

Gesù Cristo ovvero “la storia parte da lontano”.

<<Aldo, il mio vicino di villino, mi ha portato un trapano che aveva l'interruttore bloccato, mi ha anche detto che prima di bloccarsi, "riscaldava una Madonna!!!". Ho fatto il miracolo: dopo qualche minuto il trapano era a pezzi, i fili erano “biscottati” e ne ha comprato un altro.>>



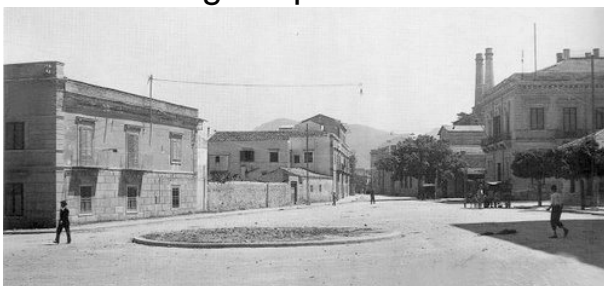
Mio nonno aveva trascorso una vita in marina, nel 1908 transitava per Messina quando il terremoto la devastò, lui era per mare sul canale e visse il maremoto trovandosi in mezzo a due colonne d'acqua che avrebbero potuto inghiottire la nave, ma che per fortuna la sputarono fuori sparandola sulla cresta successiva,

(c'erano morti a "munsedda" -cataste- a Messina e fuoco a Reggio Calabria), (Anche Gaetano Salvemini: storico, politico, antifascista, perse in quell'occasione la moglie, la sorella e i suoi cinque figli), raccontava quando era in vena.

Fu pure affondato d'inverno, di notte, mentre tornava a casa per qualche giorno di licenza a bordo di un mercantile. In quell'occasione salvò un bambino lanciandolo in acqua dentro un salvagente, mentre non riuscì a fare nulla per la madre che morì annegata.

Raccontava che dopo essersi infilata la maglia e i mutandoni di lana, scivolò in acqua, che ormai era all'altezza del ponte di coperta, cercando di allontanarsi il più possibile a nuoto dallo scafo per non essere risucchiato dal gorgo "rantolo" di un gigante che muore.

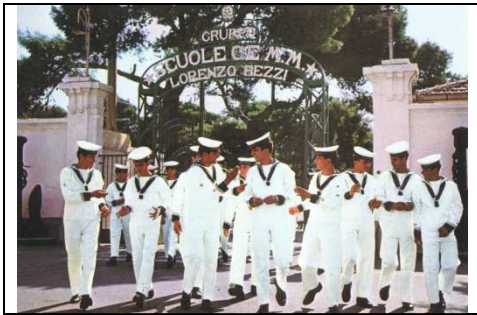
Anche in quell'occasione rischiò di finire al fondo braccato da un soldato Serbo che ormai semicosciente gli si aggrappò addosso con le ultime forze della disperazione, trascinandolo verso il fondo; poi, dopo vari metri, riuscì a liberarsene, e risalire quel mare nero, con i polmoni che scoppiavano e le energie allo stremo. Rimasero ad aspettare i soccorsi che arrivarono dopo 2 ore e mezza, quando ormai gran parte dei naufraghi era morta per assideramento. A bordo gli misero addosso una coperta e gli diedero una razione di cognac per rinfrancarlo.



Piazza Diodoro Siculo Palermo.

Mio zio Ciccio "Francesco", il penultimo della nidiata materna, elettricista per antonomasia, (venne a Roma, premiato da Pertini, come il più giovane elettricista italiano con la più lunga carriera), cominciò a 14 anni a lavorare per la "Generale Elettrica"

Anche lui in marina, elettricista, durante l'ultima guerra finì sul San Giorgio, ormai utilizzata come batteria costiera "Torretta San Giorgio" a Tobruk. (Pare che una cannonata contraerea partita per errore, fu quella che abbatté il velivolo di Italo Balbo).



