe poco successo e fu adottato in numero limitato dalle Forze Armate e di Polizia.

Anche la Marina Militare ne acquistò qualcuno: quelli assegnati a Roma li vidi a lungo fermi nell'autoreparto, per anni sempre allo stesso posto: si vede che proprio non si sapeva cosa farne.

Fu però uno di questi che fu l'involontario protagonista di questa vicenda.

Era l'estate del 1966 (o del 1967) e capitò una delle rare occasioni per impiegare uno di questi veicoli che da Roma doveva raggiungere La Spezia per caricare chissà cosa.

A quei tempi lungo la costa tirrenica non c'erano autostrade o superstrade, la via Aurelia era ancora quella vecchia piena di curve e passaggi a livello e, in quel periodo, congestionata dal traffico balneare. In più i CL52 non brillavano certo per doti velocistiche. Quindi il vaggio si prospettava lungo e faticoso, così si decise di far viaggiare l'autista col buio e col fresco notturno.



E così, in una calda notte stellata, il nostro automezzo lasciò la

Capitale semideserta e si diresse lemme lemme verso nord.

Civitavecchia, Orbetello, Grosseto...dopo qualche ora di viaggio al marò autista venne voglia di un caffè e si mise alla ricerca di un qualsiasi posto di ristoro.

Era ormai il cuore della notte e anche i più irriducibili dei vacanzieri erano andati a dormire e tutti i locali erano chiusi. Finalmente, verso Cecina, avvistò le insegne accese di un bar.

Parcheggiò l'automezzo in una stradina laterale all'Aurelia e scese.

Al bar non trovò solo caffè: si accorse infatti che nonostante l'ora tarda era abbastanza affollato e frequentato da una clientela prevalentemente femminile, esercente una....ben nota professione.

Il marinaio era giovane, era notte e si sentiva solo, aveva tempo, insomma...l'istinto ebbe il sopravvento.

Non aveva bisogno di cercare un posto per appartarsi, visto che aveva un intero autocarro a disposizione a pochi passi e così vi portò l'improvvisata amica approfittando dell'accogliente cassone e, forse, delle coperte che sono d'abitudine in dotazione per proteggere il carico dalle scosse.

La stradina buia garantiva l'intimità, ma....era buia fino a un certo punto perchè

un lampione traditore posto sull'angolo del vicolo illuminava perfettamente la parte posteriore e, in particolare, la targa MM rendendola ben visibile a chi passasse per l'Aurelia e guardasse in quella direzione.

Destino volle che poco dopo transitò un pulmino con alcuni sottufficiali diretti a Spezia che, anche loro, avevano preferito viaggiare di notte. Con la coda dell'occhio qualcuno notò l'automezzo e la sua targa. Cosa ci faceva fermo a quell'ora e in quel luogo?

Stop immediato e uno dopo l'altro scesero: si avvicinarono circospetti, ma si resero conto immediatamente della situazione: intervenire subito, intervenire "dopo" o non intervenire? Non ebbero tuttavia tempo per prendere una decisione perchè un attimo dopo si fermò l'automobile di un ammiraglio (A quanto pare quella notte c'era un notevole movimento di militari, ma si sa...il viaggio col fresco...).

L'ammiraglio scese, guardò, e anche lui afferrò al volo come stavano le cose, ma non le afferrò nel modo esatto.

Possiamo immaginarci la scena successiva, che potrebbe degnamente figurare in una *pochade*, quel tipo di commedia brillante tanto in voga un secolo fa basata sugli equivoci.

"Ma non vi vergognate?"

"Sconto comitiva?"

"Mi meraviglio di lei, capo..."

"...Lei che ha fatto la guerra..."

Ovviamente l'equivoco fu subito chiarito con le debite scuse, e un momento dopo il malcapitato si trovò richiamato alla realtà: si affacciò dal complice telone dell'autocarro e il suo breve sogno si trasformò in un incubo, trovandosi di fronte fin troppe divise inquietanti e fin troppe facce corruciate.

Nella notte stellata ripartì l'ammiraglio (possiamo immaginarci con una sgommata, non aveva tempo da perdere), ripartì il pulmino con i sottufficiali un po' di malumore (ma chi ce l'ha fatto fare?) e buon ultimo ripartì l'OM CL 52 con il suo autista che...aveva dovuto lasciare il lavoro a metà.

Lo aspettavano un carico e un rapporto più lungo della strada che doveva ancora percorrere.

