

Questa imbarcazione è stata ricostruita con le tecniche dell'epoca nel museo cantiere vichingo di Roskilde (Vedi articolo a pag. 6)

Anno CXXIII - n. 5-6

maggio-giugno 2020

Direttore Responsabile

Paolo Bembo

Redazione

Franco Maria Puddu

Direzione - Amministrazione

Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma

tel. 06 809159203

fax 06 809159205

C.C. post. 30719009

www.leganavale.it

redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma

n. 7727 del 24.10.1960

Poste Italiane S.p.A.

Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003

(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)

art. 1 comma 1 DCB Roma

Realizzazione Grafica e Stampa

Tipografia Facciotti srl

Vicolo Pian Due Torri, 74

00146 Roma

Tel. 06 55260900



La rivista che viene inviata ai soci vitalizi, benemeriti, ordinari e studenti che ne fanno richiesta, è anche pubblicata sul sito istituzionale.

Manoscritti fotografie e disegni, pubblicati o no, non si restituiscono.

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di giugno 2020

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

2

• Il punto nave

di Maurizio Gemignani

4

• Archeologia sperimentale

di Giovanni Panella

6

• Mare e umanità

di Franco Maria Puddu

13

• Il mestolo del Bormida

di Enrico Cernuschi

19

• Alla foce del Tavollo

di Roberto Petrucci

(foto di Gianni Grilli)

25

• Ricordando l'Elettra

di Claudio Rössmann

32

• Marina e industria

di Andrea matr. 173 Nave Irrequieto

37

• Un UBOOT negli USA

di Paolo Ponga

39

Recensioni e segnalazioni 44

Sub

• Ambienti per le immersioni

(27^a parte)

di Alberico Barbato

47

La voce del diportista

• In caso di furto della barca

di Aniello Raiola

50

Corso di pesca

• Il drifting, in versione "big"

(3^a parte)

di Riccardo Zago

51

Vita della

Lega Navale Italiana

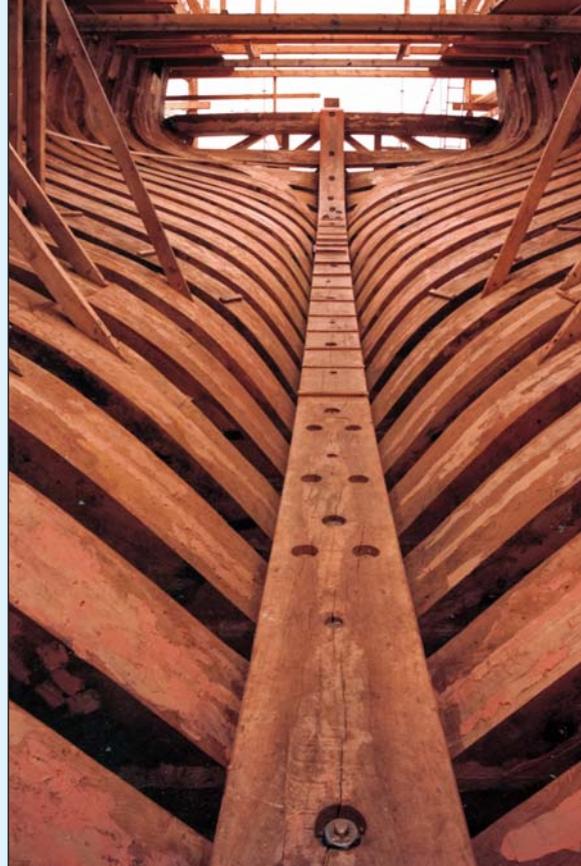
54

Inseriti

• Vademecum per la nautica da diporto e per la pesca sportiva I-XXII

A centro rivista il fumetto:

«L'emigrazione Italiana» Cap. I



NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

Centralino Presidenza Nazionale 06.80915901-02-03

Tesseramento e sped. Rivista 06.809159204 e-mail: tesseramento@leganavale.it

Scuole e Centri Nautici 06.809159211 e-mail: scuole@leganavale.it

Uff. Comunicazione: 06.809159218 e-mail: comunicazione@leganavale.it

UN'AMICA CHE TI FA CONOSCERE IL MARE



LEGA NAVALE ITALIANA

www.leganavale.it - il portale di chi ama il mare



**CULTURA MARINARESCA, TUTELA DELL'AMBIENTE, SPORT NAUTICI,
VACANZE SPORT, ISTRUZIONE PER NAUTICA DA DIPORTO**



www.leganavale.it • Tel. 06/8091591-2-3-4

Vorremmo esserne fuori. Ma non lo siamo ancora. Va da sé che fino a che non sarà disponibile un adeguato vaccino non potremo considerare di avere lasciato il problema di poppa, con buona pace di quanti si professano novax. Pur rispettando le libere opinioni di ognuno, infatti, mi sento in dovere di spendere qualche parola a favore dei vaccini; non dimentichiamo che se almeno nel mondo occidentale, sono state sconfitte malattie terribili come il vaiolo, il morbillo, la tubercolosi... ciò lo si è dovuto proprio ai vaccini. Quando tali malattie sono arrivate, portate dagli occidentali, presso popolazioni che non avevano avuto alcuna forma di esposizione precedente ad esse... è stata un'ecatombe. Oggi noi ci troviamo in condizioni analoghe a quelle di quelle popolazioni: non abbiamo una memoria genetica di un'esposizione al virus che sta provocando tante morti fra noi. E allora, mi sembra che ci siano di fronte a noi solo due strade che si possano imboccare: la prima è quella moderna, del vaccino, la seconda, quella medievale, per la quale, semplicemente, i più forti sopravvivono e i più deboli soccombono. Io la mia scelta l'ho già fatta. Siccome il vaccino è però lungi dall'essere pronto e passerà parecchio prima che ne sia disponibile uno sufficientemente testato, sicuro e in quantitativo adeguato, ponti d'oro

ad ogni forma di ricerca volta se non a trovare una difficile cura risolutiva per chi è malato, quantomeno quella idonea ad attenuare, in una elevata percentuale di casi, i sintomi che quando incontrollati, hanno sinora portato ad esiti funesti.

Ci sono cose, però, che tutti noi, da subito, possiamo e dobbiamo fare, per non darla vinta a questa brutta bestia: continuare ad agire, ove possibile, come se nulla fosse, con la determinazione di sempre, adottando però le dovute precauzioni. Questo è della massima importanza e non va dimenticato. Non basta la voglia che tutto sia finito a far sì che ciò accada. Rispettiamo in maniera maniacale gli accorgimenti igienici che si sono rivelati di successo nel limitare la diffusione della pandemia e stringiamo i denti nell'attesa di tornare alla "normalità". È dura ma possiamo farcela.

In questa ricerca forzata di normalità, noi della Rivista, anche se in ritardo, siamo riusciti ad uscire con il numero di marzo-aprile, non accettando di interrompere. Ora, speriamo di recuperare almeno parte del ritardo, con questo di maggio-giugno e di tornare rapidamente a fornire quello che per moltissimi soci è un servizio indispensabile. A tutti auguriamo una buona lettura.

Paolo Bembo

Ai soci della Lega Navale Italiana

anche in questo periodo di drammatica emergenza, caratterizzato dal forzato stazionamento tra le quattro mura domestiche, il tempo ha continuato a scorrere velocemente e mentre scrivo questo breve saluto, mi rendo conto di essere quasi arrivato alla conclusione del mio periodo alla presidenza nazionale.

Nonostante la particolare situazione sono confidente che la procedura di nomina del nuovo presidente nazionale sia ormai prossima alla sua conclusione, di modo che la presidenza nazionale potrà continuare ad operare senza significativa discontinuità.

Il periodo trascorso alla guida della PN è stato particolarmente stimolante e mi ha fatto conoscere un mondo pressoché sconosciuto in precedenza; ho potuto apprezzare le belle qualità che contraddistinguono tutti voi, così come i trascorsi più significativi della storia della Associazione, dal suo passato più lontano, ricco di fama e di lustro, a quello più prossimo, tormentato dal progressivo e crescente distacco della nostra organizzazione interna dalle nuove regole e normative varate spesso più per favorire dividendi di parte che per promuovere gli interessi della comunità nazionale.

Sono stati tre anni intensi nel corso dei quali è stato fondamentale il sostegno assicurato dai delegati regionali, veri e propri punti di riferimento per moltissimi argomenti e situazioni e dei membri del consiglio direttivo nazionale, con i quali ho la presunzione di credere di avere sempre avuto un rapporto di grande condivisione sulle principali tematiche affrontate nel corso dell'intero periodo, nell'ambito di una profonda stima e fiducia reciproca.

A tutti loro, delegati regionali e consiglieri nazionali, va la mia riconoscenza ed il mio ringraziamento per il supporto sempre assicurato nel corso dell'intero mandato.

Avevo recentemente scritto della situazione attuale della Associazione utilizzando l'esempio del bastimento che, ormai disincagliato dalle secche dove era finito, ora, dopo le necessarie verifiche e lavori di raddobbo, si accingeva a riprendere la sua attività in mare attraverso quei vari step addestrativi con cui si porta una unità navale nelle condizioni di pronta al combattimento. Pareva infatti che dopo due anni di duro lavoro, le cose stessero virando verso il meglio e pensavo veramente di aver lasciato alle spalle il periodo più complicato della "ripartenza" della presidenza nazionale secondo le tradizionali regole e liturgie, ancorché, dopo il periodo di commissariamento, nulla sarebbe più stato uguale all'epoca precedente.

Evidentemente, non avevo fatto i conti con l'emergenza sanitaria che da febbraio scorso ha colpito il nostro Paese, dilagando in poche settimane per il resto d'Europa e negli Stati Uniti.

Mentre scrivo, la situazione sanitaria, per quanto in miglioramento, è ancora altamente preoccupante, ma ancora più serio è il "panorama di rovine" che il passaggio della epidemia lascia dietro di sé; rovine costituite dall'elevatissimo numero di vittime e da una situazione economica che di giorno in giorno, diventa sempre più seria per l'intera comunità nazionale, nel cui ambito interi settori economico-commerciali non riusciranno a ripartire dopo il forzato stop imposto dalla epidemia, con effetti disastrosi sulla occupazione e sul PIL.

In questo scenario inevitabilmente ricade anche la LNI, le cui strutture periferiche stanno subendo gravi danni dalla prolungata chiusura delle sedi e delle attività, con effetti deleteri sulla vita delle sezioni e sul legame tra i soci e le relative strutture di riferimento.

La forzata e prolungata inattività riduce ai minimi termini le iniziative normalmente rivolte alle comunità locali, così come tutta la tradizionale vivacità che caratterizza la vita della stragrande maggioranza delle SS.PP.; tutto questo, inevitabilmente, rischia di erodere l'attaccamento ed il senso di appartenenza di ciascuno nei confronti della propria struttura di riferimento, con ricadute negative sulla intera Associazione.

L'altro aspetto deleterio, collegato alla situazione sopra descritta, è quello economico che fatalmente, nei mesi avvenire, farà sentire i propri effetti, rischiando di insidiare addirittura l'esistenza di quelle strutture periferiche più giovani e dimensionalmente più piccole; in sintesi quindi, una nuova tempesta di forza straordinaria che si abbatte sul nostro "bastimento" ancora non del tutto pronto a "combattere".



"Per quanto ho imparato a conoscere tutti voi sono certo che anche questa prova sarà superata con successo e grazie alla guida appassionata e capace del nuovo Presidente Nazionale, il nostro bastimento, continuerà la sua navigazione..."

Cari soci, una nuova e dura prova ci si è presentata davanti ed il suo superamento avrà necessariamente bisogno di tutte le risorse migliori che si riuscirà a mettere in campo, facendo conto sulle peculiari qualità che contraddistinguono voi tutti e che hanno garantito fino ad oggi una Associazione rispettosa del bene comune, delle proprie regole e tradizioni, costantemente impegnata al conseguimento

degli obiettivi statutari, senza deviazioni, esitazioni o cambi di casacca.

Per quanto ho imparato a conoscere tutti voi sono certo che anche questa prova sarà superata con successo e grazie alla guida appassionata e capace del nuovo Presidente Nazionale il nostro "bastimento" continuerà la sua navigazione alla volta di sempre nuove e più importanti mete.

I miei più cordiali saluti a tutti con il più affettuoso augurio di mare calmo e vento favorevole.

Maurizio Gemignani

Archeologia sperimentale



di Giovanni Panella

La disciplina dell'archeologia sperimentale tenta di verificare, mettendole in pratica, le tecniche costruttive e di fabbricazione antiche, applicandole a manufatti ed a strutture complesse come gli edifici e le im-

*Costruire nel presente
quello che venne
fatto nel passato con
le tecnologie di allora.
Un'emozione unica*

barcazioni: risulta quindi complementare all'archeologia classica. In linea con l'approccio delle scienze sperimentali, impone poi un rigoroso metodo di lavoro, per ottenere risultati condivisibili, riproducibili e misurabili. Va specificato che per questa disciplina il *risultato* non è il manufatto riprodotto, ma l'insieme di conoscenze che si ricavano durante il lavoro di ricerca.

In campo navale, le difficoltà dell'applicazione dell'archeologia sperimentale sono originate dal fatto che gli antichi scafi che si vorrebbero riprodurre sono spesso incompleti, in condizioni di conservazione precarie e mancano totalmente dell'attrezzatura, mentre i materiali ed i legnami originali sono ormai di difficile o impossibile

La prora dello scafo del veliero olandese *Batavia* sullo scalo sul quale è stato riprodotto; in apertura, un particolare della polena della bella nave



reperimento. In più, quando l'imbarcazione è terminata, qualsiasi programma di navigazione deve adeguarsi alle odierne norme di sicurezza e di abitabilità. Tutto ciò comporta l'accettazione di compromessi, che in qualche caso pongono limiti alla verosimiglianza archeologica e che quindi devono essere debitamente sottolineati. Tra i molti esempi di progetti di questa disciplina in campo navale, ve ne sono tre che risultano particolarmente significativi: per i Paesi Bassi l'East Indiaman del XVII° secolo *Batavia*, per la Francia la fregata del XVIII° secolo *Hermione*, mentre per la Danimarca l'attività che ruota attorno al Viking Ship Museum di Roskilde.

Il *Batavia*

Fino alla metà del Novecento il polder dove oggi sorge la città di Lelystad era occupato dal mare. Alla fine degli anni '70 il maestro d'ascia Willem Vos ebbe l'idea di costruire proprio qui un "East Indiaman" e cioè uno di quei velieri che nel Seicento avevano fatto la ricchezza dei Paesi Bassi. Tra i tanti, scelse di riprodurre il *Batavia*, un veliero che in Patria è famoso quanto il *Bounty*. Il 4 giugno del 1629, durante il suo primo viaggio verso l'Indonesia, la nave finì sulla barriera corallina della desertica costa occidentale dell'Australia. Più di trecento naufraghi si rifugiarono su due aride isolette dell'arcipelago di Abrolhos, poco più di banchi di sabbia. Qui trascorsero tre mesi, in attesa che la lancia di bordo, inviata a Batavia (l'antico nome di Giacarta), ritornasse con i soccorsi. Dopo qualche giorno Jeronimus Cornelisz, un farmacista senza scrupoli, fomentò un ammutinamento, s'impadronì del potere e in un crescendo di violenze massacrò a sangue freddo un centinaio di uomini, don-

Il *Batavia*, è stato realizzato su un dritto di rovere di 38 metri nei cantieri navali di Lelystad, in Olanda

ne e bambini. La tragica vicenda, che si concluse con l'arrivo della spedizione di soccorso e con l'esecuzione degli ammutinati, fu poi narrata in un best-seller dell'epoca.

Il primo ostacolo nel quale Vos si imbatté era dovuto al fatto che agli inizi del Seicento non erano ancora in uso le tecniche di disegno degli scafi. Per cinque anni, dal 1980 al 1985, egli visitò quindi gli archivi inglesi, francesi ed olandesi per ricavare i piani costruttivi del *Batavia*. Qualche dato di massima fu ricavato da quel poco che rimaneva del relitto della nave, recuperato nel 1973 e conservato nel *Western Maritime Museum* di Freemantle. Altre informazioni furono desunte dallo scafo quasi intatto del *Vasa*, costruita da maestranze olandesi ed affondata nel 1628 a Stoccolma. Anche se diversi particolari costruttivi presentavano ancora elementi d'incertezza, Vos riteneva che l'autenticità del *Batavia* sarebbe stata garantita non tanto dal rispetto puntiglioso di tutti i particolari, quanto dal metodo costruttivo adottato: scelse quindi di usare gli stessi materiali e le stesse tecniche utilizzate nel Seicento. Tra queste, appare originale il meccanismo della timoneria, che è costituito da una barra verticale che viene mossa verso destra o sinistra e funge da leva per azionare la barra vera e propria, collocata nel ponte inferiore.



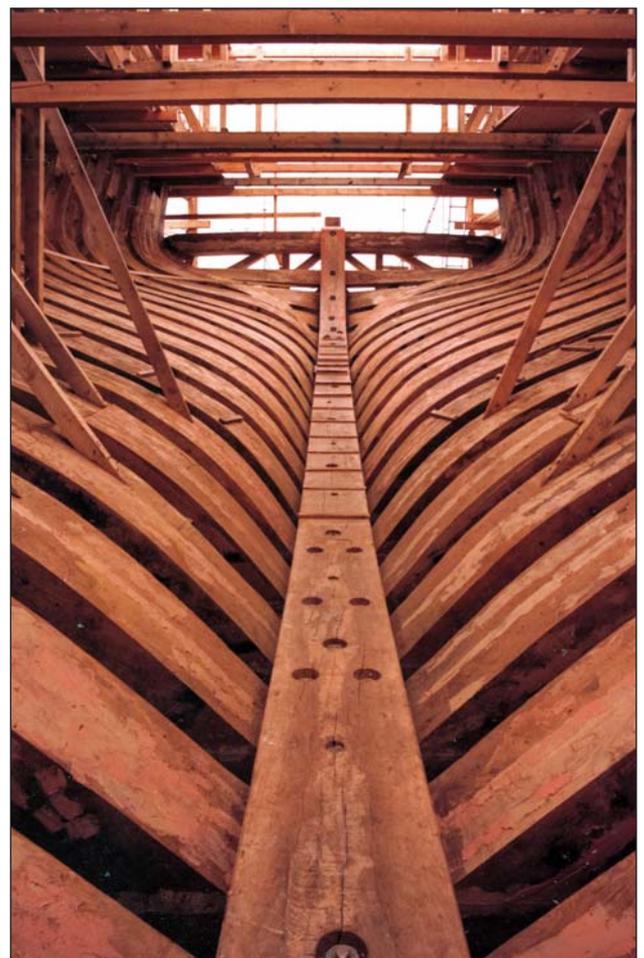


Invece, su questo altro molo realizzato a Rochefort, in Francia, possiamo ammirare lo scafo della fregata *Hermione*, là ricostruita a partire dal 1999

Quando il cantiere fu inaugurato, il 4 ottobre 1985, Voss poteva contare solo sull'entusiasmo proprio e di pochi altri appassionati ma, una volta che le quattro parti che formavano la massiccia chiglia in quercia del *Batavia*, lunga 37 metri, fu sistemata sullo scalo, vennero i primi finanziamenti pubblici e degli sponsor, che in un Paese marittimo come l'Olanda non potevano mancare.

Il cantiere del *Batavia* divenne quindi un esempio di riferimento di archeologia sperimentale, organizzato in modo che il pubblico, durante la visita, potesse comprendere le antiche tecniche di costruzione. Furono allestite officine per l'attrezzatura, un fabbro, una corderia, una veleria e un laboratorio d'intaglio per le figure di decorazione. Tutte queste "botteghe" dettero un mestiere a molti giovani disoccupati che usufruirono di corsi di formazione e che poi trovarono lavoro nella nautica o in altre ricostruzioni di navi storiche. La filosofia che ha improntato l'opera di Voss è sintetizzata dallo striscione che orna l'ingresso del cantiere e che recita: "La cultura è alla base del business", uno slogan che noi italiani spesso tardiamo a comprendere.

Il *Batavia* fu varato nel 1995 ma la sua attività di navigazione risultò limitata perché era del tutto "autentico" anche per quanto riguarda



Una immagine, a suo modo artistica, delle ordinate in fase di costruzione dello scafo della fregata *Hermione*, nella quale si vedono queste strutture, confluire verso il trave di chiglia

gli standard di sicurezza ed i servizi igienici, che sono quelli di un' unità del Seicento.... Per quanto riguarda il confort, il falso ponte presenta un'altezza sotto i bagli di 130 centimetri e costringe quindi a muoversi stando rannicchiati. Alla nave non è quindi consentito affrontare il mare aperto, ma può solo effettuare brevi uscite in acque riparate. Se nel 1999 il *Batavia* ha raggiunto le acque dell'Australia e si è ormeggiata davanti al National Maritime Museum di Sydney, è perché ha effettuato la traversata, all'andata e al ritorno, sulla coperta di un mercantile.

