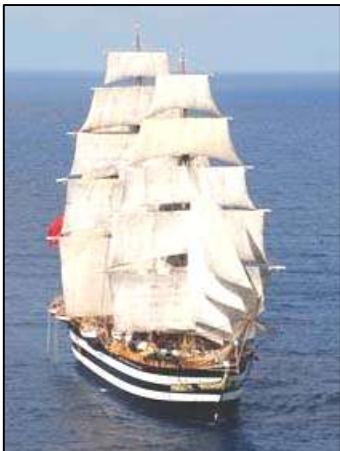


1979-80 – Il Comando dell’“Amerigo Vespucci”



Parte prima – Premessa, lavori di manutenzione e precrociera

La conferma che mi era stato assegnato il Comando dell’*Amerigo Vespucci* (**Nota 1**), con un anno di anticipo sul previsto, mi era giunta in primavera, quando erano stati decisi e resi noti i comandi dei Capitani di Vascello per il 1979-80. Ero a Messina da pochi mesi, Sottocapo di Stato Maggiore alle Operazioni di Marisicilia e, nei giorni che seguirono, ricevetti più di una telefonata di colleghi che intendevano rammaricarsi con me per la sorte che mi era toccata. In passato, per più di vent’anni e forse anche prima, nessun Comandante del Vespucci era stato promosso ammiraglio (**Nota 2**) ed io, quarto del mio corso, avrei potuto esserlo con un altro comando ma, a loro parere, il mio destino era ormai segnato inesorabilmente da quello della cosiddetta “Nave che non produce ammiragli”. Si meravigliarono molto di trovarmi felice e sereno, anche se condividevo in buona parte le loro previsioni sul futuro della mia carriera. Il comando di quella nave era troppo importante per me per vari motivi e sarebbe stata una gran delusione non ottenerlo.

Non tanto perché la nave era a vela. Sul *Vespucci* avevo già fatto tre crociere, nel 1952, da allievo della prima classe, nella prima crociera del dopoguerra in Sud America – motivo per il quale il mio corso prese il nome di “Australi” –, nel 1953, parzialmente per due soli mesi, in Mediterraneo, da allievo della seconda classe e nel 1966 con i miei allievi, il corso “Grifoni”, in Mediterraneo, Nord Africa, le Canarie ed altri porti europei. Erano state sufficienti per convincermi che alle sue linee imponenti, che rievocavano il fascino dei vascelli del XIX secolo – in particolare del vascello della Marina Borbonica *Monarca*, al quale si era ispirato il progettista (**Nota 3**) – meritandosi l’appellativo di “Nave più bella del mondo”, riscuotendo l’ammirazione di tutti ed attraendo un numero di visitatori nemmeno lontanamente paragonabile a quello delle altre navi scuola a vela, facevano riscontro due fattori negativi importanti.

Il primo era che il *Vespucci*, per le origini del suo progetto, più che una nave a vela è una pesante piattaforma con una superficie velica inferiore a quella che il suo dislocamento ed il suo pescaggio avrebbero richiesto. Inoltre, la sua generosa larghezza impedisce, per il quartiere del sartiame, di bracciare sufficientemente i pennoni ed ottenere un decente angolo di bolina. Quel poco che si guadagna al vento, si perde inesorabilmente se si deve virare di bordo, manovra complessa e non sempre coronata dal successo. Il piacere di andare a vela si prova solo in rare occasioni, a meno che non si navighi nell’Aliseo degli oceani, con un bel vento costante al giardinetto, che consenta di armare tutti i quartieri e macinare miglia con punte di velocità anche superiori ai dieci nodi.

Una situazione insoddisfacente quando, già a metà del XIX secolo le navi mercantili da carico, dalle quali deriva il progetto di massima di tutte le altre navi scuola a vela di oggi, erano già molto più efficienti di

quelle da guerra ed il loro sviluppo continuò fino all'avvento del vapore, per poi fermarsi quasi del tutto, anche se molte navi a vela continuaron ad operare fino all'inizio del secondo conflitto mondiale ed alcune di esse ripresero dopo la fine della guerra. Per documentare meglio questa differenza, prendo ad esempio, anche se più grande del *Vespucci* e progettata per un diverso impiego, la nave a palo *Moshulu* (*Nota 4*), varata all'inizio del '900 e resa famosa dall'avvincente libro di Eric Newby.

Il secondo fattore negativo, più serio, riguardava l'addestramento marinaresco e la formazione del carattere degli allievi. Il *Vespucci* è una nave troppo grande, dove l'allievo opera "lontano" dal mare e dove, inevitabilmente, finisce per perdere di vista l'insieme, impegnato nei particolari, spesso senza potersi rendere conto di cosa fa e del perché lo fa. La grande quantità di personale, oltre 400 uomini (dei quali solo poco più di 100 allievi) (*Nota 5*), molti di più dello stretto necessario per condurre la nave, favorisce l'apatia e la scarsa volontà di apprendere di alcuni che, nascosti nella massa, sono difficilmente individuabili. Una valutazione delle qualità di ciascuno è spesso difficile, a meno delle punte positive o negative.

Inoltre, la presenza a bordo di un notevole numero di sottufficiali e marinai, che non possono essere lasciati in ozio e devono essere impiegati, fa sì che molti lavori ed incarichi che potrebbero essere soddisfacentemente svolti in autonomia dagli allievi, con positive ripercussioni sul profitto, finiscono per esserlo in concomitanza con personale esperto dell'equipaggio. Tale situazione influenza negativamente l'addestramento marinaresco, che rischia di risultare incompleto o male assimilato.

Per gli stessi motivi ne risente anche il processo formativo del carattere in quanto la nave mal si presta ad una partecipazione responsabile dell'allievo alla vita di bordo. Le possibilità di affidargli incarichi di responsabilità sono rare e sempre parziali ed egli sente di non essere indispensabile perché la nave potrebbe navigare a vela, e tutti gli altri servizi di bordo potrebbero funzionare correttamente, come del resto avviene nelle precrocieri. Nel suo complesso, tale situazione limita l'efficacia dell'addestramento marinaresco e della formazione del carattere degli allievi (*Nota 6*).

Dopo questi giudizi negativi, è naturale che il lettore si chieda perché ci tenessi tanto a comandare il *Vespucci*. Il motivo è che da tempo avevo pensato ad una serie di misure innovative, che avrebbero dovuto consentire il superamento, almeno parziale, degli inconvenienti che ritenevo pregiudicassero la piena validità, per gli allievi, della loro prima "Campagna Navale d'Istruzione", che è il nome ufficiale di quella che continuerò, per semplicità, a chiamare "Crociera".

