

Nella drammatica situazione attuale della Grecia sembra che i governanti europei ignorino l'anzidetta visione greca del mondo e siano determinati ad imporre la loro visione mercantilistica. Ma il nuovo capo del governo Alexis Tsipras pare deciso a far loro capire la prima, insieme con la sua strategia per risolvere i problemi del Paese. A questo scopo egli e il ministro delle finanze Yanis Varoufakis hanno incontrato i vertici delle tre principali istituzioni europee per chiedere il tempo necessario per attuare un piano di rilancio dell'economia greca.

In definitiva, visto in relazione alla situazione politica ed economica attuale della Grecia, il saggio di Hillman è di grande attualità e può essere considerato la premessa al suo studio citato all'inizio con il quale egli ha sottoposto a profonda ed elaborata revisione la psicologia moderna, mediante un appassionato "discorso dell'anima" in cui, ricordando che Jung dichiarò che l'anima è la personificazione dell'inconscio, ne descrive la serie di significati che essa ha sotto questa forma, avvertendo che la sua vera essenza è così profonda per cui i suoi confini non sono raggiungibili. Il suo è stato un interessante tentativo di elaborare una psicologia dell'anima attraverso la storia, la filosofia e la religione. Soprattutto **"riconoscendo che non può esserci psicologia senza religione, perché in ciò che noi facciamo è sempre presente un Dio"**.



50 anni di storia italiana nello spazio

**Il 15 Dicembre 1964 avveniva il lancio del San Marco
(sei domande al Gen. Isp. ORSI ing. Gennaro)**

Qual è stato il significato più importante di questo evento?

Il 1° lancio del San Marco rappresentava la garanzia che dava l'Italia di poter effettuare quello che era l'obiettivo del progetto, ripetendo la stessa operazione da un poligono equatoriale mobile, cosa che avvenne meno di due anni e mezzo dopo,

cioè il 26 Aprile del 1967 (Fig.1). Infatti con il lancio del 15 Dicembre 1964 venne eseguita l'ultima verifica che dimostrava di poter andare avanti con il progetto perché la team italiana di lancio aveva operato autonomamente e il satellite, che montava la famosa bilancia Broglio, aveva funzionato perfettamente.

Quali erano le altre verifiche effettuate e quale fu il tuo ruolo in quel 1° lancio?

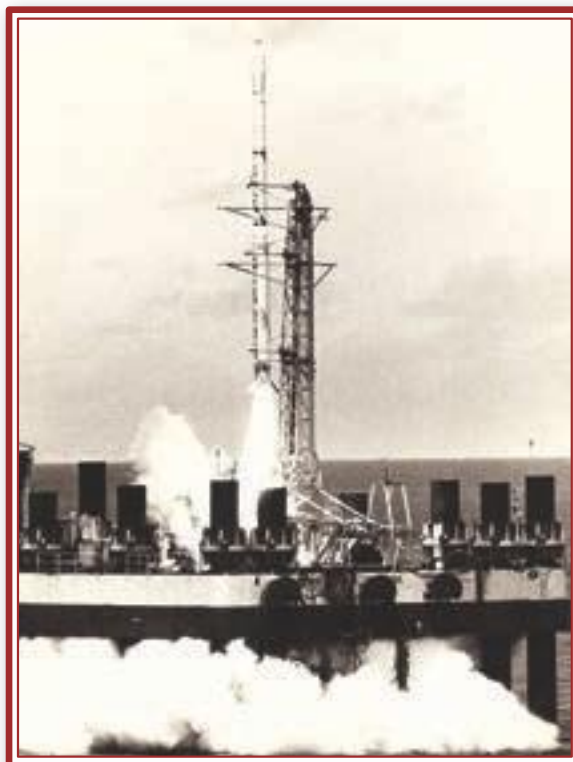
Rispondo subito alla seconda domanda dicendo che io non ero presente in quella occasione perché, come ho già scritto in altri articoli, il mio compito nel progetto fu quello di seguirne gli aspetti navali nei quali trovano posto le altre verifiche, e tra queste quella della scelta della zona idonea a sistemare il poligono di nuova concezione, con piattaforme rimorchiabili e sollevabili dal mare, dal momento che opportune gambe, mobili rispetto allo scafo, si abbassano, fissandosi al fondo marino.

Come avete fatto a scegliere detta zona?