L'Hermione

Dopo la "Dichiarazione d'Indipendenza" degli Stati Uniti, la Francia decise di intervenire in aiuto dei ribelli americani. Le ragioni erano complesse: anche se c'era l'influenza crescente dell'ideologia dell'Illuminismo, che sottolineava i valori della libertà e dell'uguaglianza, il governo assolutista di Luigi XVI° vedeva in questa mossa un'occasione per indebolire il nemico di sempre: la Gran Bretagna. L'entusiasmo per l'indipendenza americana contagiò anche i giovani rappresentanti delle famiglie aristocratiche, come La Fayette, che armò a sue spese un veliero ed attraversò l'Atlantico per offrire i suoi servizi agli americani. Qui giunto, stabilì dei legami di amicizia con George Washington e combatté valorosamente nelle battaglie del Brandywine e di Valley Forge. Nel 1779 La Fayette tornò in Francia con l'incarico di accelerare l'invio di truppe regolari in America. L'anno seguente attraversò l'Atlantico a bordo della fregata *Hermione* fino a Boston, dove ebbe accoglienze entusiastiche, perché l'esercito francese di quei tempi era il migliore del mondo. L'appoggio della Francia si concretizzò con lo sbarco nella penisola di Yorktown di un corpo di spedizione

di 4.000 uomini che ebbero un peso decisivo nel porre l'assedio alla piazzaforte nella quale si era rinchiuso l'esercito britannico, mentre i rifornimenti degli assediati dal lato del mare erano impediti da una squadra della "Royale". In tale occasione, i francesi dettero una dimostrazione della loro padronanza delle moderne tecniche d'assedio, mentre Cornwallis, il comandante inglese, sperò fino all'ultimo in un intervento della "Royal Navy". Tuttavia, l'allestimento di una spedizione di soccorso britannica si svolse con esasperante lentezza e alla fine egli fu costretto a capitolare. La caduta della piazzaforte di Yorktown convinse gli inglesi che una continuazione della guerra sarebbe stata troppo costosa e determinò quindi la fine delle ostilità e la nascita degli Stati Uniti. Il progetto di costruire una copia dell'*Hermione* vuole sottolineare i rapporti di amicizia tra le due nazioni e si colloca nell'ambito del restauro dell'arsenale militare di Rochefort. Questo, costruito da Colbert a partire dal 1666, ospitava una Corderie Royale lunga ben 374 metri e due bacini di carenaggio. Dopo la Prima Guerra Mondiale l'importanza strategica della base venne meno: nel 1927 fu quindi dismessa dalla Marine Nationale. Nel corso del 1944 le truppe tedesche in ritirata distrussero non solo le installazioni d'interesse militare, ma anche il grandioso edificio della Corderie Royale. Bisognò attendere gli anni '90 del Novecento perché fosse messo in cantiere un progetto di recupero degli edifici di maggior pregio. Per i bacini di



L'edificio della Corderie Reale, restaurato assieme ad altre strutture nell'arsenale di Rochefort

careggiamento, si decise che quello doppio avrebbe ospitato il cantiere di una nave storica. Oltre alla realizzazione dell'unità, l'obiettivo era di rendere il cantiere accessibile al pubblico e di trasformarlo in "museo vivente" delle antiche tecniche di costruzione navale. L'esempio di riferimento del progetto era quello del *Batavia*. La scelta di riprodurre l'*Hermione*, che apparteneva a una classe di fregate di notevole successo, fu dettata anche dal fatto che i disegni dell'unità originale sono conservati negli archivi francesi e in quelli inglesi. Anche i britannici, dopo aver catturato un esemplare di queste navi, la *Concorde*, ne eseguirono infatti il rilievo. Un'ulteriore fonte di documentazione fu rappresentata dal ritrovamento di parti del relitto della nave, che nel 1793, era andata a incagliarsi sulla costa della Bretagna. Scarseggiavano, tuttavia, i dati sull'attrezzatura velica e sulla complessità delle manovre, aspetti che all'epoca erano ben conosciuti e quindi non erano riportati nella documentazione ufficiale.

I tempi lunghi del progetto (che si è esteso dal 1997 al 2014), hanno permesso di utilizzare metodi e tecniche costruttive originali, che hanno richiesto delle specifiche ricerche storiche. Si trattava di realizzare in loco un imponente

inventario di elementi costruttivi tipici della mariniera del Settecento, che andavano dalle lance di bordo alle stie per i polli; dalle lande di ferro battuto ai bozzelli di olmo. In tal modo, nel corso del tempo, sono stati formati decine di artigiani e di apprendisti: maestri d'ascia, calafati, fabbri, ebanisti, falegnami, scultori. Il fatto che il cantiere fosse aperto al pubblico, che era incentivato a osservare da vicino l'attività degli artigiani addetti alla costruzione della nave, ha poi avuto un importante ritorno economico e d'immagine. Rispetto alla nave dei tempi di La Fayette, si è cercato di ridurre al minimo le differenze: le vele sono in tessuto di lino e i cavi sono quelli originali, in canapa. Visto che si era deciso che la fregata potesse navigare, le deroghe all'autenticità hanno obbedito a ragioni di sicurezza: per le manovre in ambito portuale a bordo sono imbarcati due motori elettrici POD da 360° che con i loro 300 kW consentono di raggiungere i sette nodi. Nel 2015 l'*Hermione*, che è basata a Rochefort, ha attraversato l'Atlantico fino a Boston, per ripercorrere l'epopea di La Fayette, mentre nel 2018 ha compiuto una crociera che l'ha portata a toccare diversi porti del Mediterraneo.



Alcune tipiche imbarcazioni d'epoca che si possono osservare, perfettamente funzionanti, all'interno del museo - cantiere di Roskilde, in Danimarca

Le ricostruzioni del Viking Ship Museum di Roskilde

In Danimarca, la città di Roskilde, che si trova a mezza'ora di treno da Copenhagen, presenta oggi l'aspetto di un tranquillo centro di provincia. Le sepolture di re e regine danesi all'interno della sua imponente cattedrale gotica ci ricordano, tuttavia, l'importanza storica della città, che fino al 1443 fu la capitale del Regno di Danimarca. Le ragioni di questo status si rivelano quando si scende sulla spiaggia che dista poche centinaia di metri dal centro storico. Ci si trova davanti a una lingua d'acqua che dal mare aperto, penetrando per qualche decina di chilometri all'interno del paese, giunge fin qui e che ha sempre costituito un'importante via di trasporto. Visto su una cartina geografica questo tratto di mare, detto Roskilde fjord, ha tutto l'aspetto di un fiordo norvegese ma l'apparenza inganna perché qui difettano sia le montagne, sia i fondali marini che caratterizzano

i veri fiordi. Nel corso della storia, sono stati proprio i fondali ridotti l'elemento che ha prodotto i ritrovamenti di navi vichinghe. Intorno all'anno 1070, per evitare un'incursione nemica che minacciava la capitale, cinque scafi furono affondati, affinché costituissero una barriera, nel punto in cui il fiordo era più angusto e i fondali più bassi. Questi relitti, conosciuti come "Navi di Skuldelev", rimasero poi seminascondi sotto sabbia e fango finché non vennero scoperti e portati alla luce negli anni '60 del Novecento. A partire dal 1969 furono esposte nel *Viking Ship Museum* appositamente costruito su di una struttura in cemento armato aggettante sul mare. Nel 1997, al museo è stata aggiunta un'isola dove è installato un cantiere a cielo aperto e un porto, che ospita gli scafi tradizionali qui costruiti, che assumono la denominazione di "*Sailing Heritage*", ovvero patrimonio di tradizioni galleggianti. Siamo portati a pensare che le navi vichinghe



L'opera ferve attiva, oggi come secoli fa, grazie alle maestranze danesi del cantiere di Roskilde

fossero del tipo dei *Drakkar* e cioè sottili legni da guerra mossi da 60-70 rematori, perché gran parte dei ritrovamenti sulla terraferma riguardano questa tipologia, che veniva tumulata insieme al corredo funerario di eminenti personaggi. In realtà le navi che i popoli del Nord utilizzavano per il trasporto e per le esplorazioni erano le *Knarr*: più larghe e pesanti, mosse da un equipaggio di una decina di persone e che si affidavano soprattutto alla vela. Si trattava di imbarcazioni dalle strutture in apparenza semplici ma di costruzione molto raffinata, con scafi che erano particolarmente adatti alla navigazione nei mari nordici.

Tra il 1999 e il 2000, a Roskilde è stata costruita la replica della "Skuldelev 1", una *Knarr* che è conservata all'interno del museo. L'indagine dendrologica ha permesso di appurare che la nave fu costruita intorno all'anno 1030 nel Sognefjord norvegese: lunga 16 metri e larga 4,8 metri, aveva una capacità di carico di circa

20 tonnellate. La ricerca dell'autenticità ha portato ad attrezzarla con una vela di lana di 90 metri quadri, per la quale sono stati utilizzati i velli di 200 pecore di una particolare razza norvegese. Lo scafo, realizzato con la tecnica del clinker, era costruito con legno di quercia, pino e tiglio. Durante le ricerche che hanno preceduto la costruzione, i maestri d'ascia hanno trovato sul fasciame della "Skuldelev 1" dei segni di ascia insoliti e non identificabili. Questi sono stati poi riconosciuti da un norvegese come dei "sprett-telgjing", ovvero una tecnica di intaglio speciale, utilizzata quando si lavora il pino. Con questo metodo l'ascia entra nel legno con un angolo leggermente ottuso; il maestro d'ascia rilassa poi il braccio e fa rimbalzare lo strumento fuori dal taglio. La realiz-

zazione della replica ebbe quindi il risultato di approfondire la conoscenza sulle tecniche di taglio del legname, consentendo di interpretare i segni degli strumenti trovati sulle navi originali. Oggi, il museo presenta un'intera collezione di copie di asce, trapani, raschietti, coltelli, scalpelli dell'era vichinga, provenienti da tutta la regione nordica. Battezzata con il nome di *Ottar*, la ricostruzione della *Knarr* è apparsa nel film "*The Norse: the Arctic Mystery*" ed è ancor oggi in grado di consentire uscite in mare aperto. L'attività del museo non si è però esaurita con questo progetto ma prosegue con la costruzione, sempre sotto gli occhi dei visitatori, di altre imbarcazioni vichinghe minori, o di barche tradizionali della Scandinavia, utilizzando strumenti e metodologie d'epoca. ■



Lo scafo della *Ottar* tuttora galleggiante e funzionante all'interno del porticciolo di Roskilde

Anche sulla terra ferma non mancano interessanti esempi di archeologia sperimentale: per il nostro paese si può ricordare che a Rocca di San Silvestro (Campiglia Marittima) cuore del Parco Archeologico Minerario, il Centro di Archeologia Sperimentale ha sviluppato un progetto di ricostruzione dei cicli pro-

duttivi del ferro e, a partire dal 2010, un cantiere edilizio medioevale, finalizzato alla costruzione di abitazioni. Per quanto riguarda la Francia a Guédelon, in Borgogna, da una ventina d'anni sta procedendo la costruzione di un castello del 1228 e quindi ai tempi di re Luigi IX, il futuro San Luigi. Il processo di co-

struzione viene portato avanti utilizzando unicamente materiali ricavati in loco, con attrezzature e metodologie dell'epoca. Con il tempo, il cantiere che presenta un forte orientamento didattico, è diventato un'importante attrattiva turistica regionale, visitata da più di 300.000 visitatori paganti all'anno.

Mare e umanità

di Franco Maria Puddu



Come la *Royal Navy* (detta anche per questo *Senior Service* fra le Forze Armate britanniche) è considerata fra queste la prima branca dalla quale era nato l'apparato militare inglese, così nella antica Roma, la Legione era la base di questa sua struttura.

Non per questo nell'Urbe, comunque, l'altro ramo (l'aeronautica, naturalmente, non esisteva), la *Classis* (La Marina da Guerra) era stato trascurato, anzi: più che un'arma sussidiaria della Legione, ne era un vera e propria sorella e coadiutrice che ne consentiva e garantiva la logistica, i rifornimenti, i trasporti e le operazioni di assalto anfibio, oltre a coadiuvarne, quando e se necessario, la gestione del

I disastri sono eventi che tormentano gli uomini, anche se questi molto spesso sembrano favorirli. Ma il forte senso di coesione che provocano permette ad altri di farvi fronte



L'immagine dell'eruzione del Vesuvio, tratta da un film, ci ricorda quanto accadde nel 79 d. C. durante il peggior evento vulcanologico ricordato a tutt'oggi; in apertura, un busto di Plinio il Vecchio, opera degli scultori svizzeri Tommaso e Giacomo Rodari, posta sul frontale della cattedrale di Santa Maria Assunta a Como, in Italia. In piccolo, l'immagine del cranio di una delle vittime dell'eruzione, che recenti indagini fanno ritenere appartenere all'ammiraglio romano

materiale pontiere che, in realtà, spettava al genio.

La sua struttura a terra, a parte cantieri, depositi e opifici, prevedeva una trentina di opere portuali tra nazionali, danubiane, situate in Paesi occidentali, in altri mediorientali e in numerose aree fluviali. Fra tutte queste, spiccava quella di Miseno.

Questa divenne ben presto la più importante base militare della *classis praetoria*, posta a guardia del





La nave appoggio Stromboli della Marina Militare fu la prima nave logistica di concezione moderna ad entrare a far parte e ad operare nella nostra Marina

Mediterraneo occidentale. Il suo porto aveva un doppio bacino naturale, quello interno di circa 3 km di circonferenza (il *Lago Miseno*), inizialmente dedicato alla cantieristica, e quello esterno, il vero e proprio porto. Tra i due bacini alcuni ritengono fossero postati impianti e alloggiamenti destinati alla grande flotta (si stimano decine e decine navi operative); grazie ad alcune epigrafi, ci sono pervenuti persino i nomi di molte imbarcazioni: come la quinquereme *Victoria*, le quadrireme *Fides*, *Ceres*, *Oceanus*, e le liburne *Iustitia*, *Minerva* e *Aquila*, per citarne alcune.

Ma a cosa dobbiamo questo lungo *incipit*, apparentemente fuori posto rispetto al nostro discorso?

Ad un evento che a ragione potremmo indicare come una pietra miliare per l'umanità: fu da Miseno, infatti, che prese il via la prima vasta operazione di soccorso umanitario della storia. *L'antica Misinum* (da *Situs Misinum*, per celebrare la sepoltura di un eroico compagno di Enea) si adagiava sul mare ad alcuni chilometri dal Vesuvio, il vulcano che già prima del 79 d.C., data della distruzione di Pompei, aveva dato luogo ad una antica serie di violente eruzioni, ma che evidentemente non avevano lasciato grande traccia di terrore delle popolazioni, visto che esse ne avevano fittamente popolato (rispetto ai tempi) le pendici.

Una strana divinità

Alcuni lo consideravano una divinità maligna, altri benefica ma da ingraziarsi, tutti, comunque, nel pantheon delle antiche deità, lo guardavano con perplessità ma, evidentemente, senza particolari patemi d'animo.

Nella seconda metà degli Anni 70, su richiesta dell'imperatore Vespasiano, era stato nominato *praefectus classis misenensis* Gaio Plinio Secondo, conosciuto come Plinio il Vecchio, scrittore, naturalista, un filosofo naturalista, comandante militare e governatore provinciale romano, uomo di notevole acume e cultura, che a sua volta adottò Gaio Plinio Cecilio Secondo (conosciuto come Plinio il Giovane per distinguerlo dallo zio e che sarà avvocato, scrittore e magistrato). Due personalità ed intelligenze che lasceranno una notevole traccia nella cultura dell'epoca.

Plinio il vecchio, che da alcuni anni, come abbiamo visto, comandava la base di Miseno, era particolarmente attratto dal Vesuvio, dalla sua natura e dalle sue manifestazioni: fu forse il primo studioso che si rivolse a lui travalicando la religione e la superstizione, mettendolo a suo modo sotto osservazione e dando fra l'altro l'ordine ai suoi *classarii*, affinché gli riferissero qualunque stranezza attribuibile a lui.

A questo punto arriviamo al 79 d.C., data della storica eruzione della montagna, ma pre-



Uno dei barconi di disperati (ricordiamo che i vietnamiti non andavano alla ricerca di una landa più accogliente, ma erano solo in fuga dalla loro ex Patria) si accosta ad una delle unità del Gruppo Navale italiano

feriamo lasciare la parola ad un autorevolissimo testimone oculare, il nipote Plinio il Giovane che ci narra con esattezza la vicenda con una missiva da lui inviata allo storico Publio Cornelio Tacito:

“Caro Tacito, mi chiedi di narrarti la fine di mio zio, per poterla tramandare ai posteri con maggiore esattezza. E te ne sono grato: giacché prevedo che la sua fine, se narrata da te, è destinata a gloria non peritura. Egli era a Miseno e comandava la flotta in persona. Il nono giorno prima delle calende di settembre, verso l’ora settima, (circa il mezzogiorno del 24 agosto) mia madre lo avverte che si scorge una nube insolita per vastità e aspetto... la cui forma nessun albero avrebbe espresso meglio di un pino. Da persona erudita qual era, gli parve che quel fenomeno dovesse essere osservato meglio e più da vicino. Si affretta là donde gli altri



1991: sulla banchina del piccolo molo di Durazzo si insedia il primo contingente di Marina Militare destinato all’Operazione Pellicano prevista per la durata di pochi mesi, si esaurì in 10 anni circa



Vicenza, una barchetta a remi della locale Sezione LNI impiegata in aiuto della cittadinanza, durante l'esondazione del torrente Bacchiglione, nel 2010

fuggono. ...Già la cenere cadeva sulle navi, tanto più alta e densa quanto più si approssimava; già cadevano pomice e ciottoli anneriti, cotti e frantumati dal fuoco... dal monte Vesuvio risplendevano larghissime fiamme e vasti incendi, il cui chiarore e la cui luce erano resi più vivi dalle tenebre notturne."

Il coraggio di Plinio il Vecchio

Così Plinio il Vecchio organizzò con i suoi *classari* una piccola squadra navale per studiare da vicino il fenomeno, ma soprattutto per correre in aiuto di quanti, come oramai aveva intuito, stavano per essere chiusi in una situazione senza scampo, e alzò la vela verso il pericolo che, però, lo colse, uccidendolo con i suoi gas torridi e venefici, trasformandolo, come ebbe a dire secoli dopo Italo Calvino, in "un protomartire della scienza sperimentale".

Scienziato, umanista, erudito ma anche marinaio e conoscitore di mare e di navi, se consideriamo che ricopriva l'alto incarico misenate già da 4 anni, venne spinto dalla propria coscienza, dalla voglia di imparare, ma soprattutto da quella di salvare il proprio prossimo, nell'ultima ricerca che gli fu fatale. Non sarà il solo, fortunatamente, e non in eventi dalla fine così tragica, anzi.

Quante volte, infatti, il destino, ci costringe a vivere situazioni di disgrazie alle quali, in tempi anche non troppo lontani da noi sarebbe sem-

brato non possibile porre riparo? Terremoti, inondazioni, eruzioni, ma anche eventi sino a ieri poco noti come danni da inquinamento, da radiazioni, di origine biologica, tsunami tormentano sempre più la (non sempre incolpevole, bisogna avere il coraggio di ammetterlo) formica umana, e a questi, come i nostri sciagurati tempi ci insegnano, si teme che si aggiungano danni (anche se in tutta onestà nessuno finora lo sa provare a fondo) derivati da malaccorte ricerche della tecnologia umana.

A tutto questo, sia ben chiaro, Paesi, Governi e Forze Armate fanno di tutto per porre riparo, ma a volte sembra che la memoria della suddetta "formica" ogni tanto tenda a scemare. La cronaca, purtroppo, ci ricorda molti e purtroppo frequenti di questi avvenimenti cui ieri, era normale, ciascun Paese colpito tendeva a porre rimedio con un successivo aiuto di alleati più o meno storici.

Oggi la situazione, fortunatamente, è migliorata dal punto di vista dell'impiego del personale di pronto intervento, con il crollo dei "Blocchi" Orientale e Occidentale e con l'estendersi e il rafforzarsi delle alleanze, anche se, in questo senso, ci sarebbe ancora molto da fare.

All'interno dei singoli Paesi, fortunatamente, siamo in grado di contare sulle capacità delle Forze Armate che rappresentano pur sempre il miglior picchetto per impedire di disperdere o depauperare riserve e risorse vitali (pur se ancora ci chiediamo se era proprio opportuno eliminare la coscrizione obbligatoria).

Guardando alle nostre spalle, possiamo ricordare molte delle attività alle quali hanno preso parte gli uomini con le stellette del nostro Paese; non è certo possibile dimenticare l'abnegazione dei soldati e marinai che operarono a mani nude, a Messina, durante il terremoto del 1905, di quanti conobbero il gelo e le paludi del Polesine nel 1951, i colpi d'ariete dell'Arno contro gli argini del fiume toscano

nel 1966, la polvere che serrava la gola nella valle siciliana nel Belice dopo il terremoto del 1968 o il gelo che serrava le ossa all'Aquila dopo quello del 2009.

Molte unità, sia generiche che estremamente specializzate, hanno visto impiegare singoli nuclei oppure più corpi o grandi reparti, senza limitazione di risorse. In alcuni casi, a seconda delle necessità, la situazione è stata tale da dover impiegare in maniera mirata una sola Forza Armata, come è avvenuto per la Marina.

Da Agadir al Mar Cinese

Ricordiamo ad esempio, in una rapida carrellata, l'impiego dei nostri "solini blu" nel 1960, dopo il terremoto di Agadir, in Marocco, o in Tunisia dopo l'alluvione del 1973, per non dire della complessa operazione che vide nel 1979 un intero Gruppo Navale operare per 45 giorni nel Mar Cinese Meridionale per salvare oltre 900 profughi sudvietnamiti in fuga disperata dal loro Paese dilaniato e distrutto dalla guerra. Per non dimenticare l'evacuazione dei terremotati montenegrini nel 1979, del soccorso alle popolazioni libanesi nel 1982, degli aiuti umanitari alla Croazia nel 1991 durante la crisi balcanica, e poi in Iraq, e l'evacuazione del personale italiano dall'Uganda nel 1994, di italiani e stranieri nell'Albania nel 1997, gli aiuti umanitari in Turchia nel 1999, la missione umanitaria in Indonesia nel 2000, del 2006 nel Libano, del 2010 ad Haiti quando intervenne nave Cavour in una funzione insostituibile di centro di controllo e avanzato ospedale da campo.

