

Caccia alla Portaelicotteri Moskva



Credo si fosse nel 1968, èro ancora imbarcato sul Centauro F 554, dal motto "Ferrea mole Ferreo cuore ", e si stava a Taranto, momentaneamente riuniti alla squadra. Un giorno che si èra "Nave pronta a muovere" ci giunse l'ordine di partenza immediata, immediata.....tre ore, salvo si volesse partire con la rapida, cioè in un'ora e mezza ma avremmo consumato talmente tanta nafta che, vista la natura della missione il comandante optò per partire con le canoniche tre ore di accensione, utili per poter far rientrare il personale sceso a terra per servizio, era di mattina, con tranquillita'. Così la sirena iniziò a lanciare i regolamentari cinque ululati ogni quarto d'ora, potete immaginare il pandemonio che è successo nel porto e sulla banchina anche a causa dell'aumento frenetico ed ordinato che

ci fù immediatamente attorno al Centauro.

Quale missione? Silenzio assoluto fino a che non fossimo usciti dal porto. Dopo circa tre ore dall'allarme avviene il disormeggio e l'attraversamento del ponte girevole.

Noi, del posto di manovra in coperta, a guardare le gnoche che ci salutavano dalla strada, non ricordo che via fosse ma non ha importanza, poi finalmente il mare aperto, cessa posto di manovra, posto di navigazione e viene data per altoparlante la squadra di guardia in navigazione per le solite quattro ore prima di avere il cambio.

Nel frattempo, tra di noi si facevano diverse supposizioni che andavano dal solito recupero di qualche pirla imbranato su un motoscafo d'alto mare rimasto senza carburante, alla più impegnativa richiesta di aiuto da parte di pescherecci Siciliani sotto abbordaggio da parte di motovedette Tunisine o Algerine, succedeva piuttosto spesso anche perchè i pescatori siciliani, spesso, sfidavano la sorte andando a pescare sottocosta Africana dove i banchi di pesci erano più ricchi.

Niente di tutto questo, quasi subito tramite l'altoparlante il Comandante ci schiarì le idee.

I Russi, nei cantieri della loro base di Odessa sul Mar Nero, stavano costruendo due modernissime portaelicotteri, la Mosca e la Stalingrado. I Turchi, facenti parte della Nato, avevano dato l'allarme, una flotta di navi Russe dal Mar Nero stava attraversando il Bosforo e dirigendo attraverso i Dardanelli in Mediterraneo e quindi verso l'Atlantico, in questa flotta avevano visto una delle due nuove portaelicotteri e precisamente la Mosca. In un tempo in cui non esistevano, praticamente satelliti spia, intesi come li intendiamo oggi, le informazioni si ricevevano perchè qualcuno aveva visto, ed

in questo caso la portaelicotteri in questione non era stata vista, o quantomeno abbastanza vista da occidentali o facenti parte del blocco occidentale. Teniamo presente che i Russi appena passava un fringuello sulla loro testa lo buttavano giù e gli Americani ne avevano una triste esperienza, ricordate l'U2? Ma più che vedere questa nave interessava valutarne le caratteristiche e la potenzialità, pertanto partimmo a spron battuto, alla favolosa velocità massima di 27 nodi, per cercare di chiudere il più presto possibile il passaggio ad occidente per poterla intercettare.

A quella velocità bruciavamo nafta in quantità enorme, e si faceva fumo, il comandante che continuava a chiamare le macchine per dire: " Signor Tizio, stiamo facendo fumo, cavoli, ci vedono fino in Sud Africa ",ma c'era poco da fare ,la nave era anziana e quella andatura la stava facendo vibrare come una pelle di tamburo, andando a quella velocità capimmo perchè il Comandante non optò per la partenza rapida, quella nafta ci sarebbe servita, non sapevamo quanto la missione sarebbe stata lunga ed il rifornimento non programmato non sapevamo quando e dove l'avremmo potuto fare.

Dopo un giorno e mezzo di navigazione si fottè l'ANPS6C, il radar di scoperta aerea, eravamo rimasti orbi, vedevamo solo con il radar di scoperta navale ma solo fino a 30 miglia.