Io, senza rendermi conto, con l'istinto delle tartarughe marine, andai a finire nel Corpo Equipaggi della Marina Militare.

Rimasi subito affascinato dalle enormi possibilità che mi si offrivano, e dagli istruttori e professori in grado di trasferire teorie ed esperienze inimmaginabili nelle scuole statali.

Io che ero rimasto "poco di più" che alla radio a Galena le cui cuffie provò anche "Luli" il cane volpino, curioso, dispettoso e intelligente, che faceva parte della famiglia, che mi seguiva quando facevo corsa campestre e saltava di contentezza da un letto all'altro nelle pareti opposte dello stanzone dove dormivo io e Claudio, il più piccolo, quando tornavo per qualche giorno in licenza.

Altro che comprare qualche vecchia valvola al mercato delle pulci di Palermo, che staziona ai piedi di una villa appartenuta ai Florio. Avevo a disposizione ogni ben di dio dove poter sfogare la mia sete di sapere come funzionavano i circuiti elettronici, i motori, le dinamo, le batterie, perfino come era fatta dentro la componentistica. Avevamo a disposizione,



valvole, motori, resistenze e condensatori sezionati, come i motori delle scuole guida, "mi sembrava di vedere l'elettrone scorrere lungo il filo conduttore, saltare da un catodo all'anodo di una valvola, creare una forza elettromagnetica". Con i "Banchini Gajon" potevamo assemblare dal semplice voltmetro fino ad una radio "supereterodina", per non parlare delle apparecchiature Radar, Sonar, di telecomunicazione, elettromeccaniche che muovevano e puntavano i cannoni, tutto ciò in un alone di fascino trasmesso dai nostri navigati istruttori, che la guerra l'avevano fatta veramente, e che qualche volta, il buon funzionamento di un'apparecchiatura aveva deciso le loro sorti tra la vita e la morte in mare.

Pur essendo fresco di istituto tecnico, non avevo mai capito con tanta semplicità come passare da una forma scalare a una vettoriale, i sistemi binari, l'algebra di Boule, o la trigonometria, che in seguito, quella sferica, mi servì a comprendere i GPS, a capire a fondo alcune teorie per prendere a

Roma, il brevetto di pilota, a divertirmi con l'uso del sestante, anche se non era prioritario, quando a Venezia presi la patente nautica.

Insomma studiare per me era un passatempo e non sentivo il peso del programma di studi; però, ero insofferente alla disciplina, accumulavo giorni su giorni di prigione e consegna: pur di andare in franchigia, se non passavo l'ispezione, ero capace di accorciarmi da solo i capelli, oppure saltare il muro di cinta, con il rischio di punizioni ben più pesanti.

La votazione degli allievi avveniva in ventesimi, ed ero bravino su tutte le materie ad esclusione delle attitudini militari; credo che avessi 10 e palla che corrisponde ad un 5+, con 10 mi avrebbero congedato d'ufficio. Anche agli esami finali credo che mi abbiano abbassato il voto di qualche materia perché nonostante le scarse attitudini militari, rischiavo di essere tra i primissimi: sarebbe stato imbarazzante avere tra i migliori allievi militari, uno che di caratteristiche militari ne aveva poche. Non partecipai mai a gite presso le ditte o rappresentanze militari, dove la disciplina era un obbligo: non potevano rischiare che la sera non tornassi perché mi ero perso appresso a chissà quale avventura. Questo maturò in me la decisione che la Marina Militare sarebbe stata solo una delle tappe del mio percorso, infatti così fu, e appena possibile tolsi la divisa per una vita apparentemente più libera da imposizioni di persone di cui non riuscivo a riconoscere il benché minimo valore o autorità.



