

Il Rimorchio



Si era nella primavera-estate del 1969 ed ero rientrato a bordo dopo la convalescenza per l'operazione di appendicectomia.

Presentatomi all'Ufficiale capo servizio del terzo-quarto reparto questi mi informò che la mattina dopo saremmo usciti in mare per esercitazioni con la squadra che prevedevano tiri di artiglieria contro BRC, altre esercitazioni e poi saremmo stati

rimorchiati dal Castore.

Mi raccomandò che la centrale tiro di poppa dove ero destinato funzionasse al meglio e di controllare sul tesserino di bordo dove ero destinato per l'esercitazione di rimorchio.

Facendo parte del personale di coperta per il posto di manovra andavo in "cuffia poppa" per il rimorchio "cuffia prora".

L'indomani mattina lasciammo l'ormeggio e dopo circa mezza giornata di navigazione oziosa incontrammo la squadra e dopo aver salutato l'Ammiraglia ci infilammo nella formazione al posto dovuto.

Dopo un paio d'ore incominciarono le esercitazioni. Una corvetta del tipo "Baionetta" con la rampa di lancio a prora fece partire il primo BRC che si mise a volare a 5000 metri di altezza ed iniziò ad attraversare la nostra rotta avanti e indietro mentre sotto le navi della squadra a turno gli sparavano sette colpi inerti per ogni pezzo dopo di che viravano e si portavano in coda alla formazione.

Non ricordo bene il risultato, ma credo che noi non andammo molto bene, la centrale Galileo a tratti si metteva ad oscillare e creava molti problemi per il puntamento e la messa in automatico per il tiro.

Naturalmente niente complimenti come era avvenuto altre volte, ma occhiatece sia dal Caposervizio che dal Comandante in seconda, eeee bè non v'è sempre bene !

Continuammo con le esercitazioni, dall'uomo in mare alla caccia AS per tutta la notte successiva con lancio di bombe di profondità sia con il LanciaBas che con le tramogge di poppa, rifornimento in mare dalla nave Vesuvio, lancio di razzi dalle rampe sui due lati della nave ed infine con il passaggio di posta, l'ammiraglio tramite seggiolino venne a bersi lo sciampagnino in plancia, logicamente i commenti della ciurma ai cavi del trasbordo erano i soliti:

Immagina se ora mollassimo il cavo.....,Immagina se ora un'onda sposta la nostra prora e non siamo pronti ad allentare il cavo di sostegno.....

Logicamente l'Ammiraglio essendo marinaio lui stesso li conosceva certi discorsi e notai un leggero sorriso che gli piegava gli angoli della bocca all'insù come se ci dicesse "Gufate, gufate io mi stò divertendo e voi lavorate !".

Finite le esercitazioni con la squadra il Canopo virò a sinistra per andare con il Castore, che ci seguiva, a fare il rimorchio.

Arrivati sul punto prestabilito fermammo le macchine mentre il castore in lento abbrivio ci superò sulla sinistra e si portò sulla nostra rotta offrendoci la poppa. Come si dovesse svolgere l'operazione di rimorchio a bordo lo sapevano in pochissimi, e di quelli che lo sapevano saranno stati sì e no quattro o cinque che lo avevano fatto materialmente almeno una volta.

Uno era il Capo Nostromo, altri il Comandante, il Comandante in Seconda ed il mio Caposervizio che disse di averlo fatto una volta alla scuola comando di Augusta, una eccezione in quanto alla scuola comando l'esercitazione di rimorchio penso che rarissimamente la facessero tant'è vero che io nel mio primo imbarco sulla De Cristofaro per sei mesi alla scuola comando non la vidi fare mai.

Bene ! a questo punto il personale che aveva scritto sul tesserino di bordo come destinazione per questa esercitazione " Coperta Prora " era lì in attesa che il nostromo dicesse loro dove mettersi e cosa fare.....gli Ufficiali gambe divaricate e mani dietro la schiena, capimmo che non sapevano dove cavolo mettersi e cosa fare perciò il buon senso diceva loro di tenersi in disparte per non intralciare il lavoro del Nostromo e parcheggiarono sotto la canna del pezzo 31.

In che cosa consiste il rimorchio ? La nave che deve essere rimorchiata fila in mare il cavo di rimorchio dal passacavi di prora, il cavo viene recuperato dalla nave rimorchiante, fissato alle bitte d'ormeggio di poppa ed a quel punto incomincia a trainare la nave che dovrebbe essere in avaria. Quale fu il problema ? Il cavo di rimorchio è formato da una ventina di legnoli d'acciaio ad alta resistenza ed ha un diametro di circa 5/6 centimetri per una lunghezza di circa trecento metri ,quindi di un peso di parecchi quintali. Il cavo è avvolto su di un grosso rocchetto posto a proravia del pezzo trentuno subito prima del verricello delle catene delle ancore.

Questo rocchetto, sui due lati ha due dischi con delle grosse manopole per manovrare la filata a mare e la riavvolgitura del cavo, allora queste manovre si facevano a mano.