Guglielmo Evangelista

LE SCARPE DEI COMANDANTI

Vent'anni fa ... e anche più indietro, la nostra Marina combatteva una guerra silenziosa, senza cannonate, quasi senza vittime e, soprattutto senza la gran cassa dei media come si usa oggi per la minima sciocchezza che capita sul nostro pianeta. Era la "Guerra Fredda". Si combatteva soprattutto nell'ombra e i protagonisti principali erano i servizi segreti di tutti i paesi, le spie, gli infiltrati e i militari in copertura. Una categoria di militari completamente coinvolta era quella dei sommergibilisti. Il motivo era semplice: mentre le navi si vedono e tutti sanno dove sono, i sommergibili, una volta spariti negli abissi, potevano andare dovunque e fare qualunque cosa senza che nessuno se ne accorgesse.



Nel gioco a rimpiaffino fra i due blocchi contrapposti i nostri sommergibilisti avevano una parte importante per il controllo e la sicurezza del Mediterraneo. Per questo motivo la flotta subacquea italiana era tra le più attive ed addestrate dell'epoca e questa fama costava parecchio in termini di missioni di lunga durata e logorio di materiali ed uomini.

In questa atmosfera di guerra non guerreggiata la tensione delle missioni veniva mitigata in parte dalla goliardia degli equipaggi e dalla loro voglia di normalità che portava alcuni ad assumere atteggiamenti apparentemente stravaganti ma che a bordo di un sommergibile in missione vengono consentiti e, a volte anche incoraggiati.

Su un sommergibile ex-USA (quelli ceduti alla nostra Marina dalla USNavy negli anni '60 -'70) prestava servizio un maresciallo ECG (ecogoniometrista) che veniva considerato un guru della categoria. Era così esperto che spesso accompagnava i suoi periodici rapporti vocali sulla situazione navale in superficie con battute di spirito che gli venivano concesse solo in virtù della sua grande capacità professionale ed anche un po' per la sua personale simpatia.

Le sue valutazioni ed interpretazioni dei suoni che le apparecchiature percepivano nel mare circostante erano di una precisione stupefacente: era in grado non solo di scoprire distanza, direzione, rotta e tipo di qualunque galleggiante ma riusciva anche a dare indicazioni precise sul numero delle eliche, il numero di giri di ogni elica, il tipo di motore che le faceva funzionare, quante e quali tipi di pompe o compressori fossero in moto su quella data nave piuttosto che su un'altra; individuava i suoni dei mammiferi marini distinguendo quelli di una balenottera azzurra da quelli di una balena franca o di un delfino ed infine, per sottolineare la precisione quasi miracolosa delle sue valutazioni, in coda al rapporto era solito fare una battuta: "Rilevato lieve ticchettio ... il comandante della nave sta passeggiando in plancia". Era evidentemente



un'esagerazione ma dava l'idea di quanta considerazione il maresciallo avesse delle sue capacità.

Un giorno, in vena di esagerazioni concluse il suo rapporto così: "Rilevato ticchettio accentuato ... tacchi a spillo ... il comandante della nave è una donna oppure un gay".

Il Comandante del sommergibile dovette intervenire pregando il vulcanico maresciallo di astenersi dalla sua solita battuta che ormai non faceva nemmeno più effetto.



Per qualche giorno non si sentì più parlare di ticchettii rilevati sulle navi circostanti e il Comandante, compiaciuto dello zelo del suo Capo ECG, durante una mensa alla presenza di molti altri membri dell'equipaggio, lo apostrofò amabilmente chiedendogli che fine avessero fatto i famosi ticchettii delle scarpe degli avversari.

Il maresciallo, senza alzare gli occhi dal piatto di pasta che stava lentamente fagocitando rispose sornione: "Da tre giorni rilevo solo fruscii. I comandanti delle navi ci hanno scoperti ed ora usano solo scarpe di gomma!"

Rudy Guastadisegni

L'orgoglio e la fierezza degli italiani, popolo di grandi tradizioni storiche, culturali ed umane, è rappresentato oggi dai visi sereni dei nostri marinai, consapevoli di aver fatto solo il loro dovere al servizio della Patria e certi di avere l'appoggio e l'affetto di tutta la Nazione che essi rappresentano così degnamente agli occhi del mondo.



NON DIMENTICHIAMOCI DI LORO
E PRENDIAMO ESEMPIO