

Mio padre Luigi Amort, la Regia Marina e altro

di Carlo Amori

Amort non e' un errore di ortografia.

Il cognome di origine della famiglia era Amorth (sotto l'impero asburgico). Dopo il 1918 perse nei documenti ufficiali l'h finale diventando Amort.

Luigi fu arruolato con questo cognome.

Nel 1929 ,durante il fascismo, il cognome fu modificato in Amori.

La Giulio Cesare già nel 1926 era dotata di un piccolo idrovolante da ricognizione che veniva lanciato da una catapulta ad aria compressa posizionata nel centro della nave. L'aereo, dopo l'ammiraggio veniva recuperato con una gru .. E' curioso perché l'Aviazione di Marina non esisteva ancora come Arma e i piloti erano ufficiali della neonata Aviazione imbarcati.

Il cannoniere scelto Luigi Amort ebbe il suo momento di gloria dopo alcuni mesi dall'imbarco sul G.Cesare.

Fino a quel momento doveva essere considerato dai capi un po' lavativo, come tutti quelli di leva, e guardato con una certa curiosità in quanto considerato un italiano diverso, forse un po' Austriaco.

Una domanda tipica di allora che rivolgevano a tutti i Giuliani (l'hanno fatta anche a me nel 68!) era : quale lingua si parla a Trieste?

La svolta per Luigi avvenne un giorno durante le manovre in grande stile di tutta la squadra navale nel Tirreno. Luigi era addetto al caricamento dei proiettili della torre binata (torre 2) di prora. Improvvisamente una tubazione del sistema idraulico di movimento della torre si ruppe provocando il parziale allagamento del compartimento e mandando fuori uso la torre.

Il maresciallo capo responsabile fu preso dal panico. Doveva segnalare il problema, fare una relazione, ma soprattutto vedeva compromessa l'esercitazione della sua torre e di conseguenza la valutazione complessiva della nave.

Luigi capì la situazione e seppur giovane era però un bravo meccanico tornitore sicuro delle proprie capacità. Si fece dare dal capo il permesso di utilizzare l'officina meccanica di bordo e in poco tempo riuscì a costruire con il tornio il tubo di ricambio. La torre venne così rimessa in operatività e l'esercitazione proseguì correttamente. Da allora il cannoniere Luigi non fu più chiamato a partecipare al famoso carbonamento.

Nel 1926 il ritrovo principale dei marinai a La Spezia era l'osteria All'Inferno.

Mio padre mi raccontava che lì bevevano vino e mangiavano i pistacchi. Il locale l'ho visto anch'io nel 1968 quando ho fatto il CAR e penso non fosse cambiato di molto dall'epoca di mio padre anche se forse non era più considerato un locale di riferimento.

Il R.C.T Fratelli Cairoli in origine era il R.C.T. Francesco Nullo che nel settembre 1919 aveva disertato la Regia Marina per seguire con altre unità Gabriele D'Annunzio nell'impresa di Fiume. Chiusa l'avventura fiumana il caccia fu nuovamente reintegrato nella R.M. come R.C.T. Fratelli Cairoli.

Forse si trattava di una tradizione derivante dalla Marina a vela. Ogni nave aveva la propria squadra il Tiro alla fune composta di 10 elementi. Si svolgevano dei veri e propri tornei tra gli equipaggi delle varie navi con un tifo molto acceso.

I componenti della squadra di Tiro alla fune venivano considerati atleti e come tali dovevano svolgere i loro allenamenti. In quella occasione agli atleti era riservata una merenda più ricca rispetto a quella ordinaria. Anche se può sembrare un esercizio banale, anche in questa competizione conta molto l'affiatamento di squadra, la concentrazione e la tecnica.

Nel 1926 un mal di gola con febbre veniva curato con pennellate sulla mucosa faringea con tintura di iodio. Per fortuna oggi ci sono gli antibiotici!

