



GENTILUOMINI DI MARE



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

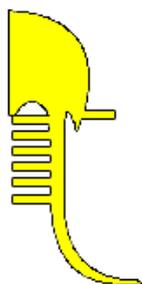


...Dio solo sa quanto è brutto vivere in un mondo senza avventure, senza fantasia...

Pubblicazione degli ufficiali del Circolo di Venezia

INDICE

CAVTAT	Pag. 5
IL DISARMO	Pag. 7
LA RACCOMANDAZIONE DEL GUARDIAMARINA	Pag. 8
COME SEMPRE	Pag. 11
AMORE A PRIMA VISTA	Pag. 17
LA FALLA	Pag. 20
BUON SENSO PARTENOPEO	Pag. 22



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 e sottufficiali 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*](mailto: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.

CAVTAT

Nel luglio del 1974 una nave Jugoslava con a bordo 909 barili di piombo tetraetile, in seguito allo speronamento da parte di una nave di bandiera panamense affondava in pochi minuti su un fondale di 96 metri al largo di Otranto, esattamente al traverso di Santa Cesarea Terme.

Il piombo tetraetile è un micidiale veleno per cui apparve subito urgente organizzare un tentativo di recupero della maggior parte possibile del carico.

Il primo passo da compiere era l'individuazione esatta del relitto.

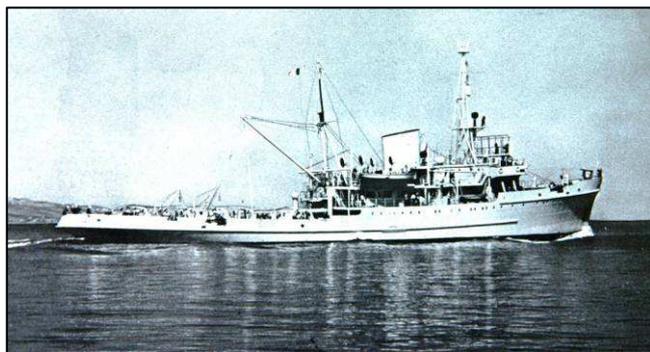
La Marina Militare disponeva allora in zona (nella sede di Taranto) dell'unica nave per ricerche e soccorsi subacquei operativa in Mediterraneo: nave Proteo.

Quando giunse a bordo l'ordine di missione con partenza immediata, il Comandante era al suo ultimo giorno di comando mentre il nuovo era atteso per il giorno dopo. Il cambio di comando sarebbe avvenuto senza passaggio di consegne (una prassi non rara anche oggi).

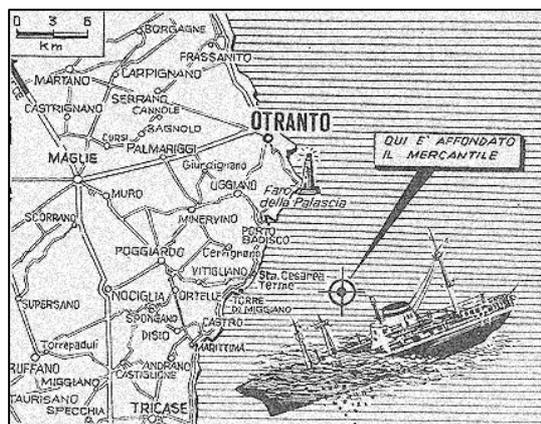
La mattina successiva alle 07.30, sbarcato il vecchio comandante, la nave salpò al comando del nuovo che avrebbe assunto l'incarico alle 08.00: un ufficiale con poca esperienza di navigazione e soprattutto completamente digiuno circa le attività subacquee che erano la ragion d'essere di quella nave.

Dopo diverse ore di navigazione trascorse a tentare di capire come governare il mezzo ed il suo equipaggio, finalmente venne raggiunto il punto presunto di affondamento della Cavitat rilevato dal rapporto di collisione relativo all'incidente.

La prima cosa da fare era il lancio delle boe per circoscrivere il campo di ricerca e consentire alla nave di ormeggiarsi ad esse con lunghi cavi per mantenere una posizione stabile ed all'occorrenza muoversi di pochi metri alla volta traccheggiando sui cavi. L'operazione, delicata e difficile, fu condotta dal Comandante in seconda che aveva una vasta esperienza in merito.



All'epoca non esistevano sonar sofisticati, minisommergibili da ricerca, mezzi subacquei filoguidati o scafandri autopropulsi che oggi consentirebbero di ispezionare un relitto a 100 metri di profondità con rapidità e sicurezza. La ricerca del relitto doveva essere fatta con la torretta batoscopica, un termine di derivazione greca che serviva ad indicare un semplice tubo verticale in grado di ospitare un uomo in piedi che, calato sul fondo appeso ad un cavo, poteva guardare all'esterno attraverso tre piccoli oblò posti all'altezza della testa. Gli spostamenti venivano effettuati dalla gruetta di bordo cui la torretta era sospesa con un cavo d'alaggio che veniva manovrata dall'equipaggio in funzione delle comunicazioni provenienti dalla torretta stessa: un po' a destra .. poco poco avanti ... ecc. Tutto molto rustico in confronto alla tecnologia di oggi.



Quando l'operatore subacqueo fu chiuso ermeticamente al suo interno la torretta venne calata per iniziare la ricerca. Dopo qualche tentativo infruttuoso seguito ogni volta da uno spostamento della nave nel campo boe, finalmente dal fondo giunse la tanto attesa notizia: "la vedo ... vedo un relitto, l'abbiamo trovata. Chiedo il permesso di riemergere".

Prima che il collega in plancia potesse rispondere intervenne il Comandante, fino a quel momento in religioso silenzio ad assistere alle operazioni dei suoi esperti: "Negativo, negativo. Serve una identificazione sicura: bisogna leggere il nome della nave".

Dal fondo giunse qualche bofonchiante imprecazione e mentre il Comandante tornava a sedersi al suo posto in attesa di notizie, da sotto il subacqueo si lamentava con i suoi colleghi in ascolto "Qui sotto è buio pesto, come faccio a trovare il nome se a malapena distinguo qualche pezzo di ferro?"

Dopo diversi minuti il poveretto tornò alla carica "Plancia, non posso avvicinarmi di più senza rischiare di rimanere impigliato in qualche rottame. Chiedo il permesso di riemergere"

"Negativo, negativo" ripeteva il Comandante "Ci serve assolutamente la lettura del nome".

A quel punto era chiaro a tutti che la torretta non sarebbe stata recuperata finché il nome della nave non fosse stato letto. La nave non poteva che essere la Cavtat: il punto era quello rilevato al momento della collisione, altri relitti in zona non risultavano e le strutture individuate erano ancora libere da concrezioni marine, che altro serviva? Ma il Comandante era irremovibile nella sua posizione, forse voleva imporre con la forza l'autorità che sapeva di non poter ottenere con l'esperienza.



Dopo qualche minuto ancora: "Ecco, vedo delle lettere sulla fiancata. La prima è ... una C, poi A, segue V ... non distinguo le altre ... l'ultima è una T. E' la Cavtat. Chiedo il permesso di riemergere".

Due giorni dopo l'Anteo era di nuovo in banchina a Taranto dopo aver segnalato la presenza del relitto con una boa per le successive operazioni delle navi specializzate per il recupero dei fusti col materiale tossico.

Il Comandante era impegnato a stilare il rapporto della missione da inviare al Ministero. Un rapporto corposo, data la gravità del caso, e soprattutto accuratissimo e corredato da molti schemi e diverse foto. Una delle foto, ricevuta direttamente dall'Ufficio Storico del Ministero ritraeva la Cavtat in navigazione. Il nome si distingueva nettamente a prora sulla fiancata ... era scritto in caratteri cirillici !!

