

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

NOVEMBRE
DICEMBRE
2018



L'EDITORIA DELLA MARINA MILITARE



EDITORIA

- Rivista Marittima

La Rivista Marittima dal 1868 ad oggi è sempre stata lo specchio della Marina Militare e il suo scopo attuale - tramite articoli di attualità geopolitica, tecnico scientifici e di storia militare - continua ad essere quello di promuovere e diffondere la cultura marittima all'interno e all'esterno della Forza Armata coinvolgendo il mondo accademico, scientifico, diplomatico e istituzionale.

- Notiziario della Marina

Nato nel 1954, il Notiziario mensile della Marina, testimone di imprese, fatti e gesta, è oggi uno strumento di comunicazione all'avanguardia. Un concentrato del presente della Forza Armata descritto attraverso il mezzo comunicativo più potente: le immagini.

- Calendario della Marina Militare

Un prodotto editoriale attraverso cui la Marina fornisce al pubblico uno spaccato della propria vita nel suo ambiente naturale - il mare - per condividerne momenti e storia, attività, impegno, emozioni e stati d'animo e restituendoli in una narrazione visiva suggestiva e affascinante.

- Libri e monografie

Prodotti editoriali celebrativi di attività, eventi, ricorrenze, edifici storici, uomini di ieri e di oggi.



EDITORIA STORICA

L'Ufficio Storico della Marina, istituito nel 1913, anche attraverso un'attività editoriale che si è esplicata nella pubblicazione di oltre 250 volumi, svolge l'importantissimo compito di conservare e divulgare il patrimonio storico della Forza Armata finalizzato allo sviluppo e alla diffusione della cultura navale nell'ambito della collettività nazionale.



È possibile acquistare i nostri prodotti ed abbonarsi alle nostre riviste visitando i seguenti link:

Rivista Marittima:

www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/Pagine/Abbonamento.aspx

Notiziario della Marina:

www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/notiziario/Pagine/come_abbonarsi.aspx

Pubblicazioni dell'Ufficio Storico:

www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/Pagine/CatalogopubblicazioniUfficioStorico.aspx

Prodotti editoriali:

www.marina.difesa.it
www.rodorigoeditore.it/marina-militare/



L'imbarcazione a propulsione solare *Race for Water* con il kite (aquilone) impiegato per la propulsione ausiliaria (vedi articolo a pag. 5)

Anno CXXI - n. 11-12
novembre-dicembre 2018

Direttore Responsabile
Paolo Bembo

Redazione
Franco Maria Puddu

Direzione - Amministrazione
Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06 809159203-fax 06 809159205
www.leganavale.it
e-mail: 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

Stilgrafica srl
Via Ignazio Pettinengo, 31/33
00159 Roma - tel. 06 43588200
www.stilgrafica.com
e-mail: info@stilgrafica.com
Iscrizione R.O.C. n. 9378



La rivista 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 novembre 2018

Sommario

Editoriale

Paolo Bembo

3

• Il punto nave

Maurizio Gemignani

4

• L'imbarcazione *Race for Water* e la propulsione mediante aquilone

di Claudio Boccalatte

5

• Una ammiraglia furba

di Renato Ferraro

13

• Il *Duilio*

di Ciro Paoletti

21

• *Italian style* a bordo

di Paolo Bembo

29

Recensioni e segnalazioni 37

Sub

• Ambienti

per le immersioni (23^a parte)

di Alberico Barbato

34



La voce del diportista

• Le direttive ministeriali in tema di sicurezza
di Aniello Raiola

43

Corso di pesca

• *Surf casting* con i Pva idrosolubili
di Riccardo Zago

44

Vita della Lega Navale Italiana

47

A centro rivista, la sesta puntata del fumetto "Una storia della Marina"

NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

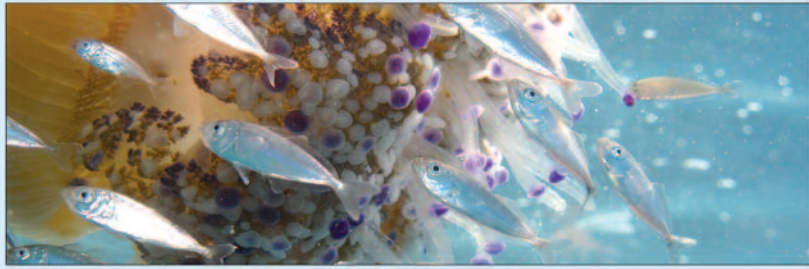
Centralino Presidenza Nazionale: 06.80915901-02-03

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**



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

Il Consiglio Direttivo dell'Associazione ha deciso che per l'anno prossimo, la Rivista continuerà ad uscire nella veste attuale e secondo le modalità in corso, per cui i soci interessati a ricevere la propria copia cartacea dovranno continuare a manifestare una specifica volontà in tal senso, accettando, al contempo, di aggiungere alla propria quota il solito contributo di 5€. Per il futuro si vedrà; le robuste pressioni di un numero non indifferente di soci e presidenti affinché si torni ad una distribuzione più capillare della Rivista, infatti, si scontrano con la difficoltà di reperire le risorse che consentano di tornare a tale normalità. Approssimativamente, per passare da una pubblicazione di un numero limitato di copie a quella di una rivista che possa essere inviata a tutti gli interessati, l'impegno finanziario sarebbe triplicato rispetto all'attuale. Sicuramente una spesa non indifferente ma affrontabile, come lo è stata in passato, considerando i benefici che se ne otterrebbero. Per sostenerla, però, come dicevo, bisogna individuare ove reperire le risorse. La spinta a ricercare una soluzione in tal senso deriva dalla considerazione di molti circa il fatto che un'Associazione che si vanta di essere paladina della cultura del mare non possa prescindere da una rivista cartacea anche ove si sforzi di individuare tutti i sistemi più moderni per diffondere tale cultura. È però necessario arrivare in maniera con-

divisa a decisioni importanti come questa, ben sapendo quanto sia stato traumatico il passo inverso, ovvero quello di passare dalla spedizione a tutti a quella a pochi.

La recentemente conclusasi Assemblea Generale dei Soci, a Trieste, ha confermato quanto si era evidenziato nella precedente: la volontà dei soci di rinascita dell'associazione senza alcun distacco dai valori che l'avevano vista nascere e consolidarsi nel corso dei decenni. La Presidenza succeduta al commissariamento ha trovato una situazione normativa assolutamente da rivedere e vi ha posto mano con vigore, incoraggiata in tal senso dalla base; alcune problematiche anose hanno visto una soluzione o quan-

to meno, anziché mettere la polvere sotto il tappeto, si è cercato di portarle in eviden-

za, così da poterle risolvere anche

con l'aiuto propositivo dei soci

che non è mai mancato. I lavori

dell'Assemblea

hanno confermato, se ce ne fosse stato bisogno, che tale disposizione collaborativa è sempre presente e sicuramente contribuirà a farci assumere un ruolo sempre più chiaro nella Società e allineato a quanto ci richiedono le leggi ed i regolamenti più recenti. Al termine di un anno laborioso e non semplice, quanto emerge dall'AGS incoraggia a ben sperare per il futuro.

Paolo Bembo

Di ritorno da Trieste, dopo l'impegno dell'Assemblea Generale e le emozioni della Barcolana, quella che segue è una sintesi delle intense giornate trascorse a contatto con una significativa schiera di rappresentanti delle SS.PP. alla ricerca di riscontri ed intese per assicurare il miglior futuro dell'Associazione. Partendo dalla relazione del PN, ed escludendo volutamente da questo scritto il problema della personalità giuridica delle SS.PP. e le connesse modalità risolutive che sono opportunamente indrizzate attraverso un procedimento ad hoc, è sicuramente da sottolineare quanto illustrato a proposito di comunicazione, sia per le Linee Guida finalmente approvate e diffuse, sia per il settore informatico che, come già detto, esige la massima attenzione da parte di tutti gli "addetti ai lavori" per rendere il passaggio dal vecchio al nuovo sistema quanto più semplice e rapido possibile.

In particolare in merito alle linee guida sarà opportuno che le stesse siano conosciute da tutti e a tutti i livelli; la comunicazione, intesa quale strumento per aiutare la propagazione della conoscenza della nostra organizzazione in ambito nazionale, non può rimanere unicamente a carico di pochi addetti ai lavori: i sistemi/modalità di diffusione di notizie/comunicazioni sono ormai tali e tanti che tutti più o meno consciamente compartecipiamo all'assolvimento di questo compito. Ed è quindi fondamentale che le linee di indirizzo appena approvate dal C.D.N. siano conosciute a tutti i livelli, siano opportunamente metabolizzate e siano applicate nel modo più corretto possibile.

Una comunicazione adeguata deve essere considerata quale moltiplicatore dei positivi effetti frutto delle lodevoli iniziative delle SS.PP.; è quindi di fondamentale importanza che alla comunicazione sia dedicato il massimo impegno ed attenzione allo scopo di diffondere una immagine della nostra Organizzazione quanto più possibile favorevole e costruttiva.

Altro argomento da evidenziare è senz'altro la costituzione del Centro Culturale per le Scienze, la Cultura e la Formazione del quale i Presidenti Professor Roberto Pujia ed il Signor Marco Tommasi hanno presentato le caratteristiche più salienti nell'ambito dell'Assemblea.

Il nuovo Centro, quando a regime, dovrà gestire la Formazione di tutto il personale LNI che a vario titolo è destinato ad occupare incarichi di responsabilità nell'ambito della organizzazione; quindi se all'inizio del suo mandato lo sforzo preponderante sarà dedicato al settore degli Istruttori di vela (uno dei "core business" LNI), gradualmente il Centro dovrà anche predisporre per fornire contributi formativi specifici destinati alle figure che si dedicano a particolari incombenze in seno alla struttura siano esse quella centrale o quelle periferiche, al fine di incrementare il livello di preparazione specifica nei vari campi di impiego, ovvero favorire la crescita di nuovi dirigenti che sappiano coniugare la passione con le competenze necessarie a traghettare l'Associazione nel ventunesimo secolo.

Al di là dei due temi specifici sopra riportati, l'Assemblea Generale ha fornito molteplici opportunità di contatti bi-multilaterali estremamente utili, ha consentito il confronto/scambio di punti di vista ed idee su argomenti i più disparati, confermando ancora una volta l'utilità di una manifestazione che anche nel terzo millennio e nonostante l'odierna disponibilità di mezzi di comunicazione, rimane un evento tra i più significativi della vita associativa della Lega Navale Italiana.

Inoltre, vorrei spendere poche parole per far giungere da queste pagine un sentito ringraziamento al Presidente Scubini ed ai suoi collaboratori, per l'organizzazione, l'ospitalità, la simpatia e l'allegria con le quali hanno predisposto e gestito l'Assemblea, rendendo indimenticabile il periodo trascorso a Trieste. BZ!

Infine, considerato che queste mie brevi note saranno inserite nell'ultimo numero dell'anno della nostra Rivista, colgo l'occasione per un affettuoso augurio di Buone Feste alla grande famiglia della LNI. ■

*Il Presidente Nazionale LNI
Amm.Sq.(r) Maurizio GEMIGNANI*

N.B.

B Z= Bravo Zulu: nel linguaggio del codice dei segnali della Marina, questo si traduce come: "Ben fatto" o "Molto bene".

L'imbarcazione *Race for Water* e la propulsione mediante aquilone



di Claudio Boccalatte

Sulle pagine di questa rivista, nei numeri di novembre 2015 e di settembre 2016, ci siamo occupati di *Race for Water*, (già *MS Turanor Planet Solar*), imbarcazione battente la bandiera della marina mercantile svizzera, con scafo a catamarano, propulsa mediante energia solare, che ha compiuto nel 2010-2012 il giro del mondo e nel 2015, è stato acquistato dalla fondazione *Race for Water*, organizzazione basata in Svizzera (a Losanna, sul lago di Ginevra), impegnata nella protezione dell'ambiente marino. Torniamo sull'argomento perché questa interessantissima imbarcazione, attualmente impegnata in un nuovo giro del mondo iniziato il 9 aprile 2017 e destinato a durare ben cinque anni, si è dotata di un altro rivoluzionario sistema di propulsione privo d'impatto ambientale: parliamo dello sfruttamento del vento mediante una vela tipo "kite", cioè, in pratica, un grande aquilone. Inoltre, come anticipato nel numero di settembre 2016, è stato installato un sistema d'immagazzinamento di energia sotto forma d'idrogeno, per la sua trasformazione in energia elettrica mediante pile a combustibile.

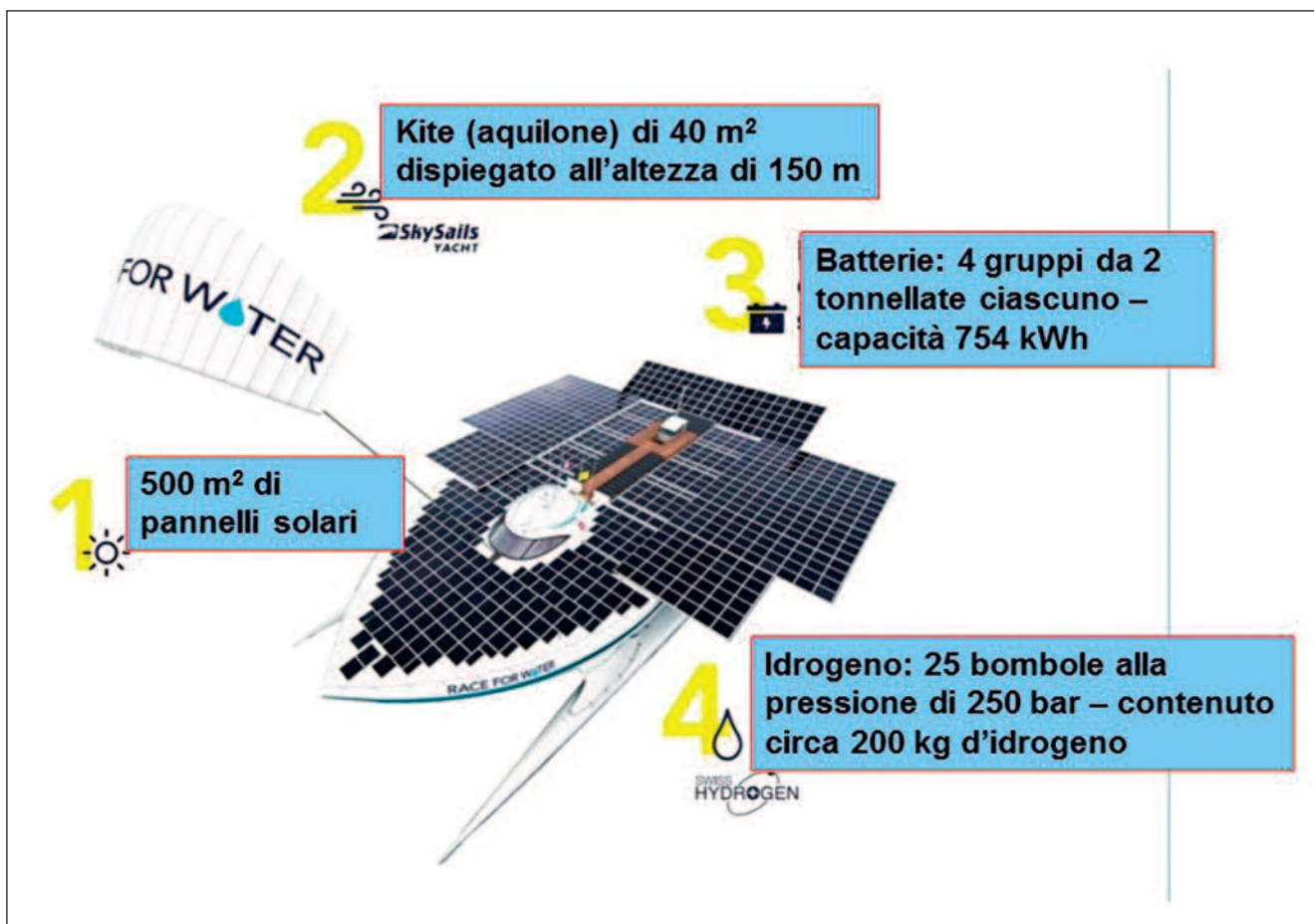
Race for Water impiega quindi per navigare energia pulita solare ed eolica, utilizzando le migliori tecnologie oggi disponibili, allo scopo di mostrare che è possibile navigare senza emissioni, impie-

gando tecnologie già esistenti. Tutte le tecnologie impiegate a bordo di *Race for Water* sono, infatti, già disponibili a livello commerciale, ed è quindi possibile utilizzarle già ora per accelerare il processo di "transizione energetica", cioè il passaggio dai combustibili fossili alle fonti rinnovabili, per ridurre sensibilmente le emissioni in atmosfera di inquinanti e di gas effetto serra come l'anidride carbonica.

La fonte primaria di energia dell'imbarcazione è rappresentata da 500 m² di pannelli fotovoltaici con 38.000 cellule, fornite dalla società Sunpower, in grado di fornire, in condizioni standard, una potenza di 93 kW, consentendo al catamarano di navigare alla velocità di circa 5 nodi.

