

1955 – 56 – “Orione” – Primo imbarco da ufficiale



Il Pegaso, gemello dell'Orione, negli anni '40



L'Orione negli anni '50, dopo l'ammodernamento

In Accademia, pochi giorni prima che iniziassero gli esami finali della 4^a classe, era stato reso noto il piano degli imbarchi e ciascuno di noi era stato invitato ad esprimere le sue preferenze, che sarebbero poi state vagliate ed esaudite o meno, tenendo conto delle valutazioni del Comandante alla Classe, ma soprattutto della posizione in classifica. Ricoverato in infermeria per un'influenzetta, ne fui informato dal mio compagno di corso e prodiere di regata in Star, Enzo Brancaccio, che venne a trovarmi con l'elenco dei posti disponibili sulle unità della squadra. Mi disse che, dalle prime indicazioni, molti avevano già optato per le unità più moderne, quali l'incrociatore leggero *San Giorgio* (Ex Regia Nave *Pompeo Magno*), che aveva appena completato i lavori di ammodernamento, e le fregate della classe *Altair*, da qualche anno cedute all'Italia dalla Marina degli Stati Uniti.

Ci tenevamo ad imbarcare insieme, ma entrare nella competizione per le unità più ambite avrebbe finito quasi certamente per separarci. Scorrendo l'elenco, Enzo mi fece notare che c'era una nave, l'*Orione*, con due posti che non erano stati richiesti da nessuno, e mi domandò che nave fosse. Il tempo passato negli anni, prima di entrare in Accademia, a consultare almanacchi navali ed altre pubblicazioni del genere, mi consentì di dare una risposta esauriente. Nata come torpediniera o avviso scorta, aveva operato attivamente nella seconda guerra mondiale, ne era uscita incolume ed era stata rimodernata recentemente e riclassificata fregata (1). Non ci pensammo a lungo e pregai Enzo di mettere anche il mio nome per l'imbarco sull'*Orione*.

La nostra domanda fu accolta, l'anno accademico finì e, dopo la lunga sessione di esami ed una breve licenza, che Enzo ed io trascorremmo quasi tutta con due ragazze genovesi a Palinuro, un paesino con un mare incantevole, a quei tempi ancora difficilmente raggiungibile e quasi ignorato dal

turismo (*Nell'ultima pagina, ho messo una serie di fotografie del paesaggio e degli "unici" turisti di allora*). Dopo la piacevole parentesi di Palinuro, tornammo a casa, completammo i nostri bagagli con le uniformi e ci ritrovammo qualche giorno dopo ad Ancona, dove la 2^a Divisione Navale era in sosta durante la crociera estiva in Adriatico. Ci sistemammo in albergo e la mattina seguente, 15 luglio, ci mettemmo in divisa con i nuovi gradi da guardiamarina, prendemmo sciarpa e sciabola – naturalmente, di decorazioni ancora non ne avevamo – e, tutti bardati, ci presentammo a bordo al Comandante in seconda, Capitano di Corvetta Renato Sessa.

Fu sorpreso di vederci e ci disse che avremmo dovuto assumere subito i nostri incarichi, ma che non c'era posto per alloggiarcici a bordo e saremmo dovuti rimanere in albergo ancora per qualche giorno, fino alla partenza da Ancona, quando si sarebbe liberato un camerino. Ci accompagnò dal Comandante, Capitano di Fregata Aldo Andolfi (Corso "Baldini", entrato in Accademia nel 1934) che ci trattenne brevemente e poi, liberatici dalle bardature, andammo a conoscere la nave ed i nostri superiori diretti. Enzo era stato destinato al servizio telecomunicazioni (TLC) ed io a quello antisommergibili e informazioni operative di combattimento (AS – IOC).

In Centrale Operativa (Combat Operation Centre – COC), trovai il mio capo servizio, il Tenente di Vascello Roberto (Bob) Truglio, di quattro corsi prima del nostro, e mi presentai. Fu contento di vedermi e mi diede subito una prima infarinatura sulle funzioni dei numerosi apparati che erano in COC e nella Centrale AS, tutti installati nei recenti lavori di ristrutturazione e tutti molto prossimi al meglio di quanto disponibile in quel periodo. Pur avendo la veneranda età di diciannove anni, l'*Orione* poteva considerarsi, per la sua funzione principale di caccia ai sommergibili, una nave moderna (*A destra e sotto, io ed Enzo*).