Come si vede abbiamo fatto cenno a vicende interessanti, ma... qualcuno dirà e la Somalia, la Bosnia, il Kosovo, il Kurdistan? Perché non ricordare anche chi ha operato in questi settori? Niente paura, nessuno toglie né dimentica niente: solamente che le missioni ora citate, a differenza di altre analoghe, pur essendo strettamente operative e militari, erano esclusivamente di pace.

La Pace, quella con la P maiuscola, si serve in tanti modi, e non necessariamente con il colpo in canna, come aveva ben capito tanti secoli fa



Personale del Reggimento San Marco allestisce rapidamente un ospedale da campo a Jesi, durante la recente necessità dettata dalla virulenza del Covid-19

Plinio il Vecchio quando non era partito per speronare navi ma per salvare esseri umani.

La vicinanza nei confronti di chi soffre si può esprimere in mille maniere, come fecero del loro piccolo, ad esempio, i soci della Sezione della Lega Navale Italiana di Vicenza quando durante l'esonazione del fiume Bacchiglione del 1° novembre 2011, (ne parlammo, nella rivista sulle pagine delle Cronache delle Sezioni e delle Delegazioni) si offrirono spontaneamente di traghettare con le barche della Sezione i concittadini bloccati nel centro allagato. Ma, come abbiamo detto, ci sono i piccoli e i grandi aiuti, a seconda delle necessità.

Il morbo sull'Italia

Ben diversa è stata, infatti, l'emergenza che si è presentata alle nostre porte quest'anno, con l'infezione del Coronavirus, un ceppo influenzale estremamente pericoloso e del quale apprendiamo qualcosa ogni giorno di più per il semplice motivo che, sembra, non lo conosciamo, e quindi non ne sapevamo niente neanche per quanto riguardava il come affrontarlo.

In questo caso, la solidarietà degli uomini della Marina si è manifestata in maniera più articolata,



L'audizione al Governo sulla questione dello sfortunato paese di Alzano Lombardo (nell'immagine una consigliera vicino al suo ingresso), mentre la Marina approntava i primi elicotteri dalla stazione di Luni (a fianco) subiva una battuta di attesa che rallentava le decisioni del sindaco locale, Geometra Bertocci (in basso)

oculata ed efficiente, attraverso vari interventi che sono andati dall'invio di medici ed infermieri nelle zone più provate dalla Pandemia alla costruzione a tempo di record di un ospedale da campo a Jesi, in provincia di Ancona, nelle Marche, da parte della Brigata San Marco o come hanno dimostrato gli appartenenti al corso dell'Accademia Navale di Livorno del Corso 1969 "Llevantades" (forme del vento di Levante pronunciate in catalano).

Questi, di fronte alle richieste di aiuto di ogni tipo che giungevano da tutte le parti d'Italia causate appunto dalla scarsa conoscenza del virus e, quindi, dall'incertezza di dove e come poterlo contrattaccare, dopo essersi riuniti e aver preso una decisione unanime, tramite il loro Capo Corso, Ammiraglio di Squadra Luigi Binelli Mantelli (che a suo tempo aveva ricoperto anche la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina e successivamente quella di Capo di Stato Maggiore della Difesa) hanno deciso di effettuare una donazione di 8.000 euro raccolti fra loro, ad uno dei comuni d'Italia sul quale il morbo si era abbattuto con particolare virulenza, e dove la struttura sanitaria appariva particolarmente fragile: Alzano Lombardo, un comune di circa

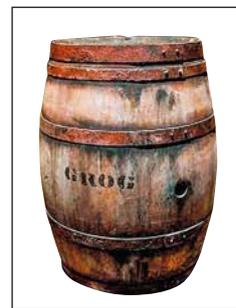


13.000 abitanti della provincia di Bergamo. Così l'Ammiraglio Binelli Mantelli ha inviato una lettera di trasmissione della donazione, alla quale il Sindaco della cittadina, Geometra Camillo Bertocchi, ha risposto il 4 aprile con una sentita e commossa comunicazione da parte sua e dei suoi concittadini. Lo stesso giorno veniva consegnato al comune il primo arricchitore di ossigeno, un'apparecchiatura particolarmente adatta e necessaria per trattare i sintomi questa malattia.

Come si vede, gli uomini della Marina, con serietà e discrezione, senza scalpore, onorando le migliori tradizioni della gente di mare, mantengono sempre un filo vitale con gli aspetti più intimi della società, cercando di ottenere, in questo, comunque, i migliori risultati possibili. ■



Il mestolo del *Bormida*



di Enrico Cernuschi

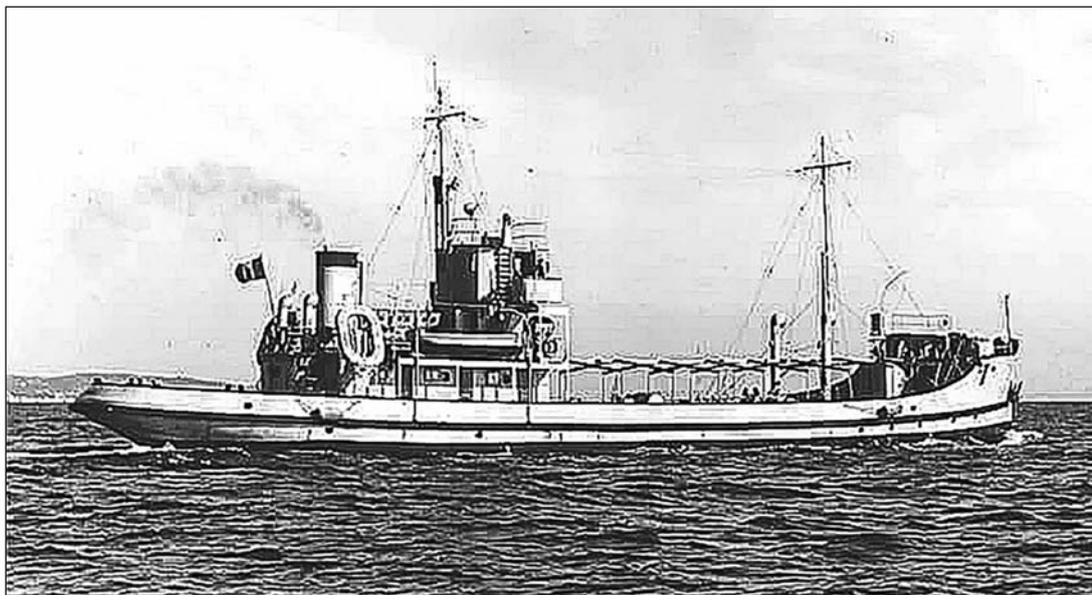
Nel corso degli ultimi trent'anni, la storia navale italiana ha fatto passi da gigante. Libera, ormai, da certe inutili polemiche, una legione di autori ha lavorato per decenni, silenziosamente, con coscienza e - finalmente - con metodo scientifico, sui documenti del tempo (e non sulle compiaciute e inamidate relazioni postbelliche di parte), rivelando un panorama inedito e coerente. Sappiamo ormai molto o moltissimo, per esempio, sulle navi da guerra italiane, tanto che certi pur ottimi studi sfociano, attualmente, più nel campo (beninteso rispettabile) del modellismo che non in quello della critica storica e dello studio del Potere Marittimo. Non si sa ancora nulla, o veramente poco, per contro, in merito alle navi ausiliarie, evidentemente dotate di poco *glamour*, tanto per usare un inglesismo. Probabilmente, non sono disponibili, incellofanate, in scatole di costruzione in scala 1/600 o 1/1200, ma è ugualmente un peccato. Come infatti scrisse il grande romanziere statunitense Herman Wouk (uno che il conflitto del Pacifico l'aveva fatto tutto), nel proprio ca-

Una curiosa vicenda nella quale si mescolano antiche tradizioni e armi segrete, con un pizzico di spy story

polavoro, *L'ammutinamento del Caine*: "Non sono le piccole navi come la nostra a vincere le guerre, ma senza di noi le grandi unità non potrebbero farlo".

Mi sia concesso di narrare, pertanto, in questa sede, le pic-

cole avventure, tra il 1940 e il 1945, di una semplice nave ausiliaria italiana e del suo equipaggio. Vicende modeste, come si vedrà, ma che per qualcuno furono di grande momento e che, per un breve periodo, modificarono perfino il corso della storia.



Nell'immagine, la Regia Nave Cisterna da acqua *Bormida*, una di quelle piccole unità che da sempre hanno operato come trasporti idrici per la squadra o per il rifornimento di acqua delle isole minori; in apertura, un gagliardo barile di Grog



Il bimotore da ricognizione, trasporto e osservazione a lungo raggio *Blenheim* ammarato accidentalmente davanti alla costa di Pantelleria

L'oggetto misterioso

La Regia Nave Cisterna per acqua *Bormida*, da 670 tonnellate di dislocamento, lunga 42,15 metri fuori tutto e in grado di sviluppare una velocità massima di 9 nodi, era una piccola, moderna unità, costruita dall'Arsenale di Venezia tra il 1928 e il 1930. Assegnata, ormai da anni, al Nucleo Navi di Uso Locale del Comando Militare Marittimo Autonomo della Sicilia, svolgeva – nel 1940 – la propria invariabile attività, in guerra come in pace, di servizio idrico e assistenza ai fari tra quell'isola maggiore, Pantelleria e Lampedusa, oltre a qualche saltuaria missione di trasporto in quella stessa area. Quando, il 25 agosto di quell'anno, il comandante del *Bormida*, il Nocchiere di 1^a Classe Vincenzo Ciaravino, fu convocato d'urgenza a Trapani, il pensiero suo e della gente corse, inevitabilmente, a un'altra esigenza di questo genere. Tornò due ore dopo con la faccia scura, cosa insolita per lui, e col tubo d'alluminio sotto il braccio che conteneva, come in precedenza, le mappe degli sbarramenti minati. L'approntamento del motore Diesel Tosi da 350 HP della nave non richiese molto tempo: più complicato fu, casomai, approntare la coperta per un carico inusitato, in arrivo quel giorno stesso, e per le sistemazioni necessarie per accogliere, piuttosto spartanamente in verità, alcuni "passeggeri". Arrivarono poco prima di sera: palombari!

I compressoristi, una barca da 12 metri giunta in treno e gli scafandri, luccicanti di bronzo, furono ben presto sistemati e per il tramonto,

il *Bormida* uscì in mare verso la propria grande avventura. Il comandante aveva spiegato al Direttore (l'ingegnere, come tutti lo chiamavano, con flagrante abuso di titolo) di cosa si trattava, ma solo a lui; e i due sottufficiali, come sempre gente seria, avevano tenuto per sé quello che il capitano di vascello comandante la Piazzaforte di Trapani aveva spiegato la mattina.

Un aereo inglese era ammarato, all'alba, davanti a Lampedusa affondando in pochi metri d'acqua. L'equipaggio, interrogato, non si era fatto pregare rivelando, tanto per cominciare, che erano partiti da Gibilterra con destinazione Malta. Lieti di essersi salvati dopo l'ammarraggio forzato, causato da un inatteso consumo eccessivo di carburante, i tre aviatori avevano in seguito affrontato con comprensibile appetito, data anche la tensione passata, il proprio primo pasto a base di spaghetti e ricci di mare, né erano mancati un fiasco di vino rosso di Manduria e dei dolcetti alle mandorle che sembravano fatti apposta per consolarli di quella brutta avventura.

Peccato che, con quel caldo, il fiasco fosse presto finito e che il giovane marinaio del comando, bruno e ricciuto, posto, diciamo così, di guardia, e dimostratosi tanto gentile con loro spiegandosi, bene o male, a gesti, in quanto non capiva una parola d'inglese, avesse lavorato, in realtà, fino all'anno prima, a Soho, parlando perfettamente non solo l'inglese, ma soprattutto il *cockney* del sergente pilota, a sua volta un accanito bestemmiatore dalla lingua lunga.

Era così saltato fuori che prima della partenza dalla Rocca, la *Military Police* aveva scortato e caricato a bordo dell'aereo quattro casse accuratamente sigillate che dovevano essere ritirate, all'arrivo, dai loro colleghi di Malta. Supermarina, subito informata via cavo, voleva quelle casse e tutto ciò che si trovava, a partire dalle carte, su quell'aereo. Il nucleo palombari di Augusta aveva pertanto attraversato la Sicilia per arrivare a tempo e il *Bormida*, perfettamente pratico di quelle acque, era l'unità ideale per agire senza destare sospetti.

La sua presenza tra le isole era, infatti, nota a tutti. Si sarebbe trattato di un rifornimento d'acqua come un altro. Per la verità, la tentazione iniziale fu quella di inviare subito il *Bormida* dove era affondato l'aereo senza por tempo in mezzo, ma l'ammiraglio Giuseppe Lombardi, capo del Reparto Informazioni, insistette affinché, dato il tempo buono assicurato per i prossimi tre giorni, non si puntasse direttamente sul luogo dell'ammarraggio passando, viceversa, a consegnare un carico d'acqua in più a Pantelleria allo scopo di non destare sospetti.

In teoria, quindi, tutto era a posto; c'era, tuttavia, un ma. Strane cose stavano succedendo, infatti, da alcuni giorni a quella parte, proprio in quella zona. Dapprima era cessato il collegamento via cavo telegrafico tra Pantelleria e la Sicilia. Poi, l'8 agosto, voce di prora voce di Dio, era diventato muto anche il cavo tra Siracusa e Tripoli. Un caso passi, ma due? Dovevano essere stati i britannici. Come? Con una nave o con un sommergibile, o forse con tutti e due.

Era in corso una certa attività dalla vicina base di Malta, per tacere degli aerei britannici, e proprio quel velivolo ammarrato era un'altra conferma in questo senso. E se il *Bormida* fosse stato intercettato da una nave nemica mentre procedeva, "*bordesando bordesando*", a 7 o 8 miglia all'ora? Poteva essere vittima di uno dei cacciatorpediniere in quel momento alla fonda nel Grand Harbour? Anzi! Sarebbe bastato un rimorchiatore armato con un cannone, anche piccolo, e buona notte ai suonatori, visto che si doveva procedere, per forza di cose, discretamente e senza scorta e che tutto l'armamento difensivo della cisterna consisteva in due mitragliere Colt da 6,5 mm Modello 1914. Certo, c'erano le batterie di Lampedusa, ma prima che facessero a tempo d'intervenire "*T'aggiu*



L'ammiraglio Giuseppe Lombardi, capo del Servizio Informazioni della Marina nel periodo in cui si svolse questa vicenda

futtutu". Qualcosa di strano, intorno all'aereo affondato, comunque c'era.

Un biplano *Swordfish* aveva fatto, il 25 mattina, una ricognizione intorno a Lampedusa tenendosi accuratamente oltre la portata dei cannoni antiaerei dell'isola; e fin qui pazienza, visto che si trattava di una procedura ormai ben nota da mesi in caso di perdite aeree britanniche. Ma quello stesso giorno si era scomodato, sempre in vista di Lampedusa, perfino uno dei pochi, enormi, quadrimotori britannici Sunderland, fatto questo mai visto prima in quel braccio di mare. Cosa cercavano? E perché?

Il giorno dopo la cisterna arrivò, all'alba, a Pantelleria. Le operazioni di pompaggio dell'acqua si svolsero come al solito mentre i palombari, gente allegra, lavoravano alle loro apparecchiature sotto la copertura della tenda dello sceicco, stesa un'po' per il gran caldo e un po' per non far vedere a terra che stavano verificando gli scafandri, il picco da carico a prua e l'elettroverricello da una tonnellata e mezzo della nave. Tutto sarebbe dipeso, infatti, dal loro funzionamento. Arrivarono davanti a Lampedusa il 27, alle sei del pomeriggio. Il tempo era buono e fu subito fatta una prima ricognizione all'altezza dei gavitelli posati in corrispondenza dell'area di Cala Madonna, dove l'aereo si era inabissato. Lo trovarono prima che facesse buio, e questa era la buona notizia. La cattiva fu che il velivolo, un *Blenheim* immatricolato T 2058, era quasi in equilibrio su un avvallamento profondo il doppio rispetto al fondale di una dozzina di metri.

In pratica era lì lì per cadere, fatto questo che

minacciava di complicare non poco o, addirittura, di compromettere, il recupero. Tutta la notte si studiò il da farsi. La soluzione fu, alla fine, quella del “*O la va o la spacca*”. Si trattava di sfondare l’aereo all’altezza del dorso estraendo poi le casse, una a una, senza far cadere il velivolo nella depressione, compensando il peso (fino a quel momento ignoto, al pari delle dimensioni) delle casse con alcune lunghezze di catena filate a mare dalla macchina a salpare della cisterna. Un lavoro di fino da fare, oltretutto, in fretta, perché il tempo stava rinfrescando. Le operazioni di recupero iniziarono già prima della luce del giorno. La minaccia di un attacco aereo era, a questo punto, concreta, ma anche lo stesso avvistamento della cisterna e della barca da parte di un ricognitore avversario, avrebbe compromesso la segretezza dell’operazione.

Arrivare sulla verticale del relitto, individuato il giorno prima, far scendere dalla barca una prima coppia di palombari e far da loro sfondare, in costante collegamento telefonico con l’imbarcazione, la torretta del mitragliere del velivolo a colpi d’accetta, fu presto fatto. Più complicato fu allargare il varco per penetrare all’interno. Fu necessario, infatti, usare “l’apriscatole” (qualunque cosa esso fosse). Fu un lavoro lungo e delicato, con l’aereo sempre in bilico o quasi. Una volta penetrati all’interno, i palombari avvistarono subito le casse. Erano di colore molto chiaro, sul miele. Per fortuna non erano state sistemate nel vano bombe, ma davanti e dietro la torretta dorsale.

Erano quattro, proprio come si era lasciato scappare l’equipaggio del *Blenheim*; grosse circa mezzo metro cubo l’una e, come fu subito constatato, pesanti, ma non intrasportabili. Una alla volta furono imbragate e portate in superficie. Ci volle tutta la giornata, mentre la ricerca nell’abitacolo del pilota e al posto del marconista fruttò solo pochi oggetti e alcuni fogli di carta, ormai macerata e che si strappava a toccarla, ma forse ancora leggibile. Trascorse così tutto il 28, fino al pomeriggio inoltrato. L’ultima cassa arrivò in coperta poco prima delle 18 e a questo punto l’imbragatura si sganciò, facendo cadere il contenuto in coperta. Il contenitore si ruppe, senza scheggiarsi, e a questo punto la curiosità di tutti divenne incontenibile. Le prime tre casse erano state infatti portate subito sottocoperta, intatte e



Un biplano da ricognizione e silurante *Fairey Swordfish*, fotografato dopo il conflitto durante una cerimonia storica

lontane da sguardi indiscreti, nella piccola stiva per carichi secchi della nave. Uno che le aveva maneggiate aveva detto che erano di legno di malacca, roba di lusso. Questa volta, invece, fu inevitabile guardare dentro al quarto cubo e ciò che emerse, subito sotto il coperchio, risultò essere un oggetto stranissimo. Sembrava un piccolo bicchiere da messa, ma con un manico lunghissimo. Era tutto d’argento e si trovava all’interno di una grossa scodella dello stesso materiale. Nessuno aveva mai visto qualcosa del genere. Il resto del contenuto di quella e delle altre casse, come fu noto in seguito, era formato da vasellame vario, bello lucente al sole d’agosto.

Non era peraltro il momento di indagare troppo. Era infatti andata fin troppo bene: nessun aereo e nessuna nave erano statati avvistati. Il *Bormida* partì così, poco dopo, alla volta di Pantelleria e per poi rientrare, il 29, a Mazara del Vallo. Le casse proseguirono per Messina approdando, infine, a Roma. Alla fine risultò che si trattava dell’argenteria della moglie del Governatore di Malta, Lady Sybil Dobbie. Il governatore, un vecchio, duro coloniale, il generale Sir William Dobbie, aveva assunto la propria nuova carica il 27 aprile 1940. Proveniva dalla Malesia, dove aveva prestato servizio fino all’anno precedente, e i suoi bagagli personali l’avevano seguito, con gli inevitabili ritardi legati alla sopravvenuta guerra



mondiale, a qualche tempo di distanza. Trattandosi di proprietà privata, l'intero servizio fu inventariato, sigillato e chiuso in un magazzino a Roma. Unica eccezione il mestolo da punch (di questo si trattava) e la relativa coppa, lasciate, in cauta custodia, al comandante della cisterna, il quale le fece collocare in bella vista dentro una teca di vetro. La storia del *Bormida*, però, non era ancora finita.

Dai e dai

Il 29 ottobre 1941 i decrittatori del Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina lessero un messaggio che annunciava l'arrivo a Malta, per il giorno dopo, di un *Blenheim* che recava un carico speciale. La Aeronautica fu subito avvisata e, come talvolta succedeva, nonostante l'immensità dei cieli, l'intercettazione, all'alba del giorno dopo, da parte dei caccia italiani, riuscì in pieno. Il bimotore, matricola G, Z7782, fu abbattuto sul cielo di Marsala e l'equipaggio catturato. Supermarina fu informata che l'aereo era precipitato a 50 metri dalla costa e ordinò, come l'anno precedente, di recuperare il carico. Ancora una volta il *Bormida* fu messo in allarme e i palombari mobilitati, ma tutto rientrò nel giro di poche ore. In realtà, il bimotore era atterrato sul ventre su una spiaggia, e bastò la bassa marea per arrivare, a piedi, all'aereo. Fu un peccato. Il carico comprendeva, infatti, medicinali, batterie e 200 lattine da una libbra l'una di caffè statunitense marca Hills Bros che avrebbe

fatto molto comodo all'equipaggio della cisterna.