Siccome però l'energia solare non è sempre disponibile, in particolare non lo è di notte e con condizioni meteorologiche avverse, occorre che l'energia possa essere accumulata a bordo; a questo scopo esistono due diversi sistemi, le batterie e l'idrogeno.

Le batterie agli ioni di litio hanno una capacità complessiva di 745 kWh, ma il sistema più innovativo e interessante è quello, prodotto dalla società Swiss Hydrogen SA, per produrre a bordo idrogeno, che viene immagazzinato allo stato gassoso alla pressione di 350 bar in 25 bombole, le quali con-



Le principali sistemazioni energetiche di *Race for Water*: pannelli solari, aquilone, batterie e bombole di idrogeno; in apertura, L'arrivo dell'imbarcazione *Race for Water* all'Avana (Cuba) il 20 luglio 2017

tengono complessivamente circa 200 kilogrammi d'idrogeno, che a sua volta consente di produrre, impiegando pile a combustibile, oltre 2.600 kWh di elettricità, cioè più di quattro volte l'energia che possono immagazzinare le batterie. Poiché il punto debole del sistema di propulsione delle imbarcazioni con propulsione ad energia solare è oggi costituito proprio dal sistema d'immagazzinamento a bordo dell'energia, per affrontare navigazioni notturne o comunque quando l'energia fotovoltaica non è disponibile, si capisce quale enorme passo in avanti costituisca l'idrogeno; l'energia contenuta nelle scorte d'idrogeno consente all'unità di navigare per sei giorni alla velocità di 5 nodi, percorrendo quindi 720 miglia.

Per produrre l'idrogeno viene prelevata acqua dal mare, desalinizzata e immagazzinata a bordo; quando il bilancio energetico dell'unità lo consente, l'acqua dolce viene sottoposta ad idrolisi per produrre idrogeno alla pressione di 50 bar, idrogeno che, a sua volta, viene disidratato, compresso fino a 350 bar ed inviato nelle bombole.

Sono poi presenti a bordo due pile a combustibile della potenza di 30 kW ciascuna, che, quando necessario, impiegano l'idrogeno per la produzione di energia elettrica, la quale può essere destinata sia direttamente alla propulsione dell'imbarcazione, sia alla ricarica delle batterie.

Allo scopo di esplorare nuovi sistemi di propulsione non inquinanti, *Race for Water* è anche stato dotato di una vela a kite (aquilone), sviluppata dalla società Skysails Yacht. Quando il vento lo consente, la propulsione è assicurata dall'aquilone, e l'energia prodotta dai pannelli solari può essere impiegata per produrre idrogeno da immagazzinare nelle bombole. Il kite montato su *Race for Water* ha una superficie di 40 m², è dispiegato ad un'altezza di 150 metri sul livello del mare ed è gestito da un sistema di controllo automatico.

Il kite è stato installato a bordo di *Race for Water* a Lorient, subito prima della partenza per il giro del mondo, ed è stato collaudato nel corso della prima navigazione di trasferimento a Madeira, dimostrandosi capace, con le opportune condizioni di

vento, di accelerare l'imbarcazione fino alla velocità di 8 nodi, grazie alla sola energia del vento.

Alla base dell'utilizzo degli aquiloni per la propulsione navale è lo sfruttamento dell'energia eolica, senza condizionare pesantemente le strutture delle navi installando vele supportate da alberi, come sulle navi a vela tradizionali. L'aquilone, infatti, come la vela, sfrutta come fonte energetica il vento, che non costa, non inquina ed è disponibile in quantità illimitata; rispetto alla vela tradizionale presenta però alcuni vantaggi:

- L'aquilone vola ad un'altezza compresa tra i 100 ed i 300 metri, sfruttando venti aventi una velocità

superiore a quella dei venti superficiali che gonfiano le vele; la differenza di velocità, dovuta agli effetti di resistenza d'attrito del vento sulla superficie terrestre e marina, è dell'ordine del 10-20% e comporta una maggiore potenza dell'ordine del 20-50% (poiché la potenza fornita da una vela od un aquilone è proporzionale al quadrato della velocità).

- L'aquilone non induce angoli d'inclinazione trasversale della nave così forti come le vele, perché il punto di applicazione della forza di trazione dell'aquilone (collegato alla nave solo tramite cavi flessibili) è il punto di aggancio del cavo (che può essere



L'aquilone di *Race for Water* prima del "decollo" dal ponte dell'imbarcazione



La centrale di controllo dell'aquilone

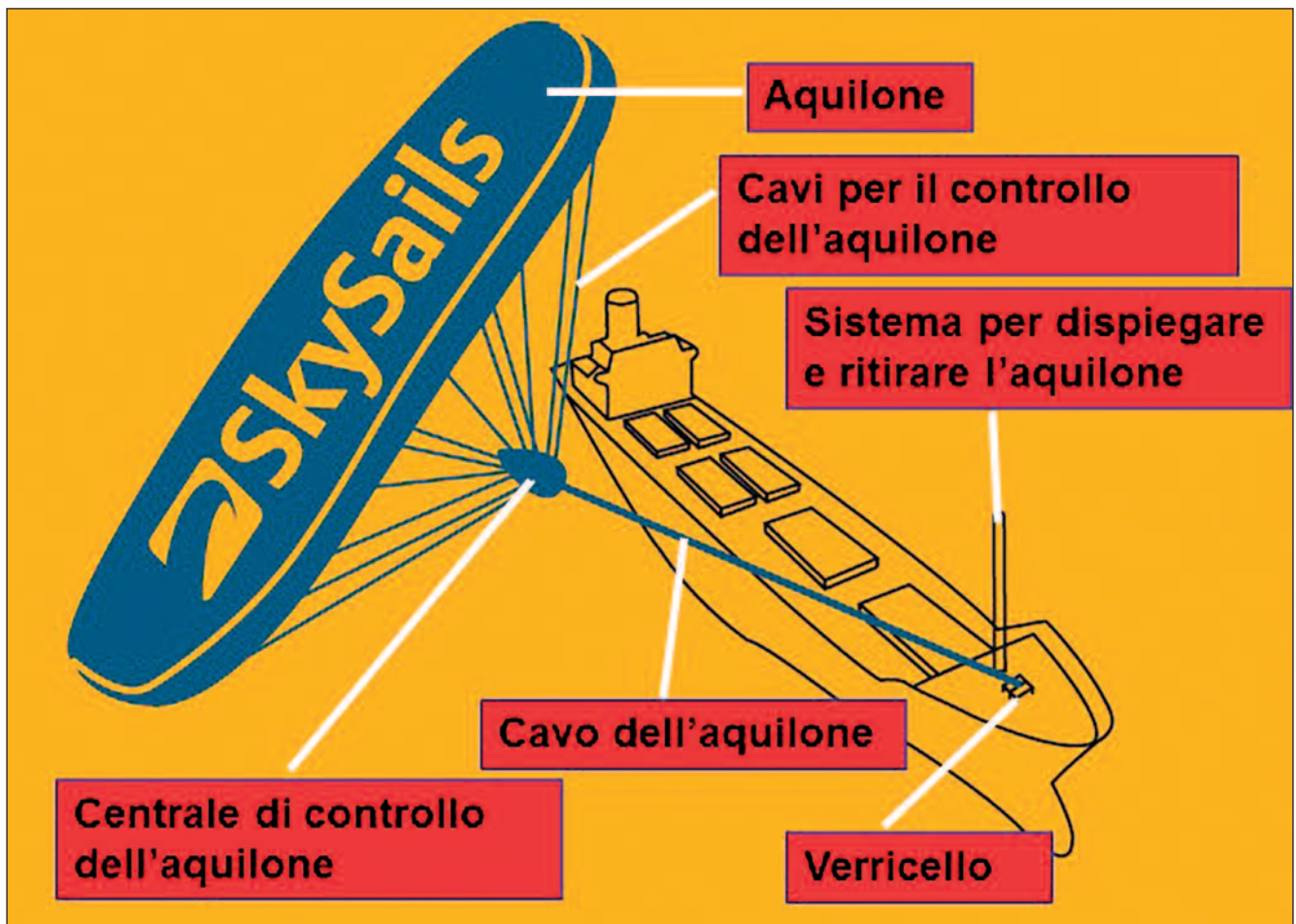
fissato abbastanza in basso nella struttura della nave), mentre il punto di applicazione della forza propulsiva di una vela (che può essere considerata collegata rigidamente alla nave in almeno due punti) è il baricentro della vela stessa. Di conseguenza l'adozione di una vela tradizionale comporta la necessità di prevedere una quantità rilevante di zavorra ubicata quanto più in basso possibile, per assicurare la stabilità necessaria ad evitare che la nave, sotto l'effetto del momento sbandante indotto dal vento, s'inclini eccessivamente fino a rovesciarsi.

- L'installazione di un sistema di propulsione ad aquilone non comporta grosse modifiche alla struttura della nave, come l'installazione di alberi; in effetti, la propulsione ad aquilone può anche essere installata come modifica di una nave esistente (*retrofit*);

- Le operazioni di dispiegamento, recupero e controllo dell'aquilone possono essere completamente automatizzate, e quindi non è richiesto un aumento di equipaggio.

Il sistema Skysails è composto di tre elementi: l'aquilone vero e proprio (*kite*) comprensivo del relativo cavo, il sistema per il dispiegamento ed il recupero ed il sistema di controllo; inoltre un sistema di navigazione dedicato consente di ottimizzare la rotta dell'unità sulla base delle previsioni meteorologiche. L'aquilone è l'elemento che genera energia propulsiva. È composto interamente di materiali tessili ad alta resistenza, ha una forma simile a quella dell'ala di un parapendio, ed è dotato di strutture tubolari sui fianchi e sul bordo d'entrata per irrigidire la struttura.

Una serie di cavi collega l'aquilone ad una navicella di controllo, che può comandarli determinando la forma e la direzione dell'aquilone. Il cavo di rimorchio, in fibra di carbonio, collega la navicella di controllo alla nave, trasmettendo l'energia propulsiva. Il punto di attacco del cavo di rimorchio sulla nave è generalmente sul ponte di coperta a prora; le strutture della nave in tale punto devono ovviamente essere sufficientemente robuste per trasmettere allo scafo la forza di trazione esercitata dall'aquilone. L'attacco del cavo alla nave avviene



I componenti principali del sistema di propulsione ad aquilone proposto da Skysails



L'arrivo di *Race for Water* a Lima, in Perù, il 15 marzo 2018



Una scolaresca visita *Race for Water* il 23 luglio 2017, nel corso della sosta all'Avana

per mezzo di un verricello che consente di variare la lunghezza di cavo filata verso l'aquilone.

Il *kite* di Skysails è stato inizialmente concepito per le navi da trasporto, e in questa applicazione il prodotto più recente (SKS-Y-System) impiega un aquilone della superficie di 400 m², capace di fornire la stessa spinta di un motore di propulsione della potenza di 2 MW. La versione *Skysails for Yachts*, installata a bordo di *Race for Water*, è stata invece concepita per essere impiegata a bordo di unità da diporto di lunghezza uguale o superiore a 15 metri. Nel caso delle unità da diporto, più che il risparmio di combustibile, il motivo dell'adozione della propulsione ad aquilone è il bassissimo impatto ambientale, la mancanza di vibrazioni e soprattutto il gusto dei possessori di tali imbarcazioni per le novità tecnologiche e le caratteristiche futuristiche ed esclusive. Secondo la compagnia, inoltre, il si-

stema dovrebbe consentire a yacht della lunghezza di 30-40 metri, la cui autonomia è limitata dalla quantità di combustibile imbarcata, di effettuare, propulse dal *kite*, lunghe navigazioni come le traversate transatlantiche.

Race for Water è stato modificato anche nelle sistemazioni per le osservazioni scientifiche, che contano ora una superficie modulare di 90 m², due laboratori indipendenti, uno umido ed uno secco, sistemazioni per immersioni e un sistema di navigazione di precisione. Grazie a queste caratteristiche, alla silenziosità, all'assenza di emissioni, alla capacità di navigare a velocità molto basse, alla facilità di accesso al mare dal ponte poppiere per il prelievo di campioni, l'imbarcazione si presta molto bene allo svolgimento di attività di ricerca oceanografica. Nel primo anno di attività dopo le modifiche, da aprile 2017 ad aprile 2018, *Race for Water*,



Un'immagine ripresa nel settembre del 2017 nel corso della campagna di *Race for Water*, dell'inquinamento da plastica che infesta la foresta di mangrovie dell'isola della Guadalupa

navigando da Lorient a Lima, attraversando l'Atlantico e il Canale di Panama, ha ospitato oltre 23 ricercatori, che si sono dedicati principalmente allo studio del plankton e dell'inquinamento marino da microplastiche, fenomeno particolarmente preoccupante giacché queste microscopiche particelle di plastica vengono assimilate dagli animali marini nei loro tessuti, e quindi finiscono per essere presenti nelle carni del pesce destinato al consumo umano. Altre ricerche sono programmate nelle prossime tappe in oceano Pacifico.

A chi fosse interessato a sapere di più su *Race for Water* e sui suoi programmi, consigliamo di visitare il sito internet della fondazione all'indirizzo <http://www.raceforwater.org/>; invece per aggiornamenti sul sistema di propulsione di SkySails consigliamo i siti internet della società <http://www.skysails.info/> (quasi interamente in lingua tedesca) e <http://www.skysails-yacht.com/>. ■

Le prime tappe della *Race for Water* Odissey 2017-2021:

Bermuda: 23 maggio- 7 luglio 2017 (periodo di effettuazione delle regate dell'America's Cup 2017)

L'Avana (Cuba): 19 luglio – 8 agosto 2017

Santo Domingo: (Repubblica Dominicana) 23 agosto – 10 settembre 2017

Point-au-Pitre: (Guadalupa, Antille francesi) 21 settembre 2017 – 27 gennaio 2018

Panama: 19-27 febbraio 2018

Lima (Perù): 15 marzo – 20 maggio 2018

Valparaíso (Cile): 5-17 giugno 2018



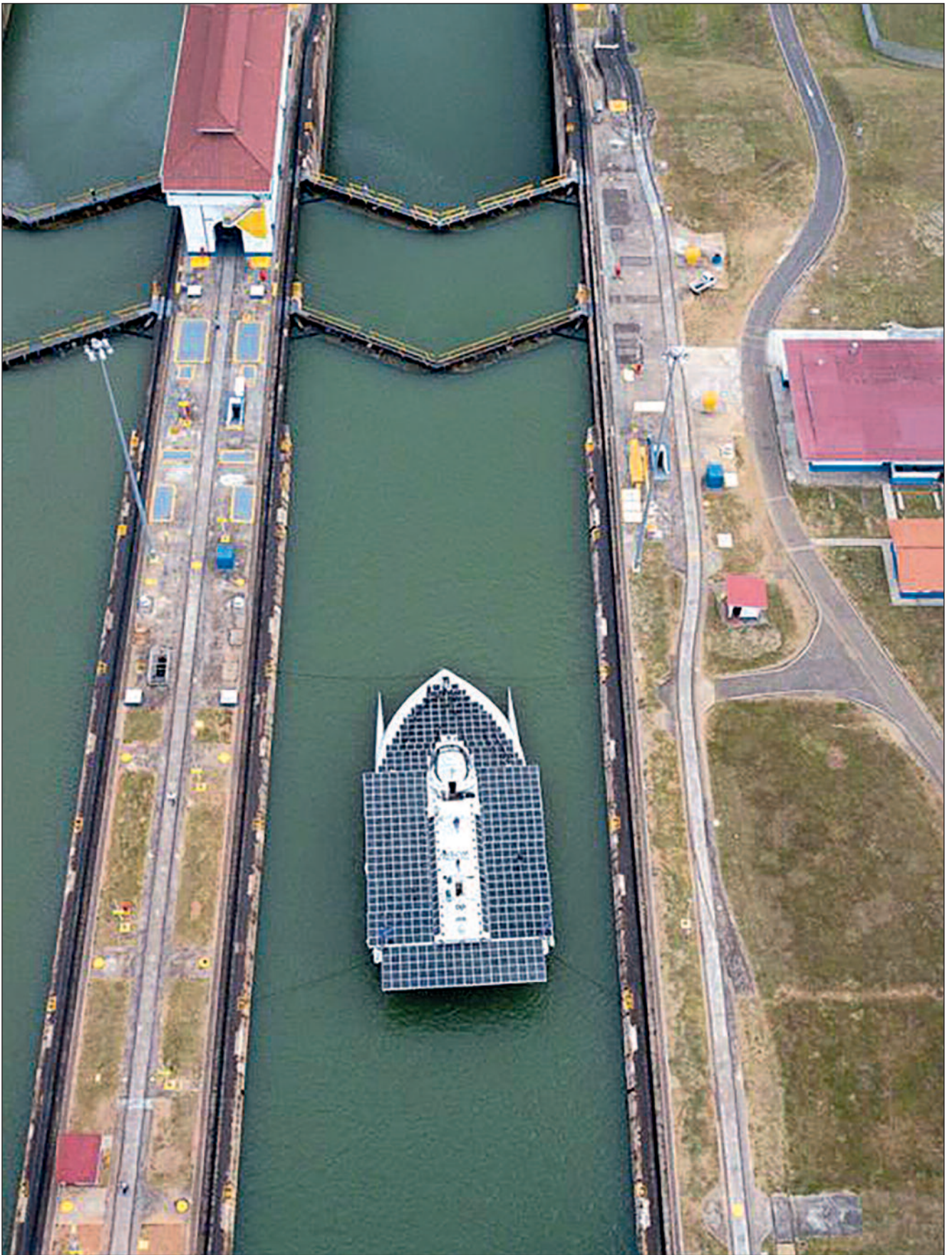


Foto aerea di *Race for Water* all'interno di una chiusa del canale di Panama nel febbraio 2018 (servizio iconografico *Race for Water*)

Una ammiraglia furba



di Renato Ferraro

Oggi in Italia se si dice “ammiraglia” s’intende “la nave da guerra su cui è imbarcato l’Ammiraglio di cui batte l’insegna”. Ma presto si porrà il problema di come chiamare la signora che per prima nella nostra Marina Militare raggiungerà il grado di Ammiraglio, come del resto già ce ne sono in altre Marine (USA, UK): la chiameremo “Ammiraglia” o “Ammiraglio”? Ricordiamoci la giusta pretesa della nostra ex-Presidente

della Camera, che esige di essere chiamata “signora Presidente”; e credo che lo stesso valga per la attuale Presidente del Senato.