Il giorno prima della partenza da Ancona il camerino non si era ancora liberato ma fu trovata una soluzione non proprio comoda, ma accettabile, anche perché si trattava solo di qualche giorno. Enzo ed io potemmo raccogliere le nostre cose, lasciare l'albergo e sistemarci alla meglio a bordo. Nel corso della sosta successiva, grazie a qualche sbarco, ci fu assegnato finalmente un camerino abbastanza confortevole nella zona alloggi ufficiali a poppa, in ponte di batteria, il primo sotto la coperta. A quei tempi, l'aria condizionata a bordo delle navi militari, come del resto anche



nel Paese, era un confort quasi sconosciuto e riservato, a bordo, solo ad alcuni locali dove c'erano apparati che emanavano notevole calore.

Quando la lamiera della coperta si riscaldava, specialmente nelle giornate di sole estive, il camerino diventava un forno. L'unico sollievo era offerto da un piccolo ventilatore e, solo all'ormeggio o alla fonda, anche da una manica a vento orientabile d'alluminio che si sistemava fuori dall'oblò. Naturalmente, perché avesse un minimo di efficacia, il vento doveva non solo esserci, ma essere qualcosa di più di una leggera brezza e, se all'ormeggio, anche spirare da prora o da poppa.

Nel frattempo, avevamo conosciuto gli altri ufficiali, due dei quali nostri compagni d'Accademia: Francesco Palumbo, del genio navale del nostro corso, e Aldo Gallo, capo servizio TLC, del corso prima del nostro, da poco promosso sottotenente di vascello. Ci ritrovavamo tutti in quadrato ufficiali per la seconda colazione e per la cena, seguite sempre da numerose cosiddette "passate", che



consistevano nell'offrire a tutti i presenti una bevanda, rigorosamente alcolica. Le occasioni perché fosse inflitta la pena di una passata erano le più svariate, da una parola fuori luogo a qualche errore nelle attività giornaliere, ogni occasione era buona perché il verdetto fosse invariabilmente “bicchierini”, decretato dal Comandante, che presiedeva la mensa. Il motivo della pena ed il nome di chi “offriva” erano riportati su di un apposito registro.

L’atmosfera del quadrato e quella della vita extra professionale di bordo rispecchiavano lo spirito della Marina di quei tempi, tanto diversa da quella che ho lasciato più di vent’anni or sono, quando sono stato “collocato” in ausiliaria ed distante anni luce da quella di oggi. Per cominciare, ci si sposava più tardi e gli stipendi dei giovani ufficiali di allora non consentivano certo di andare spesso a cena al ristorante. Il quadrato era, di conseguenza, il naturale luogo di ritrovo di quasi tutti gli ufficiali di bordo. Oggi la situazione è radicalmente cambiata: la sera in quadrato c’è quasi sempre l’ufficiale d’ispezione che legge qualcosa o guarda la televisione, dopo aver cenato solo soletto.

Quando in porto, nelle ore non di lavoro, si organizzavano scherzi ai colleghi e, per Aldo, per Enzo e per me, la vittima designata era Francesco, che spesso si chiudeva in camerino per sfuggire alle nostre angherie. Una volta lo costringemmo ad uscire dopo essere scesi lungo la fiancata con una biscaggina ed aver scaricato un intero estintore a CO₂ dall’oblò. Questi nostri “passatempi” possono essere considerati “puerili” con il metro di oggi, ma credo che, nel complesso, eravamo una gioventù seria e dedicata alla professione, ma molto più felice e spensierata di quella di oggi.

Nella mia attività professionale, mi dedicai subito ad approfondire la conoscenza degli apparati e quello che riuscì direi quasi ad affascinarmi fu il radar a bassa frequenza di scoperta aerea – il nostro compito secondario era la difesa aerea – l’AN-SPS-6C (2), la cui antenna torreggiava in testa d’albero e con il quale si riusciva a localizzare gli aerei di linea ad alta quota fino a più di 200 miglia di distanza, quando le condizioni di propagazione erano ottimali. La voluminosa documentazione disponibile a bordo, mi consentì di orientarmi ben presto nella giungla delle sue componenti. Parole che avevo studiato in Accademia, quali magnetron, klaystron, clutter, guadagno, ecc. acquistarono un significato concreto. Con un po’ di pratica, grazie anche alla chiarezza delle monografie americane, riuscii anche a mettere le mani nel grosso armadio del ricetrasmettitore, in un piccolo locale sotto la COC, per aiutare il capo radarista a fare manutenzioni o riparazioni (*Sotto: davanti alla porta del locale*).

Il radar di scoperta di superficie e di navigazione, ad alta frequenza, era di produzione nazionale e la sua piccola antenna era situata poco più in basso sull’albero. Molto più semplice di quello di scoperta aerea, era impiegato soprattutto per localizzare bersagli navali e controllare che non vi fossero pericoli di collisione, per mantenere il posto in formazione e per fare punti nave costieri che non richiedessero grande precisione. Manutenzioni e riparazioni erano tuttavia più complicate perché le monografie non erano chiare come quelle americane.

