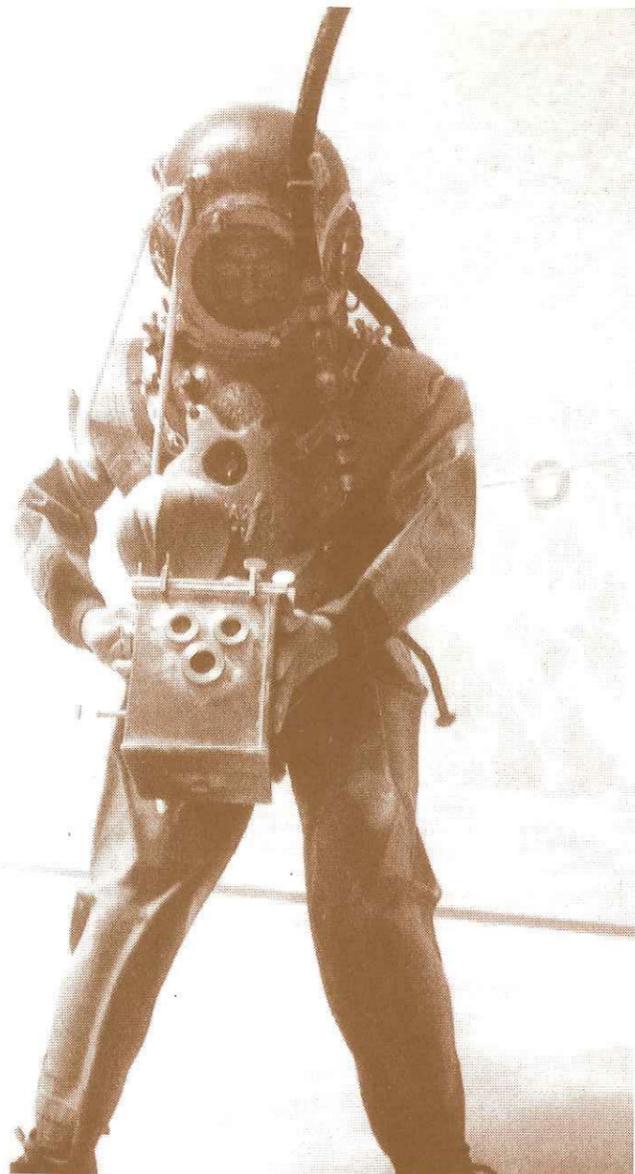
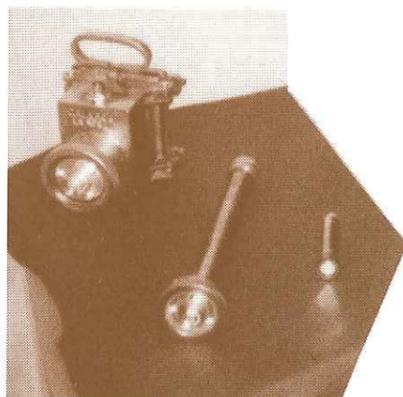


DIVING ARK George Sinclair (1683)

«Promuove la conoscenza della storia dell'immersione nella consapevolezza che la stessa è una parte importante e significativa dello sforzo tecnologico compiuto dai nostri avi, sulla strada del sapere umano».



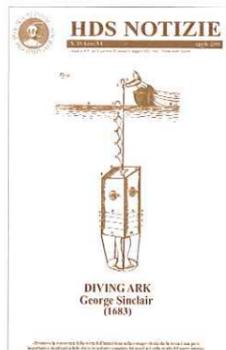
**FORNITURA E/O RICOSTRUZIONE
ANTICHE ATTREZZATURE DA
PALOMBARO SU DISEGNI ORIGINALI
MANUTENZIONI E REVISIONI:**

**PRO.GETTAZIONE
TE.CNICHE
C.OSTRUZIONI
O.CEANOGRAFICHE e**

SUB.ACQUEE s.n.c.

LOC. LAGOSCURO - 19020 CEPARANA
TEL. 0187/932264 - FAX 0187/934699

**ELMI
POMPE
LAMPAD
VESTITI
SCARPONI
COLTELLI
SOTTOMUTE**



**IN COPERTINA:
THE DIVING ARK (1683)**
George Sinclair - Natural Philosophy
improven by new experiments

George Sinclair, scienziato e professore di filosofia e matematica a Glasgow, nel 1683 descriveva nel suo libro intitolato "Natural Philosophy improven by new Experiments" una singolare campana subacquea per esperimenti scientifici (Diving Ark, traducibile in Arca Subacquea) di forma quadrata in contrapposizione alla tradizionale forma a campana. Di essa enumerava svariati vantaggi: più aria respirabile, dato l'aumentato volume, e facilità di costruzione con posti di seduta con punti sicuri di aggancio per la stabilità dell'operatore nonché semplicità di inserimento di obli laterali per visionare, se necessario, gli oggetti sul fondo ipotizzandone anche il rilevamento della loro posizione attraverso una bussola operata dal subacqueo stesso. L'utilizzazione di tale strumento viene proposta dall'autore essenzialmente per condurre svariati osservazioni scientifiche subacquee tra cui gli effetti della pressione dell'acqua, alle diverse profondità, sui relativi cambiamenti di volume della massa d'aria respirabile, sulla possibile rottura del timpano del subacqueo, sulla trasmissione del suono sott'acqua. Ma nel far ciò, dato questo storicamente rilevante, il Sinclair evidenzia la possibilità di ricambiare l'atmosfera della campana al fine di permettere lunghe permanenze subacquee inviando dalla superficie all'operatore immerso aria fresca racchiusa in palloni o vesciche, come egli le chiama, con una tecnica verosimilmente non molto diversa da quella di alcuni anni dopo attribuita come invenzione al famoso astronomo Halley.
Iconografia e testo Federico de Strobel

HDS NOTIZIE
Periodico della
THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA

Direttore Responsabile
Isabella Villa

Presidente Onorario
M.O.V.M Luigi Ferraro

Consiglio Direttivo
Faustolo Rambelli (presidente),
Federico de Strobel (vicepresidente),
Danilo Cedrone, Giancarlo Bartoli,
Riccardo Pepoli, Gian Paolo Vistoli,
Stefano (Tete) Venturini (consiglieri),
Walter Cucchi, Claudio Simoni, Gianfranco Vitali
(revisori dei conti).

Coordinatori di settore
Gian Carlo Bartoli (tecnologia storica)
Vincenzo Cardella (biblioteca)
Danilo Cedrone (rapporti con le editrici)
Francesca Giacché (redazione HDS NOTIZIE - Pubblicità)
Faustolo Rambelli (Museo Nazionale delle Attività Subacquee)
Stefano Venturini (mostre itineranti)
Gian Paolo Vistoli (stage palombaro)

Sede sociale
Viale IV Novembre, 86/A - 48023 Marina di Ravenna (RA)
Tel. e fax 0544/531013 - cell. 0335/5432810
e-mail: hdsitalia@racine.ravenna.it
<http://www.racine.ra.it/perglialtri/hdsitalia>

Redazione e pubblicità
c/o Francesca Giacché
Corso Cavour, 260 - 19122 La Spezia
Tel. 0187.711441 - Tel. e fax 0187.730759
e-mail: hdsnotizie@libero.it

Registrato presso il tribunale di Ravenna il 17/3/95
Hanno collaborato a questo numero:
Mario Bertora, Federico de Strobel, Franco Harrauer, Francesca Giacché,
Domenico Mazzotti, Faustolo Rambelli, Fabio Vitale
*Le opinioni espresse nei vari articoli rispettano le idee degli autori
che possono non essere le stesse dell'HDS, ITALIA.*

Fotocomposizione e stampa:
Tipografia Ambrosiana Litografia - La Spezia

Soci sostenitori:

ASSOSUB, BENELLI GIOIELLERIA, CE.M.S.I. (Leonardo Fusco),
C.N.S. (Cooperativa Nazionale Sommozzatori),
DIRANI MARINO s.r.l., G.A.S. sas di Gabriele Gasparini & C.,
VITTORIO GIULIANI RICCI, MARINE CONSULTING s.r.l.,
MENTASTI GIUSEPPE, NASE ITALIA, FAUSTOLO RAMBELLI

SOMMARIO

SERVIZI SPECIALI

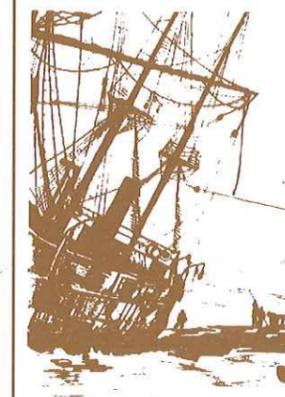
- 4 Giuseppe Pino ed il suo il
"BATTELLO LAVORATORE" - 1903
di Faustolo Rambelli
- 6 Bala du Sciù Pin
di Franco Harrauer
- 9 "Artillerie" - 1621 - di Diego Ufano - Dialogo 24°.
Traduzione dal francese di Faustolo Rambelli
- 12 Lo sminamento del Golfo della Spezia:
Intervista al palombaro Sergio Fiorelli
di Francesca Giacché
- 14 Mario's list
di Mario Bertora

RUBRICHE

- 18 Attività HDS
- 19 Notizie varie e comunicati
- 24 Racconti di palombari
Dal diario di Giæta, un palombaro del
Gruppo Ricuperi
di Francesca Giacché
- 26 La biblioteca dell'HDS, Italia

Premiata ditta FAGO *di Giuseppe Nicola Fago*

"Il Relitto"



**Materiale vario
proveniente da
demolizioni navali
Antiquariato navale**

19126 LA SPEZIA
Mag. e Ufficio
V.le S. Bartolomeo, 128
(Marina del Canaletto)
tel. 0187.502409

Negozi:
V.le S. Bartolomeo, 445/447
tel. 0187.517295
Ab. Casa Fago
V.le S. Bartolomeo, 250

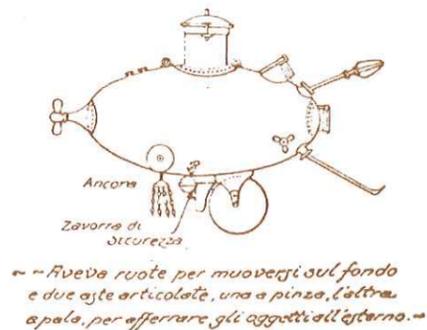
GIUSEPPE PINO ED IL SUO IL "BATTELLO LAVORATORE" - 1903

Testo di Faustolo Rambelli

Era già un pò di tempo che desideravo scrivere qualcosa su Giuseppe Pino delle cui invenzioni per lavorare sott'acqua avevo attinto notizie dalla mia piccola biblioteca.

Questo ingegnere, o "...pseudo ingegnere..." (Bravetta, *L'insidia sottomarina*, 1919) di cui nulla si conosce ⁽¹⁾, aveva progettato e costruito nel 1903 il "lavoratore" un battello subacqueo e, forse nel 1904, l'"idroscopio" ⁽²⁾ uno strumento per vedere il fondo del mare.

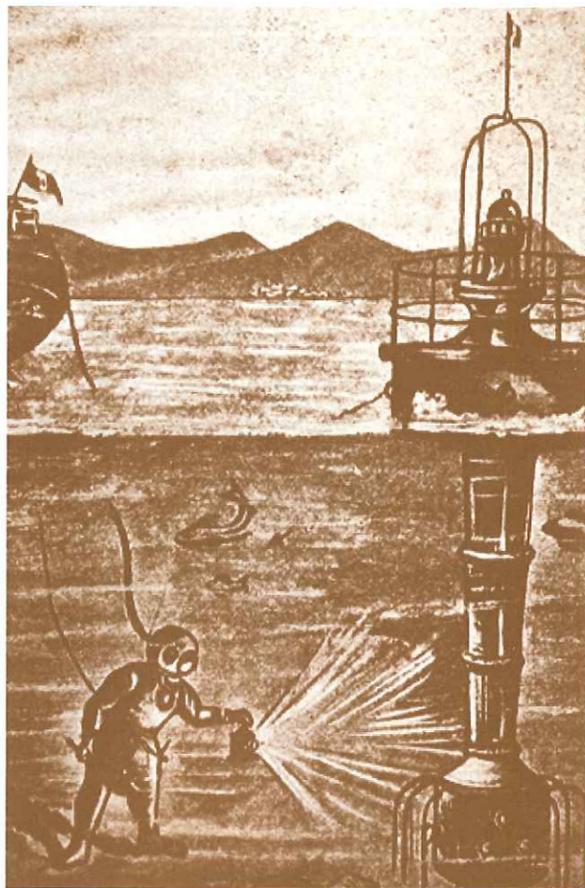
Sottomarino di salvataggio dell'italiano PINERO



Il "Battello lavoratore" di Giuseppe Pino (tratto da "L'insidia sottomarina", Ettore Bravetta, 1919)

Nel 1905 effettuò con successo anche dei lavori per il recupero di un galeone nella famosa baia di Vigo applicando delle tecniche particolari sia per la rimozione del fondale, tramite una specie di sorbona, e sia per il sollevamento del relitto, tramite l'applicazione allo stesso di sacchi di tela gommata, i progenitori degli attuali palloni. L'"idroscopio", di cui si può leggere la descrizione dettagliata nel seguente articolo di Franco Harrauer, oltre ad essere stato impiegato da Giuseppe Pino durante i lavori nella baia di Vigo, fu utilizzato nel 1905 anche dai giapponesi, dopo la fine della guerra con i russi, per osservare i relitti delle navi russe affondate a Port Arthur (Tegani, *Viaggi nel mondo sommerso*, 1931).

