

# RON

La Serie di L. Ron Hubbard

---

## **LUPO DI MARE** **NAVIGARE PER I** **SETTE MARI**

---

PUBLICATIONS, INC.®





CAPITOLO QUARTO

*Il*  
**COMMODORO**





## Il Commodoro

**A**NCHE SE MOLTO È GIÀ STATO DETTO SUI PROGRESSI, DI BEN più ampio respiro, compiuti da L. Ron Hubbard dopo il 1966 e sulla creazione da parte sua della Sea Organization allo scopo di garantire la presenza di Scientology anche in un lontano futuro, consideriamo alcune vicende dal punto di vista puramente nautico. In altre parole, lasciamo il suo

grande percorso filosofico (attraverso “tumultuosi oceani di dati”) a un’altra pubblicazione di questa serie e narriamo la storia, al confronto relativamente semplice, di come egli riprese il mare.

In una delle sue prime affermazioni programmatiche, egli definisce una nave una specie di rifugio: una base di ricerca galleggiante dove il lavoro può proseguire indisturbato o, al massimo, disturbato solo dallo sciabordio delle acque sullo scafo. Tutto ha inizio a Las Palmas, sull’isola di Gran Canaria, e la nave in questione è un Bermuda ketch di 18 metri, originariamente chiamato *Enchanter* e successivamente ribattezzato *Diana*. L’imbarcazione successiva fu un rodato peschereccio del Mare del Nord, all’epoca chiamato *Avon River* ma ricordato oggi come *Athena*. Era scuro e imponente. Ron stesso lo descrisse come “strausato dai pescatori fino a diventare un vero macello di lerciume”, con la stiva e la sala caldaie che puzzavano ancora di sangue e olio di merluzzo. Aveva inoltre subito un incidente durante il viaggio da Aberdeen e richiedeva urgentemente la riparazione

della murata di poppa. Ma la principale preoccupazione di Ron riguardava le diciassette reclute originali della Sea Organization sui ponti ancora anneriti dell’*Avon*: una proveniva dalla marina mercantile, altre due avevano vaghe nozioni di navigazione e le altre avevano a malapena percorso una lega in mare.

Chi partecipò agli eventi che seguirono narra che il solo fatto di camminare sul ponte assieme a L. Ron Hubbard – e osservarlo mentre ispezionava un cavo logorato o una lamiera rotta – era come osservare un uomo che aveva probabilmente passato tutta la sua vita in mare. Allo stesso modo, narra di quella sua prodigiosa conoscenza di ogni argomento nautico, che arrivava a includere addirittura la ringhiera arrugginita e i cuscinetti consumati del motore dell’*Avon River* o il timone difettoso, che aveva finito per riprogettare personalmente. Infine, sebbene all’epoca nessuna scuola nautica conferisse un certificato di competenza a un marinaio con meno di quattro anni di addestramento, sappiamo che i testi su cui si basavano quelle scuole erano sia incompleti che inadeguati. Di conseguenza,



*In alto*  
Una delle prime  
motonavi  
della Sea Org  
l'Avon River,  
successivamente  
ribattezzata  
Athena, 1968

persino lo studente più diligente avrebbe potuto perdersi “elementi essenziali” del know-how nautico, compresa la sostanza di questa essenziale e indispensabile prima lezione ai membri della Sea Organization da parte del suo Commodoro:

“La differenza fra un marinaio e un terraiolo è quanto segue: il terraiolo non ha bisogno di mettere lì la terra. Quindi, egli molto spesso arriva in mare senza avere la consapevolezza che la piattaforma sulla quale si trova deve essere messa lì e deve essere continuamente messa lì, e che lui è lì per spostare questa piattaforma qua e là, tenerla al suo posto e tenerla a galla.

Quando il terraiolo inizia a navigare e non sa l'importantissimo fatto di aver adesso un'azione in più da fare, cioè quella di ‘mettere lì la terra’, capitano le cose più dannate che abbiate mai visto in vita vostra. Sarà un pasticcio enorme.

Se date un'occhiata con attenzione in qualsiasi porto in cui ci siano degli yacht ne vedrete degli esempi. Qualcuno si è comprato una barca e ora sta imbarcandosi per una crociera. Beh, è un fatto molto, molto notevole: l'ancora va giù, non viene su, non va giù, le vele non vanno su, non vengono giù e il risultato finale di tutto questo è che ‘Yacht nei guai’ diventa un classico articolo di cronaca.”