Della crociera in Adriatico ho un vago ricordo ad eccezione della sosta a Venezia. Era per me la prima volta che visitavo quella città e rimasi affascinato dall’aspetto singolare, dallo splendore di tutte le vestigia del suo glorioso passato millenario, dalle gondole, ai ponti, alle calli e dalla cortesia dei suoi abitanti. Nei trasferimenti da un porto all’altro si facevano esercitazioni, spesso con l’intervento di velivoli, ma di sommergibili cominciammo a vederne solo quando eravamo ormai vicini a Taranto. Del resto di unità subacquee, che all’inizio del secondo conflitto mondiale erano state più di cento, ne avevamo allora solo quat-



tro, i due vecchi *Giada* e *Vortice*, prossimi alla radiazione, ai quali si erano aggiunti, da poco più di sei mesi, il *Da Vinci* ed il *Tazzoli* – ex USS *Dace* e *Barb*, entrati in servizio negli USA all'inizio degli anni '40 – in "prestito" dalla Marina degli Stati Uniti.

Bob Truglio dimostrò di avere non solo una grande esperienza di caccia antisom, ma anche un approccio intimo, direi quasi fisico, con il suono di ritorno dell'ecogoniometro quando eravamo in contatto. Sembrava quasi in trance e riusciva a "percepire" l'effetto doppler ed apprezzare la rotta del sommergibile prima ancora che fosse valutata dall'operatore al Tactical Range Recorder (TRR) (3). Diceva che la caccia antisom più che una scienza era un'arte che richiedeva un orecchio "musicale" del quale, da buon Siciliano, era ampiamente dotato, e tanta esperienza ed astuzia per misurarsi con il comandante del sommergibile in una tenzone che assimilava ad una partita a scacchi. Tutto quello che imparai da lui mi servì molto anni dopo, nelle numerose occasioni in cui ebbi a che fare con sommergibili, non solo dal mare, ma anche dall'aria.

La crociera si concluse con il rientro a Taranto, che conoscevo bene per averci passato un'estate e poi gli ultimi due anni di liceo. Ripresi subito contatto con amici ed amiche che non vedevo da quattro anni e che, naturalmente, trovai abbastanza "cambiati". Cercai anche di riprendere contatto con la "Compagnia della buona morte delle cernie", il nostro gruppo di caccia subacquea che ci aveva offerto tante soddisfazioni, per dedicare qualche pomeriggio a quella attività, ma appresi che non esisteva più. Franco Spagnoli e Mario Valli erano stati trasferiti e rivedi solo Guido Buggiani e Mario Lanza. Fu un incontro rattristato dalla notizia che mi dettero: Dario de Judicibus, il più giovane del gruppo ed uno dei migliori cacciatori, non era più fra noi. Seguendo le orme di suo fratello Danilo, era entrato in Accademia Aeronautica ed aveva perso la vita pochi mesi dopo, in un incidente di volo.

Per Enzo e per me i vantaggi della nostra scelta di imbarcare sull'*Orione* si erano già manifestati durante la crociera nei servizi di guardia. Mentre i nostri compagni di corso, su quasi tutte le altre unità, facevano la guardia in coperta tre giorni su quattro (guardia e diana, prima e seconda comandata) e quindi potevano uscire raramente in franchigia, noi facemmo una sola settimana di affiancamento all'ufficiale d'ispezione, poi fummo "promossi" e passammo subito a fare l'ispezione da soli. Oltre a non essere obbligati a stare in coperta, il turno era abbastanza "lasco" perché eravamo parecchi ufficiali inferiori.

Un altro vantaggio fu di poter andare a terra sempre in borghese, cosa consentita solo raramente ai guardiamarina e su richiesta. Noi chiedemmo l'autorizzazione al Comandante in Seconda una prima volta, l'ottenemmo e tornammo a chiederla di nuovo il giorno seguente. La sua reazione fu qualcosa che proprio non ci aspettavamo. Ci guardò come se l'avessimo offeso e rispose qualcosa del genere: "Voi non dovete rompermi i co..... tutti i giorni! Uscite in franchigia come ca... vi pare!". Cosa che naturalmente facemmo, riscuotendo l'invidia dei nostri compagni di corso, che incontravamo in città con il collo stretto nel "guru", ansimanti per il caldo e "vincolati" dall'uniforme nella loro libertà personale.