La terza volta fu il 30 marzo 1942. Ancora una volta un *Blenheim*, lo Z 6238, ammarrato in seguito a un'avaria davanti a Donnalucata, in provincia di Ragusa, e affondato a 15 metri di profondità. Supermarina dispose l'ispezione del relitto e il recupero dell'eventuale carico e il *Bormida* (ora al comando del Nocchiere di 1^a Classe Ulrico d'Avossa) e i palombari di Augusta arrivarono in zona il giorno successivo. Tecnicamente l'operazione non presentò difficoltà particolari, ma in quest'occasione le sacche e le casse all'interno dell'aereo rivelarono un ben diverso contenuto: posta e (come scoprì MARINELETTRO, il Centro elettrotecnico della Regia Marina con sede a Livorno, nonché il primo laboratorio elettronico italiano, in quanto fondato nel 1916) valvole termoioniche per i radar di Malta. Questo contributo, una volta sommato al disegno che un prigioniero inglese aveva fatto, mesi addietro, dell'antenna radar di un incrociatore britannico, permise ai tecnici della Regia Aeronautica di mettere finalmente a punto, nel giro di poche settimane, un apparato disturbatore dei radiotelemetri britannici rivelatosi molto più efficace di quelli installati in Sicilia, poco tempo prima, dai tedeschi, ma ben presto neutralizzati dai britannici sulla base dell'esperienza maturata nel Regno Unito, nel febbraio 1942, dopo il forzamento della Manica da parte delle navi di linea germaniche di base a Brest.

Andò a finire che il gabinetto di guerra britannico fu costretto, per la prima volta, a decidere, il 19 luglio 1942, in seguito a queste "*serious R.D.F. interference during enemy air attacks on Malta*", di inviare laggiù per via aerea, con tutti i rischi del caso, le valvole di nuova generazione, anziché quelle prebelliche. Era infatti necessario aggiornare i radar dell'isola, portandoli al livello degli apparati Mk. Il in uso, in quel momento, in Gran Bretagna, a pena della perdita, data altrimenti per scontata, della superiorità aerea di cui godeva la Royal Air Force nei cieli dell'isola, grazie all'indispensabile assistenza fornita dai radar maltesi. Quegli apparati permettevano, infatti, di intervenire in tempo pressoché reale e piombando dall'alto, sui bombardieri per poi cercare, non sempre con successo, di allontanarsi, evitando di combattere con i caccia tedeschi e italiani.

L'appuntamento due volte mancato

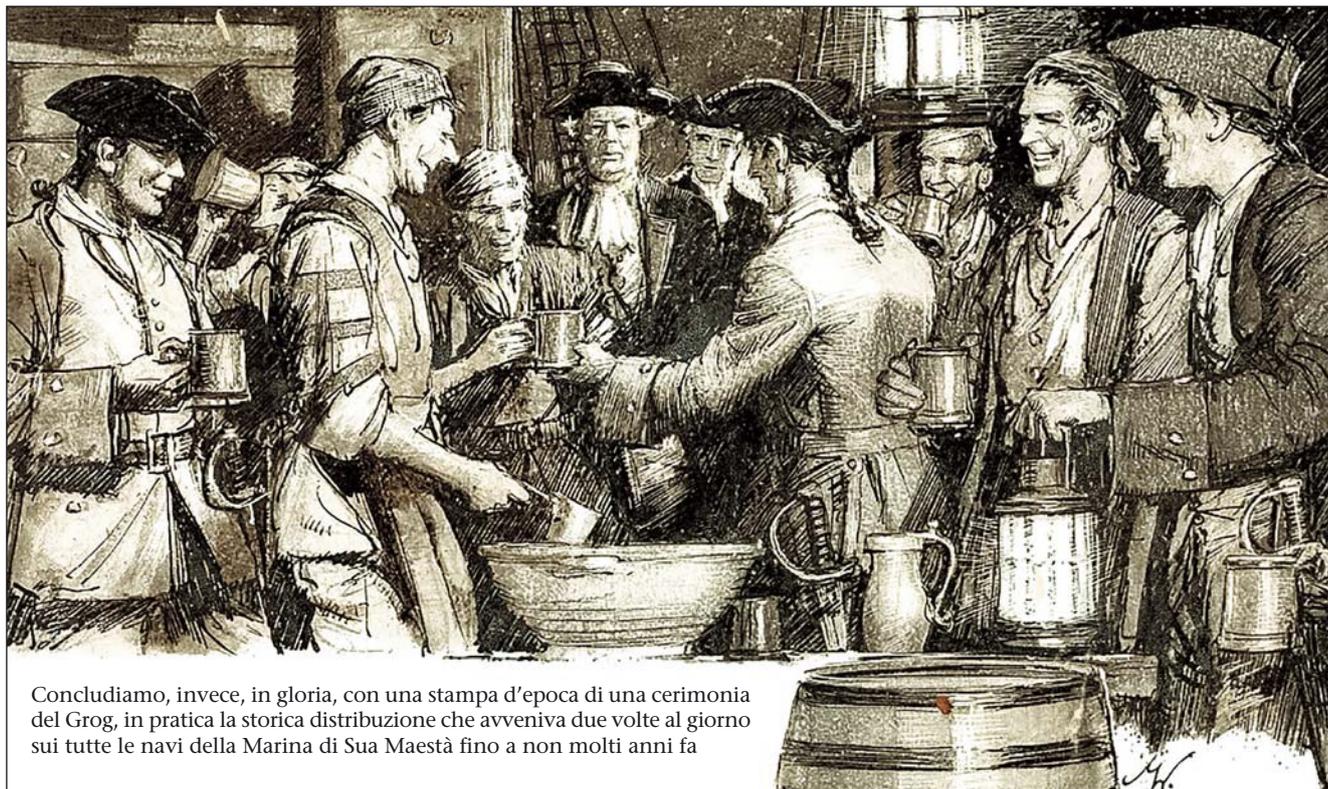
In seguito il *Bormida* continuò a trasportare, come ogni mese da oltre 10 anni, acqua nelle isole. Non mancò, comunque, un'ultima vicenda, verificatasi il 9 maggio 1943, quando la nostra cisterna, diretta al solito alla volta di Pantelleria, avvistò, in mezzo al mare, un minuscolo motoscafo carico di gente che si sbracciava. Si trattava di un'imbarcazione partita dalla Tunisia la sera prima con a bordo 5 uomini che tentavano di raggiungere l'Italia per sfuggire alla prigionia.

Furono raccolti, mentre non fu possibile, "a causa delle condizioni del mare", rimorchiare quel natante in avaria. Un'ora e mezza dopo, mentre il *Bormida* si era ormai allontanato alla solita velocità di crociera di ben 7 nodi, arrivò in zona il cacciatorpediniere britannico *Nubian*, il quale fece un po' di tiro al bersaglio contro quel motoscafo alla deriva, elevato infine, in sede di rapporto di missione, al rango di minacciosa motosilurante nemica, meritando, per quest'impresa, un encomio solenne. Proprio il *Nubian* era stato distaccato, la notte sul 26 agosto 1940, dalla propria squadriglia (originariamente diretta, il 20 agosto, da Malta a Gibilterra, ma rientrata nel Gran Harbour dopo aver perso, su una mina, il caccia *Hostile*) alla ricerca, nei pressi di Lampedusa, dell'aereo partito dalla Rocca, ma mai arrivato a destina-

zione. Senza la provvidenziale decisione dell'ammiraglio Lombardi, la nostra cisterna si sarebbe pertanto trovata ad avere a che fare, con ogni probabilità, proprio con quella stessa nave da guerra, mancata a quel tempo per un soffio e di nuovo, per un pelo, quasi tre anni dopo. Quando si dice il destino.

Al momento dell'armistizio il *Bormida* era alla Spezia, ai lavori. Riarmato dalla Marina Repubblicana, continuò a svolgere compiti di nave appoggio palombari sotto il nuovo nome di *Gondar*, a sua volta ripreso da un sommergibile avvicinatore italiano, affondato nel settembre 1940 dopo una mancata azione contro Alesandria. La cisterna fu autoaffondata a Spezia il 19 aprile 1945.

Lady Sybil lamentò nel 1943, in un proprio bel libro, *Grace Under Malta*, edito quell'anno, a Londra, dalla Lindsay Drummond, la perdita dell'argenteria. In effetti, tutti i beni di proprietà privata nemica, immagazzinati, erano stati prelevati, senza tanti complimenti, dai tedeschi dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943. Anche il mestolo del *Bormida* scomparve, nell'aprile 1945. Resta solo il ricordo, affidato alla prosa stringata dei rapporti di missione, di una piccola nave il cui destino era, evidentemente, legato non solo al pur rispettabilissimo "carico idrico" settimanale, ma anche alla ricerca di tesori sommersi. ■



Concludiamo, invece, in gloria, con una stampa d'epoca di una cerimonia del Grog, in pratica la storica distribuzione che avveniva due volte al giorno sui tutte le navi della Marina di Sua Maestà fino a non molti anni fa

Alla foce del Tavollo

di Roberto Petrucci (foto di Gianni Grilli)

Questa mattina andiamo a Cattolica, appena 9 miglia verso ponente, sufficienti per cambiare Comune, Provincia e Regione, sia dal punto di vista amministrativo sia geografico.

Il colle San Bartolo ed il torrente Tavollo segnano la fine della pianura Padana, l'inizio delle colline marchigiane ed il confine amministrativo tra le Marche e

*Il vento di Focara è famoso
sia tra i letterati
sia tra i marinai.*

*Dante ne parla nel XXVIII
canto dell'Inferno*

l'Emilia Romagna. Il San Bartolo è importante anche perché il faro che lo sovrasta è visibile da 30 miglia e permette di tenere la rotta senza doversi rimbecillire sui gradi della bussola. Soprattutto venendo dalla Croazia. Più complica-

to capire dove culturalmente e gastronomicamente finisce la Romagna e comincino le Marche.



L'ultimo tratto di confine tra Il colle San Bartolo ed il torrente Tavollo segnano la fine della pianura Padana, l'inizio delle colline marchigiane ed il confine amministrativo tra le Marche e l'Emilia Romagna



I fari della costa cattolichina consentono di mantenere lunghissimi tratti di rotta senza far uso della bussola

Più semplice il confine tra Marche ed Abruzzo. Dopo il Tronto, le colline diventano più aspre e gli arrosticini di pecora sostituiscono le olive all'ascolana e la crema fritta.

Roberto Balzani, nel suo libro sulla identità della Romagna, afferma che una possibile linea di demarcazione potrebbe anche essere Fio-renzuola di Focara. Il borgo medievale ci viene incontro appena usciti dal porto di Pesaro su una pericolosa falesia di arenaria che strapiomba in mare.

Il vento di Focara è famoso sia tra i letterati sia tra i marinai. Dante ne parla nel XXVIII canto dell'Inferno con passo che citiamo come buon auspicio: «Poi farà sì ch'al vento di Focara, non farà lor mestier voto né preco».

A noi interessa di più l'aspetto nautico. Secondo l'esperienza, un improvviso addensarsi delle nuvole dietro la rupe di Focara preannuncia un particolare tipo di burrasca che a Pesaro chiamano la "Rimineisa", dalla quale è meglio cercare rifugio nel porto. La falesia ha a suo carico un certo numero di naufragi. Gli ex voto ornano le mura della chiesetta di Castel-dimezzo, lì vicino.

Sotto la rupe una delle più frequentate "spiagge solitarie" della costa adriatica fa concorrenza ai sassi neri del Conero. Il colle attrae il diportismo pesarese e gabiccese. Chi non ha tempo o voglia o barca per andare in Croazia trova a un'ora dal porto un piacevole surrogato. La domenica le "rive" della collina sono contornate di barchette e motoscafi di famiglie che si godono il verde del colle, il bagno distante dai rumori della spiaggia ed i piaceri della cucina. Ci sono barche armate solo per questo scopo con tanto di "focone" in acciaio inox sporgente a poppa per la "rustida" sotto il monte della croce. I Cattolichini (abitanti di Cattolica) di solito non si spingono oltre Fio-renzuola a dimostrazione della fondatezza della tesi di Balzani.

Un equipaggio adriatico

Sono queste le dotte disquisizioni che accompagnano la navigazione di chi, non avendo più i mezzi per frequentare efficacemente la costa romagnola dopo mezzanotte, si accontenta di raggiugerla via mare la mattina.

L'equipaggio di oggi piacerebbe agli studiosi di storia: con me ci sono Stefano, originario della Dalmazia e Pippo originario della Magna Grecia.

In tre facciamo 230 anni. Uno stradioto albanese sarebbe utile non solo per completare il quadro delle etnie adriatiche rappresentate a bordo. Dopo Casteldimezzo incontriamo il porto della Vallugola. Qui finisce il vincolo paesaggistico e si vede. Oggi tutto il San Bartolo è parco naturale fino a Gabicce Monte. Qualche costruzione di troppo, soprattutto in cima al colle. L'ingresso alla Marina può essere problematico per via dell'insabbiamento ma vale la pena fare una sosta per i ristoranti.

Poco più avanti, alla foce del Tavollo, c'è la Marina di Cattolica. Sulla riva destra è Marche (Gabicce Mare) sulla riva sinistra è Romagna (Cattolica).

I confini amministrativi non hanno impedito che la città che si è formata alla foce del Tavollo sia omogenea, unificata dalle comuni radici marinare e dalle attività turistiche.

Chi si occupa di procedure per il riconoscimento del titolo di città da parte della Presidenza della Repubblica afferma che ciò che fa una città non è tanto la dimensione demografica quanto la capacità della comunità di farsi carico di processi di cambiamento. Siamo quindi pienamente giustificati se, anche per semplicità di esposizione, parleremo della Città alla foce del Tavollo.

Il porto è la piazza

Abbiamo visto a Pesaro che dal porto si arriva facilmente in piazza. A Senigallia, potete scegliere tra il lungomare o il centro storico, perfino a Civitanova, città schiacciata tra la ferrovia, la statale ed il lido, dal porto vi dovete spostare per arrivare allo spazio che è tra Palazzo Sforza e quello che resta del bagno Cluana. Qui il centro è il porto. Dal porto si accede a tutto quanto c'è di interessante da vedere e da fare. C'è poco da interpretare o da capire. Scendete a terra, salite sulla passeggiata che contorna la Marina e guardatevi intorno. Siete arrivati e non vi muoverete più. Tutto quanto vi serve per divertirvi è a portata di mano. Al massimo una passeggiata fino Gabicce Monte se avete vecchie storie da ricordare o siete in grado di intesserne di nuove o una corsa in autobus fino al castello di Gradara se il cielo dovesse annuvolarsi.

Qui i punti cospicui non sono la cattedrale di San Ciriaco o il faro di San Benedetto del Tronto. Qui i riferimenti sono la rotonda a mare che porta il nome di un fiume: "Mississipi", le colonne bianche della Baia Imperiale, storico night degli anni 80 e la ciminiera dello stabilimento Arrigoni.



Il tranquillo scorrere nell'abitato del Tavollo fa quasi pensare a città dell'Europa settentrionale

In principio era la pesca

Sulla passeggiata che contorna la Marina un vero e proprio museo delle tradizioni marinare all'aria aperta vi offre una serie di belle foto della gente del mare quando al posto dei moli in cemento c'era la "palata". Le foto, oltre che per il soggetto, sono pregevoli sia per l'allestimento sia per le legende. Il quadro della vita dei pescatori, dei calafà, dei pescivendoli è suggestivo quanto rigoroso nella ricostruzione storica.

Cattolica nasce per volontà dei pescatori abbarbicati sulle dune alla foce del Tavollo. In origine, l'abitato faceva parte del Comune di San Giovanni in Marignano. I contadini di quello che era il ricco granaio dei Malatesta non ebbero troppi problemi a riconoscere l'autonomia di quel fazzoletto di terra paludosa e malarica. Nulla faceva prevedere quale eldorado sarebbe diventato. Cattolica è



Persino Guglielmo Marconi scelse Cattolica come luogo per ritemperarsi dalle fatiche che lo portarono al Nobel. La sua casa è ancora lì di fronte alla spiaggia

stato uno dei principali porti pescherecci dell'Adriatico.

La marineria della città sul Tavollo vanta antiche tradizioni. Piccola pesca a Gabicce. Pesca a strascico e pesca *Coccia* (due barche



Ancora un'immagine del placido Tavollo, verso la foce

che trascinano la stessa rete) a Cattolica. I motori delle barche venivano montati a Pola in Dalmazia. Le sardine pescate davano lavoro a tre stabilimenti per la lavorazione del pesce. Di quel periodo restano il vecchio borgo marinaro nelle tre strade che convergono sul porto. Furono stabilite precise tipologie edilizie per le case dei pescatori: La casa a due piani con facciata sulla via e "scoperto" e capanno sul retro. Nel periodo estivo la famiglia si ritirava nel capanno ed affittava la casa ai turisti. Persino Guglielmo Marconi scelse Cattolica come luogo per ritempersi dalle fatiche che lo portarono al Nobel. La sua casa è ancora lì di fronte alla spiaggia.

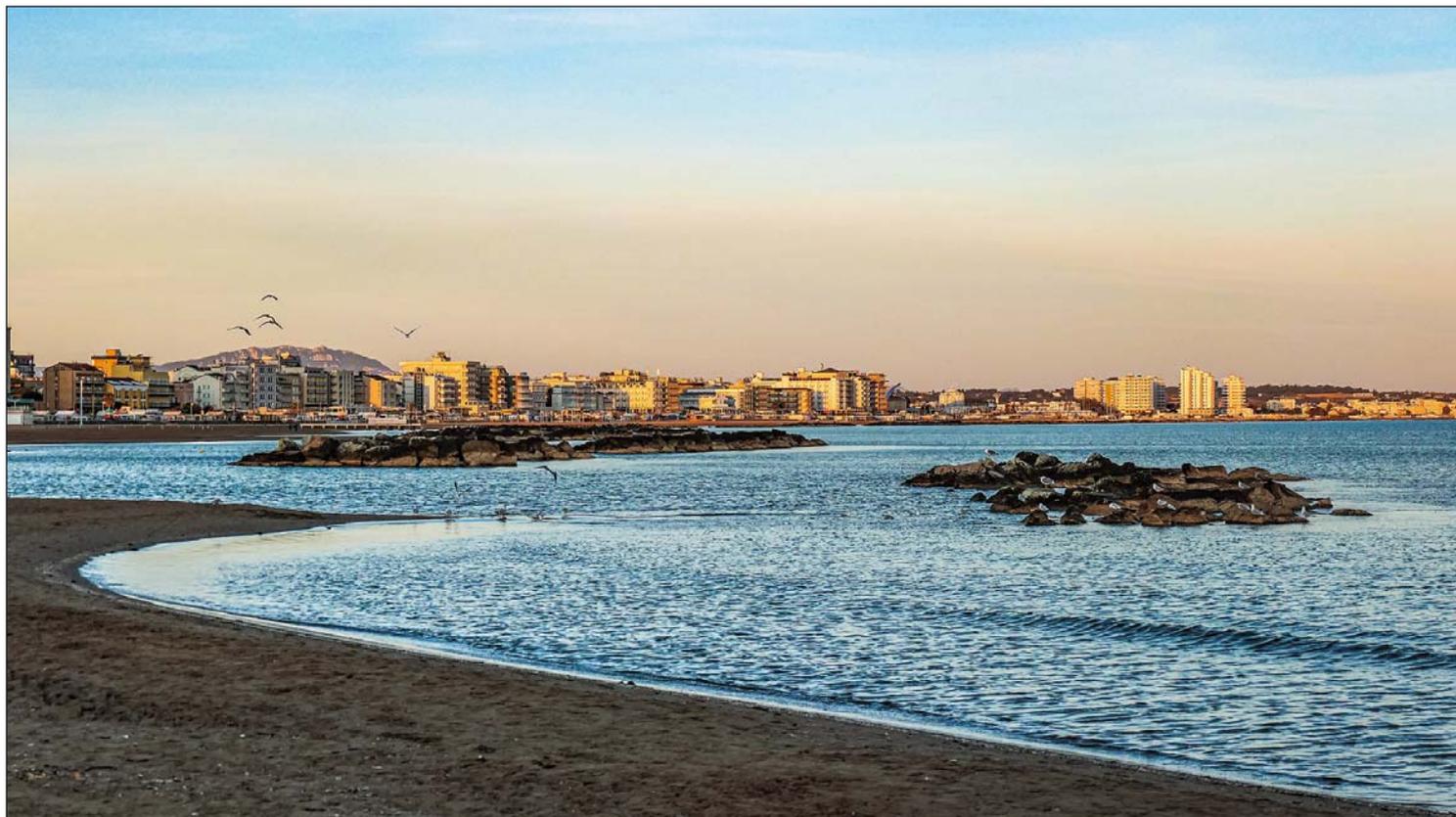
Su via del porto è ancora in funzione la veleria della Maria oggi gestita dalla figlia Carmela che cuce ancora vele di cotone per gli amatori. L'edificio che meglio rappresenta quel periodo è la casa del pescatore in stile Decò come gli edifici dei grandi porti del nord europa e dell'estremo oriente.

La tradizione della cantieristica non si è perduta e Ferretti, quando il fondale del porto lo permette, vara qui alcuni dei suoi prestigiosi modelli.

Giallo a Cattolica rosa a Gabicce

La Città ha contenuto una enorme pressione antropica derivante dalle opportunità di lavoro nel turismo e dall'inurbamento della gente dell'entroterra. Il risultato è un utilizzo spasmodico del terreno fabbricabile temperato dalla tutela del San Bartolo e delle colline attorno al castello di Gradara. Attorno al porto/piazza e lungo il corso del Tavollo le costruzioni sono moderne e con pretese di eleganza spesso soddisfatta. Forte la presenza di alberghi, ristoranti, locali da ballo, pensioni e seconde case. Il risultato è piacevole a vedersi, forse perché si pregusta quello che si troverà nelle strade e nei locali. I pochi edifici storici sono tutelati in maniera maniacale e la gara tra le due sponde del Tavollo, sul terreno dell'intrattenimento culturale, raggiunge livelli notevoli. Ad un festival del cinema giallo a Cattolica, Gabicce contrappose un festival rosa dedicato alle donne.