L'operatore della torretta fu pesantemente redarguito ma ormai la frittata era fatta e non c'era che da aspettare e sperare. Il povero Comandante non dormì sonni tranquilli per diverse settimane fino a quando le operazioni di recupero non portarono alla superficie il primo bidone recuperato: era proprio piombo tetraetile anche se la scritta sul coperchio era in caratteri cirillici.

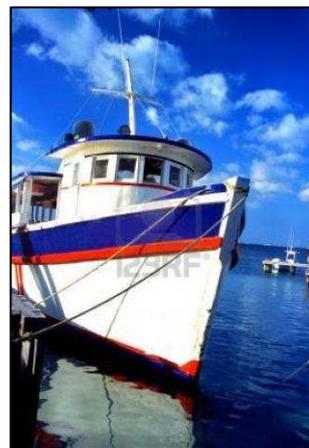
Liberamente tratto da un racconto di
Guglielmo Zanelli

IL DISARMO

Due storie per una sola morale; la prima:

Anni or sono, a Cherso ero frequentemente ospite a casa di Giovanni Bassi. Giovanni, oramai anziano pescatore e operaio in pensione del cantiere ex Craglietto, era stato marinaio sotto l'Italia. Fuggì da Pola a bordo della Vespucci per finire a Bordeaux, sul smg. Brin, come timoniere centrale, al comando del ten. Andreotti a fare guerra d'agguato in oceano Atlantico. Parlavamo spesso, la sera, raccontandoci storie di pesca e di sommergibili.

Una mattina mi chiamò sulla terrazza, che si affacciava sull'imbocco del porto. Stava entrando il "Perast", un vecchio vaporetto che faceva linea costiera tra le isole, per andare al cantiere ex Craglietto, dove doveva essere demolito. La navetta salutò la città con lunghi fischi di sirena, cui risposero le sirene del cantiere e della fabbrica del pesce. Dalle rive tutti lo salutavano. Regnava un'allegria che si sentiva fasulla, sufficiente appena a velare una tristezza condivisa per qualcosa che andava a finire. Solo i turisti pensavano ad una festa. Giovanni non salutò alla voce e non fece alcun altro gesto festoso e fu, quella mattina, più silenzioso del solito.



Un'altra storia

Più di venti anni fa, in sciarpa, sciabola e dragona, dopo mesi di allestimento, prove e collaudi presso i cantieri navali di Monfalcone, partecipavo alla consegna del "Marconi", SSK orgoglio della Marina e del Cantiere, al suo equipaggio.

Nel 2003, la voce a poppavia del jack, lanciata dall'amico Guastadisegni, oramai ammiraglio, ci fece sapere che il battello sarebbe stato radiato, e ci informò circa data, luogo e modalità dalla cerimonia dell'ultimo ammaina bandiera. Non ci andai, per mille motivi.

E' da quell'anno che il battello sta all'ormeggio presso il molo di fronte alla palazzina Longobardo, a La Spezia. Inutile e fermo. Aspetta forse, o spera di diventare, come il "Toti", il "Dandolo" ed il "Sauro", un museo, in qualche città di mare.

Solo chi ha costruito o comandato, o semplicemente ha fatto parte dell'equipaggio di una nave sa quanto pesa vederla disarmare.

Giovanni Svara

N.d.R.

Confermo e concordo. Nella mia ultraventennale militanza nell'arma subacquea ho visto disarmare otto dei sommergibili sui quali sono stato imbarcato due dei quali sono diventati anche dei musei. Ogni volta era la stessa triste tortura dell'anima.

LA RACCOMANDAZIONE DEL GUARDIAMARINA

Nell'ottobre del 2002, con tutta la famiglia, suocera compresa, decisi di regalarmi un viaggio oltreoceano, destinazione Stati Uniti, per la precisione il Texas. In verità volevo prendere due piccioni con una fava: da una parte il piacere della vacanza da tempo progettata, dall'altra lo spasmodico desiderio di mia moglie e mia suocera di rivedere il loro figliolo e nipotino che da più di un anno si trovava negli USA per frequentare i corsi di pilotaggio della USNavy. Sì, il giovin virgulto della famiglia stava per diventare un Naval Aviator, come usano dire gli yankees.

Il ragazzo ci aveva consigliato quell'arco di 15 giorni perché comprendevano la cerimonia di concessione del primo brevetto (il cosiddetto "winging", la cerimonia di apposizione delle ali da pilota sulla divisa che, per sua stessa ammissione voleva gli fossero appuntate sul petto dal papà in divisa), oltre ai festeggiamenti di halloween (che negli States sono grandiosi) ma soprattutto il trasloco da Corpus Christy (Texas) alla base USNavy di Pensacola (Florida). 1500 chilometri da effettuarsi in auto con rimorchio (il mitico "U-HAUL") di masserizie al seguito e, soprattutto con l'aiuto del papà esperto in stivaggi, traslochi e trasferimenti.

A Pensacola, per la precisione alla Base Aerea della Marina di Witing Fields, ci aspettavano due appartamenti, uno per mio figlio e consorte, l'altro, molto più grande per il resto della famiglia. Per ottenere la concessione dell'appartamento nella base mio figlio aveva "rivelato" la mia condizione di Capitano di Vascello che nella marina americana è tenuto in grande considerazione. Al nostro arrivo a Witing Field grande accoglienza da parte del personale della base e trattamento con guanti bianchi.

La settimana in Florida, dunque, si prospettava allettante.

Durante la prima mattina, mentre aspettavo che le nostre quattro donne (moglie, figlia, suocera e nuora) fossero pronte per la programmata escursione nei dintorni, decisi di fare un giro intorno agli alloggi. Era una domenica per cui tutto il personale

militare libero da servizi si stava scatenando nei numerosissimi campi sportivi. Chi giocava a baseball, chi a rugby, chi a basket, chi circolava con pattini e chi, i più, facevano jogging. In lontananza, ordinatamente parcheggiati ai bordi delle piste, decine e decine di aerei ed elicotteri tutti rigorosamente dipinti di bianco e rosso: il parco mezzi della scuola di volo. Una distesa davvero impressionante.



La mattina successiva mi alzai presto con l'intenzione di farmi un'oretta di jogging in mezzo ai prati inglesi e campi sportivi. Iniziai a corricchiare senza meta guardandomi intorno senza incontrare anima viva: essendo lunedì tutto il personale era impegnato con le attività di volo di addestramento. Solo qualche auto militare percorreva i grandi viali deserti e, al suo passaggio gli occupanti mi gettavano un'occhiata incuriosita e distratta. Corricchiando a caso, per pura curiosità, decisi di avvicinarmi il più possibile alla schiera di velivoli che si preparavano ordinatamente al decollo, uno dopo l'altro a distanza di non più di trenta secondi uno dall'altro. Scavalcai un bassissimo steccato che mi divideva dal lungo viale a lato della pista e continuai la mia innocua corsetta parallelamente ad essa, a debita distanza. Sembrava un normale viale ma ... più tardi mi avrebbero spiegato che non era proprio così. Improvvisamente udii una sirena dello stesso tipo delle nostre auto della polizia; dapprima suonò



sommessamente, quasi come avesse timore di disturbare, poi sempre più insistentemente finché mi voltai e vidi un'auto della sicurezza interna che mi seguiva a pochi metri di distanza. Mi fermai chiedendomi se ce l'avesse con me ... ce l'aveva proprio con me perché si fermò a pochi centimetri di distanza, ne discese un corpulento marine in divisa mimetica che mi avvicinò lentamente studiandomi e tenendo la mano destra appoggiata al calcio della pistola nella fondina con il laccio di sicurezza sciolto.