In effetti - avendo già deciso di impiegare basi costituite da quelle piattaforme - sarebbe stato necessario rivolgersi ad esperti per verificare la fattibilità del progetto in funzione sia delle caratteristiche del fondo marino che di tutte quelle della zona, comprendenti quelle meteorologiche e logistiche che avrebbero richiesto anche collegamenti via terra con porti ed aeroporti.

Nell'ambito delle cose che potevo fare io, oltre alla poca esperienza che avevo acquisito nel periodo in cui ero stato imbarcato, ma come Ufficiale di macchina, mi avvalsi delle informazioni ricevute nelle varie occasioni di incontri nel paese di nascita, dove in molte famiglie c'era un marittimo in grado di dirmi che le notizie delle quali avevo bisogno le trovavo sulle carte nautiche e sui portolani.

Con questi presupposti partecipai ad una visita organizzata per verificare l'idoneità di tre zone (una in Somalia e due nel



Kenia) - che erano state individuate, a tavolino, e quindi solo con carte nautiche e portolani - per cui fu necessario acquisire tutte le informazioni necessarie a gestire il poligono ed avere, soprattutto, la certezza di poterlo sistemare su fondale adatto all'installazione delle piattaforme, cosa che avvenne sulla base di una campagna idrografica.

Voglio ricordare che in quella occasione si verificò il mio primo impatto con le insidie dell'Oceano Indiano, durante il monsone di Sud, con una disavventura che però non determinò conseguenze. Un altro ricordo, dello stesso Oceano, è quello che avvenne, molti anni dopo, quando affondò la nave Achille Lauro, della quale il Comandante era uno dei miei fratelli e, per fortuna ancora senza guai, perché si riuscì a sbarcare tutte le persone.

Quale fu la tua disavventura della quale hai parlato?

Per quella visita (Aprile 62) fummo incaricati io e un mio caro amico, Michele Sirinian, con il quale, a bordo di un Comet, raggiungemmo Nairobi, quando il Kenia non aveva ancora ottenuto l'indipendenza, e cominciarono le prime avvisaglie di una visita movimentata perché, alla vista dei nostri passaporti militari e della pistola, che aveva Michele, la Polizia inglese volle indagare.

Il Console Generale riuscì facilmente a sistemare le cose, ci ospitò per tre giorni nella sua residenza e, come primo provvedimento, per lo scopo della nostra missione, ci disse che la visita in Somalia era stata annullata per cui noi ci spostammo a Mombasa per incontrare i tecnici della Micoperi e l'Agente locale che doveva assisterli ad eseguire i sondaggi sul fondo marino.

Dalle prime informazioni ricevute, e da quello che riuscimmo a capire con l'evidenza della realtà, ci rendemmo subito conto che, delle due zone, sarebbe stato inutile visitare quella prospiciente Lamu, anche se la sua posizione era più conveniente perché più vicina all'Equatore, ma solo di poco...

Comunque, per rispetto all'incarico ricevuto, e nonostante il mio amico soffrì di mal di mare, ci imbarcammo di sera a Malindi, insieme all'Agente della Micoperi, su una barca da pesca di altura.

Al mattino arrivammo a Lamu e, rendendoci conto dell'inutilità di quel viaggio ma, anche delle condizioni che avremmo incontrato al ritorno, con vento e corrente contrari, ripartimmo subito. All'imbrunire ci fermammo, prudentemente, a ridosso dell'isola Teneve, a Nord di Kipini, e all'alba riprendemmo il viaggio ma, dopo poche miglia, il marinaio, capo ciurma, fermò uno dei due motori perché aveva notato bassa pressione sul manometro dell'olio.

Superato il panico del primo momento, ma con la paura di quello che poteva succedere, prendemmo noi in mano la situazione e facemmo rimettere in moto il motore - con il determinante intervento del nostro compagno di viaggio - e, dal controllo delle temperature del motore (acqua e olio), che si mantenevano nei limiti, capimmo che il problema era dovuto al mal funzionamento del manometro.

Ringraziammo il cielo perché, con un solo motore e l'elica da un lato, la barca si sarebbe trovata a procedere in condizioni ancora più difficili di quelle che trovammo per raggiungere Ngomeni, futura area del nostro campo base, a circa tre miglia dalla zona ove si doveva sistemare il poligono.

