

Un palombaro si immerge per una esercitazione (vedi articolo a pag. 4)

Anno CXXII - n. 7-8

luglio-agosto 2019

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



місто Carta da fonti gestite maniera responsabil FSC* C105568

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 luglio 2019

Sommario

di Paolo Bembo	3
Presenze sul fondo di Franco Maria Puddu	4
• Rabbit torna in mare di Giovanni Panella	11
• CISAM di Claudio Boccalatte	14
• L'epopea del <i>Cyrano</i> di <i>Paolo Ponga</i>	19
• Il dragone affondato Giuliano Da Frè	23
• Rivoluzione a prora di Claudio Ressmann	30
• Gli spazi marittimi italiani (parte seconda)	25
di Fabio CaffioL'Arte della vela	35
di Maurizio Matr. 157	40

Recensioni e segnalazioni 43



Corso di pesca

Lampuga, pesce straordinario di Riccardo Zago

Vita della Lega Navale Italiana 51

A centro rivista

La decima puntata del fumetto: «Una storia della Marina»

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













Editoriale

ensare globalmente ma operare localmente. È uno slogan che abbiamo sentito usare in vari contesti, non ultimo quello relativo all'ambiente, nelle manifestazioni giovanili che in tempi recenti sono state organizzate per cercare di scuotere i decisori di ogni Paese affinché le loro azioni a favore del pianeta divengano più incisive e soprattutto non tardino a venire. Le modifiche del clima stanno lanciandoci drammatici avvisi. A detta degli esperti, il peggio deve ancora succedere e se facciamo attenzione alle modifiche che esso ha subito ne-

gli ultimi vent'anni e ci soffermiamo a pensare a
come si sarà
ulteriormente
alterato
da qui ad
altri vent'anni, ci rendiamo conto di
come i giovani o
vadano incontro

come i giovani di oggi vadano incontro ad un futuro quanto meno molto complicato. E questo per quanto riguarda il "pensare globalmente". Avere le idee chiare è importante, come pure sapere che i Governi della Terra, tutti i Governi, debbono adottare provvedimenti di legge e normativi per intervenire in tutti i comparti in cui è possibile farlo per cercare di sanare la situazione. E poi? A noi, come cittadini, cosa resta da fare? Sicuramente molto. Possiamo "operare

localmente" innanzitutto manifestando in maniera incisiva per fare sentire le nostre ragioni a chi ci governa e poi adottando una serie di norme comportamentali che possano andare nella direzione giusta: quella della riduzione dei consumi, quella dell'essere meno inquinanti, quella della scelta più oculata di oggetti d'uso comune, onde ridurre il carico di rifiuti, alcuni particolarmente pericolosi, che personalmente contribuiamo a riversare sull'unico pianeta che abbiamo....

C'è infine un ultimo aspetto su cui un socio LNI che si rispetti deve fare mente locale: quello dello smaltimento dei propri rifiuti. Abbiamo visto spesso persone, anche di buon livello culturale e sociale, adottare comportamenti sbagliati, vuoi per pigrizia vuoi perché... "tanto tutti fanno così": è profondamente sbagliato! È una questione sia di sostanza che di esempio. Anche in quelle città in cui la raccolta differenziata rappresenta un problema, è solo dal comportamento virtuoso dei cittadini che può partire un nuovo corso: diamoci da fare; ne va del futuro dei nostri figli!

Paolo Bembo

Presenze sul fondo



di Franco Maria Puddu

▼ ra decisamente una bella ⊿ giornata autunnale: il sole risplendeva sul mare labronico e un gentile ma gagliardo venticello fresco e secco spazzava i moli del porticciolo di San Leopoldo, nell'Accademia Navale di Livorno, a uno dei quali era ormeggiato, di fianco, un grosso barcone.

Sull'imbarcazione, nel cui centro si trovava una grossa pompa per l'aria alimentata a mano, tre marinai, un capo palombaro e il sottoscritto, che si trovava in una posizione a dir poco balzana. Ero infatti appeso al fianco esterno, lato mare, dello scafo, con le mani

aggrappate alla falchetta, l'acqua a mezzo torso gravato, questo, da due grossi pesi di piombo, uno anteriore e uno posteriore, mentre i piedi, in acqua, calzati in due enormi scarponi in

Uomini che sin dall'antichità hanno operato sotto la superficie del mare, e quasi nessuno ne ha mai parlato.

Per fortuna, c'è oggi chi ricorda



L'immagine ci mostra dei nuotatori assiri che, nell'880 a.C. circa, utilizzano otri di pelli come serbatoi di aria, ma probabilmente li utilizzavano solo per nuotare e non per immergersi, cosa che, in queste condizioni, sarebbe stata praticamente impossibile; in apertura, il logo della Sezione italiana dell'Historical diving society

cuoio, piombo e ottone, erano appoggiati ad una scaletta di ferro che scendeva fino a un fondale di circa dieci metri.

Ero stato infagottato in una pesante combinazione di lana bianca, quindi mi avevano fatto infilare in una pesante tuta di tela gommata, con i polsi cosparsi di una sostanza grassa per renderli stagni. Infine mi avevano appeso fuori bordo come un salame prima di iniziare a collocarmi un pesante collare di bronzo sul quale sarebbe stato inchiavardato l'elmo.

Il capo, un simpaticissimo toscanaccio, mi aveva chiesto se mi trovavo a mio agio: evidentemente la risposta, che ora non ricordo, era stata di suo gusto,

perché, dopo una bella risata, mi aveva detto, e questo lo ricordo benissimo, "Meglio così, piuttosto stia bene attento a 'un mollare la presa, perché sino a che 'un le avremo sistemato l'elmo, se dovesse scivolare, tra il peso dello scafandro, della zavorra e dell'acqua che imbarcherebbe all'istante, 'un avremmo possibilità di tirarla in salvo.".

E io, che già oscillavo tra un orgoglioso stato d'animo che mi sussurrava all'orecchio: "Ma pensa un po', sei palombaro" e uno, più cauto, che mi frenava dicendo: "Speriamo che vada tutto

bene", avevo visto le nocche delle mie mani trasformarsi in due ganasce di ferro.

Era stata una bella esperienza, una delle tante prove *condicio sine qua non* che erano allora indispensabili per potere frequentare il corso Allievi Ufficiali di Complemento della Marina Militare: camera iperbarica, tuffo in piscina da cinque metri di testa e di piedi, manovre al brigantino interrato, immersione da palombaro, uscite in mare a vela e a remi e altre ancora.

Tempi duri (?)

Erano altri tempi, quando la coscrizione obbligatoria portava i giovani diciottenni riconosciuti idonei, a distaccarsi per poco più di un anno (due per la Marina) dalle famiglie, ad assumersi delle responsabilità e ad imparare a vivere da persone indipendenti. Un orrore, direbbe oggi tanta gente "consapevole", e proprio per questa asserzione è meglio lasciar perdere questo discorso per tornare a noi.

La mia breve esperienza da palombaro si era conclusa bene, e mi avrebbe lasciato per tutta la vita un ricordo estremamente vivido e grato: quando mai, come del resto la quasi totalità degli italiani, avrei potuto avere la possibilità di entrare a far parte, sia pure per un'ora, di quel mondo assurdo, affascinante ed esclusivo, di quel pianeta senza gravità, silendicale dell'a

zioso, magico, colmo di ricchezze e di pericoli, conosciuto solo da uomini speciali.

Un mondo da romanzi e da film, noto però sin dalle antiche civiltà marinare come quelle dei fenici e dei greci, mentre gli assiri usavano otri gonfi d'aria per respirare sott'acqua come fossero rudimentali bombole,

> mentre una leggenda narra che nel 333 a.C., Alessandro il Grande si fece calare nelle acque dell'Egeo in una botte di vetro per osservare i fondali.

Al solito, però, furono i romani quelli che seppero organizzare realmente queste attività su un livello assai più avanzato, con i loro *urinatores* (strano nome dovuto al fatto che, sembra, in latino arcaico l'acqua di mare si

chiamasse urina e

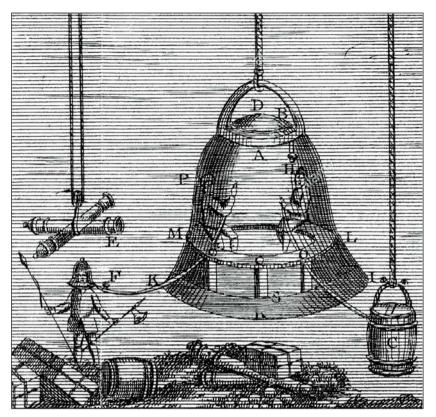
urinatores non significasse subacquei o nuotatori, ma, più o meno, "uomini dell'acqua di mare"), specializzati nel recupero di beni e navi affondate in aree marittime costiere o fluviali (come i porti tiberini di Roma), e provvedessero anche alla ripulitura degli alvei dei fiumi e al disincaglio delle navi. Utilizzavano cassoni stagni per la costruzione di porti, banchine e ponti, indossavano pesi per favorire le immersioni, tap-

pi auricolari per proteggere i timpani, mentre appositi tubi consentivano loro di prolungare i tempi di permanenza sott'acqua.

> Riuniti in corporazioni, e alle volte in un unico collegium assieme ai pe-



Una precisa ricostruzione di uno scafandro da palombaro leonardesco che però, in mancanza delle istruzioni dell'autore, non sappiamo se avrebbe potuto funzionare



Il modello di campana subacquea inventato da Edmond Halley (1656-1743) utilizzato nelle operazioni di salvataggio e di recupero

scatori, erano tenuti in considerazione: sappiamo che nel IV secolo d.C., in seguito al crollo di un ponte, costruito con materiale non idoneo, il sommozzatore che ne aveva posato le strutture (sembra si trattasse di un liberto), venne chiamato a deporre come perito di parte. Oggi molti chiamano questi specialisti "palombari", ma non è esatto: ci troviamo di fronte più a sommozzatori che a palombari, ossia a persone in grado di permanere ed operare sott'acqua senza indumenti protettivi e solo per brevi periodi.

Il genio di Leonardo da Vinci

Ci fu, però, chi comprese la necessità di migliorare questa situazione studiando nuove tecniche e materiali: parliamo del genio di Leonardo da Vinci che, nella seconda metà del 1400 progettò scafandri, respiratori e apparecchiature subacquee per un palombaro simile a quelli odierni, lasciando perfetti disegni

dice Atlantico e nel Codice Arundel. Ma senza una sola parola su come realizzare questi progetti. Perché? Lasciamo che ce lo dica Leonardo stesso: "Come e perché io non scrivo il mio modo di star sotto l'acqua, quanto io posso star senza mangiare: e questo non pubblico o divulgo per le male nature delli omini, li quali userebbero li assasinamenti ne' fondi de' mari col rompere i navili in fondo, e sommergerli colli omini che vi son dentro.". Non per questo, comunque, le

e studi che sono custoditi nel Co-

attività di chi lavorava sotto la superficie del mare andranno a rilento; per fare un esempio fra i tanti, parliamo dei lavori che, nel porto di Stoccolma, nel 1663, sotto la direzione dell'italiano Francesco Negri, utilizzando una campana stagna calata su un fondale di 35 metri, permisero di recuperare molti dei preziosi cannoni del galeone Gustavo Wasa, affondato in quelle acque du-

rante il varo nel 1628.

Passeranno un paio di secoli; le navi, in legno, diverranno sempre più grandi e sicure prima di essere insidiate dall'arrivo del vapore e delle navi in ferro. Nella prima metà del XIX secolo e più precisamente nel 1829, Charles e John Deane, due fratelli in-

glesi di Whistable, nel Kent, progettarono un apparato che chiamarono Smoke Helmet (elmetto da fumo), una sorta di cimiero medievale che, unito ad un corsetto stagno ed alimentato da una pompa ad aria, consentiva ad un uomo di entrare ed uscire indenne in un locale saturo di gas o di fumi. La cosa ebbe un certo successo, specialmente presso i pompieri, ma niente di più.



Il primo modello di casco per immersioni di Deane, attualmente conservato nel Diving Museum di Gosport, nell'Hampshire

I due fratelli, allora, si rivolsero ad Augustus Siebe, un ingegnere tedesco naturalizzato inglese e specializzato in tecnologie subacquee, chiedendogli di convertire il loro casco in qualcosa che potesse andare sott'acqua, Siebe lo modificò rendendolo inchiavardabile non più ad un corsetto, ma ad una pesante tuta impermeabile: era nato lo scafandro da palombaro.

I primi successi

Nel 1830, utilizzando questa apparecchiatura, vennero recuperati tutti i cannoni del *Guernsey Lily*, una nave da guerra affondata anni prima: fu un successo senza precedenti. Era nata una nuova era nel campo dei lavori subacquei.

Nel frattempo, le tratte commerciali diventavano sempre più lunghe e numerose, i carichi più grandi e considerando che le perdite in mare aumentavano proporzionalmente, non si poteva più fare a meno delle assicurazioni marittime; per questo motivo, quella del recupero dei relitti diventerà una attività sempre più lucrosa e redditizia, anche se, va ricordato, pericolosa.

Il 24 luglio 1849 veniva istituita, a Genova, la prima Scuola Palombari, e da questo momento in poi l'epopea di questi forse rozzi, ma affascinanti personaggi, non farà che crescere; anche perché l'eccellenza dei palombari italiani sarà ben presto nota in tutto il mondo, e non solo per i recuperi. Pensiamo ad esempio, alle attività degli operatori subacquei della Regia Marina. Passato però l'ultimo tragico periodo bellico nel quale i nostri incursori rifulsero come astri per poi ripiombare nell'anonimato, quella che continuò, onore a lei, a "tirare la carretta", fu la legione dei "caschi di ottone" che dovettero recuperare navi mercantili e militari, demolire attrezzature danneggiate, riattivare bacini, ma soprattutto sgombrare e rendere nuovamente funzionali decine e decine di porti bombardati, minati, sabotati in tutta Italia.

Seguendo il filo di questi pensieri, sorge spontanea una domanda: come mai nel nostro Paese, sede di innumerevoli associazioni, circoli, unioni, club degli scacchi, dei cacciatori di farfalle, dei filatelici, non esiste niente che sia improntato alla memoria di questi silenziosi operatori del mare?

Ebbene, non è esatto, e recentemente abbiamo ricevuto una piacevole sorpresa sotto forma di un invito: "Inaugurazione monumento al Palombaro - 25° Anniversario HDS Italia – Marina di Ravenna 15 giugno – Piazza dei Marinai d'Italia".



Il capo palombaro Alberto Gianni con una torretta di osservazione subacquea utilizzata per il recupero del tesoro dell'*Egypt* da bordo di nave *Artiglio*



Il primo gruppo di entusiasti che diedero vita alla HdsI nel 1994 fotografati vicino al Circolo della Sub Delphinus di Ravenna; da sinistra, in alto, Leslie Dolejal, Joy Steel, Faustolo Rambelli, Federico De Strobel. In basso, Gan Paolo Vistoli, Francesco Lo Savio e Pasquale Longobardi

Mossi da legittima curiosità, ci siamo informati e siamo venuti a conoscenza di questa realtà locale; ha la sua sede a Marina di Ravenna, estesa però nei suoi discreti limiti a tutto il territorio nazionale e collegata ad una rete di gruppi con l'estero.

Si tratta di una associazione culturale no-profit, derivata a sua volta da una internazionale presente in diversi Paesi del mondo, indirizzata a promuovere la conoscenza della storia delle immersioni, nella consapevolezza della sua grande importanza nei confronti dello sforzo tecnologico compiuto, e tuttora in atto, da operatori e ricercatori sulla strada dello sviluppo del sapere.

Tutto ebbe inizio con la nascita del primo gruppo Hds (*Historical diving society*) che si costituì nel Regno Unito (UK) nel 1990 e che di conseguenza prese il nome di HdsUK.

"Prendete esempio dagli italiani"

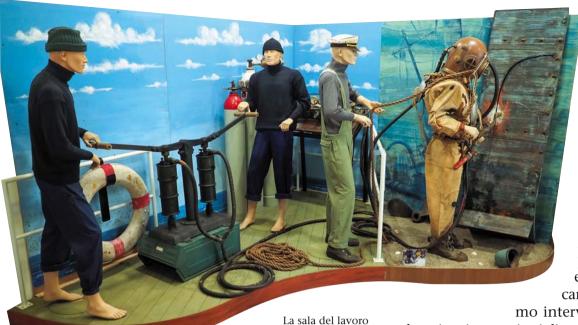
Ricordiamo, per inciso, che le attività e gli sport subacquei ebbero un forte incremento, proprio in Inghilterra, grazie all'iniziativa di un grande operatore subacqueo di nome Lionel Crabb che fondò, in pratica, la scuola subacquea militare britannica nella seconda parte dell'ultimo conflitto mondiale, ispirandosi alle gesta degli incursori della Regia Marina. Soleva dire ai suoi allievi "Prendete esempio dagli italiani e siate degni di loro".

All'HdsUK farà seguito, nel 1992, lo HdsUSA negli Stati Uniti, poi, finalmente, nel 1994 vide la luce lo HdsI in Italia, dove si riunì un gruppo di entusiasti dei quali pubblichiamo la foto, con sede in una città come Ravenna che, pur non essendo propriamente sul mare, vanta indubbie radici marinaresche. Poi, mano a mano, se ne sono aggiunte altre 16 (l'ultima è

nella Repubblica Céca nel 2009), dal Sud Africa, alla Danimarca, alla Russia, al Messico, alla Polonia per citarne alcune.

La Historical Diving Society Italia, come del resto ciascuna delle altre associazioni, non è legata ad una federazione, corporazione o scuola, né è dipendente da alcun altro ente, fermi restando gli scambi che possono intercorrere tra queste Società. E' solo il punto d'incontro di tanti appassionati dell'attività subacquea (in Italia i suoi iscritti sono oltre 200, sparsi su tutta la penisola, e per entrare a far parte di loro basta rivolgersi al sito www.hdsitalia.org/come-iscriversi-hds-italia) attraverso il quale ci si prefigge di mantenere e conoscere sempre più a fondo le nostre cospicue (è il caso di





subacqueo con dei manichini esplicativi

delle varie attività

dirlo) tradizioni subacquee in tutti i campi. Vediamo come è organizzata la Sezione italiana. La sua sede, come abbiamo detto, è a Marina di Ravenna, una frazione dell'omonimo comune, a poca distanza dal porticciolo turistico dove, su Piazzale Marinai d'Italia, sorge il palazzo del Museo Attività Subacquee, una bella costruzione davanti alla quale, da tempo, sono in mostra alcune apparecchiature di ricerca e di salvataggio

subacqueo donate al Museo, alle quali si è aggiunto, da questo giugno, il monumento al Palombaro, una statua in bronzo dell'artista Alberto Muro Pelliconi che, con il basamento in pietra d'Istria, svetta raggiungendo quasi i 4 metri di altezza.

All'interno, il Museo è ripartito in sale dedicate ciascuna ad un soggetto, tutti, naturalmente, inerenti alla subacquea: da quello della Marina Militare, a quello del lavoro in immersione, alla ben fornita biblioteca, alla sala del Cristo degli Abissi che contiene il gesso originale della statua omonima dello scultore Guido Galletti, ed è collocata dal

1954 sul fondale della baia di San Fruttuoso, fra Portofino e Camogli. I materiali esposti sono interessantissimi e riguardano veramente a 360° tutte le attività effettuate sotto la superficie del mare: dai respiratori ad aria a quelli ad ossigeno, dagli elmi e scafandri di palombari di varie epoche, ad una piccola camera iperbarica di pri-

mo intervento della ditta Ga-

leazzi, a ricostruzioni di attività fatte utilizzando manichini didattici.

Periodicamente, poi, vengono organizzati in varie città italiane dei convegni nazionali sulla storia dell'immersione (ne hanno avuto luogo tredici fino ad oggi) e viene diffuso un bollettino dell'associazione, mentre la valida cineteca ha oramai superato il migliaio di copie di filmati. Dal 1995 fino al 2012, poi, è stato possibile anche organizzare, con regolamentari scafandri flessibili, degli stage da palombaro per mantenere viva a livello fisico la cultura di questa attività, ma poi si è stati costretti a sospenderli per



La sala dedicata al Cristo degli Abissi con, in primo piano, il modello originale in gesso della statua in bronzo dello scultore Guido Galletti



motivi di sicurezza, dal momento che le attrezzature, con il passare del tempo, non erano certo a norma C.E. Ma d'altra parte non si può chiedere di troppo.

Una singolare "succursale" dell'associazione è rappresentata dalle grande porta a vetri, opportunamente adattata, di Bubani e Foschin, uno storico negozio del centro ravennate, che

> concede alla HdsI di esporre i propri materiali in permanenza, quasi un'anteprima cittadina del MAS.

A questo punto, se proprio una forte curiosità non vi ha ancora iniziato a tormentare, non possiamo far altro che consigliare i lettori quanto meno di visitare il sito dell'Associazione (www.hdsitalia.org/), almeno per conoscere l'elenco delle attività future, e, se possibile, di recarvisi a visitarla di persona. Credeteci, non ne sarete delusi. ■



Rabbit torna in mare



di Giovanni Panella

l 4 maggio sulla banchina dello YCI di Genova si è svolta l'affollata cerimonia di presentazione del restauro di *Rabbit*, yacht vincitore del-

Restaurata una splendida imbarcazione che vinse la Fastnet Race del 1965

l'edizione 1965 della *Fastnet Race*, alla presenza di chi allora lo aveva progettato, Dick Carter. Il disegno di questo scafo ha segnato una tappa importante nell'evoluzione dello yachting. Nel suo testo: "*Lo yacht, origine ed evoluzione del veliero da diporto*" Carlo Sciarrelli fa

un'asciutta presentazione dell'opera di Carter, da cui traspira lo sconcerto che accompagnò l'improvviso emergere di un progettista autodidatta: "Nel 1966 la One Ton Cup è vinta da una barca americana, il Tina. È la seconda barca che il suo progettista, Dick Carter, ha disegnato. La prima, il Rabbit, apparve nel 1965. Un terza classe minimo, 7,36 al galleggiamento, molto largo, in acciaio, con la forma di una derivetta da triangolo ingrandita ma con dislocamento normale e con fin keel separato. Il Rabbit quell'anno vinse il Fastnet, l'unico terza classe dopo il Favona."

Ma chi è Carter? Nato nel 1928 a Nashua, New Hampshire, il suo vero nome è Richard Eliot Carter. Laureatosi nel 1950 alla Yale University in Storia dell'Arte, si appassionò in seguito alle regate con derive come gli International 14'. Nel 1962 acquistò un Medallist di 33 piedi con il quale si iscrisse a di-

verse regate d'altura. L'anno seguente, un amico francese lo invitò ad aggregarsi al suo equipaggio per la *Fastnet Race* ma lo slogamento di una caviglia costrinse l'armatore a rimanere a terra e così Carter si trovò a svolgere la funzione di skipper.