Io, però, intendo parlare di una Ammiraglia di tanti secoli or sono, anzi, per usare la sua lingua, una *Naúarch* : che era una comandante di navi di tutto rispetto, e che si meritò grande prestigio per la sua astuzia non meno che per il suo valore in battaglia. La sua memoria ci è tramandata da Erodoto nelle



Tomba rupestre dell'imperatore Dario I, a Behistun, in Iran; in apertura, ritratto di Artemisia I nel *Promptuarii Iconum Insigniorum* dell'umanista francese Guillaume Rouillé (1518 circa - 1589)



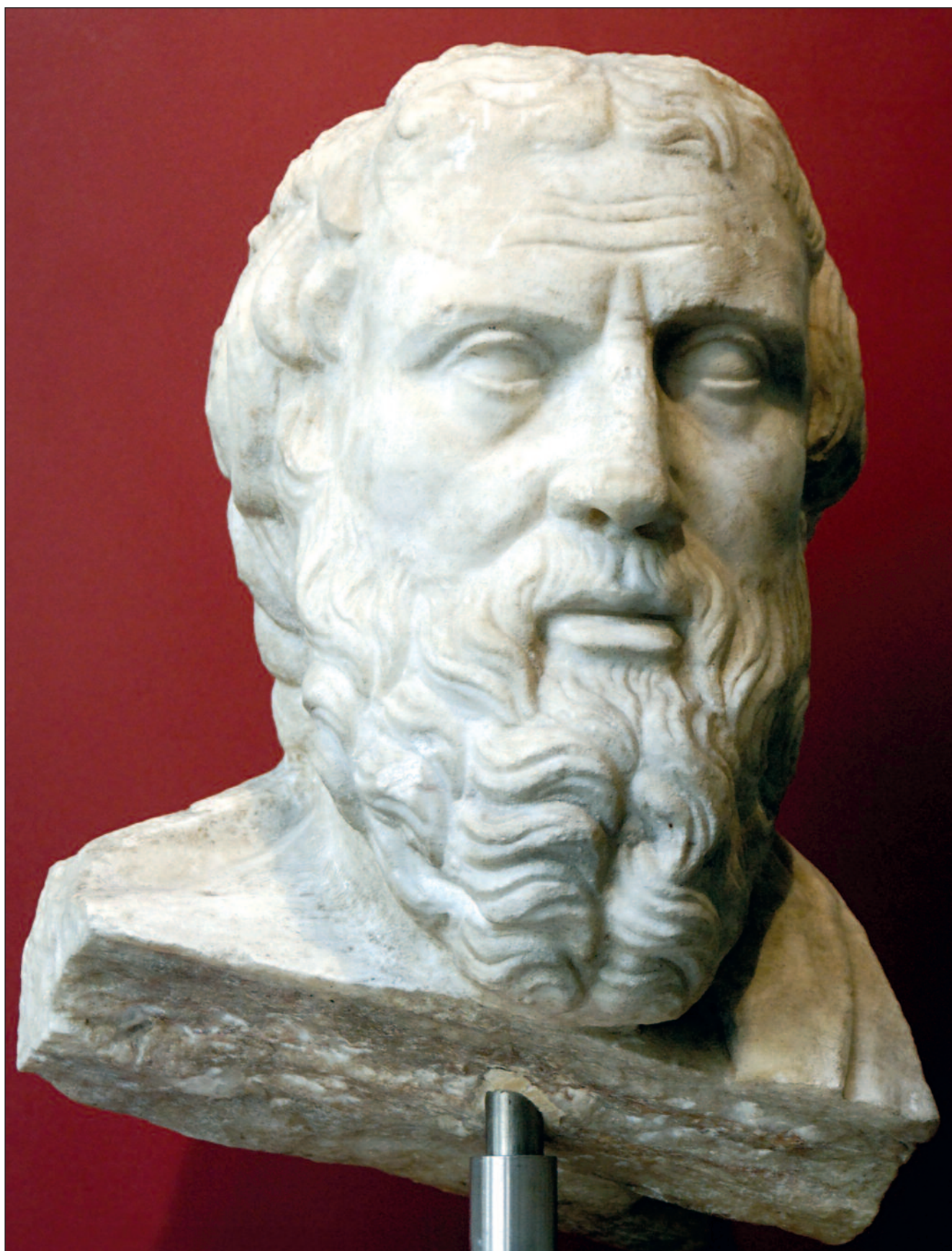
Statua in bronzo di Fidippide, posta sulla piana di Maratona lungo il percorso dello storico emerdromo, ossia messaggero addestrato a correre su lunghe distanze

sue *Storie*. Si chiamava Artemisia, figlia di Ligdami, ed era la Regina-vedova che governava Alicarnasso, alla cui stirpe reale apparteneva, nonché Cos, Nisiro e Càlino, nell'attesa che il figlio giovinetto raggiungesse l'età per assumere personalmente il reggimento della cosa pubblica. Ma vediamo, per sommi capi, quale era il contesto storico in cui la troviamo ad agire come "Ammiraglia".

L'Impero persiano, prima con Dario, poi con Serse, tenta reiteratamente di impadronirsi della Grecia. Le forze di Dario vengono sconfitte a Maratona, passata alla storia non soltanto per la memorabile vittoria delle forze elleniche comandate da Callimaco, la cui arma segreta erano gli opliti, fanti pesantemente catafratti i quali – ciononostante – andavano all'assalto di gran lena; ma anche per la corsa che fece Fidippide per portarne ad Atene la notizia, stramazando morto all'arrivo per la troppa fatica. Da questo evento ha origine la moderna gara olimpica detta, appunto, "maratona", che prevede un percorso di 42,195 chilometri. La gara, alle Terze Olimpiadi moderne, a Londra, nel 1908, vide la sfortunata prova dell'italiano Dorando Pietri (solitamente ricordato per errore come Petri) il quale, poco prima del

traguardo, ebbe un cedimento per lo sforzo e sarebbe caduto, se non fosse stato sorretto da un giudice di gara che si trovava lì vicino; per cui, pur tagliando poi per primo il traguardo, fu squalificato! Una delle maggiori beffe della storia dello sport! Ad invadere la Grecia dopo Dario ci riprova Serse, il quale è al comando di un esercito fortissimo, i cui effettivi Erodoto indica, con sorprendente precisione (ma egli stesso dichiarandosi perplesso), in 5.283.220, ai quali sono da aggiungere – non passibili di calcolo – vivandiere ("donne che facevano il pane"), concubine, eunuchi, bestie da soma e cani indiani (*sic!*).

Alle Termopili, le forze elleniche, formate dai trecento Spartani di Leonida affiancati da alleati Tespiesi e Tebani, vengono massacrate a causa del tradimento di un greco pratico dei luoghi, tale Efialte figlio di Euridemo, che nella speranza di una lauta ricompensa indica ai persiani un percorso alternativo attraverso il quale questi prendono alle spalle i greci. Gli'invasori possono così dilagare in tutto il settentrione della Grecia. Di fronte al pericolo imminente, Atene viene sgomberata dalla popolazione civile e cade in balia dell'invasore. La flotta ateniese, al comando di Temistocle, si va a ri-



Un busto di Erodoto (copia romana di manufatto ellenistico conservata presso Porta Metronia, a Roma), il greco autore de "Le Storie" considerato da Cicerone come il "padre della storia"

schierare a Salamina, nel Golfo Saronico. Ma lo scontro navale sarebbe ancora evitabile

Vero è che Serse, oltre a disporre di ingentissime forze di terra, può contare anche su di una numerosa flotta, però formata da navi di diverse provenienze, e quindi con comandanti di origini eterogenee e poco affiatati. Fra loro troviamo Artemisia, che dispone di cinque triremi, che si dice siano le migliori unità dello schieramento persiano. Comandante supremo è Mardonio.

Prima dello scontro, Serse convoca un consiglio di guerra, al quale partecipano i vari Sovrani suoi alleati e i comandanti della composita flotta, secondo il rispettivo rango. Su disposizione del gran Re, Mardonio domanda ai convenuti se sia il caso di impegnare battaglia navale. Tutti gli astanti approvano entusiasti e spavaldi, fatta eccezione proprio per Artemisia, che invece – pur vantando fondatamente di essersi comportata onorevolmente in precedenti scontri presso l'Eubea, onde non la si può tacciare di viltà – suggerisce di risparmiare le navi perché i greci per mare sono più forti *“quanto gli uomini son più forti delle donne”* (e parla così proprio una virago tosta come lei!). Infatti tra i marinai delle navi del Re vi sono anche *“egiziani e cipri e cilici e panfili, i quali non son buoni a nulla”*. Preferibile dunque, a suo avviso, avanzare per terra ver-

so il Peloponneso, anche perché presto agli equipaggi delle navi elleniche scarseggeranno le provviste, dato che a Salamina non ve ne sono depositate. Attaccando battaglia per mare, invece, se si subirà una sconfitta, ciò comporterà anche lo scompiglio delle forze di terra.

Temistocle, comandante supremo della flotta ellenica, vuole invece lo scontro, per cui invia di nascosto un suo servo, pedagogo dei suoi figli, tale Sicinno, a Serse, perché gli dica di essere stato mandato dal suo padrone il quale segretamente parteggia per i persiani, e che attacchi senza perder tempo, perché la sua immancabile vittoria sarà la più bella di tutte le imprese.

Artemisia non viene ascoltata e i persiani, incoraggiati anche dall'ambasciata ingannevole di Temistocle, attaccano, mentre il Serse assiste agli eventi dal suo trono eretto sulla costa prospiciente.

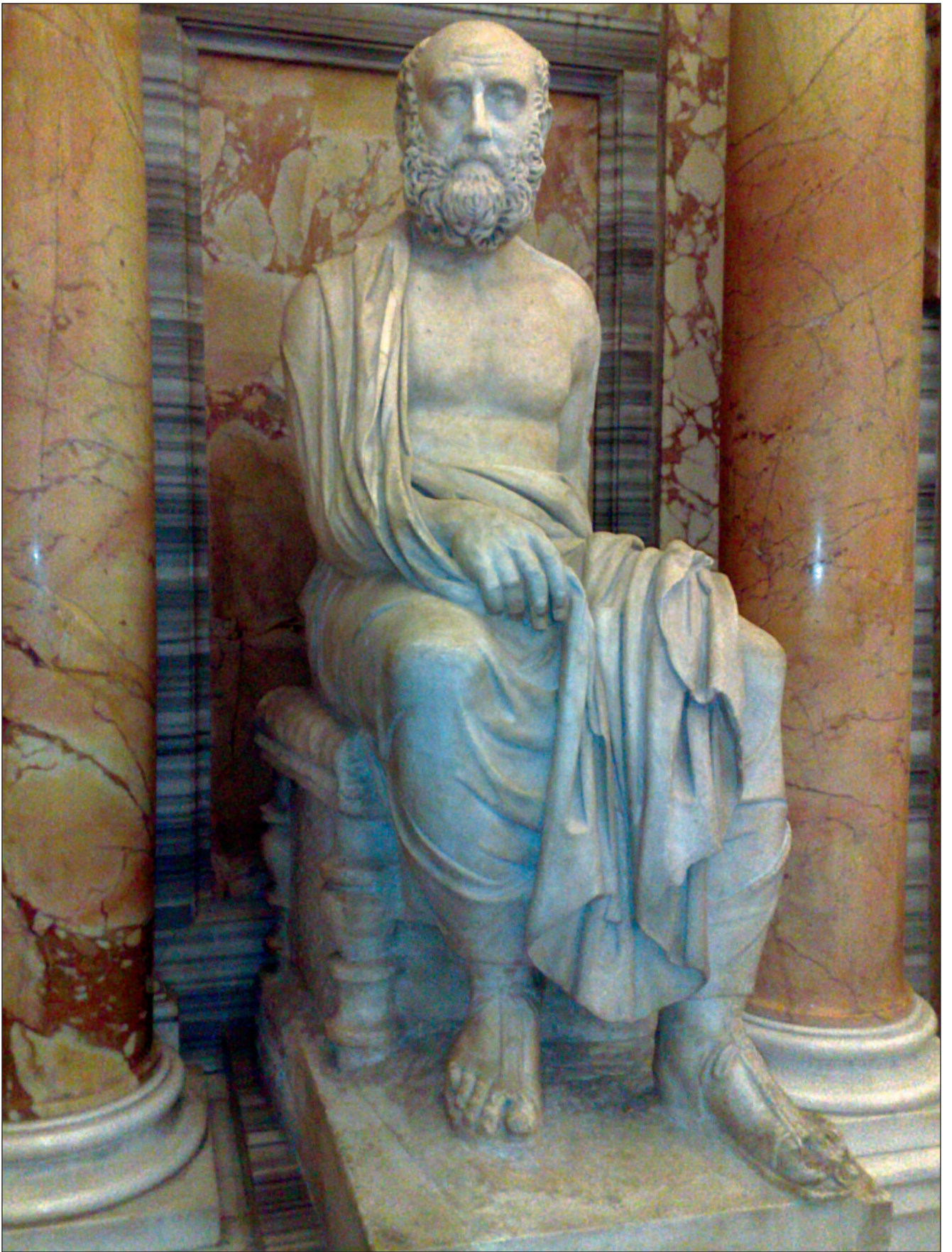
Poco prima dell'inizio dello scontro, avviene un fatto notevole: a Temistocle si presenta il suo vecchio nemico Aristide, che si era comportato molto bene da *strategos* a Maratona e che Erodoto definisce *“l'uomo migliore di Atene e il più giusto”*. Per la rivalità con Temistocle era stato ostracizzato, cioè esiliato, ma nel momento della prova suprema per la Patria, i due rivali si riconciliano. Aristide poi, al comando di una forza di terra, andrà a distruggere



Ancora una statua in bronzo, questa volta raffigurante il Re spartano Leonida ed eretta sul luogo dove venne combattuta la battaglia delle Termopili



Busto in marmo di Temistocle, lo stratega greco vincitore a Salamina, copia romana di originale greco, di epoca adriana



Statua di Aristide, il politico e militare ateniese per lungo tempo avversario di Temistocle, conservata a Roma, nei Musei Vaticani



Un'immagine pittorica dello scontro navale svoltosi a Salamis, o Salamina, lo stretto largo circa 2 chilometri che divide l'omonima isola dalla costa attica

un presidio di fanti persiani che era stato posizionato su di un isolotto nel Golfo Saronico, non lontano da Salamina.

Scatenatasi la battaglia navale, ricordata nella storia appunto col nome di Salamina – che ben si sa quale esito ebbe poi: grande vittoria greca! – Artemisia fa la prima furbata. Leggiamo proprio come ce la racconta Erodoto: *“Quando la situazione delle forze della Re era ormai molto confusa, proprio in quel momento la nave di Artemisia veniva inseguita da una nave attica. Essa, non potendo sfuggire ... si scagliò d'impeto su una nave alleata, di Calinda, su cui era imbarcato lo stesso Re dei Calindi Damasitimo. Anche se quando erano all'Ellesponto aveva davvero avuto con lui una qualche contesa, non posso in verità dire che essa lo fece deliberatamente o se capitò per caso che proprio la nave dei Calindi s'imbattesse nella sua”* (direi che qui sia indubbia ed evidente la sottile ironia di Erodoto). *“E quando l'ebbe investita e affondata, valendosi della sua buona fortuna ne ricavò doppio vantaggio: infatti il triararca della nave attica (che la inseguiva) come la vide scagliarsi su una nave di barbari, ritenendo che la nave di Artemisia o fosse greca o avesse disertato dai barbari*

e venisse in loro aiuto, mutata rotta si rivolse contro altri nemici. Così da una parte le riuscì di sfuggire a tale pericolo e di non perire, dall'altra le capitò che, pur avendo fatto un male, proprio per questo si acquistò ancora maggior stima presso Serse”; il quale, preso da ammirazione per questa virago, e considerando il disastro della sua flotta, avrebbe esclamato: *“Gli uomini sono divenuti donne, e le donne uomini”*.

