

Continuiamo ad attingere alcuni paragrafi dall'ottimo "La crociera dell'Irrequieto"

# Il comando del Vespucci

di Riccardo matr. 112 N. Valoroso

**A**rriviamo al *Vespucci*. Ero stato un buon marinaio sulle navi della Squadra, ma un velista assai scadente, a parte la esperienza acquisita sul campo nell'organizzazione e gestione di regate. Semplicemente, non mi era mai interessato. E qui arrivò la nemesi. Rammento la telefonata dell'allora Capo Divisione impiego Ufficiali di Maripers: "te la sentiresti di prendere il Comando del *Vespucci*?". Per me, nel mio immaginario, valeva più di tutti gli altri Comandi altisonanti e forieri di balzi in aliquota di avanzamento. Risposi, ovviamente di sì. La madre simbolica di tutte le Navi. C'era da fare un bagno di umiltà per poter apprendere un'Arte Velica così specifica e tutto ciò che riguardava la Rappresentanza Navale a pieno titolo, per non fare figuracce attorno al mondo, che si sarebbero riverberate sull'intera Marina Italiana. Il *Vespucci* l'avevo vissuto da Allievo, da Sottordine agli Allievi, assieme ad altri compagni di Corso. Ma assumere il Comando era tutt'altra cosa. Mi ero letto tutto il leggibile, gli antichi Comandanti, le loro peculiarità, etc. etc. Prima di pre-campagna e Campagna estiva, i soliti lavori a La Spezia, resi più pregnanti dal fatto che la nave aveva bisogno di attenzione, in particolare sull'opera viva.

Tanto è vero che la Campagna, prima ipotizzata in nord America, fu riconfigurata in Mediterraneo



e Mar Nero. E dopo il rientro il *Vespucci* fu posto ai lavori radicali per due anni, che riguardavano soprattutto la piattaforma. In quell'anno, insorse l'obbligo di dotare i Nocchieri e gli Allievi a riva di cinture di sicurezza a norma, con ammortizzatore anticaduta. Impastoiavano il personale, che in alberata ha bisogno di mantenere agilità e libertà di movimento. Comunque... sicurezza burocratica e sicurezza reale. Ah, dimenticavo, secondo tradizione, giro di barra del Comandante. Meno male che a quel tempo ancora ce la facevo.

Fine lavori, banchina Scali e prima uscita di addestramento preliminare. *Vespucci* ormeggiato di fianco al Molo Balilla. Una sola elica, scarsa potenza e un gran timone. Primo giudizio sul Comandante nuovo da parte della gente. Dritte di manovra suggeritemi dall'Ufficiale al Marinaresco, espertissimo ed appassionato cultore della Nave. Mollati i cavi, la corrente a scostare sotto il molo ci allargò, e via così. Nave manovrabilissima anche a lentissimo moto, grazie alla gran superficie del timone. Grande influenza del vento anche ad alberata secca. Ma man mano si prende l'abitudine, come quando si compra un'auto nuova. All'inizio mi pareva incredibile la velocità di "fioritura" dei nocchieri sui pennoni, guidati dai bravi nostromi, spina dorsale del *Vespucci*. Alla fine del Comando, discendendo l'Egeo nella notte, completamente

invelati tra le isole greche, col vento nei quartieri poppieri, sentivo la Nave come una cosa vivente, con rapidissimi e silenziosi posti di manovra generali alla vela. Una sensazione incredibile, unica, pervasiva dell'animo. L'afflato e la sana competizione tra Allievi e Nocchieri. La professionalità e la modestia dell'equipaggio tutto. Un *Vespucci* eterno, alimentato dalla lunga linea blu della sua gente, con l'umanità propria dei marinai italiani, supportata anche dal pensiero delle loro famiglie lontane.

Sulle navi di Squadra, dove tutto è rapidissimo e convulso, a volte, non si ha neppure il tempo per queste digressioni. Ma sull'*Amerigo* sì.