La Città sulla foce del Tavollo trasuda divertimento da ogni mattone. Dagli alberghi di lusso alle pensioncine, dalle discoteche alle balere, dai ristoranti alle pizzerie, avete la certezza di trovare la soluzione che fa per voi.



La striscia di sabbia bordata di alberghi e pensioni e punteggiata di ombrelloni è l'inizio della più grande spiaggia d'Europa che arriva fino al Castello di Miramare

Se non potete permettervi lo storico Posillipo di Gabicce Monte, la pizzeria accanto vi offre il medesimo panorama e la medesima attenzione, ad un prezzo adeguato alle vostre tasche. Tutto è fatto per farvi sentire un signore senza impoverirvi troppo.



La fontana con le sirene, realizzazione art déco in Piazza Primo Maggio, è divenuta oramai una nota caratteristica di Cattolica

La forza della poesia

La capacità di forgiare le cose a misura dei propri sogni è dimostrata da come la gente di qui sia stata capace di impossessarsi di una delle più famose “*soap opera*” dell’antichità: l’amore tra Paolo e Francesca. Quando negli anni 20 venne pesantemente restaurato il castello di Gradara, i progettisti tennero presente sia il canto V dell’Inferno sia soprattutto l’interpretazione che dell’evento diede Gabriele D’annunzio nella sua “*Francesca da Rimini*”, musicata da Riccardo Zandonai. Il restauro fu così fedele che ancora oggi è possibile vedere la sala dove Giangiotto colse sul fatto i due amanti. Inutili le ponderose ed accurate ricerche storiche tese a proporre un approccio più scientifico. Nella contrapposizione tra due poeti e un musicista da un lato e autorevoli storici dall’altro, l’esito è scontato ed oggi gli eredi dei pescatori sulla foce del Tavollo possono vantare un’offerta turistica firmata da sceneggiatori di assoluto valore. La triste sorte di Paolo e Francesca non esaurisce le storie tenebrose ambientate su questi lidi. Al canto 28 dell’Inferno, si parla di naviganti “*mazzerati presso a la Cattolica*”, cioè buttati in mare in un sacco appesantito da pietre.

Uniti anche nel brodetto

Uno dei problemi che più divide le genti della costa è quale sia la vera ricetta del brodetto dell’Adriatico. La questione non ha soluzione perché ciascun brodetto è quello vero in quanto i pescatori accompagnavano la cottura del pescato troppo piccolo per essere venduto con i prodotti che avevano preso nell’orto e nella cucina di casa. Pomodori verdi e peperoni (San Benedetto), conserva di pomodoro (Pesaro) aceto a Fano. Vere e proprie dispute teologiche che qui non esistono. La ricetta è identica su tutte e due le rive. Esistono invece due varianti legate al censo: “*alla sgnòra*” ed “*alla puvritèna*” Lo stesso dicasi per la piadina, identica nell’impasto e nella cottura e per i passatelli in brodo di pesce. Terra di confine o più semplicemente gente di mare abituata a prendere “*quello che Dio manda*” e quindi pronta a fare proprio tutto quello che c’è di buono.

Non vi siete ancora mossi dalla passeggiata sopraelevata che contorna la Marina. Adesso guardate alla vostra destra. La striscia di sabbia bordata di alberghi e pensioni e punteggiata di ombrelloni è l’inizio della più grande spiaggia

d'Europa che arriva fino al Castello di Miramare.

Gli sceicchi che presidiano questo, che da molti è ritenuto il petrolio d'Italia, sono i bagnini. Anche in questo caso, la cultura marinara è stata essenziale per svolgere una delicata mediazione culturale tra il mare e gli abitanti delle periferie delle grandi città, ignari delle insidie degli scanni e dei pesci ragno (oggi quasi scomparsi), delle dolcezze delle uscite in pattino (qui *moscone*) e delle angosce per i bimbi dispersi tra gli ombrelloni.

Non facciamoci trarre in inganno dall'aria rilassata: qui sorridono tutti, anche i *capanni*. La spiaggia richiede professionalità e cure continue. Rastrellata anche durante la stagione invernale per evitare che nulla insidi d'estate i piedi degli ospiti. L'attrezzatura (sedie a sdraio ed ombrelloni) ridipinta e rimessata a fine stagione. Per non dire dell'intelligenza necessaria a mantenere un sapiente equilibrio tra realtà e fantasia nella descrizione delle avventure estive durante le partite a carte dei pochi mesi d'inverno, così da non correre il rischio di essere considerato un "pataca". Termine in traducibile che unifica le due sponde del Tavollo, arrivando fino alle rive della Foglia.

E' ora di lasciare la sopraelevata della Marina per andare nel porto vero e proprio. I Pescherecci non sono più l'elemento prevalente ma la domanda di pesce dei ristoranti offre ancora una interessante fonte di reddito. Le barche da pesca sono anche un argine alla banalizzazione turistica della città.

Felice Prioli che ci accoglie nella sede dell'ANMI sulla piazza del porto, per un caffè con il mistrà che qui sostituisce la Moretta che si beve a Fano e Pesaro ed il Turchetto che si beve in Ancona, sostiene che la forte

presenza dei turisti può appannare il fascino del porto e determinare una perdita d'identità della città che alla lunga, si riflette negativamente sulla qualità delle relazioni. Lo spirito e l'inventiva dei romagnoli e dei marchigiani di confine comunque resistono. Di fronte alla piazza del porto, una motovedetta, originariamente destinata ad un paese del nord africa, è stata adatta ad emporio e vende i suoi prodotti ancorata nel porto, esattamente come le barche che venivano dal levante a Senigallia per la fiera della Maddalena. Qui potete trovare il ferry boat con il percorso più breve al mondo. A qualche centinaia di metri dal ponte girevole che collega le due sponde del porto canale, un traghetto con il nome di Caronte effettua lo stesso percorso per 40 centesimi. I maligni raccontano che ad una coppia che, per l'importo pagato, aveva chiesto almeno un giro del porto, l'erede dell'infernale traghettatore avesse proposto un esame ravvicinato della catenaria che muove il natante.

Possiamo dunque stare tranquilli nonostante la sovrabbondante presenza di ospiti di tutta Europa, in questo porto la "marina" sarà ancora quella "dove il Po discende per aver pace coi seguaci suoi". L'Alighieri raccomanda di visitare Gradara. ■



Ma forse l'edificio che meglio rappresenta questo periodo, sempre a Cattolica, è la Casa del Pescatore

Ricordando *l'Elettra*

di Claudio Ressmann



Il 7 ottobre 2005, è entrata a far parte della Marina Militare Italiana l'unità polivalente di supporto da 2446 tonnellate *Elettra*, il cui nome ricorda il mitico panfilo-laboratorio di Guglielmo Marconi, definito poeticamente da Gabriele d'Annunzio "la candida nave che naviga nel miracolo ed anima i silenzi aerei del mondo", culla di una delle più straordinarie invenzioni di tutti i tempi. Una nave che avrebbe meritato a fine carriera, dopo la morte dello scienziato, un restauro conservativo ed una decorosa sistemazione. Questo però non avvenne poiché *l'Elettra*, dopo essere stato lasciato arrugginire per un quarantennio, con uno sciagurato provvedimento del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni del 18 aprile

***Una vicenda emozionante
con un finale tragico
e ingiusto (per la nave)
dovuto all'insipienza
di chi non seppe apprezzare
il grande inventore***



Nella foto, un'immagine giovanile di Guglielmo Marconi, lo scienziato italiano che fu, nella sua vita, un autodidatta; in apertura, la figlia di Marconi, Maria Elettra, con il cui nome venne anche battezzata la celebre nave - laboratorio

1977, fu consegnato inesorabilmente alla fiamma ossidrica dei demolitori.

Commissionato dalla arciduchessa Maria Teresa d'Austria, il *panfilo* era stato varato nel luglio del 1904 nel cantiere Ramage & Ferguson di Leith, in Scozia, con il nome di *Rovenska*, un castello sull'omonima baia dell'isola di Lussino, di proprietà del marito Carlo Stefano d'Asburgo. In realtà, l'elegante *yacht* non svolse mai funzioni di rappresentanza, dal momento che l'arciduchessa e il suo consorte soffrivano il mare, né navigò molto, a parte una crociera nel Mar Baltico.

Utilizzato durante la prima guerra mondiale come unità ausiliaria, venne posto in vendita nel 1919 e fu acquistato per 21.000 sterline da Guglielmo Marconi, co-

me laboratorio per effettuare ricerche radio, in particolare sulle onde corte, e trasferito a La Spezia, sempre nel 1919.

Lungo 71 metri e mezzo, il grande *yacht* dislocava 632 tonnellate, era dotato di una macchina a vapore a triplice espansione della potenza di 1.000 cavalli e presentava una linea molto filante, con due alberi ed un fumaiolo al centro, una prora *tea-clipper style* e una poppa tonda.

Le pratiche per la nazionalizzazione e i successivi lavori di allestimento, eseguiti sotto la supervisione dell'ammiraglio Filippo Camperio, comportarono la trasformazione di tutti gli interni, fatta eccezione per l'alloggio armatoriale, mantenuto immutato con i mobili bianchi e avorio tipici degli stili Queen Mary ed Eduardiano, e durarono quasi tre anni.

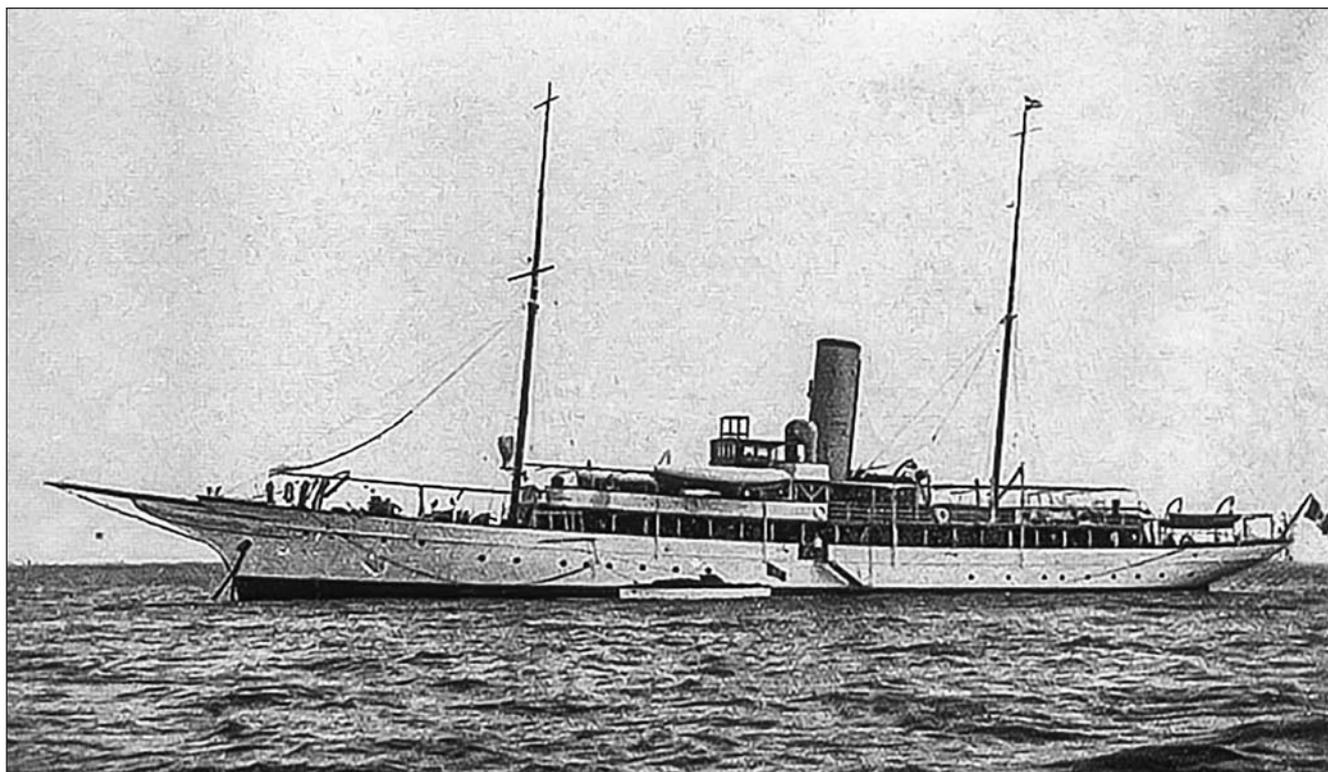
Infatti lo *yacht*, dopo l'iscrizione al Compartimento di Genova, venne consegnato all'armatore soltanto nel dicembre del 1921, ribattezzato *Elettra*, un nome mutuato dalla mitologia greca (era la figlia di Agamennone e di Clitennestra), ma comunque molto appropriato per una nave destinata ad ospitare un laboratorio di fisica avanzata.

Sotto il comando dal capitano di lungo corso Raffaele Lauro, la nave dette inizio ad una

serie di traversate oceaniche durante le quali i due alberi sostenevano *"non le vele ma lunghe antenne fino a tessere una fitta rete per catturare le onde radio"*, felice immagine retorica della quale si impossessarono subito i cronisti della stampa mondiale. Sarebbe stata presto in grado, durante le navigazioni e le soste, di rimanere in contatto radio continuo con la stazione di Poldhu (Gran Bretagna) a mezzo di segnali irradiati su 90, 50 e 40 metri di lunghezza d'onda. Le cronache narrarono con enfasi che in pieno Atlantico, Marconi e i suoi ospiti avevano potuto ascoltare da Londra i concerti delle orchestre del Savoy e del Covent Garden.

Durante le soste negli Stati Uniti, lo scienziato fu impegnato in una serie di incontri con il mondo scientifico, nel corso dei quali delineò un futuro delle telecomunicazioni basato sull'impiego delle *"onde elettromagnetiche concentrate in fasci paralleli"*.

A proposito delle prove effettuate sull'*Elettra*, in una conferenza tenuta a New York nel 1923, ebbe testualmente a dichiarare, con impressionante chiarezza anche i principi di funzionamento del radar: *Ho potuto constatare gli effetti prodotti dalla riflessione e deflessione di queste onde da parte di oggetti distanti varie*



Una foto ufficiale del panfilo *Elettra*, di proprietà dello scienziato ma ristrutturato e gestito dalla Regia Marina

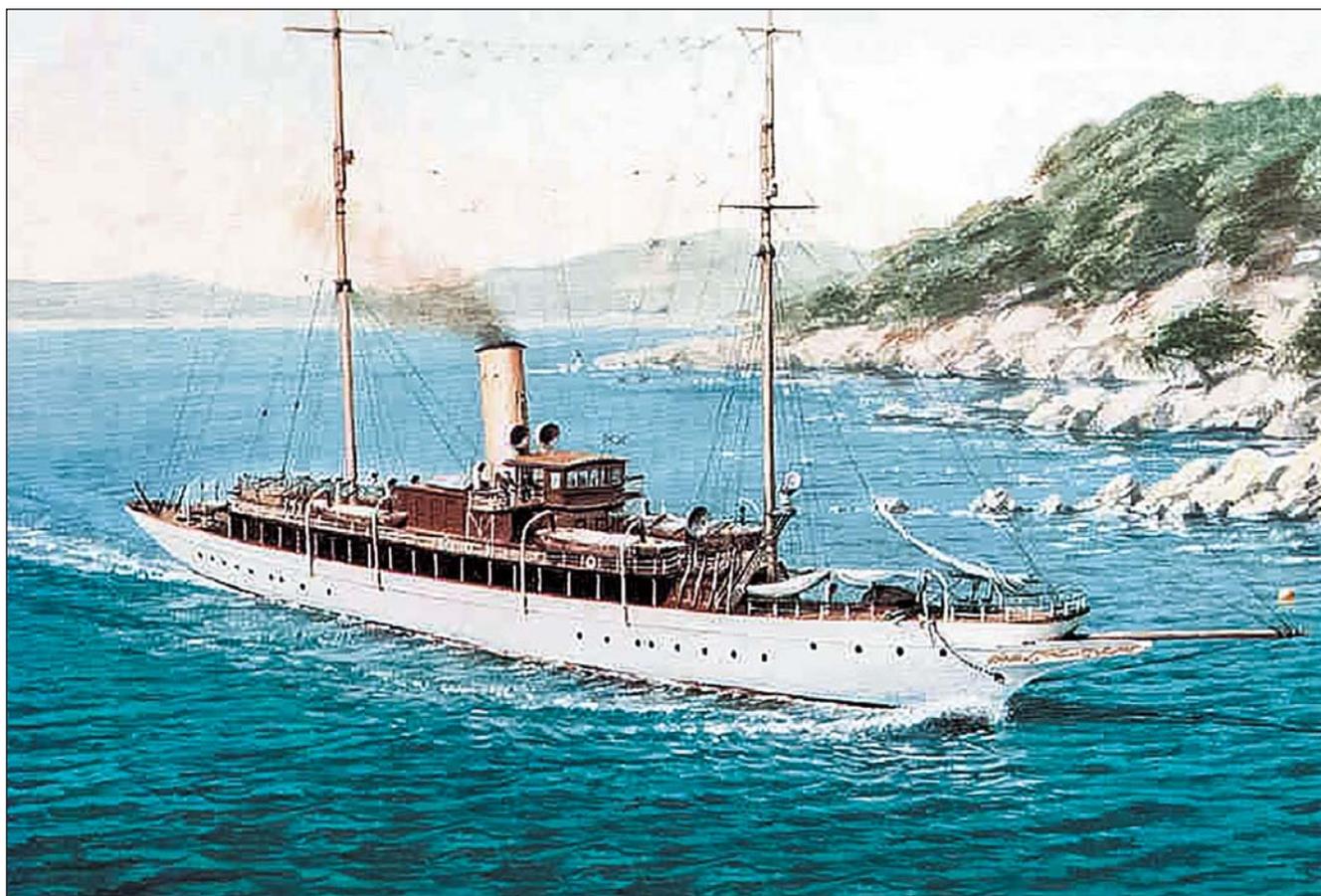
miglia. Da ciò mi sembra che sia possibile disegnare apparati per mezzo dei quali una nave potrebbe irradiare o proiettare un fascio di tali raggi nella direzione che più le conviene. Detti raggi, incontrando un ostacolo qualsiasi costituito, ad esempio, da un'altra nave, finirebbero col venire riflessi verso un ricevitore posto sulla nave che effettua l'emissione e svelerebbero immediatamente la presenza della nave investita dal fascio, fornendone il rilevamento, anche con nebbia o in condizioni di scarsa visibilità".

L'anno successivo (1923), l'Elettra raggiunse le isole di Capo Verde, rimanendo in continuo contatto radio con Poldhu, per mezzo di segnali irradiati su lunghezze d'onda di 90, 50 e 40 metri. In tali circostanze, Marconi ebbe la conferma sperimentale del fenomeno della riflessione delle emissioni da parte degli strati ionizzati dell'atmosfera: la ionosfera, in altri termini, agiva come un gigantesco schermo capace di far rimbalzare le onde corte sulla superficie terrestre.

La sperimentazione delle emissioni "a fasci paralleli" assorbì l'attività di Marconi a bordo

dell'Elettra nel triennio successivo ed i risultati conseguiti furono talmente lusinghieri che già nel 1926 poteva essere realizzata la prima applicazione pratica della nuova gamma di frequenze: il collegamento diretto Gran Bretagna-Canada, con capacità di trasmissione e ricezione in "duplex" alla velocità media di 150 parole al minuto. Lo straordinario rendimento del sistema e la sua assoluta affidabilità convinsero il Governo britannico ad affidare alla "Marconi Company" (da lui fondata nel 1897) la progettazione di un collegamento diretto con i Dominions. La prima maglia dell'imponente sistema, denominato "Rete Imperiale", venne inaugurata nel 1927 con l'Australia mediante una coppia di "radiofasci" capaci di assorbire un volume di traffico ancora maggiore: ben 400 parole al minuto.

Fu tuttavia il 1930 l'anno in cui Marconi divenne protagonista di quello che può definirsi a pieno titolo l'evento mondiale più spettacolare di tutti i tempi. Alle 11.03 del 26 marzo, da bordo dell'Elettra, ormeggiata nel porticciolo Duca degli Abruzzi di Genova, lo scienziato



In questa pregevole immagine pittorica, vediamo l'Elettra navigare nei pressi di Poldhu, in Cornovaglia, località scelta da Marconi per installarvi una grande stazione sperimentale di ascolto radio



Guglielmo Marconi, al suo tavolo sperimentale da lavoro ricavato nel suo laboratorio sull'*Elettra*

radiocomandò i circuiti di accensione dell'impianto di illuminazione nel Palazzo del Municipio di Sydney, durante la cerimonia di inaugurazione dell'Esposizione Internazionale. Un successo scientifico e... mediatico senza precedenti!

Negli anni seguenti l'attenzione di Marconi si rivolse, in modo particolare, alla sperimentazione delle onde centimetriche e a bordo venne installato il primo apparato a microonde da circa 50 centimetri di lunghezza, con il quale si attuarono i collegamenti tra le stazioni radio della Corsica e la nave in navigazione nel Tirreno.