L'altro episodio che va ricordato nel quale Artemisia dimostra la sua saggezza (ma sempre mista a furberia), viene rievocato non molto tempo dopo la grave sconfitta subita dai persiani, appunto, a Salamina.

Dopo tale battaglia per mare, l'esercito di terra persiano, non responsabile della disfatta navale e rimasto immune e sempre di gran lunga superiore alle forze elleniche, si accinge, per rivincita, a invadere il Peloponneso. Si tratta di decidere chi guiderà l'invasione. Serse vuol ascoltare, in separata sede, la solita Artemisia, il cui saggio consiglio di evitare la battaglia per mare era stato scioccamente ignorato. Serse le dice che Mardonio gli suggerisce di restare in zona per guidare personalmente l'in-



Una ricostruzione della battaglia di Platea, combattuta nel 479 a.C. nei pressi della omonima città in Beozia, tra un'alleanza di città-stato greche e l'impero persiano di Serse I

vasione della parte meridionale della Grecia. Ma Artemisia gli risponde che meglio è ch'egli lasci la responsabilità a Mardonio, e se ne torni a casa: *"Così da una parte, se assoggetterà le terre che dice di voler conquistare e gli riuscirà quel che ha in mente, tua è l'impresa, o Re, perché i tuoi soldati l'avranno compiuta; d'altra parte, se accade il contrario di quel che pensa Mardonio, non sarà un gran disastro, poiché tu resterai incolume e intatta la tua potenza nella tua casa... Di Mardonio, poi, poco importa se gli capita qualche cosa ... Tu invece te ne andrai dopo aver ridotto in cenere Atene, cosa che era lo scopo della tua spedizione"*.

La furbata qui è doppia: sia per la sostanza del suggerimento, sia perché la Ammiraglia intuisce che è proprio quello che Serse vuol sentirsi dire! La conseguenza fu che il Re, dopo averla lodata, le affidò il compito di riportare i suoi bastardi (nulla a vedere con



Questo disegno ritraente il Re persiano Dario, è stato ricavato dai rilievi dell'iscrizione di Behistun, in Iran

quelli di Pizzofalcone), che aveva al seguito, a Efeso: e così lei poté chiamarsi fuori dagli impicci, così come Serse se ne andò al nord, in Beozia, per poi tornarsene definitivamente a casa sua!

Come andò a finire? A farla breve (molto breve: è giusto il succo di pagine e pagine e pagine delle Storie), gli elleni, una volta tanto d'accordo tra loro, sconfissero Mardonio a Plataea, perché a lui *"i sacrifici non furono propizi ... perché fu catturato a Zacinto mentre vaticinava e fu messo a morte"*.

E di Artemisia che ne fu? Erodoto non ne parla più, ma secondo Tolomeo Efestione, ripreso da Fozio, in età matura s'innamora del giovane Dardano, che però non se la fila proprio! Accecata dall'odio gli cava gli occhi nel sonno, poi per la disperazione va a precipitarsi dalla rupe Leucade; proprio come Saffo, una volta tanto innamorata di un maschio, il barcaiolo Faone, e non di una ragazza. ■

Il Duilio

di *Ciro Paoletti*

In piena guerra mondiale, il 9 gennaio 1916, domenica, alle 17,30, madrina la contessa di San Martino, ebbe luogo a Sestri Ponente il varo del transatlantico *Duilio*. Impostato nei locali Cantieri Ansaldo il 30 maggio 1914, dopo il varo fu rimorchiato in porto e ormeggiato alle officine allestimento navi. Là negli anni seguenti montò le caldaie, le macchine, l'armamento e l'arredamento. Risultato da una commessa da 20 milioni di lire della fine del 1913 dalla Navigazione Generale Italiana all'Ansaldo, che aveva cercato d'ottenere pure il contratto per la costruzione del gemello

*Un superbo
transatlantico che
sulle rotte oceaniche
fece onore alla
cantieristica italiana
in pace e in guerra*

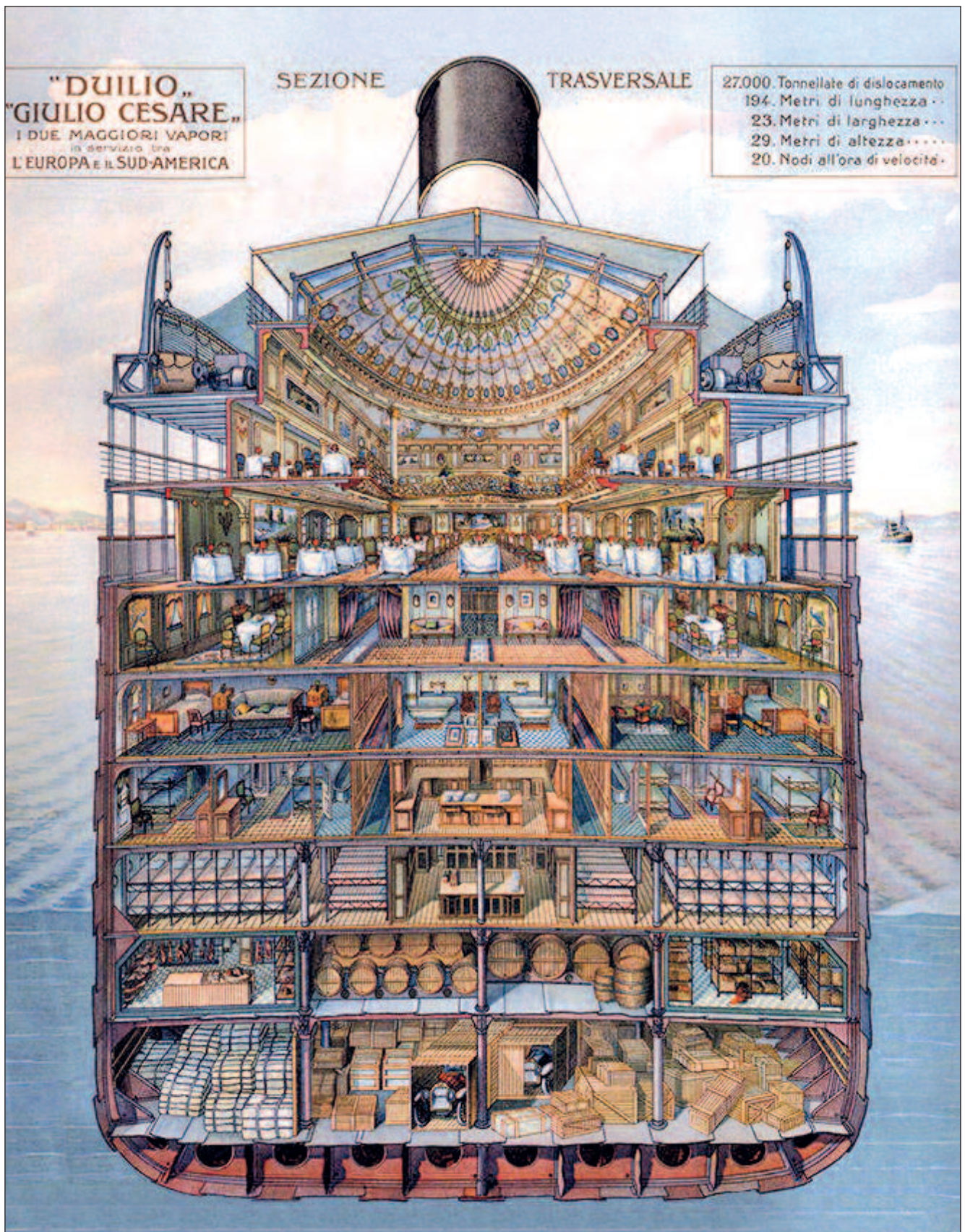
Giulio Cesare, fatto invece in Inghilterra, l'allestimento del *Duilio*, come quello del *Cesare*, fu ritardato dalla Grande Guerra, ciò nondimeno si trattò d'un grande passo avanti della cantieristica italiana, che non solo raggiunse, ma per certi aspetti addirittura sorpassò quella degli altri Paesi.

Il consiglio d'amministrazione della Navigazione

Generale aveva deciso nel settembre del 1912 la costruzione di tre grandi transatlantici, di cui uno destinato alla rotta del Nord America e due a quelle del Sud America; uno di questi due doveva appunto essere il *Duilio*.



Un'immagine del transatlantico in uscita da un porto durante una crociera; in apertura, un poster dedicato alla terza classe per le linee sudamericane



Un altro poster della Navigazione Generale Italiana che illustra la sezione trasversale del *Duilio* e del *Giulio Cesare*, “i due maggiori vapori in servizio tra l’Europa e il Sud-America”; in alto a destra vengono date alcune caratteristiche delle unità, fra le quali il fatto che possono raggiungere i “20 nodi all’ora di velocità” (sic!)



La carta d'imbarco per un passaggio di terza classe nella tratta da New York a Palermo, per il viaggio del *Duilio* del 29 novembre 1924

Lungo fuori tutto 193,750 metri, largo fuori ossatura 23,16, con un'immersione di 8,23 metri a carico normale, che gli faceva dislocare 23.000 tonnellate, pari a 22.000 di stazza lorda e 14.000 di stazza netta, alto all'estrema prora 23,60 metri, che diventavano 45 al sommo delle ciminiere e 60 alla sommità degli alberi, il *Duilio* portava nei carbonili 4.200 tonnellate di carbone, per alimentare 10 caldaie - 4 monofronti e 6 bifronti, ognuna del peso di 105 tonnellate - le quali sviluppavano 22.000 cavalli/asse, facevano circa 290 giri al minuto e imprimevano alle sue quattro eliche tripala di bronzo al manganese una velocità che alle prove risultò di 20 nodi, ma che, dopo la conversione da carbone a nafta, sarebbe stata mediamente di 19,5.

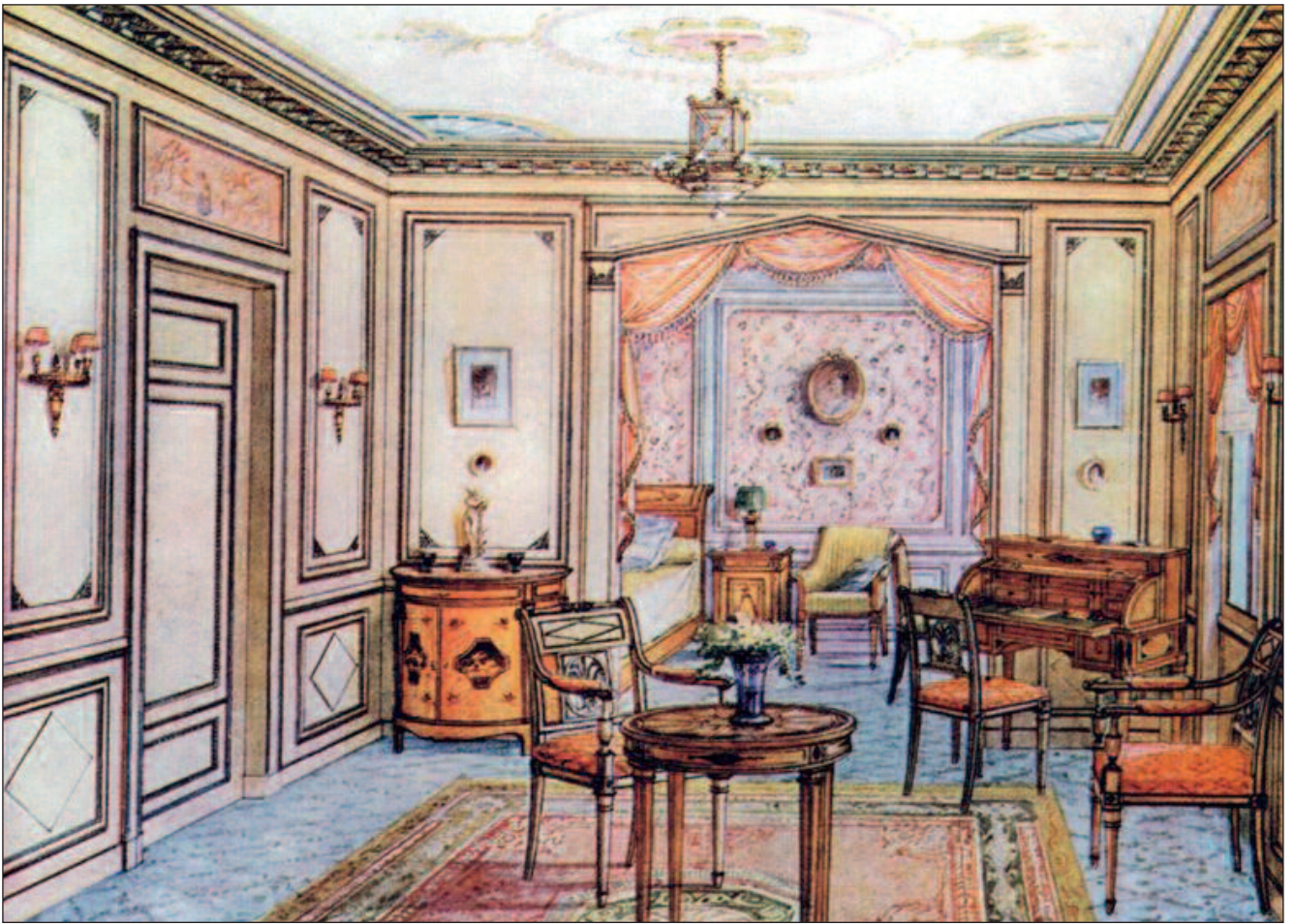
Benché dislocasse la metà o meno della metà dei grandi transatlantici inglesi del periodo, il *Duilio* era il più grosso di tutti quelli italiani costruiti sino ad allora, e il primo a misurare circa 200 metri di lunghezza, per dei motivi ben precisi. Destinato alla linea del Plata, come si diceva allora, cioè al collegamento fra Buenos Aires e Genova, il transatlantico ne aveva risentito notevolmente in sede progettuale per due ragioni: doveva fare la traversata senza rifo-

nirsi negli scali intermedi - ed ecco il perché delle 4.200 tonnellate di carbone - e, in uscita da Buenos Aires, doveva poter passare a pieno carico e in sicurezza la barra dell'estuario del Plata, il che significava, appunto, non pescare più di 8,23 metri.

Queste due condizioni avevano reso obbligatorie delle dimensioni maggiori di quelle che sarebbero state sufficienti con un'immersione maggiore, ma avevano pure indotto i progettisti a scegliere, anziché le tradizionali macchine a triplice espansione, le turbine. Ne misero quattro, ognuna del peso di 120 tonnellate: una d'alta potenza, una di media potenza e due di bassa potenza. Questo ridusse sensibilmente il peso.

Peccato però che, quando nel 1913 si fecero i progetti, una volta scelte le turbine si ritenne "prematuro" e "troppo ardito" impiegare quelle ad ingranaggi, cosa che appena tre anni dopo sarebbe stata normalissima e avrebbe fatto risparmiare combustibile e peso, ed aumentare la velocità.