Per assicurarsi che nessuna nave della Sea Organization diventasse mai l'argomento di un classico articolo di cronaca, parlò poi dell'organizzazione sistematica di tutti i fondamenti della navigazione. Se tale affermazione

sembra un po' scontata, in realtà non lo è affatto. Se infatti si considera il contenuto dei materiali didattici di L. Ron Hubbard, a cominciare dal *Manuale Illustrato della Guardia in Mare* e dal *Libro Organizzativo della Nave*, si tratta in realtà del più conciso riassunto di tutto il know-how necessario a bordo di una nave, letteralmente dai compiti del mozzo a quelli del capitano, dalla lubrificazione dei motori principali al lavaggio del bucato. È degno di nota il pregnante commento di L. Ron Hubbard sulla navigazione (vale a dire, un argomento fondamentalmente semplice, reso complesso in base al “presupposto secondo cui un individuo non è in grado di stare di fronte al punto da dove è venuto, dove sta dirigendosi o dove si trova”).

Non meno significativo fu il Watch, Quarter and Station Bill (Ruolo della Guardia, dei Quartieri e delle Destinazioni) da lui elaborato. Si può dire che al di fuori dei circoli nautici sia un oggetto unico nel suo genere. Consiste semplicemente in un sistema per indicare a ogni membro della compagnia “dove alloggia, qual è il suo titolo e quali sono i suoi compiti in base all'organigramma della nave, quali sono la sua posizione e i suoi doveri per ogni manovra, attività e procedura relativa alla nave”. L'importanza di questo strumento – particolarmente essenziale a bordo delle navi della Sea Organization – che vogliamo qui sottolineare, è che si trattava di un sistema per garantire l'organico sufficiente per il

funzionamento dei sistemi operativi necessari alla nave da parte dell'equipaggio, pur mantenendo coperti i posti amministrativi. Inoltre, in caso di minaccia, emergenza o intensa attività, si aveva la certezza di poter disporre di tutto l'equipaggio.

Ed ecco un'altra osservazione: tutte le operazioni a bordo della nave si potevano svolgere a tre livelli, vale a dire pericolo, minaccia e tutto tranquillo. Per effettuare transizioni scorrevoli e veloci da una condizione all'altra, egli conduceva regolari sessioni di "esercitazione e assegnazione" con la seguente precisazione: "A me, di solito, non capitano situazioni di emergenza, ma preferisco che ci si sia esercitati per far fronte a tali situazioni: non si sa mai". Le esercitazioni erano regolarmente cronometrate per migliorare il tempo di reazione e venivano svolte con piena simulazione – manichette dispiegate, idranti aperti, divise antincendio indossate – e il tutto in modo impeccabile e a rotta di collo.

Avendo implementato il Watch, Quarter and Station Bill (Ruolo della Guardia, dei Quartieri e delle Destinazioni) e sostanzialmente portato a termine le riparazioni dell'*Avon*, continuò l'addestramento in mare aperto. Per la precisione, brevi e veloci corse lungo la costa nordafricana, dove il personale che si dimostrava nauticamente più promettente ricevette l'opportunità di prendere il comando dell'*Enchanter*. Malgrado alcuni incidenti che videro coinvolti i motori e in cui venne strappata una lastra della murata di



poppa, il Comodoro della Sea Organization autorizzava l'uso delle vele soltanto quando egli non si trovava personalmente a bordo. Ecco la sua motivazione: i marinai senza esperienza "correranno ogni genere di rischio con una barca a vela, se pensano di potersene tirar fuori all'ultimo minuto semplicemente accendendo i motori". E una motivazione ancora più valida: in un mondo in cui l'avanzamento di grado dipende molto spesso dall'anzianità o dalla reputazione, ecco qui un'organizzazione di rarissima imparzialità dove per una promozione non era necessario aspettare

*In alto*  
Il Bermuda  
ketch di 60  
piedi *Enchanter*,  
successivamente  
ribattezzato  
*Diana*, 1968

dieci anni o più che un ufficiale liberasse il posto, ma soltanto il tempo necessario per padroneggiare un'abilità e dimostrare competenza.

