

GENTILUOMINI DI MARE



Trimestrale di intrattenimento, di storie di mare e di notizie creato da naviganti di vita per gente di mare.



...Dio solo sa quanto è brutto vivere in un mondo senza avventure, senza fantasia...

Pubblicazione degli ufficiali del Circolo di Venezia

INDICE

LA CRISI DEL PERSONALE	Pag. 5
IL CONFORTO DEL PAPA	Pag. 7
NAUFRAGIO	Pag. 9
CONTATTO	Pag. 10
L'ONORE DELLA BANDIERA	Pag. 17
COME MATURA IL RISPETTO	Pag. 19
QUADRATO ALLA CREMA	Pag. 22



La pubblicazione "Gentiluomini di mare" è edita dai Soci del Circolo Ufficiali Marina Militare di Venezia E viene inviata per posta elettronica (e-mail) a tutti coloro che hanno fornito il proprio indirizzo elettronico comunicandolo al responsabile/redattore.

La collaborazione al periodico è aperta a tutti gli ufficiali della Marina in servizio ed in congedo, ai Soci dei Circoli ed a chiunque voglia far pubblicare un articolo, una poesia o degli annunci che siano in accordo con lo spirito del giornalino. Il materiale può essere inviato via e-mail o su supporto elettronico (memory key o CD) o cartaceo al seguente indirizzo:

Responsabile/redattore

C.A. (a) Rudy Guastadisegni (Ordine Nazionale dei Giornalisti, n. 116741)

Via Sandro Gallo 9 30126 Venezia-Lido cell. 360965218

rudyguasta1@tin.it

Esclusivamente via e-mail possono essere richiesti numeri arretrati direttamente al redattore o, col solo rimborso delle spese di spedizione, può essere richiesto l'invio del CD-ROM contenente tutti i numeri pubblicati in formato pdf stampabile.

LA CRISI DEL PERSONALE

10 giugno 2006

A Venezia si celebrava la festa della Marina con una grande cerimonia nel piazzale della Campanella, il luogo deputato, all'interno dell'antico arsenale della Serenissima Repubblica di Venezia, per tutte le adunanze e cerimonie di grande importanza. Era presente tutta la Marina Militare della sede insieme a rappresentanze delle altre forze armate, le Associazioni Combattentistiche e d'Arma, aliquote delle rappresentanze civili e le massime autorità cittadine, provinciali e oltre.

Era veramente una cerimonia in grande e per rifocillare i convenuti costretti ad assistere, quasi tutti in piedi, sotto il sole cocente di giugno, fu stato organizzato un ricco buffet all'interno dei cosiddetti "capannoni delle navi".

Si tratta di tre grandissimi capannoni originariamente impiegati come magazzini per la produzione e distribuzione dei remi delle galee ed ora destinati ad accogliere barche storiche le cui dimensioni non consentono l'esposizione nelle sale del Museo Storico Navale.

La location era tra le più suggestive che si potessero immaginare: negli ampi spazi tra una motocannoniera ed il motoscafo del Re, tra la scalea reale e le gondole centenarie, il personale del Circolo ufficiali aveva allestito tavole riccamente imbandite di specialità veneziane. Altri tavoli, tra la sala macchine dell'Elettra e la vecchia disdotona (gondola da cerimonia con 18 rematori), erano adibiti a punti bibita con succhi, vini, proseccchi e bevande per ogni gusto. Camerieri e



marinai in guanti bianchi servivano elegantemente gli ospiti impegnati in amabili conversazioni ma con l'attenzione puntata in modo apparentemente distratto sulla scelta dei cibi e bevande preferiti.



Il recente abbandono del sistema di reclutamento basato sulla leva obbligatoria aveva generato una preoccupante carenza di personale di bassa forza; al Circolo Ufficiali faceva servizio un unico marinaio e alle reiterate disperate richieste di

ripiamento della tabella organica Maripers rispondeva evasivamente trincerandosi dietro la scusa del momento di transizione e promettendo di mandare qualcuno solo nel mese di settembre in previsione delle necessità del Simposio che si sarebbe svolto in ottobre. Nel frattempo il povero marinaio faceva i turni al bar alternandosi con il sergente capo gamella ed il maresciallo Direttore dei servizi. Una situazione davvero al limite del sostenibile.

Quel giorno tutto il personale militare e civile del Circolo era impegnato nella gestione del buffet in arsenale. Il Circolo stesso era chiuso per mancanza di sorveglianza.

Alla fine del buffet quasi tutti gli ospiti se n'erano andati e il personale stava sprecchiando quando l'ultimo gruppetto degli irriducibili ammiragli in pensione venne invitato dal Presidente del Circolo a passare dalla porta di servizio per un caffè degno di tal nome. Ma, ahimè, arrivati al bar il Presidente si ricordò che era deserto. Niente paura, i caffè per gli ammiragli li avrebbe preparati il Presidente stesso.



Appoggiata la sciabola su una poltrona e scavalcato il bancone si mise con zelo a preparare i quattro caffè stando bene attento a non macchiare l'immacolata GUE (Grande Uniforme Estiva) per non incorrere nelle giuste ire della moglie oltre che per l'innato sacro rispetto dell'uniforme.

Uno degli ammiragli, divertito per la strana situazione scattò qualche foto immortalando quel Capitano di Vascello che faceva le veci di un marinaio dietro il bancone del bar e per giunta in Alta Uniforme.

Qualche giorno dopo le foto stampate erano sulla scrivania del Presidente del Circolo con una simpatica ed ironica dedica dell'autore: *"al più titolato barista che mi abbia mai servito"*.



Lo stesso pomeriggio una delle foto partì in allegato all'ennesima lettera di richiesta di personale indirizzata a Maripers: una chiara provocazione che potevo permettermi perchè sapevo che sarebbe stata letta e processata da un carissimo amico e compagno di corso. La didascalia della foto recitava: *"effetti della mancanza di personale al Circolo Ufficiali di Venezia"*.