Nel luglio 1934, l'*Elettra*, poi, sperimentò su se stessa una delle possibili applicazioni delle nuove tecnologie: fece il suo ingresso nel porto di Santa Margherita Ligure "alla cieca" guidata cioè da due fasci paralleli di microonde di 63 centimetri, emessi dal radiofaro di Sestri, che delimitavano il sentiero di accesso.

Alla morte di Guglielmo Marconi (20 luglio 1937), la nave fu posta in vendita ed acquistata per 820.000 lire dal Ministero delle Poste che la affidò per la necessaria manutenzione alla Società di Navigazione Italia.

L'otto settembre 1943 colse l'*Elettra* nel porto di Trieste. Fu requisita dal comando germanico della città e inutili furono le richieste di evitarle un impiego bellico: i tedeschi, grazie all'intervento del capitano Zimmermann della Kriegsmarine, grande ammiratore di Marconi, ac-

consentirono allo sbarco del materiale scientifico, che poi fu occultato dal prof. Mario Picotti dell'Università di Trieste, per timore delle razzie dei "titini", e a fine guerra, venne suddiviso tra il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano e il Museo Storico delle Telecomunicazioni di Roma.

Dal canto suo la nave, ribattezzata con la sigla "G107" (poi N-A-6) e armata con due mitragliatrici binate da 20 mm, svolse compiti molto modesti, per breve tempo: il 21 gennaio 1944, infatti, mentre si trovava alla fonda nella rada di Diklo, vicino a Zara, centrata da un velivolo alleato con almeno tre bombe, affondò su un basso fondale, lasciando emergere solo il fumaiolo e i due alberi.

In tali condizioni, rimase fino al 1962 quando, dopo laboriosi accordi con la Jugoslavia, ne fu effettuato il recupero dalla ditta Dobrispos, di Spalato. Il relitto venne riconsegnato all'Italia e rimorchiato nel Cantiere San Rocco di Muggia; le intenzioni governative erano quelle di procedere ad un radicale restauro e di svolgere a bordo, in Italia, in Gran Bretagna e negli Stati Uniti, una serie di celebrazioni per il centenario della nascita di Marconi (1974). La notizia del recupero balzò agli onori della cronaca, suscitando notevole interesse per cui si moltiplicarono, durante l'inizio della decade successiva, le iniziative per sollecitare il dossier "restauro dell'*Elettra*", fin dal primo momento palesemente insabbiatosi nei meandri della

burocrazia a causa, anche, dell'endemica difficoltà di reperire i fondi necessari.

Le sollecitazioni più incisive furono proprio quelle della Lega Navale Italiana che, grazie soprattutto agli appassionati interventi in sede parlamentare del suo presidente nazionale, l'ammiraglio medaglia d'oro Luigi Durand de La Penne, fece approvare dal Consiglio dei ministri del 31 marzo 1973, un disegno di legge, nel quale si conferiva all'Azienda di Stato per i Servizi Telefonici il compito di far restaurare la nave. La spesa si sarebbe dovuta aggirare sui 2 miliardi e 400 milioni di lire, suddivisa in due esercizi finanziari, comprendendo anche la successiva collocazione a terra, sulle rive del lago dell' EUR di Roma, come museo marconiano. La realizzazione, ormai in tempi assai ristretti, era prevista entro il 1974, centenario della nascita dello scienziato. Purtroppo, durante il tradizionale *iter* parlamentare, il ddl decadde per lo scioglimento della Legislatura (governo Andreotti) e da allora si rivelarono infruttuosi tutti i reiterati tentativi della LNI di riproporre il provvedimento all'approvazione delle Camere. Le ricorrenti crisi politiche, dal canto loro, contribuirono a ritardare la presentazione del provvedimento,

per cui tutto finì nel dimenticatoio, mentre lo scafo continuava ad essere divorato dalla ruggine. L'agonia burocratica dell'*Elettra* si concludeva nel 1977, con un vero e proprio scempio: quel poco che era stato risparmiato dalla corrosione fu sezionato in vari tronconi destinati ad essere esposti in maniera permanente in alcune località significative per le vicende marconiane (come Trieste, Santa Margherita Ligure, Sasso Marconi, Milano, il Fucino e Roma). Uno scempio certamente, ma comunque l'unico sistema per sottrarre i frammenti dello scafo alle fauci dell'altoforno.

Svanita la possibilità di restaurare l'*Elettra*, un gruppo di appassionati di cose di mare, di intellettuali e di ammiratori di Marconi decise un'altra via per ricordare la famosa nave-laboratorio: la costruzione *ex-novo* di una sua "quasi replica" (sarebbe stata due metri e mezzo più larga e con una coppia di motori Diesel di potenza più che doppia rispetto a quella della macchina originale a vapore).

Nacque così nel 1980 la "Fondazione *Elettra II*" fondata e diretta dal noto architetto navale Franco Anselmi Boretti che presentò pubblicamente l'ambizioso progetto nel corso in una conferenza stampa. Tra i sostenitori autorevoli Enti nazionali ed esteri venne citato anche lo Smithsonian Institute di Washington. Nelle intenzioni dei promotori, era previsto il trasferimento a New York nel 1992, in occasione delle manifestazioni per il 500° anniversario della scoperta dell'America, e poi la sosta, aperto al pubblico, nei principali porti delle due coste statunitensi: un bellissimo sogno che però, per le facilmente immaginabili problematiche relative ai finanziamenti, finì, purtroppo, per rimanere tale.

Oggi, resta dell'*Elettra*, nell'immaginario collettivo, soltanto la poetica definizione dannunziana e qualche appassita immagine fotografica; così, a causa della nostra atavica idiosincrasia per la conservazione di tutto ciò che riguarda il passato, l'Italia ha rinunciato ad aggiungere al proprio patrimonio nazionale una perla di valore incommensurabile. ■

La triste fine di un simbolo: la prora dell'*Elettra* che, colpita da un'incursione aerea alla fine della Seconda Guerra Mondiale e affondata su un basso fondale, venne recuperata ma non salvata: smembrata in più parti venne utilizzata per realizzare altrettanti monumenti. Quello in immagine si trova esposto nello Science Park di Trieste



Continuiamo ad attingere alcuni paragrafi dall'ottimo "La crociera dell'Irrequieto"

Marina e industria

di Andrea matr. 173 Nave Irrequieto



Sono stato fortunato ad aver avuto la controprova della validità del metodo formativo di impronta navale; ho potuto infatti verificare nel corso della mia vita lavorativa a contatto con molte realtà industriali ed istituzionali, che la Marina, per quanto imperfetta, è una delle migliori organizzazioni statali, se non la migliore. La frase di Rousseau già richiamata in precedenza, aiuta ad individuare la giusta chiave di lettura per comprendere il metodo formativo: il marinaio si proporziona alla nave, concetto da intendere sia sotto l'aspetto operativo, l'arte del navigare e la vita di bordo, sia sotto quello tecnico, progettuale e costruttivo. È importante prima di tutto essere consapevoli che il suo progetto è da ritenersi il più difficile in assoluto fra quelli relativi a sistemi complessi di alte prestazioni. Aerei e satelliti spaziali hanno indubbiamente caratteristiche tecniche e di impiego molto superiori e di conseguenza richiedono tecniche progettuali e produttive sofisticate, ma possono contare su tempi lunghi di sviluppo, sulla realizzazione di numerosi prototipi, sull'impiego di simulatori ed infine su ingenti risorse economiche. Tutto l'opposto nel mondo navale,

ma la differenza sostanziale è dovuta al fatto che chi progetta e costruisce una nave, deve tener attentamente conto che a bordo vivono e operano uomini per lunghi periodi, con poca assistenza esterna ed in condizioni a volte severe; di nuovo quindi questi vincoli spingono a ragionare in termini di umanità.

Un altro aspetto significativo della formazione dei marinai è quello legato al ciclo di vita di una nave militare che, dalla definizione dell'esigenza operativa alla messa in disarmo, abbraccia un arco di tempo di oltre quaranta anni, di cui oltre una trentina in servizio operativo. Per ottenere un buon risultato complessivo, avendo di solito fondi limitati e precisi vincoli costruttivi fra cui il rispetto dei tempi, oltre alle competenze tecniche occorre che tutte le persone coinvolte, militari e civili, abbiano una visione molto ampia e di lungo periodo delle risorse da utilizzare. La formazione si indirizza in modo spontaneo a questo fine e consente di realizzare nel tempo ottime navi e quindi di creare un forte e necessario legame fra la Marina e l'industria navale di cui molti ex Allievi sono testimonianza.

Non desta quindi meraviglia il fatto che ci siano somiglianza fra le due organizzazioni, come un consulente di strategia e formazione, Massimo Folador, scrisse nel suo libro "L'organizzazione perfetta. La Regola di San Benedetto, una saggezza antica al servizio dell'impresa moderna": *"mission e vision, parole ereditate da altri sistemi economici e che fanno pensare a una trovata anglosassone o a qualche manuale di management ... in realtà concetti che arrivano da molto più lontano, principi e strumenti che il mondo economico ha preso in prestito dalle realtà militari del passato e dalla storia dei grandi movimenti religiosi"*.

In effetti, per fornire un esempio di questa sorprendente affermazione, si può affermare che un buon capo di *Human Resources* non avrebbe esitazione ad applicare entrambe le seguenti direttive: la Regola di San Benedetto che, relativamente all'elezione dell'Abate, prevede: *"Non sia turbolento e ansioso, né esagerato e ostinato... sia previdente e riflessivo... proceda con discernimento e moderazione... regoli tutto in modo che i forti abbiano di che desiderare e i deboli non si sgomentino."*; a cui corrisponde lo spirito della circolare dell'Amm. Paolo Thaon di Revel in data 10 luglio 1918: *"Nell'impiego dei MAS la sagacia sia sempre onorevole e altamente stimata anche quando la fortuna non corrisponda al valore e l'unità di loro comando vada perduta."*

Ma anche le modalità di lavoro del mondo militare e di quello industriale risultano molto affini quando si pone attenzione a quanto Riccardo Ruggeri, che da operaio arrivò ad essere alto dirigente FIAT e poi consulente di successo di organizzazioni industriali, scrisse in un suo libro: *"Il capo dell'ufficio aveva esclusivamente un ruolo amministrativo di pianificazione, di gestore delle risorse umane e di disciplina interna. Al responsabile del progetto era affidata la mission dell'ufficio, anche se formalmente dipendeva dal capufficio. Poche organizzazioni al mondo, ancora oggi, hanno capito che, per certe attività, dove la creatività fa premio sul principio dell'unità di comando, sia preferibile una separazione fra le due funzioni"*. Le "certe attività" includono sicuramente le missioni navali; il comando in mare e quello a terra sono chiamati ad operare esattamente come descritto.

Tuttavia anche "l'unità di comando" va rispettata e la soluzione si trova nel diffuso metodo gestionale noto come "management by objectives", il cui concetto base è molto simile a quello espresso dal generale prussiano von Clausewitz (1780 – 1831) nel suo fondamentale "Della guerra" laddove l'obiettivo sovraordinato, la missione, è assimilabile allo scopo dell'azione guerresca che è quello di "imporre la propria volontà" e l'insieme delle attività, articolate in obiettivo e sub obiettivi da perseguire, è definito in particolare nel "Libro secondo - Della teoria della guerra": *"La condotta della guerra consiste dunque nel predisporre e dirigere la lotta armata ... la guerra si compone di un numero più o meno grande di atti distinti l'un dall'altro ... da questa suddivisione derivano due attività completamente diverse, quelle cioè di predisporre e dirigere, in se stessi, i combattimenti e quella di collegarli fra loro ai fini della guerra. La prima è stata denominata tattica, la seconda strategia."*

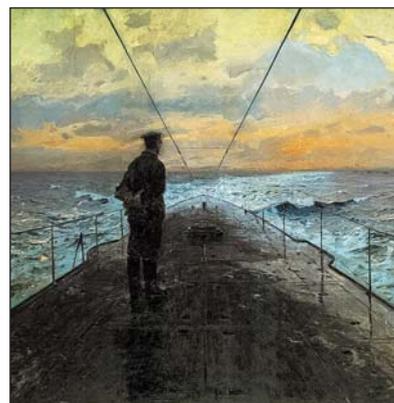
Un sia pure modesto esempio a dimostrazione di quanto asserito è il seguente: il sito della Marina riporta in data 18 novembre 2014 questa notizia.

"L'unità estera sosterà nel porto ionico fino alla fine di febbraio 2015 per frequentare il tirocinio navale, che rappresenta l'ultima e più impegnativa parte del complesso iter addestrativo, ideato ad hoc per essere erogato in fase con la costruzione dell'unità. Il tirocinio navale sarà condotto dal Centro Addestramento Aeronavale di Taranto, presso cui l'equipaggio algerino ha già frequentato la fase "corsi" all'arrivo in Italia, nell'ottobre 2013. Il momento addestrativo prevede, attraverso l'esecuzione di una mirata sequenza di attività addestrative intensive a difficoltà crescente, in mare ed in porto, il raggiungimento della piena capacità operativa."

Pochi sanno che le linee generali, ma sostanziali, dell'"ambizioso progetto" nacquero, in brevissimo tempo e con pochissime parole, dall'intesa fra le matr. 079 e 105, nei loro prestigiosi incarichi in Marina, e le matr. 146 e 173 transitati nell'industria; il risultato di questa collaborazione frutto di una formazione comune e di antichi rapporti, fu un'attività svolta in modo molto innovativo e con grande soddisfazione di tutte le parti coinvolte. ■

Un UBOOT negli USA

di Paolo Ponga



La guerra in Europa divampa con furore da oltre due anni, devastando i popoli. L'esercito tedesco in primavera ha attaccato la piazzaforte di Verdun, senza risultato se non quello di quasi

Forse lo crederanno in pochi, ma anche in una guerra spietata ci furono dei veri gentiluomini

un milione di morti, di cui 600.000 tedeschi. La vita in Germania è molto dura, a causa del blocco navale inglese che impedisce l'arrivo di materie prime e derrate alimentari. La gente, per riprendersi, ha la necessità di sperare



L'equipaggio dell'U53 in posa per una fotografia con il comandante Rose, seduto al centro in primo piano; in apertura la prora dello stesso battello del quale fu ospite, dipinta dal pittore di Marina tedesco Claus Bergen durante la Grande Guerra



Un'immagine del *Korvettenkapitan* Hans Rose, un ufficiale idolatrato dal suo equipaggio

in una vittoria e negli eroi che porteranno ad essa. Questa è infatti la storia non comune di un eroe e di un'impresa audace.

Dall'altra parte dell'oceano, gli Stati Uniti sono ancora neutrali ed il popolo americano non desidera partecipare alla guerra europea. Le simpatie vanno sicuramente agli Alleati, di cui condividono la lingua dominante ed il modo di essere; la Germania militarista è così diversa ed invisa generalmente, ma non a sufficienza da voler prendere parte alla carneficina. Si è arrivati però molto vicino alla dichiarazione di guerra in occasione dell'affondamento del *Lusitania* da parte di un Uboot, durante il quale sono morti molti americani; la vicenda però rimane dubbia, a causa di molti fattori. In Germania, nel frattempo, la necessità urgente di alcune materie prime essenziali all'industria bellica, impone di ideare un modo per superare il blocco inglese, molto più efficace di quello

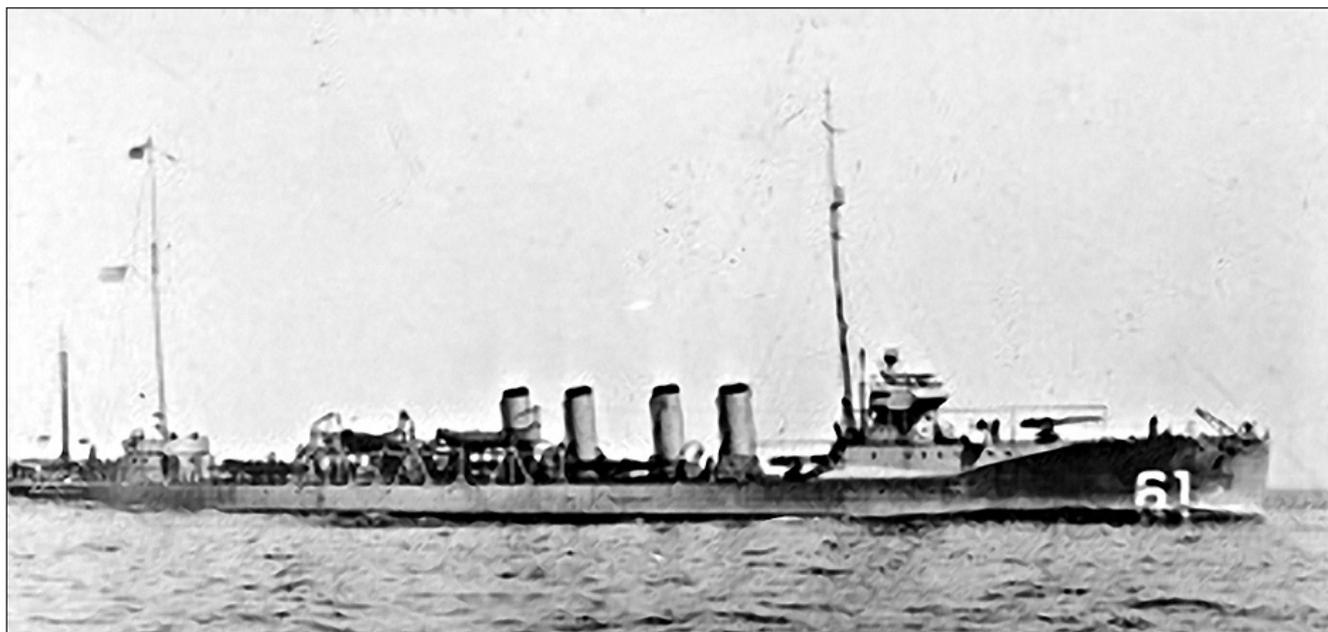
operato al largo delle isole britanniche dai sommergibili tedeschi. Vengono costruiti così due Uboot molto particolari: il *Deutschland* ed il *Bremen*, fatti per attraversare l'Atlantico senza rifornimenti e commerciare con gli Stati Uniti. Il primo riesce a raggiungere l'America due volte, acquistando con oro i generi più urgenti, e poco dopo salpa anche il *Bremen* alla volta del nuovo mondo, scortato dall'U53 comandato dal *kapitanleutnant* Hans Rose, classe 1885 e protagonista della nostra storia. Il mare separa i due sommergibili e, giunto nelle vicinanze della costa americana, il comandante Rose apprende della perdita del *Bremen*. A questo punto concepisce un'idea molto avventurosa... .

Il battello di cui Hans Rose è il comandante è l'U53. Si tratta di un sommergibile diesel elettrico della classe U51, costruita in 6 esemplari in totale e varato a Kiel nell'aprile 1916. Il dislocamento è di 715 tonnellate in superficie e 902 in immersione, distribuite in 62,20 m fuoritutto, con un motore diesel da 2400 hp in grado di imprimere 17 nodi circa in superficie (31km/h), ed uno elettrico da 1200hp per un massimo di 9 nodi in immersione, fino ad una profondità massima di soli 50 metri.

Il suo incredibile punto di forza è l'autonomia che gli consente lunghe scorrerie: 9.400 miglia (17.000 km); le sue armi sono invece un cannone da 88 mm, situato in coperta e sei siluri. I 36 uomini di equipaggio vivono così anche lunghi periodi chiusi in una minuscola scatola di latta, alla mercé del mare e delle difese Alleate che cercano in tutti i modi di mettere fine alle loro lunghe traversate.

Alle 14.00 di sabato 07 ottobre 1916, il tenente della marina americana G.C. Fulker ed il suo equipaggio, imbarcato sul sommergibile costiero D2, ricevono un messaggio della Guardia Costiera che li informa della possibile presenza di un sommergibile non identificato nelle acque prossime a Rhode Island. Dopo breve ricerca si imbattono così nell'U53 che tranquillamente ed in superficie, si sta dirigendo verso Newport.

Dopo un breve scambio di parole con il megafono, Rose chiede il permesso di entrare nel porto di Newport; concessogli, il comandante tedesco ringrazia e manda i suoi saluti: "*Saluto i nostri camerati americani e vi seguo nella vostra scia*". Il sommergibile entra così nel porto,



Il cacciatorpediniere *Jacob Jones*, una delle prime vittime dei siluri del comandante Rose

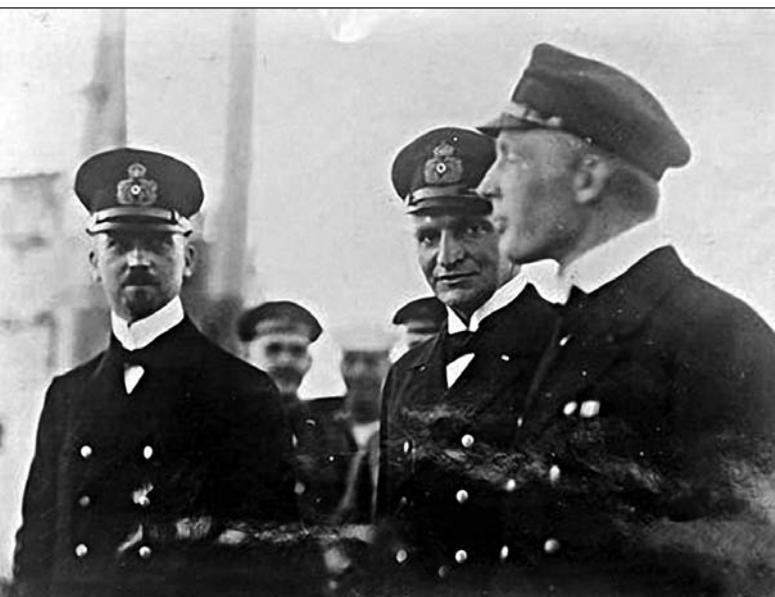
scatenando ovviamente la curiosità dei militari e dei civili al lavoro nel bacino portuale, che seguono con gli occhi il battello tedesco, ancorato di fianco all'USS *Birmingham*, l'incrociatore che porta le insegne del contrammiraglio Albert Gleaves, comandante della flottiglia di cacciatorpediniere dell'Atlantico. A questo punto, Rose fa indossare le migliori divise disponibili al suo equipaggio che, pieno di medaglie, si mette ordinato, pronto ad essere fotografato; lui invece prende un taxi-boat e si reca a portare i saluti ed i suoi complimenti al contrammiraglio Austin Knight, presidente del Naval War College e comandante della base navale militare di Newport.