Lo zenit di questo periodo venne con l'acquisto di una terza nave della Sea Organization, il *Royal Scotman*, un'imbarcazione di 3.200 tonnellate ricordata oggi con il nome di *Apollo*, la Nave Ammiraglia di L. Ron Hubbard. Vantava una lunga e distinta carriera, con tanto di servizio prestato come nave operativa britannica durante la seconda guerra mondiale. Presentava "uno scafo *molto* spesso, di acciaio duro di eccellente qualità", una "prua imponente" e ponti in tek della migliore qualità. Il Commodoro la accolse di persona a Southampton e salpò con un equipaggio minimo per quella che fu una crociera di collaudo, il 28 novembre 1967. Benché le successive avventure della nave siano state poche e rare – giustamente, poiché si trattava di una nave intesa a fornire un ambiente "privo di distrazioni" – non mancheremo comunque di menzionare alcuni aneddoti marittimi di quel periodo.

Da qualche parte al largo della costa siciliana, un "gattone" aveva scorto un razzo di emergenza attraversare una notte nera come l'inchiostro. E come risulta dal giornale di bordo, "trasformato in striscia dal vento in rinforzo, sembrava provenire da dietro una schiera di rocce rivolta verso il mare e che delimitava uno stretto canale". Al che il Primo Ufficiale aggiunge: "Le carte ci segnalavano la presenza di un'infida serie di scogli battuti da una maretta viva, a circa tre quarti di miglia più avanti". Presumendo quindi che uno yacht si

fosse effettivamente incagliato sui quegli scogli, il Commodoro si lanciò a tutta velocità in quello stretto passaggio "senza pensarci due volte".

Tuttavia, può benissimo darsi che avesse avuto un sospetto o perlomeno un fugace ricordo di alcuni racconti che si narrano sulla costa di Cornovaglia, dove un tempo i predoni solevano attirare le navi contro gli scogli con tremenda regolarità. Quello che lo *Scotman* si trovò di fronte era altrettanto astuto: un peschereccio siciliano, infilato tra alcuni scogli a pelo d'acqua e munito di luci in cima ai pennoni per simulare una nave in difficoltà. Se e quando qualche buon samaritano a bordo di uno yacht fosse sceso sulla secca, avrebbe potuto aspettarsi il peggio.

In risposta – ed è difficile raccontarlo meglio di chi è stato testimone diretto dell'accaduto – si narra che il Commodoro si sia sporto dall'aletta di plancia per meglio vedere la scura nave pirata prima di ordinare lo squillo assordante della fragorosa sirena della nave. Dopo di che, "a mano a mano che gli echi di quel frastornante squillo svanivano nel vento della notte, gli aspiranti pirati, probabilmente in preda al panico, si arrampicarono sul loro ponte per vedere che cosa gli era piombato addosso nel cuore della notte. La vista di questa gigantesca prua così vicina al loro nascondiglio deve aver in qualche modo alzato il loro livello di sopravvivenza. E pare che il suono di un megafono elettrico che chiedeva loro, a tutto volume e in italiano, che cosa stessero facendo, abbia prodotto un'improvvisa realizzazione. Non risposero mai alla domanda, ma le false luci

*A destra* Cerimonia per ribattezzare la nave, Corfù, 1968:  
"Addio vecchio *Royal Scotman*. Adesso che finalmente conosco  
le tue abitudini, tu scompari e diventi l'*Apollo*". – LRH



si spensero e il piccolo motore monocilindrico si accese tossicchiando, spingendo lo scafo in una veloce ritirata. E i piccoli yacht che quella notte avrebbero potuto rispondere ai menzogneri segnali di pericolo navigarono indisturbati, senza sapere di essere stati aiutati... né da chi”.

Sempre a quel periodo in cui L. Ron Hubbard era al comando della sua Nave Ammiraglia, risale il racconto di questa audace fuga da un uragano al largo delle Azzorre. Il mese di ottobre 1970 volgeva al termine. Il suo yacht si trovava al largo di Ponta Delgada e direttamente sulla rotta di quello che è ricordato negli annali dell’Atlantico come “Uragano Dieci”. Mentre l’*Apollo* trascinato dalle onde si avvicinava sempre più a una costa rocciosa, il Commodoro ordinò all’equipaggio di levare le tre ancore della nave, facendo attenzione a non incastrarle nelle eliche, dirigendosi simultaneamente verso il mare aperto (una manovra estremamente delicata che richiede di destreggiarsi con le catene delle ancore come

fossero i fili di un aquilone per stratonare la nave e rimetterla in rotta). Nonostante la relativa sicurezza del mare aperto, le eliche entravano e uscivano dall’acqua a causa di onde di dieci metri: “Si sentivano i motori ruggire, si percepivano le vibrazioni e all’improvviso la prua si alzava di nuovo”. Una volta raggiunto l’occhio del ciclone, in quella calma irreali, la nave aspettò che i venti si calmassero, fungendo da rifugio per i gabbiani in balia della burrasca. Tornando due giorni dopo sul devastato luogo dell’ormeggio, trovò gli abitanti del villaggio allineati sulla banchina, meravigliati di vedere una nave che sarebbe andata persa tra le mani di qualsiasi altro capitano meno competente.