Un primo piano di Dick Carter, progettista di Rabbitt, e Nico Reggio, presidente dello Yachting Club Italiano; in apertura, un'immagine di dell'imbarcazione



Una bella foto della prora di Rabbitt

La Fastnet Race che si disputa al largo delle coste della Gran Bretagna ogni due anni ed è lunga 608 miglia nautiche, è considerata una delle regate offshore più prestigiose. Il percorso inizia da Cowes sull'isola di Wight, gira intorno allo scoglio di Fastnet, vicino alla costa di sud-ovest dell'Irlanda, sul quale si erge un faro imponente e si dirige infine verso Plymouth, passando a sud dell'arcipelago delle Scilly.

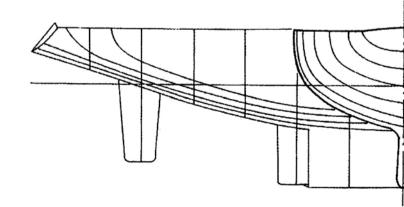
La prima Fastnet Race fu disputata nel 1925 e venne vinta dall'imbarcazione britannica Iolie Brise. Come dice Sciarrelli: "La parola "Fastnet" dà a noi mediterranei il senso della grande regata in oceano, dove il tempo è sempre duro, freddo, terribile". In effetti, tutto il percorso della gara è aperto sull'oceano e presenta spesso acque agitate e venti molto forti: tutti ricordano la tragica edizione del 1979, durante la quale si verificarono diversi naufragi di imbarcazioni, che determinarono la morte di quindici regatanti.

Anche l'edizione del 1963 fu piuttosto dura: "con venti forti per tutta la regata, e il momento più impegnativo era stato il ritorno dal Fastnet sino a Plymouth; alle andature portanti, specialmente con vento forte e onde formate, il Medallist, un disegno di Bill Tripp di poco meno di 33 piedi, era difficile da controllare e molto faticoso; tanto che in più di un'occasione Carter aveva dovuto avvalersi di un servo timone, ovvero un altro membro dell'equipaggio che lo aiutasse a muovere la barra. Sarà proprio quell'esperienza a far sviluppare nella mente di Carter le idee progettuali di Rabbit, uno scafo concepito espressamente per la partecipazione alla Fastnet Race." Il principio informatore era quello di realizzare una chiglia corta e poco profonda, per ridurre la superficie bagnata e al contempo beneficiare dell'abbuono concesso dal regolamento RORC alle barche di poco pescaggio; la chiglia corta avrebbe però comportato un timone ancora

più vicino al centro di deriva, se fosse stato, come da tradizione, imperniato sulla chiglia stessa.

Il che avrebbe aumentato i problemi di controllabilità alle andature portanti. La logica conseguenza fu quindi di staccare il timone dalla chiglia, portandolo all'estremità del galleggiamento, certamente non una novità visto che si trova addirittura su barche a vela di fine Ottocento, e che tuttavia non godeva di nessuna popolarità negli anni Sessanta...temendo tuttavia che la chiglia corta e poco profonda di quello che sarebbe diventato Rabbit lo rendesse poco performante quando il vento dovesse esser risalito, aggiunse all'estremità della chiglia un trim-tab, simile a quello in uso sugli aerei.

Vista la limitatezza dei fondi a disposizione, per evitare le spese di spedizione dagli Stati Uniti la costruzione avrebbe dovuto avvenire

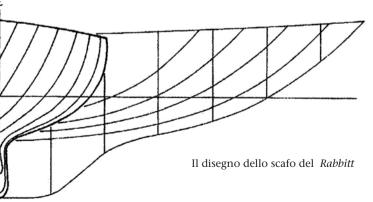


in un cantiere europeo. La scelta cadde quindi sul cantiere Maas di Breskens, Paesi Bassi.

L'edizione 1965 della Fastnet Race ebbe inizio nel tardo pomeriggio di sabato 7 agosto. Le condizioni di vento furono abbastanza leggere, anche se nella serata del 9 questo rinforzò notevolmente, tanto che un paio di barche ruppero l'albero. Alla linea di arrivo, Rabbit si classificò primo overall, su tutte le classi congiunte, 42 minuti davanti a Quiver IV e tre ore e mezza dall'australiano Camille of Seaforth, secondo tra i III

Classe e grande favorito della vigilia.

L'affermazione di un progetto di Carter nella Fastnet Race sarebbe stata poi replicata nell'edizione del 1969, con Red Rooster. Nel corso degli anni Sessanta e Settanta egli continuò a produrre una serie di barche veloci e innovative: Tina, Ydra, Orca, Naif, Benbow, Vendredi Treize per la Transatlantica in solitario...oltre alla prolifica serie dei *Carter 33, 37, 39, 40* costruiti negli Stati Uniti, in Grecia, in Gran Bretagna e in Polonia. Carter svolse poi in quegli anni un ruolo attivo nello sviluppo dello IOR (International Offshore Rule), partecipando in modo regolare ai lavori del IYRU. La sua approfondita conoscenza, in quanto nativo del New England, sia delle regole del CCA (Cruising Club of America) sia di quelle del RORC (Royal Ocean Racing Club), contribuì ad inserire un punto di vista americano all'interno di quel processo.





Rabbitt in banchina, visto di poppa

Nel 1967 Rabbit fu acquistato da Ludovico Fecia di Cossato, figlio di Carlo, pluridecorato comandante di sommergibili della Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale, che lo portò in Italia ribattezzandolo Caligu Terzo e lo utilizzò soprattutto per crociere famigliari. Nel corso degli anni lo yacht è poi passato di mano, finché nel 2016 e stato acquistato dai coniugi Francesco e Mietta Gandolfi, che ne hanno affidato il restauro ai cantieri CARM di Lavagna. Se durante i lavori lo scafo metallico ha rivelato stadi di corrosione più seri di quelli inizialmente ipotizzati, soprattutto nella zona poppiera, questi problemi sono stati brillantemente risolti.

Dal punto di vista estetico poi, le sue linee sono state valorizzate dalla colorazione bianca dello scafo, al posto del blu precedente. Il commento migliore al risultato finale è stato di Dick Carter che, quando si è trovato nuovamente davanti la barca che aveva concepito tanti anni fa ha detto:" È in condizioni migliori del giorno del varo."

Nell'occasione, Nico Reggio, presidente dello YCI, ha annunciato la costituzione di un YCI Heritage, ovvero un registro delle barche che, con il guidone dello Yacht Club Italiano a riva, hanno fatto la storia dello yachting.



CISAM

di Claudio Boccalatte

ella zona della Toscana compresa tra Livorno e Pisa sono presenti numerose importanti realtà del mondo militare italiano, appartenenti a tutte e quattro le Forze Armate, ed anche a Paesi esteri: a Pisa

La storia del Centro Interforze per gli Studi e le Applicazioni Militari di Pisa

è presente la 46ª Brigata Aerea dell'Aeronautica Militare, che raccoglie tutti gli aerei da trasporto militari italiani, e che è oggi in prima linea supportando tutte le missioni internazionali; abbiamo poi, a Livorno, il Comando della Brigata Paracadutisti Folgore, storica grande unità d'élite dell'Esercito Italiano, con importanti reparti (il Centro Addestramento Paracadutisti e il Reggimento Logistico) a Pisa.

Sempre a Livorno è il Comando Forze Speciali dell'Esercito (COMFOSE), nonché il Comando della seconda brigata mobile dei Carabinieri, grande unità da cui provengono la maggior parte dei contingenti di carabinieri dislocati nelle operazioni fuori area, e che comprende il primo reggimento carabinieri paracadutisti Tuscania e il GIS (Gruppo Intervento Speciale), la

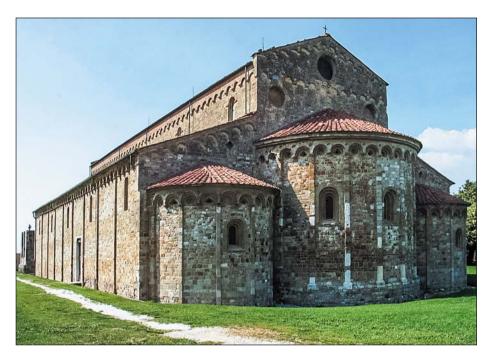
ben nota unità d'élite dell'Arma, ubicati entrambe a Livorno. Per la Marina Militare, a Livorno si trova l'Accademia Navale, nonché la Direzione Marittima della Toscana.

Ricordiamo anche la presenza della base sta-

tunitense di Camp Darby, una delle più importanti basi logistiche americane in Europa, ubicata a cavallo tra Pisa e Livorno. Oltre a queste realtà conosciute da tutti, a Pisa è anche presente un piccolo ma importante Centro Tecnico, avente connotazione interforze, ma organicamente inserito nella Marina Militare, e precisamente nell'ambito del Comando Logistico della Marina: parliamo del CISAM di San Piero a Grado.

Questo Centro nacque nel 1956, quando lo Stato Maggiore della Difesa (SMD) istituì il Centro per le Applicazioni Militari dell'Energia Nucleare (CAMEN), dotato di un proprio reattore nucleare da ricerca, ritenendo che l'Italia non potesse restare fuori dalla ricerca nucleare militare.

Gli stemmi del CISAM e dei Centri Tecnici che l'anno preceduto: da sinistra il CAMEN (Centro Applicazioni Militari Energia Nucleare), 1956-85, il CRESAM (Centro Ricerche Esperienze e Studi per le Applicazioni Militari), 1985-94 e il CISAM (Centro Interforze per gli Studi e le Applicazioni Militari), nelle versioni con 3 e 4 Forze Armate (nel 2000 l'Arma dei Carabinieri divenne quarta Forza Armata)



La basilica di San Pietro a Grado presso Pisa, nei cui dintorni è stato realizzato il CAMEN. Secondo la tradizione questa bella basilica romanica dell'XI secolo, costruita su preesistenti strutture romane e paleocristiane, è ubicata nel luogo dove l'apostolo Pietro sbarcò per la prima volta in Italia nel 44 d.C.

In questa decisione e nella successiva storia del Centro ha giocato un ruolo fondamentale anche l'ambizione dello Stato Maggiore della Marina che, in quel periodo, riteneva possibile e auspicabile disporre di unità subacquee e di superficie a propulsione nucleare progettate e realizzate in Italia; a questo scopo, era necessario avviare un processo per dotarsi delle conoscenze, dell'attrezzatura e soprattutto di personale formato ed esperto nel settore dell'energia nucleare. La prima sede provvisoria fu l'Accademia Navale di Livorno, soprattutto per il vantaggio di potere disporre dei servizi logistici dell'Accademia e della collaborazione del corpo insegnante dell'Istituto e dell'Università di Pisa, e per la presenza del più importante centro di ricerca nel settore elettronico della Marina (Mariteleradar). Il nuovo Centro venne visitato il 3 marzo 1957 dal Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi.

Il compito principale del CAMEN, in quell'epoca, era la progettazione e realizzazione del reattore nucleare da ricerca, iniziando con la scelta della sua ubicazione. I requisiti che deve possedere una zona per ospitare un reattore nucleare sono molti, tra i quali l'abbondanza di acqua, la facile accessibilità, la bassa sismicità del territorio, la distanza da grandi centri abitati, e, nello stesso tempo, la vicinanza a

istituti di studio e di ricerca. Il processo decisionale portò a identificare per la costruzione del reattore una porzione di bosco compresa tra la città di Pisa e il litorale di Tirrenia, in quella zona conosciuta come tenuta del Tombolo, presso il paesino di San Piero a Grado, famoso per la presenza dell'omonima basilica romanica, ubicata dove si ritiene sia sbarcato san Pietro nel suo viaggio verso Roma per evangelizzare il centro del mondo allora conosciuto.

L'ufficio tecnico del Centro eseguì lo studio della nuova sede in collaborazione con l'Università di Pisa. Le attività di progettazione durarono dall'ottobre 1958

alla primavera 1959, seguite dalla stipula dei contratti da parte della direzione del genio militare per la Marina (Marigenimil) della Spezia; il contratto principale fu stipulato il 12 aprile 1960 con la società Vitro Italiana di Milano. Il costo totale dell'impresa fu di quasi due miliardi e mezzo di lire dell'epoca; per rendersi conto della cifra consideriamo che la costruzione nello stesso periodo di sei palazzine destinate ad alloggio per il personale del Centro, ancora oggi esistenti e abitate, con un



Il Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi visita il CAMEN il 3 marzo 1957, nella sede provvisoria all'interno del comprensorio dell'Accademia Navale di Livorno



Il nocciolo del reattore nel 1964, in fase di funzionamento. La luce blu è dovuta al cosiddetto "effetto Cherenkov" causato dall'elevatissima velocità delle particelle emesse, superiore a quella della luce in acqua, anche se inferiore alla velocità della luce nel vuoto



La "piscina" del reattore nucleare del CISAM al termine delle operazioni di rimozione dei componenti attivati e svuotamento dell'acqua

totale di 28 appartamenti, è costata in totale 55,65 milioni di lire, poco più di un cinquantesimo della spesa totale.

La costruzione dell'edificio del reattore iniziò nel giugno del 1960 ed ebbe termine nel marzo del 1963. Il reattore nucleare sperimentale, cui fu assegnato il nome di "Galileo Galilei", era del tipo "a piscina" della potenza massima di 5 megawatt, attrezzato per eseguire ricerca di fisica pura e numerose esperienze di vario genere, quali ad esempio prove d'irraggiamento su materiali strutturali, misure di parametri nucleari, produzione di radioisotopi in grande quantità, prove di contaminazione e decontaminazione, studio di nuovi tipi di reattori destinati alla propulsione e alla produzione di energia nucleo-elettrica, nonché per il completamento della preparazione scientifica e tecnica del personale.

Completata la costruzione del Reattore, con l'arrivo degli elementi combustibili necessari al funzionamento, iniziarono le prove per la realizzazione della massa critica, e alle ore 2 del mattino del 4 aprile 1963 fu raggiunta la prima criticità, cioè la condizione di reazione a catena stazionaria tale che il numero dei neutroni appartenenti a una generazione sia pari al numero di neutroni della generazione precedente.

Il 10 giugno del 1963 venne realizzata la massa critica capace di autosostenersi alla potenza di 200 KW e nei mesi successivi continuarono le prove per la salita in potenza fino a raggiungere, il 18 febbraio 1967, i 5 MW che era la massima potenza di progetto.

Il 3 aprile 1967 iniziò l'attività continua alla massima potenza che si protrasse fino al 1980, anno in cui il Reattore RTS-1 Galileo Galilei venne spento definitivamente. Il reattore del CAMEN suscitò l'attenzione di diverse industrie ed enti che, in collaborazione con il Centro, fecero molteplici studi per ricerche applicate in vari settori quali la radiochimica, la radioprotezione, la radiopatologia, la tecnologia dei materiali, la propulsione navale, lo smaltimento dei rifiuti radioattivi; tra le principali collaborazioni con realtà esterne al Ministero della Difesa citiamo l'Agip Nucleare, la Sorin, il Politecnico di Torino, la FIAT, l'Università di Pisa e altre ancora; in questo periodo la Marina dovette rassegnarsi a rinunciare alla costruzione di unità navali nazionali a propulsione nucleare,

decisione maturata per vari motivi, tra cui l'atteggiamento scarsamente favorevole degli alleati statunitensi.

Nel 1979, il CAMEN passò dalla dipendenza diretta dallo Stato Maggiore Difesa allo Stato Maggiore della Marina, pur conservando la caratteristica di ente a connotazione interforze, e il 7 marzo 1980, alle ore 11.09, in applicazione delle direttive ricevute, il Reattore fu definitivamente spento, determinando così la fine del Centro Applicazioni Militari Energia Nucleare. Con il Decreto Ministeriale del 13 luglio 1985, firmato dall'allora Ministro della Difesa Giovanni Spadolini, il CAMEN venne sostituito dal Centro Ricerche Esperienze Studi Applicazioni Militari (CRESAM), che sarà a sua volta sostituito nel 1994 dal CISAM (Centro Interforze Studi Applicazioni Militari), tuttora attivo come punto di riferimento tecnologico in ambito del Ministero della Difesa nel settore nucleare e delle radiazioni ionizzanti, ma anche nei settori della compatibilità elettromagnetica e dell'elettrottica.

Dopo lo spegnimento, il reattore RTS-1 è entrato, come tutti i reattori nucleari che hanno terminato la fase di esercizio, nella fase di disattivazione o decommissioning il cui obiettivo è il rilascio del sito privo di vincoli radiologici. Le principali attività svolte durante il decommissioning riguardano il mantenimento in sicurezza delle strutture, l'allontanamento del combustibile, lo smantellamento e la decontaminazione degli impianti, la gestione dei rifiuti radioattivi.

Il decommissioning del reattore RTS-1 e la gestione in sicurezza dei rifiuti radioattivi provenienti dall'operazione costituiscono oggi uno dei compiti d'istituto del CISAM, che è dotato dell'unico deposito temporaneo di rifiuti radioattivi del Ministero della Difesa.

Dopo lo spegnimento è stato allontanato il combustibile irraggiato (trasferito all'impianto Eurex di Saluggia nel 1986) e alienato il combustibile fresco (trasferito al CERCA, in Francia, nel 2002). Nel 2007 sono state autorizzate dal Ministero della Difesa le operazioni di disattivazione dell'intero impianto, che alla data attuale hanno riguardato lo smantellamento del circuito secondario e dell'impianto di decationizzazione nel 2008, lo smantellamento e condizionamento di materiale fortemente attivato e contaminato presente nella piscina del Reattore nel 2010.

Nel 2013-2014 il trattamento dell'acqua della piscina e dei serbatoi di accumulo (700 tonnellate circa) e lo smantellamento e condizionamento di tutto il materiale attivato e contaminato che si trovava in piscina e in sala vasche e infine nel 2015-2017 lo smantellamento del circuito primario compresi gli scambiatori di calore e il serbatoio di decadimento, dell'impianto di purificazione dell'acqua del circuito primario (purificazione attiva), dell'impianto di raccolta effluenti liquidi radioattivi comprese tubazioni e serbatoi contaminati interni ed esterni all'edificio Reattore.

Sono attualmente in corso studi per le fasi successive del decommissioning, in particolare per valutare la possibilità di reimpiegare per altri usi la struttura in cemento armato che ha ospitato il reattore nucleare.

I compiti del Centro, secondo il recente decreto ministeriale del 2016 che ne ha riformato la struttura, sono i seguenti: A) esegue studi e



Un momento delle operazioni di smantellamento e condizionamento della piastra matrice del reattore nucleare del CISAM



Un'immagine dell'edificio del reattore del CISAM imbiancato da una nevicata

provvede alle verifiche e alle applicazioni di specifico interesse militare concernenti lo sviluppo di sistemi di difesa per le Forze armate ad elevato contenuto tecnologico nei settori dell'energia nucleare, dell'elettro-ottica e della compatibilità elettromagnetica; B) cura la preparazione tecnico-professionale del personale dell'amministrazione difesa nei settori specifici; C) assicura la sorveglianza e cura, in ambito difesa, le attività connesse alla protezione dai rischi derivanti dalle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti; D) propone l'aggiornamento della normativa nei settori della compatibilità elettromagnetica e dell'optoelettronica; E) provvede ai collaudi del materiale d'interesse istituzionale; F) gestisce, nel rispetto delle vigenti disposizioni, l'ex reattore termico sperimentale "Galileo Galilei" nonché le attività connesse con la sua dismissione ovvero riconversione: G) cura il condizionamento e la conservazione in sicurezza dei rifiuti radioattivi prodotti in seno all'attività di cui alla lettera f), ovvero provenienti da altri Enti della Difesa.

Oggi, la principale attività del CISAM, oltre al *decommissioning*, è il monitoraggio ambientale, svolto a favore di tutti gli Enti del ministero della Difesa nei settori delle radiazioni ionizzanti (radioprotezione, incluse le valutazioni sulla presenza di gas radon) e non ionizzanti (HERP e radiazioni ottiche artificiali), sotto il coordinamento dello Stato Maggiore della Difesa nell'ambito del "Programma di monitoraggio ambientale CBRN" conosciuto come SMD-L-

018 dalla sigla della direttiva che ne regola il funzionamento. In pratica, gli esperti del Reparto Tecnico Operativo (RTO) del CISAM forniscono supporto specialistico ai datori di lavoro dei diversi Enti della Difesa, compresi in particolare i reparti impegnati in operazioni fuori area o in esercitazioni, per verificare che le condizioni di lavoro del personale militare e civile siano salubri e rispettino tutte le leggi e normative vigenti, fornendo ove necessario raccomandazioni.

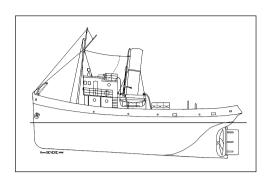
Nel 2016 sono state svolte circa 400 attività di monitoraggio a favore dei diversi Enti della difesa, delle quali quasi di 100 nel settore HERP, più di 200 nel settore radon, circa 40 nel settore radiologico e altrettanti nel settore delle radiazioni ottiche artificiali. Il Centro, inoltre, effettua collaudi di materiali dell'Amministrazione Difesa, in particolare nel settore della compatibilità elettromagnetica, avvalendosi delle strutture di prova di cui è dotato, e partecipa ad attività di ricerca nell'ambito di programmi e gruppi di lavoro sia nazionali che internazionali, ad esempio nel campo del telerilevamento iperspettrale.

Il CISAM quindi è un Centro Tecnico vitale, che, basandosi su di un'esperienza che risale ai tempi del reattore nucleare, infrastruttura che implicava una grande attenzione alle problematiche di sicurezza e l'impiego di tecnologie estremamente avanzate, svolge e continuerà a svolgere un'attività preziosa, anche se poco nota, a favore dell'intero Ministero della Difesa.



Una fase di lavorazione di rifiuti radioattivi nella "sala taglio" del CISAM per ridurne il volume prima del "condizionamento" in bidoni metallici che saranno custoditi nel deposito temporaneo rifiuti radioattivi dello stesso CISAM

L'epopea del Cyrano



di Paolo Ponga

uesta è una storia di altri tempi, che racconta di uomini umili e coraggiosi che facevano un lavoro duro e anche in quelli di terra.

Da rimorchiatore di acque dolci a Minensuchboot 4021 in servizio nella Kriegsmarine

pericoloso per mantenere e proteggere le loro famiglie. E per l'onore, sentimento mai mancato nei marinai, All'inizio del secolo scorso,

il sistema dei trasporti era decisamente diverso: le strade erano difficilmente praticabili con carichi pesanti e, quando era possibile, venivano sostituite dalle vie d'acqua. In Francia operavano così molte compagnie di trasporto fluviale, che portavano le merci attraverso il territorio transalpino dapprima mediante piccoli velieri, poi, con la nascita delle imbarcazioni a vapore, grazie alle chiatte ed ai rimorchiatori a traino od a spinta che venivano costruiti appositamente per questo scopo.