Al fianco del disco di sinistra c'era fissato un grosso volano dello spessore di circa dieci centimetri attorno al quale passava uno spesso nastro di Kapok che finiva su un pedale posto sotto il rocchetto, pigiando quel pedale il nastro di Kapok faceva frizione sul volano e frenava l'eventuale abbrivio del rocchetto causato dal grande peso del cavo filato a mare.

Sappiamo benissimo che ogni cosa che c'è a bordo di una nave da guerra prima o poi è necessaria, il problema fu che quel freno fu necessario molto di " poi " così nessuno si preoccupò di fargli la logica manutenzione.

Inizii l'esercitazione, il Meccanico Armarolo con il suo Sparafucile, l'elmetto e la fascia rossa sparò la sagola sulla poppa del Castore, lancio perfetto, alla sagola venne legata una cima più robusta che a sua volta fu legata al cavo d'acciaio che fu fatto iniziare a filare a mare.

All'inizio i marinai fecero una fatica enorme a far girare il rocchetto, poi quando i metri filati furono abbastanza il rocchetto girò da solo e purtroppo prendeva velocità ce ne rendemmo conto noi che eravamo attorno al rocchetto stesso, se avesse continuato così alla fine del cavo si sarebbe rotta la cordella di ritenuta e la testa del cavo sarebbe filata a mare serpeggiando sulla coperta col

pericolo di spezzare le gambe di coloro che erano a proravia del verricello. Pigiai con forza sul pedale del freno e con mia sorpresa mi accorsi che il pedale arrivava a fine corsa senza che il nastro di Kapok nemmeno sfiorasse il volano-freno.

Quelli che dovevano accorgersi che qualcosa non andava non si accorsero di nulla, il Nostromo a prora estrema per comunicarmi la distanza della poppa del Castore, che poi comunicavo in plancia, i due ufficiali davanti alla torre trentuno che sembrava non fossero lì.

A quel punto mi venne, aimè, la genialata.

Provare a sentire quale forza aveva la rotazione del rocchetto per poi eventualmente tentare di bloccarlo, che pensata !

Ricordo che portavo un paio di guanti personali da lavoro di cuoio gialli, provai, con molto timore ed attenzione ad appoggiare la mano destra su una delle manopole di manovra che incominciavano a roteare abbastanza velocemente.....Fu un attimo la manopola s'infilò tra il guanto ed il palmo della mano venni violentemente strattonato in avanti sul rocchetto, la successiva manopola mi colpì violentemente all'addome e volai verso l'alto per tre quattro metri.

Il colpo fece rallentare la rotazione del rocchetto fin quasi a fermarlo così i marinai si gettarono sulle manopole bloccando il rocchetto definitivamente. Io arrivato allo zenit della parabola ascensionale ruotai e caddi a testa in giù verso le catene delle ancore, fortunatamente mi fu risparmiato tale incontro dalla schiena di due di quei marinai.

Ricordo che uno dei due si rivolse a me pressappoco con queste parole " Lu sticchiu de tu matri...fetuso ", non è certo la trascrizione corretta ma sono passati quasi quarant'anni e ricordo vagamente per di più il dialetto " Siculo " non lo conosco.

Mi ritrovai raggomitolato in coperta con un forte dolore addominale, il Nostromo ordinò a due marinai di accompagnarmi in infermeria, ricordo che passando dolorante e sorretto dai due marinai a fianco della torre 31 i due ufficiali sembrava che non si fossero accorti di nulla e sì che il volo che avevo fatto era stato ben visibile anche dalla plancia comando.

In infermeria l'infermiere mi fece coricare sul lettino mi aprì la tuta e scoprì l'addome.

La parte destra proprio sulla cicatrice dell'appendice era una vasta area nera, l'infermiere ci mise sopra due borse di ghiaccio.

Sentii dei passi nel corridoio, si aprì la porta ed apparve il comandante in seconda che chiamò fuori l'infermiere, dopo pochi secondi finito di parlare con il comandante l'infermiere rientrò dicendomi che gli aveva chiesto come stessi, tutto lì, credevo di aver cercato di fare una cosa utile magari minimalista cercando di evitare la perdita a mare del cavo, più seria visto che potevano esserci gravi conseguenze sul personale, invece quasi quasi passavo per un pirla che andava a toccare cose che non lo riguardavano.

Il giorno dopo rientrammo in porto e fui subito avviato con l'ambulanza all'ospedale militare per le radiografie che non riscontrarono nulla di rotto,

oltretutto l'emorragia superficiale si è fermata quasi subito e fui dimesso con la raccomandazione di non fare, per una settimana, lavori pesanti. I lavori pesanti noi sergenti anziani non ne facevamo più salvo quando si trattava di scaricare e ricaricare il munizionamento per andare in bacino di carenaggio, così sperai di non fare la guardia a poppa per una settimana, speranza vana la guardia a poppa non è considerato un lavoro pesante, tè ciapa sù.

Rientrato a bordo andai a dare un colpo di pedale a quel freno e.....sorpresa ! Era stato registrato e lubrificato perfettamente, ma guarda un pò.

Federico NESTEL-Recanati