In visita all'ammiraglio Gleaves viene avvisato degli stretti termini di internamento del sommergibile, nel caso in cui dovesse ritardare la partenza e gli viene chiesto se fosse in rada per necessità di qualche tipo. Hans Rose risponde che la sua nave non ha bisogno di nulla, e che l'unico scopo è quello di portare i saluti agli "amici" americani. Invita quindi gli ufficiali con le loro mogli

a visitare il sommergibile, vista la curiosità che traspare da tutti i presenti, non esclusi gli esponenti della carta stampata. Nel frattempo, gli uomini dell'U53 hanno preparato una specie di party: musica dal fonografo, vino da bere e sommergibile lustrato a nuovo, per la sorpresa e la gioia di tutti gli astanti.



Il sommergibile *Deutschland* a Londra, catturato dalla Royal Navy al termine della Grande Guerra



Il comandante Rose con alcuni suoi ufficiali, sulla torre del suo battello in porto a New York

Mentre arriva da Washington l'ordine di far ripartire immediatamente i tedeschi, Rose consegna ad un giornalista delle missive per il Conte von Bernstorff, ambasciatore negli Stati Uniti ed acquista tutti i giornali in vendita nel porto, perché editi in un paese ancora neutrale, quindi non soggetti a censura. Contemporaneamente, viene vista una figura presente sul sommergibile allontanarsi con un altro taxi-boat e sparire nel nulla: si pensa immediatamente ad una spia sul suolo americano che è riuscita a far perdere le proprie tracce.

Alle 17.30 l'U53 salpa da Newport dirigendosi verso l'oceano; durante l'uscita dal porto, viene affiancato da uno yacht a cui Rose lancia un anello salvagente in segno di buon augurio e fortuna. Si dirige quindi verso Nantucket dove ordina l'immersione del sommergibile a quota periscopica, immediatamente al di fuori delle acque territoriali americane.

Posto in questo modo vicino al faro ed all'ingresso del porto di New York, il sommergibile tedesco ferma ed affonda facilmente 5 (qualcuno dice 6) navi nemiche. In tutte le occasioni, l'U53 ferma il mercantile, esamina i documenti per sapere se la nave stia portando merci di contrabbando al nemico, fa scendere gli uomini nelle scialuppe di salvataggio, quindi la affonda: il tutto seguendo alla perfezione le regole internazionali.

Rilascia infatti la SS *Kansan*, proveniente dalle Hawaii, trovando i documenti in perfetto ordine. Quando viene affondata la prima nave,

la britannica SS *Stephano*, viene però da questa lanciato l'SOS, in seguito al quale l'ammiraglio Gleaves invia ben 16 cacciatorpediniere all'inseguimento della nave tedesca, così tanto in fretta che alcuni salpano con solo parte degli effettivi.

Arrivati sul luogo, soccorrono i malcapitati dalle scialuppe di salvataggio, ma nulla possono se non monitorare il comportamento di Hans Rose, legittimato dalle leggi internazionali. Ed è così che, gonfi di rabbia, sono costretti ad assistere agli altri affondamenti. Ad un certo punto, un cacciatorpediniere è talmente vicino al sommergibile che rischia lo speronamento; evitatolo, Rose, col megafono, chiede al comandante avversario di spostarsi gentilmente, che la sua nave gli impedisce una corretta mira. Nel momento in cui questa si ritira, lancia verso il mercantile norvegese *Christian Knudson* il suo ultimo siluro.

Terminata con grande successo la sua missione, il comandante tedesco saluta i "camerati americani" ed inizia il lungo e pericoloso viaggio verso la madrepatria. Gli inglesi, inferociti, inviano in zona uno squadrone di navi da Halifax, in Nuova Scozia, ma senza successo. Nel frattempo, i tedeschi ridipingono le insegne dell'U53 che diventa l'U61, ed emettono un comunicato che informa che il sommergibile affondatore non è stato ancora varato dal porto di Kiel, dove si trova in costruzione, aumentando la confusione.

Lo sbalordimento e lo sconforto dei nemici inglesi per l'audacia di Rose è totale. Negli USA, il Presidente Woodrow Wilson convoca l'ambasciatore von Bernstorff e gli intima che mai più avrebbe tollerato un'offesa simile.

Hans Rose sopravvivrà alla Grande Guerra. Continuerà a comandare l'U53 fino all'agosto del 1918, distinguendosi per l'audacia dei suoi attacchi, ma anche per la grande umanità. Riuscirà ad affondare infatti 81 navi mercantili per 221.000 tonnellate, oltre al cacciatorpediniere *Jacob Jones* (D61) e danneggiarne altre 9, risultando così l'asso numero 5 dei comandanti tedeschi nel primo conflitto mondiale. Per questo, verrà insignito dal Kaiser della maggiore onorificenza conferita durante la guerra, la medaglia *Pour le Mèrite*. I suoi grandi successi militari non saranno però accompagnati dalla barbarie o dall'indifferenza verso la vita umana dimostrata da molti altri ufficiali; non esercita mai violenza gratuita, ma si impegna sempre



La prima pagina del quotidiano Boston Post del 9 ottobre 1916 con la notizia della “messe” di affondamenti ottenuta

a limitare le perdite umane del nemico, consentendogli di raggiungere le scialuppe e trainandole spesso fino alla costa ed alla salvezza. Emblematico l'affondamento dell'USS *Jacob Jones*, un caccia appena varato. Viene affondato da *Rose* il 6 dicembre 1917, prima nave militare americana persa durante il conflitto, tramite il lancio di un siluro da 3.000 metri, distanza eccezionale ed unica per l'epoca. Dopo aver visto colare a picco la nave nemica, *Rose* provvede ad imbarcare due marinai feriti gravemente ed a lanciare per i rimanenti un SOS alla base americana di Queenstown, dando le coordinate dei naufraghi.

Terminato il conflitto, lascia il servizio attivo nel novembre 1919 in qualità di *Korvettenkapitan* e viene assunto come direttore di uno stabilimento chimico ad Essen, in Germania; con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, viene richiamato e svolge servizi secondari o di istruzione nella scuola sommergibilisti. Viene definitivamente congedato il 31 luglio 1943, e sopravvivrà anche a questa guerra, spegnendosi ad 84 anni, il 6 dicembre 1969.

La considerazione unanime di compagni d'armi e di nemici, va ad un uomo di estrema audacia e correttezza. Un vero cavaliere del mare. ■



Il comandante *Rose*, richiamato durante la Seconda Guerra Mondiale, uno dei pochi comandanti di sommergibile insigniti della Croce *Pour Le Merite* (al colletto) durante il precedente conflitto



Alessandro Luciano

PORTI E APPRODI FLUVIALI IN ITALIA PENINSULARE

Un mare e la sua civiltà

Dall'età romana all'anno Mille

Ed. Archaeopress, 2019

Pagg. 104; s.i.p.

Settore affascinante dell'archeologia – specie per chi ami la storia della navigazione – è quello trattato in questo importante libro di Alessandro Luciano, del Museo Archeologico Nazionale di Napoli (MANN), che c'illustra tutta una serie di ricerche e rinvenimenti riguardanti porti marittimi e approdi fluviali antichi e del primo Medioevo. Va precisato, infatti, che l'attributo "fluviali" si riferisce solo ad approdi, quindi per fortuna vi si può leggere anche – anzi, principalmente – di porti marittimi, molti dei quali ancora in piena funzione. Il libro è arricchito da una cospicua iconografia, che rende più metabolizzabile (e quindi godibile) il testo.

Luciano ha iniziato la sua at-

tività in questo settore nella riscoperta e valorizzazione del porto di San Vincenzo al Volturno (presso l'attuale Castel San Vincenzo), quasi nei pressi delle sorgenti del fiume, uno scalo a disposizione della importante Abbazia. Da questa esperienza professionale il Dr. Luciano ha tratto l'ispirazione per approfondire la conoscenza e descrizione degli scali marittimi e fluviali, ai quali facevano capo gl'intensi traffici mercantili dei primi secoli della nostra era, ed anche prima, nonché le basi delle flotte militari, imperiali e successive: si pensi, per esempio, a Miseno, dove Plinio il Vecchio era a capo dell'armata navale imperiale del Tirreno, base dalla quale egli prese il mare per indagare l'eruzione del Vesuvio del 79, dai cui miasmi venne ucciso. A lui già Luciano aveva dedicato un intrigante romanzo storico.

Nel libro vengono dunque accuratamente descritte sia le tecniche di realizzazione di banchine e moli, con l'impiego a volte di palafitte di legname, più spesso di opere murarie, ed anche di commistione dei due tipi di materiali.

Ma quello che forse più può interessare il lettore che non sia un ingegnere idraulico, è la ricostruzione delle vicende storiche di questi porti, sia sul Tirreno sia sull'Adriatico: ciò dà al libro un respiro ben più ampio, tale da ampliare la platea dei fruitori. Personalmente mi è molto piaciuta la rievocazione dell'epoca del glorioso Ducato Bizantino di Napoli, innescata dalla mi-

nuziosa ricostruzione descrittiva del suo porto, che prima rivaleggiò, poi decisamente superò quello di Puteoli, che durante l'Impero era stato più attivo e importante. Al porto napoletano è dedicato il capitolo VII del libro.

Una... escursione è anche effettuata verso i porti del Nord Europa.

Non minore attenzione è dedicata alla portualità delle epoche longobarda e carolingia.

Non meno intriganti sono le parti dedicate ai porti fluviali, una risorsa oggi purtroppo derelitta, laddove ogni sforzo dovrebbe compiersi per contrastare il venefico e spesso omicida traffico stradale.

Renato Ferraro



Michele Cosentino

L'AVIAZIONE DELLA REGIA MARINA

Durante la 1ª Guerra Mondiale

Ufficio Storico della Marina Militare – Roma 2018
Pagg. 191 - Euro 39

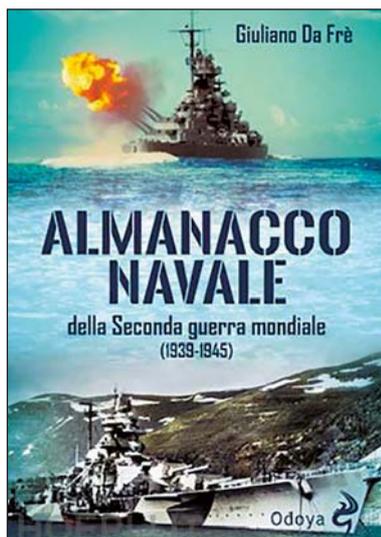
Come spesso è successo negli ultimi tempi, commentando



la produzione dell'Ufficio Storico della Marina, anche in questo caso possiamo dire: un libro che non c'era e che, finalmente, ha visto la luce. Nella letteratura tematica, infatti, le opere sulla Prima Guerra Mondiale erano, sino a pochi anni fa, abbastanza carenti o datate. Tutti gli appassionati di Storia in generale e di quella di quel periodo più in particolare, vedono sicuramente con piacere l'uscita di un volume che tratti nel dettaglio che cos'era l'aviazione della Marina in quel conflitto, di che macchine disponeva e come esse venivano utilizzate. Il volume, curato con la consueta competenza da Michele Cosentino, comincia con un esordio storico in cui viene concisamente ma dettagliatamente analizzata l'evoluzione del mezzo aereo (intendendo con esso anche il dirigibile) dalle sue prime timide apparizioni, agli esordi durante la Guerra di Libia e poi, man mano, il suo impiego durante il conflitto. Fatte le considerazioni finali circa tale impiego e le lezioni ricevute, dopo due tabelle riepilogative, vengono fornite le schede delle navi appoggio coinvolte e quelle di tutti i velivoli e dei dirigibili utilizzati. A corredo ma allo stesso tempo parte integrante del volume, un'ampia documentazione fotografica che permette di seguire tutti i protagonisti di questa complessa vicenda storica ed umana, uomini come macchine, nel suo sviluppo. Molte immagini, spesso inedite, provenienti da collezioni

private e ovviamente, in gran parte, dall'archivio dell'Ufficio Storico, rendono l'opera ancora più preziosa. Sicuramente essa non può mancare agli studiosi e agli appassionati. Un peccato veniale, che però è giusto segnalare anche nella speranza che eventuali future edizioni ne siano emendate: alcuni errori nelle didascalie che una più attenta revisione delle bozze avrebbe potuto evitare ma che nulla tolgono al valore complessivo dell'opera.

Paolo Bembo



Giuliano da Frè

ALMANACCO NAVALE DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE (1939-1945)

**Luigi Saidelli: velista,
imprenditore, uomo**

Editore Odoya - Città di Castello
(PG) - 2019

Pagg. 743 - Euro 32

I linguisti sono concordi nel ritenere che il termine "almanacco" (dall'arabo *al-manākh* - lunario) sia da rife-

rirsi ad una particolare specie di calendario annuale le cui tradizionali indicazioni astro-nomiche vengono integrate da notizie di vario genere; se il termine è seguito da un aggettivo significa che l'almanacco è dedicato a quel particolare settore di attività. E' una precisazione tanto pedantesca quanto necessaria se il contenuto del volume che si offre alla lettura non è quello legittimamente auspicato. Superato lo sconcerto per la fuorviante indicazione fornita dal titolo, viene da chiedersi quale possa essere nel nostro caso il reale contenuto del ponderoso volume (743 pagine) e non si è davvero facilitati dal sottotitolo che sembrerebbe preannunziare un elenco commentato delle imprese compiute da unità da guerra protagoniste del secondo conflitto mondiale.

In realtà il volume non è nulla di tutto questo: è un mosaico le cui tessere sono rappresentate da una serie di 16 capitoli dedicati alle problematiche navali relative alle Marine da guerra delle nazioni partecipanti agli eventi bellici in oggetto. A partire da Germania, Gran Bretagna, Francia, Italia, Russia e Giappone per poi approdare a Finlandia, Cina, Spagna e a Paesi asiatici e africani, coinvolti nel conflitto o semplici spettatori. Per quanto riguarda le grandi potenze mondiali l'A. esplora nei dettagli l'evoluzione delle loro Marine in funzione delle singole disponibilità finanziarie e soprattutto delle

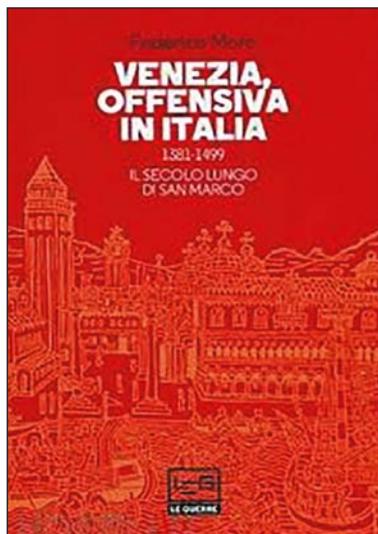


limitazioni imposte dalle convenzioni internazionali e quindi il loro impiego nel conflitto; fanno seguito considerazioni e commenti sulla consistenza e sull'intervento delle flotte degli altri Paesi. Si tratta, come è facile immaginare, di un *excursus* in un territorio tra politica e tecnologia vastissimo e generalmente poco esplorato dell'editoria nazionale anche se non pochi sono gli appassionati di questa materia.

Non pochi e, in genere, convinti sostenitori di opinioni contrastanti, non sempre condivisibili, in particolar modo per quanto riguarda la validità dei programmi navali collegati all'evoluzione delle singole flotte. L'A. non esprime giudizi critici o apologetici, ma procede sicuro, forte della conoscenza della materia, con la citazione di fatti e cifre tratti da fonti attendibili, trasferiti in una scorrevole narrativa degli eventi, integrata da una miriade di interessanti postille; in tutto il volume ne figurano oltre 400, raccolte in ben 34 pagine (ma sarebbe stato più razionale ricollocarle alla fine di ciascun articolo).

Da notare inoltre che ad integrare il già ridondante testo vi sono ad intercalare 16 appendici informative (qui denominate *box*) il cui elenco figura nelle prime pagine. Ma manca, purtroppo, un indice delle navi militari che, ricordiamo all'A., nella lingua italiana sono sempre di genere maschile.

Claudio Ressmann



Federico Moro

VENEZIA OFFENSIVA ITALIA

1381-1499

Il secolo lungo di San Marco

Leg Edizioni Srl – Gorizia - 2019

Pagg. 326 - € 14

Un libro di Storia che si legge come un romanzo. L'A. contribuisce in maniera sostanziale a fare chiarezza in un periodo della Storia nazionale particolarmente intricato, in cui si mescolano ambizioni personali, intrighi di palazzo, politica regionale e politica internazionale. Tutto sullo sfondo di alleanze ballerine che seguono gli interessi ora dell'uno ora dell'altro attore, con sorprendenti cambiamenti di fronte; e ciò non riguarda solo le milizie, all'epoca in gran parte mercenarie e quindi sempre pronte a farsi assoldare dal miglior offerente ma anche le stesse entità statali costantemente alla ricerca del modo migliore per evitare l'accerchiamento da parte dei propri avversari del momento. In

questo Venezia, potenza eminentemente marittima, scopre i suoi interessi terrestri e cerca di perseguirli con determinazione, cercando di mantenere un predominio commerciale essenziale alla sua sopravvivenza. Nel periodo storico esaminato vengono individuati eroi, validi condottieri, statisti di rilievo ma anche personaggi discutibili che con una notevole miopia strategico politica commettono errori madornali che si riveleranno, spesso, irreparabili, perdendo occasioni eccezionali per cambiare il corso della storia. La conoscenza nel dettaglio dell'evoluzione degli eventi da parte dell'A. lo rende capace di trasmettere gli elementi essenziali di tale conoscenza anche ai profani che troveranno la lettura interessante e coinvolgente, anche per i nuovi spunti per una valutazione più consapevole di tali eventi che l'A. riesce ad introdurre. Questa carrellata sulle operazioni condotte nella penisola da parte di Venezia aiuta anche a meglio capire parte della sua attività in mare in un costante confronto con l'impero ottomano. Unico rilievo, la mancanza, nel testo, di cartine a supporto di una narrazione che seppur affascinante, può fare un po' perdere chi non ha dimestichezza con i luoghi, descritti per altro molto bene e in dettaglio. Un ottimo volume che è destinato a comparire nelle biblioteche di ogni appassionato della Storia di Venezia e di quella italiana di quel periodo.

Paolo Bembo

Ambienti per le immersioni

(27^a parte)

di Alberico Barbato

La notte era veramente buia, il nero fondeva mare e cielo e solo le stelle, con la loro lontanissima luce, offrivano le flebili luminescenze. I pochi impegni per il giorno seguente, mi garantivano la possibilità di avere tutta la notte a disposizione e io ero seriamente intenzionato nel riuscire a filmare il mio attore preferito: l'“Octopus Macropus”. Sì, era la nottata giusta, con il mare molto calmo a Punta Spalmatore (Ustica), dove pensavo di immergermi per effettuare le riprese. Quel sito d'immersione era veramente comodo perché si poteva raggiungere agevolmente in auto e l'ingresso in acqua era facile e confortevole, in sostanza c'erano tutte le prerogative che avrebbero facilitato un'immersione notturna con lunga permanenza in acqua. Preparai tutta l'attrezzatura e caricai l'auto, allestii la videocamera nella custodia subacquea e organizzai con la massima



“Il mare parlava sottovoce alle cose notturne” (Victor Hugo)

cura le luci che mi sarebbero servite in immersione, durante le riprese. Si è vero, sott'acqua sarei stato da solo, ma anche se questa procedura operativa non è citata nei manuali come la migliore scelta, potevo stare tranquillo. Conoscevo benissimo quel sito, sapevo che la profondità che avrei raggiunto sarebbe stata poco impegnativa sotto tutti gli aspetti e comunque, avrei portato con me un attento accompagnatore che mi avrebbe seguito da terra.

Michele, questo è il nome del mio assistente, sarebbe stato in quella occasione impegnato in una attenta, scrupolosa osservazione che gli avrebbe permesso di sapere in ogni momento dove io mi trovassi, osservando i bagliori subacquei prodotti dai miei illuminatori. Era una nottata strepitosa; quando arrivammo vicini al mare, nel punto dove io sarei entrato in acqua, rimanemmo fermi, in silenzio; ascoltammo tutti quei suoni del mare di notte.

C'erano gli schiamazzi e stridii dei gabbiani che sicuramente si erano accorti della nostra presenza, noi eravamo un'invasione estranea per loro, a quell'ora della notte, quando normalmente non doveva esserci nessuno sconosciuto. C'era lo sciabordio debole ma prepotente delle minuscole onde che arrivavano a terra, quel respiro dell'acqua che parlava e comunicava con limpida chiarezza la vita del mare. C'era il fruscio di quel leggerissimo alito di vento che esiste nella brezza marina notturna, un alito caldo, profumato, un soffio che avvolge i desideri di chi ne viene a contatto. Queste armonie erano un linguaggio benevolo e accogliente.

