

Una Marina che non c'è più... di Gian Carlo PODDIGHE

... ricordo del vapore, elogio dei meccanici, apologia di una nave.

La stagione del vapore è durata più o meno un secolo, ed ha visto la Marina italiana entrarne tardi ed uscirne alla massima espressione ... (grazie all' Ardito).

Una Marina del vapore che aveva i suoi maghi, i meccanici, specialità virtuosa che non c'è più, fucina di eccellenze e responsabilità, gente ben conscia che il vapore non perdona neppure i minimi errori.

Sino alla legge navale degli anni 70 del secolo scorso, ancora ieri per molti di noi, gli apparati di propulsione delle "navi di linea" erano a vapore, ossia il connubio di una complessa integrazione tra caldaie, turbine ed una infinità di ausiliari che "riempivano" lo scafo.

I diesel erano per le navi scorta, quasi per un'altra Marina, in un'eterna lotta sin dalle scuole di formazione tra motoristi e meccanici.

Il personale addetto alla conduzione dell'apparato motore a vapore era quasi un'élite, doveva conoscere nei minimi dettagli non la macchina ma tutto il sistema molto complesso costituito da caldaia, turbina, condensatore ed un'infinità di ausiliari per riuscire a condurlo in ogni situazione di funzionamento anche critica.

Un sistema di propulsione a vapore che, soprattutto sulle ultime costruzioni, consentiva di regolare le andature intervenendo sulle macchine al singolo giro elica, possibilità estremamente importante in operazioni quali rifornimento laterale o il passaggio di posta, malgrado l'estrema complicazione e difficoltà di costruzione ed allestimento, possedeva elevata affidabilità e flessibilità che si traducevano nelle molteplici possibilità di intervento e combinazioni per navigare anche in caso di gravi avarie all'interno di un sistema tanto complesso (o complicato, dipendendo dai punti di vista).

Anche se avevamo introdotto vere proprie acrobazie in termini di approntamento rapido, comunque rischioso malgrado i miracoli di alcuni record (27 minuti da caldaia fredda, per la prova di diradamento dell'Ardito) chi non si ricorda che per essere pronti a dare il pronti a muovere alle 07:30 occorreva iniziare l'approntamento dell'apparato motore almeno alle 02:30?

...e quando inopinatamente veniva cancellata un'uscita significava aver fatto inutilmente cinque ore durissime di guardia in caldaia e macchina.

Un confronto continuo con un amico/nemico invisibile, pericolosissimo (vapore surriscaldato, gas invisibile ed inodore il cui minimo trafileamento poteva segare in due un arto, se non una persona) ...

Un confronto, una sfida che cominciava con il ruolo di fuochista, la guardia in caldaia, specie di inferno dantesco, con l'attenzione ai livelli, con tanta poca acqua in ciclo che una perdita di livello di trenta secondi poteva significare la bruciatura dei tubi.

Un confronto che continuava con il passaggio in macchina, prima agli ausiliari e poi alla propulsione, con la conoscenza della funzione e soprattutto della nascosta posizione di centinaia di valvole, ciascuna di esse fondamentale per le diverse combinazioni possibili di condotta e propulsione.

Raccontava uno dei primi DM dell'Impetuoso, la nave che inaugurò la stagione delle caldaie FW tipo D nella Marina Italiana, (vapore a 450°C e 45 kg/cmq) che una volta a Taranto, ad approntamento quasi concluso e poco prima dell'apertura del ponte per un'uscita in mare di notevole importanza, scoppiarono alcuni tubi vaporizzatori della caldaia 4: mentre si provvedeva ad isolare la caldaia in avaria ed avviare l'approntamento della caldaia 3, si collegarono le macchine di poppa con le macchine di prora e l'unità poté uscire in mare con

le due macchine alimentate da una sola caldaia: un episodio che assicurò la fiducia in “quel nuovo vapore” che ha accompagnato gli ultimi decenni di questo sistema nella MMI.

Certamente non un sistema autocontenuto ed autosufficiente, un sistema basato su conoscenza, sensibilità ed intuizione dei conduttori... ma anche un sistema che cementava i rapporti del personale, la conoscenza e solidarietà delle varie squadre; tanta gente, tante teste, ed un bel rompicapo per i giovani ufficiali (ed i DM), una sfida di conoscenze e capacità che non dovevano perdere ...

Circolava un detto: “...la macchina è il cuore, la coperta il cervello, pazzi si vive senza cuore si muore...” ma in effetti, allora più che mai, il vapore era questione di cervello, di intuizioni, di risposte immediate e sicure ...

Viva l’evoluzione, viva le nuove macchine, non solo per le prestazioni ed affidabilità, ma anche per le diverse condizioni di vita ... non è confronto, solo la nostalgia di una categoria che non c’è più ed ha dato molto ... e non siamo riusciti neppure a conservare un monumento alla tecnologia di un’epoca, probabilmente la massima espressione della conduzione a vapore come era l’Ardito, persino diverso e più avanzato della gemella, riconosciuto come tale in ogni sede.

Ufficiale del Genio Navale Gian Carlo Poddighe