



FERRUCCIO RUSSO

## **1969 Rotta per l'Antartide** **La prima spedizione** **di Giovanni Ajmone Cat**

Edizioni Scientifiche e Artistiche  
Torre del Greco 2009  
Pagg. 328 - Euro 35,00

Chi ha avuto dalla fortuna il privilegio di conoscere personalmente Giovanni Ajmone Cat, e di essere onorato dalla sua amicizia, non può sfogliare queste pagine senza sentirsi preso da viva commozione. L'impresa di cui fu ideatore, realizzatore e protagonista assoluto, lo rende un gigante della storia della navigazione per l'audacia romantica e, insieme, il sempre concreto senso di responsabilità nella condotta, virtù insolitamente mescolate, e congiunte a una profonda religiosità, solo grazie ai quali valori egli poté compiere le sue avventure mirabolanti e, per certi versi, incredibili.

Molto opportunamente la narrazione ha inizio con un prologo, che è un po' la ... preistoria di questa storia. Scrivendo in prima persona, l'A. racconta le sue prime esperienze, maturate da giovanissimo, d'iniziazione alla vela sulle acque del lago di Como, che per i suoi venti mutevoli e a volte violentissimi ben può riguardarsi come un'ottima scuola. E poi, la sua costante pratica di questo sport, sentito come passione che illumina una vita e certo non come attività di piacevole contorno ad altre considerate come più importanti. Quando l'ho conosciuto, Giovanni amministrava una tenuta agricola nel territorio di Anzio, ma spesso, appena poteva sottrarre qualche ora alla sua impegnativa atti-

vità imprenditoriale, correva giù in porto per uscire in mare.

Così si andò formando nella sua fervida immaginazione il disegno di questa impresa che lo avrebbe consegnato alla Storia. Ed è intrigante leggere come questo progetto prendeva a mano a mano contorni sempre più precisi: dalla progettazione della barca, che trovò nei costruttori Fratelli Palomba e nel mastro velaio Giovanni Ascione di Torre del Greco degli interpreti in perfetta sintonia con il committente, anche per l'entusiasmo contagioso che tutti profusero nella realizzazione, alla diligente preparazione scientifico-nautica, alla soluzione dei mille problemi incombenti nella previsione di restare lontano dall'Italia per tempi non preventivabili, ma certo non brevi.

Finalmente, l'unità fu pronta a prendere il mare. Madrina ne fu Donna Carlangela, la mamma di Giovanni, alla quale (come alla sorella Rita) moltissimo si deve per il sostegno mai fatto mancare al figlio (e fratello). Dopo una serie di prove in mare e di trasferimenti in acque nazionali - da Torre, ad Anzio, alle severe prove alle Bocche sotto il Natale del '67 -, e dopo i conseguenti affinamenti dell'attrezzatura, il 27 giugno del 1969 il *San Giuseppe Due* prendeva finalmente il mare per il suo viaggio transoceanico, la discesa lungo la costa sudamericana, il balzo da Ushuaia (dove, trovandomi nel 2002, andai a scovare la traccia del passaggio della barca italiana negli atti della locale Prefettura Navale) per la penisola antartica.

Non voglio togliere il gusto della lettura di queste magnifiche pagine, il cui rigore tecnico nulla toglie alla vivacità del "racconto", ripercorrendo tutte le tappe dell'avventura; solo ricordare che nel viaggio di ritorno il comandante preferì prendere il largo dalla costa sudamericana, andando a far scalo a Sant'Elena ed Ascension: e questo la dice lunga anche sulle sue qualità di "ufficiale di rotta", dotato giusto di un sestante e ... *that's all!*

Solo mi piace rilevare come, di là dalla rievocazione degli avvenimenti, pur avvincenti specie per chi di mare ne sa, ne capisce e ne vuol sempre più capire, nella narrazione acquistano ri-

salto figure a tutto tondo di persone che dell'impresa sono state, in qualche modo e misura, più o meno compartecipi: come si potrebbero dimenticare, soprattutto, figure come un capitano Castagnino, un Salvatore Di Mauro, un Dario Trentin ...? Degni compagni d'avventura e sodali del comandante Giovanni Ajmone Cat, Medaglia d'Oro di benemerita marinara!

Renato Ferraro



ANGELO BELLONI

## **Cinquant'anni di mare**

A cura di Achille Rastelli

Mursia Editore - Milano 2008  
Pagg. 290 - Euro 22,00

Di Angelo Belloni, individuo eclettico, ufficiale di Marina, inventore, collaudatore e scienziato, pochi sanno qualcosa se non, genericamente, che fu l'inventore del cosiddetto "vestito Belloni" impiegato dagli incursori subacquei italiani della X MAS durante la Seconda Guerra Mondiale.