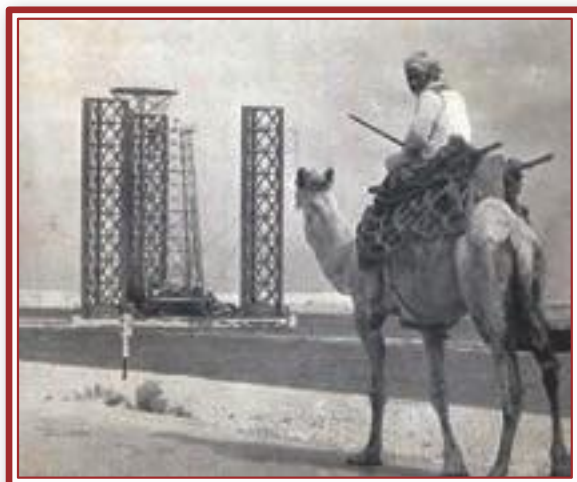
Ci fermammo per qualche ora con i tecnici che avevano già eseguito dei controlli, e ritornammo a Mombasa, dove raccogliemmo informazioni per Ditte attrezzate a svolgere lavori di nostro interesse futuro ma, soprattutto, per esaminare altri risultati della campagna idrografica che già dimostravano la validità della scelta, che venne confermata dopo con una relazione dettagliata.

Quale fu la seconda verifica?

Le azioni intraprese dal Prof. Broglio per acquisire elementi atti a stabilire dove e come rivolgersi per reperire le piattaforme, che rappresentavano la parte vitale per costruire un poligono mobile, impattarono subito sul nodo principale del progetto cioè l'insufficienza dei fondi assegnati.

L'unica possibilità di proseguire, in qualche modo, fu quella di acquistare dall'ENI una piattaforma (Scarabeo) che, comprata negli USA e trasferita nel Sinai (Fig.2) divenne poi obsoleta e poteva essere modificata, adattandola a base di lancio per attività simili a quelle svolte in Sardegna.

Il lavoro da svolgere sarebbe stato quello di modificare la piattaforma, installarla nella zona prevista con personale addestrato allo scopo, organizzare una centrale di lancio su una piccola nave e ripetere da quel poligono alcuni lanci di razzi sonda, con il personale già in possesso di esperienza, in modo da poter dare un'indicazione sui problemi da affrontare e sulla capacità di saperli risolvere.



La piattaforma mobile "Scarabeo" rimorchiata lungo il canale di Suez



Per le attività che riguardavano l'impiego dello Scarabeo, andai nel Sinai, insieme ad un altro caro amico, Mario Marconi, per accertare le condizioni della piattaforma che, ribattezzata Santa Rita, fu trasferita nei cantieri di Taranto, dove venne eseguita, in bacino, la manutenzione dei cassoni delle gambe, e poi la trasformazione con l'installazione del lanciatore Shotgun. Approntata per il rimorchio, la piattaforma, ribattezzata Santa Rita, partì per il Kenia (Fig3) dove, all'inizio di Febbraio 1964 mi trovai io, con altri quattro tecnici, per la sua installazione che, per un danno verificatosi alla prima prova di funzionamento, dovette essere rimandata.

Il porto più vicino, attrezzato con bacino idoneo, sarebbe stato Aden ma, verificata la possibilità di riparare il danno sbandando la piattaforma, la rimorchiammo a Mombasa dove fu eseguito il lavoro, con la fattiva nostra partecipazione, e questa fu anche l'occasione per verificare le nostre capacità. La Santa Rita fu riportata ed installata nella zona prescelta, i lanci di razzi sonda vennero eseguiti con comando e controllo eseguito dalla centrale sistemata su una piccola nave e con lo stesso personale che aveva operato in Sardegna, mentre un'al-

tra piccola nave operava da appoggio e così si arrivò a dimostrare che esistevano gli elementi per andare avanti.

Ci fu un'altra luce verde?

Certamente sì, perché la seconda verifica aveva dimostrato la capacità di installare e gestire il nuovo poligono ma, anche se furono eseguiti certi tentativi per adoperare una nave posacavi in disarmo e idonea ad alloggiare la centrale operativa e parte della logistica, rimaneva il problema del lanciatore/equipaggiamenti che certamente non poteva essere risolto con l'impiego della Santa Rita.

La terza luce verde si accese perciò quando gli americani misero a disposizione l'altra piattaforma, battezzata San Marco,

come base di lancio, mentre la Santa Rita fu trasformata per esigenze della centrale di lancio e logistiche in un cantiere, di fantasia italiana, installato nel porto di Mombasa.

In questo cantiere furono completati anche i lavori sulla San Marco, eseguiti a La Spezia, e quelli dei due tralicci per radar e generatori, da attaccate alla Santa Rita (Fig.4) e così, alla fine del 1966, si potette installare il poligono nella configurazione prevista.