C’è dell’altro ed è altrettanto significativo. Nonostante le linee audaci e l’orgoglioso passato, l’*Apollo* non disponeva nel modo più assoluto dei mezzi di un’imbarcazione del XXI secolo. Non era dotata di equipaggiamento moderno per la localizzazione dei temporali. Le sue eliche erano a passo fisso. L’albero motore doveva quindi

Riproduzione  
dell’*Apollo* che  
illustra tutti i  
dettagli salienti



arrestarsi completamente prima di un'inversione di marcia, il che richiedeva un minimo di 450 metri per fermarsi. Di conseguenza, bisognava essere sempre avanti di dieci mosse, ragion per cui Ron aveva istituito come tradizione, davvero unica nel mondo nautico, esercitazioni e assegnazioni. (Invero, soltanto le unità navali d'élite sono preparate in modo paragonabile: squadre del ponte di volo delle portaerei, ad esempio, o gli equipaggi dei sottomarini nucleari.)

Dopo il 1969, le caratteristiche esercitazioni della Sea Organization venivano solitamente condotte di sera e da quelle serate arrivano parecchi ricordi delle dimostrazioni di L. Ron Hubbard: come regolare un radar per localizzare piccole navi in mare, come eseguire il rilevamento delle onde nelle notti senza luna e in che modo un timoniere poteva governare senza bussola, mentre il personale del ponte governava soltanto con i motori. A commento della competenza derivante da simili esercitazioni, ricordiamo che

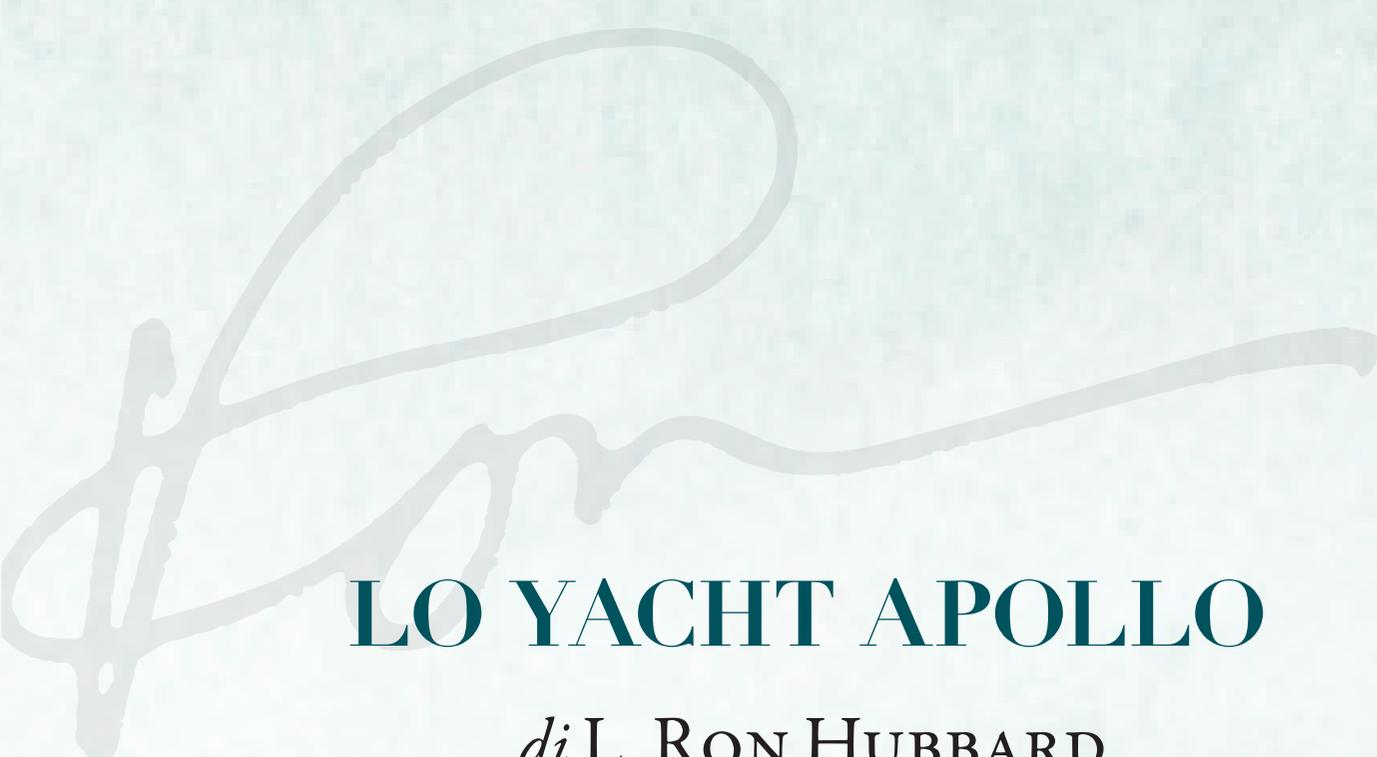
una volta il Comodoro diede l'ordine di porre in cima al radar un calice colmo d'acqua. La squadra di turno sul ponte di comando poté così vantarsi di aver portato a termine un viaggio così privo di "rollii e beccheggi" da non spandere una sola goccia.