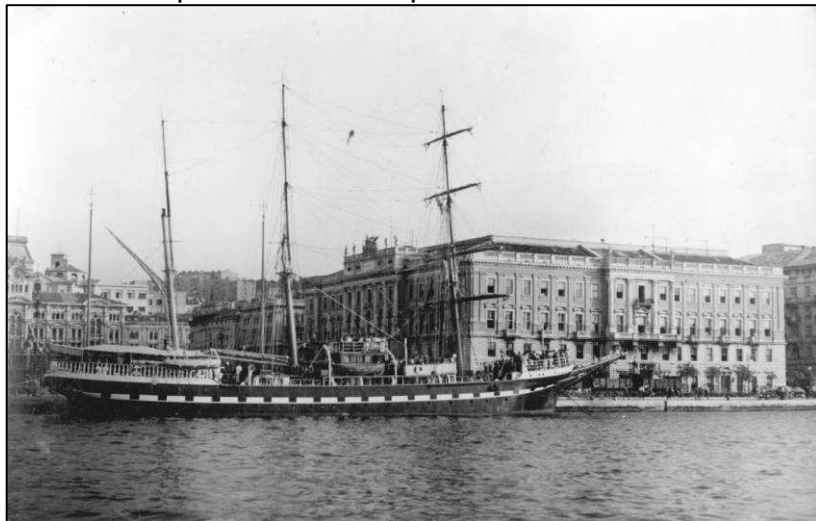
La risposta fù ancora una volta negativa ma insolitamente rapida. Era accompagnata dalla stessa foto con una nota di pugno del mio compagno di corso: *"grazie per aver risolto brillantemente il problema ... continua pure così... !"*

Rudy Guastadisegni

IL CONFORTO DEL PAPA

Settembre 1954. La nave goletta Giorgio Cini ormeggia con 72 giovani allievi nautici all' Isola di San Giorgio a Venezia. Termina così la terza e ultima crociera riservata ai futuri ufficiali della Marina Mercantile.

La Giorgetta, così era il nome con cui avevamo ribattezzato la nostra " Barca " risplendeva in tutte le sue parti. Si capiva che era in attesa degli ospiti per potere poi finalmente riposarsi in santa pace.



Ero uno dei 12 allievi di macchina (gli sfaticati erano 60). Finito il posto di manovra in macchina e dopo aver portato il telegrafo sul "terminato con le macchine" scrivo sul brogliaccio l'ora e l'ordine ricevuto, firmo, mi guardo intorno. Una ultima pulitina con gli stoppacci al motore principale, un diesel inglese sbrodolone a testa calda e, come è

consuetudine di tutti i macchinisti, metto la testa fuori dall'osteriggio con la voglia di un po' di aria fresca e con la curiosità di capire dove eravamo. A fianco dell'osteriggio c'era il Comandante in Seconda che appena mi vede mi domanda a che ora era prevista la mia partenza con il treno per Reggio Emilia. Saputo che sarei stato uno degli ultimi a lasciare la nave mi ordina di andare subito a cambiarmi poiché ero stato comandato a ricevere gli ospiti con il fischietto d'ordinanza. Stavo per chiedere dove erano finiti i colleghi di coperta e alzando lo sguardo li vedo sui pennoni, sulle fiancate, sul bompresso insomma a far le belle statuine. Meglio l'incarico avuto anche se ero intimorito dal fischietto del nostromo che non avevo mai utilizzato. Qualche santo protettore mi avrebbe dato una mano.

Velocissimo faccio una rapida doccia mi cambio e mi presento al termine dello scalandrone. Il nostromo mi consegna un fischietto del tipo arbitro di calcio e mi spiega ciò che dovrò fare: fischiare senza interruzione per tutto il tempo che il primo ospite impiegherà a percorrere lo scalandrone, interrompere il fischio quando metterà piede in coperta e dopo qualche secondo fare due fischi brevi. Il primo ospite sarà il Patriarca di Venezia seguito dal Conte Cini.

Pieno di buona volontà, appena il Patriarca mette piede sul primo gradino dello scalandrone inizio a fischiare, porto la mano destra sulla fronte come vedo fare al Comandante Prosperini alla mia sinistra e utilizzo tutto il fiato che avevo in corpo. Purtroppo, al Patriarca viene la voglia di



scambiare qualche parola con il Conte Cini a metà dello scalandrone: si ferma, si gira e lo invita a guardare Piazza San Marco. Il fiato termina, il Comandante mi guarda sottocchi e capisce il mio dramma quando il fischio termina, non di colpo, ma si affievolisce sempre più, come un triste lamento, sino a cessare completamente.

Anche il Patriarca capisce che c'è qualcosa che non va, si gira, riprende a camminare, scende sul ponte, mi guarda, mi mette una mano su una spalla e mi dice: non ti preoccupare figliolo, respira e pensa che è colpa mia.

Solo ora, dopo aver deciso di raccontare questa piccola storia, accettando la sollecitazione dell'Amm. Rudy Guastadisegni a scrivere qualcosa per "Gentiluomini di Mare" ho scoperto che chi mi aveva consolato era il futuro Papa Giovanni XXIII°



C.d.M. Giovanni Casoli

NAUFRAGIO

Estate 1986

Un amico GM mi procura un interessante “imbarco”, da Cala Galera a Fiumara grande, col suo Comandante, su un 12 metri da diporto al quale era stato appena sostituito l'apparato motore.

Si parte da Roma un sabato mattina e nel primo pomeriggio siamo operativi. L'amico, fresco di patente nautica, ha impeccabilmente tracciato la rotta e appena fuori del porto con tutte le vele a riva incluso uno spinnaker, ce ne andiamo alla grande di poppa per un paio d'ore. Grandiosa sensazione, quasi di volo... meraviglioso!

D'improvviso, sul far della sera, il vento cala. Ci ritroviamo così molto in breve in una afosa e umida bonaccia, più o meno al traverso di Civitavecchia. Il Comandante dispone allora di ammainare tutto e di proseguire a motore.

Accendiamo la macchina e con doverosa cautela (motore nuovo di zecca) e dopo averlo scaldato lo mettiamo a mezza forza mentre si inizia a preparare la cena.

10 minuti dopo uno schianto incredibile squassa letteralmente la barca, che si pianta approandosi come avesse preso una secca ... a 5 miglia dalla costa ?

Il motore si è fermato al primo tentativo di riavviarlo, eseguito girando la chiave nel quadro, una nuvoletta di fumo nerastro filtra dal pannello della strumentazione e, in un attimo, siamo senza corrente: luci, radio, niente!



È ormai quasi buio, e la zona è piuttosto trafficata. Telefonini e simili erano ancora di là da venire il Comandante dispone di mettere a riva la randa ma è inutile, non un alito di vento: siamo praticamente alla deriva!

Sfruttando ogni possibile refolo e, ammettiamolo, anche pagaiando col timone di emergenza, dopo qualche ora (si è fatta quasi l'una del mattino) siamo all'imboccatura del porto. Sperando nella buona sorte ci avventuriamo tra gli alti muraglioni, manovrando come possibile, e in soli 45' raggiungiamo la banchina della MM.

Tutti sfiniti, tesi, e magari anche un po'... dispiaciuti! Finalmente in branda.

All'alba un discreto ticchettio sulla tuga ci sveglia. Mi alzo io (sempre per anzianità) apro il boccaporto e mi affaccio. Un marò di guardia, armato, gentilmente ma senza tanti preamboli mi avverte: “Questa banchina è riservata, qui non potete stare!”