Si navigava un pò a senso cercando di capire quale potesse essere la strategia dell'Ammiraglio Russo per evitare di essere intercettato troppo in fretta pertanto noi cercavamo di tagliar loro la rotta cercando d'individuarli anche con gli apparecchi di guerra elettronica per l'intercettazione di messaggi radio o delle onde dei loro radar.

Purtroppo, i Russi, erano sempre in silenzio radar e facevano navigazione a vista.

Il tempo era bellissimo, la temperatura piacevole anche di notte, e quando si smontava di guardia, di giorno, si stava benissimo a poppa a prendere il sole. Questi periodi liberi dal servizio o dal meritato sonno li passavo sulle alette di plancia o in controplancia per dare una mano alle vedette.

Tempo addietro durante una missione, anche quella volta eravamo "Nave pronta a muovere" a La Spezia, che ci portò al largo delle coste orientali della Corsica per aiutare la Marina Militare Francese a trovare un loro Mirage precipitato ebbi modo di fare la vedetta.

Fu un'occasione tutta particolare in quanto tale compito non mi competeva ma siccome si sperava di trovare il pilota ed il navigatore del Mirage ancora vivi il Comandante invitò chi fosse libero dal servizio e con occhi buoni di munirsi di binocolo e salire in controplancia per dare una mano alle vedette di servizio. Sostituimmo la sorella di classe " Castore " che aveva iniziato le ricerche trovandosi in zona nel momento dell'incidente durante il suo trasferimento dalla base di Taranto a quella di La Spezia.

C'era, come al solito, anche una sfida tra equipaggi, noi contro i Francesi per chi avvistasse per primo i rottami o meglio ancora l'equipaggio. Il nostro comandante era un pò stizzito perchè il Centauro doveva continuamente zigzagare su avvistamenti che immancabilmente si rivelavano essere gabbiani posati sulle onde che all'avvicinarsi della nave se la squagliavano, così perdevamo un sacco di tempo e non riuscivamo a dare una sequenza logica e proficua alla ricerca.

Per farla corta, ebbi la fortuna d'individuare un rottame galleggiante del Mirage tra tanti falsi allarmi, era la prova provata della caduta del Mirage purtroppo dell'equipaggio non si seppe più niente, così il comandante m'invitò in una eventuale prossima occasione, che fossi stato libero dal servizio, di dare una mano in plancia alle vedette.

Dopo due giorni di navigazione, altro guasto serio, mentre si andava a 18 nodi, di colpo, la nave vira tutta la barra a sinistra, il nocchiere alla barra fermo impalato a bocca aperta e l'ufficiale di guardia in plancia che gli urla: " Cosa fai coglione! "(classica parola gergale sotto le armi già abbondantemente sentita in questo contesto tempo fa), non riporto lo scambio di battute tra timoniere e l'ufficiale di guardia, in quel caso un guardiamarina fresco fresco di nomina e d'imbarco che aveva da imparare da quel marinaio come un bimbo dell'asilo al confronto di un diplomato, difatti il nocchiere era di leva ed a casa sua faceva il pescatore a bordo del peschereccio del padre, pertanto il timone sapeva bene cosa fosse e cosa ci si dovesse fare.

Il fatto era che il comando idraulico del timone aveva avuto un'avaria ed il timone stesso all'improvviso si era posizionato tutto a sinistra.

Dovemmo manovrare con quello manuale d'emergenza, posizionato in tuga dietro il secondo fumaiolo in mezzo alle due mitragliere da 40, una bella fatica per il timoniere che doveva azionare la pompa idraulica a forza di braccia tramite la ruota del timone, oltretutto i comandi venivano impartiti dalla plancia tramite cuffia, pertanto tutte le virate erano molto ritardate. Fortunatamente il guasto fu momentaneamente riparato abbastanza in fretta ma rimaneva la preoccupazione se si fosse verificata una situazione del genere nel momento di un possibile inseguimento alle navi Russe quando l'avremmo agganciate.

Bisogna tener presente che la classe Centauro aveva un difetto di progettazione, l'albero di maestra era surdimensionato e molto pesante, pertanto il baricentro della nave era posizionato più in alto del dovuto, così già con un pelo di mare si rollava per benino, immaginatevi cosa è successo quando è avvenuta quella virata!