C'è dell'altro, che la dice lunga sul Comodoro: egli era in grado di leggere i cambiamenti dei venti e delle maree come pochi sanno fare in quest'era di dipendenza elettronica. E sapeva che cosa indicavano le nuvole, che cosa prevedeva la pressione barometrica e sapeva interpretare persino la condotta dei gabbiani. Ma in sintesi, la conclusione è questa: in passato, forse ci sono stati altri come lui. Oggi, tuttavia, è raro trovare un marinaio moderno capace di vivere in tale armonia con il Vecchio Mare ed è ancora più raro il fatto che egli abbia condiviso il suo sapere e lasciato un retaggio nautico duraturo. ■



*Come premessa alle parole dello stesso L. Ron Hubbard riguardo all'Apollo, si può menzionare il fatto che essa entrò in servizio nell'ottobre 1940 presso l'Ammiragliato Britannico quale nave da rifornimento. Tuttavia, già all'inizio del 1941, essa divenne del tutto operativa come nave trasporto truppe per sbarchi anfibi. E proprio in tale veste fu utilizzata dall'allora Primo Ministro britannico, Sir Winston Churchill; per la precisione, durante la liberazione della Francia meridionale nell'agosto del 1944. Una volta finita la guerra, navigò il Mare d'Irlanda fino al novembre 1967, momento in cui il Comodoro ne prese il timone e la fece entrare nella storia.*





# LO YACHT APOLLO

di L. RON HUBBARD

**L'***Apollo* È IL TERZO yacht al mondo in termini di grandezza. Il *Britannia* è 4 metri più lungo, e l'*Atlantis*, varato nel luglio del 1974, stazza 3.400 tonnellate.

L'*Apollo* ha una stazza lorda di 3.278 tonnellate, è lunga 97,5 metri, ed è spinta da due motori diesel Harland and Wolff che erogano una potenza di 5.200 cavalli. Ha una velocità di 19,5 nodi ma la normale velocità di crociera è di 13. Può trasportare da 300 a 350 uomini d'equipaggio.

È una nave dal passato glorioso. Fu costruita nel 1936 a Belfast per navigare nel Mare d'Irlanda, e per la sua costruzione fu impiegato il migliore acciaio e il meglio della cantieristica locale. Venne ristrutturata nel 1945, poi di nuovo alla fine degli anni Sessanta ed è stata mantenuta al passo coi tempi sotto ogni punto di vista.

Durante la seconda guerra mondiale prese parte a molte campagne in tutto il mondo, come nave ammiraglia per le operazioni. Trasportò con successo la fanteria leggera degli US Rangers negli sbarchi in Nord Africa. Durante gli sbarchi di Salerno del 1943 fungeva da quartier generale navale. Per Sir Winston Churchill, essa fu la nave di comando per l'Operazione Anvil nel Mediterraneo.

I suoi capitani e macchinisti furono decorati per il loro stato di servizio in tutto il mondo.

Nel 1968 venne acquistata dal Servizio Operazioni e Trasporto, e fu usata come centro galleggiante di management per l'area europea.

Venne noleggiata dalla Church of Scientology of California.

Con un passato coraggioso e romanzesco, le sue avventure continuano, al servizio dell'umanità e della pace, nel mondo moderno. 