Il *Duilio*, nella sua versione originale, doveva portare 217 passeggeri di 1ª classe, o "classe di lusso", 308 di 2ª e 1.848 di 3ª, per un totale di 2.373 persone, alle quali si sommarono 477 membri dell'equipaggio,



Due schizzi per un bozzetto pubblicitario che mostrano un appartamento e il grande salone di prima classe



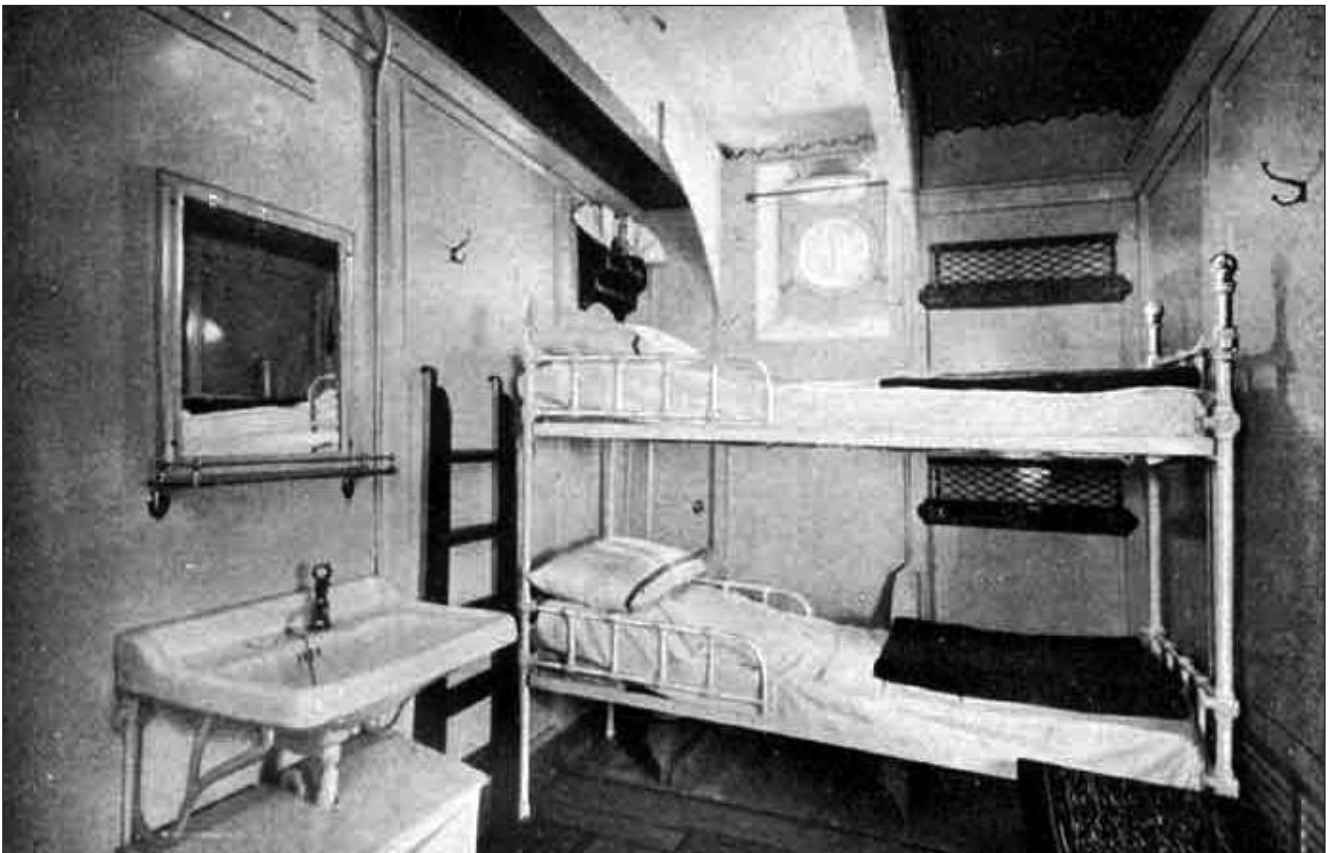


Queste foto di interni mostrano invece la sala da ballo, vuota, e un concerto tenuto nel salone delle feste





La colazione servita a letto da una cameriera ad una passeggera di classe lusso, e l'immagine di una cabina di seconda classe mostrano l'enorme disparità di trattamento esistente, anche se, per la verità, nonostante l'arredamento molto spartano, in seconda classe si viaggiava più dignitosamente che non nella maggior parte dei transatlantici allora in servizio



compreso il comandante. Due successivi rimaneggiamenti, nell'inverno 1928-29 e nel 1934 avrebbero ridotto la capacità di trasporto a 735 passeggeri: 168 in classe di lusso, 176 in 2^a e 395 in terza.

Le sistemazioni prevedevano sette ponti. Sul Ponte A oltre agli alloggi di lusso c'erano una serra e una palestra; sul B altri alloggi di lusso, una "Hall", delle gallerie, delle salette, una sala e un salone da pranzo di 1^a classe e, a poppa, bar e sala da pranzo, convertibile in sala da fumo, per la 2^a.

Sul Ponte C erano sistemati otto *"appartamentini di lusso a 3 posti, di 2 cabine ciascuno con bagno annesso"*, 14 cabine di lusso con bagni privati e salette da pranzo, bar e *"riposterie"*, con, a poppa un'altra sala e salone da pranzo per i passeggeri di 2^a classe. Il Ponte D aveva 86 posti per la 1^a classe in 51 cabine, singole o da due o tre posti, *"con 25 bagni privati e 7 bagni pubblici"*, alle quali si aggiungevano *"Cabine per i medici, commissario, regio commissario, parrucchieri e pettinatrice"*. Sullo stesso ponte si trovavano l'ambulatorio, il gabinetto medico, la tipografia, la camera oscura, dei depositi per la biancheria e dei ripostigli. A poppa, come al solito, c'era lo spazio per i passeggeri di 2^a classe con una stanza per il parrucchiere e 18 cabine a due, quattro o sei posti, per un totale di 72, tutte prive di bagno, perché ce n'erano cinque pubblici e varie latrine.

La sistemazione era analoga nei Ponti E e F, rispettivamente con 96 e 35 posti di prima classe, e 108 e 92 di seconda. Il Ponte G non aveva la prima classe; e i 36 passeggeri di seconda, in 10 cabine da due a sei posti, si dovevano dividere due soli bagni. I passeggeri di terza, che era la classe degli emigranti, avevano 13 cameroni nei ponti E, F e G, con refettori, lavandini, docce e latrine. La capacità dei cameroni era comunque superiore al numero dei posti, per cui non stavano ammassati come in molte altre navi.

Tutti i locali di tutte le classi erano riscaldati e ventilati meccanicamente. L'apparato elettrico principale constava di quattro gruppi, ognuno dei quali generava 180 Kw alla tensione di 110 volts e la continuità dell'alimentazione era garantita da una centrale elettrica sussidiaria.

Un impianto ad anello alimentava tutti gli impianti del cosiddetto *"servizio di forza"*, come le macchine ausiliarie di bordo – utensili dell'officina meccanica, compressore di riserva del motore della pompa d'incendio d'emergenza, motori nella sala macchine, elevatori delle vivande e dei depositi bottiglie, viveri, bagagli o biancheria; ascensori, refrigeratori, verricelli del carbone e del servizio imbarca-

zioni – e gli impianti, di segnalazione, d'allarme, di comunicazione interna e radiotelegrafico.

Oltre a tutto questo, erano alimentati elettricamente due proiettori da 600 millimetri, quattro lampade ad arco da 15 ampère l'una e circa 4.000 lampadine da 16 candele, cioè sostanzialmente 16 watt l'una. In termini odierni sarebbe un'illuminazione assai scarsa, ma all'epoca era considerata più che buona. Infine venivano alimentati 400 ventilatori elettrici da tavola e 60 ventole da soffitto.

Accanto ad ogni letto o cuccetta, c'erano un campanello e un telefono. Le più elettrificate erano, ovviamente, le cabine di prima classe. Oltre ai telefoni e ai campanelli presso i letti, avevano una lampada con interruttore vicino al lavabo e un'altra accanto ad ogni letto, poi ce n'erano due sul soffitto: una a luce azzurra – ovviamente per la notte – e una a luce bianca, manovrate da interruttori a lato della porta e di ciascun letto. I ventilatori da tavolo *"con cordoncino che permette di collocarli nella posizione più acconcia ai passeggeri"*, completavano la dotazione.

Gli appartamenti di lusso, sul ponte di passeggiata, avevano una camera da letto, un salotto, una sala da bagno ed erano dotati, oltre al telefono, di riscaldamento a vapore, impianto di ventilazione, e, nel bagno, d'acqua calda e fredda sia dolce che marina. Arredati in stile Luigi XVI, con parati di seta, pannelli scolpiti e soffitti dipinti, avevano decorazioni della Ditta Ducrot di Palermo, il che non escludeva quadri di Francesco Paolo Michetti, o di autori all'epoca noti come Beltrami, Meyer, Padovano, la signora Ciardi o Ettore Tito.

L'arredamento era stato curato con attenzione in tutta la nave, quantomeno negli ambienti di lusso. La 1^a classe aveva tutti gli stili francesi dell'età barocca, dal Luigi XIII delle due sale di scrittura, passando per il Luigi XIV della "Hall", la grande sala di 234 metri quadrati decorata in quercia scolpita e con una fontana al centro, allo stile Reggenza francese delle due biblioteche da 40 metri quadri del ponte di passeggiata o della sala da pranzo da 195 metri quadri, capace di 250 persone e col soffitto alto otto metri, fino al Luigi XV del salone da concerto da 208 metri quadri e al Luigi XVI delle cabine di prima classe o della sala da pranzo da 210 metri quadri, capace di 200 persone.

Infine, il transatlantico disponeva di ospedali per malattie comuni e per malattie infettive, indipendenti fra di loro e con servizi separati e d'un impianto frigorifero ad anidride carbonica, su due apparati indipendenti, ognuno dei quali, funzionan-

do anche da solo e per 20 ore al giorno, poteva mantenere a 10 gradi la temperatura delle dispense di carne e pesce e abbassarla confortevolmente nelle camere e negli altri ambienti.

Sotto il profilo nautico, il *Duilio* si mostrava all'avanguardia per tre aspetti: la potenza in grado di sviluppare a macchine indietro, le casse di rollio e i compartimenti stagni.

Il 60% della potenza complessiva dell'apparato motore era disponibile per l'inversione di marcia, ed era una garanzia in caso di pericolo di collisione: il *Titanic* aveva fatto scuola.

Le casse di rollio erano all'epoca ancora tanto rare che nessuna nave italiana ne possedeva. Il *Duilio* le aveva del tipo dell'*Aquitania* della Cunard – di cui stazzava la metà – e batteva qualsiasi nave in termini di sicurezza grazie ai compartimenti stagni: 17, a fronte dei 12 internazionalmente richiesti dopo l'affondamento del *Titanic*, per cui poteva galleggiare pure se gli se ne allagavano quattro consecutivi.

Il doppio fondo, della capacità complessiva di 3.000 metri cubi, non si arrestava alla parte inferiore dello scafo, ma si prolungava in alto, sui fianchi, fino al Ponte D.

Le porte delle paratie stagne trasversali potevano essere manovrate direttamente dal ponte di comando.

I portellini di murata erano tutti del tipo subacqueo e ogni scarico fuori bordo era a due valvole di sicurezza, una delle quali a saracinesca.

Infine, in caso d'abbandono della nave, i passeggeri potevano trovare posto su barche insommergevoli e zattere pontate di salvamento, complessivamente capaci di 2.850 persone, cioè di tutti i viaggiatori e di tutto l'equipaggio.

Dato il lusso e la modernità delle sue dotazioni, ultimato l'allestimento, il *Duilio* venne destinato alle rotte del Nord America anziché a quelle del Sud e il 30 ottobre 1923 partì per il viaggio inaugurale da Genova a New York; al comando del capitano Pellegri Sturlese.

Fu la prima d'una lunga serie di traversate che, dalla rotta del Nord America, lo videro passare prima, nell'agosto del 1928, a quella a cui era originariamente destinato, la Genova – Buenos Aires e poi, nel 1934, alla linea espressa del Sud Africa, da Genova a Città del Capo, percorsa fino alla primavera del 1939.

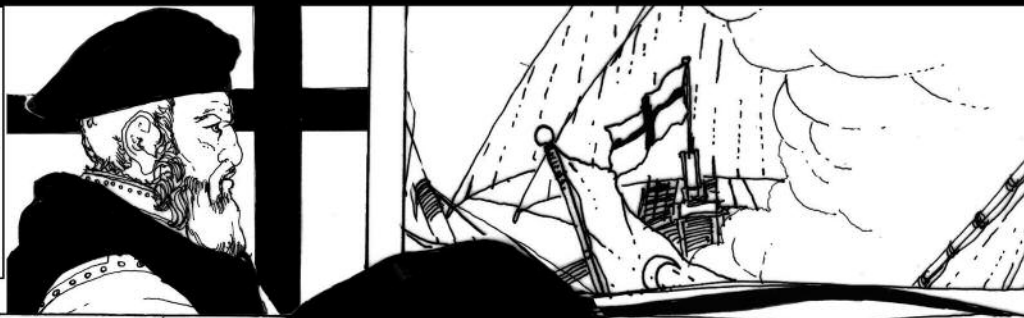
Rientrato a Genova nel maggio di quell'anno, il *Duilio* fece un viaggio a Cadice per imbarcare le truppe italiane di ritorno dalla Spagna, poi rimase fermo tre anni. Noleggiato dalla Croce Rossa nel 1942, effettuò tre viaggi di rimpatrio dei civili italiani dall'Africa Orientale Italiana per la rotta del Capo e Gibilterra. Nel giugno del 1943 fu trasferito a Trieste, dove rimase dopo l'armistizio. Nel settembre del 1944 fu affondato da un bombardamento alleato nel Vallone di Zaule, sempre a Trieste. Venne recuperato nel febbraio del 1948 per essere poi demolito a Muggia, trentaquattro anni dopo il varo. ■



Il tragico finale: 1944, nel vallone di Muggia a Trieste, vediamo il *Duilio*, in primo piano, il *Giulio Cesare*, sullo sfondo a destra, e il *Saubaudia*, a sinistra, affondati dagli ordigni dei bombardieri alleati

Sesta puntata: I condottieri del mare

Uno dei più importanti ammiragli italiani del XVI secolo, fu Andrea Doria. Egli nacque ad Oneglia, il 30 novembre 1466, si dedicò alla navigazione a quarant'anni circa, per pattugliare il mar Ligure ed il Tirreno, contro i corsari.



In seguito, offrì i propri servizi ai più importanti monarchi d'Europa (Francesco I, sino al 1525; Papa Clemente VII sino al 1527; Carlo V dal 1528). Egli operò per stabilire la propria egemonia sul territorio di Genova (anche se nel 1528 rifiutò la signoria della città che gli veniva offerta). Il suo interesse fu principalmente l'indipendenza e la prosperità della città. Doria, dal 1528 al 1531, pur privo di cariche ufficiali oltre al priorato dei Sindacatori, restò costantemente al centro della politica genovese...poi nel 1532 tornò al suo elemento...il mare.

Le flotte ottomane compivano continue incursioni contro le coste europee saccheggiando i centri marittimi. Al servizio di Carlo V, nel 1532, condusse la flotta ispano genovese sulle coste del Mare Egeo e fino ai Dardanelli*.

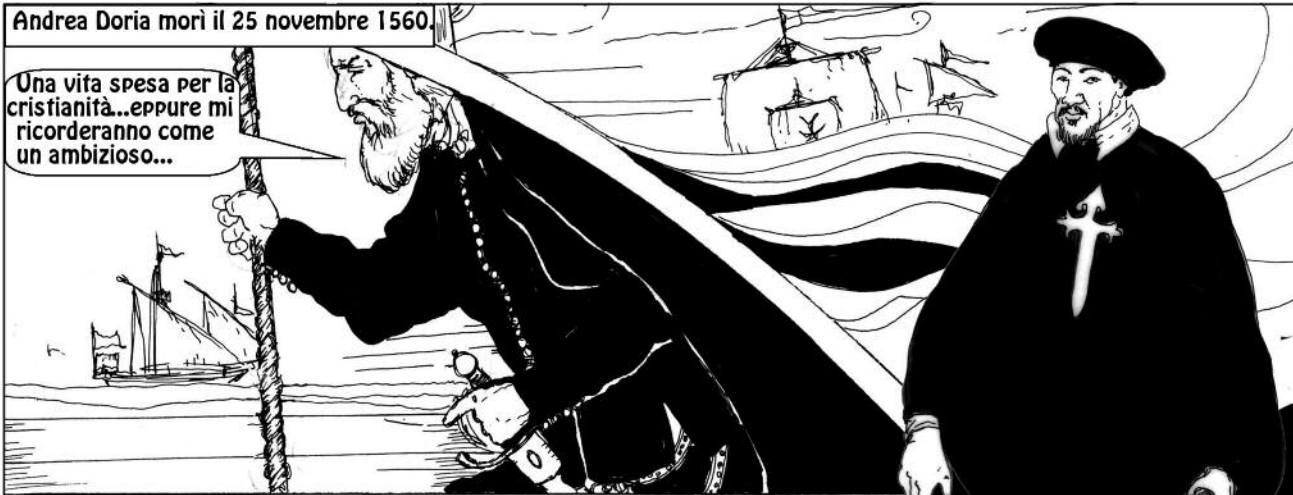


Dal 1547 dovette combattere su due fronti, quello marittimo e quello cittadino, con le continue congiure (nel 1547 e nel 1548) atte a sovvertire l'ordine cittadino. L'imperatore propose alla città di Genova lo stanziamento di una guarnigione spagnola al Castelletto; ciò avrebbe comportato di fatto, la fine dell'indipendenza genovese. Andrea Doria ormai ottantaquattrenne varò una riforma, nota come di Garibetto, con la speranza di scongiurare nuovi tumulti e quindi evitare la presenza delle truppe spagnole in città... dopodiché tornò a navigare.

* il fulcro delle operazioni di Andrea Doria fu il Canale di Corinto (conquistando Corone e Patrasso) ma svolse anche azioni navali nel resto del Mediterraneo (spesso assimilabili ad atti pirateschi)

Andrea Doria morì il 25 novembre 1560.

Una vita spesa per la cristianità... eppure mi ricorderanno come un ambizioso...



la sua eredità venne raccolta dal pronipote Gianandrea Doria. egli comandò la flotta Genovese...



بزيرة جربة

Non vi lasceremo Gerba facilmente!

Gerba è stata conquistata... gli infedeli fuggono! Sia lode ad Allah!

alla battaglia di Gerba* nel 1560, riuscì a sopravvivere alla disfatta della flotta cristiana, ed in seguito continuò (senza averne mai la brillantezza) le campagne del suo prozio.