Alcuni che erano in branda sono anche caduti a terra, su quella nave, quando si faceva esercitazione ad alta velocità, dalla plancia tramite altoparlante avvisavano della virata proprio per far ovviare all'equipaggio gli effetti dell'accentuato rollio che si veniva a creare.

Il mio turno di guardia in navigazione era in centrale tiro sottocoperta. Quella sera terminato il servizio alle 22.00, era un peccato andare in branda, poi ero stato quattro ore di seguito sottocoperta tra le apparecchiature in moto, e ancora mi ronzavano le orecchie.

Avevo voglia di respirare aria fresca, feci due passi a poppa, e trovai stravaccati sopra lo scaricabombe di profondità due cannonieri che si stavano fumando una sigaretta in tutta tranquillità, anche loro avevano appena terminato la guardia.

Verso Sud stava sorgendo dal mare la luna, arancione, enorme, il mare calmissimo, da quella parte sembrava in fiamme, e quella striscia fimmeggiante dall'orizzonte svaniva a poche decina di metri dalla carena del Centauro, era bellissimo!

Decisi di andare in plancia di vedetta.

Arrivato sù trovai il capo vedetta, che era un sergente segnalatore del nostro corso, il quale mi aggiornò sulla situazione.

Continuavamo a perlustrare andando sù e giù di quà e di là come un cane Bracco in cerca di preda ma fino ad allora della preda neanche la puzza. Presi un binocolo mi posizionai in controplancia, stavamo navigando verso Ovest 80 miglia a Nord di Sidi el Barrani tra l'Egitto e l'isola di Creta, mi misi a perlustrare l'orizzonte cercando di evitare di guardare dove la luna s'immergeva nel mare per non essere abbagliato.

Dopo una decina di minuti la luna, immensa e tondeggiante, si staccò dalla massa dorata delle acque ed incominciò ad esserci una linea di stacco nera tra il disco della luna e l'acqua illuminata dalla luce della luna stessa. A quel punto avevo una linea dell'orizzonte continua e scura, così iniziai a perlustrare l'orizzonte di sinistra senza soluzione di continuità anche se sotto la luna c'èrano degli scintillii causati dal riflesso della luce lunare sull'acqua increspata che davano un pò fastidio alla vista.

Ad un certo punto mi sembrò che uno di questi scintillii, rosso, non fosse al suo posto, cioè che fosse sopra la linea buia ed immaginaria dell'orizzonte, per diversi secondi puntai in quella direzione il binocolo, ma niente, credetti d'aver avuto un'abbaglio causato da tutta quella luce concentrata in uno spazio ristretto in mezzo ad un'enorme niente nero.

Ma èro convinto di aver visto qualcosa di diverso in quello che era momentaneamente il normale, cioè il nero della notte, la luna ed il suo bagliore riflesso nel mare.

Così appoggiai il binocolo sopra un corrimano e lo puntai nella direzione di prima e poco dopo di nuovo quel piccolissimo " Bip " rosso luminoso si fece vedere.

A questo punto, sicuro di aver visto il testa d'albero di un natante scesi sull'aletta di sinistra e mi feci cedere il posto sull'astramar dalla vedetta di guardia che più che essere di guardia mi sembrò che stesse addormentato stravaccato sull'astramar stesso.

Dopo pochi secondi che avevo puntato l'astramar ecco il " Bip " luminoso era sicuramente un testa d'albero di un natante piuttosto grosso andava più o meno nella nostra stessa direzione però convergeva.

A quel punto èro emozionato, anche se non sapevo di cosa si trattasse, ma l'avvistamento l'avevo fatto io nonostante tutta la gente di guardia in plancia preposta a tale scopo, per me era un punto d'orgoglio. Gridai. " Bersaglio navale ore 11 "

Sembrava che fosse scoppiata una bomba a bordo.

Tutto il personale di servizio in plancia si precipitò sull'aletta di sinistra puntando i binocoli ad ore 11, un'attimo dopo arrivarono il Comandante ed il Comandante in Seconda, avvisati dall'Ufficiale di servizio.

A causa delle rotte convergenti il lumino cominciò a stare permanentemente al di sopra dell'orizzonte ed il comandante confermò: " Bersaglio navale.....andiamo a vedere chi è!...Barra a sinistra 15 gradi, macchine avanti tre quarti ".