Mi rivolse una secca domanda probabilmente in uno slang locale perché non riuscii a capire nulla ma, dal tono e dallo sguardo capii che, sicuramente avevo fatto qualcosa di sbagliato. Con il mio inglese che, fino a quel momento credevo ottimo, cercai di spiegare chi fossi, perché fossi lì e che se avevo fatto qualcosa contro la legge era solo per ignoranza della stessa di cui mi scusavo e contemporaneamente iniziai a tornare sui miei passi per riguadagnare l'alloggio. Ma riuscii a muovere solo un passo che il minaccioso marine mi sbarrò la strada facendo la mossa di estrarre la pistola e indicandomi la portiera aperta dell'auto. Tutto chiaro, non c'era bisogno di ulteriori spiegazioni: i mastini non intendevano mollare l'osso, neppure dopo



aver compreso di avere di fronte niente popò di meno che un "captain": la mia tessera interna, rilasciatami all'arrivo, parlava chiaro: Italian Navy captain.

Il personale di sicurezza all'interno delle basi americane ha delle disposizioni ferree: chiunque venga sorpreso ad oltrepassare linee e barriere di sicurezza deve essere portato al comando per il riconoscimento e per le spiegazioni ... chiunque, anche un "captain". Ed io avevo scavalcato quel basso innocuo steccato senza sapere che era il limite invalicabile del campo di volo. Nelle nostre basi i limiti invalicabili sono protetti da alti muri, fili spinati, cavalli di frisia, postazioni di mitragliatrici e decine di minacciosi

cartelli perché si presuppone che non vengano rispettati ... per i disciplinatissimi americani un innocuo steccato è sufficiente.

Mentre in auto, a lento moto, ci dirigevamo non so dove (probabilmente al comando della base), mi sentivo più un piccione che un delinquente e pensavo alla figuraccia che mi aspettava davanti al mio parigrado, comandante della base che il giorno prima mi aveva accolto con tutti gli onori. Uno dei marines stava comunicando con qualcuno con il cellulare. Nella valanga di parole incomprensibili alternate ad occhiate curiose sulla mia persona captai un "father", un "Italian Navy" ed un "Piermaria" ... addio, pensai, adesso coinvolgono anche mio figlio, chissà che guaio gli sto causando.

L'auto si fermò poco prima della palazzina comando, in un ampio spiazzo dedicato al parcheggio di uno "squadron" di bimotori da addestramento; mi fecero scendere tenendomi per le braccia come se fossi un pericoloso terrorista. Davanti al suo aereo, in piedi immobile, c'era mio figlio in tenuta di volo con le braccia sui fianchi come Mussolini sul balcone di piazza Venezia; non riuscivo a decifrare la sua espressione, mi aspettavo un volto corrucciato ed invece sembrava quasi che stesse sorridendo ... forse sogghignando.

Gli energumani mi condussero al suo cospetto, si misero sull'attenti e con poche rapide parole mi consegnarono al giovane ufficiale che mi prese in consegna mettendomi una mano sulla spalla con atteggiamento protettivo. I due marines salutarono e con un marziale dietro front risalirono sull'auto e se ne andarono. Dal finestrino dell'auto in



allontanamento si sporse un braccio per un gesto di saluto stranamente confidenziale, in contrasto con la marzialità fino allora dimostrata. Mio figlio fece un cenno di risposta e, senza aggiungere altro per non aggravare la già comica (per lui) situazione, guardandomi di traverso sentenziò laconicamente: *"Meno male che sono miei amici con i quali giocavo a basket nel primo periodo del corso..."* Si girò dopo avermi indirizzato un'occhiata sorniona e

tornò alle sue attività giornaliere di addestramento al volo.

In effetti i due marines, riconosciuto il cognome sul mio documento (i vantaggi dei cognomi rari e soprattutto strani) e ricollegatolo all'amico italiano compagno di sport, hanno voluto evitargli (ed evitarmi) i fastidi del caso, in deroga alle disposizioni. Forse erano italo americani o semplicemente più elastici dei loro colleghi dei film.

Buffa la vita: può capitare che un Capitano di Vascello eviti guai perché raccomandato da un giovane guardiamarina.

Rudy Guastadisegni

COME SEMPRE

S'ode a destra un boato tremendo,
a sinistra risponde un boato
a Gianni

“Non sapevo che saremmo partiti così presto” dico soprappensiero tenendo gli occhi fissi su Billy Bis che scappa inseguito dalla sua Gegia.

“E' partita solamente la caldaia”. La voce di Gianni è atona, viene come dal nulla.

Per un attimo resto perplesso. Ho sempre pensato che saremmo andati in giro tutti insieme, noi e loro. Loro le caldaie, voglio dire.

Intanto Gianni è già uscito. Gli corro dietro lungo il corridoio di destra rimbalzando da una paratia all'altra per meglio prendere le curve e schivare gli innumerevoli e spigolosi ostacoli.

“Chissà se la Gegia è riuscita a raggiungere Billy Bis”, penso. Non ho fatto in tempo a voltare la pagina.

La porta della Centrale di Sicurezza, per noi del mestiere familiarmente la C.S., si spalanca, in apparenza magicamente. Ci infiliamo precipitosamente nel locale e ci avventiamo sulla seconda porta, quella che dà sul corridoio di sinistra.

Mi sono chiesto spesso che cosa capiterebbe se riuscissimo ad arrivare alle porte prima ancora che qualcuno ce le aprisse: per fortuna il personale di guardia ed i piantoni sono opportunamente addestrati e sanno cosa devono fare, quando ci vedono correre.

Il che succede non di rado.

Nell'attraversare la Centrale, con la coda dell'occhio percepisco la figura del Direttore, ritta davanti ai pannelli della strumentazione di controllo, impassibile. Varcando a razzo la seconda porta faccio in tempo a lanciargli un'altra occhiata. Non è impassibile. Ha l'aria di uno che sta ripassando a memoria un grosso vocabolario e il suo vocabolario è toscano, in tre volumi almeno.

Slitto attorno al boccaporto di accesso al locale caldaie di poppa e mi avvito intorno al vicino puntello.

Gianni è già sceso ed anch'io mi infilo dietro di lui nel buco. Gianni non è sceso, è semplicemente scomparso nel pozzo: lui le scalette dei locali caldaie non le usa mai per scendere, solo per risalire, di tanto in tanto.

Cerco di imitarlo e mi lascio scivolare. A metà tragitto mi tronco quattro dita di entrambe le mani ed il resto della scaletta lo percorro reggendomi con i soli pollici.

Scopro che il mio vocabolario genovese non ha nulla da invidiare a quello toscano.

Atterro pesantemente sul pagliolato del locale pieno di vapore e di fumi attraversati da lampi chiari ed ombre scure.

Fa un caldo boia e c'è gente, il personale di guardia e, ovviamente, Gianni, che è sempre e dovunque ci sia un problema.

Sulle prime distinguo poco, ma non mi preoccupo, ci sono abituato: conosco il locale a menadito e poi anche in circostanze normali a me gli occhiali si appannano sempre.

Due indici appartenenti a due mani destre sbucano improvvisamente dalla nebbia e puntano rapidi sul pannello di comando dell'elettropompa spinta gasolio, uno un po' più avanti, uno un po' più indietro. Quello davanti preme il bottone di arresto. Quello più indietro non frena la corsa e preme il bottone accanto, quello di avviamento. Gianni, che



è a un passo da me, risolve la situazione tranciando con un morso i cavi dell'alimentazione elettrica. Lui sa sempre cosa fare, come Billy Bis.

Intanto dalla plancia hanno chiamato la S.A.P., la Squadra Antincendio in Porto che interviene prontamente: mentre tre tipi da imprecisati punti della nave trascinano estintori vicino al boccaporto di poppa, altri tre li afferrano al volo e li trasferiscono accanto al boccaporto del locale Caldaie di Prora, quaranta metri più in là.

Una figura emerge come ombra dal fumo. Non riesco a vedere il viso, ma la sciarpa azzurra gli attraversa in diagonale la giacca.



“Che cosa è successo alla tua caldaia?” domanda l'ufficiale di ispezione del giorno.