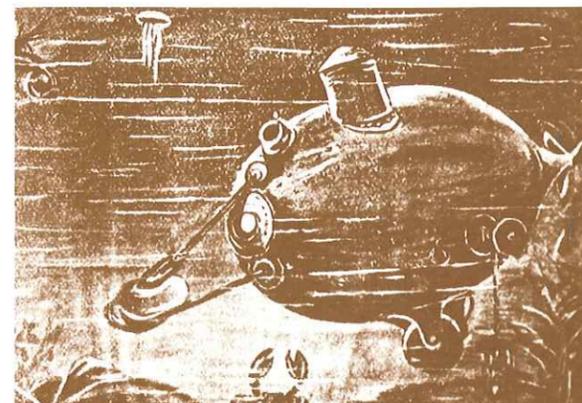
Il "lavoratore" era invece un mezzo subacqueo a tutti gli effetti ed una volta varato, era completamente autonomo in quanto aveva la possibilità di galleggiare, muoversi e manovrare. Aveva la forma di un elissoide allungato, di circa 5 metri di lunghezza e circa 3 di altezza ed era dotato di



L'idroscopio, altra invenzione di Giuseppe Pino, per osservare il fondo del mare (tratto da *Viaggi nel mondo sommerso*, U. Tegani, 1931)

oblò. Dalla torretta, con chiusura ermetica, si poteva accedere all'interno. Era dotato di un'elica posteriore per la propulsione e, essendo privo di timoneria, di due piccole eliche, poste a prua sulle fiancate, per gli spostamenti laterali durante la navigazione. Le tre eliche erano attivate da motori elettrici. La prua, inoltre, era munita di un oblò per la visione e di due bracci, per il recupero degli oggetti, azionabili dall'interno e posti uno sopra ed uno sotto all'oblò. Quello sotto era armato con una specie di mano articolata e quello sopra, con una paletta. "...quando il manovratore vuole afferrare un oggetto, mette in azione le due braccia, che hanno tutte le facoltà dei movimenti umani, e incomincia l'operazione. Il primo braccio in basso, avente forma di mano, stringe l'oggetto che si vuol togliere dal fondo del mare, lo solleva, gli avvolge e gli

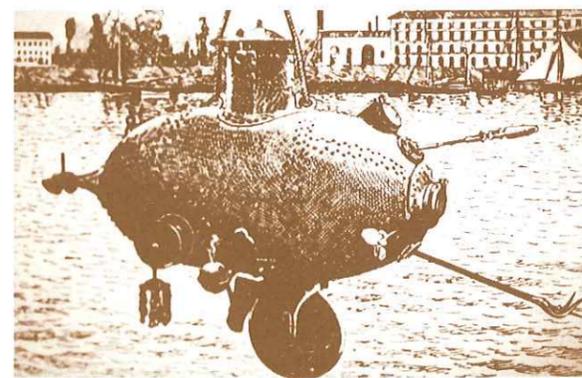
lega intorno una corda, nè più nè meno che si trattasse di vere dita viventi, mentre l'altro braccio lo tiene fermo, premendovi sopra con la paletta di cui è munito..." (Tegani, *op. cit.*).



Il "Battello lavoratore" di Giuseppe Pino (tratto da *Viaggi nel mondo sommerso*, U. Tegani, 1931)

Sui fianchi erano poste delle zavorre di sicurezza sganciabili dall'interno in caso di emergenza. Su un fianco, a poppavia, era inoltre installato un rullo con un cavo a cui era agganciata una zavorra formata da catene. Quest'ultimo marchingegno aveva senza dubbio il compito di fissare il "lavoratore" ad una quota determinata, stabilita dall'equipaggio, in questo modo:

- l'equipaggio azionava il rullo fino a far toccare la zavorra di catene sul fondale, il "lavoratore", senza detta zavorra, assumeva un assetto positivo;
- l'equipaggio svolgeva il cavo del rullo ed il "lavoratore" risaliva fino alla quota desiderata. Sotto lo scafo era infine posta una ruota, che dava al "lavoratore" lo strano aspetto di una carriola ⁽³⁾ con cui, una volta posato sul fondale, poteva muoversi spinto dall'elica.



Il "Battello lavoratore" di Giuseppe Pino (tratto da *L'uomo ed il mondo sottomarino*, Raymond Vaissiere, 1970)

La HDS,ITALIA riceve regolarmente, per la biblioteca del "Museo Nazionale delle Attività Subacquee", i numeri delle varie riviste del settore che gli Editori gentilmente inviano a sostegno della attività HDS. Tra queste anche "NO LIMITS", ora diretta da un antico e conosciutissimo subacqueo: Antonio Soccol. Grande è stata la mia meraviglia quando nel numero di aprile 99 di "NO LIMITS" ho visto, e divorato, l'articolo di Franco Harrauer "Bala du Sciu Pin" che parla di Giuseppe Pino e delle sue invenzioni. Contattati, sia Soccol sia Harrauer hanno gentilmente concesso la loro autorizzazione alla pubblicazione di detto articolo su "HDS NOTIZIE", cosa che qui puntualmente facciamo ringraziandoli della loro squisita cortesia. (FR)

Note

- 1 - Si ritiene che Giuseppe Pino sia genovese ed esisterà senz'altro, in Genova, qualche suo discendente. Ma il rintracciarlo è quasi impossibile considerando che di Pino, solo nell'elenco telefonico, ce ne sono quasi tre pagine. Se qualcuno che legge quest'articolo ha informazioni in proposito è invitato a contattare Faustolo Rambelli (tel 0335.432810 - e.mail: hdsitalia@racine.ravenna.it).
- 2 - L'Idroscopio di Giuseppe Pino anticipa di quasi 10 anni il tubo sottomarino alla cui estremità era appesa la "fotosfera" usata da Williamson per girare i suoi film subacquei nel 1913-14.
- 3 - L'applicazione delle ruote ai veicoli subacquei non deve meravigliare in quanto, a quel tempo, non era nuova. Nel 1895 l'americano Simon Lake aveva costruito e reso operativo un battello subacqueo l'"Argonaut" dotato di due ruote, tramite le quali era in grado di muoversi sul fondale. L'"Argonaut" era inoltre dotato, a prua, di un locale tramite il quale il palombaro poteva uscire dallo scafo per compiere il proprio lavoro e rientrarvi comodamente.

BIBLIOGRAFIA

- "Domenica del Corriere" del 1° marzo 1903;
- "La Navigation Sous-marine" di G. L. Pesce, 1906;
- "L'insidia sottomarina" di E. Bravetta, 1919;
- "Viaggi nel mondo sommerso" di Ulderico Tegani, 1931;
- "L'uomo ed il mondo sottomarino" di Raymond Vaissiere, 1970;
- "Grande Enciclopedia del Mare" volume VI, Curcio editore, 1979.

BALA DU SCIÙ PIN

Testo e illustrazioni di Franco Harrauer

Ove si narra d'una misteriosa macchina di Portofino, possibile superstite della ricerca del tesoro affondato con la flotta spagnola nella baia di Vigo. E della sorprendente analogia costruttiva rivelata sulla "Domenica del Corriere" confrontato con quello fatto a memoria dopo oltre quarant'anni. E della possibilità che il progettista genovese un posticino nella Storia se lo meriti.

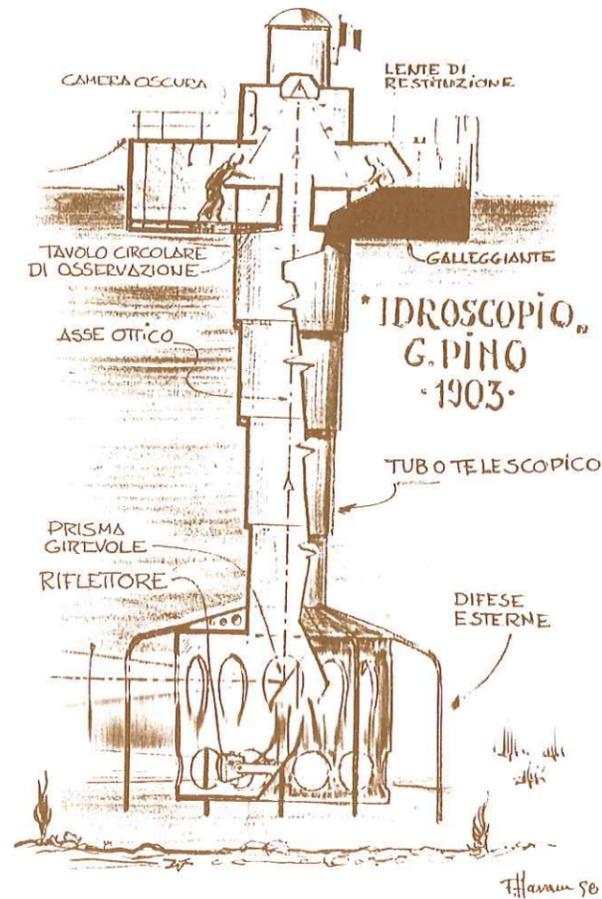
Improvvisamente, la mia "macchina" con una lieve oscillazione tocca il fondo della baia. Guardo il manometro: bene! Trenta metri! Spengo la luce interna dopo aver regolato il flusso dell'aria e una fioca luce verdastra penetra nell'angusto ambiente attraverso i quattro piccoli oblò di spesso cristallo. Aziono le due grandi ruote e, lentamente, per non sollevare il fango del fondo, mi muovo in direzione, nord-nord-ovest: 330° come indica la bussola.

L'aria all'interno della "macchina" è pesante e calda; io sudo abbondantemente, ma resisto perché l'obiettivo è vicino. Passo lentamente vicino a numerosi rottami, vecchie ancore tra alghe che fluttuano come tentacoli di mostri marini, ma il mio obiettivo è il *Toja*, il grande galeone dell'Havana, giunto sin qui carico d'oro e preziosi per il re di Spagna.

"Me ne frego del re di Spagna!", urlo di gioia e la mia voce rimbomba cupamente nel ventre della "macchina": i miei occhi hanno intravisto il galeone. "Il tesoro sarà mio!", mormoro in un sogghigno mentre guardo la nave, enorme, con il suo altissimo castello di poppa coricato sul fondo con gli alberi spezzati. Aziono con più lena le grandi ruote metalliche che fanno camminare la "macchina" sul fondale.

Ecco, ora sono a fianco dell'enorme carcassa che presenta uno squarcio nel quale indirizzo la luce del faro subacqueo. Preparo il braccio meccanico. Casse aperte, forzieri spalancati e vuoti! Maledizione! Il Capitano Nemo e i suoi uomini sono già passati di qui e hanno depredato i galeoni della baia di Vigo. Improvvisamente un rumore assordante mi gela il sangue: qualcosa sta percuotendo le lamiere della mia "macchina". Guardo allarmato fuori dall'oblò laterale e vedo la faccia di Piero. "Dai, Franco, dai, vieni fuori! È tardi e dobbia-

mo prendere la corriera per Santa Margherita!" Maledetto Nemo! Salgo la scaletta a ramponi e spingo con forza il boccaporto che, cigolando, si apre. La luce del sole mi stordisce: "Vaffanculo, Piero! Nemo è arrivato prima di me!"



"Già! E Fausto Coppi è terzo a dieci secondi!" Mi risponde l'amico che mi aspetta ai piedi della "macchina" sul molo.

Alla fine degli anni Trenta Portofino era veramente un'oasi di pace anche durante i mesi estivi. Nel piccolo porto erano ancorate poche barche, alcuni *rivani* da vino o sabbia, piccoli gozzi da pesca e un paio di barche a vela tra le quali giganteggiava il *Quadrifoglio*, in banchina, seminascosto in un angolo tra le rocce del costone sulle quali vi è la chiesetta di S. Giorgio, giaceva abbandonato da anni un misterioso oggetto. Noi ragazzi lo chiamavamo "a bala du Sciù Pin", cioè "la palla del Signor Pino", e ancor oggi sono in dubbio circa il vero si-

gnificato di questa denominazione! "Palla" in senso geometrico? In quello della validità funzionale dell'oggetto o in senso anatomico? Conoscendo il senso of humor dei portofinesi prepondererei per la terza ipotesi.

La vidi per la prima volta nel 1938 o 39, ma la macchina era già abbandonata da tempo, direi a memoria d'uomo, corrosa dalla ruggine e forse mancante di alcuni pezzi. Noi ragazzi ci calavamo nel suo misterioso e buio interno ove stagnava un fondo d'acqua piovana; misteriose manovelle e comandi ci davano l'illusione di scendere negli abissi marini in cerca di tesori sommersi come il Capitano Nemo nel suo *Nautilus*. Non avevamo un'idea precisa dell'uso di questa macchina, ma era chiaro che fosse destinata ad andare sott'acqua, sospesa a un cavo, e che le grandi ruote dovevano servire per spostarsi sul fondo marino.

Dal lato degli oblò e dei fari vi era uno snodo a sfera con un moncone di braccio meccanico che si manovrava dall'interno. La rividi nel dopoguerra, forse nel 1945, sempre più rugginosa, con i cristalli degli oblò sfregiati da colpi d'arma da fuoco.

Poi, un giorno, sparì portandosi dietro le sue origini e la sua misteriosa storia. Forse finì in una fonderia.

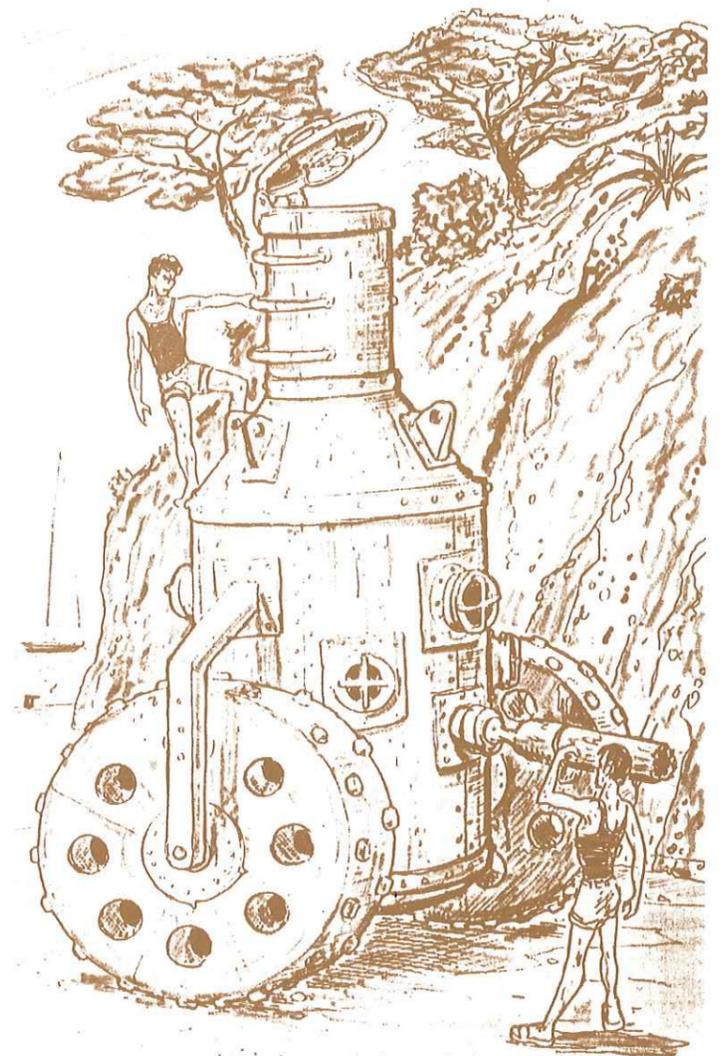
La baia di Vigo è una profonda insenatura che si apre sulla costa atlantica nel nord-est della Spagna, in Galizia, quasi al confine con il Portogallo. Questa specie di fiordo roccioso, oltre la cittadina di Vigo sulla sua riva meridionale, si stringe nel punto ove, attualmente, è scavalcato dall'autostrada che da sud porta verso Santiago de Compostela, per poi allargarsi in una specie di *cu de sac*, un bacino di un paio di miglia, dominato dal castello di Sotomayor.