Per poter navigare a vela anche con venti leggeri ed avere la possibilità di utilizzare brevi periodi alla fonda per esercitazioni con le imbarcazioni, avrei cercato di ottenere un itinerario che prevedesse basse velocità di trasferimento. Per stimolare il senso di responsabilità e la capacità decisionale degli Allievi, avevo già elaborato una serie d'iniziative che avrei applicato gradualmente, dando tempo ai Capi Servizio interessati, per i quali si trattava senza dubbio di un'innovazione, di prepararli ad agire in autonomia. Mi rendevo pienamente conto che ci sarebbero state resistenze da vincere e rischi da correre, ma la posta in gioco era alta ed ero pronto e determinato a vincerle ed a correrli.

Sul piano familiare, si trattò di affrontare l'ennesimo trasloco, ad un solo anno di distanza dal precedente e di cercare un appartamento da prendere in affitto. Per i figli ci sarebbe stato un altro cambio di scuola ed il loro ambientamento alla Spezia, dove comunque erano già stati per un anno durante il mio comando del *Castore*, sei anni prima. Del resto, erano ormai assuefatti ad orientarsi rapidamente in ambienti nuovi ed a stabilire nuove amicizie. Trovammo un piccolo appartamento in centro e Marilena si rimboccò ancora una volta le maniche per il trasloco, mentre io ero in mare per trasferire *Persica*, la nostra barca, da Messina alla Spezia (*Nota 7*).

Il mattino del 29 ottobre, con la consueta cerimonia sul cassero, in grande uniforme (sciarpa, sciabola e decorazioni) il mio predecessore, Capitano di Vascello Andrea Corsini, di tre corsi di Accademia prima del mio, mi cedeva il comando del *Vespucci*. La mia assunzione del comando coincideva con l'inizio del

periodo di lavori di manutenzione, che si sarebbe protratto fino alla primavera seguente, un periodo piuttosto noioso, ma per me utile per conoscere meglio la nave ed i miei collaboratori. Ad eccezione del Comandante in Seconda, per la maggior parte di essi non erano previsti avvicendamenti e sarebbero rimasti nei loro incarichi per la precrociera e per la crociera. L'Arsenale della Spezia aveva ormai acquisito un'esperienza notevole con il *Vespucci*, che si ripresentava per i lavori di manutenzione ogni anno da decenni. Le periodiche riunioni con lo staff dell'Arsenale erano formalità di routine e non vi era il pericolo che i lavori non venissero eseguiti a regola d'arte e che le scadenze non venissero rispettate.

L'ambientamento alla Spezia non aveva creato problemi per i figli, ma le scuole erano risultate molto più severe di quelle che avevano frequentato negli ultimi cinque anni, quattro in Belgio ed uno in Sicilia. I risultati iniziali erano tutt'altro che incoraggianti e si prevedeva già che ci sarebbero stati degli impegni da soddisfare nel periodo estivo. Tutti i sabati, Marilena, con Valeria, Francesco e Paolo erano invitati a colazione a bordo nella splendida "sala consiglio" del *Vespucci* che, con il mio alloggio e quello "Ammiraglio" (anch'esso a mia disposizione) avevano una superficie superiore di almeno due volte rispetto a quella del nostro appartamento.

Marilena, frequentatrice assidua di mercatini e bancarelle, aveva trovato e mi aveva regalato due preziosi manuali "Hoepli", autore il Prof. Fortunato Imperato, uno sull'attrezzatura e manovra delle navi a vela (edizione 1894) e l'altro, un po' meno "antico", sulla manovra delle navi a vela ed a vapore (edizione 1920). Per molti anni erano stati autorevoli libri di testo per gli istituti nautici. Il tempo non mi mancava e ne dedicai una buona parte alla loro lettura, apprendendo molte cose e studiando i particolari delle manovre alla vela, messi poi in pratica in precrociera ed in crociera.

Poco dopo l'inizio dell'anno nuovo, arrivò una gradevole sorpresa. Una lettera dello Stato Maggiore della Marina (Maristat) m'informava che sarebbe stata allestita a bordo una mostra fotografica rievocativa dell'operazione "Boat People", condotta e portata a termine con pieno successo da tre unità della Marina Militare l'estate dell'anno precedente, nelle acque del Sud Vietnam, a favore dei profughi di quel Paese, dopo la fine del conflitto. La mostra sarebbe stata visitata dalle autorità e dalla popolazione delle città nella quali avremmo sostato (*Nota 8*) nella precrociera. Con la stessa lettera venivo convocato presso il Ministero, a Roma, per una prima riunione di pianificazione. In essa fu deciso che la mostra sarebbe stata allestita nel locale allievi, che doveva essere liberato da tavoli e panche. Il personale dell'Ufficio Mostre avrebbe effettuato a breve una visita preliminare a bordo per rendersi conto delle caratteristiche del locale e degli spazi disponibili, elementi necessari per poter iniziare la preparazione. L'installazione a bordo sarebbe iniziata qualche giorno prima della partenza dalla Spezia, prevista per il 21 aprile.

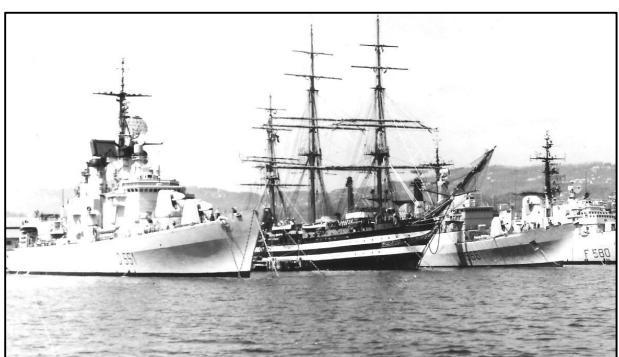
Il mese successivo ci fu un'altra riunione a Roma nella quale fu presentato il materiale fotografico e cinematografico scelto per la mostra, tutto di ottima qualità e commovente, per il triste evento rappresentato. A febbraio sbarcò il Secondo, Capitano di Fregata Giuseppe Farneti, sostituito dal parigrado Gian Luca Assettati, mi fece subito un'ottima impressione, che sarebbe stata pienamente confermata negli otto mesi che

trascorremmo insieme.

L'ultimo periodo di lavori trascorse rapidamente e si concluse con qualche giorno di bacino per il carenaggio ed il successivo cambio d'ormeggio fuori dall'arsenale, agli Scali, fra due belle "navi

grigie". Furono invergati le vele, completato l'imbarco di materiali vari e dei viveri e, qualche giorno prima della partenza per la precrociera, imbarcò il personale dell'Ufficio Mostre che, pur lavorando ogni giorno fino a

sera, non riuscì a completare il montaggio e dovette rimanere a bordo nella navigazione per Cagliari. Ero un



po' preoccupato che non ce la facessero, ma la sera prima dell'arrivo, con mio gran sollievo, m'informarono di aver finito e m'invitarono a visitarla. Mi congratulai con loro perché avevano fatto un gran bel lavoro ed ero sicuro che, con il Vespucci, per il quale era scontato, anche la mostra avrebbe riscosso un notevole successo nelle città che avremmo toccato (*Nota 9*).