Sono lì solo da tre secondi e non ho facoltà divinatorie. Cerco una risposta ispirata, me ne vengono in mente diverse, ma mi accorgo subito che nessuna è quella che lui si attenderebbe. Taccio.

“Tua”. Quando va tutto bene le caldaie sono “nostre”. Di tutti. Anche dei nocchieri

e dei radaristi e perfino degli elicotteristi, che non sanno neppure cosa c'è sotto il ponte di volo e dormono in hangar, che è più comodo.

“Come vanno le nostre caldaie? Tutto bbeeene?”, con l'accento di tutte le regioni d'Italia escluse quelle del nord e del centro, ma compresa la Sardegna.

Oggi la caldaia è solamente mia.

Guardo il frontale della mia caldaia. Sta fumando da tutti i buchi che possiede e pare che ne possenga molti. Alcuni li conoscevo già.

Per ispezionarla da ogni lato risalgo le scalette e raggiungo l'attiguo locale cofano caldaie, aprendomi la strada in corridoio attraverso gruppi di “cannonieri” con l'elmetto in testa e salvagente indosso, di ritorno dai posti di combattimento che avevano raggiunto già al primo botto.

Anche nel locale cofano c'è fumo, ma non ci sono focolai d'incendio.

Mi sento un po' sconsolato. C'è tanta gente che sa fare fuoco e fiamme: noi del “settimo”, ma non è sempre colpa nostra, davvero, sappiamo fare spesso un sacco di fumo, ma non sempre ci esce dalla parte giusta.

Adesso sono in molti che mi chiedono cosa è successo alla mia caldaia.

La guardo bene da ogni angolo: ora è più larga, un po' più alta, più tardi appureremo che è anche un po' più lunga, sembra scoppiata.

Cioè, lo è. Scoppiata, intendo.

Io volevo stare allo “scafo”, non alla “propulsione” e, guarda un po', proprio con l'incarico di ufficiale addetto alle caldaie. Per quel che ne so io i compressori del condizionamento non scoppiano mai: al massimo si grippano.

Come in un incubo, terrificanti visioni mi attraversano in un lampo la mente.

E rivedo, a Yokoama, squadre di piccoli operai giapponesi, tutti uguali, tutti vestiti allo stesso modo con la stessa identica tuta, tutti con il sorriso sulle labbra, silenziosi, operosi. Lavorano con precisione cronometrica. Tagliano tubi, aprono buchi e li tappano



anche. Io per il momento i buchi ho imparato a farli, ma poi è un casino. E montano tubi e fanno altri buchi e li ritappano e pressano ...

Organizzatissimi, stanno sempre sul chi vive, hanno paura che gli fregiamo gli strumenti.

Hanno tutto, tranne la birra che timidamente mi chiedono. Ma io sono genovese e il giapponese non lo so.

Billy Bis sì, scommetto che lo sa, o lo capisce. Come Gianni che, se si sforza, le lingue le capisce tutte, soprattutto se sono parlate da esseri di genere femminile, e che riesce a guardare negli occhi i giapponesi, che hanno la sua altezza, e a leggervi che vogliono la birra, che lui offre a profusione e che poi in "quadrato" segna sul mio conto personale, il conto dell'ufficiale alle caldaie, appunto.

E , ancora, rivedo a San Diego altre squadre di enormi operai statunitensi, tutti diversi tra loro, di tutti i colori, vestiti da cow-boys e da pellerossa, nordisti e confederati, e chissà che altro, senza sorrisi sulle labbra, che dicono parolacce e lavorano facendo un casino indescrivibile, tagliano tubi, fanno buchi, smontano, sventrano, squarciano, perdono i propri strumenti e chiedono quelli nostri, di bordo, devo stare attento se no me li fregano. Ma poi, incredibilmente per come li ho visti lavorare, rimontano tutto correttamente.



E mi domandano anche loro la birra ed a loro non mi sento di rifiutarla, loro riesco a guardarli negli occhi, anche se ci arrivo appena.

Ricordi, fantasmi della memoria.

Il fumo si dirada e la caldaia è lì e non è un fantasma. La guardo sconsolato, mi sento un po' come *Sorrow* che osserva le strade della sua vita.

Ma poi mi tranquillizzo. Vuol dire che accenderemo l'altra caldaia di poppa, che insieme alle due di prora ci riporterà a casa, in Italia.

Per questa scoppata, un po' come noi dopo oltre sei mesi di missione, non c'è problema: ci affideremo ai nostri arsenalotti, che non assomigliano ai giapponesi e neppure agli americani e che la caldaia la sanno aggiustare egualmente, anzi meglio, e che li capisci subito quando ti chiedono, loro, le bottiglie di whisky.

Dopo ore, stravolto, strisciando i piedi, me ne torno in camerino, raccolgo il giornalino e giro la pagina.

La Gegia ha raggiunto Billy Bis e pare che tutti e due sappiano cosa fare.

Come sempre.

APPENDICE DI DOMANDE E RISPOSTE SERIE E SEMISERIE

(alcune delle molte possibili)

Domanda: Dove siamo? E quando?

Risposta: Siamo a Dakar a bordo di Nave *Ardito*, in sosta dal 22 al 24 gennaio del 1980 negli ultimi giorni della "Campagna addestrativa fuori del Mediterraneo", più prosaicamente , ma anche efficacemente, detta "giro del mondo", il primo completo eseguito da un gruppo navale della Marina Militare Italiana dopo il secondo conflitto mondiale, dal 18 luglio 1979 al 4 febbraio 1980.

Nell'occasione il 6° Gruppo Navale era costituito dal cacciatorpediniere lanciamissili portaelicotteri *Ardito*, e dalla fregata missilistica Lupo.

.La sosta in Senegal dell'*Ardito* e della compagna di viaggio, provenienti da San Salvador in Brasile, era una sosta "tecnica", che non aveva una particolare valenza diplomatica, ma si rendeva necessaria per gli ultimi rifornimenti dopo la traversata dell'Atlantico e prima dell'ultimo "balzo" verso l'Europa, destinazione Lisbona, da cui successivamente le navi sarebbero ripartite per passare "le colonne d'Ercole", rientrare in Mediterraneo e chiudere a Napoli il circuito intorno al mondo iniziato sei mesi e mezzo prima con la partenza da Livorno ed il successivo attraversamento del Canale di Suez.

Gli equipaggi, nonostante la preziosissima esperienza maturata sia sul piano professionale che personale, avvertivano ormai una certa stanchezza, più mentale che fisica, determinata dalla lunga tensione nel condurre così a lungo le navi lontano dalle proprie basi, anche in condizioni in taluni casi estreme.

Quella sera del 23 gennaio, perciò, il caccia, riposava a Dakar, ormeggiato col fianco destro alla banchina, e, non disponendo di alimentazione elettrica da terra, era in "servizio di guardia in porto acceso", cioè con guardia ridotta in macchina ed una caldaia in funzione, appunto la numero "Tre", in locale caldaia di poppa, per la produzione del vapore necessario ai turboalternatori per la generazione di energia e per il sostentamento degli altri servizi ausiliari.

Una sera come altre, con il cuore pulsante della nave a battito ridotto, la gente libera dal servizio quasi tutta a bordo a riposare ed a cena davanti ad un rassicurante piatto di spaghetti alla carbonara (Dakar non offriva e non offre particolari attrattive turistiche ed ancor meno gastronomiche, chi mai avrebbe osato?).

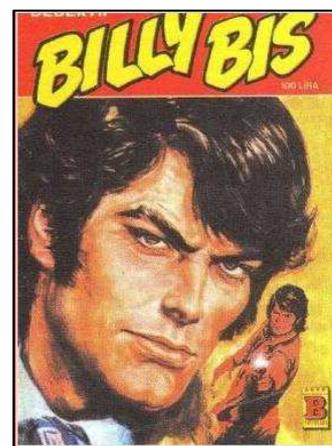
Tutto tranquillo, dunque, ma

Domanda: Chi è Billy Bis?