Del Comando faccio una sintesi, non ordinata compiutamente nel tempo: Partenza per la pre-campagna, donne a bordo (studentesse che si erano imbarcate a Venezia e sarebbero sbarcate a Taranto), tutto ok, brave e partecipative all'attività giornaliera dei nocchieri, vestite con tute da vela. Un buon ricordo ed estrema attenzione dello Stato Maggiore su queste prime esperienze di personale femminile a bordo. La loro accompagnatrice, una graziosa e simpatica crocerossina, si sarebbe poi sposata con uno dei miei giovani Ufficiali. Taranto. In Mar Grande con una sventagliata. Folla assiepata sul Ponte Girevole. Balconi e finestre dell'allora MARIDIPART fiorite di divise bianche, presumo anche quella del CINC (Comandante in Capo Ndr). Passare il canale con raffiche da 15 a 25 nodi al mascone di sinistra con il *Vespucci* era un po' "così". Ma la folla era tanta e si aspettava che la nave, dopo tanti anni di assenza, entrasse. Ci guardammo in faccia tutti, in plancia di prora, uno sguardo con il mio Ufficiale di manovra, e via. Dato che ormai andavamo, mandai a riva un gruppo di Nocchieri per un saluto alla voce "ridotto". Già che c'eravamo... Avviso in macchina al buon Direttore, preghiera al Dio dei timoni che l'antico timone elettroidraulico non facesse le bizze (come peraltro più volte accaduto l'anno prima al mio predecessore).

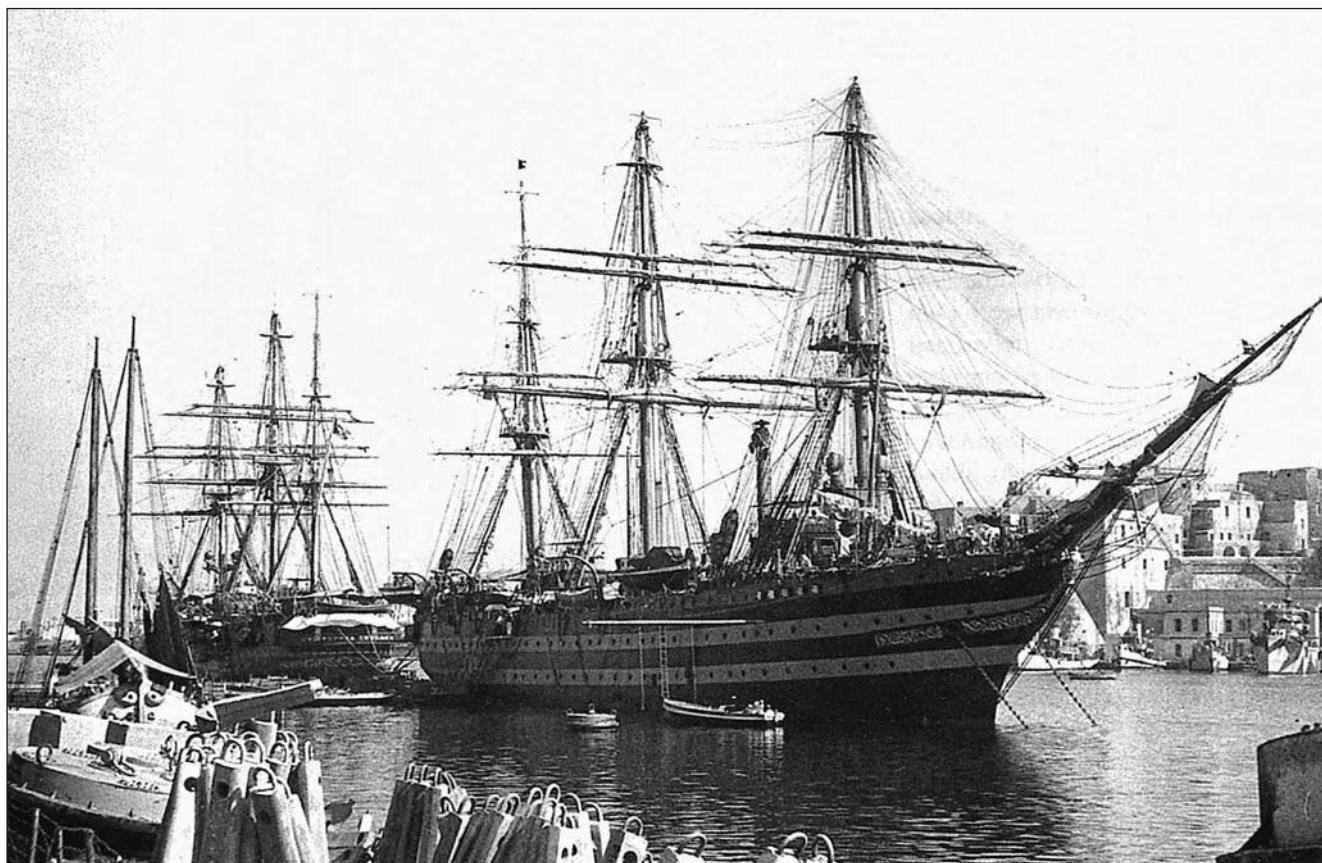
Dopo il passaggio con il fiato sospeso, con la gente acclamante ai lati, scopersi veramente la differenza tra prora vera e rotta vera. Le riprese fatte dall'elicottero mostravano il *Vespucci* alla massima andatura, oltre i limiti posti nel Canale, procedere quasi come un granchio, circa 10° di differenza tra PV e RV, ben visibili nel passaggio ristretto. Appena ormeggiati al