Tra le diverse società che operavano nel nord del Paese, vi era l'Union Normande SA fondata alla fine dell'800 dai signori Barde, le cui imbarcazioni attraversavano orgogliosamente il territorio normanno sotto l'insegna del trifoglio rosso, simbolo della compagnia.

Nel 1926 l'*UN* decise di ordinare quattro nuovi battelli ad un cantiere olandese specializzato nella costruzione di rimorchiatori in ferro mossi da un motore a vapore, il Pieter Smit di Rotterdam (1872-1987).

Una di queste imbarcazioni era il Cyrano, lungo 33,93 per 6,84 per 2 metri, di 166 tonnellate di stazza lorda, mosso da un motore a tre cilindri e triplice espansione che sviluppava circa 675 hp per una velocità massima di 11 nodi.

Dal 1930 venne destinato alla rotta Rouen - Le Havre. lungo la Senna e le sue chiuse, con il compito di rimorchiare chiatte di 800 tonnellate, solitamente cariche di idrocarburi. L'itinerario aveva origine nella capitale normanna, per giungere quindi al porto di Le Havre sul canale della Ma-

nica, dove avveniva il carico della cisterna posta sulla chiatta, quindi ritorno a Rouen: 4 giorni in totale, di cui 3 di navigazione, sempre attenti alle maree ed al pericoloso carico trainato con un cavo lungo 120 metri.



Il piccolo e intrepido rimorchiatore fluviale Cyrano esce in servizio qualche tempo prima che inizi la sua tragica avventura; in apertura, un disegno tecnico del battello

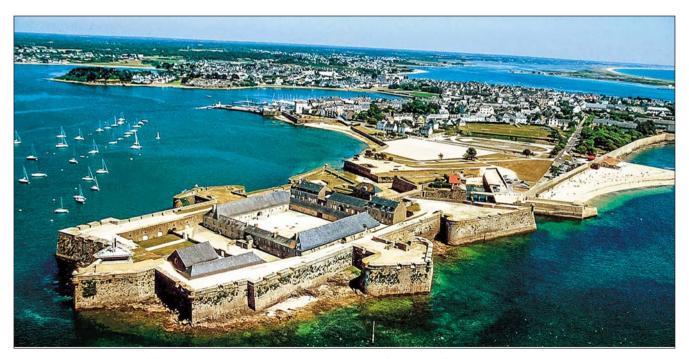


L'alto comando tedesco, prevedendo già le prime mosse della guerra, decide di fortificare in favore dell'arma subacquea, vaste localizzazioni della costa francese; qui vediamo gli ammiragli Raeder e Doenitz in visita proprio alla zona di Saint Lorient

Sei gli uomini di equipaggio: il capitano, un marinaio addetto alla stufa ed alla cucina, un mozzo per i lavori più umili, due piloti ed un meccanico. Scaricato il carburante, si ripartiva subito in direzione della costa. Dopo lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, la Francia visse dapprima alcuni mesi di "drole de guerre", la guerra finta come veniva chiamata, in quanto sembrava esserci una sorta di tregua con la

Germania nazista. In realtà le truppe tedesche erano state impegnate nella conquista della parte di Polonia a loro riservata dal patto Molotov - Ribbentrop, e poi nei preparativi per le campagne successive: l'impenetrabilità del territorio francese si sarebbe presto rivelata una mera illusione.

Il 9 aprile 1940 furono attaccate Danimarca e Norvegia ed il 10 maggio le truppe di Hitler si rivolsero infine



La zona di Lorient, questo è l'ingresso del porto, viene prescelta per essere fortificata all'estremo



Questo è, a tutt'oggi praticamente intatto, il complesso fortificato di bunker di Keroman, che ospitava gli UBoote tedeschi

ad occidente, conquistando rapidamente Belgio, Olanda e Lussemburgo e stabilendo una testa di ponte in territorio francese a Sedan. La Blitzkrieg collaudata in Polonia aveva avuto nuovamente successo, e molto presto la *Wehrmacht* avrebbe preso a dirigersi verso Parigi e Rouen.

I marinai delle flotte fluviali normanne capirono che la disfatta era alle porte, e non volevano che i loro navigli potessero diventare preda dei Tedeschi. A questo punto si fece avanti un uomo fuori dal comune, il capitano Joseph Jacq, che l'8 giugno riuscì a formare un convoglio di battelli fluviali, ed a fuggire con essi da Rouen, lungo la Senna.

In testa al convoglio vi era l'*As*, il gemello del *Cyrano* pilotato dallo stesso Jacq, mentre la fila dei battelli fluviali si ingrossava sempre più durante il viaggio



Il complesso *Keroman* è in parte danneggiato, soprattutto abbandonato, ma utilizzato anche come rifugio per sport velici, ed è dominato dalla sagoma di un sommergibile francese di attacco classe "Daphné" ormai musealizzato

verso Le Havre. Durante la fuga, nella concitazione di quei momenti convulsi, una compagnia di militari francesi cominciò a sparare contro la Ker Vary, la chiatta rimorchiata dal Cyrano, scambiandola per un'imbarcazione germanica. La cisterna era vuota, ma satura di gas: fu così sfiorata la tragedia.

Giunti finalmente all'oceano, trovarono un mare forza due che stava montando, con grande pericolo per delle barche costruite per le acque interne. I tedeschi erano però sempre più vicini e Jacq decise di fare subito rotta verso ovest. Il convoglio fece quindi faticosamente tappa ad Honfleur ed Ouistreham, per poi doppiare la penisola del Cotentin con un mare molto agitato che spazzava la coperta delle piccole navi, che imbarcavano acqua e faticavano a tenere il mare sempre più grosso.

I poveri marinai di terra, assolutamente non abituati a navigare in queste condizioni, erano completamente terrorizzati. Solo la determinazione del capitano Jacq riuscì a tenere insieme il convoglio, a portarlo indenne a Cherbourg e quindi al riparo nel fiume Rance, dietro Saint Malo. La piccola armata ripartì nuovamente verso ovest per giungere infine a Morlaix, il giorno 20 giugno.

Il capitano del porto, in mancanza di ordini superiori, non voleva dare riparo alle imbarcazioni, consigliando a Jacq di dirigere il convoglio verso l'Inghilterra. Il mare però, dopo qualche giorno di tregua, era in piena tempesta e per i marinai avrebbe significato morte certa. Dopo molte difficoltà, le barche trovarono finalmente rifugio nel porto, poco prima dell'arrivo delle truppe tedesche: la fuga non era riuscita. Il 22 venne firmato l'armistizio, con effetto dal 25 giugno. La campagna di Francia era ormai conclusa.

Il contrammiraglio tedesco Kinzel venne prontamente inviato in Francia per fare un inventario urgente del naviglio disponibile per la Kriegsmarine, che con la tipica perfezione germanica, venne esaminato, catalogato e suddiviso in diverse categorie: imbarcazioni disponibili, in costruzione, affondate e recuperabili, oppure delle quali fosse possibile recuperare materiali ferrosi.

Il 12 settembre l'Hafenkommando requisì tutte le imbarcazioni giunte a Morlaix; molte di esse ripresero la vecchia attività di trasporto fluviale, adesso di materiale bellico per l'Esercito e la Marina tedeschi. Il Cyrano fu invece destinato alla 40^a flottiglia di dragamine, con il compito di ripulire dagli ordigni magnetici il canale d'accesso degli Uboote con base a Lorient, nella parte meridionale della Bretagna.

> Qui la Kriegsmarine, su espresso desiderio di Doenitz, aveva costruito nella zona di Keroman una formidabile base per la seconda e decima

flottiglia di sommergibili impiegati nella battaglia

> dell'Atlantico; la città in seguito divenne infatti un obiettivo prioritario per le aviazioni inglese ed americana, che la rasero al suolo senza però riuscire a distruggere i bunker, oggi in parte destinati a museo.

Il piccolo Cyrano, divenuto il Minensuchboot M4021, mentre effettuava una missione di dragaggio il 28 gennaio 1944, urtò una mina presso l'isola di Groix, davanti alla Pointe du Grognon. La piccola barca

colò rapidamente a picco, fortunatamente senza perdite umane. La sua storia fu quella di tante altre imbarcazioni senza fama, ma che sicuramente seppe farsi onore nella maniera tipica dei marinai.



molto lontano dalla

Il dragone affondato



Giuliano Da Frè

egli anni '30 secolo scorso, un nuovo conflitto cinogiapponese era nell'aria da tempo. Sin dall'epoca del documento detto "delle 21 richieste", nel

Le navi della flotta cinese distrutte dai giapponesi negli scontri tra il 1937 e il 1938

nese, Pu Yi (1932); negli anni successivi, con un misto di pressioni politiche e militari, Tokyo estese la zona sotto il proprio controllo.

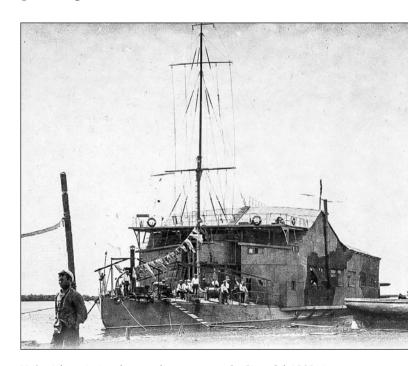
> Ma solo nel luglio 1937, dopo il cosid-

detto "incidente del ponte di Marco Polo" (ennesima provocazione del Giappone) fu una guerra aperta tra le due nazioni.

1915, Tokyo aveva tentato di passare all'incasso per essere scesa in guerra a fianco della Triplice Intesa, contro Germania e Austria-Ungheria. I possedimenti delle potenze centrali occupati sin dal 1914 non bastavano, a placare le crescenti ambizioni giapponesi.

Le potenze occidentali erano riuscite inizialmente a parare il colpo, trovando un compromesso nella Conferenza di Washington del 1921-1922, ma la pressione nipponica aveva provocato un'ondata nazionalista in Cina, favorendo i piani dei due partiti (il Kuomintang, e quello comunista) che miravano a disarcionare "signori della guerra" e governi-fantoccio delle potenze straniere.

Le tensioni sfociarono in numerosi incidenti armati con le guarnigioni e le cannoniere che varie nazioni (Italia compresa) mantenevano in Cina a protezione delle proprie concessioni: nel maggio 1928, reparti del Kuomintang attaccarono le truppe giapponesi presenti nello Jinan. Nel 1931, due anni dopo il breve conflitto cino-sovietico per il controllo della Chinese Eastern Railway, i Giapponesi invasero la Manciuria, fondandovi lo stato-fantoccio del Manchukuo, retto dall'ultimo imperatore ci-



Un'unità sovietica durante la guerra con la Cina del 1929; in apertura la bandiera della Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione cinese

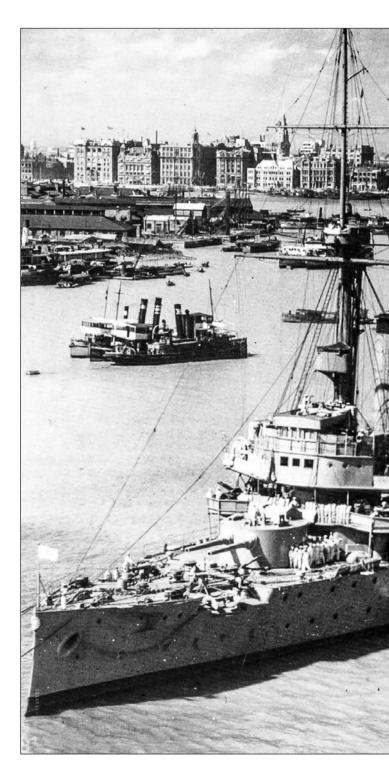
La Marina cinese nel 1937

Nonostante nel 1932 la grande città portuale di Shanghai fosse stata oggetto di pesanti raid aeronavali giapponesi, la flotta cinese, all'epoca interessata da un limitato ma significativo programma di ammodernamento, fu coinvolta solo marginalmente negli scontri. Durante il conflitto con l'URSS del 1929, i cinesi avevano invece perso una mezza dozzina di unità navali di modesto valore (come la cannoniera *Li Tsi*, affondata dal monitor *Sverdlov* a Sungari, e la *Kiang Heng*, colata a picco da aerei), mentre nel 1932 i giapponesi avevano catturato la *Li Sui*, "trasmettendola" al Manchukuo: il cacciatorpediniere *Yu Chang* andò invece perduto per cause accidentali.

Nel luglio 1937, il naviglio militare cinese poteva essere suddiviso in tre gruppi: 1) le unità più recenti, realizzate dopo il 1920; 2) quelle meno giovani ma non del tutto superate, con le unità costruite nel 1900-1920; 3) le navi risalenti al XIX secolo, ormai obsolete, ma ancora impiegate per compiti operativi.

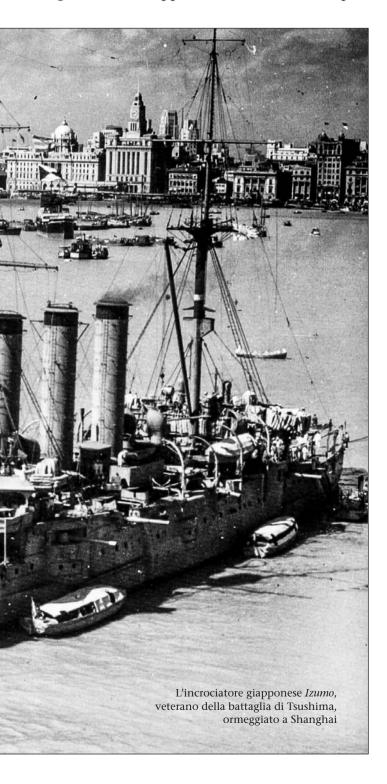
La componente più moderna poteva contare su: una cannoniera blindata (1930); 2 incrociatori leggeri (1931-1937); 2 cannoniere porta-idrovolanti convertite nel 1930; 11 pattugliatori/posamine (1928-1934); 4 cannoniere oceaniche e 6 fluviali (1928-1932); 15 motosiluranti di vario tipo (1931- 1937; 2 pattugliatori/navi appoggio (1924-1927), e 14 guardacoste (1932-1934). Risultavano in costruzione anche 2 sommergibili costieri (ordinati in Germania, assieme a 3 unità medie Type-VIIA), e altre 15 motosiluranti; in programma c'erano diverse altre unità.

Raid aerei giapponesi su Shanghai nel 1932 Tra il naviglio meno recente, ma ancora valido (per lo più appartenente alla generazione della Grande guerra, in parte aggiornato negli anni '30), andavano annoverate altre 2 unità convertite in portaidrovolanti, 2 incrociatori leggeri, 2 piccoli incrociatori-torpediniere, 2 cacciatorpediniere e 4 torpediniere, una corvetta, 11 pattugliatori/posamine, 4 cannoniere blindate e una ventina di cannoniere costiere e fluviali.



Infine, c'era il naviglio realizzato prima del 1900, ma che in Cina solo con molte difficoltà poteva essere relegato a compiti secondari e che comprendeva un incrociatore protetto di 1ª classe e 3 di seconda, un paio di incrociatori leggeri convertiti in navi scuola, 2 torpediniere, e una decina tra cannoniere e trasporti armati.

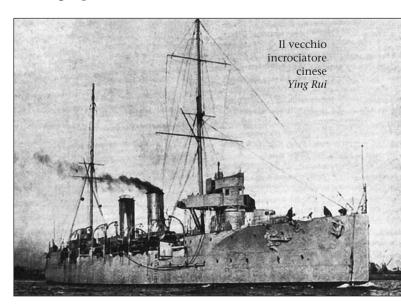
Le unità migliori in servizio allo scoppio della guerra col Giappone, nel 1937, erano per-

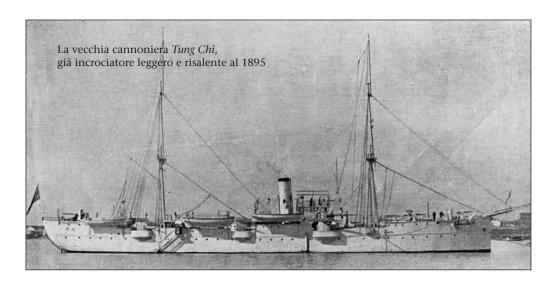


tanto i 2 incrociatori leggeri *Ning Hai* e *Ping Hai*, realizzati a partire dal 1931 il primo in Giappone, il secondo in parte nell'arsenale di Shanghai, e consegnati rispettivamente nel 1932 e nel 1936.

A dispetto della classificazione, erano tuttavia piccole navi da 2.500 tonnellate di dislocamento, armate con 6 cannoni da 140 mm (secondo i trattati internazionali il calibro che contrassegnava il loro armamento doveva essere di calibro pari o superiore ai 130 mm), mentre l'armamento secondario fra le due unità era piuttosto differenziato. Disponevano anche di motori diversi (le velocità massime differivano di un nodo), di 4 lanciasiluri, e di una protezione massima di 76 mm di spessore. Nel 1910, il governo cinese aveva commissionato un incrociatore leggero ai cantieri Camden di New York (poi completato per la Grecia) e 2 incrociatori-scuola, seguiti nel 1913 da un contratto coi CNT di Monfalcone – all'epoca sotto controllo austriaco – per un incrociatore armato con cannoni da 203 mm, e 3 esploratori da 1.800 t, impostati nel 1915 ma poi cancellati. La flotta cinese pertanto ottenne in quegli anni soltanto i 2 incrociatori destinati all'addestramento, anche se con buone capacità belliche.

Lo *Ying Swei*, consegnato dall'inglese Vickers-Barrow nel 1911, da 2.500 t, raggiungeva solo 20 nodi, ma la protezione toccava i 76 mm, ed era armato con 6 cannoni da 152 e 102 mm, e 12 minori. Nel 1912 la *Armstrong-Elswick* aveva consegnato alla Cina il *Chao Ho*, di poco più grande, ma con caratteristiche simili; l'unità fu impiegata intensivamente, durante le





guerre civili cinesi, sin dal 1915, passando anche di mano fra le varie fazioni. Ammodernato nel 1928-1930, anche con 2 nuovi pezzi antiaerei, si sarebbe fatto onore nel 1937, come poi vedremo.

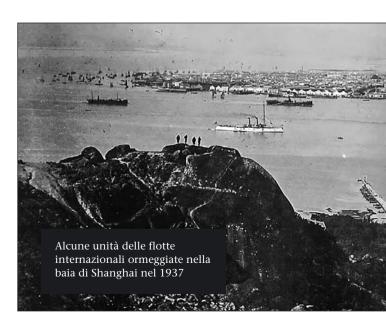
Decisamente più vecchi, erano i 3 incrociatori protetti classe "Hai Yung", costruiti dalla tedesca Vulkan nel 1896-1898, armati con pezzi da 149 e 105 mm, e i 2 per l'epoca ottimi "Hai Chi", realizzati da Armstrong-Elswick su progetto di Philip Watts, considerati tra i migliori incrociatori protetti di 1ª classe, armati con cannoni da 203 e 120 mm, e ben protetti, con blindature che raggiungevano i 152 mm. Ammodernati con armi antiaerei negli anni '20, nel 1937 era in servizio solo il capoclasse, essendo lo Hai Tien affondato per cause accidentali nel 1904. Era invece in servizio anche il vecchio incrociatore leggero *Tung Chi*, armato con 7 cannoni da 152 e 120 mm, costruito localmente nel 1893-1896, e dal 1909 impiegato come nave scuola.

Possono poi essere classificati anche come incrociatori-torpediniere i 2 "Tze Kiang", da 900 t e leggermente corazzati, costruiti nell'arsenale di Foochow su progetto francese (1898-1903), e ristrutturati nel 1930-1931, con nuovi cannoni da 120 e 76 mm, armi antiaerei, ma privati dei lanciasiluri, e con una velocità scesa a 12 nodi.

Per quanto riguarda le unità portaidrovolanti, le più moderne erano le 2 "Teh Sheng", costruite come piroscafi a Shanghai nel 1920-1923 e risgtrutturate nel 1929-1930 come cannoniereportaidrovolanti, armate con un cannone da 120 mm e uno da 76 mm, e capaci di trasportare un massimo di 4 aerei. Nel 1924-1927 erano già stati convertiti in questo tipo di unità – per 3 velivoli - anche i vecchi piroscafi Wei Hai (del 1897, equipaggiato con 2 pezzi da 76 mm) e Chen Hai, quest'ultimo costruito nel 1904, armato con un cannone da 152 e 4 da 76.

Circa il naviglio sottile e silurante, i soli cacciatorpedi-

niere erano i 2 "Chien Kang", piccole unità da 400 t costruite in Germania nel 1910-1912, rivelatesi velocissime alle prove (quasi 37 nodi), ma che nel 1937 non superavano i 20. Ancora più datate le torpediniere. Oltre alle 4 "Hu Peng" costruite in Giappone nel 1906-1907, erano infatti in servizio anche le 2 classe "Chen Tse" realizzate in Germania nel 1895-1896; non troppo diversa la situazione delle imbarcazioni di scorta e pattugliamento, anche antisom. Nel 1932 era stata acquistata l'Hai Chow, una corvetta inglese tipo "Flower" costruita nel 1915-1916, che si affiancava a 7 pattugliatori realizzati localmente tra 1917 e 1920, in varie classi, ma tutti sulle 200 tonnellate, armati con pezzi da 37 mm e mitragliatrici. Nel 1911 il cantiere di Foochow aveva inoltre realizzato la nave appoggio Yi Sheng, da 350 t, impiegabile come cacciasommergibili,



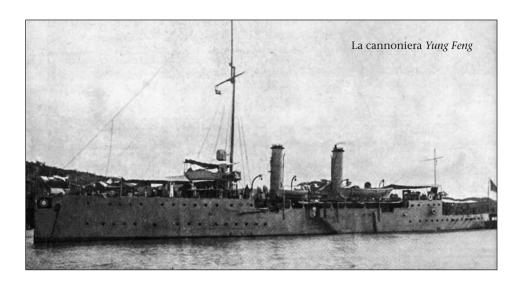
armata con 2 cannoni da 65 e 57 mm. Tra il 1928 e il 1931 ne furono realizzate altre 3, equipaggiate con cannoni da 76 e da 57 mm, e poi tutte modificate nel 1937-1938 per essere impiegate come posamine. Nel 1928 a Shanghai era invece stato costruito il pattugliatore Shun Sheng, armato con 2 cannoni da 76 antiaerei, seguito tra 1931 e 1934 da ben 10 guarda-

coste/posamine da 300 t realizzati da un consorzio sino-tedesco, classe "Hai Ning", armati con 2 cannoni da 57 mm e 2 pezzi antiaerei da 40 mm.

Più moderne le unità leggere insidiose, il cui primo nucleo era sorto nel 1921 acquistando 2 Mas realizzati nel 1918 per la Regia Marina, poi radiati nel 1933. Nel 1931 i cantieri Baglietto di Varazze fornirono alla Cina 2 motosiluranti ("Kuai" 3 e 4), capaci di raggiungere i 40 nodi, seguite nel 1932 da un ordine per 8 unità di costruzione inglese, basate sul modello "55ft Thornycroft", con solo 2 esemplari consegnati nel 1933.

