



## Squadra Alzafili a Posto!

di Salvatore R.

Leggendo la Striscia “La Recluta” di Alfredo G. (NdR la n. 6 del 16 aprile 2020), mi è venuto in mente cosa capitò a me al primo imbarco, dopo il periodo trascorso presso Mariscuola La Maddalena (NdR Scuola Sottufficiali Marina Militare). Ero destinato ai Dragamine di stanza a Messina: il famoso “Gruppo Dragamine Messina”, dotato delle unità appartenenti all’altrettanto nota “classe Legni” (in quanto le unità navali, per lo più, avevano lo scafo monocarena in legno e nomi di essenze arboree, quali *Pioppo*, *Platano*, *Gelsomino*, ecc.).

Io, da Sottocapo Motorista Navale, assieme ad un’altra decina di marinai *burbe* di leva, con cui avevo fatto una bella amicizia durante il viaggio in treno (con il passaggio dello Stretto con il ferry delle FS), giungiamo a bordo di nave *Gelsomino* ad Augusta e ci “acquartieriamo”.

Il fenomeno ottico della Fata Morgana sullo Stretto, quando le navi paiono fluttuare nel nulla



Il giorno dopo, siamo ancora in porto quando il Comandante in Seconda chiama tutti noi novelli e ci tiene un discorso con tono seriosissimo:

“La navigazione nello Stretto di Messina non è uno scherzo: occorre conoscere le due correnti - quella “scendente” Nord-Sud e quella “montante” Sud-Nord - e gli orari in cui invertono il loro senso; occorre saper riconoscere il fenomeno della “fata morgana”; ma, soprattutto, è fondamentale NON IMBATTERSI NEI CAVI ELETTRICI tesi tra i due grandi tralicci Enel (alti m. 224 ognuno), posti uno sul continente, a Scilla (Pilone di Santa Trada), e l’altro sull’isola, a Cariddi (Pilone di Torre Faro a Messina). La campata tra i due tralicci è ampia, quasi due miglia, per cui, al centro dello Stretto i cavi creano una concavità e sfiorano la superficie dell’acqua; ne consegue che potendovi incappare le navi (!) la navigazione può diventare molto pericolosa... pericolosa assai! Per evitare questo possibile problema, voi siete sin da ora inquadrati nella cosiddetta “squadra di comandata alzafili”. Quando risaliremo lo Stretto, da Sud a Nord, se ci fosse necessità, via altoparlante sarà dato il comando di “Squadra alzafili a posto!”, a quel punto dovrete velocemente correre a indossare il giubbotto di salvataggio e l’elmetto e poi vi disporrete, in colonna, al centro del ponte prodiero, dalla delfiniera a prua sino in cima alla aletta della plancia. A ciascuno di voi saranno fornite delle lunghe aste di legno (il legno non è conduttore di corrente) a forma di forchetta. Se mai dovessimo incappare nel cavo elettrico, metteremo i motori a lentissimo moto e sarà dato il comando “Squadra alzafili avanti!”. A quel punto, il primo di voi, con il forchettono, incoccherà il cavo, lo solleverà e lo porgerà velocemente al secondo, che sarà un po’ più arretrato, il quale lo porgerà a sua volta al terzo e così via fino in cima all’aletta di plancia, sinché il cavo non avrà oltrepassato le nostre antenne e scapolerà alle nostre spalle. Intesi? Mi raccomando, se dovete sbagliare, ci prendere TUTTI... una bella scossa! Si sopravvivrà certo, ma vi assicuro che ve la ricorderete per tutta la vita! Ma soprattutto vi ricorderete della successiva arronzata che vi farà il Comandante in persona! Chiaro? E ora via e... orecchio all’altoparlante!”.



Pilone di Torre Faro a Messina

Fra di noi, momenti palpabili di tensione! “Dove sono le aste forchettono? E se siamo troppo lenti? E se sbagliamo... E se”.

Notte insonne e la mattina giunge il “mollate gli ormeggi” con rotta verso Nord, Messina, e poi verso Napoli. Si intravedono i due tralicci. La nave, anziché rimanere sotto-costa (cosa che - pensavamo nelle nostre menti - avrebbe limitato il rischio di “incappare nei cavi elettrici”), si porta, invece, proprio al centro dello Stretto, dove vi sarebbe dovuta essere la concavità massima dei cavi. Poco prima del *rendez-vous* con i cavi, essendo motorista navale vengo comandato in sala macchine dove dunque scendo e inizio ad operare, titubante, sotto lo sguardo del Direttore di Macchina. Ma il pensiero è in coperta, ai tralicci! Nel silenzio irreale, a un tratto l’altoparlante gracchia per la nave “Squadra alzafili a posto!”.

Mi rivolgo subito al superiore “Direttore, io sono della squadra alzafili! Devo salire sul ponte prodiero!”. “Lascia stare!” mi dice “Piuttosto, sali su in cima, in plancia, di che ti ci ho mandato io e goditi lo spettacolo”.