Una grave, anche se nel nostro bel Paese non inconsueta, lacuna, una mancanza che sconfinava in una ignara ingratitudine da parte di moltissime persone, più di quante se ne possano immaginare, la cui vita è stata inconsapevolmente cambiata dalla genialità delle intuizioni di quest'uomo.

Senza gli studi e gli esperimenti di Belloni (brevettò nel complesso 61 invenzioni fra il 1909 e il 1955 in Italia, Francia, Gran Bretagna, Stati Uniti e Germania, moltissime delle quali ebbero poi applicazione nella vita reale), oggi non avremmo sviluppato la maggior parte delle apparecchiature di salvataggio per sommozzatori (non solo nei Paesi occidentali, ma anche nell'attuale

Federazione Russa, diretta erede degli studi effettuati dai tecnici sovietici che li ripresero da quelli italiani attraverso una via molto tortuosa, ma questa è un'altra storia), né avremmo perfezionato ai livelli attuali quelle per la respirazione ad ossigeno e ad aria compressa né, tanto meno, le normalissime mute (da quelle artiche, pesantissime, a quelle tropicali spesse un paio di millimetri) utilizzate quotidianamente da milioni di appassionati di immersione in profondità, osservazione subacquea senza impiego di bombole, surf e windsurf ovunque nel mondo, per non parlare poi di quanti le impiegano per lavori altamente professionali.

Per evidenziare l'importanza del suo apporto al mondo subacqueo e non solo, riportiamo integralmente la presentazione del Volume, vergata dall'Ammiraglio Gino Birindelli (una delle persone e degli specialisti di settore che maggiormente conobbe e apprezzò l'opera di Angelo Belloni) lo scorso anno, poco prima della sua morte: *"Ho letto con interesse e attenzione la prefazione del curatore che ha tratteggiato in modo efficace i vari aspetti delle molte doti e pregi della personalità del comandante Belloni. E mi domando come sia riuscito a mettere in evidenza i molti tratti dell'intelligenza e del carattere di un uomo che ha veramente dell'eccezionale. Ciò che Angelo Belloni ha pensato, immaginato, inventato, osato deve essere reso noto agli italiani."*

Questo non vuol dire, e Rastelli, nella sua non certo facile opera di curatore, lo ha correttamente evidenziato, che Belloni fosse un personaggio "alla mano", tutto simpatia, rose e fiori. Al contrario, pur essendo un eccellente ufficiale della Regia Marina, dopo un periodo giovanile di "perdizione" come ebbe a definirlo lui stesso, divenne un buon marito e un ottimo padre, rimanendo tuttavia una persona di una dirittura unica, con proprie e ben radicate convinzioni portate avanti in una maniera che oggi forse giudicheremmo (anche con il necessario distinguo dovuto al cambiamento dei tempi, delle educazioni e delle abitudini) un tantino rigida. La qual cosa comunque non inficiò le sue possibilità e la sua capacità di guardare un palmare oltre dove vedevano gli altri.

Il volume consta essenzialmente della pubblicazione del lungo diario

che stese dal 1900 al 30 marzo 1945, data in cui lo sospese in attesa del termine del secondo conflitto mondiale che, aveva stimato, sarebbe durato ancora a lungo, prevedibilmente, secondo lui, fino al 1950.

Da questa convinzione deriva il titolo dell'Opera, che, comunque, in seguito verrà completata aggiungendole una parte integrativa a completamento del testo, fino alla data sopra indicata.

Il volume, corredato da una iconografia eccellente sotto tutti i punti di vista, è editato per la serie Storia, Biografie e Diari Mursia e, vuoi per la consistenza, per la mole di materiale pubblicato, per le dimensioni e la carta di buona qualità, il suo un prezzo di 22 Euro è pienamente giustificato. Nessun appassionato di attività subacquee dovrebbe farlo mancare alla sua biblioteca.