Spiazzato, guardo la bandiera sullo strallo di poppa e cerco di trovare una risposta adeguata, ma da dentro la voce bassa e cavernosa del Comandante mi anticipa, con un tono da far rabbrivire: “Fammi parlare col tuo Capo ...”

Due ore dopo, rifocillati e ripuliti, una vettura messa gentilmente a disposizione dal Comandante del porto ci riportava a casa.

Federico D'Amely di Melendugno

CONTATTO!

Toc, toc! Due colpi leggeri e rapidi.

Una breve esitazione, poi una lama di luce improvvisa squarcia le tenebre assolute del camerino. Sulle piastrelle azzurro carico del ponte si disegna un triangolo bianco sfolgorante ed il profilo degli arredi più prossimi alla soglia si delinea sfumato emergendo dal nulla.

Il ragazzo spinge dentro solo la testa e tiene i piedi in corridoio reggendosi con la mano destra allo stipite e con la sinistra alla maniglia della porta semiaperta.

“Signor Duse, le quattro meno un quarto.”

La voce del giovane piantone è poco più che un sussurro. Parla alla notte. Non mi può vedere, ma sa che ci sono e che lo sento.

Sollevo di poco la testa dal cuscino, gli occhi socchiusi: sono sveglio da tempo e da tempo aspetto questo annuncio. E' come un rito che si ripete ogni sera, o quasi, durante le navigazioni.

Anche la mia risposta è sommessa e breve. *“Grazie”*, mormoro assonnato, ma con una altezza sufficiente a che l'altro mi possa udire.

Non voglio far rumore. Non fare agli altri quel che non vuoi sia fatto a te.

Al piano di sopra, sul letto che è poco più che una branda ribaltabile, dorme Franco, che non sente nulla o non vuole sentire nulla. La comunicazione non lo riguarda, lui è smontato a mezzanotte e dieci minuti dopo si è infilato sotto il lenzuolo.

Chi smonta a mezzanotte, se è celere e non si perde a dare la caccia ad una fetta di pizza appena sfornata, ha davanti quasi sette ore di sonno. Un lusso!

La porta si richiude, il buio cancella tutto nuovamente.



Sono abituato a muovermi nell'oscurità.

Per pratica uso dormire con indosso la sola biancheria intima e se Franco non mi ha spostato gli indumenti strategicamente disposti prima che mi coricassi, mi basta allungare una mano qua e là per ritrovarli.

Faccio in fretta ad infilarmi calze e scarpe e la tuta da lavoro, non quella blu scuro della M.M., ma quella “fuori ordinanza” celeste e più funzionale adottata da tutto il personale del Sesto, Settimo ed Ottavo reparto ed acquistata in Giappone mesi prima, durante il giro del mondo, dalla ditta che a Kobe ha effettuato i lavori di riparazione della caldaia di poppa.

Chino sul lavello nell'angolo del camerino, le mani a coppa, con un filo di acqua fredda, di più non ne scende dal rubinetto, mi bagno appena il viso dalla barba non rasata, cercando vanamente di togliermi di dosso le tracce di torpore.

Di là dalla porta sento gracchiare la rete ordini collettivi: *“Squadra montante prepararsi a rilevare”*. La voce è attutita, non squillante come quella di giorno, che diamine!, è notte, non vogliamo disturbare più di tanto.

Palpo le tasche della tuta, mi assicuro che pacchetto di sigarette ed accendisigari siano al loro posto, socchiudo la porta silenziosamente e con la fronte ancora bagnata sguscio rapidamente dalla cabina. Non mi porto dietro il berretto, non serve.

La luce del corridoio, sebbene oscurata nell'assetto notturno, mi abbaglia per un attimo. Numerose ombre senza viso mi sfiorano frettolose e in silenzio.

La "Prima Squadra" smonta, la "Seconda" monta.

Pochi passi, una deviazione doverosa per una visita veloce ai locali igienici e raggiungo la porta secondaria della Centrale di Sicurezza, quella che si affaccia appunto sul corridoio degli alloggi, sul lato dritto della nave, parallelo al corridoio principale disposto sul lato sinistro.

In entrambi i corridoi è un disordinato via vai di gente accompagnato da scalpiccio e mormorio.

Montanti e smontanti, tutti con la stessa identica aria sonnolenta, sbadigli esagerati a deformare i tratti del volto, gli uni per essersi appena levati dopo un sonno forse non sufficiente, gli altri per aver cominciato a rilassarsi e per l'aspettativa di un riposo che già sanno essere comunque breve. Piedi strascicati, i primi raggiungono rassegnati il proprio posto di guardia, i secondi, impazienti, la branda spesso scomoda, ma agognata come non mai.

Apro la porta e mi infilo nel locale borbottando un automatico "Buonasera" a tutti e a nessuno in particolare. Tutti e nessuno ricambiano molto distrattamente il mio saluto.

Claudio mi sta aspettando.

Ha l'aria disfatta e con atteggiamento di rimprovero alza gli occhi all'orologio



disposto accanto all'inclinometro sopra il quadro degli strumenti di caldaia, anche questo un rito, ma non può dirmi nulla. Sono in anticipo. Di ben tre minuti.

"Squadra montante, a rilevare" suggerisce quasi ammiccante la rete, più che ordinare. Non riconosco la voce assonnata dello speaker gentile.

Il numero del personale presente in C.S. per un breve momento si

raddoppia, frasi concitate e brevi, passaggio svogliato di consegne, saluti, un " ... notte", un "buona guardia" accompagnato da un risolino stanco, un "ma va' a ...", risposta tronca e fintamente risentita, gli uni si fermano, gli altri vanno.

"Caldaia due e tre accese" mi dice Claudio senza guardarmi.

Non avrebbe bisogno di dirmelo, ho già dato un'occhiata agli strumenti. Fa tanto per fare.

"Tutto a posto. Non è successo nulla".

Sembra banale, ma non c'è altro da dire, quando è tutto a posto durante una navigazione di routine e non è successo nulla. Mi auguro che continui a non succedere nulla.

In risposta grugnisco, non sono molto socievole a quest'ora, e facendo finta di ascoltarlo lascio scivolare rapidamente lo sguardo sui pannelli disposti tutt'intorno nella Centrale. Quello delle caldaie prima, poi quello delle macchine, ancora il quadro del servizio scafo, con i compressori del condizionamento in moto, l'assetto della portelleria, delle pinne, il quadro del servizio elettrico anche se, quello, non sarebbe di mia stretta competenza.

Le spie rosse, verdi e gialle, accese e spente, disegnano un mosaico trito e ritrito, fortunatamente quasi sempre uguale a sé stesso: se non lo fosse, verosimilmente sarebbero problemi.