pennello tra Arsenale e Banchina Torpediniere, cavi telefonici collegati e chiamata dal CINC di MARIDIPART. Mi aspettavo un'aronzata, ma ricevetti un elogio, "perché ero entrato". Alla partenza da Taranto, ormai "gasato" avrei voluto ripetere l'esperienza di Straulino, mitico Comandante, uscendo a vela. Ma avevo il vento in prora. Ormai cominciavo a conoscere la Nave e la reattività del personale. A proposito dell'Ammiraglio Straulino, ebbi l'onore di averlo a bordo a Livorno, quando il *Vespucci* percorreva molto sotto costa i margini dei campi di regata del Trofeo Accademia Navale. A bordo avevamo il Gotha della Marina dell'epoca, ospiti, giornalisti e tutto il "cucuzzaro". Gli occhi azzurrissimi di Straulino mi guardavano tra l'ammiccante e il divertito. Al termine di evoluzioni e posti di manovra a gogò, scendendo dal barcarizzo e sorridendo con calore, mi disse: "sufficiente, Comandante". Per me fu una bellissima chiusura della giornata, anche perché sapevo che l'ospite era sempre molto critico su cose della vela. Poi la regata "*Cutty Sark Tall ships' race*". Partenza da Genova, ormeggiati ai magazzini del cotone, dove ci eravamo affiancati in retromarcia sulle macchine, e con i cavi passati ai rimorchiatori che ci tenevano al vento, bracciando i pennoni in corso di manovra per non interferire con le gru in banchina. Solita, meravigliosa kermesse all'uscita con la nave circondata da una miriade di imbarcazioni. E alla via, verso la regata. Napoli, Palma di Majorca, dove ci infilarono con il bompreso sopra la poppa di una imbarcazione già ormeggiata e la poppa a 10/15 metri dalla banchina retrostante. Poi l'adrenalina a mille alla partenza, dove grazie anche alla bravura del mio ufficiale alle vele, fummo, se non ricordo male, i primi sulla *starting line*. Era impressionante vedere *Tall Ships* comportarsi come derive, defilandosi e incrociandosi vicinissime ed in velocità, con tutte le vele utilizzabili al vento. Posto di manovra generale alla vela durato pressoché tutto l'arco diurno. Ma la fatica non si sentiva, tanta era l'eccitazione. Non pareva vero. Chiaramente fummo ultimi al traguardo tra le *Tall Ships*, ma durante il defilamento finale a Napoli guidammo la linea di fila delle navi partecipanti, invelate ed in assetto perfetto, accostando dinanzi a Castel dell'Ovo con un magnifico viramento di bordo in prora. Quanti ricordi. Il *Vespucci* era stato concepito come nave didattica, con manovre