Dal 1935, a lotti, ne furono ordinate altre 16 più moderne, sempre alla Thornycroft: 12 furono consegnate nel 1936-1938, le altre furono requisite dal governo inglese, e impiegate a Hong Kong. Nello stesso periodo, furono ordi-





nate anche 10 più grandi motosiluranti tedesche alla Lürssen, ma di cui solo 3 verranno completate e traferite nel 1937.

Un ruolo importantissimo, dato il complesso sviluppo costiero cinese, e l'immensa rete fluviale interna, lo ricoprirono le cannoniere, che potevano essere suddivise in quelle d'altura, in mare, e quelle fluviali. Tra le maggiori, una – Fu Yu – era un piccolo incrociatore coloniale ex portoghese costruito nel 1903-1905, armato con cannoni da 76 mm e leggermente blindato, in servizio a Macao e acquistato nel 1931. Tra il 1928 e il 1931, i cantieri cinesi avevano poi realizzato le cannoniere d'altura Hsien Ning (1929), da 500 t, armata con 2 cannoni da 120 e 102 mm, le similari Ming Chuen e Ming Sen (1930-1931), la più grande Yung Sui (1929), da 800 t, con un cannone da 152 mm e uno da 120; la cannoniera I Hsien, da 1.650 t. armata con un pezzo da 152 e uno da 140 mm, leggermente blindata, veniva anche classificata come avviso-scorta.

Più anziane le altre cannoniere d'alto mare: della Chen Sheng, costruita localmente nel 1899, si sa poco, ma negli anni '40 era ancora esistente, benché in disarmo. In servizio risultavano 3 "Kiang Yuan" (una quarta era stata affondata, come accennato, dai Sovietici nel 1929), e le 6 similari e più grandi "Chu Tung", costruite in Giappone nel 1904-1907, armate con pezzi da 120 e 76 mm, leggermente blindate, mentre dopo il 1910 dai cantieri nazionali uscivano gli vacht armati Lien Ching (1911), e Wu Feng (1912). Nel 1910 il governo cinese si era poi rivolto nuovamente all'industria giapponese, per realizzare 4 grandi cannoniere blindate: le 2 "Yung Feng", da 1.020 t,



armate con pezzi da 105, 76 e 47 mm, e una corazzatura di 25 mm, furono consegnate dai cantieri Kawasaki nel 1913, mentre nel 1915-1916 furono completate 2 unità similari a Shanghai.

Circa le cannoniere fluviali, le unità più anziane in servizio nel 1937 erano le 4 "Chiang Kung" da 200 t, costruite a Canton nel 1908-1909, seguite dalle 2 "Chiang Hsi" tedesche del 1911-1912, dalla piccola *Kung Chen* (1916), mentre erano di costruzione recente le 2 "Chung Yun" (1928), e le 4 "Chen Yu" costruite a Hong Kong tra 1928 e 1932, in 2 lotti differenti, con cannoni da 57 o da 76 mm.

Affondate il Drago!

Le 2 unità migliori della flotta cinese, ebbero vita breve. Il 13 agosto 1937, col supporto degli aerei imbarcati della flotta imperiale, i generali giapponesi attaccavano Shanghai. Il 23 settembre, i velivoli nipponici, alzatisi in volo dalla portaerei *Kaga*, presero di mira i 2 incrociatori cinesi più moderni, che contribuivano alle difese fluviali sullo Yangtze, a Jiangyin. Entrambi furono colpiti da diverse bombe: il *Ping Hai*, centrato 8 volte, affondò, mentre il *Ning Hai* incassava 4 colpi, ma riusciva ad allontanarsi. Il 25 fu tuttavia avvistato da biplani aerosiluranti/bombardieri Yokosuka B3Y1 e, centrato da altre 2 bombe, affondò in acque poco profonde.

Nel 1938 i Giapponesi – che li avevano costruiti - li rimisero a galla, li ripararono, e li ribattezzarono Ioshima e Yasoshima. Dopo essere stati a lungo relegati a compiti addestrativi e logistici, nel 1943-1944 imbarcarono nuove armi antiaerei e antisom, e furono destinate al servizio scorta: il Ning Hai/Ioshima fu affondato dal sommergibile americano Shad il 19 settembre 1944, mentre l'unità gemella fu colata a picco 2 mesi dopo da aerei americani, assieme ai 2 mercantili che scortava.

Anche il *Ying Swei* fu colpito dai raid aereonavali del 23 settembre 1937 su Jiangyin,

ma fu l'unico incrociatore cinese, vecchio o nuovo, a cavarsela: ad ogni modo, entro ottobre buona parte dei suoi cannoni era stata sbarcata per potenziare le difese di Nanchino, e il 24, colpito da aerosiluranti partiti dalla Kaga, affondò. Come accennato, invece il Chao Ho il 14 settembre 1937 difese l'onore della bandiera cinese, impegnando assieme alla corvetta Hai Chow l'incrociatore giapponese Yubari e 2 caccia, presso Guangzhou, costringendoli a ripiegare, pur restando danneggiato. Il 30 settembre, dopo vari attacchi sferrati dai bombardieri decollati dalle portaerei Ry j e H sh , l'unità fu affondata al largo di Canton, seguita pochi giorni dopo dalla corvetta Hai Chow.

Per quanto riguarda i 5 vecchi incrociatori di fine '800, l'11 agosto 1937, nell'ambito delle operazioni difensive sullo Yangtze, furono tutti affondati a Jiangyin per realizzare uno sbarramento, dopo essere stati privati delle artiglierie, al pari dei 2 piccoli "Tze Kiang". Stessa sorte per le 2 recenti porta-idrovolanti "Teh Sheng", mentre il 25 dicembre 1937 veniva auto-affondata la vecchia *Chen Hai*.

Dei 2 cacciatorpediniere classe "Chien Kang", la capoclasse fu affondata dagli aerei della *Kaga* a Jiangyin, il 26 settembre 1937, per poi essere recuperata dai Giapponesi e impiegata dal 1939 per difesa locale, mentre il *Tung An* andava perduto lo stesso giorno a Tsingtao. Gli

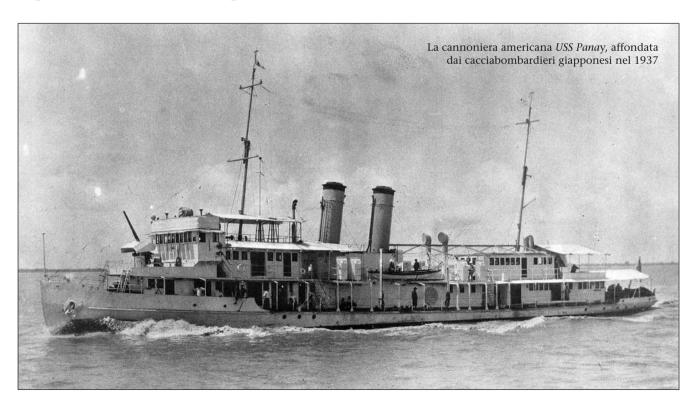
aerei della Marina giapponese invece affondarono 3 delle 4 torpediniere classe "Hu Peng" nei primi giorni di ottobre del 1937, in vari punti sullo Yangtze, mentre la quarta subì lo stesso fato il 9 agosto 1938. Tre furono poi recuperate dai Giapponesi, e impiegate per compiti di difesa locale sino al 1942. Le più vecchie "Chen Tse" furono invece anch'esse sacrificate per creare lo sbarramento di Jiangyin, l'11 agosto 1937. I 4 posamine-pattugliatori "Yi Sheng" furono distrutti dagli aerei giapponesi nell'autunno 1938; nel 1937 erano già stati distrutti i 7 pattugliatori da 200 t costruiti 20 anni prima in Cina. Dei guardacoste più recenti, lo Shun Sheng fu autoaffondato sul lago Dongting Hu, l'11 novembre 1938, mentre dei 10 "Hai Ning", uno fu catturato dai Giapponesi nel 1937, 7 affondati da aerei in varie località nel 1938, e solo 2 sopravvissero sino al 1949. Per le motosiluranti, delle 19 unità in servizio allo scoppio della guerra, 9 furono affondate dai nipponici nel 1937-1938, e una catturata, mentre 7 furono radiate nel 1944; delle 2 unità sopravvissute, una andò perduta durante la guerra civile del 1946-1949, e l'ultima restò in servizio con la flotta comunista sino al 1963.

Ovviamente, le cannoniere, oceaniche e fluviali, già decimate nei conflitti precedenti, dopo il 1937 subirono nuove perdite. Tra le

unità maggiori, impiegate in alto mare, la grande e moderna *I Hsien*, già colpita dagli aerei giapponesi nel settembre 1937, fu affondata 3 giorni più tardi in un nuovo raid a Jiangyin; riarmata dagli invasori, sopravvissuta ad altri 10 anni di guerra, nel 1949 si rifugiò a Taiwan, dove rimase in servizio come avvisoscuola sino al 1958.

Delle altre, anche *Ming Sen, Fu Yu, Hsien Ning*, le 2 "Yung Chien", altrettante "Yung Feng", gli yacht armati *Lien Ching*, e *Wu Feng*, 3 cannoniere classe "Chu Yu", e "Kiang Yuan", andarono perdute nel 1937 e 1938, al pari di 12 cannoniere fluviali. Tutte in genere affondate dagli aerei giapponesi.

Non va inoltre dimenticato che il 12 dicembre 1937, 3 bombardieri Yokosuka affondarono la cannoniera americana *Panay*, provocando un grave incidente con gli Stati Uniti nel quale perse la vita anche il nostro corrispondente del "Corriere della Sera" Sandro Sandri. Ma anche mine, e unità di superficie nipponiche, colpirono duramente: in molti casi, le unità cinesi, affondate in acque basse, poterono essere recuperate e riutilizzate, quasi sempre in loco. Talvolta, sopravvissero alle guerre del 1937-1945, per poi andare perdute durante l'ultima guerra civile tra Nazionalisti e Comunisti del 1946-1949, o furono inglobate nelle flotte create dalle due Cine nate nel 1949.



Rivoluzione a prora

di Claudio Ressmann

Molto spesso le grandi innovazioni lasciano un dubbio: ma serviranno a qualcosa?

on si tratta di rievocare i tragici fatti accaduti in Russia il 27 giugno 1905 a bordo della corazzata *Potëmkin*, ma più semplicemente di citare una "novità" nel campo della progettistica navale che riguarda la loro zona prodiera, il cui aspetto, negli anni, era rimasto fino ad ora sostanzialmente inalterato.

Fino a ora, perché in questi ultimi anni stiamo assistendo alla modifica, a volte radicale, della forma e delle funzioni della zona prodiera di molti tipi di navi. Non sono stravaganze dell'ingegneristica navale alla ricerca di novità ad ogni costo, ma piuttosto innovazioni scaturite dai nuovi aspetti delle attività marittime, che si possono definire addirittura rivoluzionari.

La prora

Normalmente, di una nave, si citano le qualità marine, la potenza delle macchine, la capacità di carico, la purezza delle linee, ma mai (o quasi mai) la sua parte prodiera, seppure ospiti il tagliamare, indispensabile per aprire un varco tra i flutti (o tra i ghiacci, a seconda delle circostanze). Unica autorevole eccezione, il dannunziano enfatico "arma la prora e salpa verso il mondo", con il quale il Vate incitava le scorse generazioni alla conquista di nuove e ambiziose mete.



La maestosa e monumentale zona di prora delle grandi navi a vela dei secoli scorsi, come quella del *Victory*, svolgeva anche l'umile funzione di servizio igienico per l'equipaggio

A prescindere da questo riconoscimento, occorre ammettere che l'estremità anteriore di una nave non gode la simpatia di armatori e comandanti se non altro perché, adibita in genere a deposito, non rende neanche ai fini del nolo. Al tempo dei velieri, però, almeno si riscattava ospitando il simbolo più prezioso e suggestivo della nave, la polena, per la quale esigeva soltanto un periodico restauro. Né la sua funzione venne valorizzata sulle grandi navi del passato, come i galeoni ed i vascelli, a bordo dei quali con il dispregiativo nome di "serpa" svolgeva addirittura le poco nobili funzioni di servizio igienico per l'equipaggio.

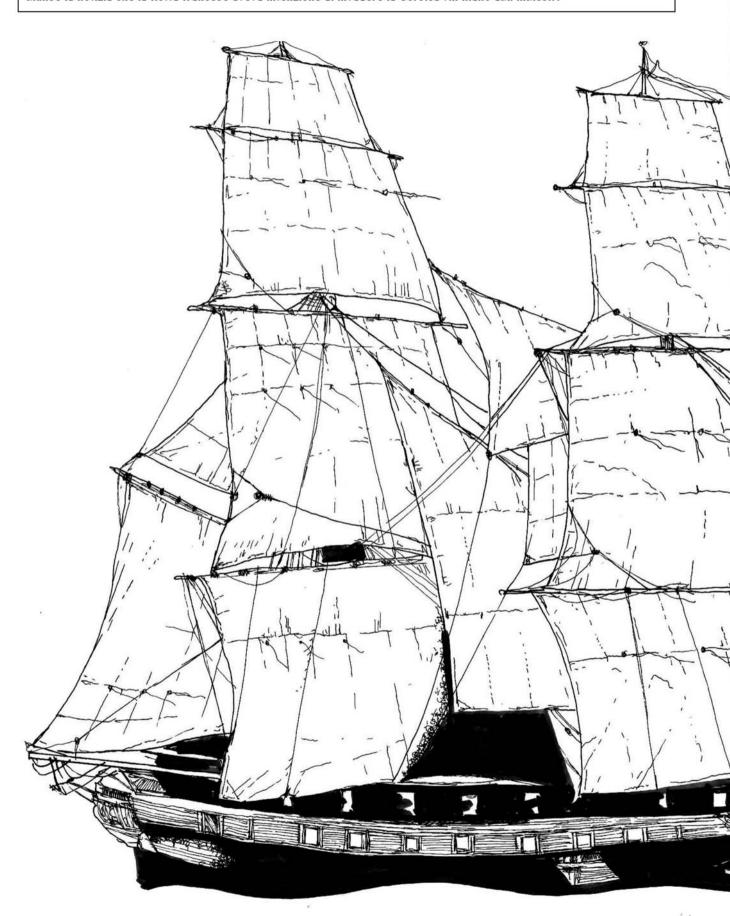
Con il passaggio agli scafi metallici, la prora dovette accollarsi un nuovo impegno facendo spazio ad argani e altri macchinari per salpare oltreché ad un alberetto per i fanali, ma tutta la sua attività si limitava al momento di dare





Testi e disegni di Marco Trecalli - Consulenza di Mino Milani

Alla fine del XVIII secolo, tutta l'Europa fu scossa dai tumulti della rivoluzione francese, la marina militare repubblicana (e poi imperiale) francese e la marina britannica si contesero il dominio sui mari in diverse battaglie, alcune di queste si combatterono nel mediterraneo, da Gibilterra ai Dardanelli e dal Nilo a Genova, il Mediterraneo era un grande scacchiere per operazioni navali. La prima di queste, fu la battaglia di Genova del 1795. L'8 marzo, al contrammiraglio Hotham giunse la notizia che la flotta francese aveva intenzione di invadere la Corsica (in mano agli inglesi).

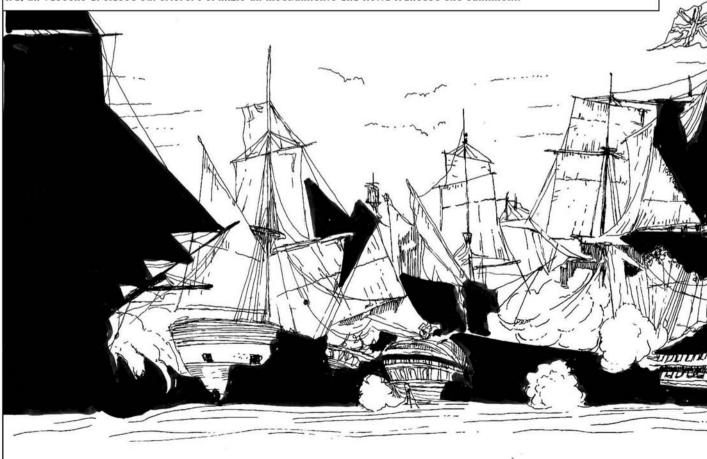


Immediatamente si mosse per intercettarla. Tra i suoi comandanti vi era Horatio Nelson, che in quella battaglia ebbe il battesimo del fuoco. I francesi cercarono di sganciarsi e non impegnarsi in una battaglia, quindi le due flotte iniziarono a studiarsi da lontano. Il 12 marzo, gli inglesi, stanchi di aspettare, ingaggiarono la battaglia; nello scontro si fronteggiarono 13 navi di linea della repubblica francese contro 14 navi di linea inglesi e del regno di Napoli (la Tancredi comandata da Francesco Caracciolo; la Minerva; la Pilade). I primi cannoneggiamenti arrecarono danni gravi alla nave inglese Illustrious.
Il giorno seguente, due navi francesi, entrarono in collisione; il comandante dell'HMS Inconstant colse l'occasione e aprì il fuoco.

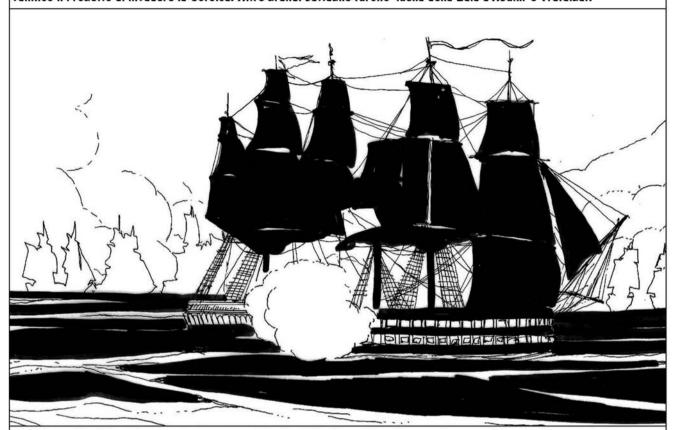




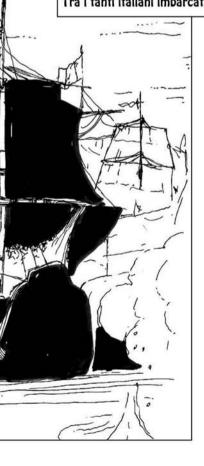
Il comandante della Ça Ira (una delle due navi danneggiate nell'incidente) ordinò di rispondere al fuoco. Orazio Nelson, al comando del HMS Agamennone, intervenne in aiuto del HMS Inconstant, tenendo testa per più di due ore e mezza a la Ca Ira, un vascello di classe superiore. Poi iniziò un inseguimento alla flotta francese che culminò....



con lo scontro del 14 Marzo, in quel giorno, Nelson condusse altre navi inglesi ad attaccare le navi rimaste in retroguardia, la Ça Ira e la Censeur; queste,dopo un breve scontro, furono costrette ad arrendersi. In questo modo,si vanificò il progetto di invadere la Corsica. Altre grandi battaglie furono quella della Baia d'Abukir e Trafalgar.



Nella battaglia di Trafalgar combatterono molti italiani (l'Italia verrà unificata solo 56 anni dopo), ad esempio l'ammiraglio Federico Carlo Gravina di Palermo (comandante della flotta spagnola), molti marinai "italiani"facevano parte degli equipaggi francesi, altri invece erano arruolati nella Royal Navy; ad esempio; due livornesi nei Royal Marines, alcuni italiani sull'Ajax o sulla Royal Sovereign. Questa famosissima battaglia sancì definitivamente il dominio inglese sugli oceani (ed essi ne ebbero il controllo sino alla prima guerra mondiale)
Tra i tanti italiani imbarcati sulle navi napoleoniche, ci fu Giovan Maria Salati, da Malesco (Val d'Ossola).







*Giovan Maria Salati èconsiderato dalla Federazione Italiana Nuoto come l'iniziatore della disciplina del fondo-

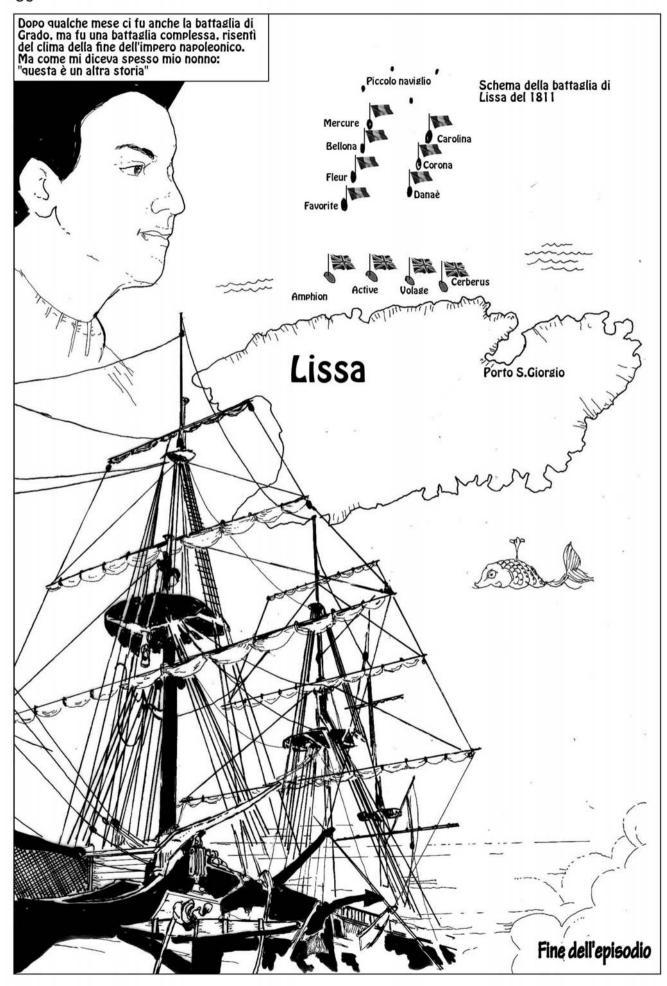


*Per ridurre il rinculo del pezzo all'atto dello sparo e per riportarlo in batteria era previsto un sistema di corde e pulegge che limitava tanto il rinculo quanto la forza necessaria per riportare il cannone sulla linea di tiro. ** Erano :4 fregate, 2 corvette, 1 goletta, 1 brigantino, 1 sciabecco, 2 avvisi.

La Favorite e la Flore attaccarono per prime cercando di abbordare l'Amphion, l'ammiraglia britannica, ma vennero respinte. La Flore, approfittando del fatto che l'Amphion era impegnata dalla Favorite, era riuscita a portarsi al traverso di poppa ed a colpirla con un tiro di infilata, appoggiata in questa azione dalla Bellona.