* Battaglia tra l'Impero Ottomano e un'alleanza composta da Repubblica di Genova, Repubblica di Venezia, Spagna, Stato Pontificio e Ducato di Savoia. Gli ottomani riuscirono a riconquistare Gerba e questa fu una delle sconfitte più cocenti dell'alleanza cristiana

Un altro grande ammiraglio e navigatore del XVI secolo fu Marcantonio Colonna. Egli nacque nel 1535 a Lanuvio in una delle più potenti famiglie romane. Venne diseredato e cacciato nel 1552 a causa di una sua ribellione al padre. Cercando fortuna, offrì la sua spada al Papa Pio IV che lo aiutò a riconquistare i domini colonnesi. Purtroppo suo padre Ascanio aveva già dilapidato gran parte dei beni di famiglia... Marcantonio Colonna dovette vendere molti feudi... e capì che non potendo contare sul patrimonio di famiglia...doveva continuare la sua carriera di condottiero al servizio del Papa



Nel 1570 venne nominato capitano generale della flotta pontificia da papa Pio V



Nel 1571 Don Juan d'Austria lo nominò Capitano generale ...



* la terza battaglia di Lepanto, poiché erano già avvenuti due scontri nel 1499 e nel 1500, che avevano comportato la vittoria dei turchi **Le gesta di Marcantonio Colonna alla battaglia di Lepanto furono ispirazione degli apparati pittorici della Galleria Colonna, nel palazzo di famiglia a Roma.



Una volta presa Famagosta...
Cipro cadrà! Il mediterraneo
sarà nostro...arriveremo
sino a Roma!

La battaglia di Lepanto del 1571 fu uno scontro inevitabile. Già da decenni (se non secoli) gli attriti tra l'impero ottomano e l'occidente erano molto forti. Le località costiere del mediterraneo erano periodicamente messe a sacco dalle navi cristiane e turco-ottomane. La preparazione a questa battaglia fu molto lunga. Nella fase preliminare alla battaglia, fu decisiva la resistenza della fortezza di Famagosta, questa servi a far guadagnare tempo alle forze cristiane (utile per organizzare la flotta), tenendo impegnata l'immensa flotta ottomana in un lungo assedio*.
Dopo un anno di assedio, Famagosta...

cane infedele!!!

Ti scorticHERemo vivo!!!

Ma prima ti mozzERemo le
orecchie!!!

poi porteremo la tua
testa in trionfo

ma prima
assaggerai
la frusta!!!

...inevitabilmente capitò! La vendetta dei turchi fu terribile...Il comandante veneziano Marcantonio Bragadin** dopo una serie di torture, fu scorticato vivo (17 agosto 1571); il colonnello Martinengo, catturato, fu impiccato tre volte...i capitani vennero decapitati ed infine la città venne messa a sacco! La violenza del comandante ottomano Lala Kara Mustafa Pascià fu tale da comportare la disapprovazione e il rimprovero da parte dello stesso sultano.

*L' assedio durò dal 22 agosto 1570 al 4 agosto 1571. In quasi un anno di scontri i 7000 veneziani tennero impegnati 200.000 uomini e 150 navi dell'impero ottomano, causando 80.000 perdite. **Figlio di Marco Bragadin e di Adriana Bembo nel 1523, dopo studi di legge si avviò alla vita militare. Nel 1569 fu nominato rettore della città di Famagosta, in vista del probabile scontro con la flotta ottomana.



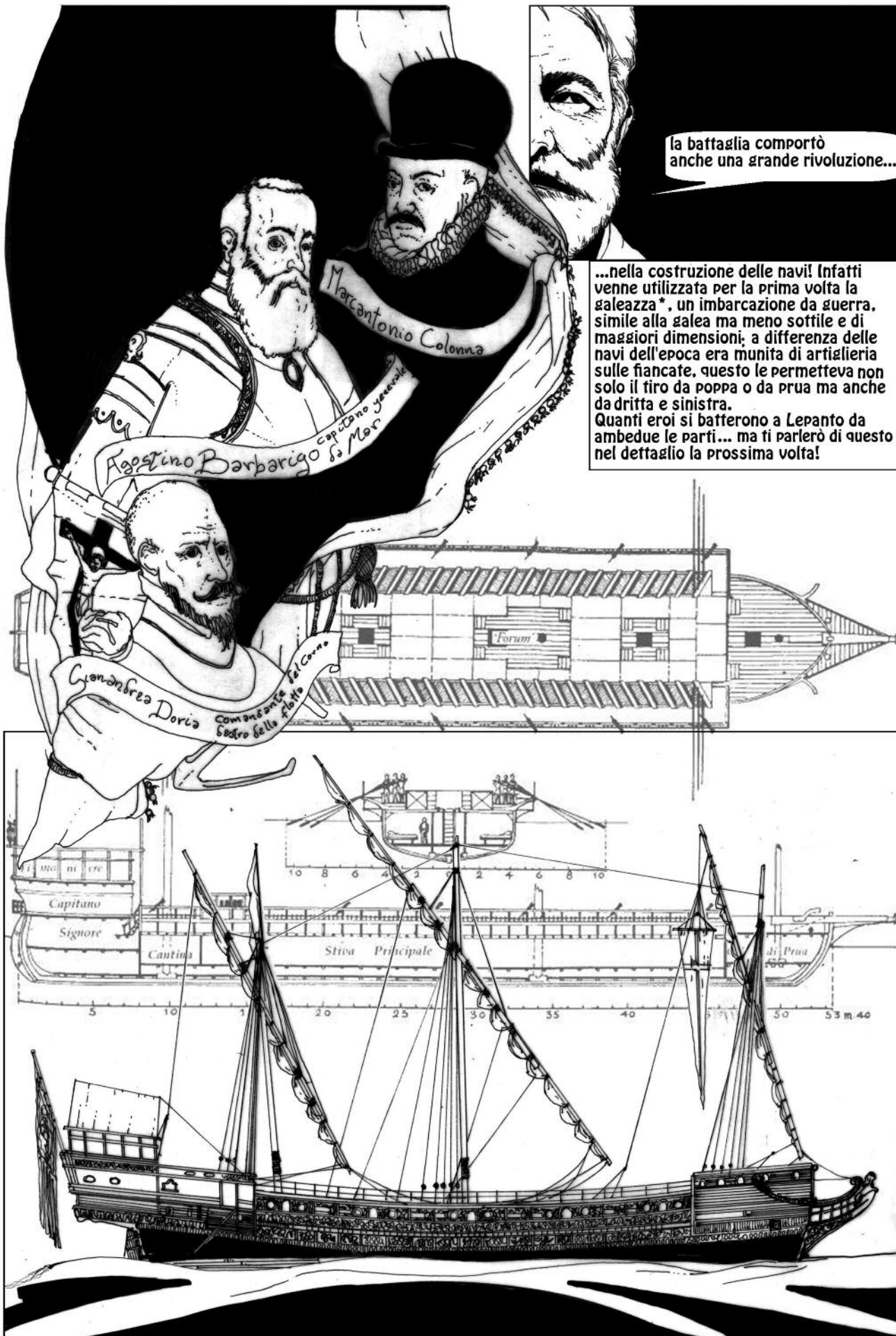
La lega Santa *, affidò la flotta ai migliori ammiragli: Giovanni d'Austria, Marcantonio Colonna **, Sebastiano Venier, Pietro Giustiniani, Agostino Barbarigo, Gianadrea Doria, Alvaro de Bazan...fu molto difficile far collaborare tutti questi comandanti, ognuno di essi aveva grande carisma e forte personalità!

Dobbiamo stare uniti sotto un'unica bandiera e la vittoria sarà nostra! Dio è con noi!

Joan
d'Hapsburg
Blombere
&
Austria

*La Lega Santa fu una coalizione militare, promossa nel 1571 da papa Pio V, era formata dalla Repubblica di Venezia, l'Impero di Filippo II, i Cavalieri di Malta, la Repubblica di Genova, il Granducato di Toscana, il Ducato d'Urbino, il Ducato di Parma, la Repubblica di Lucca, il Ducato di Ferrara, il Ducato di Mantova ed il Ducato di Savoia. ** in questo elenco ci sono due personaggi di cui abbiamo parlato in precedenza a pag. 43 e pag. 44





* Questa nave venne utilizzata per la prima volta dai Veneziani di Sebastiano Venier nella battaglia di Lepanto, rappresentò il passaggio tra la galea e il galeone.

Italian style a bordo



di Paolo Bembo

Dopo avere assistito alla presentazione del volume *“Stile a bordo nei modi Sanlorenzo”* di cui la Rivista ha pubblicato una recensione nel numero di luglio-agosto, abbiamo ritenuto che fosse d’interesse, per i lettori di Lega Navale, essere messi di fronte ad una realtà

Intervista a Sergio Buttiglieri, style director del cantiere Sanlorenzo

innovativa nel campo della cantieristica nostrana che è un’esemplare dimostrazione di una capacità tutta italiana di inseguire l’eccellenza, costruendo barche in maniera diversa da tutti, creando così lavoro e ricchezza per il Paese. Da ciò è nata questa intervista.



L’esplosione di colori che si sprigiona da questo arazzo, frutto del più raffinato artigianato italiano, irradia una magica energia anche se incassato nella parete; in apertura, Sergio Buttiglieri





Un sapiente gioco di luci policrome ed ombre sembra far lievitare gli spazi, non sempre grandi, disponibili a bordo



Superfici divisorie trasparenti conferiscono una insolita eleganza anche ai servizi di bordo

LN – 12 anni orsono Sergio Buttiglieri arriva ai Cantieri Sanlorenzo e qualcosa cambia. Innanzitutto perché la scelta di andare proprio in un settore diverso da quello per il quale lavoravi e in piena crisi oltretutto?

Buttiglieri – Nel 2006, anno in cui sono entrato nel cantiere nautico Sanlorenzo, la crisi non era ancora arrivata nel mondo degli yachts.

Mondo che io peraltro non conoscevo assolutamente se non tramite gli stereotipati messaggi dei media che immancabilmente ne parlavano solo e sempre in termini negativi, quale accessorio utile a concludere la negatività di chi possedeva uno yacht, e che magari era appena stato indagato per qualche malaffare.

Fino ad allora, dopo essermi formato a Parma con il famoso storico dell'arte Arturo Carlo Quintavalle, e aver inizialmente lavorato nello studio di Guido Canali (grande maestro nei restauri architettonici in particolare degli spazi museali), ero stato per oltre vent'anni il responsabile del prodotto di Driade, una delle aziende più interessanti del nostro Made in Italy. In tutti quegli anni ho avuto

modo di conoscere i più importanti designer italiani e internazionali.

La comunicazione per Driade era fondamentale: la qualità innanzitutto. Per questo ebbi la fortuna di incontrare e frequentare una serie di personaggi importanti in questo mondo, grazie al mio lavoro in Driade che era una sorta di collettore di esperienze altamente stimolanti per la creazione di un pezzo di storia del design italiano. I designer con cui avevo avuto modo di interagire per ingegnerizzare le loro idee sempre un po' più avanti di ciò che finora si era pensato per quella tipologia di arredo, mi arricchirono di esperienze che ancora oggi mi emozionano.

Avere a che fare con il processo creativo di Enzo Mari è stato un privilegio raro. Vedere come lui affrontava il progetto richiesto da Enrico Astori e come lo rivoluzionava con le sue ineccepibili logiche rifondative è stato meraviglioso. Trovarsi davanti il giovanissimo Philippe Starck che Driade praticamente ha scoperto e lanciato facendolo diventare l'icona del designer conosciuto da tutti, anche da chi non si interessa del design, è stata un'altra grande esperienza formativa.



Questa elegante scala, grazie ad un voluto utilizzo di superfici riflettenti, fa venire alla mente le immagini grafiche surreali di Escher



In questo salottino da te sul ponte di poppa di uno yacht, persino la ferramenta di coperta sembra splendere come un'argenteria

Vederlo schizzare in diretta i suoi futuri bestseller e dialogare con lui per capirne l'essenza, i materiali, le tecnologie necessarie a renderli reali e competitivi sul mercato mi ha trasmesso una gioiosa voglia di scoprire il meglio dell'indotto dell'industria dell'arredamento, fatto da incredibili artigiani, ma anche da tecnologiche aziende all'avanguardia nella costruzione di stampi e nella produzione meccanizzata.

Ecco, ripensandoci, anch'io alla fine sono diventato un collezionista, influenzato dalla raffinata mente di Astori, vero e proprio paradigma dell'imprenditore italiano che per tanti anni ha saputo coniugare l'amore per le forme declinato nell'*industrial design*, con il fatturato della sua azienda, molto simile ad una preziosa casa editrice colma di infiniti linguaggi tuttavia collegati da una fondamentale regia: quello dell'innato grande gusto personale.

E questo, forse, è il motivo principale che mi ha portato a capitalizzare questo enorme nucleo di esperienza specifica nel mondo del design in un settore quale era quello nautico nel 2006, inspiegabilmente scollegato dalle raffinatezze dell'*interior* per la casa che ci ha reso famosi e unici nel mondo.

LN – Perotti ti ha cercato? Vi siete cercati? L'armatore aveva già in mente un'inversione di stile nella progettazione dell'*interior* dei propri yacht?

Buttiglieri – Per fare questa piccola rivoluzione occorreva incontrare un imprenditore aperto al nuovo che avesse oltre che passione infinita per il suo lavoro, grande intuito e determinazione per rendere reali in tempi brevi queste cose, e in Massimo Perotti ho trovato questo imprenditore ideale.

Ci siamo conosciuti casualmente. Nella mia mazzetta di quotidiani che ogni giorno acquistavo trovai un giorno, per caso, un annuncio di un'azienda nautica con sede a Tellaro che cercava un responsabile dell'*interior design*.

Ci incontrammo a inizio estate e subito si creò un buon feeling con Massimo che mi offrì, senza esitazione, di cominciare già dal settembre del 2006, appena prima dei saloni nautici autunnali.

Ricordo che quel giorno arrivai ad Ameglia con una poderosa pila di cataloghi, libri e testi vari editi da Driade in tutti gli anni che vi ero stato e che raccontai come essi fossero pieni dei lavori che

avevo ingegnerizzato per questi importanti nomi del design internazionale. Casualmente, il giorno dell'incontro avevo con me anche *il Sole 24 ore* in cui una giornalista che avevo conosciuto a Londra da Zaha Hadid, mi intervistava a proposito di un ambizioso progetto di sedute per Driade ideato da Ron Arad che io avevo trovato il modo di realizzare con una nuova tecnica di stampaggio attingendo all'immenso mondo dell'indotto per l'arredamento. Indotto che ci invidiano da tutto il mondo per la capacità di reinventarsi e di produrre in tempi brevi con altissima qualità.

Perotti non è un esperto di *interior design* ma sapeva come Driade fosse presente nei migliori show room d'Italia e nel mondo e intuì che io potevo essere utile a realizzare la nuova Sanlorenzo che non doveva tradire la sua gloriosa storia, ma che doveva invece innovarsi nella continuità con la sua storia. Appena giunto in Sanlorenzo, Massimo mi diede facoltà di ampliare un team di architetti per il *decor*, secondo la mia sensibilità e questo meraviglioso team di giovani appassionati del loro lavoro lo formai ulteriormente portandoli con me a visitare le aziende d'arredamento che ritenevo degne di far parte dell'arredo dei nostri yachts, per rendersi conto meglio della qualità di determinati brand. Feci capire a questo team la qualità dei prodotti che avremmo consigliato agli armatori, raccontando chi stava dietro al progetto, e la storia dell'azienda in cui era inserito. Questo continuo training nel meglio del design contemporaneo ha dato i suoi frutti e ora abbiamo un team ineguagliabile di architetti consapevoli di quello che propongono per i nostri yacht tutti diversi uno dall'altro ma accomunati dall'alta qualità di cosa contengono.

LN – Quanto vi siete frequentati prima di collaborare e nei primi mesi di attività? Contano l'indipendenza e la solitudine o la condivisione è elemento essenziale? E sulle intuizioni cosa mi dici? Ci sono stati casi di serendipity, cioè di bellissime e inattese scoperte fatte per caso mentre cercavate tutt'altro?

Buttiglieri – Il rapporto di fiducia con la proprietà fu immediato e man mano che ci conoscevamo maturavo le possibili proposte di nuovi *designers* da fargli conoscere per modificare l'immaginario dei nostri yacht. In questo modo fugò le incertezze che in azienda persistevano su questo progetto, preoccupati dal layout non convenzionale, dai materiali inconsueti, dalle atmosfere decisamente metropolitane ma dense di memorie stratificate

nel nostro passato di interni milanesi, pensati da Portaluppi a Scarpa da Caccia Dominioni a Giò Ponti.

Tutti i dubbi sulla sua vendibilità svanirono direttamente al Salone Nautico di Genova del 2009, dove arrivò un armatore austriaco che immediatamente firmò l'acquisto dello yacht, irretito dal sapore decisamente contemporaneo del progetto di Dordoni Architetti. Progetto che portò Perotti con Dordoni a ritirare il premio per il design e l'innovazione (su segnalazione dell'ADI) a Roma, al Quirinale, direttamente da Giorgio Napolitano.