Nel mese di settembre del 1702 la parte più stretta prima della baia interna era chiusa da catene tese da una riva all'altra e sostenute da zattere galleggianti. Uno sbarramento invalicabile che proteggeva la flotta dei galeoni spagnoli arrivati dal Messico o da Cuba, intenti a scaricare un inestimabile tesoro, tonnellate di oro e argento del Perù e di Potosi, spezie dei Caraibi, pellami del Messico, cotone, caffè, il tutto destinato alla corona spagnola di Filippo V d'Angiò.

Una squadra navale francese comandata dall'ammiraglio Chateau-Renault aveva protetto, durante il viaggio dai Caraibi, il

convoglio dei galeoni e adesso era schierata all'ingresso della baia assieme alle artiglierie sbarcate e disposte sulla costa. Alla flotta britannica che aveva già tentato di intercettare il convoglio durante la traversata dell'Atlantico e che stava assediando Cadice, non sfuggì la notizia dell'arrivo a Vigo del tesoro e quattro settimane dopo, precisamente il 23 ottobre 1702, la flotta anglo-olandese dell'ammiraglio Rooke irruppe nello stretto fiordo dopo aver neutralizzato le batterie che ne difendevano l'accesso.

Distrutta in combattimento la squadra di Chateau-Renault e forzato lo sbarramento quasi tutti i galeoni furono facile preda degli anglo-olandesi, numerosi furono affondati o autoaffondati, incendiati, alcuni furono catturati e rimorchiati fuori dalla baia. Pare che parte del tesoro, per un valore di due milioni di sterline, decurtato delle legittime "prede" dei capitani, sia stato depositato nei forzieri della Torre di Londra, ma fonti storiche affermano che questa quota corrisponda a circa il venti



per cento del valore totale proveniente dalle Americhe. Quindi, oltre cento milioni di sterline giacevano sul fondo della baia di Vigo.

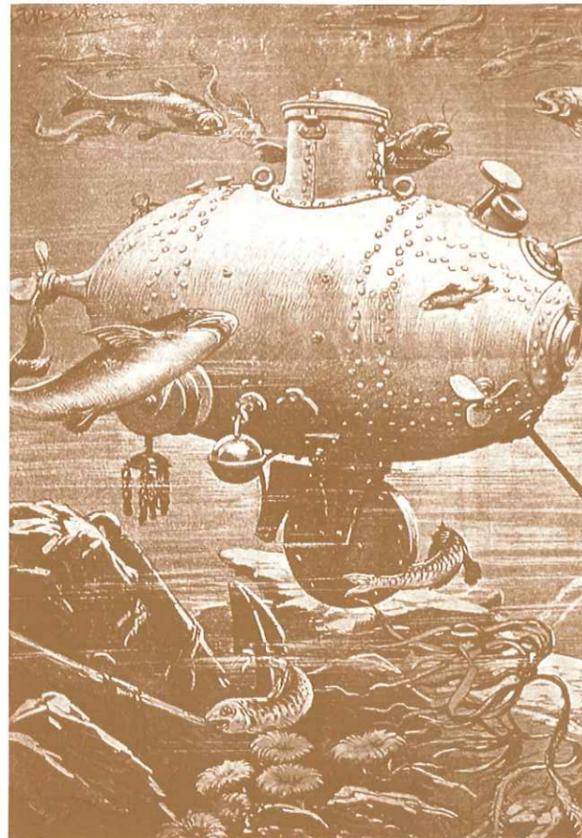
La "bala du Sciù Pin", come tanti ricordi di gioventù, uscì dalla mia memoria ma la sua immagine rimase accantonata in qualche angolino del mio cervello pronta a balzare fuori. Infatti, alcuni anni fa vidi su un vecchissimo numero della *Domenica del Corriere* del 1° marzo 1903, un'illustrazione (manco a dirlo di Beltrame!), che raffigurava una "macchina subacquea" progettata da un certo G.Pino di Genova. Dall'angolino del mio cervello balzò fuori sferragliando la mia "Macchina misteriosa di Portofino", con le sue grandi ruote. Successive mie curiosità hanno rivelato che nel 1904 il Pino ottenne "un decreto reale di concessione" da parte del governo spagnolo per l'esplorazione e il recupero dei tesori dei galeoni spagnoli della baia di Vigo.

L'ingegner Pino costruì alcune ingegnose macchine semoventi per questo scopo, tra le quali il "lavoratore", autentico piccolo sottomarino individuale, appunto illustrato sulla *Domenica del Corriere*. La spedizione fu una delle poche coronate da qualche successo. Pino riuscì a recuperare un galeone che purtroppo conteneva nelle sue stive solo spezie e vasellame di poco conto. Il fatto curioso è che il recupero fu fatto con una specie di "sorbona" (attrezzo composto da una tubazione a giunture snodabili, usato negli scavi sottomarini per rimuovere detriti sedimentari o prelevare campioni, ndr) e mediante palloni di sollevamento: tutte tecniche che riteniamo moderne.

Tra le ingegnose macchine che Pino portò a Vigo vi era un "idroscopio" del quale trovai alcuni disegni, peraltro non originali, sull'*Enciclopedia del mare*, di de Agostini e su *L'uomo e il mare* di Mursia. In questi testi il singolare marchingegno viene descritto come un apparecchio per osservazioni sottomarine senza però spiegarne il funzionamento, che ritengo possa essere quello di un periscopio alla rovescia. Infatti, da un galleggiante indicato come "camera oscura di osservazione" si estende un tubo telescopico che in più elementi può raggiungere la profondità di circa 20 metri.

All'estremità inferiore del tubo vi è un sistema ottico che probabilmente è un prisma rotante che osserva il fondo attraverso degli oblò, in numero di dodici, alcuni dei quali muniti di riflettori elettrici. L'immagine captata dal prisma sale verticalmente fino al soffitto della camera oscura dove un altro prisma lenticolare la restituisce su un tavolo o su uno schermo di osservazione sotto forma di im-

magine circolare come quella di un obiettivo fish eye. Per ovvie ragioni di tenuta stagna del tubo e di spinta idrostatica, credo che quest'ultimo sia stato sempre pieno d'acqua e ritengo che, a simiglianza della camera di osservazione e passaggio del batiscafo *Trieste* di Piccard, il tubo di Pino fosse pieno di acqua dolce o di acqua di mare preventivamente filtrata per essere esente da particelle in sospensione. L'idroscopio veniva rimorchiato nella baia e il suo tubo veniva esteso in funzione della profondità del fondale da esplorare.



Il disegno di Achille Beltrame sulla *Domenica del Corriere* del 1° marzo 1903; dice la didascalia: "Invenzioni italiane": il "battello lavoratore costruito e sperimentato dall'ing. G. Pino per discendere in fondo al mare (da una fotografia gentilmente concessa). Quante analogie con la misteriosa "palla" abbandonata nel porticciolo di Portofino negli anni Trenta!

È la mia "macchina misteriosa di Portofino" un superstita dei lavori nella baia di Vigo? La sorprendente analogia costruttiva che può essere rilevata tra il disegno di Beltrame e quello fatto da me a memoria dopo oltre quarant'anni nonché il nome "Pin" possono metterci sulla buona strada di un interessante settore dell'archeologia subacquea. Io credo che il genovese "Sciù Pin" un posticino nella storia lo meriti.

"ARTILLERIE" - 1621 - DI DIEGO UFANO DIALOGO 24°

Traduzione dal francese di Faustolo Rambelli

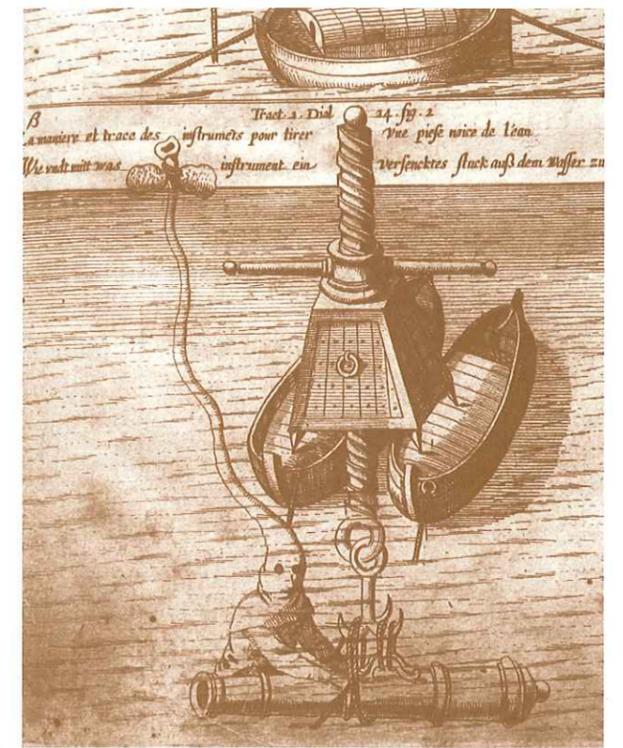
Nella copertina del n. 11 di HDS NOTIZIE c'è un disegno ripreso dal libro di Diego Ufano apparso prima in spagnolo ai primi del 1600 e poi nel 1621 in francese, con il titolo "ARTILLERIE". Questo libro di militaria è un vero e proprio trattato sull'artiglieria e ne esamina tutti gli aspetti. Dalla seconda parte del libro, che è scritta sotto forma di amabili dialoghi "...tra un nuovo generale ed un capitano ben esperto, sono dedotte diverse cose appartenenti tanto al treno dell'Artiglieria, che all'ufficio del generale". Uno di questi, il 24°, con annessi disegni, è dedicato al lavoro di recupero di eventuali artiglierie finite in fondo al mare.

È interessante leggere questo dialogo, (qui tradotto dal francese di allora e lasciato, per quanto possibile, nella sua forma letteraria, incluso la punteggiatura, senza adeguarlo al nostro attuale linguaggio) in quanto ci si rende conto che già allora, comunque, al di là della fattibilità o meno delle azioni descritte, l'attività subacquea rivestiva un suo ruolo, importante e ben definito. Per la traduzione desidero ringraziare Daniel David in quanto, senza la sua cultura ed il suo aiuto, ben difficilmente mi sarebbe stato possibile tradurre parole francesi del 1600, talune ora inesistenti. (FR)

Dialogo 24. Come si recupera un battello affondato con la sua artiglieria, o tutto ciò che è dentro l'acqua.

Gen. "Signor Capitano è da molto tempo che desidero sapere come si potrebbe recuperare un battello affondato nel profondo dell'acqua con la sua artiglieria oppure, se bisogna perdere il battello, per lo meno si potrebbe salvare la detta artiglieria."

Cap. "In questo mi faccio forte di soddisfare la S.V. secondo l'esperienza che ne ho fatto. Se c'è un battello affondato in qualche fiume, porto, o altro angolo di mare, che non si sia sbriciolato contro qualche roccia, od altrimenti rotto; avendo solamente chi ne possa indicare il luogo, o che si possa riconoscere anche dal diverso movimento dell'acqua, che ne rende la testimonian-



Questa è la figura 1 del libro di Diego Ufano, relativa alle operazioni di recupero di un relitto integro di nave descritte nella prima parte del dialogo 24°. I tuffatori agganciano dei cavi al relitto per mezzo dei quali sarà poi sollevato dalle quattro navi.

za: si prenderanno altri quattro battelli, simili a quello che è affondato in grandezza e carico: e non c'è pericolo se essi sono più grandi essendo essi, allora, di più grande effetto. Queste navi saranno (come la figura 14^a lo mostra) talmente ripartite, che le due si terranno ai due lati, e le altre una a prora e l'altra a poppa, tutte e quattro ben ferme sulle loro ancore, ed il più vicino possibile al battello affondato. Dopo si riempiranno le due ai lati di acqua, tanta quanto ne potranno portare senza sfondarsi, e poi per mezzo di buoni tuffatori ⁽¹⁾, che portano delle buone e forti corde ben fermate a dette navi, le si attaccheranno così tese e fermamente ai lati del battello affondato. Essendo fatto ciò, e le dette corde ben tesate, si svuoterà l'acqua, in modo uniforme, dalle dette due navi, le quali sollevandosi eleveranno anche il battello affondato. Lo stesso si farà in appresso con le altre due, ripetendo questa opera, fino a che il detto battello sia interamente sollevato al

disopra dell'acqua, dove vuotandolo dell'acqua che contiene, con i detriti che si sono di quando in quando assemblati, e riparandolo se ci sono dei pertugi o delle crepe, lo si potrà condurre dove si vorrà, senza alcun danno. E questo modo è il più facile e profittevole che si possa applicare.”