Risposta: "*CHI E' BILLY BIIIIIS ??????*", reciterebbe oggi un noto attore comico televisivo. "*Billy Bis è , Billy Bis è....*", o meglio, "era": già, perché da tempo Billy Bis è scomparso dalle scene, o piuttosto dai fumetti e dagli albi che lo ospitavano, a loro volta spariti dalle rivendite di giornali in anni più recenti.

Così che chi volesse andare a leggere le storie di Billy Bis (non Billy, ma rigorosamente e sempre Billy Bis) dovrebbe cercare le offerte dei vecchi albi in vendita sul web o frugare, ma deve essere fortunato, tra i volumi ammassati sulle bancherelle dei mercatini locali.

Dunque, lo dico per chi non lo dovesse ricordare, Billy Bis era un super agente segreto, non uno qualunque, ma un agente segreto delle Nazioni Unite, quindi uno dalla parte dei "buoni", se così si può dire, capace di affrontare le più rocambolesche delle avventure e di superare indenne agguerritissimi avversari e implacabili spie nemiche, sopravvivendo nelle circostanze più difficili (anzi, diciamo la verità, talvolta le più inverosimili, ma tant'è ...).



Durante le missioni affidategli in giro per il mondo Billy Bis operava in maniera alquanto spigliata e piuttosto anticonvenzionale, circolava su una Isotta Fraschini, degna di figurare in un museo, era determinato e bello, anzi affascinante, ma a sua volta affascinato dalle belle donne.

Sebbene ufficialmente fidanzato con Dorothy Matson, anche lei agente e collega del nostro eroe, non sapeva resistere alle numerose attraenti girovaghe che lo attorniavano. E tra le tante, aveva un debole, più che un debole, per Gegia, Gegia Miranda, una bella cattiva, ma in verità non troppo. Billy Bis cercava di redimerla - perché poi? ma forse era una scusa -, senza rendersi conto che in effetti era lei, egualmente attratta da lui, a condurre le danze.

La presenza assidua della conturbante avventuriera accanto al campione impegnato a risolvere complessi intrighi internazionali, rendeva Gegia di fatto una insostituibile coprotagonista delle storie, a volte un po' pepate se accompagnate dai baci ardenti dell'intrigante coppia.

Le vicende di Billy Bis, personaggio creato da Antonino Mancuso e Loredano Ugolini nel 1966 e stampate fino al 1986, erano pubblicate su *l'Intrepido* e sul "cugino", *Il monello*, quest'ultimo più anziano di quello ed oggi, si diceva, entrambi spariti dalle edicole.

Naturalmente la circostanza che disponessi "tal..spesso" di siffatti fumetti non significava che me li procurassi andando a comperarli all'edicola (non sarebbe convenuto ad un ingegnere, neo tenente di vascello del Genio Navale). Il loro, momentaneo, possesso era il frutto di "legittimi" sequestri eseguiti (all'insegna del buon andamento del servizio in ordine al quale nessuna distrazione era consentita al personale di guardia) durante le ronde, di sicurezza e no, compiute in tutti i locali di bordo, nelle lunghe giornate passate come Ufficiale d'Ispezione GN in porto o durante la navigazione tra un turno di guardia e l'altro in Centrale di Propulsione.



Nella "retata" cadevano appunto i "giornalini" (e, naturalmente, anche i "giornalacci" che per pudore non fanno parte di questa storia), albi e fumetti peraltro spesso inseriti in un circuito di baratti (e talvolta compravendite) in un mercato piuttosto esteso, considerato l'equipaggio di quattrocentoventidue uomini (quattrocentodiciannove se vogliamo escludere dal mercato l'Ammiraglio, il Comandante ed il Comandante in Seconda, magari un po' meno se leviamo non

tutti, ma alcuni degli ufficiali superiori, ovviamente quelli "più superiori" tra loro, ed il Cappellano, il "Don", Don Giovanni Montano, il quale ultimo, però, da buon pastore, magari un'occhiata ai giornalini, non ai giornalacci, la dava, tanto per tenersi informato sui gusti del suo gregge formato per lo più da lupacchiotti travestiti da pecorelle).

La sosta dei fumetti nel mio camerino - non era solo mio, per la verità - prima della loro reimmissione in circolazione, durava il tempo necessario per una rapida lettura durante i momenti di riposo (non frequenti su una "nave a vapore", che navigasse o no).

A volte, però, durava ancora meno, cioè fino a che qualcuno, più furbo, non li avesse "fregati" a sua volta.

Poiché avevo l'abitudine di riporre al sicuro i fascicoli in attesa di essere visionati, nascosti, io pensavo "ben nascosti", dietro la fila dei volumi costituenti la mia personale libreria fatta di eterogenei autori italiani, Alvaro, Pirandello, Vittorini, Deledda e compagnia bella (lo giuro!) e qualche volume di fantascienza (rigorosamente tutti Oscar Mondadori, ben adatti, per dimensione, alla stretta mensola accanto alla branda) e poiché l'unico che praticava il camerino, oltre il sottoscritto, era il mio coinquilino, sottotenente di vascello GN che i libri classici non li aveva e non li avrebbe mai voluti, il "più furbo" non poteva che essere quest'ultimo.

Ma non l'ho mai colto sul fatto.

Così mi sono perso diverse puntate delle storie di Billy Bis e della Gegia.

Ma vi assicuro che quelle che ho letto le ho capite tutte lo stesso, se mai vi era qualcosa da capire.

Domanda: Chi era Gianni?

Risposta: Giovanni, Gianni, che all'epoca sull'*Ardito* aveva l'incarico di "Ufficiale alla propulsione" e quindi era, come dire, il mio "capo" diretto, era mio amico. Abbiamo lavorato gomito a gomito anche nelle circostanze più difficili e lui era sempre in prima fila davanti ai suoi, nostri, uomini e ragazzi a dare l'esempio ed a spronare ed insegnare.

Era uno che sapeva sempre che cosa fare anche nelle situazioni davvero critiche. E non solo con gli apparati motori delle navi, proprio come Billy Bis

Gianni, che più tardi, da capitano di corvetta, avrebbe lasciato la Marina per seguire altre aspirazioni, non c'è più da tempo.

Ma Gianni è ancora mio amico: gli amici non si lasciano mai e non ti lasciano mai. Ed è per questo che il presente scritto è a lui dedicato.

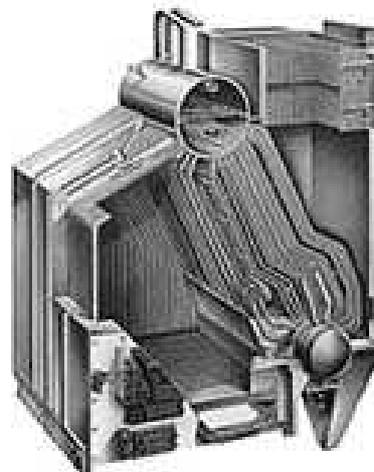
Domanda: Che c'entrano gli operai giapponesi? E quelli statunitensi?

Risposta: L'evento raccontato non è l'unico episodio di avaria che ha interessato le caldaie di Nave *Ardito* in occasione del giro del mondo.

In altri due casi si sono registrati danneggiamenti ai fasci tubieri di due diverse caldaie che hanno comportato la loro momentanea messa fuori servizio in attesa delle necessarie riparazioni, non eseguibili con i soli mezzi di bordo.

Si è trattato di avarie che sono, se così si può dire, caratteristiche di tutte le caldaie navali a tubi d'acqua (cioè con i fasci tubieri percorsi dall'acqua) disposti in posizione verticale e subverticale come le Foster Wheeler tipo D, con una certa probabilità di verificarsi in determinate condizioni di funzionamento non ottimale quando, per una ragione o l'altra, uno o più tubi sottoposti a stress e tormento termico si fessurano, con una tipica lesione longitudinale.