chiare ed idonee all'addestramento, ma con capacità nautiche limitate. Non stringeva il vento, mi rammento, oltre il traverso, ma era sincero e sicuro. Poi da Napoli a Costanza. Vento favorevole e galoppata a vela sino in Egeo. Galoppata per dire, ma in effetti la SOA (velocità di avanzamento ndr) era modesta. La massima velocità a vela l'avevamo raggiunta discendendo l'Adriatico, credo 11.5, ma era puro godimento sentire la nave inclinata fendere le onde vibrando, con gli spruzzi che si alzavano a prora. Sul banco di quarto mi sentivo appagato e in pace con me stesso, avendo avuto la fortuna incommensurabile di comandare il *Vespucci*. Dardanelli, avaria al timone elettro idraulico nella corrente di traffico verso Marmara, più o meno a Kanakkale. Immediata reazione con il timone a mano più fotografato del mondo. Ovviamente era sempre armato in acque ristrette ed in aree di traffico intenso. Poi una notte di maraglione duro in prora ed infine in un'alba dorata e affascinante la visione delle cupole di Costantinopoli. Imbarco dell'ufficiale di collegamento turco e del pilota, e poi il tuffo nel Bosforo. Non feci

sghindare gli alberetti, valutando di avere un margine di un paio di metri sotto le campate dei ponti, verso il centro del canale. Una meraviglia, pilota e ufficiale turco un poco agitati, ma non più di tanto. Spettacolo indicibilmente affascinante. Traffico intensissimo. Traghetti, barche, navi. E poi, con un buon Meltemi in prora, a tutta forza avevamo una SOA (Velocità di avanzamento NdR) di tre /quattro nodi e quindi tutto il tempo di ammirare il panorama.

Non posso negare che arrivando ai ponti, pur facendo una rapida baionetta verso il centro canale, pareva che il nostro alberetto di maestra con tanto di formaggetta, andasse a sbattere. I filmini fatti con le telecamere non lasciano dubbi dell'impressione dovuta all'illusione ottica. Ma io sapevo quanto fosse alto il *Vespucci*, e non avevo dubbi sull'altezza della campata dei ponti, secondo portolano. Fu un'esperienza da sballo. Quando entrammo in Mar Nero, era proprio Nero. Mare lungo e pesante, direi un buon 5/7. Arrancando verso Costanza, arrivammo giusti giusti con la clearance per l'ingresso. Vento sostenuto e ingresso un po' difficoltoso



A Brindisi le navi scuola Amerigo Vespucci e Cristoforo Colombo in banchina nel 1943