La navigazione per Cagliari fu quasi tutta a vela, con un bel vento favorevole, ideale per fare parecchie manovre, di giorno e di notte (mollare e serrare le vele, bracciare i pennoni, alzare ed ammainare fiocchi, ecc.). I nocchieri si comportarono egregiamente, armando contemporaneamente tutti e tre gli alberi e dimostrando rapidità e disinvoltura. Era la prima volta che navigavo con il Vespucci senza gli allievi e fu una chiara dimostrazione che l'equipaggio base (poco più di duecentocinquanta persone in totale) era in grado di portare la nave a vela senza difficoltà.

La mattina dell'arrivo, dopo le visite protocollari, le autorità vennero a bordo per la restituzione della visita con altre personalità cittadine e regionali di rilievo. Riunite sul cassero, allestito per l'occasione, illustrai loro l'evento che costituiva il motivo della mostra, guidandole poi nella visita. Entrando nel locale erano accolti dall'inizio di un filmato, commentato dalla voce grave di Bruno Vespa, imbarcato sul *Vittorio Veneto* durante quella operazione come addetto stampa, mentre i profughi salivano lentamente su per il barcarizzo, lasciando una vecchia e malandata imbarcazione. Uomini, donne e bambini malvestiti, con i volti segnati dalla stanchezza e dalla sofferenza, che guardavano in su, increduli, come ad un miraggio. Una scena di tragico realismo, che suscitava profonda commozione che si sarebbe rinnovata in ogni porto successivo.



Nelle fotografie sopra, il Sindaco ed il Prefetto di Cagliari visitano la mostra ed una serata sul cassero del Vespucci con un gruppo folcloristico locale.

Dopo colazione fummo letteralmente presi d'assalto dai visitatori, accorsi da tutta la Sardegna e fummo costretti a prolungare tutti i giorni gli orari delle visite fino a tarda sera, cercando di evitare che qualcuno non riuscisse a salire a bordo, ma purtroppo non fu possibile. Avevamo degli impegni da rispettare ed arrivò il momento di mollare gli ormeggi, lasciando tanta gente in banchina con la delusione dipinta sul volto, ma senza che vi fosse alcun segno d'impazienza o di protesta (*Nella fotografia accanto, situazione che andò ripetendosi ogni giorno, si possono contare una quindicina di pullman, numerose auto ed un folto gruppo di visitatori in attesa di salire a bordo*).

Altra bella navigazione per Genova, gran parte a vela ed una mezza giornata con i palischermi a mare alla fonda a Santa Margherita, perché eravamo in anticipo.



All’arrivo a Genova, mi attendeva una gradita sorpresa. Dovendomi ormeggiare di punta nel Porto Vecchio, piuttosto angusto, dovevo per forza servirmi dell’ausilio dei rimorchiatori. Durante la manovra mi giunse per radio il benvenuto del comandante di uno di essi, che era Mario Giolfo, il “Marietto” di *Artica II*, allora nocchiere di leva, nella regata Torbay – Lisbona. Erano passati 24 anni e fu un vero piacere rivederlo, comandante di un bel rimorchiatore, quando venne a trovarmi a bordo.

L’accoglienza e l’afflusso di visitatori a Genova non furono al livello di Cagliari, ma c’era il raduno

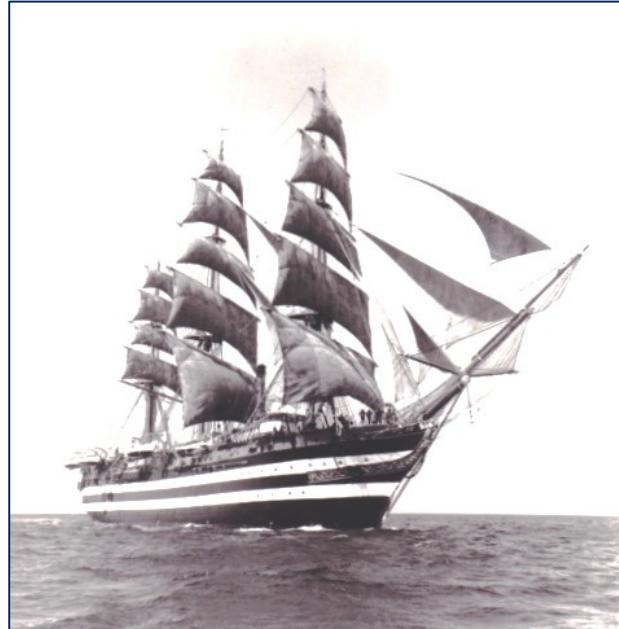
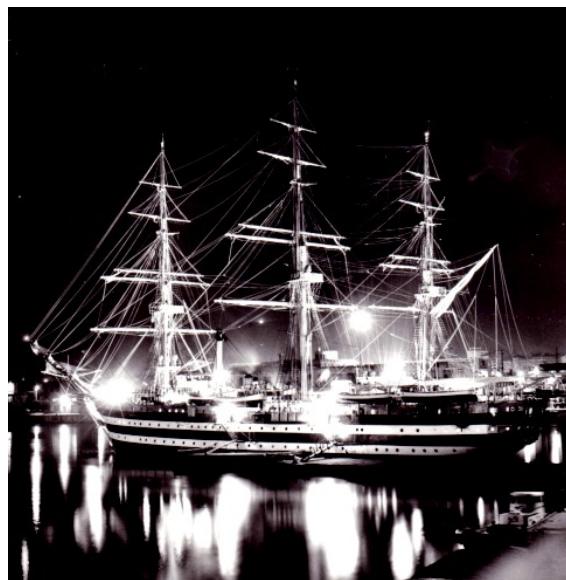
nazionale degli Alpini, un centinaio e più dei quali venne a passare un pomeriggio ed una serata a bordo. Difficile descrivere il caos che riuscirono a combinarsi. Basta dire che il vino veniva servito anche “per gravità” da una damigiana portata in coffa di maestra! Sbarcarono a notte fonda, lasciando la nave in uno stato indescrivibile. Nonostante tutto, fu un evento piacevole e significativo, anche perché fra alpini e marinai c’è sempre stato un feeling particolare per le affinità della vita in stretto contatto con la natura in due ambienti con tante analogie, quali il mare e la montagna. L’equipaggio, infatti, non mostrò alcun risentimento per l’intera giornata di duro lavoro che fu necessaria per ripulire la nave.