Sbatto le palpebre una, due, tre volte, clic!, clic!, clic!, fotografo la disposizione generale, istantanee memorizzate. Sono già padrone della situazione.

Claudio, muto, sta firmando il brogliaccio dell'ufficiale di guardia. Sa già che il passaggio di consegne me lo sono fatto da me. E' così che funziona, quando tutto è a posto e non è successo nulla.

Uscendo mi dà due amichevoli colpetti sulla spalla, "Ciao", mi dice laconicamente. Sparisce lasciando la porta aperta. "Ciao", la laconica risposta.

In corridoio vedo ancora passare volti conosciuti diretti agli alloggi di prora, alcuni sono della guardia smontante dai locali motrice e caldaia di poppa. La testa ciondoloni, nessuno parla, chi saluta lo fa in maniera inintelligibile, intuisco più che sentire.

Ad un tratto tutto è di nuovo quiete, quella quiete particolare, beninteso, di una nave da guerra in navigazione con mare calmo, fatta di infiniti suoni, rumori e rumorini, borbottii, scricchiolii e cigolii, strofinii e fruscii, brontolii e sciabordii, ronzii di motori elettrici, fremiti e respiri di aria corrente, soffi e scoppiettii, colpi e risonanze di macchinari in moto, più lontani, più vicini. Tutti rigorosamente ripetitivi, armonicamente mescolati a comporre la solita sinfonia, ciascuno conosciuto, non uno nuovo si deve aggiungere, non uno deve mancare. Ogni variazione non voluta, in più o in meno oppure in intensità e cadenza, è una nota disarmonica.

E, forse, una grana.

La guardia la fai con tutti i sensi contemporaneamente all'erta, anche se per assuefazione non te ne rendi conto.

La vista spazia sugli indici degli strumenti, l'udito filtra ogni suono che il cervello può riconoscere o no, il fiuto analizza l'aria pesante e distingue gli odori buoni da quelli strani, anche il tatto aiuta, tubo caldo, tubo freddo, e, se serve, il gusto, basta l'assaggio di una goccia, acqua salata, acqua dolce, giusto, sbagliato, calma, allarme.

Mi apposto sulla soglia, rivolto al corridoio, estraggo il pacchetto delle Marlboro dalla tasca della tuta, sfilo una sigaretta, nelle ultime ventiquattro ore l'ennesima con enne tendente all'infinito, la prima di molte nelle prossime quattro, e l'accendo con l'accendino a benzina caricato per scommessa con il gasolio, ogni scatto uno sbuffo di fumo scuro, la fiammella scaturisce a fatica ed è brutta, gialla e arancio. Inalo a pieni polmoni, è la mia prima colazione, "Bravo Mario!", poi soffio via il fumo che si dirada aspirato dalla corrente d'aria che percorre il corridoio.

Claudio fa capolino da dietro un angolo, mi chiama, "Fai cambiare la pompa dell'acqua di lavanda, quella di prora è in moto da quattro ore, io prima me ne sono dimenticato" dice, poi svanisce ancora, non fa in tempo a scorgere il mio cenno di intesa.



Butto un occhio dentro la centrale, il piantone allo scafo non c'è, è già partito per fare un primo giro di ronda. Zelante, il ragazzo.

L'orologio al polso dice che sono le quattro e dieci.

Spengo la cicca in uno dei posacenere di alluminio disposti a paratia, rientro nel locale e mi lascio scivolare sulla scomoda poltroncina dell'ufficiale di guardia. Nessuno ora, e per molto tempo ancora, ha ed avrà voglia di parlare.

Quando torna, mando il piantone allo scafo a mettere in moto la pompa dell'acqua di lavanda di poppa ed a fermare quella in funzione, sistemata nel locale sottostante il locale compressori frigoriferi, uno dei locali più in basso e più a proravia della nave, di poco più avanti del trasduttore sonar. Normale avvicendamento di macchinari.

"Ore 04.30. In funzione pompa lavanda di PP. Fermata pompa di PR.", vedo che scrive, disordinatamente e con pessima calligrafia, sul registro della guardia in navigazione, non appena effettuata la consegna.



La nave respira calma all'unisono con il mare che cavalca dolcemente, sollevandosi ed abbassandosi impercettibilmente sulle onde lunghe e piane.

Il tempo scorre lentamente e tediosamente.

Pur vigile, non penso a nulla. Sembra impossibile, ma si impara a farlo. In certe circostanze è una efficace forma di difesa: dopo tanti giorni di navigazione, quando si è stanchi, non solo fisicamente, aiuta a non

disperdere inutilmente energie mentali.

Abbiamo lasciato La Spezia otto giorni prima ed ancora quattro ne devono passare prima di rientrare in banchina.

La solita esercitazione NATO, una delle tante in Mediterraneo, noi siamo i "Blu", quelli "buoni", gli altri, invece, sono i "Rossi". Quelli sono i "cattivi"? Non si può dire.

Con noi giocano, ma è un gioco serio, americani, francesi, inglesi, pure greci e turchi che però non si parlano, ma come fanno?, e, questa volta, anche i tedeschi. Caccia, fregate, incrociatori ed anche una portaerei. Statunitense, ovviamente. Aeroplani e sommergibili. Siamo tutti lì, ognuno con il proprio ruolo, amico, nemico, noi a cacciare loro, loro, forse, a cacciare noi.

Sono due giorni che, per un motivo od un altro, vivo alla luce artificiale e non metto il naso "fuori" e respiro un po' d'aria salmastra e fresca, recluso con i miei uomini a calcare il ponte di corridoio ed i copertini, nei locali macchina.

La solita esercitazione, per il Sesto, il Settimo ed anche l'Ottavo Reparto non è comunque una esercitazione.

Per il personale di macchina, esercitazione o no, l'attività è sempre impegnativa ed uguale a sé stessa. Le eliche devono girare, sempre, gli apparati di scafo devono funzionare, sempre, la sicurezza della nave deve esserci, comunque, così come l'eventuale supporto al sistema di combattimento.

Ma questa è retriva e noiosa polemica.

Lassù, su in Plancia, voglio dire, e comunque ai piani alti, può essere ogni volta diverso.

Ieri sera a tavola, in quadrato, Armando, smontato dalla Plancia alle venti, mi ha detto che erano impegnati in una esercitazione di caccia A.S. e che avevano appena acquisito un bersaglio e che gli stavano incollati sopra. Un'esercitazione in cui era impegnato, al momento, solo il loro Reparto.

Mi sorprende a domandarmi, senza avere ovviamente la risposta né essendo davvero interessato ad averla, *“chissà che sta succedendo lassù”, adesso, alle ore ...*, guardo l'orologio, *“alle ore 04.33 di una notte di tranquilla navigazione, durante la solita esercitazione?”*.

“Centrale da A.S.!”