Mentre salgo in plancia, vedo tutti i miei amici che corrono a indossare il giubbotto salvagente e l’elmetto per poi precipitarsi a prua e disporsi in colonna sul ponte. Una volta giunti là, si girano in tondo, con fare disperato, a cercare i forchettoni... In quei convulsi momenti, improvvisamente l’altoparlante comanda “Squadra alzafili avanti!”.

Il Nostromo, giù sul ponte, fischia allora alle spalle dei ragazzi: si girano e, a quel punto, su loro... giù secchiate d’acqua a non finire e manichetta dell’acqua al massimo! E tutto l’equipaggio “anziano” a ridere! Ma anche i ragazzi della “Squadra alzafili” - ed io stesso, che mi *sentivo* fra di loro - dopo il primo stupore, cominciano a ridere, a ridere, senza fermarsi, a crepappelle! Quando si riprendono, il Nostromo si avvicina e dice sornione “Ragazzi, questa volta è andata bene e con i cavi non c’è stato alcun bisogno ma, marinai, mi raccomando, occhio alla penna... per la prossima volta!”. E tutti, di nuovo, giù a ridere!

Il rituale si riproponeva ogni volta che a bordo salivano dei novellini, sempre con grandi risate da parte di tutti, vittime comprese. Oggigiorno, i tralicci dello Stretto sono andati in disuso e i fili elettrici sono stati tolti. A sua volta, quindi, anche a bordo dei Dragamine, la mitica “Squadra alzafili” ha definitivamente attaccato i forchettoni... al cavo... al chiodo!

Per chi ne volesse saper di più sui “Piloni dello Stretto”, clicchi sul seguente link: <https://www.youtube.com/watch?v=tXTto-EUFoc>

## Marinai, Cozze e Guai!

di Attilio R.

Ero in servizio alla Capitaneria di Porto della Spezia ormai da diciassette mesi come sottocapo “TF” destinato alla segreteria dettaglio, con il compito di compilare i turni di guardia, organizzare la gamella, licenze, vestiario e tanto altro. A interrompere questo mio regolare tran tran da... scribacchino fu un episodio capitato in una radiosa domenica di agosto.

Quella domenica la città della Spezia era stata letteralmente invasa dai turisti, desiderosi anche di raggiungere via mare Lerici o Portovenere. Per evitare resse pericolose tutto il personale della Capitaneria, normalmente imbarcato, era stato diversamente dal solito destinato al controllo a terra della banchina “Thaon di Revel” e dei pontili d’imbarco dei vaporetto per le

due bellissime località liguri; alcuni, addirittura imbarcati proprio a bordo dei vaporetto stessi. Tuttavia, era subentrato un impegno non del tutto previsto: l’anticipazione del varo della nave da trasporto *Acciaiere*, costruita nei Cantieri del Muggiano. Era perciò stato aggiunto nel programma lavori della giornata anche il pattugliamento del tratto di mare dove sarebbe stata dichiarata interdotta la navigazione. Al personale della CP che avrebbe dovuto svolgere quel compito di sorveglianza in mare, sarebbe però stato assegnato anche un secondo incarico abbinato al primo: a fine cerimonia avrebbe dovuto imbarcare, alla banchina del Muggiano, un ufficiale superiore e relativa consorte e dal cantiere navale portarli in Capitaneria perché ospiti proprio del Comandante. Questo doppio incarico “speciale” era stato affidato a Capo “Sciabecco”: questo non era ovviamente il suo nome, l’avevamo battezzato noi marinai con quel nomignolo a causa del suo aspetto un po’ malridotto... non proprio d’Adone.

Nel 1958 la Marina Militare - e il Corpo delle Capitanerie in particolare - risentiva ancora della mancanza di imbarcazioni: a Capo “Sciabecco”, quindi, per questa “importantissima” missione, era stata messa a disposizione nientepopodimeno che una vecchia motobarca di circa 12 metri cabinata, sigla *MB17*, con un motore capriccioso e asmatico (le prime classe “Caterina” e classe “Barnett” arrivarono alle Capitanerie qualche anno dopo).



Motovedetta CP classe “Barnett”, inizio anni ‘60

Inoltre, nel momento delle formazione del suo piccolo equipaggio, a Capo “Sciabecco”, a causa di tutte le comandate a terra in cui quel giorno gli ordinari marinai imbarcati erano già stati designati, non rimanevano che tre veri (e puri) “terrazzani”: il procaccia furiere (ossia il postino) Gamberini, il furiere Fichera e il sottoscritto. Tutti e tre con poche ore di navigazione e mai, prima di quella occasione, imbarcati insieme; pieni, comunque... di giovanile buona volontà.

Capo “Sciabecco”, prudentemente, volle salpare con un largo margine di tempo, prendendo direzione Sud-Est. In quegli anni la costa di levante del Golfo della Spezia (dove erano situati i Cantieri del Muggiano) era ricchissima di coltivazioni di cozze. Noi le stavamo placidamente costeggiando quando nacque l’idea: perché non fermarci e prendere un po’ di cozze per farci una bella impepata quella stessa sera?