Prima della partenza da Genova, ricevemmo un messaggio da Maridipart La Spezia che disponeva per una breve sosta alla fonda a Gaeta, per una visita a bordo dell’Onorevole Bartolo Guicciardini, Sottosegretario alla Difesa. Il mattino del 5

maggio lasciammo Genova e trovammo subito una bella brezza di direzione ed intensità giuste per “stendere tutta la biancheria”. Mancavano solo gli “optional” (coltellacci, scopamari e cappello del Padreterno) e poi ci sarebbe stato proprio tutto!

Quando la nave fu tutta invelata e in rotta per Gaeta, mi venne un’idea. Non avevo mai visto così da vicino il *Vespucci* in navigazione a vela e diedi ordine di mettere a mare una motobarca e di preparare una biscaglina. La velocità era bassa e quindi si poteva fare senza dover toccare le vele. Poi chiamai Assettati e gli dissi di assumere il comando perché io andavo a godermi lo spettacolo dalla motobarca. Notai un leggero imbarazzo, ma ero sicuro che apprezzasse la fiducia accordatagli.

Rimanemmo un’ora a girare intorno al *Vespucci*, godendoci lo spettacolo, e facendo fotografie, con il solo timore che potesse andare in avaria il motore della motobarca, costringendo l’equipaggio ad un posto di ma-



Una delle fotografie del *Vespucci* e l’equipaggio della motobarca con me.

novra generale alla vela per ammainare ed imbrogliare tutto e venirci a prendere a motore, con una notevole perdita di tempo. Che si potesse fare a vela, di bolina e con almeno un viramento di bordo in prora, era assolutamente impensabile!

Nel primo pomeriggio del giorno seguente eravamo nel Golfo di Gaeta. Una bella giornata di sole, mare calmo ed una leggera brezza. Mentre accostavamo a dritta per mettere la prora al vento avvicinandoci al punto di fonda, la ruota del timone cominciò a girare velocemente e si fermò di scatto a fine corsa, mentre il timoniere, che cercava di reagire, fu sbattuto per terra. Ci fu un po' di confusione fra il personale presente in plancia prora, ma non persi la calma ed intervenni con la prima frase che mi venne in mente: "Calma! Calma! Per fortuna non siamo nel Canale di Corinto!".

La nave continuò ad accostare e l'abbrivo ci portò proprio sul punto di fonda. Dopo poco arrivò in plancia il Capo Servizio Genio Navale (G.N.) con un' espressione fra l'incredulo ed il preoccupato. Non aveva ancora idea del perché vi fosse stata quella strana reazione, ma aveva constatato che la "macchina timone" era incatastata a fine corsa e riteneva che non sarebbe stato possibile sbloccarla. Poteva però essere esclusa, ma sarebbe stato necessario governare con il timone a mano, quindi solo dalla plancia poppa, escludendo l'agghiaccio ed agendo in presa diretta sulla barra del timone. Due gli inconvenienti: operazione molto più faticosa che avrebbe richiesto otto nocchieri, invece dei quattro, o al massimo sei, in condizioni di normale funzionamento, oltre a turni di guardia di non più di un'ora e reazione del timone molto più lenta. Ci sarebbero voluti più di 20 secondi per mettere 15 gradi di barra.

Mentre il Capo Servizio G.N. provvedeva a far scollegare l'agghiaccio e ad approfondire l'indagine, inviai un messaggio a Maridipart La Spezia nel quale comunicavo l'avarìa al timone e le conseguenti limitazioni di governo, che giudicavo tuttavia accettabili per il prosieguo della precrociera. Avrei comunque cercato di ottenere un intervento dell'industria privata a Napoli o dell'Arsenale della M.M. di Messina. Concludevo che avrei proseguito come da programma, "in assenza di disposizioni contrarie".

L'Onorevole Guicciardini si trattenne a lungo a bordo e si mostrò molto interessato alla nave, che non conosceva. Ci lasciò dopo aver ricevuto i consueti doni ricordo: fotografia della nave in cornice, con dedica, nastrino azzurro e medaglietta d'argento. All'imbrunire ci preparammo alla partenza per Napoli. Si era alzata una bella brezza da terra e decisi di salpare e mettere in vela senza servirmi del motore, applicando quanto avevo appreso dal prezioso libro del Prof. Imperato. La manovra riuscì alla perfezione, riscuotendo la curiosità dell'equipaggio di una nave ausiliaria della Marina degli Stati Uniti, anch'essa alla fonda, che accorse in coperta a godersi lo spettacolo.

La mattina dopo eravamo a Napoli, ormeggiati al posto d'onore alla Stazione Marittima. Mentre il Capo Servizio G.N. si interessava delle possibilità di intervento sul timone, prendendo contatto con le ditte locali di carpenteria in ferro più qualificate – iniziativa doverosa, ma sul successo della quale nutrivo un certo scetticismo – per me iniziava la faticosa routine del primo giorno di porto, già sperimentata a Cagliari ed a Genova con le visite protocolari a tutte le autorità civili e militari.

A Napoli, una di esse fu particolarmente gradevole, quella all'Ammiraglio Monassi, Comandante del Dipartimento e, con "cappello" NATO, delle Forze Navali del Mediterraneo. Era stato il mio Comandante alla Classe negli ultimi due anni di Accademia e poi ero stato alle sue dipendenze, sempre in Accademia, quando era Direttore ai Corsi Allievi ed io Comandante alla Classe dei miei allievi. Fu contento di vedermi e mi trattenne a lungo. Naturalmente, parlammo anche dell'avarìa al timone e giudicò appropriata la mia decisione di proseguire la precrociera, accettando le limitazioni nel governo della nave.

Seguiva la restituzione delle visite con il mio discorsetto sulla mostra, la visita della stessa e la colazione, che iniziava sempre almeno con un quarto d'ora di ritardo, per la scarsa puntualità delle autorità civili. I più indisciplinati erano generalmente i sindaci, che a volte non intervenivano proprio, guardandosi bene dal comunicarlo ed io facevo lasciare il loro posto a tavola, dicendo agli altri commensali per chi era.



Il menù della colazione era standard perché il cuoco della mensa comandante – proprio per motivi di rappresentanza avevo una cucina tutta per me, che però usavo solo in porto – non si poteva certo definire particolarmente raffinato ed il suo repertorio si limitava a pochi piatti che sapeva fare e presentare bene. Una sua specialità erano i cannelloni, nella sfoglia che faceva lui, veramente buoni. Correttamente, tutti si servivano di uno solo di essi, ma, anche se l'etichetta non lo prevedesse per il primo piatto, li facevo servire di nuovo e non c'era mai nessuno dei commensali che non ne prendesse almeno un altro. Il resto della colazione era molto semplice: roastbeef con contorni e dolce acquistato in città. Per gli ospiti questo menu era una novità, ma non lo era per Assettati e per me, che finimmo per sognare la notte, come in un incubo, cannelloni e roastbeef!