La voce che dall'interfono si diffonde nella Centrale Operativa di Combattimento ha un tono urgente. Supera il ronzio delle apparecchiature elettroniche in funzione e riscuote gli uomini seduti alle consolle, assorti a fissare sui monitors le schermate dei dati verde smeraldo e le tracce di numerosi puntini gialli e bianchi, ma verosimilmente più impegnati a combattere una muta battaglia contro la sonnolenza e l'aria ghiacciata che gli spessi giubbotti di navigazione, imbottiti di finto pelo, a fatica mitigano.

“Avanti A.S.”

“Non lo sentiamo più, abbiamo perso il segnale”.

“Come ...”

Dall'A.S. non attendono la fine della domanda. *“ Non lo sappiamo. E' sparito all'improvviso e non riusciamo a rintracciarlo. E' successo qualche minuto fa, tre minuti fa, abbiamo fatto delle verifiche, ma non sentiamo più nulla. Continuiamo la ricerca”*.

“O.K., A.S. Tenetemi informato.”, dice l'ufficiale di guardia in C.O.C. dando un'occhiata al vecchio crono Eberhard che porta al polso. Le lancette fosforescenti segnano le 04.33, come l'orologio della Centrale, in sincrono con quello della Plancia. Meno tre minuti, fa esattamente, 04.30. Corre rapido il calcolo.

“Plancia da C.O.C. Non abbiamo più il segnale. Stiamo in ascolto per vedere se lo rintracciamo di nuovo”.

“Ricevuto, C.O.C., avverto il Comandante”.

Mi lascio andare ad un silenzioso sbadiglio da ippopotamo, malamente mascherato dalla mano aperta sulla bocca. In effetti ieri sera ho dormito poco.

Dopo il pranzo, anziché ritirarmi per riposare in previsione del turno di guardia in C.S., mi sono lasciato attardare come al solito da quattro chiacchiere in quadrato, un Ballantine con ghiaccio nel bicchiere, e a fare l'angolista ad un tavolo di bridge, così, per curiosità.

Poi qualcuno ha proposto una partita a Risico, che bambinoni, e ci siamo lasciati sfuggire il tempo come niente. Solo verso le due ho appoggiato la testa sul cuscino.

Gli occhi lucidi, lascio scorrere automaticamente lo sguardo sugli strumenti della C.S., uno per uno. La nuova panoramica, una delle mille che quasi senza accorgermene effettuo in ogni turno di guardia, non mi dice niente di nuovo. Tutto fila



liscio e gli aghi neri e rossi di alcuni manometri sono così fermi che potrebbero essere dipinti sul fondo bianco dello strumento.

Mi dondolo leggermente facendo oscillare lo schienale flessibile della poltroncina in finta pelle, tamburello con le dita sul piano della consolle, mi guardo intorno. Siamo in tre in C.S., tutti e tre muti, il quarto, il piantone "elettrico" sta facendo la sua ronda, riferirà al Capo elettricista che intanto, immobile, sta fissando con aria ipnotizzata la sua consolle senza vedere nulla.

Sei meno un quarto.

Per interfono sostengo l'unica conversazione del turno di guardia. Lo faccio con il personale in caldaia di prora, non propriamente per ragioni di servizio.

Il capoguardia mi informa che dispongono di una cassetta di patate, come avranno fatto?, lo so io come avranno fatto, e mi chiede gentilmente se noi quassù ne vogliamo qualcuna "cotta al vapore", sanno loro dove e come "cucinarle". Lo so anch'io, le piccole perdite insanabili di vapore sono conosciute.

Prima di rispondere interrogo con lo sguardo i presenti. Ho in cambio espressioni bovine poco interessate, accompagnate da uno stanco impercettibile scuotimento di diniego della testa. Non è ora per uno spuntino. Tra poco dovrebbe aprire la



Coperativa e magari ci potremo fare un caffè e i più giovani potranno anche mangiarsi una qualche schifezza incellofanata.

"No grazie" rispondo. Poi, anche se non ve ne è bisogno, ma solo per vivacizzare il momento, chiedo: "tutto bene lì sotto?". La risposta è "Sì. Tutto a posto.... più o meno ...".

Mi accontento. Non voglio indagare di più: da qui gli strumenti mi dicono che "è" tutto a posto. Conosco perfettamente ogni loro fremito, ogni eventuale piccolo spostamento degli

indici spesso mi dice molto più di quanto potrebbero le parole.

"Signor Duse, parto per la ronda", mi annuncia il piantone allo scafo. "Ok, vai".

Torna alle sei in punto. "Signor Duse", riferisce, "la pompa di lavanda di poppa perde forte dal premitrecce. Mi sa che bisognerà cambiare la guarnizione". "Mmmh," mugolo "Ci penserà a farlo fare il Signor Calcina domani mattina. Intanto vai a mettere in moto quella di prora e poi ferma a poppa".

Il ragazzo scompare, è un tipo in gamba.

Il cicalino del telefono trilla e la spia giallognola ammicca indicando che si tratta del locale compressori frigoriferi di prora. Risponde il maresciallo elettricista, tanto per fare qualcosa.

"La pompa è in moto", mi dice, la cornetta ancora all'orecchio, dopo aver ascoltato brevemente.

Le lancette dell'orologio, sulla consolle degli strumenti di caldaia, sono esattamente sulle ore sei e cinque minuti.

Anche le cifre dell'orologio digitale in Centrale Operativa di Combattimento scandiscono l'ora: sei e cinque minuti, rosseggiano.

"Centrale da A.S.!"

"Avanti, A.S." risponde l'ufficiale di guardia in C.O.C., sollevando lo sguardo all'orologio.

L'annuncio dell'operatore al sonar ha un tono soddisfatto e brioso: "**CONTATTO!**".

APPENDICE DI DOMANDE E RISPOSTE SERIE E SEMISERIE

D: Su che nave siamo imbarcati e quando?

R: Su Nave Ardito, la più bella (giuro!) delle Navi della M.M. di un'ancora recente passato, durante una delle numerose navigazioni pre e post giro del mondo, e comunque in uno spazio temporale antecedente al 1982, quando sono sbarcato dopo quattro anni e mezzo di fatiche

D: E' vera questa storia?

R: Fate voi. Io ho raccolto solo voci di prora e l'ho riproposta per come me l'hanno raccontata.

Del resto non ... ero presente, non ero presente ai piani alti, voglio dire. Ero di guardia in Centrale di Sicurezza dalle 04.00 alle 08.00, guardia durante la quale, per quanto mi riguarda, non è successo niente.

Che siano solo malignità ... inter-reparti?