La destinazione che mi fu data dopo le scuole fu CINCNAV "Comando in Capo della Squadra Navale". Ai miei rimbrotti mi fu detto che quella era la mia salvezza, perché essendo un ente a terra, che però prendeva la paga da imbarcato, non aveva tutta quella disciplina che a bordo è, e deve essere rispettata. Il vantaggio aggiuntivo sarebbe stato che avrei comunque navigato, ma solo quando l'ammiraglio imbarcava con il suo "entourage", sia per le crociere, sia per rappresentanza, evitandomi tutte le tediose esercitazioni routinarie a cui le navi militari sono soggette per acquisire un certo automatismo ai vari aspetti che si possono presentare in situazioni reali; in sintesi giocano di continuo a

fare la guerra. Mi andò bene, effettivamente non sentivo il peso della disciplina, avevo un bel laboratorio attrezzato dove fare i miei esperimenti, e ne feci di tutti i colori, uscivo in borghese quando volevo, andavo spesso a fare corsi di aggiornamento su nuove apparecchiature presso le aziende, andavo in temporanei imbarchi sulle navi della squadra che necessitavano di supporto tecnico; alla fine ho navigato più io da ospite che i miei compagni imbarcati, ed ho fatto tanti di quei corsi e tanta di quell'esperienza da potermi svincolare dalla MM e trovare subito un lavoro molto ben retribuito.

Mi guadagnai l'appellativo di "Gesù Cristo", quando da Taranto mi mandarono in missione ad Augusta, su una "Vecchia Corvetta" classe Bombarda, per riparare il radar che presentava un'anomalia strana: aveva messo alla prova sia i tecnici di bordo che quelli dell'arsenale militare, senza che riuscissero a venirne fuori.

Il radar di ricerca aerea e di superficie aveva la sigla AN-SPS/6, dell'americana Westinghouse, funzionava in banda "L" 1Ghz ed aveva una potenza di picco di 450 kW. Il problema era che dopo una mezz'ora di funzionamento, saltava l'interruttore generale. Dopo qualche tempo riprendeva a funzionare come se nulla fosse, tirava su per un'oretta e si spegneva di nuovo. Una situazione antipatica, specialmente se l'unità era impiegata come guardapesca nei settori al limite del Magreb.

Arrivato a bordo, mi guardavano tutti con sospetto: vediamo sto ragazzino che cosa combina, si leggeva nello sguardo ironico. Anch'io mi sentivo un po' impacciato, perché non è che avessi la soluzione in mano. Feci accendere l'apparecchiatura e mi misi davanti al ripetitore PPI (quello classico che gira che si vede nei film), per cercare di individuare qualche sintomo che potesse ricondurmi allo strano guasto intermittente.

Dopo qualche tempo, mi appoggiai, quasi seduto, sopra una specie di quadro elettrico che sporgeva dalla paratia. Questo quadro cominciò a scaldare fino a bruciarmi il sedere; < Ma che c... c'è dentro sta scatola che scotta come un fornello, dissi con un'espressione molto più colorita >: era il quadro dell'alimentazione generale del radar. Feci chiamare l'elettricista, lo feci aprire e scoprimmo che i fili erano cotti arroventati, si rompevano come biscotti. Era quella la causa dello spegnimento del radar: è probabile che con la salsedine che si infila dappertutto, si fossero ossidati i contatti, i contatti ossidati presentano maggior resistenza al passaggio della corrente, la resistenza li surriscalda, più si surriscaldano i conduttori, più si ossidano con un crescendo continuo, fino a quando la caduta di tensione per l'aumentata resistenza dei cavi elettrici, che ormai si sbriciolavano riducendosi di sezione, non era tale da staccare i relè di tenuta dell'apparecchiatura. Dopo una mezz'oretta, una volta che si raffreddavano, ricominciava la tiritera. Oltre ai tratti di cavo bruciati fu sostituita tutta la cassetta con i contatti ormai irrecuperabili.

Mi guadagnai l'apprezzamento di quelli che mi avevano accolto con scetticismo, e Capo Taurino, un maresciallo di CINCPAC, anche lui tecnico elettronico, cominciò a chiamarmi Gesù Cristo. Io sono sempre stato convinto di averlo riparato col culo. V