Quel che restava dell'estate trascorse con i turni di licenza e con scarsa attività anche nel periodo in cui andai in licenza io, con la nave "pronta". Quando tornai a bordo la nave era "non pronta": nessuna uscita in mare e solo il consueto posto di lavaggio, seguito da lavori di manutenzione. L'orario di lavoro estivo (cessa lavori alle 14.00) mi lasciava libero tutto il pomeriggio quando non ero d'ispezione, servizio che, essendo rimasti in pochi, era diventato un po' più frequente.

Nell'impossibilità di fare caccia subacquea, mi dedicai alla vela. anche se, soprattutto nel periodo estivo, era necessario prenotare la barca con molto anticipo e non era facile trovare uno Star, o un Dinghy libero, in particolare se si era solo un guardiamarina. La situazione era molto diversa da og-

gi: la flotta dello Sport Velico della Marina Militare è molte più consistente e varia di quella di allora ma, come ho già accennato in un precedente capitolo, non c'è più nessuno che vada a vela e le imbarcazioni non mariscono nei capannoni solo perché sono ormai quasi tutte in vetroresina.

La sera si usciva con amici ed amiche per andare a ballare o a cena in qualche paese vicino. L'automobile era ancora qualcosa di irraggiungibile per un giovane ufficiale – da tenente di vascello si poteva cominciare a pensarci e la prima era quasi sempre una FIAT 500 di seconda mano – e si prendeva l'autobus se non si trovava un amico tarantino “motorizzato” che offriva un passaggio. La meta preferita era Martina Franca, anche per una deliziosa specialità locale: i fegatelli di maiale arrostiti nella loro “rete”. I migliori e più economici si acquistavano in una macelleria che li vendeva a peso, li arrostiva e li serviva ad uno dei tre o quattro tavoli che erano nel locale.

Con la fine del periodo di licenze, ci ritrovammo tutti a bordo e riprendemmo l'attività con uscite in mare giornaliere o, raramente, per periodi più lunghi, di un paio di giorni. Le esercitazioni erano quasi esclusivamente di caccia anti sommergibile ed ognuna di esse era preceduta dall'immersione del batitermografo (4) per rilevare l'andamento della temperatura dell'acqua e la quota dello strato (brusca variazione di temperatura), elementi necessari a determinare la propagazione delle onde sonore. Operavamo quasi sempre con i sommergibili ex USA, che offrivano un bersaglio di maggiori dimensioni dei due nostri ed erano più facili da localizzare, ma era poi più difficile mantenere il contatto e condurre degli attacchi perché erano più veloci, potevano scendere a profondità maggiori e “nascondersi sotto lo strato” che deviava le onde sonore, facendo quasi da barriera.

Nei periodi fra un'esercitazione antisom e la successiva, il sommergibile emergeva per ricaricare le batterie e noi non rimanevamo con le mani in mano. Dopo un periodo di inattività per la mensa ed un breve riposo, si iniziava la serie di esercitazioni marinaresche con un'altra delle unità della Divisione: rimorchio, passaggio di posta, seggiovia per passaggio personale, cambio di posto in formazione, ecc.

In porto, oltre all'attività di esercitazioni in COC e di manutenzione degli apparati, mi fu assegnato un incarico particolarmente stimolante: insegnare a leggere e scrivere a tre marinai di leva analfabeti. Dedicai molto tempo a quei ragazzi, che dimostrarono notevole volontà di apprendere, ed ebbi la soddisfazione di portarli in poco più di sei mesi, nonostante spesso non fosse possibile fare lezione, ad un livello prossimo alla seconda elementare. Fu un vero piacere incontrare, anni dopo, uno di loro ed apprendere che, grazie a quella fase iniziale a bordo, aveva continuato gli studi alla scuola serale, era riuscito a prendere la licenza media ed aveva intenzione di continuare gli studi.

Prendo spunto da questo episodio per alcune considerazioni sul servizio di leva. A quei tempi la leva durava due anni ed era ancora una valida esperienza formativa, soprattutto per i giovani che venivano da paesi del Sud, dai quali non si erano mai allontanati di più di qualche Km. Con il passare degli anni e con l'aumentare del benessere, che consentiva di viaggiare, e con la maggior diffusione della scolarizzazione, la sua validità è andata riducendosi, ma gli impegni NATO erano tali che sarebbe stato impensabile assolverli numericamente con personale volontario. Tuttavia, venuti a cadere questi impegni, a partire dalla caduta del muro di Berlino, ci vollero ancora ben quindici anni perché la leva, la cui durata era stata solo ridotta, fosse “di fatto” abolita. In quegli anni, ho sempre cercato di agevolare i desiderata sulla destinazione dei ragazzi di leva – non dei volontari, a meno che non vi fossero seri motivi – soprattutto se l'esigenza era di poter continuare gli studi e non perdere tempo rispetto alle coetanee dell'altro sesso. Anche l'accesso delle donne al servizio volontario nelle FF.AA., iniziato sperimentalmente nel 2000, è avvenuto con anni di ritardo – quasi un secolo rispetto alla Gran Bretagna, dove iniziò nel 1917 e più di mezzo secolo rispetto a Israele – anche rispetto a Paesi come la Grecia e la Turchia.

