

Sulla magnifica nave-scuola a colloquio con Straulino

La vela, maestra di vita

Dice il comandante della "Vespucchi"

Ne ha dato una pratica dimostrazione attraversando il canale di Taranto senza l'uso di motori ausiliari, un'impresa eccezionale che ha entusiasmato tutti – perché la Marina italiana forma i suoi uomini su imbarcazioni di questo tipo.

Da bordo della nave-scuola Vespucchi, Mar Jonio, 17 maggio.

Alla partenza da Taranto la "Vespucchi" ha attraversato a vela il canale navigabile. Il comandante Straulino, infatti, ha preferito manovrare con le vele piuttosto che con i motori ausiliari della nave o, addirittura, farsi trainare dai due rimorchiatori.

Fiato mozzo

Questa manovra può sembrare normale a molti, ma a chi se ne intende anche poco di cose di mare, appare in tutto il suo effettivo valore una bella, ardita impresa marinaresca. Basti pensare che anche le più minuscole barchette a vela, quando devono attraversare il canale di Taranto, preferiscono ammainare la velatura e ricorrere agli umili ma più sicuri remi perché alle due estremità del canale vi è un continuo gioco di venti che rende molto difficoltoso e talvolta anche pericoloso, manovrare con le vele. Queste difficoltà ed i pericoli che sussistono per un'agile e manovriera barchetta, ovviamente si moltiplicano per una grossa nave come la Vespucchi che stazza, a pieno carico, ben 4.100 tonnellate .

E' stata una manovra che ha mozzato il fiato ai tarantini che si assieparano lungo le due sponde del canale. Governando con i fiocchi, con le tre vele inferiori dell'albero di trinchetto cioè l'albero più vicino alla prora; le tre vele sono chiamate vela di trinchetto, vela di parrocchetto basso e vela di parrocchetto volante) e con la randa (cioè la vela latina sistemata a poppa estrema), il comandante Straulino, ha allineato la nave sulla dirittura d'imbocco del canale; ha poi accostato leggermente a destra, sia per sfruttare meglio il gioco dei venti nel versante del Mar Piccolo, sia per garantirsi contro un eventuale scarrocciamento a sinistra (il vento, infatti, spirava dalla parte posteriore destra della nave); Immediatamente prima di entrare nel canale ha nuovamente allineato la nave con una leggera accostata a sinistra: pochi attimi ancora e la "Vespucchi" si è ritrovata in Mar Grande, sotto gli occhi increduli di quanti erano accorsi ad ammirarla.

La sorpresa dei tarantini è stata tale, che ne sono rimasti attanagliati al punto da dimenticarsi addirittura di applaudire, come fanno sempre – e con entusiasmo – quando la "Vespucchi" attraversa il canale pur con i soli motori. L'entusiasmo, invece, non è riuscito a contenerlo l'ammiraglio di squadra Murzi, comandante in capo del Dipartimento M.M. che assisteva al passaggio dal balcone del suo alloggio nella palazzina dell'Ammiragliato: stava salutando la nave nel modo regolamentare.

con la mano alla visiera, ma, ad un certo punto, si è levato il berretto ed ha cominciato ad agitarlo in alto freneticamente, il viso spianato in un amplissimo sorriso.

Appena in Mar Grande, il comandante ha fatto spiegare le vele dell'albero di maestra (cioè centrale che ha cinque vele quadre, chiamate di maestra, di bassa gabbia, di gabbia volante, di gran velaccio e di controvelaccio) e le due vele superiori dell'albero di trinchetto, il velaccino ed il controvelaccino. La velocità è rapidamente salita a circa 8 nodi. Mezzora dopo il passaggio del canale, alle 16:50 la "Vespucci era già fuori del porto ed il comandante dava il "cessa posto di manovra generale alla vela", cioè l'ordine con cui l'equipaggio viene messo in libertà (relativa, s'intende), ad eccezione degli uomini del turno di guardia.

Dopo circa tre quarti d'ora, però, nuovo <posto di manovra generale alla vela>: bisognava virare a sinistra per puntare verso capo Santa Maria di Leuca, mantenendo il vento in poppa (una manovra chiamata strambata, in gergo marinaresco, tutt'altro che semplice), compiuta in pochi minuti e senza apparente difficoltà. Subito dopo sono state spiegate anche le vele dell'albero di mezzana, l'albero che sta a poppa ed ha quattro vele (una in meno rispetto al trinchetto ed a quello di maestra) chiamate contromezzana, contromezzana volante, belvedere e contobelvedere.