Finalmente, verso le tre del pomeriggio, gli ospiti sbarcavano e potevo rilassarmi per qualche ora, ma quel primo pomeriggio di Napoli non fu così. Il Capo Servizio G.N. mi aspettava per informarmi che aveva convocato più di una ditta, ma che, come avevo previsto, nessuna si era dichiarata in grado di effettuare l'intervento in tempi brevi e che da Roma gli avevano telefonato per dirgli che l'intervento era possibile solo presso l'arsenale di La Spezia e che era una follia continuare a navigare in quelle condizioni. Poco dopo arrivò infatti la telefonata di uno dei capi divisione di Navalcostarmi (la branca tecnica del Ministero) e seguì una lunga discussione nella quale dovetti insistere che era una decisione che spettava a me, in assenza di interventi da parte di Maridipart La Spezia, il Comando in Capo dell'Alto Tirreno dal quale dipendevo, che era informato della situazione e che non aveva dato disposizioni contrarie.

Quando dissi che ritenevo il piccolo Arsenale di Messina probabilmente in grado di effettuare l'intervento, ci fu addirittura una risata, seguita da commenti poco lusinghieri su quell'arsenale. Poco dopo, la sgradevole discussione si concluse. Non che ne fossi sicuro, ma avevo lasciato Messina da poco più di sei mesi, dopo un anno nel quale era successo di tutto ed avevo avuto bisogno dell'intervento dell'arsenale sulle numerose unità alle nostre dipendenze in molte occasioni, spesso urgenti e complesse. Avevo stabilito un ottimo rapporto di amicizia e stima con il Direttore, il Capitano di Vascello (GN) Franco Trivella, basato sulla sincerità e sul rispetto delle reciproche esigenze. Gli telefonai subito, gli spiegai sommariamente il problema, gli dissi che gli avrei fatto telefonare dal mio Capo Servizio G.N. per i particolari tecnici e che ci saremmo sentiti l'indomani mattina.

Esaurite le telefonate, rimasi a riflettere qualche minuto, prima che la nave ed il suo Comandante fossero presi d'assalto da visitatori, amici e conoscenti. Il *Vespucci* portava in giro per l'Italia una mostra su di una missione umanitaria che la Marina aveva preparato in pochissimo tempo e svolto con pieno successo in mari lontani, superando difficoltà di varia natura, una missione non facile per implicazioni di carattere logistico, organizzativo ed anche politico. A fronte di quel successo e della reputazione della Marina in generale, era accettabile che il *Vespucci* tradisse le popolazioni di Messina, Reggio Calabria, Trapani e Marsala, proprio quelle del Meridione, dove la visita era più attesa? La mia risposta fu: no! Se Maridipart La Spezia avesse continuato a lasciarmi fare e se non fossi andato a sbattere da qualche parte – e sarebbe stata solo colpa mia – timone riparato o no, avrei concluso la precrociera come da programma.

La mattina dopo, mentre giungevano altre telefonate da Navalcostarmi dello stesso tenore della prima, che mi limitai quasi solo ad ascoltare, mi telefonò Trivella per dirmi che aveva esaminato il da farsi con i suoi collaboratori e che riteneva, pur senza potermi dare alcuna assicurazione, l'Arsenale in grado di riparare l'avaria in sei o sette giorni, se non si fossero presentati inconvenienti o imprevisti. Mi pregò di far smontare completamente l'agghiaccio timone e far preparare tutto per lo sbarco, in modo da poter iniziare il lavoro il più presto possibile. Anche un giorno di più non avrebbe comportato varianti sostanziali al programma della precrociera perché potevo, se necessario, variare la durata della sosta successiva a Reggio Calabria.

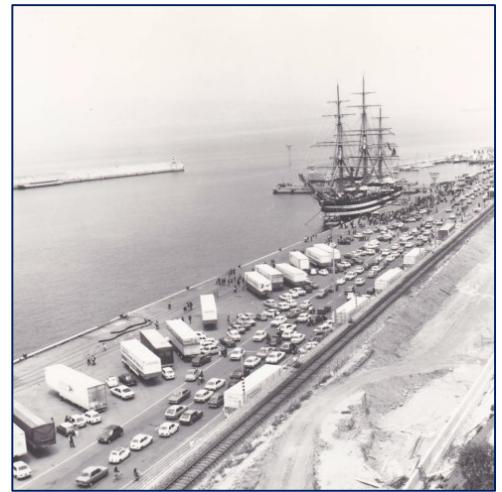
In navigazione da Napoli a Messina trovammo un bel vento favorevole ed il pomeriggio del giorno precedente a quello previsto per l'arrivo, essendo già in vista delle Isole Eolie, decisi di passare qualche ora alla fonda a Panarea, dove ero stato ospite alcune volte di mia sorella Annamaria e di suo marito Marco nella loro bella villa. Per andare a terra e salutare Felicino – che noleggiava barche e svolgeva altri servizi – ed i suoi familiari, diedi disposizioni di mettere a mare la “baleniera del comandante” che faceva bella mostra di sé alle sue gruette a poppa estrema, sopra al giardinetto, e che non avevo mai visto in acqua.

La baleniera fu calata in mare, l'equipaggio prese posto ai remi, la portò al barcarizzo, dove imbarcai con Assettati ed iniziammo la traversata. Mi sembrava di essere ai tempi di Nelson ed anche gli isolani si erano radunati sul molo per seguire la scena, certamente inusuale. Per fortuna eravamo lontani dal molo solo un

centinaio di metri, perché all'incirca a metà percorso i paglioli cominciarono a galleggiare. Sebbene revisionata dall'arsenale solo qualche mese prima, la baleniera faceva acqua in abbondanza! I vogatori aumentarono il ritmo e riuscirono a farci sbarcare asciutti, ripartendo subito dopo per tornare a bordo, dove seppi poi che erano arrivati con l'acqua alle ginocchia. L'accoglienza che ricevemmo sull'isola fu commovente. Non avevano mai visto il *Vespucci* così da vicino e mi dispiacque molto che non ci fosse il tempo per farli venire a bordo a visitare la nave. Dopo un'oretta il motoscafo comandante ci riportò a bordo e, recuperati baleniera e motoscafo, salpammo e mettemmo in rotta per lo Stretto.