Nel frattempo la notizia si era diffusa tra l'equipaggio e benchè non si sapesse ancora le generalità del bersaglio tutti erano saliti in coperta e sulla tuga sul lato sinistro per vedere.

Man mano che trascorrevamo il tempo ci avvicinavamo sempre più al bersaglio che continuava sulla sua rotta senza deviare minimamente, intanto incominciammo a vedere altri lumini, più bassi, ormai avevamo la certezza d'aver incocciato la squadra Russa, difatti pensammo che i lumini più bassi fossero i testa d'albero delle unità minori, ed avevamo ragione. Li raggiungemmo da poppa, infilandoci in mezzo alla formazione che era molto serrata, sembrava che tutti dormissero, non deviarono di un grado dalla loro rotta.

Non vi nascondo che dal comandante all'ultimo marò avevamo una bella strizza per paura che il guasto al timone si reiterasse, nel qual caso così vicini e veloci come eravamo avremmo speronato una di quelle navi con conseguenze che è meglio non pensare.

17 navi, la Mosca in mezzo, enorme, noi quasi uno sputacchio in confronto, tanto per rendere le misure, la nostra plancia era a due terzi dell'altezza del ponte volo.

Con il buio non si potè fare altro che contare le navi per poi sfilare di poppa alla formazione con l'intento per il giorno dopo di classificare le navi e valutarne gli armamenti e seguirle fino a nuovo ordine.

Il sole non era ancora sorto che tutto l'equipaggio stava in coperta, si vedeva poco però perchè la formazione Russa era di prora ad alcune miglia, per di più, il comandante al momento d'iniziare la manovra per portarsi sotto, ordino' che tutti coloro che non erano di guardia dovevano andare sottocoperta.

Li raggiungemmo, con circospezione incominciammo a penetrare nella formazione per andare sottobordo alla Mosca, mi stupì il fatto che su tutte le navi minori gli equipaggi erano in coperta e ci osservavano che sembravano quasi sorpresi di vederci lì, si erano svegliati.

Oltre alla Mosca, bellissima, aveva una bella linea quasi all'italiana, faceva impressione l'incrociatore lanciamissili " Yashin ", in coperta una foresta di rampe lanciamissili.

Una cosa che mi stupì fu che anche le navi più piccole, delle specie di cannoniere lunghe una settantina di metri, erano spinte da caldaie a gas, in quel momento pensammo che se i Russi avessero schiacciato sull'acceleratore noi li avremmo visti sparire all'orizzonte a trentacinque nodi come se andassero a spasso.

Il quarto giorno, ormai dato l'allarme, arrivò una strana imbarcazione, poco più di un peschereccio battente bandiera americana, in coperta aveva una selva di antenne, era arrivata la guerra elettronica a stelle e strisce, nel pomeriggio arrivarono un caccia greco ed uno turco, il greco ex MM Italiana classe Artigliere a sua volta ex cacciatorpediniere USA, quello Turco della stessa classe però venduto direttamente dagli americani ma più malridotto del Greco. Servivano delle fotografie delle navi da mandare a Roma per i servizi segreti della nostra Marina Militare ma non essendoci a bordo un'apparecchiatura specifica ne un fotografo ufficiale s'era venuto a creare un problema per il comandante il quale voleva valorizzare ancor più la sua missione. In quel periodo, nel tempo libero che era assai abbondante mi dilettao in

fotografia in bianco e nero che sviluppavo a bordo, il laboratorio, assai essenziale e di rapido smontaggio, l'avevo attrezzato nel locale lavanderia senza un permesso specifico ma tutti sapevano, pertanto quando servì..... il Centauro ebbe il fotografo di bordo.

Cominciammo ad avanzare nella formazione, questa volta quasi immediatamente ci affiancò sulla dritta un cacciatorpediniere a meno di trenta metri che ci risalì molto lentamente, il comandante ci sollecitò a stare sul chi vive e molto attenti, il caccia ci sorpassò per metà della sua lunghezza ed all'improvviso aumentò la velocità virando tutto a sinistra tagliandoci la rotta. Fortunatamente al timone avevamo un sergente nocchiere Abruzzese fratello di corso che era in gambissima, anche se non si lavava mai i piedi e per non far sentire la puzza vi ci versava intere bottigliette di " Acqua Velva " il ben noto dopobarba.