Tornando all'*Orione*, in autunno ci fu il cambio di Comando, con la consueta cerimonia a poppa, in alta uniforme. Il Comandante Andolfi “cedette” il comando al capitano di Fregata Ulrico Laccetti, del suo stesso corso di Accademia, anche se sembrava più anziano di almeno qualche anno. Era stato coinvolto in una triste vicenda di guerra, nel 1941 in Mar Rosso (5), ed aveva contratto una forma di allergia al sole che non gli consentiva di esporre la pelle ai suoi raggi. La consorte era una gentile signora della quale, naturalmente, non conoscevamo l’età e sulla quale, correttamente non indagammo, ma che sembrava sua coetanea o addirittura più anziana di lui. Noi giovani ufficiali di bordo, sempre pronti a cogliere l’aspetto scherzoso delle cose, finimmo per soprannominarli “privatamente” i vecchi.

Il Comandante Laccetti si dimostrò subito un buon comandante, sensibile, sempre sereno, professionalmente preparato e buon manovratore. Ci trovammo tutti bene con lui, fin dall’inizio, mentre continuava il tran-tran tarantino delle uscite in mare, dell’attività in porto e delle serate trascorse con gli amici. Dopo le feste e la licenza invernale, l’attività riprese con la crociera della Divisione, che si svolse prevalentemente in Tirreno, con una puntata fino a Cagliari, dove ero già stato due volte per pochi giorni nell’immediato dopoguerra con il Duca degli Abruzzi (Comandante il Capitano di Vascello Carlo Tallarigo) e con il Garibaldi, comandato da mio padre, quando si trasferivano con le navi della Regia Marina migliaia di profughi in un’Italia dove strade, ferrovie e collegamenti marittimi non esistevano quasi più.

Lasciammo Cagliari, per rientrare direttamente a Taranto, con il tempo in peggioramento e vento da NNW in aumento, che diventò un buon forza sei o sette con mare agitato. Le rollate erano ampie, spesso violente ed era necessario stare sempre aggrappati a qualcosa e muoversi con cautela. In prossimità dello Stretto di Messina, avremmo dovuto ridurre velocità, lasciare andare avanti le unità che simulavano il convoglio e costituire, insieme alle altre unità di scorta, uno schermo di difesa antisom su “cravattini” che prevedevano rotte varie e frequenti accostate (6).

Il Comandante, che aveva assunto la direzione della manovra, avrebbe dovuto ordinare la riduzione di velocità e l’accostata, ma non sembrava intenzionato a farlo e, quando Aldo Gallo glielo ricordò, annuì con un cenno del capo, ma continuò in rotta. Stavamo ormai per entrare nello Stretto ed eravamo quasi affiancati all’unità Comando Divisione, quando da essa arrivò, perentorio ed inequivocabile, il messaggio di due lettere che significava: “Rendete più sollecita la vostra manovra”. Sempre mantenendo la massima calma, il Comandante si fece dare il microfono dall’operatore al radiotelefono e, scandendo le parole, rispose: “Ritengo che le condizioni di stabilità della nave sconsigliano la manovra”.

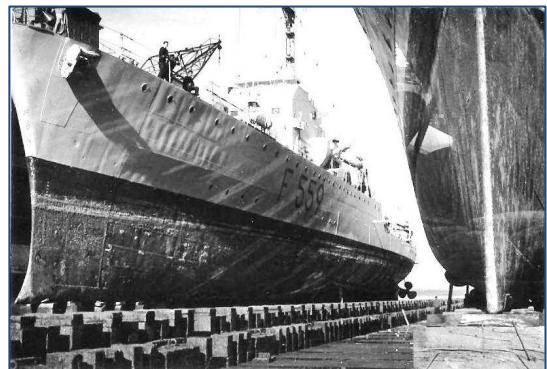
Aldo, Enzo, io e gli altri ufficiali che erano in plancia ci guardammo increduli. Forse i più anziani ed esperti avevano avuto la sensazione che vi fosse qualcosa che non andava nella stabilità dimostrata dalla nave, ma per me era la prima volta che incontravo quel mare con l'*Orione* e solo le parole del Comandante mi avevano fatto meditare su quelle ampie rollate e sulla lentezza con la quale la nave reagiva, fermandosi quasi alla fine di ciascuna di esse.