Poi la nave ha continuato a bordeggiare dolcemente lungo la costa (procedendo, a larghi ziz-zag, prendendo il vento ora da destra ora da sinistra), scendendo sempre più giù verso il Capo, a velocità oscillante tra i quattro ed i nove nodi, secondo la forza del vento, dell'angolazione del medesimo rispetto alla nave.

"Perché, ha voluto attraversare a vela il canale di Taranto?": questa la domanda che ho posto, a notte ormai inoltrata, al comandante Straulino. Eravamo saliti sul castello di prua per ammirare lo spettacolo delle vele illuminate in piena dalla luna, che gli faceva assumere riflessi argentei. Tutto intorno, silenzio assoluto.

La nave scivolava tranquilla sulla superficie del mare appena increspata; le vele erano gonfie grazie ad un venticello leggero che spirava da terra; il sartame ed i cavi, ben sistemati, non producevano il minimo scricchiolio; gli uomini di guardia stavano silenziosi ai loro posti, in timoneria, in coperta, di vedetta. Erano al comando del tenente di vascello Basile, un giovane ufficiale dell'aviazione della Marina, adesso comandante della corvetta "Sibilla", il quale è un "patito" della vela ed aveva ottenuto di poter imbarcare sulla "Vespucci" da Taranto a Brindisi. Accogliendo la sua richiesta, il comandante Straulino gli aveva concesso di fare l'ufficiale di guardia per due ore, dalle 22 a mezzanotte.

Dalle 20 alle 22 era stato di "guardia" un altro ufficiale, imbarcato come ospite, il tenente colonnello delle Armi navali, Cerri, vice direttore dell'Arsenale di Taranto, che ha al suo attivo numerose crociere e regate veliche internazionali. Il comandante, tuttavia, era sempre lì pronto ad intervenire personalmente qualora fosse stato necessario, così come fa sempre, del resto, chiunque sia l'ufficiale di guardia. I due <onorari>, ha detto per inciso, se la sono cavata egregiamente, ottenendo le lodi del comandante.

Vietato distrarsi

Quando siamo tornati sul cassero (il castello di poppa), il comandante Straulino ha risposto volentieri alla nostra domanda. Ha cominciato col

sottolineare due punti: 1) vi erano le condizioni ideali per attraversare a vela il canale, giacché il mare era appena increspato ed il vento spirava in direzione Mar Piccolo-Mar Grande leggermente di traverso, cioè nel modo migliore, 2) tenendo spiegati i fiocchi e le vele dell'albero di trinchetto, si ha a prua la forza che fa muovere la nave; in pratica, cioè, la nave viene < tirata > e non < spinta >, come invece accade quando sono le eliche ad assicurare la forza motrice; e manovrando con questo sistema, che potrebbe essere definito < a trazione anteriore >, si riesce a governare meglio la nave perché la prora rimane sempre dritta, senza mai deviare, come invece può accadere per dei colpi di vento quando la nave è < spinta > dalle eliche.

Il comandante Straulino ha poi tenuto a sottolineare che non ha compiuto una manovra < pazzo >. < Già manovrando con i fiocchi e le vele di trinchetto – ci dice – potevo governare la nave con grande sicurezza. Inoltre, nell'attraversare il canale, mi sono tenuto sulla dritta ed ho fatto deliberatamente per avere lo spazio sufficiente a controllare un eventuale scarrociamento a sinistra sotto la spinta del vento. D'altro canto le macchine erano sotto pressione e, al minimo profilarsi di pericolo per un improvviso cambiamento del vento o per altri motivi, potevo immediatamente far azionare l'elica ed imprimere così alla nave la spinta necessaria ad oltrepassare il punto critico. Qualora, poi, fosse stata indispensabile una manovra d'emergenza, in pochi secondi avrei potuto dare fondo all'ancora di poppa e fermare la nave. Il margine di sicurezza, quindi era notevole e, personalmente, ero più tranquillo attraversando a vela di quanto lo sarei stato se avessi manovrato col motore.

A questo punto il discorso si è fatalmente spostato sulla < Vespucci > e sulla sua validità funzionale nel quadro dell'addestramento del personale della nostra marina militare.