Questo successo sdoganò il mio lavoro in cantiere, permettendomi ulteriori tasselli verso le atmosfere contemporanee punteggiate anche da calibrate presenze di alcuni arredi vintage, costante assai gradita da molti nostri armatori, sensibili all'equilibrio dei linguaggi.

LN – Quali sono stati i parametri della nuova progettazione dell'interior che a suo tempo decideste di fissare come basi certe.

Buttiglieri – Sicuramente l'attenzione al fatto che ogni *interior* proposto dovesse tener conto della marinità e dell'ottimizzazione degli spazi. Su questo Sanlorenzo non transige. E gli armatori lo apprezzano.

Le nostre necessità coinvolgono le aziende di arredamento nel fare i loro prodotti adatti al nostro caso. Specialmente in ambiente outdoor. Sono convinto che il rapporto con noi ha fatto ulteriormente crescere la qualità dei loro prodotti, innalzandone le caratteristiche tecniche, i materiali e le soluzioni costruttive per rendere idonei i loro arredi agli ambienti estremi in cui devono essere collocati quali il *fly* oppure l'ambiente cucina.

LN – Adesso pare che stia diventando quasi un dovere avere un interior di design su uno yacht, siete diventati virali. Qual è il passo successivo? In quale direzione?

Il prossimo passo è l'ulteriore integrazione dell'*interior* con l'arte contemporanea, in maniera che i Sanlorenzo diventino sempre più dei pezzi unici con opere fatte ad hoc per gli ambienti della barca. Non a caso abbiamo realizzato con successo l'operazione con Tornabuoni Arte a Miami durante Miami Art Basel 2016. Davanti ad una strepitosa villa contemporanea, tutta arredata col nostro miglior Made in Italy, abbiamo fatto dialogare una importante collezione dei monocromi italiani con autori come Fontana, Manzoni, Burri, Scheggi e

Castellani, con una serie di Icone, sempre fine anni '50, del design italiano come i pezzi di Giò Ponti e di Albini, le lampade di Sarfatti e Max Ingrand, attirando l'attenzione di importanti collezionisti d'arte oltre che di nostri armatori che hanno apprezzato tantissimo il connubio che peraltro coincideva temporalmente, e non è un caso, con la data di nascita del nostro cantiere navale.

I nostri *interior* altamente sartoriali saranno sempre più il frutto di dialoghi con i desiderata degli armatori e il meglio dei linguaggi d'arredo che solo l'Italia sa offrire a questi livelli di assoluta eccellenza.

LN – Quante aziende di design bussano quotidianamente alla vostra porta? Ve ne sono anche di straniere?

Buttiglieri – Le aziende di design che ci cercano per offrirci i loro prodotti sono tante ma la selezione

è molto rigorosa è essenzialmente dettata dal gusto contemporaneo che ho assimilato in tutti questi anni. Di ogni azienda ho ben presente la storia, chi l'ha fondata e chi la dirige. Chi sono i designer che vi collaborano e quali sono i loro clienti di riferimento.

Se arrivano nuove aziende con caratteristiche coerenti col nostro feeling, non ho problemi a introdurle come proposte ulteriori da fare ai nostri armatori.

Di sicuro non utilizzerò aziende che copiano, che non pagano le *royalties* ai *designers* oppure che si lasciano andare a fare imbarazzanti prodotti in stile di pessimo gusto. Non a caso Sanlorenzo da quando sono arrivato a farne parte, in accordo con la proprietà, è iscritta all'ADI, l'associazione che istituisce il più importante premio per il design.



La snella linea dell'Y4H testimonia l'esperienza, l'ottimo gusto e la competenza dell'intero team Ssnlorenzo

La coerenza del nostro *interior*, assieme alla straordinaria capacità manageriale del Cavaliere del Lavoro Massimo Perotti, che ha saputo creare un team affiatatissimo oltre che di grande professionalità in tutti i settori, dall'ufficio tecnico all'area produttiva, da quella del marketing a quella del commerciale, ha sicuramente contribuito a far salire il fatturato di Sanlorenzo dagli iniziali 40 milioni di euro del 2006, agli attuali 320 milioni del 2017. Sanlorenzo è anche l'unico cantiere navale al mondo che non ha fatto un giorno di cassa integrazione e che continua ad ampliare gli stabilimenti e assumere personale. Abbiamo in corso quasi 100 milioni di euro di investimenti fra creazione di modelli nuovi e ampliamenti degli stabilimenti.

Oggi abbiamo tre importanti sedi produttive. Una ad Ameglia per le barche in vetroresina fino ai 30 metri, l'altra a Viareggio per quelle fino ai 38 metri e l'ultima a La Spezia per la divisione dei super yacht di metallo dai 40 ai 64 metri. Performance esorbitante in un mondo, quello nautico, che ha sofferto come in tutti i settori la dura pluriennale crisi post Lehman Brothers.

LN – Ci sono state delle aziende di design che vi hanno sorpreso particolarmente per efficienza?

Buttiglieri – Sì, sicuramente Boffi. Mi stupì in che rapidissimi tempi ci realizzò la prima cucina "marinizzata" per Sanlorenzo, completamente risolta con dettagli nautici come le calamite e gli antirollii oltre che con i materiali e con le necessarie parti ispezionabili per quanto riguarda le aree interne. La stessa cosa avvenne quando adottammo il loro modello K2 disegnato da Norbert Wangen per i nostri *fly*, macchina perfetta col suo piano scorrevole sempre disponibile e con la struttura tutta realizzata con alluminio acciaio e teak per essere inattaccabile dalla salsedine. Questo progetto dall'indubbia bellezza estetica mandò nel dimenticatoio quegli orribili mobili in vetroresina con i pesanti coperchi che una volta aperti dovevano essere bloccati per non essere pericolosi.

Boffi fu l'azienda che ancora una volta dimostrò come l'imprenditoria italiana sappia essere più efficiente di quella estera nel saper cogliere al volo nuove opportunità.

Questo grazie a una gestione fatta da persone che amano l'azienda come fosse la loro famiglia e che ha una grande tradizione alle spalle e che sa rimanere competitiva nel mondo.

LN – Quali sono i progetti su cui state lavorando attualmente?

Buttiglieri – Quest'anno è un anno molto importante per Sanlorenzo: 60 anni fa nasceva questo cantiere a Limite sull'Arno vicino Firenze e da questo paesino deriva il nome che non è altro se non quello del patrono di questo luogo.

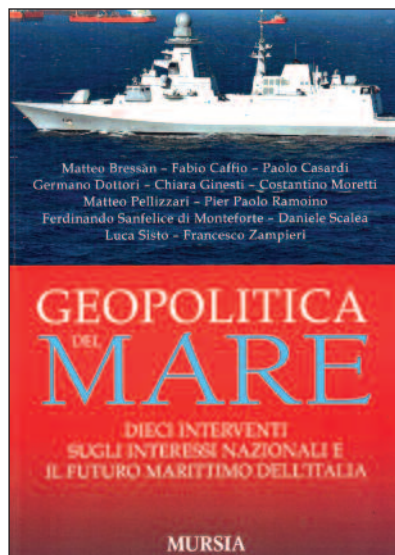
Dopo aver lavorato con *Dordoni Architetti* e aver introdotto, in accordo con la proprietà, la firma di *Antonio Citterio Patricia Viel and Partners* altro fantastico studio milanese famoso in tutto il mondo sia per il design sia per la loro architettura, anche lui per la prima volta nella nautica, che ha reinterpretato in maniera totalmente differente da quella disegnata da Dordoni, l'*interior* di un nostro Sanlorenzo di 32 metri, la navetta semidilocante SD 112.

Sanlorenzo, nel settembre scorso, al boat show di Cannes, ha esposto l'*SX 88*, un nuovo modello di Yacht, subito diventato il nostro ennesimo best seller (15 unità già vendute ad oggi) con le linee esterne ideate dal nostro centro Stile guidato da Luca Santella e poi ulteriormente raffinate da Officina Italiana Design, e cioè da Mauro Micheli e Sergio Beretta, e con il raffinato *interior* di un ulteriore grande nome del design italiano: Piero Lissoni.

E non a caso, pochi mesi dopo, il contratto con Piero fu firmato e il suo progetto magnificamente *open space* ha saputo raccontare al meglio le potenzialità espressive di questo straordinario *crossover* del mare che sarà ulteriormente declinato in una dimensione leggermente più piccola, *SX 72*, al prossimo Salone Nautico di Cannes e anche questa unità ampiamente già venduta sulla carta a diversi nostri armatori a sei mesi dalla presentazione. Successo che ci ha convinto a raddoppiare gli stampi per avere più unità disponibili per i nostri armatori.

Ma a settembre a Cannes sarà esposto anche l'attesissimo *SL 102*, un nuovo rivoluzionario modello di yacht planante che farà molto parlare di se per il suo design delle linee esterne e la qualità dell'*interior*. Di più non posso dire.

So solo che anche di questo modello ad oggi ne abbiamo già vendute diverse unità solo mostrando il progetto sulla carta ai nostri affezionati esperti armatori provenienti dai vari continenti, che non a caso, in una sorprendente percentuale che si aggira sull'80% per cento, ritornano a prendere un nuovo Sanlorenzo, sempre più sartoriale ed innovativo, nel giro di pochi anni. ■



AUTORI VARI

GEOPOLITICA DEL MARE Dieci interventi sugli interessi nazionali e il futuro marittimo dell'Italia

Mursia Editore – Milano 2018

Pagg.210 – Euro 25,00

Molti hanno ripetutamente affermato che l'Italia ha una vocazione marittima. Essendo dell'ambiente, abbiamo, più volte negli anni, sentito ribadire la centralità del commercio via mare per il nostro Paese. Per noi che siamo appassionati di mare, di navigazione, di vela, di storia navale o di una delle tante altre attività che si svolgono sull'acqua, è abbastanza facile capirlo ma nonostante l'importanza che il Mare ha anche nella vita del resto degli Italiani, quanti di loro si rendono conto di questi fatti apparentemente elementari?

Perfino molti di coloro i quali hanno responsabilità parlamentari sono ignoranti al riguardo, ovvero ignorano gli elementi di

base che contribuiscono a mettere il mare al centro della vita di tutti noi. Questo libro agile, in cui troviamo i contributi di alcuni dei massimi esperti del settore, è in grado di colmare con rapidità e semplicità, non separata da un estremo rigore scientifico, un *gap* culturale che per alcuni può costituire un serio limite ad operare correttamente e in maniera documentata nel proprio settore. Ne consigliamo la lettura a tutti; gli appassionati di mare troveranno conferme a ciò che già sanno, magari con un linguaggio più circostanziato e dati inoppugnabili; gli altri verranno educati a concetti che non dovrebbero essere estranei a nessun cittadino italiano seriamente interessato al benessere ed al progresso del proprio Paese. È particolarmente auspicabile che questo breve testo abbia una grande diffusione tra i nostri decisori affinché, nei momenti più importanti, quelli in cui si prendono posizioni significative per la vita nazionale, le sappiano assumere in maniera quanto meno documentata.

La sua lettura può essere però importante per tutti noi perché saremo noi, in ultima analisi ad influenzare chi ci rappresenta e a suggerirgli le scelte più giuste. In questo piccolo, grande, volume si parla di equilibri politici, strategici, economici, regolamentari, ambientali, ma soprattutto si dice chiaramente quali sono questi equilibri e come possiamo salvaguardarli, incrementarli, renderli patrimonio comune e difenderli in un mondo che con buona pace degli isolazionisti è sempre più globale. Vorremmo concludere con un passo che si legge a pag. 145 del Volume, "...parlare di strategia marittima e non solo di strategia navale signifi-

ca fare riferimento a tutti gli attori, militari, politici, diplomatici, economici che sono implicati nella tutela dell'universo marittimo. Di più: vista l'importanza che il mare ha per l'economia globale e per l'esistenza di miliardi di persone – sia come elemento di sviluppo che come ambiente nel quale si possono sviluppare pericolose minacce – non si può non avere un approccio strategico che non abbia una forte connotazione marittima." E questo la dice tutta su quello che dovrebbe essere un approccio ragionevole ed informato ad una materia tanto importante. Buona lettura.

Paolo Bembo



TOM WIDDEN E MICHAEL LEVITT

L'ARTE E LA SCIENZA DELLE VELE

Ed: Nutrimenti – Roma 2018

Pagg. 168 – Euro 28,00

Scarse le opere di autori italiani sulla teoria e la pratica delle vele. La premessa è necessaria per collocare sotto la giusta luce questo volume del 2016, ristampato ora in una versione aggiornata, e per fare intendere che si tratta di





un'opera destinata a chi vuole approfondire lo specifico argomento aggiornandosi su quanto si studia e si realizza negli Stati Uniti, riconosciuti *leader* della vela dei giorni nostri.

I due autori fanno parte dell'*élite* della *top sail*: uno di loro (Tom Widden) è il presidente del *North Technology Group* che include la *North Sails*, la più grande veleria al mondo, ed ha partecipato a otto edizioni dell'*America's Cup*, delle quali tre vittoriose, mentre l'altro è uno specialista nella narrativa tecnica del settore.

All'inizio del testo, un doveroso riferimento storico alle vele della mitica goletta *America*, ai successivi passaggi dal lino al cotone, per arrivare alle fibre poliestere (Dacron), al carbonio, al Kevlar, allo Spectra, fino al più recente Vectran, (costituito da un polimero a cristalli liquidi): tutti menzionati con dovizia di dettagli dei relativi impieghi e dei metodi di lavorazione. Di particolare interesse la descrizione delle attuali possibilità offerte nel settore dell'informatica; in particolare, l'intero capitolo 5 è dedicato alle vele modellate tridimensionalmente. Da segnalare un approfondito approccio scientifico all'interazione nei sistemi velici tra vento e superfici esposte.

L'obiettivo finale per il velaio, e per i suoi clienti, è quello di ottenere un miglioramento della VMG (*velocity made good*) intervenendo sulla forma e sulle dimensioni della vela. A questo proposito va rilevato come l'ormai diffuso ricorso al CAD (*computer-assisted design*) in questo settore va oltre la semplice progettazione, ma si riferisce anche al *modeling* e all'intera parte analitica del processo di produzione. I capitoli finali del libro sono de-

dicati alle strutture e alle regolazioni dei due tipi fondamentali di vele, per ciascuno dei quali gli AA. hanno profuso le loro esperienze maturate nel corso di decenni di attività professionale "sul campo". Ci si dilunga sull'ottimizzazione della velocità in bolina, in presenza anche dello svergolamento della randa, con conseguente sventamento della vela al di sopra di una certa altezza. Così come vengono trattati gli effetti dell'allunamento della randa stessa, quando cioè entra in gioco l'area compresa tra la balumina rettilinea e la porzione di vela esterna a questa. Per le vele di taglio viene esaminata con accuratezza la variazione del coefficiente di pressione sulle varie zone, quantificandolo e traducendo in utili consigli pratici quanto appreso dalla teoria. Viene ricordato come i progressi siano stati negli ultimi cinque lustri assolutamente eccezionali: basti pensare che oggi le vele di prora possono essere bordate fino a 4-5 gradi, una decina d'anni fa fino a 7-8 gradi e 25 anni fa tra gli 8 e i 10 gradi. Teoria e pratica, impregnate di un linguaggio necessariamente specifico ed esclusivo, sono trattate con pari accuratezza e rigore immerse in uno stile lucido e scorrevole. Utili se non indispensabili i grafici e le tabelle nel testo e pure le foto di barche, scattate da prestigiosi fotografi (tra i quali il nostro Carlo Borlenghi), valorizzate dalle dimensioni del volume (28 x 23 cm). Una menzione a parte merita la rigorosa traduzione di Carlo Romano, al quale spetta il merito di avere coniugato felicemente la terminologia tradizionale della vela di ieri con quella ipertecnologica della vela di oggi e di domani.

Claudio Rössmann



GIAN LUCA BOETTI

ISOLE MINORI D'ITALIA I sentieri più belli novembre-dicembre 2018 57 itinerari da non perdere

Ed, Gribaudo – Milano 2017
Pagg. 238 – Euro 22,00

È corretto definirle "minori", ma sono in realtà una delle maggiori attrazioni paesaggistiche del nostro Paese e sono da considerare nel loro insieme come le più suggestive se confrontate con le altre isole "minori" dei cinque continenti. Questo ce lo dimostra Gian Luca Boetti, escursionista, alpinista, naturalista e fotografo, tracciando su 14 di loro 57 "sentieri", come promette il sottotitolo del libro. Le isole prese in considerazione sono ubicate in tre regioni: Sardegna (Pan di Zuccherò, San Pietro, Sant'Antioco, Asinara, Tavolara e La Maddalena), Toscana (Giannutri, Giglio, Montecristo, Pianosa, Elba, Capraia e Gorgona) e Liguria (Palmaria). Dopo un lucido compendio sul patrimonio naturale e culturale rappresentato da queste piccole isole, a volte nemmeno cono-

sciute dai più, l'A., per ciascuna di esse traccia un esauriente profilo per quanto riguarda in dettaglio la sua storia e le sue caratteristiche peculiari, seguito da una scheda contenente tutte (e davvero tutte) le informazioni utili al visitatore, da come chiedere il permesso di accesso al tipo di equipaggiamento occorrente. Ovviamente, con l'indicazione del "sentiero" proposto. Tutto ciò integrato da illustrazioni e da chiare mappe a colori.