La mattina dopo, puntualissimi, alle otto entravamo in porto a Messina e, più puntuale di noi, un autocarro dell'arsenale, accompagnato da un autogru, era già in banchina, pronto a caricare i numerosi e pesanti componenti dell'agghiaccio timone. In meno di un'ora, l'operazione fu completata senza problemi e noi iniziavamo l'ormai consueta routine di porto. La sosta a Messina m'impegnò più del solito. Vi ero stato per un anno, fino a poco più di sei mesi prima, avevo lasciato tanti amici e collaboratori e tutti, con i loro familiari, vollero vedermi, trascorrere un po' di tempo con me ed essere accompagnati da me in una visita più completa della nave, anche nei locali dove normalmente non accedevano gli altri visitatori. Mi fece comunque piacere rivedere tutti ed in particolare l'Ammiraglio Giovanetti. Un paio di mesi prima che imbarcassi sul *Vespucci* era subentrato al suo predecessore, l'Ammiraglio De Ferrante, che mi aveva voluto a Messina, aveva apprezzato il mio lavoro ed era rimasto male nell'apprendere che mi era stato assegnato il comando del *Vespucci* con un anno di anticipo sul previsto.

Conclusa la sosta a Messina, breve navigazione per attraversare lo Stretto, ormeggio in porto a Reggio Calabria, solita routine di arrivo e schiere di visitatori nei due giorni successivi (*L'afflusso di visitatori e ben documentato dalla fotografia accanto*). La mattina del terzo giorno arrivò la telefonata di Trivella: il lavoro era praticamente ultimato e nel tardo pomeriggio si sarebbe potute iniziare il rimontaggio. Dopo colazione lasciammo Reggio con una mezza giornata di anticipo, riattraversammo lo Stretto e completammo l'ormeggio in porto a Messina proprio mentre autogru e camion si fermavano in banchina, pronti ad iniziare lo sbarco. Con i "pezzi" dell'agghiaccio timone, imbarcarono un ufficiale ed una ventina di capi tecnici ed operai dell'arsenale, che sparirono subito nelle viscere della nave, dove li attendevano il Capo Servizio G.N. ed alcuni dei suoi uomini.



stringendo loro la mano e poi il Primo Nostromo Coccia, fotografo di bordo, fece alcune fotografie di gruppo. (*Sopra: Trivella ed io al centro e intorno gli artefici della difficile opera di riparazione dell'agghiaccio timone*).

Ancora qualche minuto con Trivella per un caffè in sala consiglio ed altri ringraziamenti, mentre mi consegnava l'elenco con qualifica e nome di tutti coloro che avevano partecipato alla riparazione. Gli avrei

mandato una fotografia del gruppo con dedica per ciascuno di loro. Qualche giorno dopo, mentre eravamo in navigazione, scrissi a Trivella una lettera che gli avrei inviato con le fotografie dal porto successivo. Ne riporto una sintesi (*Nota 10*) perché ritengo sia un commento significativo sugli eventi connessi con l'avarìa e sul nostro rapporto personale.

Sbarcato Trivella, disormeggiammo, uscimmo dal porto ed un'ora dopo eravamo in rotta per Trapani, lungo la costa Nord della Sicilia. Tempo buono, poco vento e navigazione mista: motore e vele di taglio (fiocchi, vele di strallo e randa), che davano un nodo circa di velocità in più. Inutile dire che il timone girava come una roulette! La sera, dopo cena, dovetti intervenire personalmente per tirarci fuori da una situazione di per sé ridicola, ma che avrebbe potuto degenerare nel pericoloso o farci perdere molto tempo. Mentre ero al cinema, in coperta al centro, da dove non potevo vedere il mare, ma solo il cielo stellato, avevo notato, poco prima che finisse il film, che la nave faceva piccole accoste sempre a sinistra. Non detti particolare importanza alla cosa. Non solo avevo fiducia negli ufficiali che si alternavano di guardia in plancia, ma ritenevo anche che fosse un mio preciso dovere fare in modo che imparassero a prendere decisioni in autonomia. Avevo raccomandato loro, tuttavia, di ricorrere tempestivamente a me o al comandante in seconda ogni qualvolta avessero avuto il benché minimo dubbio sul da farsi.

Finito il film e tornato in camerino, mi vennero in mente quelle accoste e telefonai in plancia. L'ufficiale di guardia mi disse subito che stava per chiamarmi lui e mi pregò di andare su. Appena arrivato in plancia prora – quando si navigava a motore si governava dalla plancia prora, sul castello, a poppavia dell'albero di trinchetto – la scena che mi si presentò era allucinante. La superficie del mare, di prora e di poppa verso il largo, era letteralmente coperta di piccole luci bianche e a proravia, sulla nostra dritta, ad un centinaio di metri di distanza, un peschereccio procedeva con le nostre rotta e velocità. L'ufficiale di guardia mi spiegò che il peschereccio lo aveva costretto a continue accoste a sinistra, verso la costa, mettendosi, ogni volta che cercava di venire a dritta, in rotta di collisione, avendo la precedenza.

Eravamo ormai abbastanza vicini alla costa e la soluzione poteva essere quella di tornare indietro di qualche miglio ed aggirare tutti i lumatici, ma si trattava di allungare di parecchie miglia. Ci pensai un momento e decisi di effettuare una manovra che, se riuscita, avrebbe potuto mettere in crisi il peschereccio. Diedi l'attenzione alla manovra alla macchina e misi alla massima velocità, dirigendo verso i lumatici. Il peschereccio accostò subito a sinistra, ma non si aspettava la rapidità con cui io accostai a dritta e finì per trovarsi sulla mia sinistra, nella “hopeless position”, come la chiamano i Britannici, mentre il *Vespucci* proseguiva in velocità verso i lumatici. A quel punto non poteva fare più nulla, ma io procedevo verso le reti e, naturalmente, non intendendo fare o subire danni, ero pronto ad una “frenata” di emergenza.

Non fu necessario perché avvenne quello che avevo sperato accadesse. Il peschereccio fu preso dal panico e si avvicinò con il padrone che urlava a squarcia gola: “Comandante! Ci sono le reti! Ci rompete le reti!”. Diedi ordine di ridurre la velocità, presi il megafono e risposi: “Noi dobbiamo proseguire lungo la costa. Ci guidi fuori dalle reti”. Rasserenato, rispose: “Sì, sì, comandante, seguitemi”. Fu una serie interminabile di accoste, una gimkana che durò quasi un paio d'ore, ma finalmente ci ritrovammo in un mare liberi da ostacoli ed andai a riposare.