Il danno può essere sospettato quando si riscontri un persistente consumo anomalo di acqua di alimento della caldaia più o meno importante a seconda delle dimensioni della "ferita", sospetto a cui deve seguire poi una ispezione visiva all'interno della camera di combustione, rigorosamente a caldaia spenta e possibilmente raffreddata da un bel po' di tempo (o anche meno: altro che sauna! Ne sa qualcosa l'ufficiale alle caldaie pro tempore (leggi sottoscritto), già molto magro di suo ed uno dei pochi che riusciva a transitare attraverso il minuscolo portello di accesso posto sul frontale della caldaia).



Entrambe le avarie sono accadute antecedentemente a quella di Dakar.

La prima ha interessato una caldaia di poppa, dopo la partenza da Shanghai e durante la navigazione per Kobe, per risolvere la quale si sono contattate le autorità locali tramite l'addetto militare a Tokio ed è stato stipulato un contratto di riparazione con un cantiere di Yokoama, tappa successiva a quella di Kobe.

La seconda ha coinvolto la caldaia numero uno, a prora, durante il trasferimento dal Canada agli Stati Uniti, nella navigazione tra Vancouver e San Diego, per la quale ragione si sono presi contatti tramite l'ambasciata di Washington con la US Navy che ha indirizzato la riparazione su una ditta specializzata locale.

Giorni e giorni (e notti) di lavoro e di attività continua per l'ufficiale alle caldaie e per gli uomini del servizio di propulsione accampati costantemente nei locali macchina che, invece di starsene rintanati a bordo, se ne sarebbero andati volentieri in giro sotto il sole ottobrinico della caotica città giapponese o sotto quello, caldo pur nel mese di novembre, della California.

Domanda: Chi è Sorrow?

Risposta: Sorrow è l'investigatore malinconico con la faccia di Humphrey Bogart creato dal disegnatore Fregghieri Giovanni.

Anche lui faceva capolino dalle pagine de "L'Intrepido", sgomitando con Billy Bis.

Mario Duse

AMORE A PRIMA VISTA

Breve storia dell'appassionato restauro di un pezzo importante del naviglio minore della nostra Marina Militare

Sin da quel giorno di settembre del lontano 1970, quando, al termine di una festa a bordo dell'incrociatore Giuseppe Garibaldi, nave Ammiraglia della nostra Squadra Navale, che alzava l'insegna a tre stelle di Giuseppe Rosselli Lorenzini, ed eccezionalmente alla fonda nel bel mezzo del Bacino San Marco a Venezia, ebbi l'occasione di salire con mio padre e due gentili signore, alle prime luci dell'alba, sul motoscafo che doveva riportarci al molo, ebbi modo di notare l'assoluta bellezza dell'imbarcazione che mi ondeggiava sotto i piedi. Sarà per i fumi dell'alcol, copiosamente assunto nel corso della festa, per l'euforia dei balli sfrenati che si erano protratti per tutta la notte, per l'assoluto divertimento di aver dovuto aiutare con una robusta ... retro spinta, lo sbarco di una delle nostre accompagnatrici, tanto voluminosa da rimanere incastrata nell'angusto spazio del boccaporto di poppa, o semplicemente per quella misteriosa scintilla che caratterizza l'esplosione degli amori a prima vista, sta di fatto che la pilotina del Comandante del Garibaldi,



perché di questa si trattava, mi era rimasta impressa nella mente. E ogniqualvolta, negli anni successivi, ebbi l'occasione di visitare uno dei nostri grandi incrociatori, il mio sguardo vagava subito sulle imbarcazioni alate a bordo, alla ricerca di quelle meravigliose linee d'acqua e di quelle due cabine candide che tanto mi avevano stregato.

L'oggetto del mio innamoramento era un motoscafo di rappresentanza, imbarcato sino a pochi anni fa sulle nostre navi militari di maggior tonnellaggio, come appunto l'incrociatore lanciamissili Giuseppe Garibaldi (D 551), l'Andrea Doria (D 553), il Caio Duilio (D 554) ed infine il Vittorio Veneto (D 550) e usato perlopiù come lancia del Comandante. E che il mio amore fosse stato ben riposto e giustificato lo dimostrano le origini e la storia di questa imbarcazione.

Nata, come le altre tre o quattro gemelle, dalla prestigiosa esperienza dei maestri d'ascia Picchiotti, su disegni di chiara derivazione americana (se ne vedono di simili, ma parecchio più grandi, in numerosi film statunitensi di guerra navale) forniti dalla Direzione Marittima di La Spezia, la mia innamorata vede la luce nel 1964, in quel cantiere di Limite sull'Arno che ha sfornato, sino all'avvento generalizzato e, per certi versi sciagurato, della vetroresina, centinaia di bellissime e curatissime barche, che affrontavano un lungo tragitto su strada per raggiungere il loro elemento naturale: il mare. Ora il Cantiere Navale Arno si è trasferito vicino a Livorno ma nel vecchio capannone di Limite si sta allestendo un piccolo ma prezioso museo della cantieristica in legno e del canottaggio, presso il quale ho avuto la fortuna di rintracciare, grazie alla gentilezza del signor Mario Pucci di Limite, i disegni originali della mia barca, l'MBN 1054. La sigla sta a significare che appartiene alla categoria motoscafi (M), che la sua lunghezza è compresa tra i 6 e i 9 metri (B) e che la sua alimentazione è a nafta o gasolio (N). Il numero che segue indica l'ordine di iscrizione nel registro del naviglio minore della Marina Militare.

All'atto della sua consegna alla Marina nel 1964, l'MBN 1054, che misura metri 8,90 di lunghezza e 3,25 di baglio massimo con un pescaggio di circa 90 centimetri, dopo un breve periodo di allestimento presso il Navalmeccanico di Castellamare di Stabia, venne destinata a bordo dell'incrociatore Caio Duilio e, successivamente, del Vittorio Veneto, dal 1991 al momento del disarmo, avvenuto nel 2003. Per un certo periodo sul Veneto trovò posto anche una sua sorella destinata a lancia del Comandante in Capo della Squadra Navale. Nel 2004 il mio amore fu notato dall'Ammiraglio Paolo Pagnottella,



Comandante dell'Istituto Studi Militari Marittimi di Venezia, che la volle, insieme alla gemella MBN 1056, in Arsenale per adibirle ad imbarcazioni di rappresentanza in occasione dei Simposi delle Marine NATO che si svolgono con cadenza biennale nella città lagunare. Ma solo l'MBN 1056 venne sottoposta a notevoli lavori di restauro ed adattamento mentre la 1054, ed ora dico fortunatamente!, venne accantonata in attesa di maggiori disponibilità finanziarie, sempre più scarse nelle tasche delle nostre Forze Armate. Così la mia

innamorata, per quanto intatta ed illibata, conobbe un periodo di totale abbandono, ormeggiata all'aperto lungo la banchina del Piazzale della Campanella, e raggiunta ben presto dalla sua gemella, anch'essa stritolata dalla morsa della cronica mancanza di fondi. Ricordo chiaramente la sensazione di sconforto e di struggimento che provavo ogniqualvolta entravo in Arsenale e notavo il lento e desolato ondeggiare dei due scafi, destinati al più completo disfacimento e ad una morte struggente ed ignominiosa, quale quella che accomuna tutte le imbarcazioni lasciate, per qualsiasi motivo, al loro destino. Più volte chiesi ad amici e Comandanti di poter fare qualcosa per quei gioielli abbandonati ma la burocrazia delle Pubbliche Amministrazioni non ammette eccezioni o deroghe: sino a che un oggetto è di proprietà dello Stato solo lo Stato può, o molto spesso non può, intervenire, a costo, anche, della sua completa distruzione. In seguito si potrà eliminarlo come rottame.