Franco Maria Puddu



MARCO FARAONI

## Cannoniere sul Garda

Editing Marco Lucielli

Verona 2009

Pagg. 254 - Euro 17,00

Molto spesso viene fatta una facile ironia su improbabili Marine come quella ungherese o quella Svizzera; prima di parlare, però, sarebbe meglio documentarsi, perché se l'Ungheria odierna non ha sbocchi al mare, quando faceva parte dell'Impero Austro Ungarico ebbe una forza navale di tutto rispetto in Adriatico, il cui comandante, ammiraglio Miklos Horthy von Nagybania, in seguito fu reggente al trono magiaro fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale. La montuosa Svizzera, invece, endemicamente afflitta dal fenomeno del contrabbando, ha avuto, per lungo tempo, delle efficienti forze doganali lacustri sui laghi di Costanza e di Ginevra.

Per analoghi motivi di scarsa conoscenza della storiografia minore o regionale del nostro stesso Paese, quindi, riteniamo che saranno piuttosto pochi gli italiani a conoscenza dell'esistenza di una flottiglia di cannoniere (dipendenti, nel tempo, dall'Esercito, dalla Marina o da un comando autonomo) che per alcuni decenni del XIX secolo ha operato, militarmente, sulle acque del lago di Garda, noto anche come lago Lemano.

Una storia singolare se si pensa che, mentre gli austroungarici avevano sempre considerato di notevole importanza il controllo di quelle acque, sulle quali si affacciava la fortezza di Peschiera, cardine del sistema difensivo lombardo-veneto noto come il Quadrilatero (costituito dai capisaldi di Peschiera, Verona, Mantova e Legnago), i sardo piemontesi sembravano disinteressarsene.

Si dovette infatti all'iniziativa di Napoleone III, nostro alleato nella Seconda Guerra di Indipendenza, se nel 1859 quella che diverrà la Regia Flottiglia Interna del Lago di Garda, venne potenziata e resa credibile con l'invio, dalla Francia, di cinque cannoniere a vapore "smontabili". In realtà sarebbe stato più giusto definirle "smontate", in quanto, una volta assemblate, non era più possibile tornare a suddividerle nei componenti originali, ma la scelta di questa soluzione era stata resa obbligatoria dalle modeste ferrovie dell'epoca, le cui strette gallerie impedivano il passaggio delle unità intere.

La prima cannoniera però, montata a Desenzano, fu pronta al varo solo il 13 luglio del 1859, cinque giorni dopo l'inattesa e unilaterale firma tra Francia ed Austria dell'armistizio di Villafranca; cionondimeno Napoleone III volle assistere alla cerimonia e immediatamente dopo fece il "beau geste" di donare alla Marina sardo piemontese le unità (facendole comunque pagare "a costo di fabbrica") ben sapendo che riportarle in Francia avrebbe richiesto lavori, sforzi e spese assolutamente sproporzionati rispetto al vantaggio di averle nei ruoli della *Marine Nationale*.

Né questa è l'unica nota decisamente "di colore", ma non ne accenneremo ad altre, perché non intendiamo togliere al lettore interessato a questo argomento "di nicchia", la soddisfazione di andare, come si suol dire, a "rifare le pulci" a un particolare



aspetto del nostro Risorgimento, seguendo le orme dell'Autore, un giovane e agguerrito avvocato di Garda alla sua seconda Opera, entrambe ambientate nella sua bella regione.

Il volumetto, corredato da una buona documentazione iconografica, con alcune immagini decisamente di notevole interesse, si presenta bene, con una impaginazione classica, un testo scorrevole e di facile lettura con pochi refusi, delle necessarie e ben fatte appendici ed un piccolo glossario di termini nautici.

Si tratta, in definitiva, di un'Opera che non si può certo definire essenziale se intesa nell'economia globale di uno studio sugli eventi militari del Risorgimento, ma non per questo di scarso interesse. Il lettore attento, infatti, scorrendone le righe vi troverà in "formato ridotto" avvenimenti che sono una copia molto somigliante di molti dei più importanti eventi che hanno caratterizzato il cammino del nostro Paese verso l'Unità d'Italia.

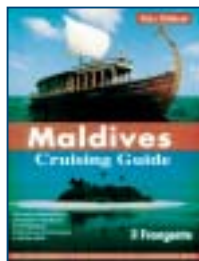
Non si tratta, purtroppo, sempre di eventi molto qualificanti. Tra il 19 e 20 luglio 1866, ad esempio, alcune cannoniere austriache, alternandosi, semidistrussero a cannonate l'abitato di Gargnano, catturarono un piccolo piroscalo e ne affondarono un altro, tentando di sequestrare 100.000 razioni viveri destinate ai volontari italiani, per poi ritirarsi indisturbate senza essere state fatte segno neanche ad una fucilata.