Gen. *“Io lo terrò bene per buono se è così presto fatto che detto.”*

Cap. *“V.S. non deve dubitarne in alcun modo, essendo la cosa molto facile, se non fosse che detto battello sia riempito di sabbia o di fango, che creerebbero bene qualche difficoltà, più lavoro, ma del quale tuttavia si verrebbe a capo.”*

Gen. *“Ne avrete voi ben fatta la prova, dato che lo trovate così facile?”*

Cap. *“Si. L'anno 1610 un commissario di artiglieria carica a Dunkercke 5 grandi e 2 piccoli pezzi in una palandra (2), che all'entrata del grande lago tra la detta città e Furnebre incontrò una tale tempesta che si affondò, in forza che non si vedeva che la punta dell'albero, con tutti coloro che vi si trovavano, eccetto il solo padrone, che se ne scappò, e portò le notizie al detto commissario, che fece il cammino per terra a cavallo. Ora il detto commissario era arrivato a Nieuporte dove, allora lui era capitano dell'artiglieria, domandò al Governatore di affittare sia delle genti che degli strumenti e macchine necessarie per recuperare la detta palandra dall'acqua. Ciò che fu fatto: il detto governatore dandomene l'incarico e domandandomi come io lo volessi mettere in pratica. Io gli risposi, che per essere al servizio di sua Maestà io l'accettavo molto volentieri, come non solamente essendo del mio stato, ma anche che mi potrebbe essere occasione d'apprendere o sperimentare qualche cosa nuova ed utile, ma che io non potevo dedurre e mostrare i mezzi, fino a ciò che non avessi visto il luogo e la comodità o scomodità dello stesso.”*

Gen. *“Come Signore c'è lago così pericoloso e profondo, che un battello vi si affondi talmente che non si vede che l'estrema punta dell'albero?”*

Cap. *“Benché di per sè stesso non sia di tale profondità, è che essendo battuto dalle tempeste che si vedono ordinariamente, lui assomiglia al golfo di Nerbonne (3) e quasi tutti i ruscelli della Fiandra vi si ammassano, egli è di tale altezza che sovente inghiotte e battelli e mercanzie e uomini: avendo tre leghe in lunghezza, e tre leghe in larghezza”*

Gen. *“Ma marciando verso il luogo ove si trova il battello affondato, che strumenti ed apparec-*

chi avete voi per recuperarlo?”

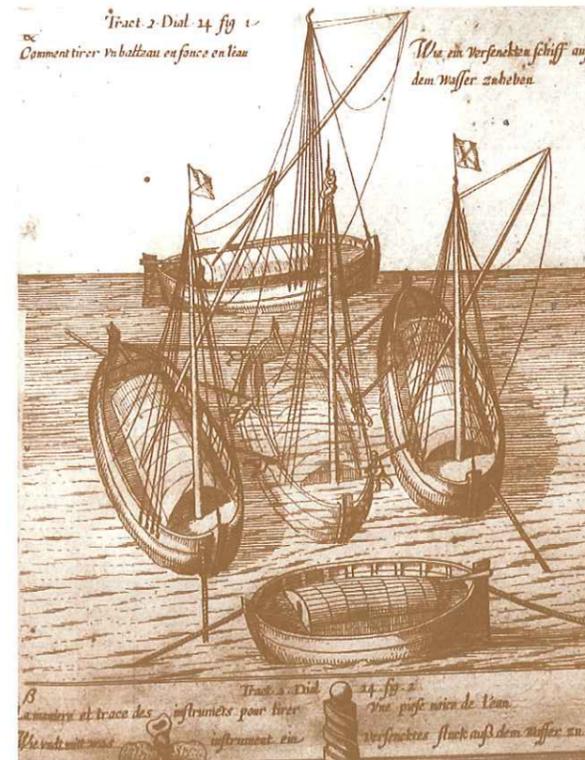
Cap. *“Noi non abbiamo altre cose che gli attrezzi ordinari, vale a dire un ghindale (4) con le sue corde e le pulegge, scuri, leve, piede di capra (5). Fino a che non ci saremo avvicinati, dove ci hanno indicato, e vedremo i più appropriati. Ma non ne ho applicati alcuno, avendo trovato che il miglior mezzo sarebbe quello di cui ho fatto menzione: ho domandato quattro battelli simili a quello che era sul fondo, i quali essendomi inviati, li misi prontamente in opera. Ma essendo piccoli, di modo che riempendoli d'acqua non si poteva andare avanti col lavoro, io mi sono servito al posto di questa di sabbia cambiando così spesso (6) che all'inizio del terzo (7), il battello fu recuperato fuori dall'acqua, con tutta l'artiglieria, e tutto ciò che era affondato”*

Gen. *“Confesso che il sistema è stato ben adeguato, come anche ha avuto un buon risultato: ma se il detto battello fosse stato rotto, le tavole asportate, di modo che non vi restava che l'artiglieria sola, sono ben sicuro che non lo si sarebbe recuperato così facilmente”*

Cap. *“Non c'è nessuno pericolo Monsignore. Poiché benché l'artiglieria di per sè stessa sia ben pesante, così ne è la movimentazione in questo ambiente molto facile. E ci sono molti mezzi per recuperarla. Il migliore è quello tracciato nella figura 14.b che è la seconda di questo discorso: occorre sapere che si fanno portare due battelli o due “plattes...” (8) le quali pontate e traversate da buone e forti tavole, e ben ferme sulle loro ancore; si mette al centro delle tavole traversate, che anche devono essere ben inchiodate o attaccate ai bordi, affinché non possano allargarsi tra i detti battelli un capestano, così come la figura lo mostra, con i piedi appuntiti per tenersi ben fermo. Poi ammainando le corde con i ganci, e questi qui ben attaccati al pezzo per i delfini (9) per mezzo di un “urinateur” o tuffatore, girando la vite, lo si recupera senza gran lavoro molto sicuramente, non essendoci pezzo, per quanto esso sia pesante, che con questo mezzo non possa essere sollevato molto facilmente”*

Gen. *“Ma se il pezzo non avesse affatto i delfini, come lo si potrebbe attaccare solamente per recuperarlo?”*

Cap. *“Si potrebbe ben avere qualche poco più di difficoltà: ma la necessità inventrice di tutte le soluzioni, non mancherebbe di darci qualche buon consiglio. E allora si potrebbe prendere una corda*



Questa è la figura 2 del libro di Diego Ufano, relativa alle operazioni di recupero di un cannone a mezzo di un “...urinateur...” descritte nella seconda parte del dialogo 24

avente a ciascun capo un laccio, dei quali si metterebbe l'uno al bottone della culatta del pezzo e l'altro, a un pezzo di ferro, messo nella bocca di detto pezzo, e attaccandola al centro al gancio del capestano, esso non mancherebbe, la corda essendo forte assai, a cui bisognerebbe avere particolare riguardo, di montarlo in alto”

Gen. *“Ma se il pezzo non avesse anche questo bottone, cosa sarebbe da fare?”*

Cap. *“In questo difetto ci si potrebbe servire delle munizioni: e se anche là non ci fosse possibilità, al peggio andare gli si mette un laccio al collo, e lo si monta così. Di modo che Vostra Signoria vede già, quanti mezzi ci sono di recuperare un pezzo dal profondo dell'acqua, senza ancora diversi altri che gli esperti, e artiglieri e marinai si riservano: E in mancanza di tuffatori, al fine che quello-là sia più a suo agio sotto l'acqua per fare questi bisogni dovutamente gli antichi hanno inventato un cappuccio singolarmente adatto: fatto di buona vacchetta ingrassata, e così ben cucita, che l'acqua non possa entrare per alcuna delle sue cuciture. La costruzione ne è tale, che dalla testa egli discende alla cintura, avendo all'altezza delle spalle delle maniche corte discendenti fino al gomito del braccio. E in queste estremità egli deve essere ben legato e stretto che*

l'acqua non possa entrare. All'altezza degli occhi ci sono ben incassati gli occhiali di corno ben fini e chiari, per avere la vista senza alcun impedimento: E alla sommità della testa cioè una lunga tromba, fatta anche dello stesso cuoio e cucita con la stessa diligenza, di lunghezza tale, che quello che l'ha in testa, essendo al fondo essa abbia l'estremità sopra l'acqua, dove anche bisogna attaccare delle vesciche di bue o di porco per tenerla alta, che è il mezzo di dare aria e respirazione a colui, che è a fondo dell'acqua. Che porta dei contrappesi sufficienti ai piedi, al fine che l'acqua non lo sollevi, avrà in l'una mano una corda attaccata in certi luoghi del battello, tanto per dare segno di quello che avrà fatto, che per tirarsi in alto dopo il completamento dell'opera”

Gen. *“È certo una invenzione di grande utilità e importaanza; benché io abbia udito di Niccolò Tartaglia, che non c'è miglior strumento per tenersi sotto l'acqua, che una sfera di vetro, che capovolta sulla testa fino al collo ove è ben chiusa e guarnita di modo che l'acqua non possa entrare. Ma cosa ve ne sembra?”*

Cap. *“Non è male a proposito, ed è stata in uso per lunghi tempi: ma il vetro essendo così fragile, uno ne è in grande pericolo. E quanto al cappuccio, che abbiamo descritto, ci si potrebbe così bene incastrare degli occhiali di vetro, sebbene che quelli di corno alla lunga sono più idonei sotto l'acqua e più sicuri”*

Gen. *“Io lo credo: e l'esperienza anche ne rende testimonianza. Perciò vi assicuro che questi discorsi mi sono stati di singolare contentezza.”*

NOTE

- 1 - L'autore usa ancora la parola latineggiante “urinateurs”
- 2 - Palandra: grosso battello tipico dei Paesi Bassi a fondo piatto, con due lame di deriva mobili alle fiancate, per la navigazione fluviale o sottocosta.
- 3 - Golfo di Nerbonne: golfo del Leone.
- 4 - Ghindale: in questo caso si tratta di un verricello orizzontale a braccia.
- 5 - Piede di capra: la “capra” è un telaio formato da tre travi, disposte a piramide, unite nella sommità a cui si fissa un mezzo di sollevamento od un rinvio. In questo caso per “piede di capra” deve intendersi la “biga” posta a poppa dei natanti da lavoro.
- 6 - Da questa frase si comprende che per poter eseguire il lavoro l'acqua è stata sostituita con sabbia, ma non è chiara la manovra.
- 7 - Qui è sottinteso: ..tentativo...
- 8 - Plattes: piccoli battelli della Manica francese del nord sopravvissuti fino all'inizio del XX sec.
- 9 - Delfini: golfari di sollevamento del pezzo, fatti a forma di delfino da cui prendono il nome.

LO SMINAMENTO DEL GOLFO DELLA SPEZIA

Intervista al palombaro Sergio Fiorelli

di Francesca Giacché

-La sua attività palombaristica risulta piuttosto completa, da palombaro militare a palombaro civile ha ricoperto un po' tutti gli incarichi ai quali era chiamato un palombaro, dalle operazioni di sminamento a quelle di edilizia subacquea, dai recuperi alle installazioni di impianti petroliferi, può raccontarci come ha iniziato?

Ho frequentato il Corso da Palombaro durante il servizio di leva, ottenendo il brevetto nell'ottobre-novembre del '42, ebbi come destinazione Augusta, ma il mese successivo ci fu già il movimento e dopo un periodo di visite e addestramenti nell'aprile del '42 fui destinato alla Scuola Palombari-Sommozzatori della X^a Flottiglia MAS, ma avrei preferito essere imbarcato e così, sapendo che un palombaro della corazzata Roma aveva fatto domanda per entrare alla Scuola della X^a MAS, chiesi l'imbarco e lo scambio fu fatto, anche se il Comandante Junio Valerio Borghese mi disse: "Ti mando oltremare..." e il che significava che m'avrebbe mandato in guerra.

Comunque fui imbarcato sulla Roma; come palombaro di bordo effettuavo, giorno e notte, il servizio subacqueo di sorveglianza alla carena perché c'era il rischio che gli Inglesi attaccassero le 'famose' mignatte. Per fortuna andò bene e questo non accadde.

-Che tipo di attrezzatura veniva utilizzata per queste immersioni?

Si utilizzava lo scafandro ordinario oppure il vestito Belloni.

-La corazzata Roma sicuramente costituisce per lei un ricordo particolare, nel pomeriggio del 9 settembre 1942 i bombardieri tedeschi attaccarono la corazzata al largo dell'Asinara e la nave duramente colpita s'inabissò con l'Ammiraglio, il Comandante e gran parte dell'equipaggio, lei era stato l'unico a venire sbarcato proprio quella mattina...

...il destino...sì,sulla Roma eravamo 2 sommozzatori e 2 palombari,io e un certo Viscusi, quando dopo l'8 settembre la nave è partita a bordo non c'era più la necessità di mantenere due palombari, così fui sbarcato con l'incarico di rimanere alla Spezia a sorvegliare altre imbarcazioni rimaste

nell'Arsenale. Ricordo che la mattina della partenza accompagnai la nave fuori dalla diga foranea poi rientrai su un'imbarcazione di servizio, sul molo incontrai alcuni marinai che non erano arrivati in tempo all'imbarco e mi pregarono di accompagnarli in fretta sulla nave, raggiungemmo la Roma presso Torre Scola, i marinai salirono a bordo segnando il loro destino...



1945: relitti nell'Arsenale della Spezia dopo la ritirata dei tedeschi.

-E dopo che cosa accadde?

Non erano ancora state sbrigate le pratiche burocratiche dello sbarco e così risultavo disperso...poi ci fu il periodo di sbandamento e dopo fui richiamato per lo sminamento del golfo della Spezia e di Livorno.

-Lo sminamento del golfo della Spezia è stata un'operazione particolarmente difficile e rischiosa, sia per le condizioni in cui si trovavano l'Arsenale e la rada antistante dopo la ritirata dei tedeschi, sia per la quasi totale mancanza di attrezzature e natanti, pesantemente danneggiati e fuoriuso...

Sì, e inizialmente era impossibile far entrare i dragamine perché gli ingressi della diga, sia quello di Ponente che quello di Levante, erano totalmente ostruiti. Così i primi sforzi del Gruppo Ricuperi furono concentrati lì e, lavorando giorno e notte per settimane, operai e palombari riuscirono a creare un varco di una trentina di metri nell'ingresso di Ponente, da lì poterono entrare nel golfo due dragamine inglesi che ini-

ziarono la bonifica di mine acustiche ed elettromagnetiche. Tuttavia le scariche dei dragamine non riuscirono a far saltare tutte le mine, ne rimasero più di trenta, sparse un po' ovunque, soprattutto nei posti più strategici, come sotto il ponte girevole dell'Arsenale. La prima operazione è stata effettuata proprio lì, sotto il ponte girevole, dove si trovava una mina magnetica acustica, e il ponte andava salvato...

-Ci può spiegare come si è svolta questa operazione?

Queste mine magnetiche erano regolate a scatti, da 1 a 10, e potevano partire anche al minimo contatto di massa ferrosa, poteva bastare un cacciavite, per questo le nostre lance erano attrezzate con scalette di legno e le parti in ferro delle pompe a mano erano state sostituite con pezzi in bronzo ...tornando al recupero della mina, calammo alla distanza di due metri un piccolo cilindro in grado di alzare 2 tonnellate, poi imbragammo la mina con una cima di manila legandola al cilindro, le lance allontanandosi sollevarono la mina che fu così rimorchiata fuori diga e fatta saltare.

-In questo caso è andato tutto bene, ma purtroppo non è sempre stato così durante lo sminamento.