Ai fini della comprensione della storia, inventata o no (ma sì, che è inventata, dai ...), è da ricordare che sull'Ardito, ma è una caratteristica di molte navi militari, alcuni locali contenenti macchinari del servizio scafo erano molto in basso e molto a prora, se così si può dire, come il locale compressori dell'impianto di refrigerazione delle celle frigorifere, locale che era necessario attraversare per raggiungere la pompa di distribuzione dell'acqua di lavanda ed il "polmone" di compensazione ad essa associato.

Così "moolto" in basso e "moolto" a prora da essere in prossimità del trasduttore sonar.

Dice niente questo? Io non me ne intendo assolutamente, naturalmente, e non voglio insinuare nulla. Anzi sono certo che tecnicamente la storia non regge.

Ma certo è che quanto più il sonar sta attaccato alla nave, tanto più risente dei rumori "propri", cioè di quelli dell'unità, e l'ascolto un po' ne soffre (almeno, ai tempi ne soffriva). Se no, perché hanno inventato il sonar rimorchiato che invece se ne sta ad una discreta distanza dallo scafo?

Basta non dico di più, perché gli strafalcioni, voluti (ed ovviamente anche quelli non voluti) utili alla storiella, inventata o meno che sia, (ma sì, che è inventata, dai ...) sono perdonabili. Andare oltre, naturalmente, no.

D: Che c'entra la guardia in C.S.?

R: C'entra. Il cambio della pompa è funzionale alla storiella, vera o no (ma dai, sì che non è vera). Al riguardo si sarebbe potuti essere più stringati, ma tant'è.

Rileggendo il racconto, mi viene il sospetto che si tratti solo di un pretesto per raccontare, invece, proprio della guardia in C.S.

Quante notti, in tanti anni! E quanti anni con tante notti così, in cui sembra che non succeda niente ed invece qualcosa sempre succede.

Non è nostalgia, ovviamente, ma vita vera. Anche quella.

Mario Duse

N.d.R.

Rimane comunque il sospetto che il fatto sia accaduto veramente e che l'autore non voglia giustamente mettere alla berlina i colleghi di coperta per aver inseguito la propria pompa di sentina scambiandola per un sommergibile..

L'ONORE DELLA BANDIERA

Augusta 1985: Siamo in piena guerra fredda ed il Mediterraneo era percorso in lungo e in largo da navi e sommergibili della Nato. In banchina il sommergibile Mocenigo sonnecchiava in attesa della prossima missione. Alla banchina accanto si era appena ormeggiata una piccola corvetta inglese reduce da un turno di pattugliamento. Non c'è mai stata grande confidenza tra equipaggi di diversa nazionalità.

La mattina successiva Sandro D., comandante del battello italiano, venne raggiunto in ufficio da una comunicazione incredibile: non si trovava più la bandiera ! La bandiera del battello era sparita nottetempo e la sentinella non aveva visto nulla di anomalo.

Subito i sospetti si focalizzarono sugli inglesi. Gli scherzi tra equipaggi sono molto frequenti e lo scopo è l'irrisione dell'avversario per cui i nostri marinai già immaginavano scene imbarazzanti: *“quelli isseranno a riva la nostra bandiera quando molleranno gli ormeggi e tutta la base riderà di noi”*.

Ma erano solo dei sospetti senza lo straccio di una prova per cui nessuna reazione era possibile e questo era il fatto più bruciante: non poter restituire pan per focaccia. Pareva proprio che il Mocenigo fosse destinato a diventare il bersaglio dell'ironia di tutta la sede per diverso tempo.

La giornata trascorse nella più totale frustrazione mentre dalla coperta della nave inglese i marinai appoggiati indolentemente ai corrimano sorridevano sornionamente.

La notte del comandante Sandro fu piuttosto agitata ma ancor di più lo fu il risveglio. Saltò letteralmente dal letto quando il suo secondo iniziò a tempestare di pugni la porta della sua stanza: *“Apri Sandro, corri a bordo immediatamente che è successo un guaio. Sbrigati prima che succeda una tragedia”*. Allarmatissimo, in pochi secondi si infilò calzoncini e camicia e, insieme al secondo si diresse di corsa verso le banchine.

Già da lontano si notava un piccolo inconsueto assembramento di divise bianche, tenute caki e tute blu che si agitavano in modo inusuale commentando la scena davanti a loro chi in modo preoccupato, chi ironico, chi assatanato.



Fattisi largo tra i presenti, i due comandanti rimasero di stucco all'apparire del sergente Corallo da Lecce, in piedi presso la passerella del battello che brandiva la pistola d'ordinanza della sentinella puntata alla testa di un tremebondo uomo rana di chiara etnia inglese (lentiggini e capelli rossi lo tradivano). Il poveraccio, ancora fasciato dalla sua tuta subacquea e con le pinne in mano era costretto dal minacciosissimo Corallo a stare immobile sull'attenti; nel suo sguardo il terrore, non tanto per le minacce di Corallo ma per le conseguenze del fallimento della sua goliardica azione. Aveva un orecchio paonazzo e lievemente deformato.



Era successo che il sergente Corallo, di guardia al sommergibile durante la notte e furioso per aver subito la notte precedente lo smacco del furto della bandiera, passeggiando su e giù per la banchina, aveva percepito un lieve brontolio proveniente dall'acqua. Appostatosi nell'ombra della torretta aveva sorpreso l'incursore inglese mentre, salito sul dorso del battello, si accingeva a trafugare anche la seconda bandiera. Avvicinatolo alle spalle, nel timore di non riuscire a trattenerlo, lo aveva artigliato per un orecchio e, come si fa con i ragazzini ribelli, lo aveva trascinato in banchina sotto la minaccia della pistola puntata in testa e senza mai mollare il malcapitato orecchio.

Non fu facile nemmeno al comandante sottrarre la preda al sergente Corallo al quale sarebbe piaciuto trascinarla in mezzo all'Arsenale per esporla al pubblico ludibrio e dimostrare al mondo intero che, di fronte agli italiani, non c'è inglese che tenga quando si tratta di incursioni navali. Ma la giusta vendetta si sarebbe consumata meglio percorrendo le vie legali dei rapporti ai rispettivi comandi. Fu così che a malincuore Corallo dovette abbassare l'arma e consegnare il prigioniero al suo comandante.

Poco dopo il sempre più smarrito incursore inglese si trovava, sempre sull'attenti e con le pinne in mano, nell'ufficio del Comandante della Base. L'alto ufficiale italiano stava ascoltando con sguardo severo le scuse e le giustificazioni del comandante della nave inglese, affiancato dal suo capo flottiglia in gramaglie. Nelle balbettanti parole dell'inglese ricorreva spesso "*I apologize*" (chiedo scusa) e tanto bastava, insieme all'aspetto di cane bastonato, per restituire a Sandro ed il suo secondo, la serenità d'animo di chi ha vinto una battaglia senza perdite.