Questo nonostante il sindaco del paese, coraggiosamente abbarbicato al telegrafo, avesse tempestato di decine di richieste di intervento delle nostre forze, ora patetiche ora sdegnate, il sottoprefetto di Salò il quale si "chiama fuori" dichiarando che l'iniziativa spettava all'autorità militare.

Questa dal canto suo, in preda alla confusione, non abbozzava la minima reazione, mentre a terra, fra le vittime del bombardamento, cadevano anche due giovanissimi volontari italiani, vittime del "fuoco amico". In quelle stesse ore (fu forse un segno del desti-

no?) in Adriatico si consumava la tragedia di Lissa.

*Franco Maria Puddu*



MAX MOLTENI

## Maldives Cruising Guide

Edizioni Il Frangente - 2009

Pagg. 92 - Euro 49,50

In questo numero della Rivista ci siamo avventurati nel presentare ai soci l'ipotesi di una vacanza nei mari tropicali, per l'esattezza alle Maldive. Una volta accettata la possibilità di fare un'esperienza di questo genere, una volta superato il blocco, soprattutto mentale, che non ci permetteva nemmeno di considerare quest'ipotesi, qualcuno di noi si chiederà se e come poter navigare fra quelle splendide isole. Fermo restando che si tratta di navigazioni particolari, in un oceano che non ci è familiare come il mare di casa, ci sentiamo di affermare che con alcuni accorgimenti e precauzioni, è senz'altro possibile. Certo, almeno le prime volte sarà opportuno affidarsi ad una guida esperta e non andare da soli; successivamente, sarà comunque consigliabile spostarsi solo di giorno, visto che molte delle isolette più piccole e di recente formazione non sono né indicate sulle carte né presentano alcuna forma di segnalazione. Un primo passo, per chi vuole sperimentare la navigazione in quest'arcipelago, può essere quello di cominciare a familiarizzare con esso mediante la lettura di apposite guide. L'ultima comparsa sul mercato in ordine di

tempo è quella scritta coscienziosamente da Max Molteni, un italiano che dopo essersi innamorato delle Maldive, ne ha fatto oggetto di un'attività professionale che gli ha permesso di mettere insieme le nozioni che ha ora riversato in questo libro. Anche se la casa editrice è italiana, si è correttamente pensato di stamparlo in inglese, partendo dal presupposto che chi desideri avventurarsi in mari stranieri abbia un minimo di conoscenza di quello che non solo fra i marinai, è considerato una sorta di esperanto. Il prezzo, oggettivamente un po' elevato, trova la sua ragione nella ricchezza delle illustrazioni, nella quantità di ricerche che sono state necessarie e nella tiratura, per forza di cose limitata. Il volume si suddivide in due parti essenziali: L'introduzione e gli Itinerari. Nell'introduzione si troveranno raccolte, nei vari paragrafi, tutte le informazioni di base che possiamo cercare: da quelle storico-geografiche a quelle geologiche e naturalistiche, a quelle meteorologiche; ci sono paragrafi che si addentrano nelle disponibilità logistiche, nei servizi sanitari che possono essere trovati, che parlano di parassiti presenti e delle possibili infezioni; ci sono quelli che ci spiegano come comunicare, che ci indicano quali ristoranti trovare e dove, quelli che trattano delle formalità doganali o di come proteggersi dai fulmini. Insomma, si capisce che tutto nasce da esperienza vissuta e specificamente attinente alle necessità del navigatore, anche se occasionale. La parte itinerari è una sorta di portolano che, indicando le carte più opportune per la navigazione nella specifica zona che di volta in volta viene trattata, ci porta per mano, in maniera semplice, nell'avvicinamento all'isola, nella scelta dell'ancoraggio, più o meno prossimo ad un porto - se c'è - e poi, a terra, nei luoghi più interessanti. Il tutto riccamente illustrato e completato da una carta generale dell'arcipelago. Un'ottima lettura preparatoria, interessante anche per chi deciderà di godersi le isole semplicemente da una spiaggia.

*Paolo Correr*

La Libreria Internazionale «Il Mare» che quest'anno celebra i suoi 35 anni di attività (Via di Ripetta, 239 00186 Roma - Tel. +39 06 3612091/3612155 - Sito: [www.ilmare.com](http://www.ilmare.com), E-mail: [giuliadangelo@ilmare.com](mailto:giuliadangelo@ilmare.com), Blog: [www.amordimare.it](http://www.amordimare.it)) praticherà lo sconto del 15% su tutte le opere di carattere marinaro ai soci in regola della LNI.