^{*} isola, situata nel mare Adriatico tra le isole di Brazza, Lissa e Curzola. **Alessandro I di Russia aveva gia violato il trattato di Tilsit autorizzando l'attracco delle navi inglesi nei porti russi, permettendo all'inghilterra di applicare ad Oriente un blocco navale. Questo sarà uno dei motivi che porterà Napoleone ad invadere la Russia nel 1812.



fondo o di salpare, dopo il quale tornava ad essere la Cenerentola di bordo.

Ai nostri tempi, contrassegnati da un irrefrenabile dinamismo, anche le marinerie tradizionalmente più diffidenti nei riguardi delle novità si sono dovute rassegnare, ad esempio, a svolgere una attività portuale sempre più automatizzata. Confinate nei ricordi del passato le lunghe file di "camalli" con i sacchi in spalla, si è passati dalle navi tuttofare a navi specializzate, con sistemi di carico e scarico autonomi, alle portacontenitori, alle gasiere, alle petroliere, alle navi-garage e chi più ne ha più ne metta, con conseguenti obbrobri di carattere estetico (come può definirsi "bella" una nave-garage?).

Durante questa evoluzione del trasporto via mare, la prora ha conservato la sua fisionomia tradizionale, ma, forse, ancora per poco: sta infatti rischiando fortemente che il suo spazio venga espropriato da altre zone della nave, prima fra tutte la plancia.

L'inizio di questo esproprio ha la sua origine nel secondo dopoguerra, quando, con la proliferazione delle piattaforme per l'estrazione del petrolio, si presentò l'esigenza di costruire navi specificatamente destinate all'assistenza delle "isole" artificiali. Requisito essenziale: una assoluta visibilità dalla plancia per 360°, per seguire agevolmente le impegnative operazioni di carico e scarico. Contemporaneamente, la stessa ottima visibilità era indispensabile per controllare i pur minimi spostamenti della nave che, durante il sollevamento dei carichi dal ponte alle piattaforme, deve rimanere sempre pericolosamente molto vicina ai piloni a dispetto dell'inevitabile moto ondoso.

Il problema fu risolto ricavando una plancia sul prolungamento delle lamiere del dritto di prora (come sul norvegese *World Diamond* da 3.832 tonnellate).

Era già uno stravolgimento della disposizione tradizionale delle sovrastrutture e rappresentava il primo passo verso la tendenza denominata "tutto avanti", ipotizzata da tempo dai progettisti meno tradizionalisti.

La seconda esigenza su questo tipo di nuove navi è quella di disporre di una piattaforma per gli elicotteri, indispensabili per assicurare i collegamenti con la terra ferma. Problema difficilmente risolvibile se non ricorrendo ancora alla zona di prora: infatti su di essa hanno trovato posto piattaforme di ogni dimensione, magari appollaiate su altissimi tralicci metallici, come sull'italiano *Mamta* da 4.765 tonnellate o sul norvegese *Skandi Patagonia* da 4.641, che attualmente svolge la sua attività sulle coste argentine.





L'era dei container

Come è noto, i *container* costituiscono il più diffuso sistema di trasporto marittimo, per cui progettisti e costruttori sono impegnati nella ricerca di soluzioni che rendano più sicura e veloce la loro movimentazione.

In questo settore, i cantieri giapponesi *Kyokuyo Shipyard* di Shimonoseki (una località all'estremità meridionale del Giappone), hanno realizzato il portacontainer *Natori* da 6.953 tonnellate, caratterizzato, secondo un concetto rivoluzionario, dallo spostamento dal centro a prora della plancia, dei locali comuni e degli alloggi, lasciando così libera nella zona centro-poppiera la massima superficie utile per il carico.

In sostanza, il cantiere ha adottato la soluzione del "tutto avanti", anche se l'ha interpretata nella maniera più estrema: trasferendo cioè a prora, in blocco, l'intera struttura centrale, quella che normalmente è sistemata tra le due pile di *container* collocati a proravia e a poppavia di essa.

I risultati ottenuti alla vasca navale e alla galleria del vento di Tokyo, elaborati dai computer, hanno disegnato la nuova struttura prodiera, conferendogli una forma confacente alla triplice funzione di prua, di alloggio e di plancia.

La nave porta container *Natori*, costruita dai cantieri giapponesi *Kyokuyo Shipyard*, scosta dall'ormeggio

Il risultato finale si è concretato in un manufatto, denominato *Semi-Spherical Shaped bow* (SSS-bow), sorprendentemente somigliante alla parte anteriore della fusoliera di un aereo tipo *jumbo*, da collocare in aggetto all'estremità della prora al di sopra del tagliamare. Un aspetto del tutto anticonvenzionale che però, nelle previsioni e



nella pratica, ha dimostrato di limitare del 30% l'effetto frenante del vento alle varie andature, con un conseguente risparmio di carburante di circa il 5%.

Il portacontenitori *Natori* ha una lunghezza fuori tutto di 136 metri e una larghezza massima di 21. Propulso da un Diesel da 5.180 kW, può caricare complessivamente 548 *container* (358 sottocoperta e 290 in coperta, dei quali 100 refrigerati) e navigare ad una velocità di crociera di 16 nodi.

Il *Natori*, che ha ottenuto il primo premio dalla *Japan Association for Logistics and Transport* per il suo contributo alle tecnologie per la difesa ambientale, è oggi impiegato in navigazioni relativamente brevi tra Tokyo, Kobe, Yokohama, Kitakyushu e Hakodate, senza lamentare inconvenienti di rilievo.

La sua positiva gestione, nel corso degli ultimi tre anni, ha indotto alcuni cantieri giapponesi a valutare la progettazione di navi con SSS-bow di ben maggiori dimensioni. A favore sono i molteplici vantaggi nei confronti delle normali configurazioni dei portacontenitori con plancia e servizi a centro nave. Anzitutto una migliorata visibilità ai fini di una maggiore sicurezza nella navigazione in acque ristrette o molto affollate e durante le manovre nei porti; in secondo luogo la possibilità di ottenere ulteriore spazio per il carico, eliminando anche la sovrastruttura poppiera con il fumaiolo e adottando la propulsione con gruppi elicamotore immersi (POD) ormai largamente col-

laudata. In tal caso, i prodotti della combustione sarebbero avviati su scarichi laterali. Sostanzialmente simili a quelli del *Natori* sarebbero i vantaggi relativi all'effetto frenante del vento e al risparmio di carburante.

Per quanto riguarda le condizioni di vita a bordo è da segnalare l'assenza di vibrazioni e di rumorosità, considerata la distanza dai motori; ma in compenso non si può fare a meno di rilevare quanto sarà difficile lavorare in una plancia sistemata all'estrema prora, per cui sarà opportuno installare una generosa dotazione di robusti tientibene.

Qualche perplessità

Il Natori è stato concepito per essere adibito al cabotaggio sulle coste giapponesi. Il suo compito è quello di trasferire i *container* dalle grandi navi, capaci ciascuna di trasportarne anche 15.000, ai porti minori dove queste non potrebbero attraccare a causa del loro pescaggio. Dal momento che sinora Natori non ha dovuto affrontare, in questo suo particolare impiego, condizioni meteomarine particolarmente impegnative, si possono fare soltanto illazioni circa il comportamento delle SSS-bow in condizioni molto avverse, cioè in presenza di onde alte e vento forte.

In un tale contesto, anche navigando a bassa velocità e affrontando il moto ondoso al mascone, è lecito chiedersi se la SSS-bow potrà sostenere le sollecitazioni derivanti dall'impatto dei marosi su superfici estese dalle forme così



poco marine, con marcate concavità, come quelle vicine agli occhi di cubia. In altri termini, con mare agitato, le sollecitazioni potrebbero raggiungere un livello tale da mettere a dura prova la resistenza dell'intera struttura.

Sempre in presenza di mare agitato e vento forte, non si possono poi sottovalutare gli effetti di un inevitabile accentuato beccheggio. In tal caso, se è vero che la spinta fornita dalla parziale temporanea immersione della SSSbow potrà contribuire ad attutirlo, è altrettanto vero che le sollecitazioni strutturali subiranno una ulteriore e pesante incremento. L'impatto con l'onda sarà comunque violento, con un eventuale completo scavalcamento dell'intera superficie prodiera, impedendo completamente, per tempi non brevi, la visuale verso l'esterno. Considerazioni di questo genere non hanno però scoraggiato i tecnici del cantiere Kyokuyo Shipbuilding, i quali stanno già lavorando alla progettazione di un secondo Natori, destinato non più al cabotaggio ma alla navigazione oceanica, applicando questa volta il binomio "tutto avanti/SSS-bow" nella sua interpretazione ancora più esasperata.

La parte prodiera, infatti, si integrerà perfettamente nel resto della sovrastruttura fusiforme che si estende per tutta la lunghezza dello scafo, dalla quale sporgeranno solo le due alette di plancia ed il fumaiolo. Considerata tale conformazione, si deduce che il nuovo *Natori* non sarà un portacontainer, ma piuttosto un traghetto su lunghi percorsi o una nave-garage.



Questa volta, la somiglianza con un *jumbo* è davvero stupefacente; ali a parte, sembrerebbe quasi che una nave del genere sia pronta a decollare piuttosto che ad affrontare un viaggio sugli oceani.



Gli spazi marittimi italiani

(parte seconda)

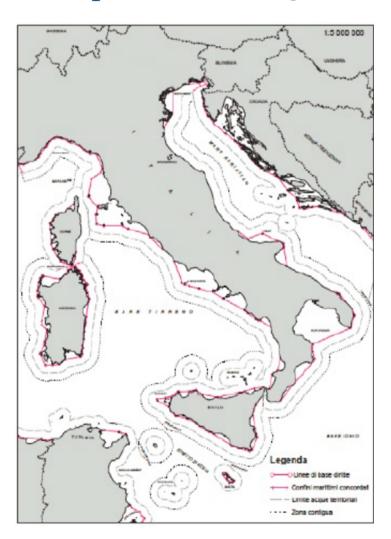
di Fabio Caffio

Prosegue l'illustrazione delle aree marittime di giurisdizione funzionale del nostro Paese, vale a dire la zona contigua, la zona archeologica e la zona di protezione ecologica.

Zona contigua

Per zona contigua s'intende, secondo la Convenzione del Diritto del Mare del 1982 (CNUDM), l'area di mare che può estendersi altre 12 miglia oltre il limite esterno delle acque territoriali. In essa lo Stato costiero ha il diritto di esercitare i controlli necessari a prevenire e reprimere le violazioni alle proprie leggi di polizia doganale, fiscale, sanitaria o d'immigrazione. La funzione della zona contigua è quindi quella di apprestare una sorta

Zone contigua, archeologica e di protezione ecologica



di frontiera avanzata rispetto alle acque territoriali, per impedire illeciti che abbiano riflessi sul-

l'integrità territoriale dello Stato. La zona contigua, che per poter esistere deve essere formalmente proclamata, costituisce una porzione delle acque internazionali. Da cio deriva che. all'interno di essa le navi e gli aeromobili di qualsiasi bandiera godono della libertà di navigazione, a patto, ovviamente, di non commettere infrazioni alle norme suindicate.

L'Italia ha decretato l'esistenza della zona contigua, con la legge "Bossi-Fini" del 2002, nel seguente modo: "La nave italiana in servizio di polizia

che incontri nel mare territoriale o nella zona contigua, una nave, di cui si ha fondato motivo di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti, può fermarla...».

Per questo motivo sembrerebbe che il nostro ordinamento contempli la zona contigua *per materia*, nel senso che la preveda ai soli fini dell'immigrazione e non anche a quelli di polizia doganale, fiscale e sanitaria. La vigilanza, ai soli fini doganali, era in precedenza stabilita entro la fascia delle 12 miglia delle acque territoriali dal Dpr 43-1973 (T.U. in materia doganale).

Peraltro, come si dirà più avanti, la zona contigua è citata indirettamente anche dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" la cui Sezione II si intitola "Ricerche e rinvenimenti fortuiti nella zona contigua al mare territoriale".

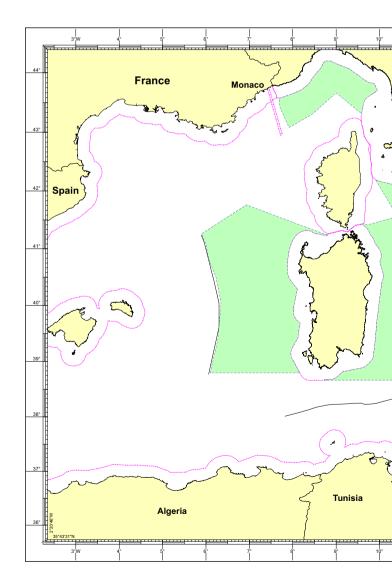
Per quanto esista nella nostra legislazione una norma che ne legittimi l'esistenza, non sono stati ancora emanati provvedimenti applicativi relativi né ai poteri esercitabili dalle forze di polizia né ai suoi limiti spaziali. Peraltro c'è una sentenza della Cassazione che afferma la carenza di giurisdizione italiana nei confronti di un mercantile turco implicato in attività illecite a 23 miglia dalla costa, in quanto Ankara, non avendo ratificato la CNUDM, non accetterebbe il regime su cui si fonda la nostra attività repressiva.

Quanto ai limiti spaziali, il problema sta nel determinare se essi si spingano sino alle teoriche 24 miglia dalle linee di base (Figura 1) o se, viceversa, giungano ad una distanza minore in specifiche aree, come quelle del Canale di Sicilia in cui le Isole Pelagie fronteggiano Malta e la Tunisia a meno di 48 miglia, ovvero quelle antistanti l'Isola croata di Pelagosa. La CNUDM non vieta infatti la teorica possibilità che la zona contigua di un Paese si sovrapponga a quella del Paese frontista. Una tale eventualità è invece esclusa per le acque territoriali che, in casi analoghi, possono estendersi sino alla linea mediana.

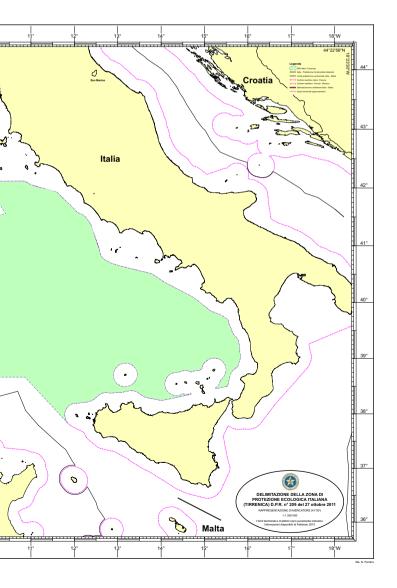
Quello che può dirsi è, dunque, che una maggiore chiarezza da parte italiana nell'esercizio dei poteri di polizia all'interno della propria zona contigua rafforzerebbe l'azione delle Forze che in mare conducono la lotta ai trafficanti di migranti ed esseri umani, oltre che il contrasto al contrabbando.

Zona archeologica

In aggiunta ai poteri di prevenzione e repressione spettanti allo Stato costiero nell'ambito della zona contigua, è ad esso riconosciuto il diritto di vietare la rimozione dal fondo del mare di oggetti di valore archeologico e storico rinvenuti in aree adiacenti le proprie acque territoriali. La zona in cui può essere esercitata questa forma di giurisdizione finalizzata al controllo del traffico di tali oggetti è detta zona archeologica. Essa coincide, quanto al limite teorico di 24 miglia dalle linee di base. con la zona contigua e, secondo la CNUDM. non può essere proclamata se non dopo che sia stata istituita la zona contigua medesima. L'asportazione di reperti storico-archeologici senza il consenso dello Stato costiero costituisce una violazione delle leggi e regolamenti vigenti sul suo territorio e nelle sue acque territoriali.



La legislazione italiana di riferimento per la protezione dei beni archeologici in mare è costituita dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio). Questa normativa, oltre a stabilire che appartengono allo Stato i beni mobili e immobili di interesse archeologico rinvenuti sui "fondali marini" delle acque interne e territoriali, all'art. 94 dispone che "Gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nei fondali della zona di mare estesa dodici miglia marine a partire dal limite esterno del mare territoriale sono tutelati ai sensi delle «Regole relative agli interventi sul patrimonio culturale subacqueo allegate alla Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo adottata a Parigi il 2 novembre 2001". Da notare che tale Convenzione UNESCO prevede anche norme di tutela dei beni archeologici giacenti sulla piattaforma continentale o nella Zona economica esclusiva (ZEE).



Il nostro Paese, con la legge di ratifica n. 157/2009 della stessa Convenzione, ha stabilito che: A) chiunque ritrova oggetti ascrivibili al patrimonio culturale subacqueo localizzati nella Zona di Protezione Ecologica (ZPE) o nella piattaforma continentale italiana, deve denunciare entro tre giorni, l'avvenuto ritrovamento all'Autorità marittima più vicina; B) chiunque intende impegnarsi in interventi sul patrimonio culturale subacqueo situato nelle predette aree, presenta al Ministero per i beni e le attività culturali, per il tramite della medesima Autorità marittima, un'apposita richiesta di autorizzazione; C) analogo regime vale per le zone extraterritoriali sotto giurisdizione straniera; D) sanzioni penali vengono irrogate ai responsabili delle violazioni di tali prescrizioni.

Zona protezione ecologica (ZPE)

Al di là delle acque territoriali lo Stato costiero ha il diritto, sulla base della CNUDM, di proclamare una ZEE in cui esercitare: A) diritti sovrani sulla massa d'acqua sovrastante il fondo marino, ai fini dell'esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse naturali, viventi o non viventi, compresa la produzione di energia dalle acque, dalle correnti o dai venti; B) giurisdizione in materia di installazione ed uso di isole artificiali o strutture fisse, ricerca scientifica in mare, protezione e conservazione dell'ambiente marino.

La ZEE puo estendersi sino a 200 miglia dalle linee di base dalle quali e misurata l'ampiezza delle acque territoriali. Nel caso di acque territoriali di 12 miglia, essa avra percio un'ulteriore estensione di 188 miglia e si sovrapporrà alla zona contigua, ove istituita. Come per la zona contigua, il regime della ZEE è quello delle acque internazionali in cui vige, fatto salvo il rispetto dei diritti dello Stato costiero, la libertà di navigazione.

Lo Stato costiero ha facoltà di avvalersi in forma parziale dei diritti che gli spettano nella ZEE: anche senza che essa sia proclamata, il loro esercizio può essere attuato relativamente all'ambiente marino o alle risorse ittiche, sia in modo congiunto che disgiunto. Lo strumento seguito da alcuni Stati è stato perciò la creazione di zone *minus generis* di protezione ecologica (ZPE), di zone di protezione della pesca (ZPP), o (come avvenuto per la Croazia)

di una zona di protezione ecologica e della pesca (in croato ZERP). Simili zone rappresentano quindi un *minus* rispetto alla ZEE il cui regime stabilito dalla CNUDM vale anche, per quanto applicabile, in esse. Al loro interno lo Stato costiero ha quindi il diritto, al fine di preservare i propri diritti sovrani sulle risorse naturali, di adottare misure preventive e repressive, quali il fermo, l'ispezione e il sequestro di navi straniere in transito che abbiano violato specifiche norme.

La prassi delle zone minus generis si è sviluppata soprattutto in Mediterraneo dove alcuni Stati rivieraschi si sono autolimitati in considerazione delle caratteristiche geografiche del bacino che non avrebbero consentito l'istituzione (come negli oceani) di ZEE di 200 miglia. A suo tempo prevalse anche il timore che nelle ZEE si sarebbe generalizzata la pretesa di assoggettare a controllo il transito delle Flotte militari, in quanto ritenuto pregiudizievole (da Paesi come l'India o il Brasile) ai diritti di pesca e protezione ecologica. Al riguardo, va considerato che l'Italia è stato il Paese che maggiormente, nelle sue scelte marittime, ha tenuto conto dei rischi che la proclamazione di ZEE potesse limitare la libertà di navigazione nel Mediterraneo, portando, di fatto, alla territorializzazione di larghe porzioni di

Seguendo l'esempio della Francia (che lo aveva fatto nel 2002), l'Italia con la legge n. 61 dell'8 febbraio 2006, concernente appunto l'»Istituzione di zone di protezione ecologica (ZPE) oltre il limite esterno del mare territoriale», ha così creato una propria ZPE in cui esercitare giurisdizione in materia di protezione e di preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico. Entro le ZPE italiane, si applicano perciò, anche nei confronti delle navi battenti bandiera straniera, le norme nazionali ed internazionali sulla prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino, ivi compresi quelli da navi, da acque di zavorra e da immersione di rifiuti, nonché quelle sulla protezione dei mammiferi e della biodiversità. E' esclusa invece l'applicazione della regolamentazione riguardante le attività di pesca.

L'iniziativa italiana ha valore programmatico di "legge-quadro" in quanto rinvia a successivi provvedimenti. E' infatti previsto che l'istituzione delle singole ZPE sia attuata mediante decreto del Presidente della Repubblica. La definizione dei confini di ciascuna ZPE deve venire per accordo con gli Stati frontisti. Al riguardo l'art. 1, n. 3 della legge prevede tuttavia che "Fino alla data di entrata in vigore di detti accordi, i limiti esterni delle zone di protezione ecologica seguono il tracciato della linea mediana, ciascun punto della quale è equidistante dai punti più vicini delle linee di base del mare territoriale italiano e di quello dello Stato interessati».

Detta procedura è stata adottata in occasione della prima istituzione di una ZPE italiana con il DPR 27 ottobre 2011 n. 209 relativo al Mediterraneo nord-occidentale, al mar Ligure e al mar Tirreno, con esclusione dello stretto di Sicilia (Figura 2). In attesa di pervenire ad un accordo con la Francia, i limiti esterni erano stati fissati provvisoriamente al di qua della mediana. La definizione consensuale dei confini è stato raggiunta con l'accordo di Caen del 21 marzo 2015. L'intesa -mediante la quale i due Paesi hanno definito una linea di delimitazione delle rispettive zone di giurisdizione extraterritoriale e cioè della ZEE da parte francese (nel 2012 la Francia aveva convertito in ZEE la propria precedente ZPE) e della ZPE da parte italiana- non è tuttavia ancora entrata in vigore perché non ratificata da noi. A seguito di violente polemiche sul preteso carattere iniquo dell'accordo che avrebbe comportato la cessione di zone di mare alla Francia (in realtà, oggetto di scambi di aree o di effetto del tracciamento di linee mediane), ed in attesa di definire l'applicazione delle norme Ue sulla parità di accesso dei pescatori, il nostro Governo ha deciso di ritardare l'avvio delle procedure parlamentari di ratifica. In definitiva, attualmente, Italia e Francia, continuano ad avere zone di giurisdizione i cui limiti, definiti unilateralmente, non combaciano.