Infatti, ci sono stati anche incidenti gravi e morti. I fatti più luttuosi sono stati due, l'affondamento del rimorchiatore Benvà, saltato in aria a causa di una mina acustica con tutti i suoi cinque uomini d'equipaggio e l'esplosione verificatasi durante il recupero di una mina che ha provocato la morte di otto uomini.

Nel primo caso si è trattato di un incidente fatale perché il Benvà, con tutti i rischi del caso, percorreva ogni giorno quelle acque, è bastato deviare di poco la rotta, senza neanche accorgersene...ma nel secondo caso purtroppo è stata l'imprudenza.

Per individuare le mine si utilizzava la "sciabichella", un sottile cavo con due piombi, usato come una sciabica, quando il cavo incocciava, il palombaro s'immergeva nel punto dove c'era l'ostacolo e verificava che cosa fosse, se si trattava di una mina doveva conficcare nel fondo un paletto in legno di rovere di cui era munito e...scappare. In seguito venivano fatte saltare utilizzando mine di profondità; questo agli inizi, poi la Marina Militare espresse la volontà di conoscere come fossero strutturate le mine, e per questo dovevano essere recuperate intatte...

A cinquanta metri dal Varignano, nel passaggio

di ponente della diga, era stata rilevata una mina e furono offerte 50.000 lire al palombaro che l'avesse recuperata. Per recuperare intatta una mina si doveva collocare una saponetta di tritolo sulla parte del congegno, far saltare la saponetta per rompere l'involucro, fare allagare la zona del congegno e in questo modo renderlo inattivo; perché l'ordigno fosse sicuramente allagato e quindi disattivato, occorrevano almeno cinque o sei ore. Il Tenente di Vascello Massano si offrì per questa operazione, ma purtroppo ebbe eccessiva fretta, ritenne che una mezz'ora fosse sufficiente per allagare l'ordigno, così trascorso questo tempo s'immerse, imbragò la mina, venne a galla e si allontanò. Sull'imbarcazione c'erano sette uomini tra civili dell'Arsenale e sottufficiali della Marina, misero in forza la mina che era stata imbragata, ma non appena venne effettuata questa manovra la mina saltò con tutto il personale che si trovava sulla barca. La lancia d'appoggio al palombaro si era allontanata di una cinquantina di metri, sospinta dal maestrale che nel pomeriggio in quella zona è piuttosto sostenuto, malgrado ciò, quando avvenne l'esplosione e si sollevò la colonna d'acqua, la lancia si rovesciò, i sette uomini che erano a bordo si salvarono, ma il palombaro, che indossava ancora il vestito, non ce la fece...questo è stato lo sminamento...



La Corazzata "Roma" poco prima del tragico inabissamento il 9 settembre 1943 - Archivi Giacché

MARIO'S LIST

di Mario Bertora

Questo mio articolo non tratta di palombari, nè delle attrezzature. Questo articolo è destinato forse, e spero, a suscitare polemiche ed opinioni: illustra una mia idea personalissima, a cui sono molto affezionato e di cui amo parlare.

Ho riflettuto molto la scorsa notte su codesta domanda: se dovessi fare una lista dei dieci più forti, più grandi, più eleganti pescatori subacquei di tutti i tempi cosa compilerei?

Ecco la lista:

- 1) Scarpati Massimo
- 2) Tapù Jean
- 3) Amengual José
- 4) Jean Baptiste Escaplez
- 5) Renzo Mazzarri
- 6) Bruno Hermann
- 7) Dessault Hugues
- 8) Hoata Colas
- 9) Pedro Carbonell
- 10) Terry Lentz

La prima metà di questa "Mario's List" è irrevocabile e finale. Questo ordine difenderò con "unghie e denti". Invece per la seconda parte, cioè per gli altri cinque, sono propenso ad accettare critiche, suggerimenti, persino variazioni.

Non basta saper pescare a quaranta metri cernie di trenta chili, per finire nella suddetta lista.

Non basta vincere un campionato, avendo pescato tre cernioni da venticinque chili, tra i dodici e quindici metri.

Non basta stravincere gare nel Tirreno e nell'Adriatico, nè basta impalmare quintali di pesce nelle proprie zone di casa, negli oceani, negli atolli per poi venire nel Mediterraneo e perdersi tra labridi e salpette. Ecco perché l'Italia ha l'onore d'aver il più grande pescatore subacqueo che mai sia esistito.

Massimo Scarpati è andato là nell'agonismo, dove nessun altro è riuscito ad arrivare. E questa potenza atletica, efficacia, scioltezza, capacità intellettuale, trasformavano, con Massimo Scarpati, un'azione indiscutibilmente violenta, in una danza, un balletto classico. Pura poesia in azione. Non parlerò di lui e dei suoi successi nell'agonismo sub, di questi pagine e pagine sono state scritte e suggerisco di andarle a leggere, ma di quelle azioni eleganti, calme, quasi

dolci che poi diventavano un tutt'uno con l'azzurro del suo mare.

E Scarpati danzava non solo in Mediterraneo, ma sapeva vincere anche in mari totalmente stranieri, alieni al suo ambiente. Un istinto innato lo ha sempre guidato verso gli innumerevoli successi fuori delle sue acque, con controllata calma calcolava in anticipo, già a gare cominciate, le sue opzioni, sempre concentrato al massimo, scivolava tra le lamiere di roccia pronto a dare alla sua Italia un nome di cui esser fieri.

Ho avuto la grande fortuna di osservare Scarpati in azione, lui bellissimo da vedersi, muovere senza fatica e sforzo alcuno, giù a venti metri e passa, un'ombra carica di energia interna, poi un lampo, e tutto senza scomodare un filo d'alga! Io diciottenne appena qualificatomi in seconda, a bocca aperta ad assaporare quei momenti indimenticabili. Il solo rammarico: non aver visto abbastanza nelle cronache italiane di quei suoi begli occhi, sempre un poco tristi, di cui dobbiamo essere solamente orgogliosi.

Di Tapù basti dire che questo superlativo campione raramente sagolava i suoi arbaletes. Tiratore precisissimo, capace di fulminare lecce e saragoni. Colpiva cernie a candela, in mezzo agli occhi, e venivano su morte, per inerzia, da sole. Ma Tapù era campione sia nella sua Tahiti, che a Cuba o in Spagna o nel Mediterraneo. Più di ogni altro ha capito le diverse tecniche di pesca in acque diverse, e come Scarpati pescava d'istinto.

Molte son le qualità che devono incontrarsi per produrre una forza bilanciata nella sua potenza, così da non tradire sforzo fisico alcuno, e questo ancora lo vediamo oggi in un distinto anziano signore, Jean Tapù, che se ne va a trenta metri, nella sua Morea, a controllare l'allevamento di ostriche perlifere.

José Amengual è nella lista, terzo assoluto, un po' distanziato dai primi due. Istintivo, fortissimo, duro, una scatenata potenza. E tutto questo lo si nota in acqua. A Cadaques ha pescato più con la testa fuor d'acqua che immerso. Aveva moltissime tane marcate, così pure fece in seguito. In discese da capogiro, profondissime, prendeva a pugni i pesci, in risalita scarrocciava a destra e a sinistra e la forza fisica diventava du-

ro lavoro. Ma ha vinto, e a vinto più di tutti, questo meraviglioso atleta spagnolo. Potente cacciatore imbattibile anche in zone straniere. Tre campionati del mondo e cinque volte campione nazionale. Solo un fuoriclasse difficilmente imitabile può arrivare dove Amengual è adesso.

J.B. Escaplez, l'impersonificazione della facilità stessa. Senz'altro il più elegante e raffinato. Venderselo fluido sgattaiolare tra buchini impossibili, girare attorno ai massi, i movimenti ridotti al minimo, mai un gesto brusco, sgraziato. Escaplez pescava e pesca con la stessa scioltezza a tre metri come a trentacinque, sembra mai fare fatica, la sua azione è quanto di più coordinato si possa immaginare. Due campionati mondiali, a due estremi del globo, abbinano alla grazia una completa e totale maestria, un vero genio della caccia subacquea. Altri successi? Le annate, quanto mai belle, di "Mondo Sommerso" '70/'78 hanno articoli interessanti.

Il campo di gara era situato nella zona di Porto Cristo, Maiorca, regno di Amengual, quest'ultimo pure in competizione. Il barcaiolo Maurizio Ramaciotti dettava le mire necessarie. Il fondo non si vedeva, la ventilazione era problematica, da onde rotte, frangenti anche al largo. Gli atti respiratori sempre più intensi; mentre l'atleta è costretto a pinneggiare ed alzare spesso la testa per non perdere posizione. Il fucile puntato nel blu, ampie falcate, comincia la discesa. A otto metri Mazzarri sprofonda immobile. A pochi metri da fondo sfilava il piombo mobile, parte l'asta, la cernia è fulminata in mezzo agli occhi.

Risalita veloce, recupera fucile e pesce. L'ecoscandaglio segnava trentasette metri. Terzo mondiale per il campione, un vero capolavoro. Quello che subito s'intravede in Renzo Mazzarri è la carica elettrica, la potenza fisica, il perfettissimo allenamento. La capacità di adattamento che riusciva a sfoderare nelle grandi occasioni. In Portogallo scivolava nella schiuma, assecondava la risacca, come il più consumato dei pescatori atlantici. A Maiorca si trasformò in minatore e profundista, nell'oceano in Perù il fuoriclasse disintegrò ogni avversario pescando dove doveva pescare per vincere, cioè nella risacca, dove frangeva l'onda, in pochi metri di fondo. Per far ciò bisogna essere soltanto Renzo Mazzarri, la sua dote naturale non si acquisisce con il tempo. Perché allora quinto? Perché ha mancato là dove forse il suo mare lo ha tradito e offeso. Chissà perché questo superlativo fuoriclasse mai vinse un campionato italiano?

E qui finisco le descrizioni, le lusinghe, le critiche, più o meno legittime. Fatemene dire ancora una delle mie: attenzione al settimo posto... H. Dessault, perché se fra qualche anno qualcun'altro decidesse di fare una lista come questa, e...attenzione Pedro Carbonell; c'è un italiano che a parer mio se procede con abnegazione, costanza e continuità potrebbe rubarvi il posto, chi è?...ma per Dio! La stella nascente, Giorgio Sirchia.

Me ne vado prendendo una tangente di 180° nella direzione opposta, sperando così di suscitare ulteriori polemiche fra gli amici sub.

La più grande canzone rock italiana?....."Anna" dell'immortale Lucio Battisti!

ANTIQUE DIVING MAILING LIST

Hello: I would like to invite you and the members of your historical diving society to join the Antique Diving Mailing List. I have started this list to provide a forum for collectors of antique diving equipment to exchange ideas. Any member of the antique diving list may feel free to post anything to the list, including items they may have for sale, items wanted or simply discussions about antique diving equipment. Your participation in this forum will truly make this an international endeavor. If you want to join the list send an e-mail to v-F6F3655C7A062357@listbot.com, afterwards send an e-mail to antiquediving@listbot.com and introduce yourself to the members of the list. Your participation is vital to the success of the antique diving list.

*Thanks
Richard Lowe*

ListBot puts YOU in control, letting you manage all of your list subscriptions from a single web site. Visit <http://www.listbot.com/cgi-bin/subscriber> if you wish to unsubscribe or manage your list subscription for this other ListBot lists. Visit this list's home page at: <http://antiquediving.listbot.com>.

*Thanks!
Sincerely, The MSN ListBot Team
<http://www.listbot.com/>*



LEADERSHIP DELLA SUBACQUEA NITROX E TECNICA

- EQUIPMENT FOR SERIOUS DIVERS -

Via P. Moriconi, 63 - 56013 Marina di Pisa (PI)
Tel. 050/35601 Fax 050/35535 www.aquamarina.com



CUSTOM DIVERS, SEA MARSHALL, SUBSALVE, AQUA-EXPLORERS

ECCEZIONALE NITEK³ COMPUTER 3 MISCELE

NITEK³



3 miscele 21% - 99%

NITEK¹



1 miscela 21% - 100%

BRIDGE II



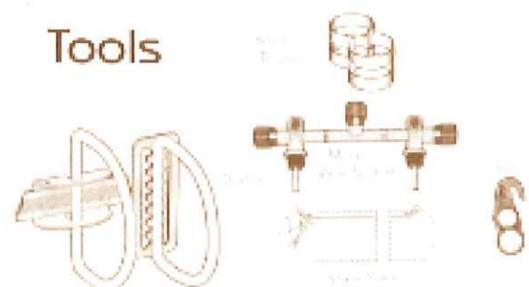
1 miscela 21% - 50%

B' AIR

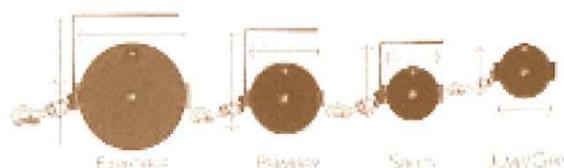


aria 21%

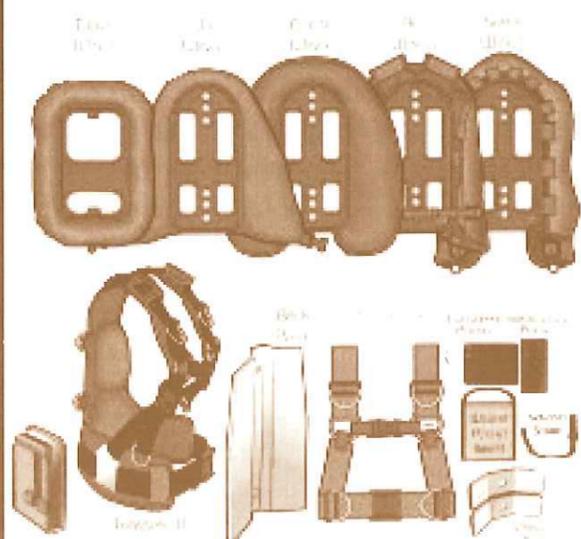
Tools



Reels



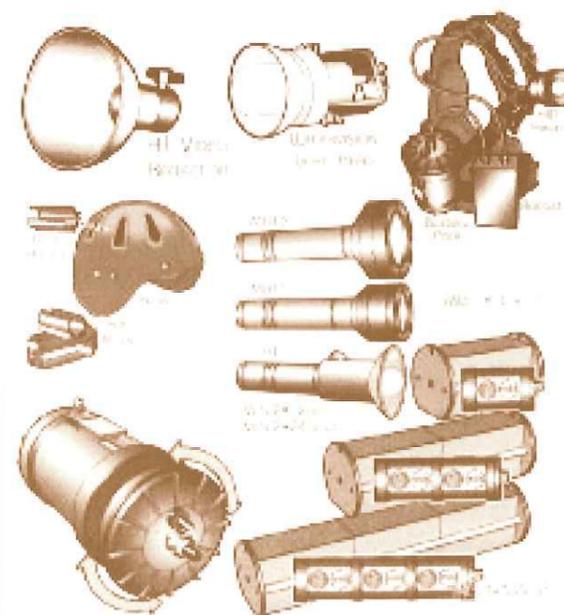
Modular BC System



CE - EN 250

CE - EN 1809

Modular Lighting System



Mute stagne in TLS e neoprene precompresso, software di pianificazione di immersioni "IANTD ProPlanner", "Voyager", software di miscelazione "Mix-Master", analizzatori di ossigeno Vandagraph, Spectrum, MiniOx, DeOx. Lubrificanti ossigeno compatibili e OR in Viton, rubinetterie bombole per miscele 200-300 bar, impianti di miscelazione con relativi accessori e componenti, manualistica e letteratura per immersione tecnica e speleusub