< La navigazione a vela, – dice il comandante Straulino, – è completamente diversa da quella a motore. Una nave a vela è costantemente alla mercè degli elementi e sta all'uomo sfruttarli assecondandoli. Navigando a vela si finisce col conoscere intimamente il mare ed i venti, ma al tempo stesso si impara che in mare non ci si può concedere distrazioni di nessun tipo, che bisogna essere costantemente vigili perché altrimenti si rischia di essere travolti. Con la navigazione a vela, quindi si affinano al massimo l'intuito e l'intelligenza individuali; si acquista la capacità di sfruttare le circostanze favorevoli e di prendere decisioni rapidissime sulle quali non si può poi ritornare; e s'impara la grande lezione della prudenza >

< Mentre su una nave a vela, quindi l'uomo impara a saper misurare la modestia delle sue forze di fronte alla natura e capisce che non può mai sfidare gli elementi, ma soltanto ad assecondarli, traendone vantaggio, la nave a motore, con la sua grande potenza, rischia di esaltare l'uomo ed indurlo ad illudersi di poter dominare gli elementi o, addirittura, opporsi ad essi. Una simile mentalità spesso si rivela pericolosa perché può portare con facilità a gravi errori e alla conseguente perdita di navi e, soprattutto, di vite umane >.

La navigazione a vela, inoltre – dice il comandante Straulino – inculca negli uomini due qualità indispensabili ad un buon marinaio: essere pronto in ogni momento a correre al proprio posto; obbedire immediatamente e senza discutere. Su una nave a vela gli uomini possono talvolta rimanere per giorni interi ai posti di manovra; possono essere chiamati al lavoro, mentre mangiano, mentre fanno toletta, ed anche qualche minuto dopo essere andati a dormire dopo ore di fatica durissima:

e devono accorrere immediatamente alla chiamata, perché le manovre vanno seguite immediatamente se non si vuole compromettere la sicurezza della nave (e quindi di tutti quelli che vi sono imbarcati). E bisogna obbedire istantaneamente agli ordini senza alcuna esitazione: non c'è mai il tempo materiale per discutere un ordine, c'è solo il tempo strettamente necessario per eseguirlo; talvolta bastano pochi attimi di ritardo per far saltare le vele e gli alberi: La costante disponibilità e l'obbedienza assoluta, su una nave a vela, si acquistano quasi istintivamente>.

Mal di mare

<Il senso di responsabilità che si acquista navigando a vela – ci ha detto ancora Sraulino – è eccezionale.

L'ufficiale che manda gli uomini sui pennoni a stendere o a serrare le vele ha immediatamente la rappresentazione plastica dei rischi ai quali i suoi ordini espongono l'equipaggio; i sottufficiali acquistano la piena consapevolezza dell'esigenza che la loro squadra <giri alla perfezione>; I marinai si abituano rapidamente a curare il lavoro nei minimi dettagli, perché imparano presto – e da soli – che un particolare trascurato, può avere conseguenze imprevedibili e irreparabili>.

<Lo sforzo fisico e l'impegno personale che è richiesto agli uomini di una nave, come la Vespucci – ha aggiunto il comandante Sraulino – ha anche altri aspetti positivi. Un dato: durante la navigazione verso Taranto, la Vespucci ha trovato mare in brutte condizioni e, ovviamente, a bordo si <ballava> parecchio e si doveva lavorare sodo; ebbene furono pochissimi i marinai del ruolo <nocchieri> e del ruolo <motorista> a sentirsi male; sapevano di essere indispensabili alla manovra e di non poter disertare il proprio posto a causa di una sciocchezza come il mal di mare; la grande maggioranza dei marinai addetti ai servizi di bordo, invece, era ridotta a pagliolo.

<In definitiva – termina il comandante Sraulino – un buon velista avrà certamente molto spirito di sacrificio, saprà sempre come venir fuori col minimo danno dalle situazioni più avverse e sfruttare al massimo, quelle favorevoli, saprà calcolare in anticipo e regolarsi di conseguenza, sarà molto coraggioso ma al tempo stesso molto prudente, avrà un raro senso dei valori umani: avrà cioè quasi tutte le qualità indispensabili ad un buon ufficiale>.

<La nostra Marina ha tra l'altro, parecchie navi piccole, specialmente dragamine, la cui funzione è indispensabile per tener libero l'ingresso ai porti. Un dragamine non può permettersi di rientrare in porto o mettersi <alla cappa> quando c'è bisogno della sua opera, quali che siano le condizioni del mare: un comandante che ha fatto della vela saprà come fare per tenere il mare con quel dragamine; anche se ci dovessero essere mare forza 5-6 e vento forza 7-8, quel comandante avrebbe maggiori possibilità di portare a compimento la missione senza compromettere la nave>.

Umberto Cairota: - Dal giornale. <La Gazzetta del Mezzogiorno> Bari 18/05/1965.
M.L. - Ge 2005