Da ricordare inoltre che Italia e Francia, in quella che allora era una zona di alto mare e che ora è quasi interamente coperta dalle rispettive ZEE/ZPE, hanno istituito assieme al Principato di Monaco il Santuario dei Mammiferi altresì detto *Pelagos* (Figura 3). Esso, che non ha eguali in Mediterraneo e che si è pensato di replicare nel Canale di Sicilia, costituisce un concreto esempio di quella cooperazione transfrontaliera (*Cross Border*

Cooperation) tra Stati confinanti che l'Ue auspica nell'ambito della Politica Marittima Integrata.

La ZPE del Tirreno rappresenta sicuramente un passaggio chiave della politica marittima del nostro Paese. Tuttavia resta da valutare se istituirne altre in ulteriori zone, come l'Adriatico o il Canale di Sicilia, considerando sia i problemi di delimitazione con gli Stati frontisti interessati, sia le priorità dell'azione dello Stato sul mare. Certo è che, perdurando l'attuale stallo di iniziative marittime italiane, rischiamo di favorire l'attivismo di quei Paesi che scambiano l'attendismo italiano per acquiescenza alle loro pretese. Valga per tutti il caso dell'Algeria che, senza alcuna consultazione con noi, ad aprile 2018 ha proclamato una ZEE che si sovrappone ad una larga porzione della nostra ZPE, giungendo sino alle acque territoriali della Sardegna, ben oltre le acque ad ovest del Golfo di Oristano.

Oltretutto, non avendo una ZEE, non possiamo tutelare i nostri interessi di pesca, dal momento che le attività ittiche sono materia esclusa dal regime della ZPE. Ciò non toglie che possiamo vantare diritti storici di pesca in aree reclamate da altri Stati. Basti pensare alla disputa che da decenni oppone l'Italia alla Tunisia nel braccio di mare del Canale di Sicilia a sud-ovest di

Lampedusa ov'è il bassofondo delimitato dalla linea di fondale (batimetrica) dei 50 m denominato, per la sua forma, "Mammellone": la Tunisia, nel 1951, sottopose l'area (ricadente in alto mare e sino ad allora intensamente frequentata dai pescatori italiani) ad un regime di sfruttamento esclusivo. Attualmente, il "Mammellone" è compreso nella ZEE dichiarata dalla Tunisia nel 2005.

In modo non dissimile dalla "guerra del pesce" tra Italia e Tunisia si è svolta e continua a svolgersi quella tra Italia e Libia per la presenza di battelli italiani nella Zona di Protezione della Pesca (ZPP) di 62 mg dal limite delle acque territoriali: la zona, istituita nel 2005, è stata contestata dalla UE in relazione all'effetto della linea di base del Golfo della Sirte la cui chiusura attuata nel 1973 è tuttora ritenuta illegittima. Nel 2009, la Libia ha anche proclamato la ZEE sino ai limiti consentiti dal diritto internazionale in attesa di accordo con gli Stati interessati.

Grande risalto hanno avuto nell'opinione pubblica italiana i sequestri più volte operati dalle Autorità libiche a danno di pescherecci mazaresi. Il punto da ponderare è che la pretesa libica, per quanto contestata dall'Ue nella parte relativa ai limiti esterni, è in teoria conforme ai diritti che lo Stato costiero può esercitare nella sua

FRANCIA

MONACO

Santuario
Pelagos

Penisola
di Glens

Corsica

Capo Ferro

Capo Ferro

Capo Ferro

Sardegna

Capo Ferro

ZEE. Di qui, l'assenza di una posizione ufficiale italiana volta a contestare la rivendicazione libica. Resta ferma. ovviamente, la possibilità che nostre associazioni di pescatori stringano forme di partenariato con omologhi libici per operare nella ZPP di Tripoli. ■

L'Arte della vela



di Maurizio matr. 157 N. Irrequieto

Di recente, è stato edito un volume: La crociera dell'Irrequieto. Nato come una specie di album di ricordi di un corso dell'Accademia Navale di Livorno che voleva, con esso, celebrare i 50 anni dall'ingresso nel prestigioso Istituto, si è rapidamente trasformato in qualche cosa di più, al punto da poter essere raccomandato come lettura per i corsi di Leadership in quella stessa Accademia. Molti sarebbero gli spunti che, in esso, potrebbero risultare di qualche interesse per i nostri lettori; pertanto, di alcuni passi, scelti fra i più gustosi, siamo stati autorizzati ad usufruire per una ripubblicazione sulla Rivista. Speriamo di fare così cosa gradita ai soci, specialmente ai più giovani che potranno abbinare al piacere della lettura l'apprendimento di qualche pillola di "vita di mare".

La Direzione della Rivista.

a circa 25 anni nelle mie navigazioni in barca a vela sono accompagnato da un libro regalatomi dai miei figli, allora ragazzi, che contiene alcune verità espresse in maniera geniale. Il titolo del libro è "Sailing", autori sono Henry Beard per il testo e Roy McKie per le illustrazioni, e alla voce "andare a vela" riporta: "Sailing (n): The fine art of getting wet and becoming ill while slowly going nowhere at great expense." (Andare a vela: la sottile arte di bagnarsi e ammalarsi andando lentamete da nessuna parte ma affrontando contemporaneamente enormi spese – N. d. R.)

Nessuna definizione di andare a vela mi è mai parsa più precisa e fulminante.

Ciononostante, andare per mare a vela continua ad affascinare tante persone. In un mondo in cui tutto gira sempre più veloce, in cui siamo insofferenti di aspettare, in cui siamo impreparati a sopportare la fatica e il disagio, andare per mare a vela sembra anacronistico e incomprensibile, eppure si continua a farlo con entusiasmo.

Il numero delle imbarcazioni a motore che popolano i nostri mari, piccole o grandi, motoscafi o gommoni, per lo più nei mesi estivi e



...sui flying junior della LNI ove con il mio compagno Oscar fantasticavamo di un futuro da marinai...

in vicinanza della costa, è senza dubbio ben superiore al numero delle barche a vela. Ed il divario aumenta. Leggo su una rivista di barche non recente che i velieri in Francia rappresentavano il 70 per cento delle vendite nel 1960, il 50 per cento a metà degli anni '80, il 20 per cento nel 2007. Non ho valutazioni più recenti ma il trend è chiaro, e lo stesso avviene in America. Ma se conversate con i proprietari di barche a motore, come spesso accade in banchina al rientro in porto o mentre si eseguono piccole riparazioni nei mesi invernali, sentirete da parte loro un grande rispetto per chi va in giro a vela e spesso anche ammirazione.

Andare per mare a vela conserva un grande fascino.

Sentire il vento con il corpo, stare al timone, rallegrarsi del passo che la barca assume di bolina, regolare le vele con precisione, abbattere senza straorzare alla fine della manovra, issare uno spi, orzare quanto possibile senza rallentare l'andatura, avere la barca sempre pronta alla manovra, virare al momento giusto per prendere la boa, ingrassare la vela al punto giusto nelle andature portanti, raggiungere il posto di ormeggio senza bisogno di ordini, sono solo alcune delle attività che appagano il nostro piacere e il nostro senso estetico quando andiamo per mare e che ci fanno pensare alla vela come a un' arte.

Per me andare a vela è un amore sbocciato quando ero ancora un ragazzo, coltivato sulla barca di mio zio spesso alla ricerca di un aiuto negatogli dai figli e sui flying junior della LNI ove con il mio compagno Oscar fantasticavamo di un futuro da marinai, che si realizzò per Oscar imbarcando anni dopo su navi mercantili, per me entrando nella Marina Militare. La MMI capì e incoraggiò' questa mia passione, io sono molto grato di avere potuto fare esperienza a bordo di tante barche a vela della MMI comandate da colleghi più anziani formatisi su barche prestigiose che mi hanno trasmesso passione, entusiasmo, conoscenze e fiducia. Gli imbarchi cessarono ahimè nel 1975 al ritorno dalla mia seconda crociera sul Vespucci, effettuata da giovane ufficiale neolaureato. Il comandante del Vespucci, CV Faggioni, alla fine di quell' anno fu destinato a comandare la Stella Polare che l'estate seguente avrebbe traversato l'Atlantico con destinazione New York e una mattina di ottobre mi chiamò al telefono per chiedermi se volevo dargli una mano e imbarcare sulla Stella. Io accettai entusiasta ma non facevo i conti con le necessità delle navi di squadra, così mi dissero a Roma, aggiungendo che era bene che io cominciassi a conoscere le navi grigie. E così fu.

Ma ormai l'infezione era inarrestabile anche se a lungo dovette limitarsi a covare sotto la cenere.



...una mattina di ottobre mi chiamò al telefono per chiedermi se volevo dargli una mano e imbarcare sulla Stella...

Gli anni seguenti furono impegnati e impegnativi, sul fronte professionale nei successivi incarichi prima a bordo e poi a terra quando iniziai a lavorare nell' industria dopo aver lasciato la MMI, sul fronte personale con il matrimonio e la messa sullo scalo di un figlio e di una figlia.

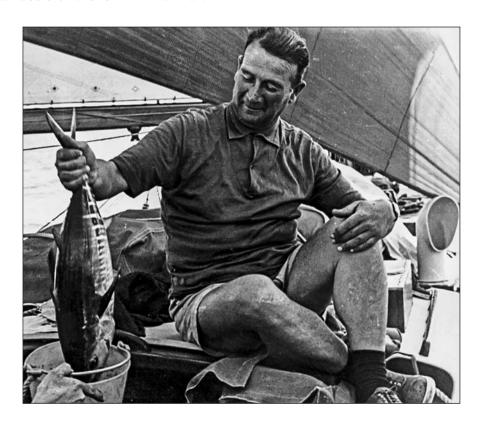
Le barche continuarono ad essere un sogno irraggiungibile fino al 1988. Una sera di primavera al tramonto, arrivato in Sicilia per lavoro, fermatomi nel mio viaggio verso Messina a Mazzarò, vidi una barca arrivare e dare fondo e io, travolto dalla bellezza della situazione, decisi che avrei comprato una barca. Così feci l'anno seguente in società con 2 amici e da allora non ho smesso di navigare. Nel tempo ho capito che navigare in barca a vela dà nutrimento a parti diverse del nostro animo e in questo modo riesce a farci stare bene. Innanzi tutto, come dice il mio amico Gin, la barca ci consente di giocare, di divertirci, ci permette di tornare un po' bambini, specialmente quando ci misuriamo con altri in occasione di una regata, importante o no. Al tempo stesso andare in barca ci costringe a esercitare tutta la nostra attenzione e la nostra capacità di prevedere quello che potrà succedere di lì a poco, in particolare le difficoltà del tempo e della navigazione. La nostra capacità decisionale è

esercitata in continuazione, e sbagliare può avere conseguenze anche gravi. Navigare è anche essere in stretto contatto con la natura, il mare, il vento, le rocce, gli orizzonti, i pesci, ma è anche esercizio sociale, ci fa incontrare persone che condividono la nostra passione e la ricerca di emozioni, e ci costringe a fare squadra con loro, a tenere duro insieme nei momenti difficili, a capirci senza bisogno di usare la parola ma con un solo sguardo. Ci insegna a

...Mia moglie rimase colpita e ricorda con piacere di quando incontrammo l'Amm. Straulino al circolo della Maddalena e come un mattino lo vide in coperta fare il suo bucato in un secchio con semplicità e naturalezza, poco prima peraltro di salpare e uscire dal porticciolo alla vela senza neanche avviare il motore...

riconoscere chi è in difficoltà e a essere pronti ad aiutarlo. Ci insegna l'umiltà sia quando sbagliamo, sia quando ci dedichiamo ad operazioni banali come il lavaggio, il rassetto, il riordino. Mia moglie rimase colpita e ricorda con piacere di quando incontrammo l'Amm. Straulino al circolo della Maddalena e come un mattino lo vide in coperta fare il suo bucato in un secchio con semplicità e naturalezza, poco prima peraltro di salpare e uscire dal porticciolo alla vela senza neanche avviare il motore. Le barche a vela alimentano anche il nostro desiderio di bellezza, le loro curve suscitano piacere per l'occhio, e quando le barche invecchiano ma sono tenute in buona forma il piacere non diminuisce, anzi, diviene più grande. Le navi scuola a vela, grandi e piccole, che solcano i mari testimoniano la convinzione diffusa che ancor oggi esse mantengano la capacità di formare nuovi marinai, sia sul piano della tecnica che sul piano del carattere e delle doti umane.

A bordo delle barche a vela marinai spesso giovani ormai solo più nello spirito ricercano vecchie/nuove emozioni continuando a imparare e sentendo il piacere di condividere volontariamente regole e abitudini spesso non comprensibili a chi non frequenta il mondo dei marinai.



Recensioni e segnalazioni





Felice Trojani

ROALD ENGELBERT AMUNDSEN L'eroe dei ghiacci polari

Mursia Editore – Milano 2018 Pag. 160 - euro 15

Un libro fra i più belli e appassionanti da me letti negli ultimi anni. Intanto, già la storia personale dell'Autore, Felice Trojani (1897-1971), è una garanzia: quale ingegnere aeronautico partecipò ai lavori di preparazione del dirigibile italiano che, ceduto ai Norvegesi, col nome di Norge portò per la prima volta l'uomo sul Polo Nord. Prese poi parte personalmente alla spedizione del dirigibile Italia guidata da Nobile che terminò in tragedia, quella della famosa "Tenda Rossa" con la perdita di compagni e, quel che qui più importa, anche quella di Amundsen, levatosi in volo con un aereo per tentare di soccorrere il suo antico rivale. Trojani, dunque, parla con piena cognizione di causa e diretta esperienza delle imprese di Roald Amundsen. Il quale, fin dalla sua prima giovinezza (15 anni!) a Kristiania (oggi Oslo), si appassiona alle avventure in zone polari leggendo i diari di Sir John Franklin che fu tra i primi (sfortunati) protagonisti della ricerca del Passaggio a Nordovest. Con un amico altrettanto avventuroso Amundsen tenta una prima impresa abbastanza spericolata: l'attraver-

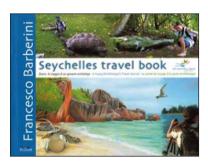
stanza spericolata: l'attraversamento del vasto altopiano che separa la sua città da Bergen, che tocca i 1800 metri e che, se d'estate è talvolta frequentato da pastori lapponi, d'inverno è una desertica distesa innevata e ghiacciata, sulla quale nessuno si azzarda ad avventurarsi. L'impresa non è completata, ma Amundsen vi mette alla prova la sua straordinaria resistenza fisica (temperatura dell'aria: -24°) e la sua fantasiosa inventiva: tutt'e due qualità necessarie per quanto oserà in futuro.

E oserà molto! Basti ricordare che una spedizione internazionale (1897-1899) alla quale Amundsen partecipa in qualità di "tenente in seconda", a bordo della nave Belgica di 266 tonnellate al comando del Tenente di vascello belga Adrien de Gerlache, fu la prima a svernare in Antartide. Qualche anno dopo, nel 1905, Amundsen fu l'animatore del primo passaggio a Nordovest. navigando con un pugno di compagni d'avventura, a bordo della Gjöa, dall'Atlantico al Pacifico passando a nord del Canada.

L'impresa più grande e però la conquista del Polo Sud. Amundsen lo raggiunge per primo il 14 dicembre 1911, piantandovi la bandiera norvegese e battendo sul tempo il rivale Scott, al quale lascia nel sito un messaggio, quasi a mo' di beffa!

Si converte poi al volo, e cominciano nuove avventure: quella del dirigibile Norge, già rievocata, alla quale presero parte Amundsen e Nobile, il quale ultimo se ne arrogò tutto il merito; e infine quella, generosissima ma tragicamente conclusasi con la sua sparizione. della ricerca a bordo di un aereo dei naufraghi della "Tenda Rossa" di Nobile, nell'Artico. Un suggerimento a chi si accinga a leggere questo magnifico libro: segua su un atlante le avventure narrate!

Renato Ferraro



Francesco Barberini

SEYCHELLES TRAVEL BOOK

Ed. Pandion – Roma 2018 pagg. 128 – euro 20

Il titolo nasconde dietro una apparenza decisamente minimalista un contenuto di spessore scientifico, come si può intuire dal sottotitolo, riportato in inglese e in francese (tutti i testi sono bilingue), che così

Recensioni e segnalazioni



recita: "Diario di viaggio di un giovane ornitologo". A questo punto, per onore di chiarezza, è bene richiamare l'attenzione sull'appellativo "giovane": l'A., infatti è un millennial classe 2007 (età: 12 anni!), ha all'attivo altre due pubblicazioni ("Il mio primo grande libro sugli uccelli" e "Il mio primo grande libro sugli pterosauri"), è noto negli ambienti ornitologici e l'anno scorso è stato nominato dal presidente Mattarella "alfiere della Repubblica Italiana" per meriti scientifici e divulgativi.

Il testo del volume, redatto in forma diaristica e suddiviso in 11 giorni, unisce puntuali ed esaurienti descrizioni della preziosa fauna ornitica locale a dettagliate considerazioni di carattere turistico (logistica, trasporti aerei, folklore, storia del territorio), scaturite dalle esperienze maturate durante questa avventura di birdwatching svoltasi nel 2018.

Il progetto è stato realizzato con la collaborazione di numerose associazioni ambientaliste, come il WWF Italia, la Green Islands Foundation e la Nature Seychelles e con la partecipazione del Seychelles Tourism Board e della Seychelles National Parks Authority.

L'itinerario prende il via da Mahé, la più grande delle 115 isole dell'arcipelago, poi si sposta a Denis Island, Praslin e Curieuse, piccole isole dove l'A. identifica e fotografa oltre 50 specie della fauna descrivendole con stile gradevolmente colloquiale.

Per quanto concerne il libro è da sottolineare che l'impa-

ginatore ha saputo riunire con equilibrio illustrazioni e contenuti sia scientifici che... turistico promozionali, ottenendo un risultato molto gradevole come leggibilità e come estetica. E' stato oltretutto facilitato dalla disponibilità di decine di foto, disegni e cartine a colori di ottimo livello, che ha distribuito a piene mani in ogni pagina. Il volume (formato album 24x18) è stampato su carta patinata di consistente grammatura che ha consentito alla tipografia Eurosia (Garbatella-Roma) di ottenere risultati cromaticamente pregevoli.

Claudio Ressmann



Autori vari

FRONTI DIMENTICATI Il Veneto spezzato la resistenza delle donne, la difesa dei marinai in grigioverde

Crocetta Antiga Spa – Crocetta del Montello (TV) - 2019 Pagg. 71 - Prezzo n.i.

Questa piccola ma gradevole opera è da considerare più una appendice editoriale alla interessante mostra fotografica "Fronti dimenticati" che il Comune di Conegliano veneto ha organizzato nell'occasione del centenario della Grande Guerra.

Mentre la mostra è stata organizzata da Lorena Gava e Isabella Giannelloni, la Sezione Marinai in Grigioverde (e buona parte del testo del volume), è stata a cura del nostro collaboratore da lunga data Stéphan Jules Buchet.

E' una raccolta di gran parte delle immagini esposte nella mostra, impaginate in un volumetto in brochure corredate da brevi testi esplicativi.

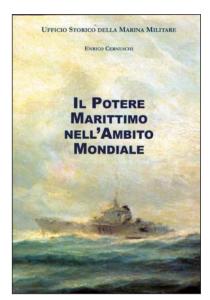
Mentre, infatti, del fronte del veneto, tuttora velato dal dramma di Caporetto, abbiamo una discreta messe di immagini, spesso statiche (il fronte era in approntamento), non di rado retoriche (per spronare gli italiani a dimenticare e vendicare l'avvenuto), poco sappiamo della vita nelle aree conquistate dagli austrotedeschi. Per questo motivo, si è deciso di attingere agli archivi austriaci più vicini a quel fronte (quelli della Biblioteca Nazionale Austriaca di Vienna). che hanno fornito una interessantissima documentazione del "quotidiano" di quei giorni, contribuendo a dare una risposta all'eterno interrogativo che si fa l'uomo in guerra: quale è il vero volto del nemico? Fanti, artiglieri, alpenjāger austriaci che combatterono contro i nostri ragazzi, anche se con poco onore dopo lo sfondamento del fronte.

E a questo proposito, dobbiamo aggiungere che dispiace ancora vedere che sulle direttive dei nostri Stati Maggiori, ancora oggi si continua a non voler parlare, quasi con onta, dei 300.000 militari italiani che vennero catturati. 100.000 dei quali non tornarono dai campi di prigionia. Comunque anche il gruppo Oreste Piana, dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia di Conegliano, ha fornito del materiale iconografico di notevole interesse. In altre parole, riteniamo che questo archivio abbia contribuito non poco a riportare alla memoria delle nuove generazioni le immagini di quei tristi ed epici giorni.

Su un solo punto, però, non siamo assolutamente d'accordo, quando all'inizio dell'Opera, si dice che: "E' una scelta delle curatrici l'omissione delle didascalie alle singole fotografie. Le immagini parlano."

Con quasi quaranta anni di editoria e giornalismo alle spalle, crediamo di aver diritto di dissentire, perché l'emozione che dà una immagine è spesso fallace e può portare a trarre conclusioni errate: non esiste la voce di una foto, a volte tonitruante, a volte fievole se non inesistente, e specialmente per un lettore che non ha grandi esperienze di specifici settori, è necessario corroborarne l'essenza visiva con un giusto commento, come fa ogni brava guida che illustra ai visitatori i tesori esposti in una pinacoteca.

Franco Maria Puddu



Enrico Cernuschi

IL POTERE **MARITTIMO NELL'AMBITO MONDIALE**

Ufficio Storico della Marina Militare - Roma - 2017 Pagg. 207 - Prezzo Euro 30 Prezzo soci LNI Euro 22,50

Abbiamo ricevuto questo volume dall'Ufficio Storico e ne pubblichiamo una recensione in quanto anche se uscito già da circa due anni il suo contenuto è tutto fuorché datato. Ci troviamo di fronte ad un ennesimo contributo rivoluzionario fornito da questo Autore. rivoluzionario quanto anche in questo libro, ci viene offerta una sua rilettura della Storia, basata su prove incontrovertibili, che tiene ben presenti motivi originatori della stessa che altri storici avevano sottovalutato o non preso affatto in considerazione. L'A. ci porta quindi per mano a ben capire come

il Potere Marittimo sia qualche cosa che va a braccetto con l'Economia e come una lettura attenta di questa relazione nel corso della storia, sia maestra di utili insegnamenti, di cui si può fare tesoro anche adesso e sia auspicabile che i decisori di oggi ne tengano conto. Nell'esaminare il concetto di Potere Marittimo e per meglio spiegare come il suo esercizio si sia manifestato nel tempo, l'A. ha suddiviso l'opera in tre parti che inquadrano tre periodi di tempo: "Dalle origini alla Grande Guerra", "Dal Primo al Secondo Dopoguerra", "Dalla Guerra Fredda ad oggi". Queste tre parti, seguite da una conclusione, ci illustrano il come e il perché si sia esercitato il Potere Marittimo nel mondo, con tutti i riferimenti opportuni alle vicende italiane e a come esse si siano inserite in quelle di più ampio respiro relative al resto del pianeta. Frequenti i riferimenti a personaggi ed autori italiani, dei quali, a volte, il grande pubblico ignora perfino l'esistenza, e il cui pensiero fu invece spesso precursore di quello di più noti ma più tardi, pensatori stranieri. Nel complesso una lettura piacevole nel corso della quale tutti, ma soprattutto i più giovani, potranno apprendere con giusto orgoglio come i concetti di cui si parla siano stati all'attenzione di molti dei decisori nazionali, soprattutto na-

vali, sino a tempi anche a noi abbastanza vicini. Questa attenzione, che è riuscita a manifestarsi anche in tempi sicuramente duri e non di "vacche grasse", può e deve anche costituire elemento di fiducia verso il futuro di questa Nazione, i cui uomini e donne, sembra di intuire dalla lettura, sono riusciti a tenersi sempre all'altezza dei tempi in cui sono stati chiamati a vivere e ad operare scelte importanti.