Questi immediatamente virò tutto a dritta senza aspettare l'ordine del Comandante lo fece per istinto e sfilammo il caccia a poppa.

Era stato un chiaro avviso, " State fuori dalla formazione e nessuno si farà male " più chiaro di così ! Capimmo, capimmo eccome.

Feci non so quante foto delle navi Russe, non molte sicuramente e, penso, neanche di gran qualità data l'economicità dei mezzi, comunque a Roma, al Ministero Marina c'è sicuramente qualcosa di mio che riguarda quella missione. Nel frattempo, tra accelerazioni e rallentamenti della squadra Russa il tempo passava e la nafta diminuiva preoccupatamente, cominciammo ad avere qualche preoccupazione per l'autonomia del rientro a Taranto.

Sapevamo che da Taranto stava arrivando a tutto vapore per darci il cambio il Cacciatorpediniere Impetuoso ma i Russi sembrava che ci prendessero in giro, anzichè navigare dritti verso Gibilterra, andavano di quà e di là, rallentavano, acceleravano.

Una volta si fermarono, da due incrociatori furono filati a mare due equipaggi su barche a remi e fecero una spece di gara.

Vedemmo i due equipaggi sparire dietro uno dei due incrociatori ed un'attimo dopo la formazione partì a tutta canna e noi dietro all'inseguimento, probabilmente avevano agganciato le barche ai verricelli ed ancor prima che queste si staccassero dall'acqua erano partiti a bomba, certamente per verificare il tempo della nostra reazione che in quel caso fu immediata, eravamo tutti "Sul chi vive " .

Incominciammo, in C.O.C. ad osservare con apprensione lo schermo del PPI, per vedere l'arrivo dell'Impetuoso che però era ancora molto lontano. Ad un certo punto capimmo perchè in tutti quei giorni i Russi non avessero dato un bel colpo di acceleratore e non ci avessero lasciato lì ad arrancare. Arrivò una grossa nave mercantile, un'Etna ma grossa il doppio, scafo rosso e nero sovrastrutture gialle ed un'enorme falce e martello inchiodati sul fumaiolo.

Si fermò ed immediatamente gli si accostarono, una per lato le piccole cannoniere per fare rifornimento di carburante, a differenza di noi, loro queste operazioni le effettuavano fermandosi, pensammo che se la stessa prassi la seguissero in tempo di guerra sarebbe come andare a cogliere ciliege per chi li volesse affondare.

Probabilmente le caldaie a gas garantivano un'alta velocità ma consumavano tantissimo pertanto non potevano le imbarcazioni più grandi fare lunghi tratti ad alta velocità, lo scotto sarebbe stato il fermarsi delle imbarcazioni più piccole e la perdita di copertura antisommergibile.

Finalmente sul bordo del PPI si vide un " Bip " che stava dirigendo a palla di cannone verso il centro dello schermo, velocità 35 nodi, sull'Impetuoso stavano spremendo ben bene le quattro caldaie, in meno di un'ora ci incrociarono e senza neanche venirci a salutare s'infilarono nella formazione Russa a tutta birra portando scompiglio, poi quando furono ben sicuri che i Russi si fossero accorti del loro arrivo si degnarono di venire a darci il cambio sfilandoci sul lato dritto.

Per me fu particolarmente emozionante.

Ero in controplancia e quando l'Impetuoso ci ebbe quasi completamente sfilato vidi mio fratello (fratello-fratello) sopra la corazza della torre 33 da 127 mm che sbracciandosi mi salutava, mi venne da pensare che passavano giorni a Taranto che non c'incontravamo ed ora! eccoci li ! a casa del diavolo che ci s'incontrava.

Virammo ad Ovest verso casa, i giri delle macchine al minimo, a circa cinquanta miglia da Taranto ci venne incontro un rimorchiatore, per sicurezza, riuscimmo ad attraccare in banchina con la spinta delle nostre caldaie ma stavamo bruciando Morchia perchè di nafta non ce n'era più. Fine della storia.

Federico NESTEL-Recanati