IANTD

International Association Nitrox & Technical Divers



DALLA RICREATIVA ALLA TECNICA

L'unica didattica in grado di offrirti la più vasta gamma di corsi subacquei: dai nuovissimi programmi ricreativi ai programmi tecnici più altamente specializzati

Intermediate Nitrox Diver MIAMI, FL 305-751-4872	Nitrox Diver MIAMI, FL 305-751-4872	Deep Air Diver	EANx Wreck Diver MIAMI, FL 305-751-4872
Specialty Diver MIAMI, FL 305-751-4872	Advanced Nitrox Diver MIAMI, FL 305-751-4872	Advanced Deep Air Diver MIAMI, FL 305-751-4872	Gas Blender MIAMI, FL 305-751-4872
Advanced Openwater Diver MIAMI, FL 305-751-4872	EANx Overhead Environment Diver MIAMI, FL 305-751-4872	Technical EANx Diver MIAMI, FL 305-751-4872	Rebreather Diver MIAMI, FL 305-751-4872
Specialty Diver MIAMI, FL 305-751-4872	EANx DIVERMASTER MIAMI, FL 305-751-4872	Training Course Instructor MIAMI, FL 305-751-4872	Trimix Diver MIAMI, FL 305-751-4872

specialità ricreative: Dry Suit, Underwater Navigator, Underwater Photography, Underwater Videography, Altitude Diving, Search & Recovery, Night Diving, Equipment Specialist, ...

Numerosi programmi didattici dedicati all'immersione sui relitti e speleusub

IANTD



CORSO OPEN WATER EANx DIVER



Da anni molte didattiche ci inseguono, ma...
Noi siamo orgogliosi di poter dire di essere sempre i primi
Il futuro siamo noi!

IANTD Italia Adria

via P. Moriconi 63 - 56013 Marina di Pisa - tel 050.35601 fax 050.35535

www.aquamarina.com

ATTIVITÀ HDS VECCHIO E NUOVO A CONFRONTO ALL'EUDI SHOW 2000 CON HDS, ITALIA



Vecchio e nuovo a confronto all'EUDI SHOW 2000. (foto Faustolo Rambelli)

Anche quest'anno HDS,Italia ha partecipato all'EUDI SHOW, manifestazione che, arrivata alla sua ottava edizione, sembra aver veramente raggiunto una valenza internazionale, grazie alla presenza massiccia di ditte produttrici, importatori e distributori, didattiche, diving center, tour operator ed editoria specializzata. Nello stand HDS, Italia erano esposti antichi testi, tra cui una copia delle "Artillerie" di Diego Ufano, 1621 (si veda su questo numero articolo relativo), erogatori ed attrezzature foto-videosub ed alcuni pannelli sulla storia dell'immersione e sugli incurso-ri della Marina Militare Italiana, naturalmente non mancavano il classico scafandro da palombaro e la pompa a mano "Ignazio Messina".

Per il pubblico di visitatori l'attrazione principale è stata la vasca, messa gentilmente a disposizione da Free Shark, socio HDS, nella quale ad orari prestabiliti si sono effettuate svariate immersioni utilizzando diversi tipi di attrezzature, vecchie e nuove. Oltre alle ormai consuete (per HDS!) immersioni con lo scafandro flessibile da palombaro, ci si è immersi con un 'nuovo' reperto: lo "SLIP", il "nuovo respiratore subacqueo brevettato", inventato e messo a punto nel 1950 da Roberto Galeazzi Junior. È stata questa, ancora una volta, la dimostrazione di come il museo del 2000 non sia solo luogo di raccolta di oggetti ormai senza vita, ma una realtà dinamica, capace di restituire ai suoi 'reperti', anche se solo per qualche ora, parte della loro antica vitalità.

Il socio Raimondo Bucher, sempre più indomito e battagliero, si è fermato, insieme a Luciana Civico, presso lo stand HDS per salutare gli amici e Folco Quilici, anch'egli socio, vi ha trascorso qualche ora per autografare, sollecitato da numerose richieste, il suo ultimo romanzo *Alta Profondità* ed altre sue precedenti pubblicazioni. Si è inoltre trattenuto con il

vicepresidente HDS Federico de Strobel, per elaborare il programma del prossimo "VI Convegno Nazionale sulla Storia dell'Immersione" (tema la "Cinematografia Subacquea") che si svolgerà a Bologna verso la fine di novembre 2000.



Prove in vasca con lo SLIP di Roberto Galeazzi J. (1950). (foto Faustolo Rambelli)

Tra le proposte più innovative delle maggiori aziende produttrici: erogatori hi-tech, scafandri per attrezzature digitali, computer subacquei sempre più evoluti e completi, HDS,Italia ha presentato ancora una volta i suoi vecchi "reperti": vecchio e nuovo a confronto per non dimenticare "lo sforzo tecnologico compiuto dai nostri avi, sulla strada del sapere umano". (FR-FG)

HDS,Italia desidera qui ringraziare: ASSOSUB, socio sostenitore HDS, che ha messo gentilmente a disposizione lo spazio; S.E.I. per l'assistenza tecnica; FREE SHARK, socio HDS, per la disponibilità della vasca.



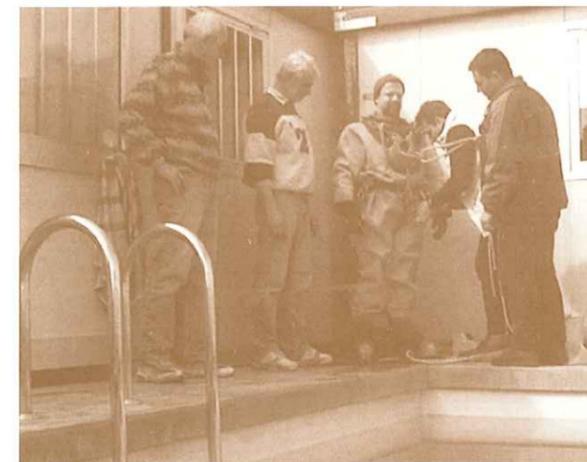
EUDI SHOW 2000, (da sin.) Franco Ciaccia, Faustolo Rambelli, Federico de Strobel, Flondar Brunelli, Folco Quilici brindano ai 6 anni di HDS,Italia. (foto Natalia Rambelli)

STAGE DI AGGIORNAMENTO PER GLI ISTRUTTORI PALOMBARI DELL'HDS

Domenica 19 marzo si è svolto a Ravenna il primo stage di aggiornamento per gli istruttori palombari dell'HDS,Italia. Ospitati dagli amici della Marine Consulting, moderna e bellissima realtà nel campo del lavoro subacqueo, cinque istruttori dell'HDS si sono dati appuntamento sotto la supervisione di Gian Paolo Vistoli, Giovanni Morigi e Faustolo Rambelli per una giornata di intenso lavoro.

Lo stage si è svolto nella vasca esterna utilizzata dai sommozzatori della Marine Consulting per l'addestramento e le prove di lavoro. Durante l'intera giornata gli istruttori si sono alternati perfezionando la tecnica di insegnamento prevista per i corsi basic di palombaro sportivo sia nella parte teorica (vestizione e assistenza del

palombaro) che in quella pratica (immersione di circa 50 minuti con lo svolgimento di tutti gli esercizi previsti dal corso basic). (FV)



NOTIZIE VARIE E COMUNICATI

La "C.M.C." di Ravenna consegna due pompe da palombaro al "Museo Nazionale delle Attività Subacquee"

Testi Faustolo Rambelli e Domenico Mazzotti

In epoca romana, a 3 km dalle mura di Ravenna, verso sud-est, esisteva il porto romano di Classe, fondato da Ottaviano Augusto, a diretto contatto col mare. Poteva ospitare fino a 250 navi ed a loro era affidata la difesa dell'Adriatico, così come alla flotta di Porto Miseno era affidata la difesa del Tirreno. Questo splendido porto militare cominciò ad interrarsi a metà del VI secolo e nell'VIII fu completamente distrutto dai Longobardi. È stato poi riscoperto, tramite sondaggi, dallo studioso ravennate ing. Arnaldo Roncuzzi, nel 1961, sotto qualche metro di terra a circa 7,5 km dall'attuale linea di costa. Ravenna, dopo quello di Classe, ha in seguito avuto altri porti lungo la sua instabile costa adriatica, tra i quali ha primeggiato il "porto Candiano". Questo era posto a sud-est della città, e fu unito a questa, nel 1654, con la costruzione del canale navigabile Pamphili lungo 7 km. Ma a seguito della necessità, sorta col tempo, di deviare i fiumi Ronco e Montone che cingevano Ravenna, allagandola regolarmente, si creò anche la necessità di un nuovo porto in quanto la deviazione Fiumi Uniti avrebbe inesorabilmente insabbiato "porto Candiano". I progetti furono approvati ed eseguiti

sotto la legazione del Cardinal Legato Giulio Alberoni. Nel 1737 la deviazione dei due fiumi era completata così come la prima parte verso mare del nuovo porto. Questo, con successivi lavori, nel 1740 fu congiunto alla darsena sotto le mura della città. In onore di Papa Clemente XII della famiglia Corsini di Firenze il nuovo porto, che ora si snodava per una decina di km in direzione nord-est attraverso le valli che circondavano la città, fu chiamato "Canale Corsini". È stato soggetto a continui lavori fino ad essere quello che è l'attuale porto di Ravenna. Ma per i ravennati il nome del porto canale, allora come ora, era ed è sempre e solo "il Candiano". Nel 1915 sorge a Ravenna la Cooperativa Muratori & Cementisti di Ravenna s.r.l. (C.M.C.) che lungo il suo cammino fino ai nostri giorni, ha realizzato tante e tali opere che l'hanno portata ad una continua crescita fino a divenire, già da diversi decenni, una delle più grosse imprese edili italiane (nel 1999 oltre 525 mld di fatturato consolidato). La C.M.C. è logicamente molto legata al Candiano. Sulle sue rive, già prima della seconda guerra mondiale, ha costruito fabbriche e caserme, depositi di carburanti e silos granari; ha

allargato sponde, scavato fondali, costruito moli; mentre sulle spiagge ravennati ha costruito ville, alberghi e colonie marine. Tutte opere che è stato necessario ricostruire nel dopoguerra. È logico che, come tutte le imprese che allora operavano nei porti, anche la C.M.C. aveva la sua "squadra palombari" (regolarmente assunti con il contratto degli edili) con guide, assistenti, natanti e le necessarie attrezzature: scafandri e pompe aria. I tempi logicamente sono cambiati e gli ultimi palombari, come sappiamo, hanno chiuso la loro attività da circa trent'anni. Arriviamo così a fine gennaio 2000 quando HDS Italia riceve una lettera dalla C.M.C. con cui il Presidente Massimo Matteucci comunica che la Direzione della Cooperativa ha dato il consenso per l'affidamento al "Museo Nazionale delle Attività Subacquee" di due vecchie pompe da palombaro ancora presenti nel loro magazzino. Logicamente appena avuto il tempo di organizzare il trasporto le pompe sono state recuperate e trasportate al Museo. La prima è una Siebe-Gorman del 1920 circa (vedi box) ad un solo pistone a doppio effetto, idonea per un solo palombaro e la seconda è una S.I.A.S (Società Italiana Apparecchi di Salvataggio) dello stesso periodo, a due pistoni doppio effetto, idonea per uno o due palombari. Sono abbastanza ben conservate ma non funzionanti per cui, appena possibile, saranno restaurate. Crediamo sia più che doveroso ringraziare, anche da queste pagine, la Direzione C.M.C. di Ravenna per questo bel gesto, non solo a nome della "The Historical Diving Society, Italia", ma anche a nome di tutti i subacquei italiani.

I PALOMBARI DELLA C.M.C. RAVENNA.

È logico che durante tanti anni di attività in mare a costruire moli e banchine, molti palombari abbiano lavorato per la CMC di Ravenna. Tra questi desideriamo ricordare:

- Gaetano Serafini, classe 1928, prima incursore della Marina, poi palombaro. Serafini è ora socio HDS ed a lui sarà dedicato un prossimo articolo su HDS NOTIZIE .

- Luigi Mazzotti, caro amico recentemente scomparso, il quale già dal 1993, nell'ambito del programma HDS di attivare gli "stage da palombaro sportivo", che ora si svolgono regolarmente, ha aiutato alcuni soci HDS a rimettere in funzione un paio di scafandri ed ha fornito loro le nozioni di base assistendoli durante le prime immersioni nel 1994. Quella che segue è una sua breve biografia.