per mantenersi in asse con gli allineamenti. Sosta interessante, ottima accoglienza. Gite al delta del Danubio e al Castello di Dracula in Transilvania. E poi in rotta per Odessa. Con l'Ammiraglio Comandante l'Accademia Navale, a bordo. Manovra con le macchine in porto, con l'Ammiraglio che illustrava agli Allievi al posto di manovra a lui vicini, le prodezze di *Amerigo*, che, con il suo gran timone, piroettando accostò sotto la scalinata Potemkin. Storia, emozione, anche commozione ripensando alle vicende della storia. Accoglienza fraterna. Faceva un po' impressione, poco tempo dopo la disgregazione dell'impero Sovietico, trovarsi lì, vincitori di una guerra mai combattuta, per fortuna. Ordine chiuso delle truppe locali perfetto. Alla URSS maniera, che poi discende, attraverso i tempi zaristi, da quello prussiano. Serata d'onore all'Opera di Stato. Pareva di essere in un'altra epoca. All'ingresso degli ospiti italiani nel palco d'onore, pubblico in piedi ad applaudire. Ma sinceramente. Erano i primi collegamenti liberi con l'Occidente. Odessa, triste e meravigliosa. Erano evidenti le tracce dell'antico splendore. A parte la mitica scalinata, oltre che di Eisensteiniana, anche di Fantozziana memoria, che dava un colpo al cuore, salendola, rammentando gli eventi storici che la avevano caratterizzata. L'ospitalità del Comando del Presidio locale fu impeccabile. A Odessa inviai personale del *Vespucci* all'area militare del porto per ricercare tracce del gemello di *Amerigo*, il *Cristoforo Colombo*, la cui storia è nota ai cultori di Marina. Pare che dopo il naufragio sul Volga, i resti fossero stati demoliti ad Odessa. Nessuna traccia, nessun ricordo. Ma, indirettamente, qualcosa del *Colombo* trovammo. Un giorno si presentò sotto bordo un arzilla vecchietto, in uniforme di Ufficiale della Marina Sovietica, con tanto di spadino. Lo ricevetti in Sala Consiglio, e mi raccontò di essere stato in gioventù membro dell'equipaggio del *Colombo*, appena ceduto all'Unione Sovietica in conto riparazioni danni di guerra. Nei suoi occhi vecchi, ma vivaci, si scorgevano lampi quando osservava le manovre e l'assetto del *Vespucci*. Quando si allontanò, aveva le lacrime agli occhi. E poi le foto di matrimoni in banchina con vista *Amerigo*. Feci salire le coppie a bordo, felici come pasque (ortodosse, naturalmente). Chissà dove sono ora quelle foto così originali. Incorniciate in qualche izba o palazzone. Poi rientro

in Mediterraneo, direzione Pireo. Sosta alla fonda in 70 metri di fondale a Istanbul, sul Bosforo. Luogo prescelto dalle Autorità Turche perché perfetto per il defilamento delle Unità di quella Marina vicino alla Nave ospite. Ma il mio problema era riuscire a salpare l'ancora, con quel fondale e con il conseguente peso di catena. Con il mio vecchio argano eravamo ai limiti, anzi quasi oltre. Approntammo ogni attrezzatura straordinaria a supporto del salpamento. Ma anziché una figuraccia allo scosto, rimediammo un figurone. Vento a scostare dalla riva. Argano evidentemente fiero della sua italianità. Alla voce "l'ancora ha salpato, prora libera" del *Nostromo*, su i fiocchi e la randa. Regolandole, accostata sul posto e messa in rotta, mentre la catena rientrava rapidamente. Grazie argano!!

Del Pireo non scrivo nulla perché, a parte la gradevole attività di rappresentanza, ho vari ricordi di approssimativa gestione, in quel porto affollatissimo.

Poi rientro, Tunisi (La Goulette) ove partecipai, ospite d'onore, ad un Consiglio Comunale. Genova, con feste a bordo etc. etc. Fine Campagna, fine Comando. Evidente che quell'anno intenso non era costituito solamente da quei pochi aneddoti rievocati. Attività addestrativa, di rappresentanza, di formazione degli Allievi, esami di fine Campagna per i medesimi, gestione del personale, risoluzione delle avarie (poche, per fortuna). E un senso di forte legame con la storia di quella nave e del suo passato. Come non accadde, dopo la seconda guerra mondiale, a quei geni che produssero, nelle porte con cristallo nel passaggio Comandante, in zona Sala Consiglio, l'abrasione, ancora perfettamente riscontrabile della lettera R. prima di Nave *Vespucci*. Una cosa che mi lascia tuttora basito. Evidentemente soggetti che con le tradizioni della Marina e con il rispetto dello specchio passato di quella nave avevano poca dimestichezza, e si volevano probabilmente accreditare con i nuovi potenti. Antesignani dei Talebani di più recente memoria. Ma non ci voglio perdere altro tempo. La vicenda non lo merita. In altri Paesi, la tradizione dà coesione ed energia alle Forze Armate. Spesso anche da noi. Che il fatto sia accaduto proprio sul *Vespucci*...

Bastava cambiare i cristalli alle porte ed era finita lì. ■