La sosta a Trapani, l'ultima che si svolse all'ormeggio in banchina, secondo le solite procedure consolidate, fu un bagno di folla in un'atmosfera di commovente entusiasmo. Per fortuna ci fu il tempo, grazie agli orari di visita prolungati, per far salire a bordo tutti, o quasi, i numerosissimi visitatori, accorsi da gran parte della Sicilia Occidentale. La maggior parte di essi, che non aveva mai visto il *Vespucci*, forse neanche in fotografia o in televisione, saliva a bordo con lo stesso atteggiamento che avrebbe avuto entrando in una cattedrale.

Il mattino del 27 maggio lasciavamo Trapani e, dopo una breve navigazione di poco più di un paio d'ore, davamo fondo all'ancora ad un centinaio di metri dall'ingresso del porto di Marsala, nel quale non c'era fondale sufficiente per andare all'ormeggio. Messo a mare il motoscafo comandante, ci dirigemmo verso il porto e notai che una gran folla si era radunata sulla banchina per accogliermi. Seppi poi che la giornata era stata proclamata festiva in onore del *Vespucci* e pare che un giornale locale avesse pubblicato un articolo dal titolo che diceva pressappoco: “Dopo il Generale Garibaldi, il Comandante Iannucci” e non si trattava di un titolo ironico.

In banchina, con gli applausi della folla, c'era ad attendermi il Sindaco, con la sua bella fascia tricolore che mi fece salire su di una grossa automobile scoperta ed insieme ci avviammo verso il Comune, accompagnati

dagli applausi per tutto il breve percorso. Nella sala consiliare, discorsi, scambio di domi, fotografie e poi ci salutammo e tornai a bordo, dove avrei ricevuto le autorità per la colazione di rito. Le visite a bordo non erano previste ma non se ne poteva fare a meno dopo quell'accoglienza. Con i mezzi della Capitaneria e due nostre motobarche facemmo avanti e indietro tutto il pomeriggio, offrendo ad una buona parte della popolazione, nonostante la brevità della visita, almeno la soddisfazione di aver messo piede a bordo.

Sempre per ricambiare l'accoglienza ricevuta, decisi di invitare le autorità più importanti a cena a bordo con le consorti. Una ventina di persone, che i mezzi della Capitaneria avrebbero portato avanti e indietro. Motoscafo e motobarche nostri erano già sulle selle perché la partenza era prevista poco dopo la mezzanotte. La serata fu un gran successo, ma stava per finire con un serio problema. Contrariamente alle previsioni meteo, si alzò vento, si mise un po' di maretta e l'imbarco sui mezzi della Capitaneria fu problematico, soprattutto per le signore. Due prestanti nocchieri in fondo al barcarizzo dovettero persino prenderne qualcuna in braccio e passarla ai loro colleghi della Capitaneria, aspettando che la motovedetta fosse sulla cresta dell'onda.

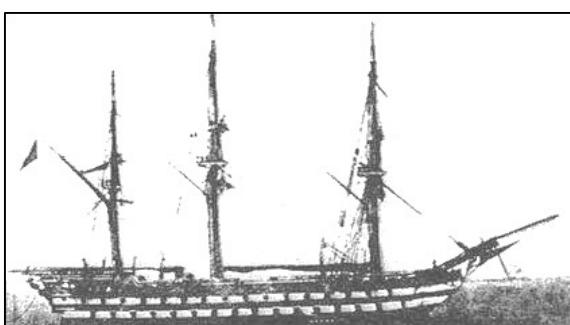
Per fortuna, tutto andò bene e verso l'una potemmo salpare e metterci in rotta per La Spezia. Il tempo fu buono fino alle coste toscane, poi prendemmo la classica libeccia livornese e volammo letteralmente a vela fino a La Spezia (**Nota 11**). Il giorno dopo feci le mie visite di dovere e l'Ammiraglio Cacioppo si congratulò con me per come era stata condotta la precrociera, nonostante la seria avaria al timone. Pensavo che quelle parole fossero conclusive, ma il giorno dopo mi arrivò una lettera a sua firma, che metteva nero su bianco, in un elogio ufficiale, quello che mi aveva detto a voce.

Giovanni Iannucci

Milazzo, 3 settembre 2014

Note:

- 1) *L'Amerigo Vespucci, varato il 22 febbraio 1931, iniziò la sua attività nel luglio dello stesso anno, come seconda nave scuola a vela della Marina Militare, dopo che nel 1928 era entrato in servizio il Cristoforo Colombo, ceduto dopo il secondo conflitto mondiale all'Unione Sovietica per riparazione danni di guerra e rinominato Dunaj (Il fiume Don). Entrambe le navi furono progettate del Tenente Colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi e costruite dal cantiere navale di Castellammare di Stabia, del quale lo stesso Rotundi era il Direttore. Dal 1946 al 1952 è stata la sola nave scuola a vela della Marina, affiancata per alcuni anni dall'Ebe e poi, dal 1955, dal Palinuro. A partire dagli anni '60 sono entrate in servizio le navi scuola a vela più piccole: Corsaro II, Stella Polare ed Orsa Maggiore, e quelle generosamente donate alla Marina dai loro proprietari, Caroly, Capricia e Chaplin. Il Vespucci è, di gran lunga, la più anziana nave in servizio della Marina.*
- 2) *Anche dopo il mio comando e fino ad oggi, mi pare ce ne sia stato solo uno, ma in seguito a ricorso.*
- 3) *Il vascello Monarca (sotto) fu progettato dall'ingegnere navale napoletano Sabatelli, allora direttore del cantiere navale di Castellammare di Stabia, dove fu impostato nel 1846. Alcune fonti sostengono che il progettista del Vespucci ne avesse copiato il progetto, limitandosi a modifiche di ammodernamento e adattamento delle sistemazioni interne. Varato quattro anni dopo, fu consegnato alla Marina del Regno delle Due Sicilie nel novembre del 1852. La propulsione era solo a vela e lo scafo era in legno rivestito in rame. Era armato con 84 cannoni di vario calibro, distribuiti su tre ponti. Il suo equipaggio (ufficiali, sottufficiali, marinai e fanti di marina) era di quasi 800 uomini. Qualche anno dopo fu ristrutturato e dotato di una macchina a vapore. La modifica comportò una riduzione dell'armamento per compensare il peso dell'apparato motore. Nel settembre*



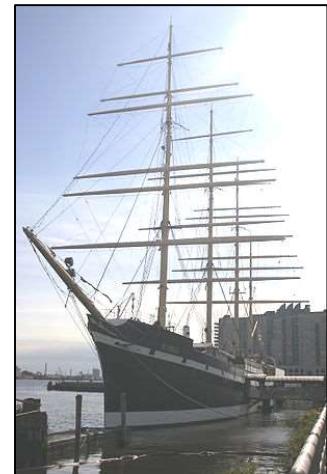
del 1860, mentre Giuseppe Garibaldi completava la sua impresa dei mille, il Monarca, passò alla Marina del Regno di Sardegna e cambiò nome in Re Galantuomo, appellativo di Vittorio Emanuele II, il cui busto divenne la

nuova polena del pirovascello. Rimase in armamento fino alla fine del 1874, poi, dopo un breve periodo di servizio come nave caserma, fu demolito alla Spezia.