In una tale magnificenza di sensazioni e profumi, rimanemmo storditi e, solo la ferma volontà dei programmi prestabiliti ci fece risvegliare da quel torpore magico. Mi impegnai a muovermi facendo meno rumore possibile, non potevo disturbare quell'equilibrio naturale così armonico. L'orchestra della natura era in atto e la scena non poteva essere turbata. Scivolai in acqua leggero, c'era il solo rumore del mio respiro sotto la superficie del mare e, credetemi, se fosse stato possibile l'avrei trattenuto, con un'apnea lunghissima, inesauribile. Ma non si può avere tutto, respiravo e le mie bolle stonavano in quell'orchestra! Non accesi subito l'illumina-

tore, volevo godermi quel nero che poi nero non era. La lettura dei miei occhi attraverso quel buio, mi svelava scene talmente surreali che non riuscivo a interpretarle come vere, sembravano immagini frutto di un sogno, una scenografia al di fuori della realtà.

I movimenti delle mie pinne erano lenti ed ampi, cominciavo a distinguere nel buio le mille debolissime luci che mi illuminavano gli occhi e la mente, lo scuro e impenetrabile manto della notte sembrava non dovesse esistere. Non avrei più voluto accendere alcuna luce ma non potevo, dovevo mettermi alla ricerca del mio attore.

Finì così all'improvviso quell'intimo rapporto con la riservata natura che mi aveva accolto: FLASH, luci in scena!! Ecco l'uomo che si presenta con tutti i suoi potenti mezzi. In effetti cambiarono molte cose e cambiai anche io all'istante. Non ascoltavo più l'orchestra della natura ma cacciavo la mia preda. Sapevo che quello era l'ambiente giusto per l'incontro con quel genere di polpo, dovevo solo avere pazienza e cercare. Mi capitavano, davanti all'obiettivo, altri bellissimi animali che avrei potuto riprendere, portando a casa del bel materiale girato, ma il mio scopo era quello di trovare l'agognato "Octopus Macropus" volgarmente chiamato "Polpessa". Non si tratta di una femmina dell'*Octopus vulgaris*, ma forse i pescatori hanno effeminato il nome



"Octopus Macropus" volgarmente chiamato "Polpessa". I pescatori hanno effeminato il nome di questo longilineo e sinuoso animale proprio per le sue eleganti fattezze

di questo longilineo e sinuoso animale proprio per le sue eleganti fattezze.

Con la coda dell'occhio scorsi un movimento che richiamava la mia ricerca, avevo trovato il polpo e non potevo farmelo scappare. Spensi le luci di troppo, rimasi immobile e respirai cercando di attenuare il più possibile le mie rumorose emissioni d'aria dall'erogatore. Dovevo conquistare la fiducia del mio attore e avevo la necessità di metterlo il più possibile a suo agio, senza creargli paure. Lui doveva sentirsi vicino ad un amico.

Fu così! Riuscii prima ad entrare in contatto con il polpo, lo accarezzai dolcemente e lui prese subito confidenza, non mi sentiva ostile, così cominciammo a giocare.

L'Octopus Macropus, detto

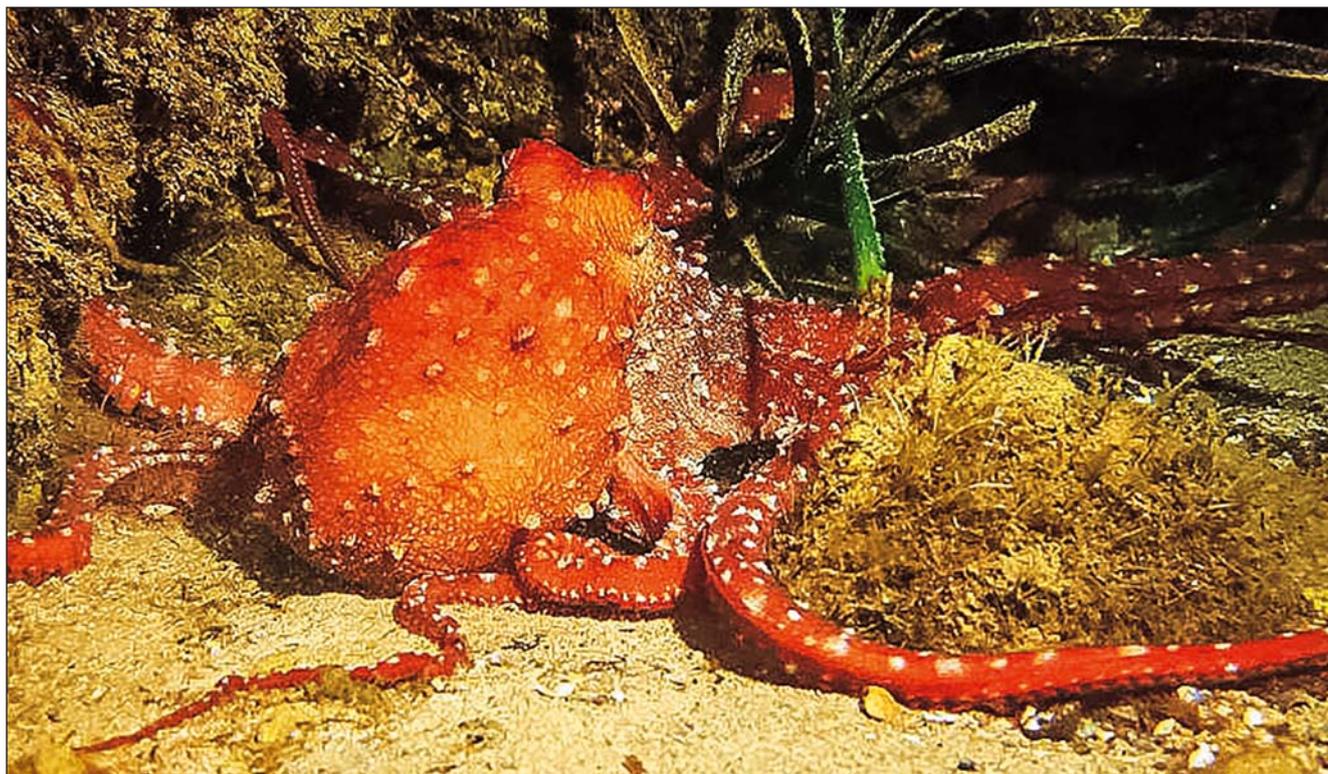
anche polpo dalle macchie bianche, è un cefalopodo della famiglia degli Octopodidae, ha molti sinonimi e vive nel Mar Mediterraneo, nell'Oceano Atlantico e nell'Oceano Pacifico. I suoi habitat preferiti sono le praterie di Posidonie e i fondali sabbiosi, in profondità che variano tra i 10 e i 100 mt. Il suo corpo ovale e verrucoso di colore rosso bruno con numerosi punti bianchi, può raggiungere una lunghezza totale di 150 cm. e un peso che riesce ad arrivare fino a 2 chili. Una caratteristica di questo animale è la sua abitudine a muoversi e nutrirsi la notte, mentre di giorno rimane quasi sempre nascosto. Si distingue dall'Octopus Volgaris che possiamo incontrare con più facilità negli stessi mari, per i suoi lunghi tenta-

coli e per la membrana palmare poco sviluppata.

Successivamente, per il piccolo e delicato esserino non fu difficile immedesimarsi come primo attore. Io ripresi parecchie belle scene, illuminai il soggetto anche con fari più potenti, ma soprattutto non feci mai nulla che avesse potuto spaventare troppo la mia "Polpessa", eravamo diventati amici e, il concerto della natura era iniziato di nuovo.

Il mio incontro con quello splendido essere però era terminato, la notte avanzava inesorabilmente e ognuno doveva tornare ai propri posti. Io fuori dall'acqua, la Polpessa nel suo nascondiglio per il giorno.

Intanto, le stelle continuavano a nascondersi, sempre pronte, però, a farmi compagnia. ■



L'Octopus Macropus si distingue dall'Octopus Volgaris per i suoi lunghi tentacoli e per la membrana palmare poco sviluppata

Noleggio occasionale di unità da diporto: limiti e condizioni

di Aniello Raiola

Il noleggio di un'unità da diporto è il contratto con cui una delle parti, in cambio del corrispettivo (detto nolo) pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra (noleggiatore) l'unità da diporto con un equipaggio per un determinato periodo, da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta.

Possiamo avere due forme di svolgimento dell'attività di noleggio: professionale (in tal caso si parla di uso commerciale dell'unità da parte di ditte o società che svolgono l'attività in maniera per l'appunto professionale) e occasionale.

Il noleggio occasionale può essere svolto per un massimo di 42 giorni all'anno (quindi, in modalità non professionale) dal proprietario o dall'utilizzatore in leasing di imbarcazioni o di navi da diporto. Tale forma di noleggio non costituisce un uso commerciale dell'unità e, per questo motivo, non è subordinata alle formalità richieste dal codice della nautica (necessità di iscrizione nel registro delle imprese per i soggetti esercenti e annotazione sulla licenza di navigazione e sui registri navali dell'attività esercitata).

Al contrario del noleggio professionale, non sussiste l'obbligo del titolo professionale per lo skipper, qualora si tratti di imbarcazione da diporto (non anche per le navi da diporto,

per le quali occorre comunque il titolo professionale): infatti, il codice autorizza il comando delle imbarcazioni da diporto in noleggio occasionale con la sola patente nautica, da parte del proprietario, dell'utilizzatore in leasing o di qualsiasi altro soggetto da questi impiegato allo scopo.

Tale forma di noleggio è riservata alle sole unità iscritte nei registri nazionali, al contrario del noleggio professionale che può essere svolto anche con imbarcazioni o navi da diporto battenti bandiera straniera.

Recentemente (14/2/2020), la Direzione generale per il trasporto marittimo ha fornito agli utenti alcuni importanti chiarimenti sull'argomento.

Innanzitutto, il noleggio occasionale è pur sempre attuato attraverso un contratto di noleggio (che va redatto in forma scritta e tenuto a bordo nel periodo di esecuzione dello stesso) e non perde perciò la propria natura giuridica di noleggio. Pertanto, anche ad esso si applica il limite delle 12 persone trasportabili (escluso l'equipaggio), previsto per il noleggio in generale.

Quanto alla durata massima (42 giorni annui), il Ministero ha disposto l'applicabilità, in caso di violazione di tale limite, della sanzione del pagamento di una somma da 2.775 a 11.017 euro, prevista dal codice della nautica per i soggetti che "utilizzano unità da diporto per attività diverse da quelle

cui sono adibite". Infatti, superando i 42 giorni, si utilizzerebbe l'unità adibita ad uso non commerciale per un uso invece commerciale (noleggio professionale), configurandosi un esercizio abusivo di attività commerciale con unità da diporto.

E sempre su questo tema l'organo ministeriale ha chiarito che il limite dei 42 giorni attiene all'unità e non ai proprietari. Perciò, in caso di più proprietari della stessa unità da diporto (anche succedutisi nel corso dell'anno), la durata complessiva del noleggio occasionale con quella unità non può superare i 42 giorni all'anno.

Infine, i soggetti legittimati a condurre un'imbarcazione in noleggio occasionale, come già sopra anticipato, possono essere il proprietario o l'utilizzatore in leasing, ma anche soggetti diversi, purché abbiano con il proprietario o con l'utilizzatore in leasing un rapporto di lavoro anche di tipo occasionale. Qualora il comando del mezzo fosse assunto, invece, da soggetto diverso senza detta caratteristica, si configurerebbe - come osserva la Direzione generale - un'attività diversa dal noleggio occasionale, cioè si realizzerebbe un'ipotesi di locazione, attività di natura commerciale disciplinata da altre norme, sanzionabile in questo caso come esercizio abusivo di attività commerciale con unità da diporto. ■

Il drifting, in versione “big”

(3^a parte)

di Riccardo Zago

Eccoci all'ultimo atto delle nostre digressioni sulla tecnica del *drifting* dalla barca pescando sulla scia della pasturazione a base di sardine e, *dulcis in fundo*, eccoci anche arrivati alla sua versione più entusiasmante per dimensioni e combattività delle prede, anche se non si tratta di cosa da tutti i giorni ma di un sistema “estremo”, riservato ai più esperti e attrezzati.

Canne “toste” per pesci potenti

Le grandi sollecitazioni cui vengono sottoposti canne, mulinelli e fili non lasciano spazio a compromessi, qui è d'obbligo puntare su attrezzi robusti e affidabili. Le canne per la pesca a *heavy drifting*, in particolare quelle dedicate al tonno rosso, sono attrezzi studiati per reagire a sollecitazioni che possono essere anche molto gravose. Di libbraggio solitamente compreso fra 130 (ormai cadute in disuso) e 20 libbre, si dividono fondamentalmente in due categorie: le canne per la pesca in sedia da combattimento, anche queste ormai cadute



quasi nel dimenticatoio, e le *stand up*, ovvero attrezzi con cui condurre i combattimenti stando in piedi e che permettono, soprattutto quando il pesce si trova esattamente sulla verticale del pescatore, di gestire al meglio questa delicatissima fase. La classe più utilizzata è la 50 libbre che garantisce un buon compromesso fra la necessità di condurre un combattimento in tempi ragionevolmente brevi e godere delle spettacolari fughe del re del mare. I passanti, elemento che può essere discriminante nella scelta di una canna da pesca, devono essere sempre della massima qualità possibile. Scegliere anelli a carrucola tra i modelli più economici è un gravissimo errore: potrebbero tradirci proprio nel momento cruciale,

quindi meglio affidarsi a marche conosciute e spendere un po' di più. Sono applicati con legature molto resistenti, sono rigorosamente a carrucola e hanno due o quattro “piedini” che assicurano la massima affidabilità senza condizionare l'azione complessiva del fusto. Il fusto della canna è costruito in fibra di vetro, materiale che resta ancora oggi il più affidabile per questa disciplina. Tre i tipi di azione: *slow*, *fast* ed *extrafast*, secondo il grado di flessibilità; in ogni caso, si preferiscono fusti che flettano al massimo per il 30 per cento e soltanto in prossimità della punta. La *slow* è l'azione più parabolica e dà maggiori emozioni, perché la canna si piega fino al manico, ma denuncia i suoi limiti quando occorre tenere un grande tonno che



In tutte le sue quattro specie (black, blue, striped e white), molto diffuse in tutti gli oceani, il *marlin* è sempre stato il protagonista della traina d'altura. Oggi, vista la sua netta predilezione per i "bonito", viene pescato efficacemente anche a drifting.

ha puntato sul fondo. Le canne possono essere in un pezzo unico o in due, dove il fusto si avvita sul manico. La canna ideale è lunga 2 metri al massimo e dotata di cinque o sei anelli a carrucola, ha fusto rigido con azione di punta e potenza in base alla stazza presunta delle prede.

Importantissimo il mulinello

Durante la difesa, un grosso pesce può prendersi anche 300 metri di filo in pochi secondi. Questo fa sì che la componente più importante del mulinello sia il gruppo frizione, oltre che una capienza e libbraggio che devono essere equilibrati con la canna. Alla frizione spetta il compito di

attutire le fughe della preda e questo determina un notevole logorio meccanico, quindi materiali come il carbonio o il kevlar sono diventati indispensabili per limitare al massimo l'attrito del nylon in uscita. Il filo passa a velocità elevata fra le carrucole della canna, muove gli ingranaggi della frizione con una rapidità tale da produrre un calore che può provocare deformazioni. Le frizioni più affidabili, non importa se del tipo a leva o a stella, sono quelle che si serrano in modo progressivo e graduale, per poter cedere filo nella maniera più uniforme possibile. Questo si può testare bloccando la bobina e girando la manovella, per sentire se la frizione scorre

linearmente o a piccoli scatti; la prova va poi ripetuta regolando la frizione in tutti i valori disponibili. Un particolare importante è la manutenzione, molti pescatori non ci pensano affatto e a fine



Nel drifting pesante il mulinello è rigorosamente a bobina rotante, meglio se munito di contametri

Per il drifting pesante sono consigliati gli ami circle hook, dalla forma molto tondeggiante con una particolare affilatura rientrante della punta.



In questa foto la qualità degli anelli a carrucola montati sulla canna è fondamentale, guai a risparmiare su questi dettagli!

battuta lasciano il mulinello in barca. Se vogliamo che sia sempre affidabile dobbiamo provvedere a una costante manutenzione: i lavaggi in acqua dolce e un ingrassaggio con i prodotti specifici lo mantengono funzionale per lungo tempo.

Ami e fili al top

Per la lenza le due alternative sono sempre state nylon e dacron ma negli ultimi anni sono arrivati i *super braided* che hanno riscosso un discreto successo, anche se con qualche distinguo. I vantaggi del nylon sono la minima visibilità agli occhi del pesce e una grande elasticità, ma questo monofilo obbliga all'utilizzo di diametri superiori. Il dacron garantisce maggiore sensibilità e si avvolge bene sulla bobina, ma può facilmente sfilacciarsi e perdere il suo carico di rottura originario. I vantaggi dei *super braided* stanno nell'elevata resistenza, fino a tre volte superiore a parità di diametro, e nell'assenza di elasticità ma il suo punto debole è nel nodo e nella tendenza a formare grovigli inestricabili.

Il fluorocarbon è una recente novità: ha un indice di rifrazione nell'acqua inferiore a tutti gli altri, quindi il pesce non lo vede, e offre elevata resistenza sia nel nodo sia nei confronti dell'abrasione e della salsedine. Gli ami, infine, sono in acciaio arricchito al

carbonio, dotati di occhiello e dalla forma definita *sea mate*. Le misure vanno dal numero 8/0 al 12/0. La sezione del gambo è sempre molto grande, l'amo non deve aprirsi mai; particolare cura viene posta nella punta, che deve essere sempre affilatissima. ■



Il grosso tonno rosso è la preda più ambita del drifting pesante nelle acque dei nostri mari

Genova

Sestri

Ai tempi del Corona - Virus

Fin dall'inizio della pandemia, ancor prima che ne conoscessimo le modalità di diffusione, le tragiche conseguenze sulla vita di molti nostri cari e l'impatto sull'economia del Paese, grazie anche all'innato senso di ottimismo degli Italiani, è stato coniato lo slogan: "Andrà tutto bene". Andrà tutto bene? Dipende.

Dipende da noi, dipende dai nostri comportamenti, dalla nostra capacità di gestire il cambiamento.

Mai come ora in tempo di distanziamento sociale, sentiamo il bisogno di comunità, di associazionismo, di fare insieme delle cose per noi e per gli altri.

La Lega Navale è un'associazione nata per promuovere la cultura del mare soprattutto tra i giovani, l'attenzione all'ambiente, il sostegno dei più deboli e le attività nautiche tra cui anche la sicurezza in mare. La nuova pandemia ci obbliga a pensare anche alla sicurezza in terra.

La sezione della Lega Navale Italiana di Genova Sestri Ponente, ha chiuso il 2019 con oltre 1.300 soci (di cui circa 200 studenti delle scuole primarie) e circa 460 posti barca.

Inizialmente la chiusura



Lega Navale Italiana di Genova Sestri Ponente e Croce Verde insieme contro COVID 19

è stata totale, ma non appena la normativa ha consentito un graduale ritorno alla frequentazione della sede dapprima agli Armatori preoccupati per gli ormeggi e la carica delle batterie, ma anche ai nostri nostromi per l'efficienza dei mezzi della Sezione in vista di uscite in mare, abbiamo attuato con diligenza ogni norma di comportamento nel rispetto di quanto le istituzioni e le autorità sanitarie ci richiedevano.

Tra queste il controllo della temperatura corporea e l'obbligo di portare la mascherina nei locali interni o quando non si è certi di poter garantire le distanze di diradamento sociale.

Ecco che allora abbiamo stabilito un unico percorso attraverso il quale poter accedere alla Sezione ed abbiamo deciso di presidiarlo per queste verifiche e per far ciò abbiamo instaurato un virtuoso rapporto con la pubblica

assistenza, nella presenza della Croce Verde di Sestri Ponente.

Si tratta di una realtà profondamente radicata nel territorio essendo nata il 1° ottobre del 1903 per iniziativa di un gruppo di lavoratori, artigiani e commercianti Sestresi, che oggi come allora conserva immutato lo spirito solidaristico, volontario e gratuito dei soci. Tutte virtù queste che accomunano i loro ai nostri principi statutari.

L'emergenza COVID-19 ha portato la Croce Verde a dover garantire costante aggiornamento e formazione riguardo i protocolli sanitari e l'utilizzo dei DPI e a svolgere, oltre ai "soliti" servizi per la popolazione come la copertura delle urgenze del 118 e connessi, "nuove" funzioni quali trasporto dei pazienti COVID, assistenza ai medici impegnati nelle visite domiciliari, consegna farmaci e spesa a domicilio anche in collaborazione

con il Comune di Genova, servizi di protezione civile quali la rilevazione della temperatura corporea come quella in atto presso la nostra Sezione.

In base ad un accordo di collaborazione stipulato fin dall'inizio dell'emergenza, infatti, una coppia di volontari di questa benemerita associazione sosta dalle 8 alle 17,30 all'ingresso della nostra sede attrezzata con scanner, liquido disinfettante per le mani e, soprattutto, armata di tanta disponibilità e buoni consigli per controllare ed istruire i nostri soci e dipendenti sulle buone norme da tenere per fronteggiare la difficile emergenza.

Se il tutto è nato da parte loro per riconoscenza a fronte di una donazione fatta grazie ad una raccolta tra i soci della Sezione di Genova Sestri Ponente, il rapporto sta proseguendo nei tempi e negli intenti ben oltre quell'aspetto economico e promette di sfociare in una collaborazione duratura tra associazioni di volontariato che, operando sullo stesso territorio con simili principi, si pongono comuni obiettivi e che a fine emergenza non potranno che trarre reciproci vantaggi da una sana e, perché no, gioiosa sinergia.

Allora se continuiamo così: "Andrà tutto bene!"