Immaginate la mia contentezza quando, dall'amico Francesco Bottoni, allora Direttore del Supporto in Arsenale, ebbi la notizia che la Marina aveva l'intenzione di radiare le due imbarcazioni offrendole in una asta pubblica, non considerandole più economicamente recuperabili. Iniziai subito le procedure di partecipazione all'asta, insieme al Cantiere Vento di Venezia e, dopo una sessione andata deserta, ci aggiudicammo le due imbarcazioni.



E fu così che, in un caldo pomeriggio del 29 agosto 2006, abbracciato alla mia innamorata, lasciai al traino di un robusto mototopo il tranquillo bacino della Darsena Grande per il breve tragitto sino all'Isola della Certosa.

Non sto qui ad annoiarvi sull'entità e la complessità del restauro, ne, tantomeno, sulle ingenti risorse finanziarie che il mio amore macinava di giorno in giorno, dimostrandosi, ancora una volta, una vera ed affezionata innamorata. E qui iniziò per me, come in tutte le relazioni amorose, un crescendo di sensazioni e di emozioni, tutto teso alla ricerca di quanto possa far piacere alla propria fidanzata. Le ricerche si estesero agli Arsenali di

Taranto e Spezia, interessando amici che avevano avuto modo di frequentarla e che potessero concorrere alla maggiore conoscenza del carattere della mia bella, dei suoi colori preferiti o della marca migliore di cosmetici per il suo maquillage. Basti pensare che l'MBN 1054 fu completamente smontata, sbarcate le due originalissime cabine di alluminio chiodato, il cui strato di stucco e pittura, accumulato nel corso della sua quarantennale carriera, raggiungeva, in certi punti, i tre centimetri di spessore, ed il motore, un indistruttibile Iveco Aifo SRM 8361 turbo compresso da 8100 cc. di cilindrata e 270 cavalli di potenza, in barba ai quali, però, la barca raggiunge a stento i 14/15 nodi. Smontati anche tutti gli interni, dai paioli ai sedili e a tutta la ferramenta di coperta, avviata ad una doppia cromatura presso una ditta specializzata di San Bonifacio di Verona. La mia ricerca portò al ritrovamento dei due remi di servizio, delle lunghe gaffe, tante volte usate nelle caratteristiche forme di saluto marinaresco, dei salvagente azzurri con la scritta "Incrociatore Vittorio Veneto". Da un originale gentilmente prestatomi dall'amico Ammiraglio Franco Favre, che proprio sull'MBN1054, nel 2002 lasciò il comando del Veneto, feci rifondere i Crest che, dopo una providenziale doratura, avrebbero ornato gli scudetti sulla prua della barca. Ripristinata anche sulla cabina di poppa la tipica cassetta illuminata all'interno e recante il nome della nave di destinazione: "V.Veneto". Fu un periodo esaltante e di grande soddisfazione ma anche di grandi preoccupazioni e difficoltà, come sempre accade vivendo una travolgente passione, ma dove, con il passare dei giorni, si avvicinava sempre più il momento in cui io e lei avremmo ripreso finalmente il mare.

Ed il grande giorno arrivò il 17 maggio del 2008. Una piccola folla si accalcava quel pomeriggio sul pontiletto, bagnato a tratti da una leggera pioggerellina, innanzi alla tesa motoscafi in Arsenale. Francesco Bottoni, Alberto Sonino e le maestranze che avevano collaborato al restauro, Franco Favre e la figlia Sara, gentilissima Madrina del varo, Piero Picchiotti, figlio dell' allora titolare del Cantiere



Navale Arno, Mario Pucci del Museo di Limite, numerosi amici della Compagnia della Vela ed amanti delle imbarcazioni d'epoca ed, infine, Padre Manuel, Cappellano della Marina, che, dopo alcuni brevi discorsi dei protagonisti presenti, impartì la benedizione alla mia rinata innamorata, che avrebbe dovuto subire, di lì a poco, il primo trauma della sua nuova vita: il secco impatto della bottiglia di spumante, infranta dalla brava Sara sul suo musone di acciaio a prua. Quando le tante volte ripetute parole della Preghiera del Marinaio uscirono dalle mie labbra, feci veramente fatica a trattenere la commozione. Tutti i ricordi della vita passata vicino alla nostra Marina riempiono di colpo la mia mente e mi sembrò di scorgere la figura di mio padre Antonio, Maggiore Generale Commissario, osservare benevolmente la scena dalle vicine finestre della allora Direzione di Commissariato. E rivissi in un solo istante l'intensa emozione della breve crociera di quel lontano 1970, da bordo del Garibaldi al molo San Marco, che aveva dato inizio a questa avventura, meravigliosa ed appassionante come devono essere tutte le vere storie d'Amore.

Corrado Scrascia

LA FALLA

La nave libica *Farwa*, carica di marmo, arrivò a Venezia in una gelida giornata di febbraio del 2011. Proveniva dall'Africa araba che si affaccia sul Mediterraneo. Su quella sponda continuavano ad estendersi le proteste esplose ai primi dell'anno. La gente invadeva le piazze e chiedeva ai re di scendere dal trono.

A bordo di quel vecchio cargo trovai un equipaggio che sembrava provato da giorni di tempesta. Facce serie, stanche, come di chi ha dormito male. Eppure prima di entrare in porto la nave era stata due giorni alla fonda con il mare in bonaccia. Non mi fu offerto il solito caffè polveroso in segno di ospitalità. La cosa non era normale per marinai che parlano arabo.

Il comandante mi fece sedere ad un tavolo nella saletta equipaggio. Era in calzini bianchi e ciabatte, una tenuta che non dava autorevolezza alla sua figura pure alta e snella. Aveva l'aria infreddolita di chi si è appena svegliato. Chiesi i documenti della nave.

Scorrendo la *crew list* appresi che la nazionalità dell'equipaggio era per maggioranza libica, ad eccezione di due siriani, del cuoco egiziano e di un motorista cingalese. La lista riportava le date di nascita e notai che quasi tutti erano nati negli anni Ottanta. Un equipaggio giovane. Unica eccezione il direttore di macchina, che era del '57.

Mentre esaminavo le carte di bordo si raccolsero lentamente attorno a me marinai dal viso immobile, assorto. Mi sentii osservato ed ebbi la sensazione che volessero dirmi o chiedere qualcosa. Stranamente in quella saletta non c'era odore di fumo. Detesto il fumo di sigaretta, ma in quel momento non mi sarebbe dispiaciuto sopportarlo. L'assenza di fumo era qualcosa di anomalo su quel genere di nave che in Capitaneria chiamiamo "aglio menta e basilico".



Notai ad una parete della saletta la foto di un bimbo che sorrideva con indosso una camicetta con galloni da capitano. Chiesi al comandante, per rompere il ghiaccio, se fosse suo figlio. Scosse la testa. Era strano che il capitano di quella carretta non avesse colto l'occasione per parlare della sua famiglia. Anche solo per compiacermi.

Il primo ufficiale mi accompagnò nella visita con aria attenta. Mi sorprese quando in plancia, indicando l'ecoscandaglio, dichiarò chiaramente che non funzionava. Aggiunse che a bordo mancavano le carte nautiche per l'avvicinamento a Venezia. Capii allora che su quella nave era accaduto qualcosa. Domandai perché non avevano comunicato queste irregolarità alla Capitaneria prima di entrare. Mi osservò per alcuni secondi, impassibile. Per risposta mi disse che avevano anche un generatore fuori uso. Ne avevano informato l'armatore ma aspettavano da mesi le parti di rispetto.

Chiesi quale fosse il prossimo porto. Avevano l'ordine di tornare a caricare a Misurata, rispose.

In sala macchina il direttore mi condusse alla pompa antincendio. Non c'è pressione, mi disse. Aggiunse che lo scafo corrosivo aveva bisogno di interventi in quella zona della nave.