L'opera è impreziosita da una nutrita serie di immagini navali pertinenti al testo.

Paolo Bembo



a cura di Mitja Gialuz e Alessandro Mezzena Lona

BARCOLANA

Giunti Editore - Firenze 2018 pagg.320 - Euro 28,00

Anche chi non si interessa di vela sa cos'è la Barcolana, la regata che, per lo straordinario numero dei suoi parteci-

panti (ben 2.689 iscritti nel 2018!), occupa un posto d'onore nel Guinness dei primati. È una competizione il cui nome è legato indissolubilmente a Trieste, una città con la vela nel sangue. I curatori di questo elegante volume hanno voluto celebrare la cinquantesima edizione, disputata nel 2018, raccogliendo una antologia di argomenti facilmente desumibili dai titoli delle quattro parti in cui è suddiviso il volume: Barcolana e Trieste, Regata e velisti, Tradizioni e futuro e Spirito di Barcolana. Nell'interno, sono sistemati 50 brevi interventi; accanto a Paolo Rumiz, a Beppe Severgnini, a Fabio Colivicchi, a Veitt Heinichen, ad Andrea Illy, a Fabio Pozzo si incontrano firme meno note ma non per questo meno qualificate che regalano, nel loro insieme, come del resto promesso dal sottotitolo, un mare di racconti ispirati al trinomio mare, vela e triestinità.

Immersi in questo mare, tra gli altri, ci sono la magia della nascita di una velista, l'avventura di un giornalista americano per la prima volta alla Barcolana, chi ha partecipato alla fondazione della Società Velica di Barcola e di Grignano e le voci di tanti protagonisti sedotti dalla irresistibile fascinazione che si rinnova puntualmente la seconda domenica d'ottobre di ogni anno.

Al mare di racconti se ne affianca un altro formato da un ricco patrimonio di immagini. Tante, tantissime, al punto da renderne arduo il solo conteggio. Tante, ma tutte suggestive. Tanta vela e tanto mare, fotografati con gusto e sensibilità e collocati in una impaginazione moderna e razionale, con giusto equilibrio tra testi scritti ed immagini: queste ultime in bianco e nero o con colori sapientemente dosati, per attenuarne dal punto di vista tonale la inevitabile aggressività. Oltre ciò, numerose pagine a tutto colore, per distinguere le quattro parti in cui il volume è suddiviso.

Tuttavia, non si può fare a meno di rilevare che, allo scopo evidente di recuperare spazio per privilegiare l'abbondante materiale iconografico, si è dovuto procedere ad una accurata scelta del corpo dei caratteri a volte non molto leggibili. Tra le foto non si può non menzionare quella ormai iconica di Franco Pace, a pag.66: il primo piano di un "J 24" investito dalla bora, inclinato incredibilmente di una ottantina di gradi, deriva e timone fuori dall'acqua, con un ardimentoso skipper aggrappato alla falchetta di sopravento in attesa di una inevitabile scuffia.

Il volume, realizzato grazie al contributo delle Assicurazioni Generali, presenta una solida rilegatura con costola in tela ed ospita in copertina una bella foto di Carlo Borlenghi.

Claudio Ressmann

I controlli di sicurezza sul diporto: la direttiva Toninelli

di Aniello Raiola

'articolo 26 bis del Codice della nautica stabilisce che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ogni anno determini, con specifiche direttive, le modalità di svolgimento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto, al fine di evitare duplicazioni di accertamenti a carico delle unità da diporto, con particolare riferimento alla stagione balneare.

Ed, infatti, quasi puntuali (il termine imposto per legge è il 31 marzo di ciascun anno) sono arrivate le direttive del Sig. Ministro Toninelli in data 12 aprile scorso.

L'obbiettivo è sempre lo stesso degli anni scorsi, vale a dire la massima collaborazione e sinergia tra le forze di polizia in mare, da cui derivano il contenimento dei costi e delle spese a carico dello Stato e il "benessere" per così dire dei diportisti, non soggetti alla duplicazione (e a
volte triplicazione) dei
controlli
in mare
durante
l'estate.
I controlli
dettati dal Ministro - dal 1°
maggio al 30 settembre - sono soprattutto di natura preven-

tiva e riguardano la documentazione di bordo, i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza e i titoli abilitativi dei conduttori/comandanti delle unità da diporto.

Il codice della nautica come riformato nel 2017, infatti, individua due strumenti di razionalizzazione dei controlli:

 l'esclusiva competenza del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera in



Il Bollino Blu anno 2016

materia di pianificazione, direzione e coordinamento dei controlli di sicurezza sulle unità da diporto;

 il riconoscimento a livello legislativo del bollino blu, che consente, grazie ad un controllo di sicurezza preventivo, il rilascio all'unità da diporto di una certificazione, nonché di un adesivo per l'anno in corso (il bollino blu per l'appunto, da applicare su punto ben visibile dell'unità), attestanti che detta verifica si è svolta con esito positivo. In tal modo, l'unità non dovrà più essere sottoposta durante la stagione balneare dell'anno in corso ai controlli di routine sopra ricordati.

La direttiva Toninelli rammenta entrambi questi strumenti, non escludendo ovviamente altri tipi di controllo, che devono mirare a reprimere comportamenti pericolosi per la vita umana in mare, soprattutto in aree di mare interdette alla navigazione, in prossimità delle spiagge e in zone ad intenso traffico.

Saranno le Direzioni marittime, d'intesa con le Prefetture, a promuovere il concorso funzionale delle forze di polizia alle attività di controllo. Resta fermo che ciascuna forza di polizia continua ad agire in autonomia, secondo le rispettive competenze in mare, per quelle attività non correlate ai controlli di routine citati.

Le priorità, come ogni anno, sono: la tutela dell'incolumità dei bagnanti e dei sub, il rispetto dei limiti di navigazione rispetto alle zone riservate alla balneazione e ai palloni



Dotazioni di sicurezza a bordo

segna-sub, il corretto uso di moto d'acqua, kite-surf, gommoni volanti e mezzi similari. l'assistenza alle manifestazioni sportive, l'osservanza delle norme per prevenire gli abbordi in mare, il regolare esercizio del charter nautico (limite dei 12 passeggeri, dotazioni di sicurezza e titolo professionale del comandante), il rispetto dei limiti di navigazione nelle aree marine protette e lo smaltimento secondo normativa dei rifiuti di bordo, olii e batterie esauste.

Per i limiti di velocità (massimo 10 nodi), infine, occorre fare riferimento alle ordinanze delle singole Capitanerie di porto e, in loro assenza, tali

limiti valgono fino a 500 metri dalle coste rocciose alte sul mare e fino a 1000 metri dalle spiagge. Si ricorda che l'illecito in questione è punito con una sanzione amministrativa che va da 414 a 2066 euro, nonché con la sospensione della patente nautica da 1 a 3 mesi.

Rimane il fatto che per giungere ad un migliore modello di utente del mare, che tutti ci auguriamo, non sono sufficienti leggi e direttive, occorre con un percorso culturale promuovere un'"etica del diporto", fatta di consapevole e convinta adesione alle norme di tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino.

Lampuga, pesce straordinario

di Riccardo Zago

ampughe da infarto sono in crescita ovunque nel Mare Nostrum, ma il più bello tra i carnivori nostrani non è certo una preda facile e spesso si lascia convincere solo dai più esperti. In acqua e appena salpata la lampuga ha una livrea fantastica, una vera e propria tavolozza di colori accesi che vanno dal giallo all'azzurro e al verde, poi le tinte si dissolvono a mano a mano che il pesce perde le forze. Andiamo a conoscere meglio questa straordinaria preda che spesso, appena allamata, si produce in spettacolari salti fuor d'acqua che regalano intensi minuti di adrenalina purissima a chi se la trova in canna.

Sempre più frequente

Fino a qualche anno fa, le lampughe accostavano in alto Tirreno all'inizio dell'autunno. arrivando verso la fine di settembre a lambire le coste delle isole e del continente per poi rimanervi fino ad autunno inoltrato. In alcune località del Centro-Sud, venivano pescate anche da terra, con la tecnica dello spinning. In Si-



Un bell'esemplare di lampuga, catturato a spinning fa la gioia dei suoi pescatori

cilia e Calabria i primi avvistamenti e catture avvenivano già da giugno. In quel periodo, infatti, i banchi molto folti di individui sui 3 chili al massimo si raggruppavano in alto mare nei pressi delle "canizze", isolette artificiali galleggianti costruite dai pescatori professionisti proprio per richiamarle. Anche adesso, nei loro paraggi, si può praticare con successo la traina di superficie con gli artificiali. Ai nostri giorni le lampughe vivono ormai in maniera stanziale i in quasi tutti i tratti di lungomare, ove hanno prolificato aumentando di stazza fino ad arrivare quasi alle loro cugine tropicali e oceaniche.

Colori splendidi

La lampuga è tra i pesci predatori più divertenti e impegnativi: appena allamata, compie salti e piroette acrobatiche nel tentativo di liberarsi dell'esca. Ai guizzi, intervalla lunghe fughe e puntate violente verso il fondale. È un pesce molto particolare, vuoi per la forma del corpo allungato e compresso lateralmente, vuoi per il colore della livrea che muta da un giallo intenso, al verde, fino ad arrivare a un blu oltremare corredato di punteggiature. Si può distinguere facilmente l'esemplare maschio dalla femmina oltre che dal colore anche per una grossa protuberanza della fron-



Quest'altro bell'esemplare viene agganciato con la traina di superficie

te che aumenta con l'età, fin quasi a deformare l'intera testa. Una volta fuori dal suo ambiente, in pochissimo tempo il suo favoloso aspetto muta in un grigio opaco.

Difesa spettacolare

Generalmente la lampuga si pesca a traina sia con il vivo sia con artificiali che, come quelli che si usano in Atlantico e nei mari tropicali, devono essere robusti e con terminale in acciaio. Oltre che sotto costa, la si può incrociare anche in alto mare, spesso nei pressi di relitti galleggianti. Si pesca quindi nella traina veloce e quando c'è il branco, è possibile effettuare catture multiple. Malgrado la forza e il modo di combattere, va pescata con attrezzatura leggere da 15, massimo 20 libbre. La giusta tecnica per insidiarla è la traina di superficie con ondulanti o minnow mossi a una velocità di circa 4 nodi: ma è possibile farla cadere in trappola anche con un bel pesce vivo, innescando sia l'aguglia sia un cefalo o un calamaro. La più praticata, comunque, resta la traina leggera di superficie, anche con lenza tenuta a mano, utilizzando come artificiali le classiche piumette. Infine, le carni della lampuga sono buone ma non ugualmente apprezzate nelle varie regioni italiane.

Assalti all'improvviso

Le lampughe compaiono dal "nulla" e attaccano voracemente. Di solito le catture arrivano a raffica e all'improvviso: questi predatori nuotano lungo la costa e attaccano in branco il nostro artificiale. A volte se ne possono "sbagliare" due o anche tre durante la stessa passata per poi riuscire a prenderne una quarta! Quando un esemplare è in canna, gli altri lo seguono e, se qualcun altro lancia un artificiale a ridosso della lampuga allamata, quasi sicuramente farà centro con una compagna del gruppo. Non è una pratica molto sportiva... ma divertente! A noi la scelta. ■

LAMPUGA - CARTA D'IDENTITÀ

Nome latino: Corifena hippurus

Ordine: Perciformes

Famiglia: Corifenidae



Morfologia: è un pesce predatore con corpo allungato a fuso e compresso lateralmente. La sua bocca è piuttosto piccola rispetto alla stazza che può raggiungere; anche l'occhio è piccolo e circolare. Possiede un'unica pinna dorsale, lunga e alta, così come è lunga l'anale. Le pinne pettorali e ventrali sono a forma di falce e la caudale è forcuta. Il colore è bellissimo: cangiante dal verde al blu, con macchie di vario colore dal verde smeraldo al bluastro, al giallognolo.

Distribuzione: è ormai comune in tutti i nostri mari.

Habitat: vive generalmente in alto mare, ma da qualche anno a questa parte anche soggetti molto grandi frequentano i lungocosta del Mar Tirreno.

Alimentazione: è un predatore che attacca i banchi di sardine, alici e altro pesce azzurro.

Curiosità: questo pesce subisce varie trasformazioni, tanto da dare adito alla teoria che vi siano più specie. C'è in ogni caso una grande differenza fra il maschio e la femmina.

SIENA E VAL D'ELSA

Conferenza sulla Nautica da Diporto

Lunedì 29 aprile, la Sezione ha ospitato il progettista Giovanni Ceccarelli, nella bellissima Aula Magna dell'Accademia dei Fisiocritici di Siena, che ha tenuto una conferenza sul tema dello sviluppo della Nautica da Diporto «Ieri Oggi e Domani». Presenti circa 80 persone, che nelle 2 ore della manifestazione, hanno partecipato con numerosi interventi.

TORINO

La LNI alla 32ª edizione del SIL di Torino

Con la partecipazione alla 32ª edizione del Salone Internazionale del Libro di Torino, svoltosi da giovedì 9 a lunedì 13 maggio u.s., la Lega Navale Italiana è tornata ad essere nuovamente presente in questo importante contesto culturale con uno stand allestito e gestito dalla locale Sezione.

Questo ci ha permesso di essere presenti in un contesto culturale di altissimo livello e di poter trasmette ai visitatori l'immagine della Lega Navale ed i valori statutari dell'Associazione, promuovendo nel contempo la cultura e l'attività marinara nei suoi vari aspetti.

Allo stand LNI, ubicato nel padiglione 1, sono stati cinque giorni di intenso accesso di pubblico con un considerevole afflusso di curiosi, scolaresche, simpatizzanti, appassionati di mare e di nautica e soci di varie Sezioni. La vela dell'Optimist,

La vela dell'Optimist, posta in posizione ben visibile, è stato un elemento di indubbio richiamo e di curioso interesse per bambini e ragazzi delle numerose scolaresche che hanno visitato il salone, permettendoci di entrate in contatto con diversi insegnanti di istituti di vario ordine e grado, cui abbiamo potuto illustrare le peculiarità e le nostre iniziative. Alcuni di questi ci hanno manifestato l'interesse per future collaborazioni sia in ambito nautico, al lago o al mare, sia in ambito culturale/ambientale con interventi a tema in aula, che svilupperemo nei mesi a venire.

Circa 80 persone tra quelle che hanno visitato il nostro stand ci hanno lasciato i propri riferimenti (indirizzo email e/o numero di cellulare) per ricevere informazioni sulle nostre future attività. Segno di indubbio interesse nei nostri confronti.

La manifestazione ha inoltre offerto la possibilità per una reciproca conoscenza con Soci di altre Sezioni (Firenze e Prato, Desenzano, Bari, ecc.) e con rappresentanti di altre Associazioni (Marinai d'Italia, Museo Civico Navale di Carmagnola, Associazione disabili SportDiPiù, ecc.) con cui attiveremo sicuramente delle collaborazioni.

In conclusione, queste giornate sono state non solo una doverosa presenza istituzionale ma anche un evento di successo che ha permesso alla LNI di poter entrare in contatto con un pubblico eterogeneo cui poter presentare i propri valori, la diffusione capillare sul territorio italiano, le varie attività in ambito culturale, nautico, marinaresco. Appuntamento alla 33ª edizione.

Flavio Poli

AMATRICE

Proseguono gli incontri LNI al liceo sportivo internazionale

Ha preso il via, ad Amatrice, un innovativo progetto della Lega Navale Italiana coordinata, come da mandato, dalla Sezione Rieti – Lago del Turano. Coinvolti gli studenti del Liceo scientifico ad indirizzo sportivo internazionale.

Subito dopo il sisma del 2016, la Sezione di Rieti aveva promosso una raccolta fondi che la presidenza nazionale ha fatto propria, permettendo così di raccogliere una cospicua somma, utile a sostenere la ripresa delle attività sociali, turistiche e produttive delle popolazioni del centro Italia. Con il progetto Pro Amatrice, ideato dalla Sezione presieduta



Torino – Lo stand della Lega Navale presentato alla trentaduesima edizione del Salone Internazionale del Libro di Torino



Amatrice - Il simpatico team di ragazzi del liceo ad orientamento sportivo di Amatrice che ha preso parte all'interessante manifestazione

dall'Avvocato Giovanni Vespaziani, si è messo in campo un grande impegno, grazie alla generosità delle sezioni della Lega Navale.

Sono stati raccolti 18 mila euro che hanno permesso di allestire un'aula didattica ad Amatrice, con il proposito di dar via ad un polo nautico sul lago Scandarello.

Il progetto è stato consolidato con un protocollo di Intesa tra la Presidenza Nazionale e il Comune di Amatrice: un accordo importante, che dà lustro all'operato della Sezione reatina. Tra le altre attrezzature, è stato anche acquisito un simulatore di vela, utile per la formazione degli studenti, provenienti da tante parti d'Italia.

Il ringraziamento va al dirigente scolastico dell'Istituto omnicomprensivo Romolo Capranica di Amatrice,

agli insegnanti e al personale della scuola, unica in Italia.

Le lezioni si svolgono ogni mercoledì e sono rivolte agli studenti del secondo anno, che possono formarsi come atleti o come tecnici sportivi, sui banchi dell'Istituto, supportati dai soci della Lega Navale, esperti velisti ed istruttori, che tengono gli incontri relativi alle attività nautiche.

L'obiettivo è quello di utilizzare il lago Scandarello, fino ad oggi mai utilizzato per questo tipo di attività sportive, per attirare turisti e altre società, che potranno allenarsi in alta quota. "Immaginiamo un futuro importante per questo territorio - commentano dalla Lega Navale Sezione Rieti Lago del Turano - Con il Sindaco di Amatrice prosegue la collaborazione. Saranno realizzati pontili per fare il bagno e

per accogliere canoe, kayak e imbarcazioni a vela, utili a riavviare la vita sociale ed economica del territorio. Si tratta di un progetto unico e sarà una bella sfida portare queste attività a 1.000 metri di altezza".

VALLE DEL **TURANO**

Grazie alla LNI creata una nuova identità

La Valle del Turano ha recentemente acquisito una nuova identità. È il risultato dell'impegno della Sezione di Rieti -Lago del Turano che da anni porta avanti attività volte alla crescita dell'intera area.

"Dai tempi in cui eravamo una delegazione, il miglioramento è continuo - ci dicono - Lo dimostrano i numeri che indicano presenze, sempre crescenti, di persone che vengono a trovarci. In particolar modo studenti delle scuole di tutto il centro Italia, affascinati dalla nostra proposta dei campus Vela. Molti tour operator si stanno interessando a noi e al nostro territorio, in cui potrebbero sorgere altri circoli e altre positive realtà. Ma c'è il problema delle strutture ricettive, da non sottovalutare e la necessità di dare accoglienza ai ragazzi, che cominciano ad essere parecchi".

Gli amministratori sono allora invitati ad aprire gli occhi e a pensare in grande, perché il futuro del lago può davvero essere luminoso.

La formazione è l'attività principale della Sezione reatina, che negli anni ha stipulato accordi di programma e convenzioni con Enti come la Riserva dei



Valle del Turano – Una bellissima immagine illustra meglio di qualsiasi discorso le potenzialità che la natura mette a disposizione i questi magnifici territori

Monti Navegna e Cervia o il Comune di Amatrice dove, sul lago Scandarello, sta sorgendo un polo pautico

Scandarello, sta sorgendo un polo nautico. Le attività intraprese mirano a creare un sistema nella Valle del Turano, coinvolgendo anche i comuni che non gravitano sul lago. Intanto in occasione dell'assemblea generale della Sezione di Rieti -Lago del Turano, l'avvocato Giovanni Vespaziani è stato riconfermato a pieni voti alla presidenza, per il secondo mandato. Eletti anche i rappresentanti del collegio dei Probiviri e dei Revisori dei Conti. La sezione prosegue l'attività istituzionale e ringrazia tutti i soci per l'impegno dimostrato, con l'obiettivo di promuovere tutte le attività, sportive e non, praticabili sulle acque della provincia di Rieti.

MANFREDONIA

Giornata nazionale della sicurezza in mare

iL 10 maggio presso la nostra Sezione si è svolto un un incontro-conferenza sulle tematiche della "Sicurezza in Mare", in collaborazione con la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, il 118 ASL FG Dipartimento Emergenza Urgenza, la Guardia Costiera Ausiliaria e il Centro Cultura del Mare A.P.S.-AICS.

Dopo una breve presentazione da parte del socio e presidente del Centro Cultura del Mare A.P.S., professor Giovanni Simone, il presidente della Sezione, professor Luigi Olivieri, ha fatto gli onori di casa salutando il Comandante della Capi-

taneria di Porto - Guardia Costiera, C.F. (CP) Silvio Del Casale, il Consigliere Nazionale LNI. avvocato Antonio Tulino, i dirigenti scolastici, i docenti e gli alunni dell'Istituto "Giordani – De Sanctis" e "Rotundi – Fermi" di Manfredonia, e dell'Istituto Comprensivo di Zapponeta – Borgo Mezzanone, per aver assicurato la loro presenza e mostrato interesse alle tematiche proposte.

Il primo intervento della giornata è stato quello del dottor Michele Fattibene, direttore del Dipartimento Emergenza-Urgenza ASL-FG che, coadiuvato da un suo collaboratore, ha brillantemente illustrato i compiti e mezzi del 118.

È intervenuto, poi, il S.T.V. (CP) Dario Nicosia che ha illustrato i compiti istituzionali del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, presentando un filmato che ha messo in risalto alcuni salvataggi effettuati in mare in condizioni meteorologiche avverse e mare in burrasca. Altrettanto educativo è risultato un filmato relativo all'inquinamento dovuto alla plastica, che rappresenta una grave minaccia nella società moderna.

Il maresciallo Umberto Leone, della Capitaneria di Porto, ha illustrato l'utilizzo di alcune dotazioni di sicurezza: razzi a paracadute, boette fumogene, giubbotti di salvataggio e salvagente anulare.