Dopo il servizio militare mio padre ha lavorato, in qualità di meccanico tornitore specializzato, in una ditta di Trieste che si chiamava OMAN (Officine Meccaniche Attrezzature Navali) che aveva un rapporto strettissimo con la R.Marina.

A metà degli anni 30 la nostra Marina intraprese un programma di costruzione di una flotta di sommergibili.

Il cantiere di Monfalcone divenne il cantiere principale e quasi tutti i sommergibili dell'epoca uscirono da lì.

La ditta OMAN costruiva il sistema telescopico e lo installava a bordo. La cosa più interessante che mi raccontava mio padre è che la stessa ditta (titolare un certo Ing. Nussak, triestino ma di origine cecoslovacca) aveva progettato e brevettato un sistema di salvataggio per l'equipaggio in caso di affondamento del sommergibile.

Il sistema era composto di un cilindro che poteva contenere una persona.

Il cilindro veniva chiuso ermeticamente e la camera stagna che lo conteneva veniva successivamente allagata. Si apriva poi lo sportello di uscita dal sommergibile e la capsula saliva in superficie. Veniva poi recuperata tramite un cavo e il processo di evacuazione del sommergibile si ripeteva. La parte geniale dell'invenzione secondo me consisteva nel recupero della capsula tramite un motore a pistoncini azionato dalla stessa pressione dell'acqua. Il sistema poteva funzionare fino a una profondità di 80-100 metri e non richiedeva nessuna fonte di energia essendo concepito per un sommergibile in totale avaria. L'unico inconveniente era che una persona a bordo doveva sacrificarsi per far uscire gli altri.

Il dispositivo venne omologato dalla R. Marina e tutti i sommergibili lo ebbero in dotazione.

Scoppiata la guerra, per esigenze di spazio a bordo, venne eliminato con le conseguenze immaginabili.

Nel 1939 mio padre fu assunto presso il silurificio di Fiume Withehead dove ha lavorato fino a fine 43.

Anche di quel periodo mi raccontava cose interessanti, come la progettazione e le prove dei siluri per gli aerosiluranti che all'epoca erano ancora agli inizi e non erano molto affidabili.

Ritornando ai suoi ricordi di vita di bordo mi raccontava inoltre che all'epoca, il Direttore del tiro, dalla sulla torretta, con il telemetro inquadrava il bersaglio e faceva tutti i calcoli rapidamente solo con l'ausilio del regolo. Il più delle volte bastavano tre salve per centrare il bersaglio a 15 km di distanza.

Mi diceva ancora che nel 38 stavano sperimentando un tipo di siluro per aerosilurante sicuramente all'avanguardia per l'epoca.

Poteva essere sganciato dall'aereo da un'altezza di 80 metri a differenza degli altri siluri in dotazione alle altre aviazioni che dovevano essere invece lanciati con l'aereo a pelo d'acqua.

Il problema principale era di fargli mantenere l'angolazione di impatto nell'acqua e di fargli mantenere la profondità di avanzamento prefissata.

Non so se il progetto fosse andato a buon fine.

Nel giugno del '39 il Silurificio fu oggetto di una visita inaspettata del Duce arrivato a Fiume con un grosso idrovolante.

Mussolini, dopo l'incontro con la dirigenza dello stabilimento, passò in visita i vari reparti.

Mio padre ebbe modo di vederlo molto da vicino.

Mi raccontava che aveva la faccia tesa e non nascondeva una certa irritazione verso tutto e tutti tanto da non rispondere neppure alle acclamazioni delle maestranze. Percorse velocemente il reparto seguito dai gerarchi e dirigenti senza pronunciare neppure un breve discorso di circostanza.

Voce di corridoio diceva che la causa dell'incazzatura fosse dovuta dall'aver appreso dalla dirigenza dello stabilimento i numeri reali della produzione mensile di siluri che non corrispondevano con quelli comunicatigli a Roma dai suoi gerarchi.

Dopo due mesi la Germania attaccava la Polonia e dopo un anno anche l'Italia entrava in guerra.

Da notare che il silurificio Whitehead era a partecipazione statale