Coltivazioni di mitili nel Golfo della Spezia

Capo “Sciabecco”, tanto brutto era quanto disponibile per bravate del genere. Perciò si era avvicinato a un palo della coltivazione. Con inaspettata maestria, il marinaio furiere Fichera, con entrambe le mani, afferrò (meglio, abbracciò) il palo per trattenere la barca in posizione, senza, però, dar sul palo alcuna volta al cavo d’ormeggio.

Da parte sua, il procaccia furiere Gamberini e il sottoscritto, con il mezzo marinaio, con consumata abilità da “furiere”, salpammo (sollevammo) un tratto di filare ricco di cozze e con un coltello e una cesoia iniziammo a tagliare, con non poca fatica, un tratto di quel cordone ricco di molluschi.

Il lavoro era risultato lungo e tutt’altro che facile: la canapa che formava il filare era dura da tagliare e, quando finalmente cedette, dalla bocca mi uscì spontaneo, a gran voce, un liberatorio “Liberi!”. Non sapevo, però, che tale espressione liberatoria, avesse, in navigazione, un suo ben preciso significato, ossia di “Ormeggi molati!”. Il mio urlo liberatorio fu quindi inteso da Capo “Sciabecco” come segnale di partenza e, dunque, diede subito manetta indietro per allontanarsi in fretta dal luogo del misfatto. La barca con un rapido sussulto, allora, arretrò ma... il buon Fichera? Come una cozza, era rimasto appeso al palo! Con terrore vidi che, lentamente ma inesorabilmente, scivolava in mare con la bella divisa bianca. A quel punto, panico a bordo: cosa fare?

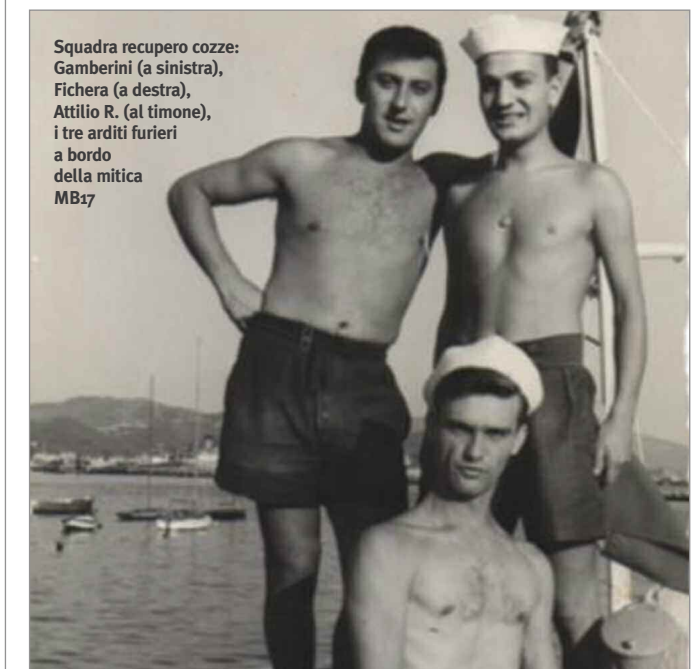
Non voglio dilungarmi troppo: recuperammo il malcapitato, gli togliemmo la divisa perché non sporcasse tutta la motobarca, lasciandolo poi, per tutto il tempo del varo della nave, in mutande, nascosto in cabina (che noi chiamavamo pomposamente “il quadrato”).

Dopo, finita la cerimonia, occorreva trovare una soluzione prima di imbarcare gli ospiti: dovevamo assolutamente farlo sparire! Ma come?

Escluso, per “ragioni umanitarie”, l’affogamento, cercammo di ficcarlo con il fagotto della sua divisa e le cozze nel gavone di prua, assieme alle cime e attrezzi vari. Non fu facile: colà lo spazio era veramente poco; fortunatamente Fichera era un tipo magrolino (vedere la *FOTO* sottostante) e, con qualche spinta, riuscimmo infine a chiudere lo sportello.

Imbarcammo poi “in pompa magna”, con grande stile, l’ufficiale con consorte; con rapidità tornammo in Capitaneria, sbarcammo gli ospiti - che ci ringraziarono felicissimi di aver fatto una navigazione tranquilla (ah, se avessero saputo!) - e infine, con un’operazione degna degli Incursori del Varignano, portammo in camerata Fichera, quasi completamente nudo, anchilosato e in preda a convulsioni claustrofobiche, molto condite di una serie d’impropri che mettevano in serio dubbio la condotta morale delle nostre genitrici. Con fatica (e con l’aiuto indispensabile di un’abbondante libagione di cognac) lo calmammo e finalmente ritornammo tutti amici!

Alla sera mangiammo l’impepata più buona del mondo e brindammo a Fichera il quale aveva dimostrato uno “sprezzo del pericolo” e una “sopportazione di trattamenti brutali” degne di un impavido furiere! Brindammo anche per il grande Capo “Sciabecco”, da tutti considerato il nostro fratello maggiore, severo sì, ma senza esagerare. Ebbene sì: in Marina, fra le altre cose, succedeva anche questo!



Squadra recupero cozze: Gamberini (a sinistra), Fichera (a destra), Attilio R. (al timone), i tre arditi furieri a bordo della mitica MB17