Anche quest'anno la Guardia Costiera Ausiliaria, rappresentata dall'instancabile presidente regionale, Alberto Tricarico, dai suoi collaboratori dottor Di-





Manfredonia – Le scolaresche che hanno preso parte attiva alla Giornata Nazionle della Sicurezza in Mare che si è appena svolta presso la Sezione



Manfredonia - La simulazione di soccorso messa in atto dal personale specializzato e da quello della Capitaneria di Porto Guardia Costiera nel tratto di mare antistante la Sezione

pietro, Amoroso, Adriana Angarano e dal suo nutrito staff, ha relazionato sulle proprie competenze e su come vengono utilizzati alcuni ausili di salvataggio, compresa l'unità cinofila.

Nel tratto di mare antistante la sede sportiva si è assistito a delle simulazioni di salvataggio di uomo in mare con una unità navale della Capitaneria di Porto. Il T. V. (CP) Roberto Colucciello, Capo del Servizio Operativo della Capitaneria di Porto, in collaborazione con il S.T.V. Dario Nicosia, ha ben coordinato da terra tutte le simulazioni di salvataggio, eseguite con alta professionalità e competenza dall'equipaggio e dagli operatori della Guardia Costiera Ausiliaria.

Diretta con passione dalla dottoressa Angarano, l'unità cinofila "Kyra", una femmina di Golden Retriever da soccorso, intervenuta durante la simulazione. ha galvanizzato la curiosità e l'attenzione di tutti i presenti.

A seguire, l'équipe medica della Guardia Costiera Ausiliaria ha effettuato una simulazione di primo soccorso con l'uso del defibrillatore semiautomatico esterno su persona infortunata.

Da parte del T.V. Roberto Colucciello e del S.T.V. Dario Nicosia, sono stati consegnati attestati e medaglie di benemerenza al 1° maresciallo Umberto Leone e al sergente Ruggiero Alessandro Iodice. per essersi distinti e prodigati in alcuni interventi di soccorso in mare a persone in pericolo.

Il Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia ha espresso pieno compiacimento per la lodevole e ben riuscita iniziativa della Sezione, che annualmente affronta le tematiche relative alla sicurezza in mare.

La consigliera alla propaganda marinara, professoressa Silvia Di Giorgio, ha consegnato ai docenti ed alunni un volantino contenente consigli pratici ed utili per i bagnanti. La giornata si è conclusa felicemente con un piccolo buffet offerto ai presenti.

VARAZZE

Raduni di pesca

Come ogni anno la Sezione ha organizzato tre raduni di pesca: il 22 aprile si è svolto, per la prima volta, il raduno di pesca al Pagello fragolino con la tecnica del bolentino a scarroccio, nel Golfo di Varazze, su fondali da zero a 100 m.

Hanno partecipato ben 14 barche a coppie ed ogni coppia poteva usare una canna o lenza a mano, esche libere. Caratteristica di questo raduno era che al pagello veniva attribuito un punteggio di 400 punti a pesce sommato al totale del peso del pescato. Questo raduno ha ottenuto molto successo tra gli appassionati di pesca al pagello, un pesce comune e caratteristico dei nostri fondali.

Infatti ne sono stati pescati parecchi, anche di buona taglia, oltre a qualche paio inaspettato ed a molti altri pesci come bulagi, menole, bughe e tracine. Primi classificati la coppia Perata - De Luigi con 5074 p.ti 2° Talimani-Talimani con 3926 p.ti 3° Boldrini Ivan con 3920 p.ti.

Il 9 settembre, si è invece svolto il raduno di pesca al pesce pettine Memorial Renato Geronazzo, nostro socio Fondatore, Consigliere e Presidente della sezione per molti anni.



Varazze – La coppia Peralta – De Luigi, prima classificata per la pesca al pagello.



Varazze – Ancora una volta la coppia Peralta De Luigi ha meritato il primo gradino nella pesca al pesce pettine

Tale raduno si svolge già da cinque anni ed è dedicato al pesce pettine "surice", e si svolge sotto ai famosi Piani di Invrea di Varazze, sui bassifondi sabbiosi, ove la presenza del "pettine" è comune. Anche in questo raduno si pescava a coppie, con canna o lenza a mano, max 3 ami, esche libere e pesca allo scarroccio. Al pesce pettine si attribuivano 400 punti rispetto agli altri pesci. Hanno partecipato una

decina di barche ed il pescato non è stato molto soddisfacente, in quanto di pettini se ne sono visti pochi, cosa che ha indotto l'organizzazione, per il prossimo anno, a convertirlo in pesca a traina alla lampuga. Buona la presenza di altri pesci classici del bolentino leggero. Comunque ha vinto la coppia Perata-De Luigi con 3788 p.ti 2° Poggi-Valle con 3188 p.ti 3° Codino-Codino con 3024 p.ti.



Varazze – Nella pesca al calamaro ("a totanassa") si è qualificato invece primo Gabriele Gaspare (secondo l'anno precedente)

to, in collaborazione con il Gruppo Pesca dalla Barca, il classico raduno invernale di pesca al calamaro. A' Totanassa, svoltosi nel pomeriggio dalle ore 16.30 alle ore 19 sempre nel Golfo di Varazze. Si potevano pescare i calamari sia da fermo a pendino che a traina con gli affondatori con rapala multipli, quest'ultima tecnica molto in voga dalle nostre parti. Valevoli anche le seppie ed i polpi. Quest'anno, rispetto a quello scorso, di calamari non ce ne sono stati molti, comunque i concorrenti si sono divertiti lo stesso, sfidando il vento teso di tramontana. Buona la partecipazione di barche, circa una decina a coppie. Oltre a calamari di taglia modesta, sono stati presi anche qualche seppia e qualche polpo di bella taglia. Primo classificato è risultato Gabriele Gaspare (secondo l'anno precedente) con 10 prede per 2322 p.ti – 2° Alberto Libero con 1908 3 prede p.ti- 3° Uguccioni-Uguccioni con 1694 p.ti con 5 prede. La mattina dopo, presso i box dei pescatori professionisti, si è svolta la premiazione con la classica frittura per tutti i concorrenti ed amici.

Il 1° dicembre si è svol-

Luca Geronazzo

CETRARO

La «Sailing Cup» a Cetraro

Si è conclusa il 13 aprile 2019 la Sailing Cup, che è la prima manifestazione velica del 2019. organizzata dalla Sezione di Cetraro assieme al Centro Velico Lampetia ed al Circolo Santa Venere di Vibo Valentia, che ha avuto inizio il 17 febbraio con la prima regata, ed è quindi continuata con altre quattro prove tenutesi rispettivamente nei mesi di marzo ed aprile.

Vi è stata una vasta partecipazione di atleti alle varie prove con circa 20 barche provenienti da Sezioni del Tirreno Meridionale, e anche del Cilento e della Sicilia.

Si tratta di una competizione velica di notevole spessore, che si inserisce nel «Campionato del Tirreno Meridionale 2018 - 2019» che vede interessate tutte le associazioni veliche più importanti ed attive quali: la LNI di Cetraro e di Reggio Calabria, il Centro Velico Lampetia di Cetraro, il Circolo Santa Venere di Vibo Valentia, il Reggio Calabria Yachting Club, e lo Spartivento Charter. Il campionato è stato suddiviso in tre parti per coinvolgere i Circoli sportivi e le Sedi più

operose e si svolge quest'anno nelle tre località del Tirreno Meridionale: Tropea, Cetraro e Reggio Calabria.

Le regate della prima parte del campionato si sono svolte nei mesi di novembre e dicembre scorsi a Tropea.

Le regate della seconda parte sono state quindi disputate a Cetraro. Le regate della terza ed ultima parte avverranno invece nelle difficili acque dello Stretto di Messina ove si avrà la finalissima e la premiazione finale di tutto il campionato.

La Sezione di Cetraro, sorta nel 1989, festeggia quest'anno il trentesimo anno di attività ed esordisce partecipando al «Campionato del Tirreno Meridionale 2018 - 2019».

Le imbarcazioni della LNI di Cetraro hanno conseguito buoni piazzamenti, e la classifica



Cetraro - La locandina del Campionato Tirreno Meridionale

generale al termine della seconda manche di Cetraro vede: nella classe ORC al terzo posto Olympus di Michelangelo Ferraro ed al quinto posto Strega Rossa dei Sergio Marini. Nella classe non ORC al primo posto Vetrocchio di Alfonso Coscarella e al secondo posto Tam Tam Cuccy di Sergio d'Elia.

Nel 2019 la Sezione ha, come d'altra parte negli anni passati, un nutrito programma di manifestazioni culturali e sportive di grande interesse, quali convegni sull'ambiente marino, sull'inquinamento dalla plastica, sulla meteorologia marina, sulla salvaguardia della costa ma soprattutto sulla salvaguardia della vita umana in mare. A tali eventi sono stati invitati quali relatori gli Ufficiali della Guardia Costiera di Cetraro.

Saranno coinvolti, come negli anni passati, docenti dell'Università della Calabria ed esperti nei settori specifici per un dibattito finale con i diportisti e gli appassionati dei vari settori. Ouest'anno vi sarà inoltre un convegno sulla possibile esistenza di una strada di epoca romana nella zona di Lampetia, come alcune tracce di opere in muratura confermerebbero.



Cetraro – Un conteso momento della Sailing Cup

RIPOSTO

Malabar la barca dei sogni

L'appassionato racconto del nostro socio Carmelo Rametta su come nasce uno Schooner di 42' fatto in casa con meticolosa cura ha dato il via agli "Incontri a Tema" del venerdì, presso la nuova sede della Sezione.

Carmelo Rametta insegnante di professione, ma appassionato di mare, di arte marinaresca e di barche d'epoca, nel luglio del 2011 decide di dare vita al suo sogno ambizioso, la costruzione di *Malabar*, la famosa barca progettata dal noto disegnatore navale John Gale Alden nel 1922. L'impresa è ardua, ma la passione è forte e così, passo dopo passo nel tempo libero, con meticolosa attenzione ad ogni dettaglio, prende forma

La descrizione è coinvolgente e ricca di curiosità, musica per gli spettatori, quasi tutti

la sua opera d'arte.



Riposto - Malabar II: la barca di sogno del nostro socio

uomini di mare in grado di apprezzare il racconto e quindi immancabili le domande ed i chiarimenti.

Oggi lo scafo è quasi completo, ma non ancora finito, Carmelo non si sbilancia sulle previsioni, ma tutti ci auguriamo di poter assistere presto al suo varo. Con questo auspicio e con un brindisi augurale si conclude la serata

Filippo Massari



Riposto – La relazione con la quale Carmelo Rametta illustra le tecniche da lui seguite



Riposto – Il nostro socio Carmelo Rametta sul banco di lavoro

LA FLOTTIGLIA DI BARCHE PARALIMPICHE NELLE SEZIONI LNI

Sono ben 71 le unità paralimpiche operative presso 29 Sezioni della Lega Navale, di cui 19 "singoli" 2.4mR e 59 "doppi" Hansa 303. Ne è passata di acqua sotto alle carene delle barche paralimpiche LNI che si contavano sulle dita di una mano vent'anni fa, quando è stato redatto il progetto "Mare per tutti" della Sezione di Savona, su richiesta

del Comune; tale progetto fu realizzato in parte con il contributo di una legge che stanziava fondi per lo sport ed il turismo per disabili, poi erogato nel 2002, con cui la sezione si dotò di n. 4 "singoli" paralimpici della Classe 2.4mR, iniziando così a promuovere a propria volta la vela per disabili. All'epoca, solo altre tre Sezioni erano già ope-

rative con i 2.4mR, dai primi anni '90: Mandello del Lario, Milano e Genova Centro, i cui velisti con disabilità motoria e normodotati partecipavano all'intenso circuito di regate della Classe, da quelle nazionali e internazionali, fino alle paralimpiadi.

Ma, alla luce dei successivi sviluppi, l'iniziativa della Lega Navale savonese si è rivelata importante anche come "progetto pilota" che ha tracciato la rotta con cui si è giunti alla attuale diffusione di ben 71 barche paralimpiche presso 29 Sezioni, con il deciso incremento di oltre il 40% negli ultimi due anni, determinato dalla spinta impressa dalla Presidenza Nazionale LNI a questo settore.



Sezione di Genova - La semplicità della 2.4 mR nella foto con l'istruttore Silvano Malagugini nel 2010

Infatti, quel progetto del '99 e soprattutto i suoi risultati negli anni successivi, si erano rivelati determinanti per arrivare (finalmente, dopo l'Accordo del 2003 della Conferenza Stato - Regioni) alla firma del 20/06/2011 dell'Accordo di reciproca collaborazione fra la Regione Liguria e la Lega Navale Italiana, basato essenzialmente sull'attuazione annuale di progetti di Promozione Sociale (come appunto la vela per disabili) e di Educazione Ambientale: un accordo interessante come riferimento anche per le Sezioni di tutte le altre regioni. Nel 2010 la Sezione di Savona aveva organizzato al Salone di Genova un convegno per lanciare il progetto su scala nazionale, puntando sul "doppio" Access 303, una nuova unità che la sezione aveva deciso di aggiungere alla propria flottiglia di "singoli". Questa barca australiana per disabili, diffusa già da tempo in tutto il mondo ma im-

portata solo da quell'anno anche in Italia, si era infatti dimostrata ideale per la formazione velica, grazie all'istruttore affiancato al timoniere, e la Presidenza Nazionale LNI aveva dato maggior forza all'Accordo che sarebbe seguito con la Regione, dotando la Liguria di altre due "303": una operativa alla Sezione di Genova, in uso al primo istruttore velico disabile nazionale (Silvano Malagugini), ed un'altra con la funzione di "barca LNI regionale" a rotazione fra le Sezioni richiedenti.

In seguito, questa barca a due posti, dalla filosofia "amichevole", è diventata la attuale Hansa 303 (dal nome del cantiere, che è quello della gru indonesiana stilizzata sulla vela, per non limitare l'unità al solo settore dell'accessibilità), ed è stata selezionata da World Sailing come "doppio" paralimpico, mentre la Presidenza Nazionale LNI l'ha scelta per sviluppare quanto più possibile la

vela per disabili sotto il proprio guidone e dare pratica attuazione alla Promozione Sociale che figura fra i principali scopi statutari.

A fine 2018, erano 19 le Sezioni operative con barche a vela paralimpiche, di cui 6 attive con i "singoli" 2.4mR (n. 19 barche) e 17 quelle operative con i "doppi" Hansa 303 (n. 35 barche), con 4 sedi dotate di entrambe le unità.

Di queste, ben 6 Sezioni si sono attivate nel 2018, con n. 12 Hansa 303 di un primo lotto del "doppio" paralimpico di una promozione della Presidenza Nazionale LNI, con un parziale contributo alle Sezioni stanziato a fronte di un accordo con l'importatore promosso dalle Sezioni di Brescia-Desenzano e Palermo, che hanno ripreso e attuato parte degli obbiettivi del "vecchio" progetto savonese.

E nel 2019 alla flottiglia si aggiungono le "303" di ulteriori 11 Sezioni che hanno a propria volta aderito alla promozione LNI del secondo (e ultimo) lotto, portando a ben 52 unità il totale dei "doppi" paralimpici nelle Sezioni.

Caratteristiche e potenzialità delle due barche paralimpiche

Entrambe le barche si distinguono per la sicurezza, in particolare per quanto riguarda la sistemazione dell'equipaggio, la stabilità e l'inaffondabilità anche a scafo completamente allagato, ma le loro caratteristiche ne delineano potenzialità molto differenti, e in un certo senso complementari. I "singoli" 2.4mR sono veri e propri mini Coppa-America del mare (la formula è la stessa dei "12 metri Stazza Internazionale" dei tempi della mitica Azzurra, così come dei classici 5,50, 6 e 8 metri S.I.), vale a dire unità estremamente tecniche, per timonieri molto com-



Sezione di Genova - Malagugini provvede ad armare la sua Hansa 303

petitivi, e quindi alquanto "esclusive". Tanto per dare un idea, sono ben 16 le manovre in pozzetto, fra drizze, scotte e regolazioni di fino, che se da un lato fanno di questa barca la quintessenza della regata per timonieri esperti, con disabilità motoria o normodotati, dall'altro possono mettere in soggezione un neofita. L'affusolato scafo a chiglia (con 168 Kg di zavorra in piombo) è estremamente agile, ha un limite di impiego fino a Forza 4 e richiede strutture portuali con un bigo per l'alaggio.

L'impiego dei "doppi" Hansa 303 spazia dalla vela ricreativa alle regate e dalla formazione alla velaterapia, perchè si tratta di barche decisamente adatte a tutti ("inclusive") grazie alla loro disarmante semplicità, con solo sei manovre, fra scotte e circuiti rollavele. Con questi requisiti, le "303" risultano utilissime anche per la velaterapia, tanto per le disabilità fisiche (motoria, amputati) e sensoriali, quanto con insospettabile efficacia per le disabilità intellettivo relazionali. La deriva mobile zavorrata consente il varo anche dalla spiaggia, e le vele rollabili estendono le possibilità di impiego fino a Forza 5, mentre il boma orientato verso l'alto resta ben lontano dalle



Sezione di Savona - nella foto, il pontile per le carrozzine e la gruetta, all'estremità del molo a sinistra

teste dell'equipaggio. Infine, le "303" possono essere dotate del servomeccanismo Dragonfly, progettato e prodotto in Italia, che consente la gestione del timone e delle scotte anche da parte di velisti tetraplegici o con poca forza nelle mani.

Infrastrutture portuali ma anche spiagge

Le infrastrutture necessarie per l'imbarco / sbarco dei velisti con disabilità motoria vanno dai pontili accessibli per le carrozzine, posti al livello del bordo libero delle barche per facilitare il trasbordo quasi autonomo da par-

te dei disabili autosufficienti, fino alle gruette sollevapersone per quei disabili che necessitano di aiuto, situate all'interno di porti o specchi acquei protetti, che sono indispensabili per le unità a chiglia come i "singoli" 2.4mR.

Queste infrastrutture non sono ovviamente compatibili con l'ubicazione su spiaggia, come nel caso di 8 Sezioni delle 29 che dispongono di barche paralimpiche ed evidenziano come la vela per disabili sia possibile anche sulle spiagge se l'impegno viene dedicato ai velisti con disabilità intellettivo-relazionali, a bordo delle unità a deriva mo-

bile zavorrata come i "doppi" Hansa 303, pur trattandosi di un'attività tutt'altro che facile.

Infatti, se - una volta rimosse le barriere architettoniche - la formazione dei velisti con disabilità motoria non comporta alcun problema di comunicazione, ed è poi quasi scontato il passaggio alle regate di quelli con spirito competitivo, è invece tutt'altro che semplice interagire con soggetti autistici o con disagio mentale, ma non impossibile, come spiegano gli istruttori che si dedicano alla velaterapia per questi soggetti.

Esperienze significative

Fra le esperienze delle Sezioni operative con barche a vela paralimpiche troviamo interessanti spunti di riflessione.

Per esempio, il ricorso a sinergie di reciproca utilità con altre associazioni da parte delle Sezioni che non hanno le barche paralimpiche oppure le infrastruture per l'accessiblità dei di-



Sezione di Venezia – Il pontile con la gruetta Pequod per l'imbarco dei disabili

sabili: nel primo caso si collocano le Sezioni di Porto San Giorgio e di Trieste, che collaborano con Onlus proprietarie di barche, mettendo a disposizione le proprie strutture, mentre l'alternativa riguarda la LNI Sanremo che invece ha le barche ma non le strutture e per imbarcare i disabili fruisce del pontile della locale Associazione Canottieri.

Significativa l'esperienza riferita dall'Esperto Velista LNI Mauro Zecca, della LNI Pomezia che promuove da quattro anni la velaterapia, in collaborazione con l'ASL, a favore sia di ragazzi sia di adulti con disagio mentale, inteso come patologia indotta da situazioni ambientali. Si è iniziato imbarcando gli allievi su derive Caravelle e Sunfish, alle quali viene affiancato dal 2018 il nuovo "doppio" Hansa 303 della promozione della Presidenza Nazionale LNI. La sezione organizza anche corsi per operatori di velaterapia, per potenziare lo staff dato che in una città di 64.000 abitanti, come Pomezia, la casistica del disagio mentale interessa ben il 5% della popolazione, con 1.500 pratiche aperte dal Centro di Psichiatria Infantile, e oltre 1.700 adulti seguiti dal Dipartimento di Salute Mentale. In questo contesto, l'ope-



Sezione di Pomezia - La Hansa 303 ripresa al Campionato Italiano 2018 a Genova

rato della sezione è molto apprezzato dagli specialisti per via del rapporto di 10 a 1 fra l'utilità della velaterapia rispetto ai benefici indotti da altri sport. In effetti non sono mancati riscontri davvero significativi, come nel caso di due ragazze che non parlavano e che, insieme all'incremento dell'autostima derivato dall'apprendimento di come rapportarsi con la vela, il vento ed il mare, hanno cominciato a relazionarsi correttamente in società e quindi anche a scuola.

Altrettanto interessante quanto spiegano i giovani istruttori della LNI Castellamare di Stabia, che dispone dal 2015 di due Hansa 303, dedicate all'attività per velisti autistici: un impegno oggettivamente difficile, con soggetti

che non parlano e non interagiscono, eppure l'esperienza evidenzia come dalla terza uscita alcuni di questi allievi per così dire "assenti" mostrano di essersi resi conto di come muoversi a bordo, e taluni prendono il timone e regolano le vele.

Una conferma arriva dagli istruttori, anche questi giovani eppure molto disponibili, della LNI Sassari. Su una nuova Hansa 303 della promozione LNI, la sezione promuove la vela per disabilità diversa da quella motoria, con modalità operative esemplari, dai corsi "tutti insieme" per favorire l'integrazione fra disabili e non, fino alle prime uscite su Optimist in mezzo ad altri bambini in modo da favorire negli allievi con autismo l'apprendimento dalla pratica, visto che la teoria appare impossibile da spiegare a questo tipo di soggetti, che però dopo poche uscite si dimostrano in grado di armare e disarmare osservando quello che fanno gli altri, così come di districarsi nelle manovre in flotta.

Due notazioni finali sulle regate: a ottobre Genova ospiterà il mondiale 2.4mR, che vedrà senz'altro la partecipazione anche di timonieri delle Sezioni di Mandello e Milano, mentre per la Hansa 303 citiamo le belle esperienze dell'equipaggio della LNI Monfalcone composto da Pardo e Luca Palmeri, padre in carrozzina e figlio (giovanissimo) con esperienze di Optimist e Open Bic, che - dopo il piazzamento al Campionato Italiano del settembre 2018 a Genova Sestri - hanno preso parte in ottobre al Mondiale 2018 della Classe ad Hiroshima, conquistando un eccellente 9° posto (su 52 concorrenti), con un ruolino di marcia che ha compreso anche una vittoria di giornata, e non mancheranno al Campionato Italiano, in programma alla LNI Palermo Centro a giugno, dove si prevede un record di partecipazione fra le 52 barche con guidone LNI e un'altra ventina di unità attive nella penisola.