Luigi Mazzotti (01.12.1937 - 04.07.1998) dopo due anni di Marina Militare, prende l'abilitazione da



Luigi Mazzotti è stato probabilmente l'ultimo dei palombari che ha lavorato per la C.M.C. di Ravenna. In questa foto del 1967 è ripreso durante i lavori di ripristino banchine del porto di Ravenna. (g.c. famiglia Mazzotti)



Luigi Mazzotti, nel 1958, durante il corso da Palombaro e Sommozzatore al Centro Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei", mentre è calato a mare per effettuare la prova di immersione con lo scafandro rigido articolato "Galeazzi". (g.c. famiglia Mazzotti)

Sommozzatore e Palombaro al Centro Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei" con certificato n° 786 del 09.07.1958. Subito dopo il congedo si imbarca sul pontone "Rostro" della Micoperi, lavorando in Egitto ed alle Canarie, fino al '65. Passa poi alla C.M.C. di Ravenna come palombaro sul pontone

"Dante" partecipando ai lavori nel porto di Ravenna fino al 1970. Dal '70 al '72 è palombaro sul pontone "Amedeo" della ditta Padovani di Ravenna che opera su diversi cantieri lungo le coste italiane. Lascia a questo punto lo scafandro da palombaro, che l'ha accompagnato per tanti anni, per vestire la classica muta di neoprene da sommozzatore. Come tale è quindi assunto dalla Davanzali della SADAR-INCOPI di Ancona fino all'80 lavorando principalmente all'estero (Egitto, Libia, Iran) sui loro diversi pontoni. Dall'81 inizia l'esperienza con la Ecoimpianti di Ravenna, specializzata nei lavori di interramento di cavi elettrici e sealine con macchine interrattubi idrauliche, che ora sono totalmente gestite dalla superficie, ma che allora dovevano essere seguite e manovrate direttamente del sommozzatore. Partecipa così a cantieri in Egitto, Brasile ed Emirati fino all'89. Poi lavora per la Draghital di Brescia fino all'89 e poi ancora per la RANA di Ravenna, come capo cantiere in diverse commesse, fino al '95 anno del pensionamento. Ancora per un anno, quale consulente, collabora con la Impresub di Trento in alcuni cantieri in Egitto.

Sulla pompa "Siebe, Gorman" sono poste due targhette che, esaminate, assumono un particolare interesse:- la prima è una semplice targhetta rettangolare di ottone relativa al concessionario italiano con sopra scritto:

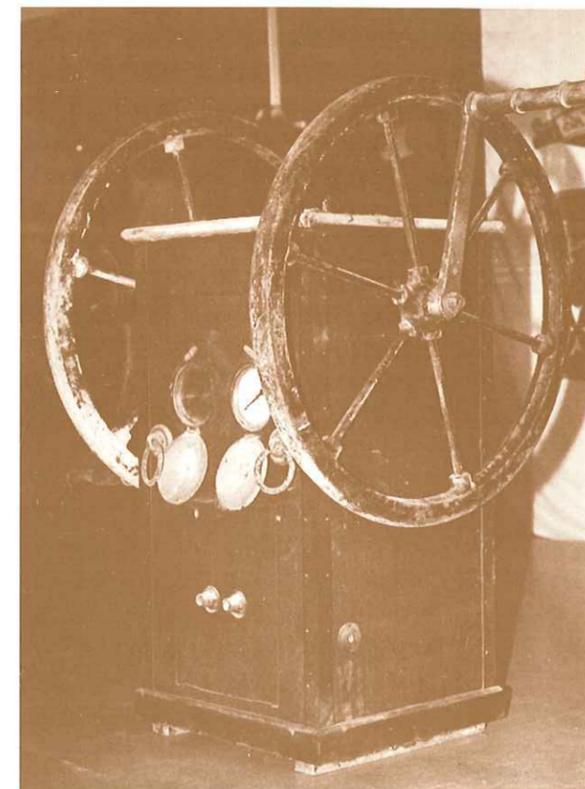
ITALO ZANNONI
SPEZIA - ROMA
CONCESSIONARIO
PER L'ITALIA E COLONIE

che ne denuncia chiaramente la costruzione negli anni precedenti la seconda guerra mondiale;

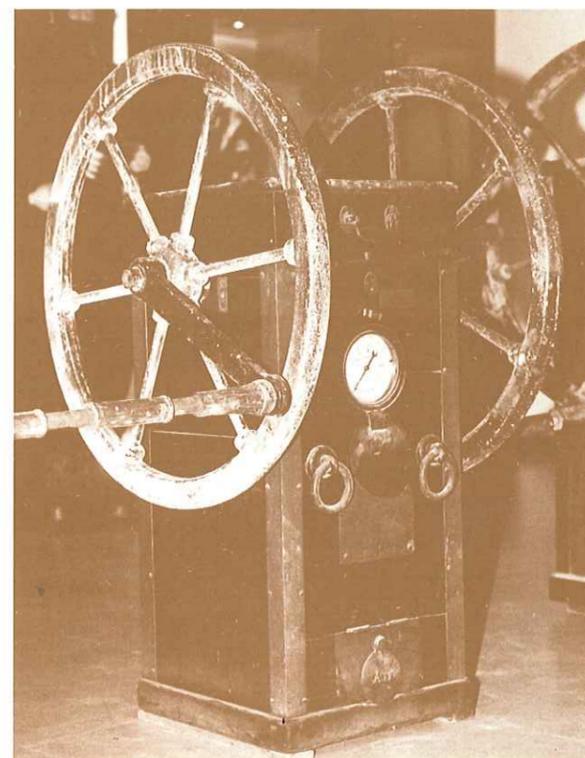
- la seconda è una targhetta, sempre in ottone ma più elaborata, relativa al costruttore. Sulla parte inferiore di questa targhetta è scritto:

SIEBE, GORMAN & C° LTD
SUBMARINE ENGINEERS
LONDON

mentre nella parte superiore, rotondeggiante, oltre alla scritta PATENT sono raffigurati a sinistra un leone, simbolo di potenza ed a destra un unicorno, simbolo medioevale di purezza. Tra i due animali è posta la figura schematizzata di una giarrettiera con la scritta "HONI' SOIT QUI MAL Y PENSE" (disonorato sia chi ne pensa male), che è il logo del supremo ordine cavalleresco inglese "Ordine della Giarrettiera" istituito da re Edoardo III nel 1349 in circostanze imprecisate. L'insegna di questo Ordine era una vera giarrettiera di velluto azzurro, listata in oro, con fibbia e puntale in oro e con scritto il motto di cui sopra in lettere d'oro, che nelle cerimonie era portata dagli uomini sotto il ginocchio sinistro.



La pompa da palombaro "S.I.A.S" della C.M.C. di Ravenna che ora è presso il Museo di Marina di Ravenna. È una pompa media a due pistoni a doppio effetto idonea a fornire aria anche a due palombari ma a limitata profondità.



La pompa da palombaro "Siebe, Gorman" della C.M.C. di Ravenna che ora è presso il Museo di Marina di Ravenna. È una piccola pompa ad un solo pistone a doppio effetto, idonea a fornire aria ad un solo palombaro.



Comune di Ravenna

MUSEO NAZIONALE DELLE ATTIVITÀ SUBACQUEE



Marina di Ravenna (RA) - Viale IV Novembre, 86/A

BLUE DREAM
CHARTER E SERVIZI PER LA NAUTICA



CCIAA RAVENNA • MARINE CONSULTING • PROFAN • VIGILANZA ADRIATICA • ART COLOR • CENTRO IPERBARICO • GIOIELLERIA BINELLI • CASA DELLA GOMMA • RANA • NUCOMAR

ORARI MUSEO

Giugno • Settembre: mercoledì e giovedì dalle ore 21,00 alle ore 23,00
Ottobre • Maggio: sabato e domenica dalle ore 15,00 alle ore 18,00

Su appuntamento per gruppo in qualsiasi giorno/orario. Si consiglia prima della visita di chiedere conferma
tel. 0335.5432810 • fax 0544.531013 • e-mail: hdsitalia@racine.ravenna.it • http://www.racine.ra.it/perglialtri/hdsitalia

DONAZIONI RICEVUTE PER IL MUSEO NAZIONALE DELLE ATTIVITÀ SUBACQUEE

DRASS-GALEAZZI di ZINGONIA:

una piccola campana con manipolatori;

ITALIANA PETROLI di Genova:

4 vetrinette, un simulacro di lancia;

MARINA MILITARE:

materiale vario tra cui, una camera monoposto Galeazzi
una pompa da palombaro;

ZACCARINI VITTORIO di Ravenna:

un paio di pinne da incursore;

BELINDA WELTON (Inghilterra):

una vecchia maschera MARIN di Nizza, anni '60,
con valvola nel vetro;

UNIVERSITA' DEGLI STUDI "G.D'ANNUNZIO"

di Chieti, prof. Piergiorgio Data: una camera di decompressione;

C.M.C. di Ravenna: due pompe da palombaro;

ANTONIO BIGNANI di Bologna:

due coltelli, un erogatore Royal Mistral

un profondimetro Mares, una Lupara a palla

un decompressimetro SOS;

EREDI WALTER TASSELLI di Ravenna:

muta completa in neoprene per gare di nuoto anni '60;

SAVORELLI PAOLO di Forlì:

pinne Superga da incursore, pinne Alcione/Pirelli

una maschera Pinocchio/Cressi

una maschera Stella B, un profondimetro

SANGIORGI STELIO di Ravenna:

una muta stagna Spirotechnique completa di maschera
ed erogatore, una muta Technisub, un paio di pinne.

A tutti il nostro ringraziamento.



Camera di decompressione donata all'HDS dalla Università degli Studi "G.D'Annunzio" di Chieti (Prof. Piergiorgio Data), ora presso il Centro Iperbarico di Ravenna.

NUOVI SOCI

Romeo Alberto di Mondello (PA), Ponti Stefano di Argelato (BO), Schiavi Wolfgang di Portovaltravaglia (VA), ASSOSUB di Vicenza (VI) (socio sostenitore), Filidei Elio di Firenze (FI), Welton M. Belinda di Horsell Woking Surrey (UK), SCUBA SERVICE di Camillo Parisinu di Terni (TR), Franzoso Enrico di Adria (RO), G.A.S. di Gabriele Gasparini & C. di Pianoro (BO) (socio sostenitore), BOSCOLI FOTORIPARAZIONI di Milano (MI), Mentasti Giuseppe di Milano (MI) (socio sostenitore), Gonzalez Salvatore di Gaeta (LT), Eletti Marco di Milano (MI), AQUATICA di Marghera (VE).

COLLEZIONE "HDS NOTIZIE" DEL XX SECOLO

Ricordiamo ai nostri lettori e collezionisti che sono ancora disponibili, fino ad esaurimento, 30 serie complete di "HDS NOTIZIE", dal n.1 del 1994 al n.13 di ottobre 1999, numero con cui si è chiuso il XX secolo. Costo £.50.000 (sconto 20% per i soci HDS) più 5.000 per eventuale spedizione.

Chi fosse interessato può contattare:

Angelo Baldini, segretario HDS

(tel 0338.3727996 - fax 0544.501013

e.mail: hdsitalia@racine.ravenna.it)

SUBACQUEA DEL MILLENNIO

Ricordiamo che nel numero di "MONDO SOMMERSO" di aprile 2000 è contenuto un inserto speciale dedicato alla SUBACQUEA DEL MILLENNIO:

Le origini

La subacquea tecnica

La Marina Militare

L'Historical Diving Society (convegni, "HDS NOTIZIE", Museo Nazionale delle Attività Subacquee, stage da palombaro sportivo, biblioteca, mostre itineranti)

La ricerca scientifica

L'archeosub

I grandi dell'apnea

Ci congratuliamo con MARINE CONSULTING srl, socio sostenitore HDS,Italia, prima società italiana ad ottenere la certificazione ISO 9002 per lavori subacquei e marittimi, confermando l'importanza di Ravenna nel settore offshore e portuale

BOSCOLI FOTORIPARAZIONI, socio sostenitore HDS,Italia, è un laboratorio di riparazioni e segue la fotografia subacquea fin dalla sua nascita. Specializzata in quasi tutto il materiale per fotografia subacquea, è oggi l'assistenza autorizzata in Italia per SEA&SEA, IKELITE, ISOTECNIC e a breve anche SUBAL. BOSCOLI invita i soci HDS a visitare il suo sito (in via di evoluzione). Cogliamo l'occasione per ringraziare BOSCOLI che già lo scorso anno ha donato la sua collezione di custodie e macchine fotografiche al Museo delle Attività Subacquee.



Questo disegno è apparso sul numero 7, novembre-dicembre 1999, della rivista DEEP diretta da Gabrio Salieri con la didascalia "2000 sub auguri". A noi della HDS Italia, cultori della storia della subacquea, ha fatto semplicemente piacere notare che i sub radunati attorno all'albero per un addio al 1999, non sono quelli superaccessoriati dell'ultima generazione, ma "nudi storici subacquei" con un altrettanto storico monostadio.



Questa foto, ripresa dalla rivista "TOMORROW ITALIA - novembre 1999" è la chiara dimostrazione che anche l'antico e sorpassato classico palombaro tende a modernizzarsi.

Sappiamo bene che non è proprio così, ma è comunque una gran bella soddisfazione per lui fare concorrenza, come testimonial, alle superbe e super-pagate modelle nella corsa pubblicitaria dei telefonini.

RACCONTI DI PALOMBARI

Dal diario di Giaeta, un palombaro del gruppo Ricuperi

di Francesca Giacché

Marola, 30 aprile 1945

Se ne sono andati alla fine, lasciandosi alle spalle croci infinite, non più tardi di tre anni fa in Francia l'avevano proposta anche per noi palombari una croce, la 'croce di ferro', ma io non l'avevo voluta, gliel'avevo detto che nel mio paese le usano per i cimiteri ed ora lo sanno bene, sono proprio queste le croci che ci lasciano. E un immane lavoro. I genieri tedeschi si sono preoccupati di affondare tutto quanto ancora galleggiava, anche il golfo è un immenso cimitero, dove l'acqua è più bassa qualche relitto lascia emergere la cima del pennone, scura, e a forma di croce, quasi a indicarci la sua tomba. I palombari militari dovranno occuparsi dello sminamento, noi civili, siamo in sette per il momento, dei recuperi, ma siamo bloccati: le mine sono ovunque e i dragamine non possono entrare nel golfo perché gli accessi presso la diga foranea sono ingombri di relitti. Cominceremo da lì dunque, sperando che la fortuna ci assista. I militari non hanno mezzi disponibili ad eccezione di un piccolo rimorchiatore requisito, il "Benvà", rimasto miracolosamente a galla malgrado qualche danno, adesso è ai lavori, ma

sarà pronto a giorni, intanto metteremo a disposizione le lance della nostra Cooperativa, siamo riusciti a salvarle nascondendole.