Rientrati a Taranto, fummo aggrediti da un certo numero di alti ufficiali di Navalgenarmi, la branca tecnica del Ministero, che iniziarono una serie d’indagini, fra le quali la più importante fu la misura dell’altezza metacentrica, che risultò inferiore a quella di progetto. Il motivo fu attribuito alle modifiche per l’ammodernamento, che si possono rilevare dal paragone fra la gemella *Pegaso* e l'*Orione* modificato, nelle fotografie all’inizio del capitolo. Quasi tutti i pesi aggiunti (7) erano situati molto al di sopra del piano di galleggiamento e non sembra fosse stata aumentata la zavorra in chiglia o, se lo era stata, non in quantità sufficiente a garantire la stabilità. Da giovane guardiamarina non riuscii a sapere molto di più.

Avevamo rischiato tutti la pelle, ma il Comandante Laccetti, che nel suo giudizio aveva dimostrato notevole sensibilità ed esperienza marinaresche, aveva rischiato anche la carriera. Qualora i suoi timori si fossero rivelati inesistenti, nella valutazione per l'avanzamento a Capitano di Vascello avrebbe perso certamente più di un posto in graduatoria.

Le indagini durarono a lungo, poi il team di Navalgenarmi tornò a Roma e dopo qualche settimana arrivarono le decisioni sul da farsi per mettere l'*Orione* in condizioni di navigare in sicurezza. Subito dopo, la nave entrò in bacino e furono effettuati degli interventi che non conosco, ma penso si sia trattato soprattutto di aggiungere zavorra in sentina.

Intanto era trascorso il resto dell'inverno ed era iniziata la primavera, durante la quale furono completati gli interventi e riprendemmo ad andare per mare con la consueta routine delle uscite di un giorno o poco più ed esercitazioni prevalentemente di caccia antisom. Ma per me c'era una bella sorpresa in arrivo. A fine maggio giunse la conferma di quanto mi attendevo: avrei fatto parte dell'equipaggio di *Artica II*, la nuova imbarcazione d'altura dello Sport Velico della Marina, nella regata Torbay – Lisbona! Il mattino del 10 giugno lasciai l'*Orione* e partii per La Spezia, dove sarebbe a breve iniziato il periodo di addestramento in Tirreno, prima della partenza per la Gran Bretagna (8).



Rientrato in Italia verso la fine di luglio, felice per la bella esperienza di vela d'altura e per il successo ottenuto nella regata, dopo una breve licenza, ripresi la routine di bordo, ma non durò a lungo perché poco più di una settimana dopo giunse, del tutto inatteso, un movimento per Napoli ... per regate. Con qualche difficoltà, riuscii a telefonare a Marivela: non sapevano nulla della regata, ma solo che il Colonnello Pera, che sarebbe stato lo skipper, aveva richiesto la mia presenza e che la barca sarebbe stata *Artica*, giunta a Napoli da qualche giorno su di un piroscafo. La regata era la "Tre Golfi" e la facemmo con il *Chiar di Luna*, vincendo la nostra classe, perché non era stato possibile sbarcare *Artica* dal piroscafo (9).

Un mese circa dopo il mio ritorno a bordo, il Comandante Laccetti sbarcò e fu sostituito dal Capitano di Vascello Riccardo Gladi (Corso "Altair", entrato in Accademia nel 1931) che assunse anche il comando della flottiglia di vecchie torpedinieri classe Spica, prossime alla radiazione dal naviglio. Oltre all'attività a bordo dell'*Orione*, piuttosto ridotta, fui incaricato della revisione e della retrocessione degli archivi classificati delle torpedinieri, probabilmente l'incarico più barboso, ma delicatissimo, della mia carriera, che tuttavia non mi pesò molto, grazie alle prospettive per il mio futuro. La mia domanda per il corso di pilotaggio negli Stati Uniti era stata inoltrata, sembrava non vi fossero problemi perché fosse accolta e la convocazione per il breve corso d'inglese ed indottrinamento in Accademia non poteva tardare.