Tornai nella saletta equipaggio per stendere il mio rapporto. C'erano alcuni uomini che seguivano un telegiornale arabo che mostrava una piazza piena di folla in protesta, poliziotti che bastonavano. Vidi le immagini di un'auto che bruciava e di un uomo in fiamme, soccorso da un altro che tentava di spegnerle con la giacca.

Stando su quella nave mi sentii catapultato nel Nord Africa, dov'era in corso qualcosa di difficile da capire. Così come difficile da capire fosse che cosa pensassero o volessero in quel momento gli uomini della nave.

Lasciai il mio rapporto a bordo con prescrizioni che imponevano l'eliminazione delle irregolarità prima della partenza. "In una settimana dovrete farcela" - dissi al comandante con un mezzo sorriso, sicuro di fargli piacere. Ma non mi ricambiò. Si limitò a scortarmi fino al barcarizzo.

Qualche giorno dopo ero di servizio in Capitaneria come ufficiale d'ispezione. All'una del mattino il telefono nella mia cameretta squillò con il suo orribile suono lacinante. Era la sala operativa.

"Tenente la nave *Farwa* ha una falla".



Cercai di svegliarmi del tutto, ma non mi riusciva di dire qualcosa.

Dall'altra parte del telefono il capo turno continuò "Stanno imbarcando acqua a poppa in sala macchine". Aspettava ordini da me.

"Chiama un rimorchiatore in assistenza - dissi - e i vigili del fuoco ...".

"L'equipaggio Dovremmo valutare se evacuare la nave subito!".

Rividi in pochi secondi le facce di quegli uomini, le ore passate su quella nave, le sensazioni provate.

"L'equipaggio è al sicuro - risposi - se non abbandonano la nave vuol dire che non c'è pericolo non credo che la vogliano affondare è solo che per il momento non partirà".

Il capo rimase per alcuni secondi senza parole. Mi resi conto di aver detto delle cose illogiche per lui. Probabilmente pensò non fossi del tutto cosciente. Tagliai corto ordinandogli di eseguire.



Mi distesi nuovamente sul letto e pensai alla mia visita. Forse quel giorno c'era già una falla su quella nave, ... ma non nello scafo. Mi sentii tentato da un'anarchica euforia all'idea che non sarebbe tornata in Libia, non subito almeno e non in quelle condizioni.

Mi tornarono in mente le immagini in televisione della gente che invadeva le piazze. Anche su quella nave si stava consumando una silenziosa rivolta. Quei marinai volevano qualcosa di nuovo, di più giusto, forse solo la dignità di marinai su una nave più decente.

Contrariamente alle procedure non andai in sala operativa. Mi riaddormentai.

La nave fu messa in sesto, furono sistemate almeno le deficienze più gravi, e un mese più tardi ripartì per il Nord Africa. Da quelle sponde arrivavano adesso notizie di re che fuggivano dai loro troni e di una primavera araba che avanzava. La *Farwa* era partita vuota. Immaginai la nave discendere lentamente l'Adriatico, carica di speranza.

T.V. (CP) Vito SPADA

BUONSENSO PARTENOPEO

E' una storia vecchia quanto la Marina (e non per modo di dire), ma forse c'è ancora qualcuno che non la sa.

Come è noto la Marina italiana è nata dalla fusione delle Marine Piemontese, Napoletana, Toscana e Pontificia.

In realtà l'apporto toscano fu irrisorio: il capitano di fregata Carlo Martellini con i suoi quattro ufficiali e tre aspiranti restarono a presidiare la Capitaneria di porto di Livorno, e quello pontificio fu praticamente nullo: il *tenente colonnello di marina* Alessandro Cialdi e tutto il personale continuarono ad armare la corvetta *Immacolata Concezione* stazionaria a Civitavecchia per parecchi anni, lasciata dagli italiani al Papa nel caso avesse voluto abbandonare Roma.

Beh, questo non c'entra molto con la nostra storia, ma dato che....ho studiato, mi piace che si sappia.

Torniamo al racconto, Di fatto, quindi, nell'Arma si trovarono sostanzialmente a convivere solo due mentalità e due tradizioni diverse. Se la manovra delle vele o di una carronata era identica tanto all'ombra della Lanterna quanto a quella del Vesuvio, in altre occasioni certe differenze di abitudini e di carattere venivano inevitabilmente alla luce provocando battute, storielle e ironie in genere amichevoli, ma dure a morire.

Accadde che un giorno, poco dopo il 1861, nella sede di un Dipartimento (Considerata l'epoca non c'è molto da indovinare, o Genova o Napoli) l'ufficiale di guardia, un tenente di vascello piemontese, si presentò un po' agitato all'ammiraglio, napoletano, mostrandogli un telegramma del Ministero nel quale si richiedeva immediata risposta.

L'ammiraglio lo lesse, meditò un attimo, guardò l'orologio e, vista l'ora tarda, disse: - Ci pensiamo domani-

L'ufficiale insistè più volte mentre l'ammiraglio, tranquillamente, metteva a posto la scrivania e sfogliava altre carte prima di lasciare l'ufficio, rivolgendogli solo qualche rapida occhiata di sufficienza.

-Ma ammiraglio, ha letto...-

-Ho letto e ho detto domani- Tagliò corto il superiore mentre stava infilandosi il cappotto e uscì dalla stanza.

Scese le scale e guadagnò l'androne.

L'ufficiale che, ansioso, l'aveva seguito a debita distanza, pensò: "Ora o mai più".

Con un salto lo raggiunse, sventolando il foglietto ormai sgualcito, mentre stava per uscire dal portone fra lo sbattere dei tacchi del personale del corpo di guardia.

-Ammiraglio, non mi sono spiegato bene (modo elegante con il quale in realtà si vuole dire "non avete capito") ma il Ministero vuole una risposta urgente....-

L'ammiraglio si voltò fissandolo con uno sguardo freddo.

-Basta. E' un ordine.Domani-

Fece un passo nella strada e poi si voltò verso il giovane che aveva assunto un aspetto desolato.

Alzò un dito e concluse: - Domani. Però...A PRIMMA CCOSA!-

Questo aneddoto, forse originale, forse condensato da un'infinità di altri analoghi, è



sopravvissuto con il significato di mettere in luce la diversità di carattere fra due popoli uniti quasi a forza, e talvolta un po' malamente. Lo zelo settentrionale si trovava a fare i conti con – chiamiamola così – una quasi rilassatezza meridionale.

In realtà, a parere di chi scrive, invece, è emblematico per un'altra cosa.

Il nostro ammiraglio si era reso benissimo conto del contenuto del messaggio e aveva capito che era importante, ma non tanto da stravolgere la normale attività dell'ufficio ormai a un'ora tarda di una serata invernale.

Un militare stanco avrebbe dovuto studiare il messaggio, stilare la risposta e si sarebbe dovuto trovare un piantone da mandare all'ufficio telegrafico. Magari era necessario pure far riaprire la cassa.

Eppure, allo stesso modo, sapeva benissimo che meritava attenzione, al Ministero non ci si muove solo per fesserie: se fossero state tali quel tenente di vascello non si sarebbe così preoccupato.

Il nostro ammiraglio aveva agito con saggezza, senza lasciarsi prendere dalla fretta ma anche senza rinvii.

E' quello che dovrebbe essere il comportamento del superiore di grado, militare o civile, che tutti desideremmo, forte della sua esperienza e conoscitore delle cose.



Guglielmo Evangelista

N.d.R.

L'aneddoto è stato già pubblicato nel N.12 di giugno 2006 senza alcun commento. Ora l'autore lo ha reso completo con le argute e sottili conclusioni finali che ne mettono in risalto il sano valore morale che va al di là della apparente leggerezza dell'episodio

Buon Natale



felice anno nuovo

e ...

non dimentichiamoci di loro



MARINAI D'ITALIA