La mattina successiva, con due giorni di anticipo sul previsto, la corvetta inglese mollò gli ormeggi. Evidentemente lo smacco subito rendeva insopportabili le franchigie degli inlesi. In coperta c'era solamente il personale strettamente necessario alla manovra che



guardava imbarazzato l'intero equipaggio del Mocenigo raccolti in banchina per un ultimo ironico e sguaiato saluto agli alleati sconfitti. Il Comandante e il secondo avevano il loro da fare per stemperare e contenere le manifestazioni al limite dell'offensivo dei suoi marinai capitanati dal sergente Corallo che ripeteva a squarciagola "*li fessa ca siti ! n'iti mangiare fae toste prima cu nni futtiti !*"*

da un racconto di
Adriano Bugliari

*) la traduzione dal leccese stretto rende poco l'idea dell'enfasi dell'esclamazione:
"*idioti ! ne dovete mangiare ancora tante di fave secche prima di riuscire a fregarci*"

COME MATURA IL RISPETTO

Un giornalista accreditato al seguito delle Forze Armate nelle missioni di pace all'estero, racconta del suo approccio al mondo dei militari fino a poco prima considerato con una certa disinformata sufficienza. Fra i tanti episodi toccanti, tragici, luttuosi o semplicemente ordinari, uno in particolare è rimasto indelebile nella sua mente per avergli aperto gli occhi sulla vera natura di nostri soldati, fanti, marinai o avieri che siano.

Era la fine di marzo del 1992, l'Albania cercava un futuro diverso dalla dittatura paranoica di Enver Hoxha. Il nostro giornalista era a Tirana per seguire le prime elezioni libere ed aveva registrato il trionfo del partito democratico di Sali Berisha. La sua vittoria aveva avviato nuove speranze, ma la realtà era dura. Il "paese delle aquile" era uno dei più poveri del mondo, un angolo di Europa che la follia stalinista aveva ridotto ai livelli del corno d'Africa, ma senza nemmeno la scusa della siccità. I primi sbarchi di disperati sulle rive dell'Adriatico avevano spinto l'Italia a lanciare un piano di soccorsi ed aiuti umanitari battezzato opportunamente "operazione Pellicano".



La popolazione era ormai allo stremo. In tutta l'Albania erano spariti persino gli alberi, che la gente disperata usava come legna da ardere per riscaldarsi e cucinare. L'unico pezzetto di strada asfaltata, fra Tirana e l'aeroporto di Rinas, era costellato di crateri. Ma non importava, perché in tutta l'Albania, garantivano gli stessi abitanti di Tirana, circolavano appena sei automobili private, aggiustate materialmente con il fil di ferro. Sulla pista di Rinas i viaggiatori potevano assistere ad una scena grottesca e forse oggi incredibile: un paio di buoi che facevano andare su e giù il relitto di un cacciabombardiere Mig, palesemente inabile a volare, ma forse considerato dal regime un elemento di dissuasione adeguato per eventuali programmi di aggressione. E tutto il paese era costellato di bunker: si dice che fossero seicentomila, fortemente voluti da Enver Hoxha che temeva un'invasione e nella sua follia aveva allestito un piano per resistere alle potenze straniere. Che fosse solo frutto delle sue ossessioni non lo dimostrava solo l'inutilità pratica dei bunkers, che senza rifornimenti non avrebbero potuto offrire resistenza a nessun invasore. La prova definitiva erano i trenta centimetri di ferro acuminato che spiccavano al di sopra di ogni paletto di sostegno alle viti nelle poche vigne sopravvissute: agli stranieri increduli gli albanesi giuravano

che secondo Hoxha ed i suoi consiglieri lo spunzione doveva servire ad infilzare gli incauti paracadutisti durante l'invasione.

La paranoia del regime, raccolta in parte anche dal successore di Hoxha, Ramiz Alia, aveva ridotto l'intera Albania alla fame: bisognava dar da mangiare alla gente e gli italiani erano lì per quello. Il giornalista sapeva che i nostri erano schierati a Durazzo e, subito dopo aver seguito le elezioni, propose al suo capo redattore di restare qualche giorno in più per raccontare il lavoro dei soldati ed ebbe il via libera.

Il primo impatto fu senz'altro positivo: la mensa del campo di Durazzo dopo i sospetti ed immangiabili cibi consumati nelle taverne albanesi, gli sembrò paradisiaca: non solo c'era frutta, ma per primo anche i tortellini, un'esperienza quasi paradisiaca per quel contesto.

Voleva seguire la distribuzione degli aiuti, non gli interessava raccogliere cifre ma raccontare quello che i soldati avrebbero fatto. Si mise d'accordo con l'ufficiale di Pubblica Informazione per poter salire su un camion del convoglio che andava a Korca la mattina dopo. Ma era faticoso: sei ore di strade bianche dissestate, una notte nella cittadina sui monti, altre sei ore per rientrare. Era disposto? Certamente.

La mattina dopo partì con il convoglio per Korca. Si viaggiava molto lentamente, la media era attorno ai trenta chilometri orari. Ma il suo posto sul camion era comodo, l'autista era un ragazzo timido e simpatico, il paesaggio era straordinario. La strada serpeggiava fra le colline, tra fiumi e cascatelle. Sulla cima delle montagne erano posate stelle di cemento a segnalare la fedeltà del regime, provvisoria naturalmente, al grande fratello cinese. Si incontrava bestiame rachitico (poco per giunta) e molti contadini stracciati. Più o meno ogni ora e mezzo si faceva una sosta, c'era perfino



un maresciallo che riusciva nel miracolo di organizzare un buon espresso con il fornello a gas portatile. Anche al giornalista, come ai militari della spedizione, il servizio mensa aveva fornito un pranzo al sacco: una busta con panini, carne in scatola, yogurt, bottiglia d'acqua, una mela, una merendina. L'aria fresca metteva appetito, ma

aspettai: volevo mangiare insieme agli altri che, stranamente, ritardavano oltre il dovuto a dare fondo ai loro viveri.

Poi, all'improvviso successe. I camion militari stavano salendo lentamente su una serie di tornanti sterrati, quando dalle colline cominciarono a sentirsi voci gioiose. "I bambini", sorrise l'autista del suo camion. Scendevano di corsa, sporchi, stracciati, sdentati. Chiamavano, salutavano, qualcuno faceva il cenno di portarsi qualcosa alla bocca. Volevano da mangiare. Pensò: "Dovranno aspettare la distribuzione regolare degli aiuti, a Korca". Sbagliava. I camion si fermarono, qualcuno scesa in attesa di

essere raggiunto dai piccoli. L'ufficiale medico, in piedi di fianco al giornalista gli mostrò una scatoletta di Simmenthal: "Vedi quel ragazzino, quello bruno con la maglietta rossa? Adesso glie la lancio, lo centro proprio in testa, vuoi vedere?" Mentiva naturalmente. Non aveva nessuna intenzione di colpire i bambini, soltanto si vergognava un po' ad ammettere che aveva tenuto da parte il pranzo ed aveva intenzione di digiunare per poter cedere panini, carne e merendina a quei ragazzini disperati. E come lui tutti. Quel giorno nessuno tra i soldati italiani consumò il suo pranzo al sacco. C'erano dei bambini da sfamare, magari recitando scherzosamente la parte del duro perché, chissà, forse un soldato non vuole ammettere di avere un cuore tenero.