I primi di novembre, infatti, lasciai definitivamente l'*Orione*. La vecchia nave mi aveva insegnato tanto non solo sul piano professionale, ma anche su quello umano. Avevo avuto ottimi comandanti, superiori e colleghi, mi sentivo molto più maturo e provavo un po' di dispiacere, compensato tuttavia ampiamente da quello che avrei ottenuto se fossi riuscito a superare tutte le prove che mi attenevano. Andare negli Stati Uniti a quei tempi era quasi come andare sulla luna oggi! Altro motivo di soddisfazione era che avevo sempre desiderato di poter pilotare un aereo e non avevo optato per l'Aeronautica solo per tradizione familiare e perché amavo il mare. Ora dovevo meritarmi la possibilità che mi si offriva di fare entrambe le cose.

Il corso in Accademia durò circa un mese e mezzo e fu piuttosto impegnativo, non tanto per l'inglese, al quale era dedicata la maggior parte del tempo, ma che conoscevo già abbastanza bene, quanto per la quantità di altre attività da svolgere. Stadio e piscina facevano parte della routine giornaliera nelle prime ore del mattino e bisognava far registrare i tempi o le prestazioni minime previste per il corso pre-flight in USA. Avevo fatto parte delle squadre di nuoto, pallanuoto ed atletica leggera del mio corso di Accademia e non ebbi alcun problema a superare tutte le prove. Alla fine, mi classificai primo del corso ed ero quindi in pole position, se avessi superato anche l'ultimo ostacolo.

Rimaneva infatti ancora l'incognita delle visite mediche, che erano due, separate e distinte fra loro. Una presso l'istituto medico legale dell'Aeronautica Militare e l'altra presso l'ospedale della Marina USA, entrambi a Napoli. Furono visite interminabili ed approfondite – solo la visita oculistica americana durò un'intera mattinata – basate su requisiti diversi fra loro e particolarmente severe. Il risultato fu che, di una ventina di giudicati idonei dopo il corso in Accademia, solo in otto riuscimmo a venir fuori dalle “forche caudine” delle visite mediche. Eravamo ormai vicini a Natale e andai in licenza per una decina di giorni, sapendo che ormai la partenza per gli USA era imminente.

Qualche giorno dopo, infatti, arrivò la convocazione a Roma, per il 2 gennaio, dei primi due aspiranti piloti del nostro gruppo, Giancarlo Basile ed io. Sbrigate le pratiche al Ministero, la sera del giorno dopo imbarcavamo, all'aeroporto di Ciampino, su di un DC-6 delle Linee Aeree Italiane (LAI) e partivamo per New York, via Shannon e Gander (10).

Giovanni Iannucci

Milazzo, 11 agosto 2014

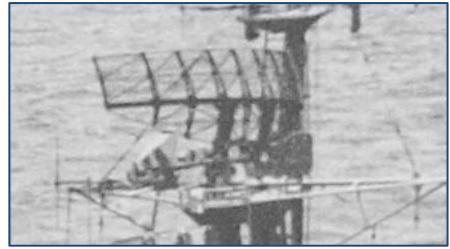
Note:

1. *Costruito dai Cantieri navali Riuniti di Palermo e varato l'8 dicembre 1936, l'Orione fu consegnato alla Regia Marina il 30 marzo 1938. Nel secondo conflitto mondiale partecipò attivamente alla scorta dei convogli per il Nord Africa con le gemelle Orsa, Pegaso e Procione, che costituivano la VI Squadriglia Torpediniere, di base a Napoli. Insieme all'Orsa, uniche due unità della squadriglia a concludere la guerra ancora a galla, fu rimodernato, riclassificato fregata e cambiò l'identificazione da ON a F 559.*

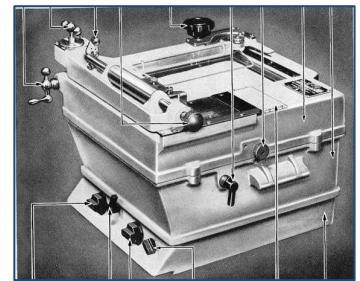
Le sue caratteristiche principali erano: dislocamento standard 840Tonn., lunghezza 89m, larghezza 9,7m, pescaggio 3,1m, 2 caldaie, 2 turbine, potenza 16.000hp, 2 eliche, velocità 28nodi. L'armamento, sostanzialmente modificato nei lavori di trasformazione del 1953-54, consisteva in 1 cannone da 100/47mm, 4 mitragliere da 40/60mm in due impianti binati e, come armamento antisom, a poppa due scarica bombe ed a prora un “Hedgehog” (Porcospino – a fianco – lanciatore di bombe antisom a grappolo con scoppio per simpatia). L'impiego nella Squadra Navale cessò nel 1958 ed all'Orione, insieme al gemello Orsa, fu assegnato il compito ausiliario di rimorchio bersagli navali e lancio di aerei-bersaglio radio-comandati (BRC) da una catapulta installata a prora. Nel 1961, nel corso di un'esercitazione, l'Orione speronò l'Indomito e nell'incidente, che causò anche la morte di un marinaio, entrambe le unità riportarono gravi danni. Per l'Orione fu necessario ricostruire completamente la prora. Rientrato in attività, continuò ad operare fino al 1° gennaio 1965, data nella quale fu radiato dal naviglio ed avviato alla demolizione.