- 4) Il Moshulu fu costruito in Gran Bretagna e varato nel 1904 con il nome di Kurt e Bandiera tedesca. Durante il primo conflitto mondiale, mentre era internato negli Stati Uniti, cambiò nome in Dreadnought e poi in Moshulu

che, nella lingua dei pellerossa irochesi, vuol dire appunto “uno che non ha paura di nulla”. Dall'inizio della sua attività si dimostrò una nave veloce e fu una delle navi a vela che rimase in attività fino all'inizio del secondo conflitto mondiale. Nel 1939, battendo Bandiera finlandese, vinse quella che fu definita “L'ultima corsa del grano”, alla quale parteciparono undici navi a vela. La traversata dall'Australia all'Irlanda, Via Capo Horn, fu compiuta dal

Moshulu in 91 giorni ed il Padua, giunto secondo, fu battuto di due giorni. Il record assoluto, di 83 giorni, stabilito in una precedente occasione, rimase attribuito al Parma. A bordo del Moshulu vi era, come apprendista marinaio, lo scrittore Eric Newby (1919 – 2006) che pubblicò un avvincente libro, “The Last Grain Race”. Da notare che l'equipaggio del Moshulu, nave con un piano velico imponente, era composto da sole 29 persone “all told”. Dopo la guerra ebbe vicissitudini varie, fra le quali anche quella di apparire in due film. Nell'immagine sopra a destra, nella quale si nota chiaramente la lunghezza dei pennoni rispetto alla larghezza della nave, il Moshulu è al suo ormeggio attuale a Philadelphia nella veste di raffinato e rinomato ristorante.



- 5) Nel luglio del 1984, la rivista britannica “Cruising World” pubblicò un lungo articolo sulle “Tall Ships”, corredato da un elenco di 92 navi ed imbarcazioni scuola a vela, con le loro caratteristiche, fra le quali il numero di persone di equipaggio ed il numero di allievi. Interessante notare che praticamente tutte avevano un numero di “discenti” superiore, anche in misura notevole, al numero di “docenti”. Oltre al Vespucci, facevano eccezione solo due navi sudamericane e un'imbarcazione belga, ma con un rapporto decisamente inferiore a quello del Vespucci.
- 6) Nel gennaio del 1971 mi giunse una lettera del giornalista Angiolo Berti che mi informava di dover dedicare una pagina del quotidiano livornese “Il Telegafo” al Vespucci, in occasione del 40° anniversario del varo. Al corrente della mia esperienza di vela, avrebbe gradito la mia collaborazione per affrontare anche la tematica dell'addestramento marinaresco che, mi diceva, essere stata di recente motivo di polemica. Mi chiedeva di rispondere a quattro domande sulla validità della vela ed in particolare del Vespucci per assolvere adeguatamente tale compito. Nella risposta, dopo aver confermato la validità delle vela, illustravo quelli che, per me, erano i difetti del Vespucci e suggerivo di sostituirlo, indicando due soluzioni: una nave più piccola, tipo il Gorch Fock tedesco (Equipaggio base 80, allievi 160) o quattro golette. Concludevo affermando che la seconda delle due sarebbe stata la più efficace, anche per la sua flessibilità. Nella pagina che apparve su “Il Telegafo” vi erano i pareri conformi, forse “pilotati”, di tre ufficiali, che ritenevano il Vespucci pienamente idoneo al compito, ed un riquadro anonimo dal titolo “Cosa dicono gli innovatori”, nel quale erano sintetizzati il mio pensiero e le proposte, riportati come opinione condivisa da molti ufficiali.
- 7) Il trasferimento di Persica da Messina alla Spezia è trattato nella parte finale del capitolo precedente “1978-79 – Marisicilia Messina – Trasferimenti di Persica”, non pubblicato sul Notiziario.
- 8) Con la fine del conflitto vietnamita e l'esodo via mare di gran parte della popolazione del Sud di quel Paese, che dette origine alle cosiddette “Boat People”, fu organizzata dall'Italia, nell'estate del 1979, una missione umanitaria indipendente ed autonoma. Alla missione, la prima militare al di fuori del Paese, partecipò l'8° Gruppo Navale, istituito per l'occasione, al comando dell'Ammiraglio Sergio Agostinelli, composto da tre unità: gli incrociatori Vittorio Veneto ed Andrea Doria e la nave ausiliaria Stromboli. Il Gruppo partì da Taranto il 4 luglio e rientrò a Venezia il 20 agosto. Furono superate brillantemente numerose difficoltà, non solo logistiche, e furono recuperati e sbarcati in Italia 895 profughi, fra i quali donne e bambini.
- 9) L'itinerario della precrociera era il seguente: La Spezia, Cagliari, Genova, Napoli, Messina, Reggio Calabria, Trapani, Marsala, La Spezia.
- 10) alla partenza da Messina, la fretta e, lo confesso, un po' di commozione, mi hanno impedito di dire più di poche parole. Spero solo di aver fatto capire quanto ho apprezzato quello che è stato fatto per il Vespucci e soprattutto la serenità e la grande ponderatezza con cui il problema è stato affrontato e quindi l'impegno e la

dedizione con cui è stato brillantemente risolto. Ho ritenuto opportuno inviare una relazione particolarmente dettagliata a Maridipart La Spezia e l'ho fatto non per provocare un riconoscimento, ma perché, nella antipatica atmosfera di polemica che ben conosciamo e di cui ci sono giunti in questo caso chiaramente gli echi, è giusto che almeno i fatti siano presentati con chiarezza e non si prestino ad essere distorti. Allego la fotografia di gruppo che avevo promesso a tutti, alcune immagini dell'imbarco del vitone e una nostra stretta di mano che simboleggia l'eccellente spirito di collaborazione che ha sempre caratterizzato i nostri rapporti e che spero possa trovare ancora spazio in futuro. P.S.: Il timone va come non è mai andato!

- 11) *Nei 40 giorni della precrociera, il Vespucci aveva percorso più di 1800 miglia, molte delle quali a vela e 250 con il timone in presa diretta. Le soste in porto erano state sette (inclusa la fonda a Marsala) e quattro quelle brevi alla fonda in rada. Nelle soste, i visitatori a bordo erano stati, complessivamente, più di 10.000.*