Merendine, panini, mele, tutto volava fuori dai finestrini e finiva nelle mani dei ragazzini. "Bidona, bidona", gridava uno dei più laceri. Voleva una bottiglia: ricevuta l'acqua minerale la svuotò per terra perché a lui interessava solo il recipiente di plastica, merce rara nell'Albania di quei giorni. A Korca un ragazzo più intraprendente degli altri gridava "Italiano, bateri cufio!", voleva le batterie per la cuffia, per il lettore di cassette cinese che sfoggiava con orgoglio. Gli altri si accontentavano di merendine, mele e sorrisi.



Era una scena indimenticabile. Ragazzi italiani sorridenti, sani, vitaminizzati che distribuivano barrette di cioccolata ai bambini laceri dell'Albania. Era come un fotogramma di *Sciuscià*, il capolavoro del cinema neorealista, solo che le parti erano invertite, gli italiani stavano aiutando gli altri. Facevano quello che gli americani avevano fatto con noi. Il nostro paese stava pagando il suo debito con la storia.

Il giornalista non ricorda se quel giorno del 1992, nella polvere di Korca, la scena gli sembrasse commovente. Lo è sicuramente ancora oggi, conservata fra i ricordi più belli del suo lavoro accanto alle Forze Armate per le quali ora nutre un sincero rispetto.

Da un racconto di
Giampaolo Cadalanu

QUADRATO ALLA CREMA

Le lunghe ore di navigazione sulle Unità della Marina Militare, nel periodo della guerra fredda erano uguali le une alle altre; monotone, stressanti, per certi versi noiose con il loro susseguirsi di rituali di servizio. Sveglia, colazione, guardia, passaggio di consegne, strumenti con aghi e indicatori sempre nelle stesse posizioni; poi smontare di guardia, pranzo, chiacchiere, un po' di lettura, una partita a carte, un po' di riposo in branda e poi di nuovo: sveglia, cena ... e così via per giorni e giorni. Una vita fatta per il 90% di noia, un buon 9% di frenetica attività operativa ed uno scarso 1% di adrenalina pura in caso di emergenze, avarie e pericoli vari.



A bordo del Da Vinci il Direttore di Macchina si era inventato un'attività collaterale per distrarre se stesso ed i suoi marinai: ogni giorno preparava un dolce per la mensa in quantità sufficienti ad accontentare tutti i membri dell'equipaggio, una cinquantina di golosissimi marinai. La preparazione avveniva nei periodi di tranquillità mentre il battello navigava in quota tra i 60 e i 120 metri di profondità.

Tra i dolci più gettonati c'erano la crostata con frutta e gelatina (rigorosamente tricolore grazie a fragole, banane e kiwi), il budino al cioccolato, la crema catalana e la mousse al cioccolato. Ma il preferito in assoluto era il tiramisù.

Non era confezionato con i classici savoiardi ma con i biscotti tipo Vafer o Atena che gli davano una consistenza molto più solida e compatta; il caffè di cui erano imbevuti era prodotto dalla napoletana degli elettricisti, la crema veniva preparata dal Direttore in persona che si occupava anche della preparazione finale nelle teglie. Per rendere il tiramisù ancora più dolce, al posto della polvere di cacao sulla superficie si spargeva il Nesquik. Era una vera leccornia e il Direttore era costretto a prepararne dosi doppie per tutti.

La parte più complessa della preparazione consisteva nel montaggio della crema a base di uova, zucchero, mascarpone e un pizzico del solito Nasquik per dargli colore. Tra gli attrezzi del cuoco non era contemplato alcun tipo di impastatrice o montatrice automatica, ma solo qualche frustino manuale che, data la notevole quantità di crema da preparare, era assolutamente inadeguato alla bisogna, un po' perché faticosissimo da usare, un po' perché in tal modo non montava nulla.



Ma il Direttore aveva a disposizione un'intera officina di attrezzi tra i quali il trapano degli elettricisti nel cui mandrino veniva infilato uno dei frustini manuali del cuoco. Ovviamente, vista l'elevata velocità dell'attrezzo (ancora non esistevano i moderni modelli con possibilità di regolazione fine della velocità) bisognava usarlo

con brevissimi, continui e costanti avviamenti per evitare che raggiungesse velocità pericolose. Ci voleva molta pratica ed una certa prudenza ma, alla fine, dopo una decina di minuti il risultato era eccellente. L'operazione veniva eseguita normalmente su un tavolo della mensa con la crema contenuta in una zuppiera alta da minestra per evitare schizzi sulle paratie.

Un giorno, durante una fase di navigazione in cui il Direttore ritenne di non potersi allontanare troppo dalla camera di manovra, si decise di preparare la crema in quadrato ufficiali che si trova a diretto contatto con la zona operativa. Mentre i preparativi erano in corso il Direttore fu chiamato per una manovra che competeva solo a lui e, avendo appena iniziato a montare la crema dovette affidare l'operazione del trapano ad uno degli assistenti. Si offrì il silurista ma l'ufficiale preferì l'elettricista perché, secondo lui, aveva più dimestichezza con l'attrezzo.



L'ignaro giovane elettricista infilò il frustino nella zuppiera e prima che il Direttore potesse avvisarlo premette il grilletto di avviamento mandando il trapano al massimo dei giri. L'azione durò solo due o tre secondi dopo di che l'esterefatto elettricista mollò il grilletto ... troppo tardi ! La zuppiera era quasi vuota e tutto il contenuto era stato sparato a 360 gradi intorno

ricoprendo le pareti del quadrato e le facce e tute dei due malcapitati. Una vera e propria esplosione di crema.

Si formò subito un capannello di curiosi che non sapevano se ridere per la comica scena o dispiacersi per tutto quel ben di Dio sprecato senza nemmeno la possibilità di essere almeno leccato.

Quella sera niente dolce a mensa e, per il Direttore ed il suo elettricista un turno straordinario di pulizia in quadrato ufficiali. Il Comandante con un sorriso ironico controllava ed il silurista con lo sguardo sornione commentava "Almeno l'avisse fatto fa a mme ..."

Rudy Guastadisegni