2. L'AN-SPS-6C (A fianco, l'antenna su di un'unità USA) è stato il principale apparato radar di scoperta aerea, di progetto e fabbricazione USA, adottato negli anni '50 e '60 da tutte le unità navali di ben 18 paesi e costruito su licenza anche in Giappone. Il modello "C" aveva un'antenna alleggerita che pesava meno di 400Kg. Le sue prestazioni consentivano di localizzare un velivolo del tipo MIG-15 ad una distanza di 12 miglia se a bassa quota ed anche di 80 se ad alta quota. Molto maggiori le portate se si trattava di un grosso bombardiere (Tupolev TU-4) o di un aereo di linea in quota, che poteva essere localizzato anche ad una distanza superiore a 150 miglia.



3. Il Tactical (Sound) Range Recorder (TRR) (accanto) era un apparato di recente generazione che consentiva ad un operatore addestrato di stabilire con sufficiente precisione la distanza e gli elementi del moto di un bersaglio subacqueo attraverso la riproduzione, su carta sensibile scorrevole, della successione delle battute dell'ecogoniometro e forniva così gli elementi per effettuare un attacco con il porcospino o con gli scarica bombe di poppa.



4. Il batitermografo (a destra) è uno strumento lungo 65cm che misura la temperatura dell'acqua e la profondità alla quale è stata rilevata, riportando i dati con una punta scrivente su di un vetrino affumicato. Lo strumento, che può raggiungere profondità intorno ai 300m, viene filato in mare con un cavo di rimorchio e recuperato a bordo con un apposito verricello. Il vetrino viene messo in un "lettore", che consente di tracciare la curva profondità/temperatura. Il primo esemplare fu costruito da due università americane verso la fine degli anni '30 e poi perfezionato per l'impiego nel secondo conflitto mondiale.



5. Nel 1941, il Comandante Laccetti, allora giovane ufficiale, era imbarcato sul Cacciatorpediniere Manin (A destra) - vecchia unità, consegnato alla Regia Marina nel 1927 - di stanza a Massaua. Nell'imminenza dell'occupazione da parte delle forze armate britanniche, a tutte le unità navali furono affidate missioni "impossibili". La V Squadriglia CT (Leone, Pantera e Tigre) avrebbe dovuto attaccare la base navale nemica di Suez e la III (Battisti, Manin e Sauro) quella di Port Sudan. Tutte le unità furono affondate prima ancora di raggiungere i loro obiettivi. In particolare, il Manin subì un pesante attacco aereo e, centrato da due bombe, rimase immobilizzato e si autoaffondò. I superstiti dell'equipaggio, con il Comandante, Capitano di Fregata Fadin, gravemente ferito, imbarcarono su due lance, che ne avrebbero potuto contenere meno della metà, e rimasero vari giorni alla deriva in Mar Rosso, praticamente senza viveri ed acqua, esposti ai micidiali raggi del sole africano. Una delle due lance riuscì a raggiungere la costa dell'Arabia Saudita, l'altra fu intercettata da una piccola unità britannica, che trasse in salvo coloro che erano ancora in vita.



6. Il "cravattino" era una manovra di sbarramento anti-sommergibile eseguita insieme da più unità antisom, disposte su di una linea o semicerchio, che percorrevano ciascuna i quattro lati di un figura simile ad un cravattino orizzontale stilizzato.

7. Per citare solo alcune delle modifiche più significative ed evidenti: il torrione di plancia più grande e con apparati certamente più pesanti; l'albero segnali più massiccio e più alto, sormontato dai 400 Kg dell'antenna del radar di scoperta aerea e con quella, poco più in basso ed anche se più leggera, del radar di scoperta di superficie; la struttura del castello prolungata verso poppa.

8. La “vacanza” su Artica durò più di un mese ed è oggetto del capitolo delle mie Memorie “1956 – Artica II”, pubblicato sul N° 8 del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche.
9. Il racconto della regata è nel breve capitolo “1956 – Chiar di Luna – La mia prima Tre Golfi”, che non è stato pubblicato.
10. Il racconto dei 18 mesi trascorsi negli USA per il corso di pilotaggio è in tre capitoli delle mie Memorie, che non sono stati pubblicati.

Fotografie di Palinuro e di “tutti” i turisti