Marola, 1 maggio 1945

Oggi il "Benvà", armato da volontari è sceso in mare, aiuterà le nostre lance nelle ispezioni del golfo, per stendere un primo censimento degli scafi affondati. Le visite ai relitti sono una "roulette russa", all'alba usciamo da casa mentre le nostre mogli pregano di vederci rientrare la sera. Noi, da parte nostra, pensiamo solo a lavorare, a ripulire le acque e renderle navigabili, con la lancia passiamo a stento tra i relitti, ma alle mine non possiamo pensarci; l'impresa sembra impossibile senza mezzi e con pochi uomini, ma la gente comincia a tornare nei paesi abbandonati e ha voglia di lavorare, i pontoni rigalleggeranno. Lavoriamo per ridare alla città la sua dignità marinara. Siamo cinque uomini per lancia: due guide, due palombari e un marinaio. Stamane l'afa dello scirocco imminente pesa nell'aria, come un' ansia, ma quando scenderemo sott'acqua non potremo fare a meno del nostro maglione di lana e l'ansia resterà a gal-



Una rara foto del Gruppo Operativo Ricuperi che univa personale militare e civile, maestranze dell'Arsenale, dei cantieri del golfo, e delle cooperative palombari (visibili con i loro elmi in prima fila). (g.c. Mauro Gerbelli)

la, tra le braccia di quegli uomini che girano le ruote della pompa e forse anche nei loro pensieri.

23 maggio 1945

Per oltre venti giorni abbiamo lavorato giorno e notte al passo di ponente, davanti a Punta Santa Maria. Era qui l'unica possibilità di creare un varco, i Tedeschi hanno formato una doppia barriera di scafi, ma al centro c'è solo il "Ravello", un mercantile della portata di oltre 10000 tonnellate. L'armatore, preoccupato, è sceso sulle nostre lance per capire se la sua creatura si può salvare.

I danni che all'inizio sembravano modesti si sono rivelati via via sempre più gravi, alla prima visita le falle erano sembrate facilmente tamponabili, ma la murata di sinistra manca del tutto e lo spesso strato di fango sul doppiofondo impedisce di valutarne con certezza i danni, il ricupero è fattibile, ma ci vorranno mesi di lavoro e l'intervento dei dragamine non poteva essere rimandato così a lungo, siamo così dovuti intervenire sullo scafo affondato nel fango e l'abbiamo quasi tagliato in due col cannelo, proprio nel punto dove il siluro aveva creato il grande squarcio.

Oggi festeggiamo il primo successo in questa impresa disperata: siamo riusciti ad aprire un

varco largo circa trenta metri e profondo dieci al passo di ponente. Già domani forse due dragamine inglesi faranno il loro ingresso nel golfo per dare inizio alla bonifica.

lonna d'acqua che solo ieri si è alzata proprio qui davanti, appena fuori dalla baia che porta il nome del patrono. Un tragico destino attendeva il "Benvà", l'unico superstite della furia tedesca; credeva d'averla scampata e con la freddezza di chi è sopravvissuto a una guerra si aggirava tra relitti e mine, ma non era incauto il suo equipaggio, non erano impassibili i suoi uomini, come noi uscivano ogni giorno, consapevoli dei rischi, ma soprattutto delle necessità del momento, qualcuno confidando in Dio, qualcuno nella sua buona stella. Una mina acustica li attendeva all'ennesimo passaggio davanti al Molo della Varicella, qualche metro di variazione sulla rotta abituale è bastato a segnare la sorte: il "Benvà" è saltato in aria, cinque uomini sono dispersi; già oggi abbiamo iniziato le ricerche per il ricupero delle salme.



Giaeta e il suo diario in una foto del 1927 (Isola di Marettimo, demolizione subacquea Matilde Peirce) - Archivi Giacché

I lavori tuttavia non possono fermarsi, la Marina darà nuovo impulso all'attività di ricerca e rimozione delle numerose mine che ancora si nascondono sottocosta e noi civili continueremo, malgrado i rischi e i disagi, a tirar su scafi e ferro, sarà il modo migliore per rendere omaggio ai nostri compagni, a quelli del "Benvà".

varco largo circa trenta metri e profondo dieci al passo di ponente. Già domani forse due dragamine inglesi faranno il loro ingresso nel golfo per dare inizio alla bonifica.

Marola, 15 giugno 1945

Oggi doveva essere festa al mio paese, è il giorno di San Vito, il suo patrono, ma la gente ha ancora nelle orecchie il boato e davanti agli occhi la co-

LA BIBLIOTECA DELL'HDS

LIBRI DONATI ALLA BIBLIOTECA MUSEALE

FABIO FRANCESCHETTI:

- Bass George, *Tesori in fondo al mare*, Sonzogno, 1981;
- Blot Jean Yves, *Archeologia sottomarina*, Sugarco, 1991;
- Costa Paolo, *Guida pratica alla fotografia subacquea*, Scalvi 1985;
- AA.VV., *Mondo Sub*, enciclopedia in tre volumi, Caged, 1981

ASSOCIAZIONE MODELLISTI BOLOGNESI di Bologna:

- *Storia e Tecnica - attraverso i piani costruttivi navali*;

VASSENA ANGELO di Milano

- *Storia di un inventore, Pietro Vassena e il suo C3*;

ARCHEDIT srl di Carpi (MO):

- abbonamento alla nuova rivista sub *"Immersione Rapida"*

MASSIMO MARTINI di Ravenna:

- raccolta completa dei primi dieci anni di *"Mondo Sommerso"*

BANCA di CREDITO POPOLARE di Torre del Greco:

- *Il corallo, Basilio Liverino, 1983*

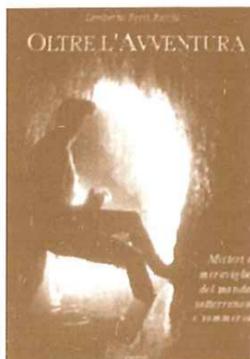
Un sentito grazie da tutti noi.

PROSSIME PUBBLICAZIONI

Tra i "libridimare di IRECO" sono prossimamente in uscita due nuovi volumi dedicati alla subacquea:

OLTRE L'AVVENTURA. Misteri e meraviglie del mondo sotterraneo e sommerso di Lamberto Ferri Ricchi e **TESTE DI RAME. In viaggio con i palombari** di Francesca Giacché.

In **OLTRE L'AVVENTURA**, Lamberto Ferri Ricchi, pioniere della speleologia subacquea italiana, ripercorre, in circa 300 pagine ricche di spettacolari immagini, i principali percorsi subacquei delle sue eccezionali esperienze di ricercatore speleosub, a partire dalla sua prima immersione speleologica (1961) in uno dei due laghi sotterranei della Grotta a male, scoperta dall'ingegnere militare Francesco De Marchi ad Assergi, presso L'Aquila, nel 1573. Il libro è presentato dalla M.O.V.M. Luigi Ferraro.



TESTE DI RAME



In **TESTE DI RAME. In viaggio con i palombari**, Francesca Giacché ripercorre invece un altro tipo di itinerario, riaccompagnando vecchi palombari sui luoghi che furono teatro di naufragi e di complessi recuperi. Un viaggio che parte da La Spezia, culla di "palombari", e continua sulle coste mediterranee e poi oltre Gibilterra, in Atlantico, Pacifico, Oceano Indiano fino ai laghi ed ai

fiumi dell'Africa equatoriale dove i palombari italiani hanno operato per decenni con successo. Un secolo d'impresie subacquee delle "teste di rame" italiane, corredate da inedite foto d'epoca, con presentazione di Folco Quilici.

NUOVA EDIZIONE

Le EDIZIONI PIEMME presenteranno in giugno una nuova edizione in lingua italiana de **I PIONIERI DEGLI ABISSI** di Trevor Norton.

Questo libro è la storia degli uomini eroici, brillanti, eccentrici che hanno "inventato" il diving. È l'epopea avventurosa e avvincente di cacciatori di tesori, di archeologi, di biologi, di pescatori che conquistarono la frontiera degli abissi marini. Una serie di vivacissimi ritratti svela le imprese di queste persone straordinarie.



NAUTEK
STANDARD DIVING EQUIPMENT
Van Polanenpark 182,
2241 R W Wassenaar,
Holland
Tel. (+) 31 70 511 47 40
Fax (+) 31 70 517 83 96

PRESENTAZIONE "HDS, ITALIA"

Lo scopo dell'HDS, ITALIA, associazione senza fini di lucro, costituita nel 1994, è sintetizzato all'articolo 3 dello statuto, in linea con gli orientamenti internazionali, che recita:

"L'associazione ha lo scopo di:

4 - Promuovere la conoscenza della storia della subacquea nella consapevolezza che la stessa è una parte importante e significativa dello sforzo tecnologico compiuto dai nostri avi, e che si compie tuttora, sulla strada della conoscenza umana"

La nostra attività, per diffondere la cultura della conoscenza della storia della subacquea, consiste in:

- pubblicazione di 3-4 numeri all'anno della rivista **HDS NOTIZIE**;
- organizzazione annuale di un **"CONVEGNO NAZIONALE SULLA STORIA DELL'IMMERSIONE"**. (Il primo si è tenuto nel 1995 a La Spezia presso il Circolo Ufficiali della Marina, il secondo nel 1996 a Viareggio, il terzo il 31 ottobre 1997 a Genova presso l'Acquario, il quarto a Marina di Ravenna il 15 novembre 1998 ed il quinto a Milan o il 6 novembre 1999), il sesto si terrà a Bologna il prossimo novembre.
- formazione di una **biblioteca** relativa all'attività subacquea;
- realizzare **mostre ed esposizioni itineranti** di materiale subacqueo;

e) organizzare **stage da palombaro sportivo**;

f) creare uno o più **MUSEI** dedicati all'attività subacquea. Obiettivo questo, che, è stato realizzato a Marina di Ravenna dove, con l'appoggio di Comune, Provincia, Enti ed Organizzazioni locali è nato il Museo Nazionale delle Attività Subacquee, inaugurato il 14 novembre 1998, al momento prima ed unica realtà di questo genere in Italia.

L'HDS, Italia non è legata ad alcuna federazione, corporazione, scuola, didattica, editoria: vuole essere, semplicemente, il punto d'incontro di tutti gli appassionati della subacquea che hanno a cuore il nostro retaggio, la nostra storia, le nostre tradizioni e far sì che tutto questo non sia dimenticato, ma sia recuperato, divulgato, conservato.

Gli interessati/appassionati possono farsi soci, e sostenere così con la loro adesione la nostra attività, compilando la "scheda di iscrizione" ed inviandola a:

HDS, ITALIA - Via IV Novembre, 86A
48023 Marina di Ravenna (RA)
Tel. e fax 0544-531013
Cell.0335 5432810
e.mail: hdsitalia@racine.ravenna.it
www.racine.ra.it/perglialtri/hdsitalia

SCHEDA DI ISCRIZIONE (fotocopiare)

Desidero e chiedo di associarmi alla HDS, ITALIA di cui accetto Statuto

Nome Cod. Fisc.
Indirizzo CAP Città (.....)
Tel. ab. Tel. uff. Fax
Professione
interesse nell'HDS, ITALIA

effettuo il pagamento come segue:

CATEGORIA DI SOCIO (sbarrare)

	Socio ordinario	Socio sostenitore
- Persona	<input type="checkbox"/> it. L. 100.000	<input type="checkbox"/> it. L. 500.000
- Istituzione	<input type="checkbox"/> it. L. 100.000	<input type="checkbox"/> it. L. 500.000
- Società	<input type="checkbox"/> it. L. 100.000	<input type="checkbox"/> it. L. 500.000

Quota associativa annuale (sbarrare):

Assegno allegato

Pagata a vostra banca

Pagare a

Banche:

THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA
Viale IV Novembre 86/A
48023 Marina di Ravenna (RA)
tel. e fax 0544-531013
cell. 0335-5432810

ROLO BANCA 1473
48023 Marina di Ravenna (RA)
ABI 03556
CAB 13105
CC 54991

CASSA DI RISPARMIO
48023 Marina di Ravenna (RA)
ABI 06270
CAB 13139
CC 7803

Data.....

Firma.....

AQUATICA®

EQUIPAGGIAMENTO SUBACQUEO PROFESSIONALE



DAL PALOMBARO ALLE PIU' MODERNE TECNOLOGIE DI IMMERSIONE

INTERSPIRO

Helle
ENGINEERING

DEVCO
INGENIERIE

fibron EXW

HYBALL

HYTECH

JOTRON

NiteRider
Technical Lighting Systems

STANLEY

DIVELINK



MUTE STAGNE in gomma, in trilaminato, in neoprene, in poliuretano - **SOTTOMUTA** in pile, schiuma di PVC, thinsulate® - **MASCHERE GRAN FACCIALE EXO 26** e **AGA INTERSPIRO MK2** - mascheroni **KMB 18-28** - **ELMETTI SUPERLITE 17-27** - elmetto a flusso continuo **AH3** - **CINGHIAGGI PORTA ZAVORRA E BAIL OUT** - sistemi di comunicazione via cavo - **SISTEMI DI COMUNICAZIONE SENZA CAVO SSB** - pingers - **PANNELLI DI ALIMENTAZIONE/CONTROLLO** - compressori alta e bassa pressione - **OMBELICALI** - vestiti e centraline per acqua calda - **TAGLIO E SALDATURA SUBACQUEA** - lancia termica - **CAVO KERIE** - fari subacquei a cavo - **TORCE E STROBE LIGHTS** - palloni da sollevamento fino a 35.000 Kg. - **VEICOLI FILOGUIDATI** - telecamere B/N, colore, LLL - **UTENSILERIA OLEODINAMICA E CENTRALINE** - sistemi anti-inquinamento - **PRIME CUT** - clampe dinamiche e magnetiche - **PISTOLE SPARACHIODI** - attrezzature militari specifiche - **LUCI CHIMICHE** - camere di decompressione - **MANOMETRI DI PRECISIONE** - scarpe zavorrate - **SISTEMI FOTOGRAFICI** - metal detectors - **MAGNETOMETRI** - analizzatori **O2** e **CO2** - **B.I.B.S. OSSIGENO PER DDC** - apparecchiature per **NDT** - **RESINE EPOSSIDICHE SUBACQUEE** - cemento da demolizione - **SALT X** - erogatori - **JACKETS** - coltelli - **NASTRO ARGENTATO**.

PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DI ATTREZZATURE ED IMPIANTI SPECIALI

AQUATICA S.r.l.

Via Bottenigo 147/A • 30175 MARGHERA • VE • Tel. 041 - 538 15 17 • Fax 041 - 538 15 31

FORNITURE DI ATTREZZATURE SUBACQUEE DA LAVORO, PER LA PROTEZIONE CIVILE E PER IMPIEGHI MILITARI.