Dal momento che sarebbe piuttosto difficile trovare spazio per questo volume nello zainetto del lettore-turista, a causa del suo formato (22,5 x 19,5 cm) e del suo peso (quasi un chilogrammo!), l'A. ha provveduto a ristampare le informazioni sulle 14 isole su altrettante schede molto maneggevoli, collocate nel secondo risvolto di copertina, facilmente consultabili "sul campo": un ulteriore motivo per apprezzare un volume il cui contenuto va ben oltre i limiti di una guida turistica tradizionale.

Il testo è corredato da oltre 150 foto scattate dall'A., molte delle quali a piena pagina o affacciate, assolutamente eccezionali per resa cromatica e scelta delle inquadrature. Sono state realizzate con l'assistenza della Sony utilizzando obiettivi ad alta risoluzione montati su macchine stabilizzate su 5 assi e dotate di *display* particolarmente luminoso. La consistente grammatura della carta patinata ed il formato del volume contribuiscono dal canto loro a valorizzare ulteriormente questa suggestiva raccolta di immagini. Né si può omettere di sottolineare l'eccellente resa tipografica (Grafiche Busti, Colognola ai Colli - Verona).

Claudio Rössmann



MARCO SANTARINI

LA CONDOTTA DEL TIRO NAVALE DA BORDO NELLA REGIA MARINA 1900 - 1945 Dalla Regia Nave Vittorio Emanuele alla Regia Nave Vittorio Veneto

Ufficio Storico della Marina
Militare - Roma 2017
Pagg. 468 - Euro 30,00
ai soci LNI Euro 18,00

Lavoro di assoluto livello scientifico, basato su di un accurato studio delle fonti primarie, il testo mira ad essere un'opera pressoché definitiva sulla tecnica del tiro navale: un settore complesso, che vede uno straordinario sviluppo tecnologico a cavallo dei due conflitti mondiali, nel quale il nostro Paese ha progressivamente raggiunto un ambito di assoluta eccellenza. L'Autore è un noto specialista con un'esperienza quarantennale nel campo, che è riuscito a coniugare in

massimo grado le sue conoscenze professionali con un vivo interesse personale.

Il corpo centrale del testo approfondisce in dettaglio, con una competenza difficilmente eguagliabile in ambito nazionale, l'evoluzione dottrinale e tecnica nell'ambito della Regia Marina nella prima metà del XX Secolo. Si tratta quindi, come prevedibile, di un testo molto complesso e rivolto ad un pubblico non generalista. Al di là degli aspetti più specialistici, tuttavia, anche il semplice appassionato non potrà che apprezzarne la chiarezza espositiva, a partire dai capitoli introduttivi che inseriscono il lettore nella storia delle artiglierie navali e del loro utilizzo, fino a descrivere per sommi capi l'attuale stato dell'arte. Come in altri precedenti lavori, l'autore, con uno stile sicuramente invitante, coglie, ovunque possibile, l'occasione per alternare la "dura realtà" della scienza e della tecnologia con aneddoti ed episodi di storia navale, recuperando tra l'altro da un immeritato oblio molti protagonisti dell'epoca, che hanno contribuito con impegno e dedizione, in pace e in guerra, ai successi della Marina e dell'industria italiana. Si tratta, in sintesi, di un testo nel quale la qualità scientifica, degna della migliore tradizione dell'Ufficio Storico della M.M., si accompagna ad un prezzo sicuramente più che proporzionato. Una qualità che, tra l'altro, può essere valutata anche solo su semplici, essenziali numeri: in 14 capitoli e 7 appendici si possono contare, oltre ad una approfondita bibliografia specialistica di 80 testi, ben 282 illustrazioni e 633 note a piè di pagina.

Marco Sciarretta

Ambienti per le immersioni

(23^a parte)

di Alberico Barbato

Il mondo animale subacqueo ci riserva delle sorprese inimmaginabili.

Quando ci capita di scoprire degli esseri, così lontani dall'immaginario comune dei pesci comunemente conosciuti, come quelli normalmente visti nel mare antistante la fila di ombrelloni della spiaggia, o ormai inermi sul bancone delle pescherie, ci chiediamo se tali creature provengano da altri pianeti del cosmo.

Un esempio classico è il Pesce Palla, con gli occhi che ci attirano e incuriosiscono per la loro espressione bonaria, supplichevole, ma sicuramente non corrispondente alla sua natura e potenzialità. Nuotando nei mari tropicali, e ormai non solo più in quelli, possiamo avere questo piacevole incontro: lui è un essere lento e goffo che tutti conoscono con il nome di pesce "Palla". E mentre i nostri occhi strabuzzano, alla vista delle straordinarie esibizioni della "Palla" vi-

vente, ci rendiamo conto di essere di fronte a un vero e proprio miracolo della natura.

I "Tetraodontidi" sono una famiglia di pesci ossei, possono vivere sia in acqua dolce che salata e il loro nome deriva dalla lingua greca e significa "quattro denti". Infatti i pesci "Palla" presentano tutti quattro denti larghi, fusi in due piastre, una superiore e una inferiore, utilizzati per rompere i gusci e le conchiglie dei molluschi e crostacei, loro prede naturali.

La maggior parte dei pesci "Palla" è tra i più velenosi vertebrati esistenti. In alcune specie, infatti, alcuni organi come il fegato, ma anche la pelle, contengono la tetrodossina, un veleno 1.200 volte più potente del cianuro.

Questi pesci vivono per lo più nelle acque calde dell'oceano Indiano, Pacifico ed Atlantico. Negli ultimi anni ha fatto la sua comparsa nelle acque del Mediterraneo il "pesce Palla maculato". Questa tipologia, ormai de-

finibile Mediterranea, è stata avvistata nelle acque che bagnano la Calabria, la Sicilia, la Sardegna, la Puglia e la Campania. È una specie invasiva e, vista la velocità con cui si diffonde, si ritiene che presto sarà presente lungo tutte le coste Italiane. È un pesce estremamente tossico e non deve essere consumato in nessun caso.

È caratterizzato da una vista molto buona; la sua pelle è priva di squame e anche spessa e ruvida; la parte più elastica è quella situata sullo stomaco che permette al pesce di gonfiarsi a dismisura in caso di necessità. Una capacità comune a tutti i pesci Palla è quella di ingerire grandi quantità d'acqua e di aumentare notevolmente le proprie dimensioni.

Quando è spaventato, questo animale scardina la mascella per allargare la bocca. Ciò gli consente di avere più spazio per aspirare circa 35 grandi sorsi d'acqua in circa 14 secondi. Se il

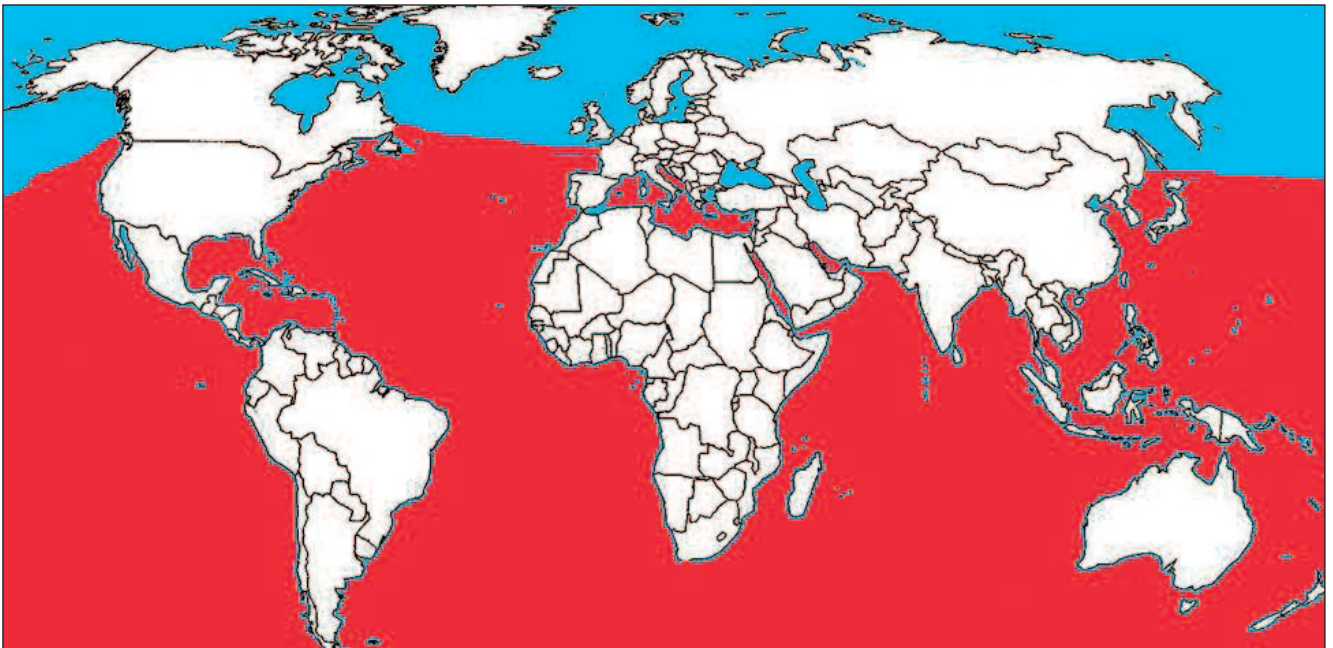
pesce Palla scopre che la minaccia non è finita dopo avere risucchiato tutta l'acqua possibile, inizia la fase di "Inflazione". Questa delicata manovra consiste nello spingere un grande muscolo, posto alla base della valvola orale, in avanti, giusto dietro i denti, per impedire che l'acqua fuoriesca. Grazie ad un arco branchiale specializzato, un meccanismo a stantuffo spinge poi l'acqua lungo l'esofago, fino ad una sacca apposita. Questa sacca è una porzione modificata dell'esofago stesso ed è caratterizzata da pareti resistenti e particolarmente elastiche. Con queste operazioni lo stomaco si gonfia in modo che il pesce Palla possa notevolmente aumentare le sue dimensioni normali in pochi secondi. Questa tecnica, oltre che a spaventare i predatori, serve anche ad evitare di essere divorati da altri pesci. Il gonfiarsi



Questo pesce Palla sta nuotando in assetto tranquillo



In questo caso, invece, è sotto stress, come dimostra il suo assetto difensivo



In rosso sono indicati gli ambienti marini nei quali è diffuso il pesce Palla

rimane comunque una risorsa estrema e costa al pesce palla parecchia energia. Il pesce riesce ad ingrandirsi dalle 3 alle 7 volte, successivamente, prima di essere troppo stanco per poter riuscire a gonfiarsi ancora, e riesce a restare gonfio per circa 15 minuti. Alcuni esemplari di pesce Palla sono rivestiti anche di aculei che rendono più efficiente la loro difesa.

Si ritiene che questo pesce abbia sviluppato questa tecnica di autodifesa perché è uno scarso nuotatore, non in grado di sfuggire velocemente ai predatori. Ovviamente, oltre alla capacità di gonfiarsi, questo pesce utilizza anche il veleno per tenere alla larga i nemici. Questa neurotossina è un potente inibitore del canale del sodio e ne basta un milligrammo per paralizzare ed uccidere un uomo

adulto. Il pesce Palla ha spesso colori vivaci che sono proporzionali alla quantità di tossina presente nel pesce e quindi alla sua velenosità.

Il suo veleno è letale per la maggior parte dei predatori, ma non lo è per tutti. Gli squali infatti sono immuni alla sua tossina e possono cibarsene senza conseguenze.

Questo prodigio della natura, che ha sviluppato nei secoli i suoi processi evolutivi, inclusi quelli succitati relativi alla propria difesa, lo possiamo incontrare e distinguere facilmente, calmo e placido nel suo mare. Procedo lento e con movimenti goffi per un abitante degli abissi e, solamente forti e chiare dimostrazioni di aggressività, lo pongono in stato di difesa. Tali comportamenti dimostrano che non solo questo, ma tutti gli animali,

affinché diventino pericolosi, devono essere aggrediti o molestati. I combattimenti tra animali, infatti, sono manifestazioni comuni nel mondo della natura, ma solo per la necessità imposta dalla catena alimentare. Per l'essere umano invece, il discorso è diverso: spinto da altre motivazioni, giuste o sbagliate che siano, entra in contatto con le creature animali per altre finalità, a volte inutili, dannose per la natura e, spesso solamente speculative. In molti casi queste innaturali intrusioni umane creano comprensibili reazioni da parte degli esseri aggrediti, che evidenziano la loro pericolosità anche letale. Non rimane che consigliare agli esseri umani che, per evitare rischi o rogne, basta solo che rimangano al proprio posto, di ammiratori curiosi e, soprattutto ospiti. ■

Le direttive ministeriali in tema di sicurezza

di Aniello Raiola

Il 23 marzo scorso il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato la direttiva ministeriale n. 151 per la razionalizzazione delle attività di controllo sulle unità da diporto. La direttiva non è una novità, perché ogni anno il Ministro indica i criteri di svolgimento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto, ai quali devono attenersi le forze di polizia in mare. L'obiettivo è quello di ridurre il fenomeno della ripetizione, in ristretti periodi di tempo, dei controlli effettuati sulle unità da diporto, attraverso lo strumento del coordinamento tra le forze operanti in mare. Ciò permette, inoltre, di conseguire l'utile risultato del contenimento dei costi per gli organi dello Stato, pur lasciando invariato lo standard qualitativo dei controlli. La novità risiede, invece, nel fatto che da quest'anno il coordinamento è stato affidato in maniera "esclusiva" al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera (in base al comma 3 dell'articolo 26 bis del decreto legislativo n. 229/2017 di riforma del codice della nautica da diporto). La direttiva ha confermato, poi, quale strumento di razionalizza-

zione, il "bollino blu", che consente, grazie ad una visita di sicurezza preventiva (in banchina oppure in mare), il rilascio all'unità da diporto (comprese quelle destinate ad attività commerciali) di una certificazione, nonché di un adesivo attestante che detta verifica si è svolta con esito positivo. In tal modo, l'unità non dovrà più essere sottoposta, durante la stagione balneare, ai controlli di routine su documenti di bordo, mezzi di salvataggio/dotazioni di sicurezza e idoneità dei titoli abilitativi per il comando dell'unità. Ciò nonostante, ciascuna forza di polizia potrà effettuare sulle unità controlli di altro genere rientranti nelle diverse competenze di pubblica sicurezza, polizia giudiziaria e polizia amministrativa. A differenza degli scorsi anni, però, il bollino blu è ora previsto a livello di norma di rango legislativo (articolo 26 bis, comma 2, del decreto legislativo n. 229/2017) e non solo nella direttiva ministeriale. La direttiva, poi, punta a reprimere prioritariamente i comportamenti che mettono a repentaglio la vita umana, specialmente nelle aree riservate alla balnea-

zione o comunque interdette alla navigazione, richiedendo alle forze operanti in mare di concentrare l'attività di controllo in questo settore.

Quindi, gli obiettivi da perseguire consistono nell'incolumità di bagnanti e subacquei, nella prevenzione dell'uso non corretto di moto d'acqua, kite-surf, gommoni volanti, water-walking ball e mezzi similari, nel rispetto dei limiti di navigazione dalla costa, nella repressione delle violazioni delle norme per prevenire gli abbordi in mare, nella sicurezza dei terzi trasportati su unità adibite al noleggioro.

Considerata l'estate ormai trascorsa, pare che le direttive abbiano avuto un'ottima esecuzione, riuscendo a scongiurare gravi incidenti.

Anche per il bollino blu il bilancio è stato positivo con 8.300 bollini rilasciati, ma l'obiettivo della razionalizzazione dei controlli in mare sarà realizzato ancor di più quando sarà costituito l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto, con il quale le forze di polizia potranno collegarsi per gli accertamenti documentali senza necessità di fermare l'imbarcazione oggetto del controllo. ■

Surf casting con i Pva idrosolubili

di Riccardo Zago

Tante volte passiamo notti intere tentando di strappare al mare quell'unica sospirata cattura di stazza: una mormora, un'ombrina o, con un po' di fortuna, una spigola o un'orata di taglia. Ma non basta certo a scoraggiarci dalla nostra forte passione. Piuttosto questo ci porta a ingegnarci per fare meglio... e trovare soluzioni che influenzino il comportamento delle prede, portandole sull'esca e mantenendole a tiro.

Altre tecniche di pesca hanno portato nel tempo alla produzione e distribuzione di centinaia

di tipi di pasture. Il problema che si ha nella tecnica del surf casting riguardo all'impiego degli attrattori è quello di portare la pastura alla distanza che ci serve. Il classico compromesso si ha usando i bigattini all'interno di un pasturatore con canne da *beach legering* (tecnica nata in Inghilterra negli Anni 60). Una scelta sicuramente efficace in diverse situazioni, ma non in tutte. Una pasturazione del tutto alternativa, invece, può essere effettuata in tutte le condizioni di mare ricorrendo a un materiale innovativo: il Pva.

“Plastica” che si scioglie

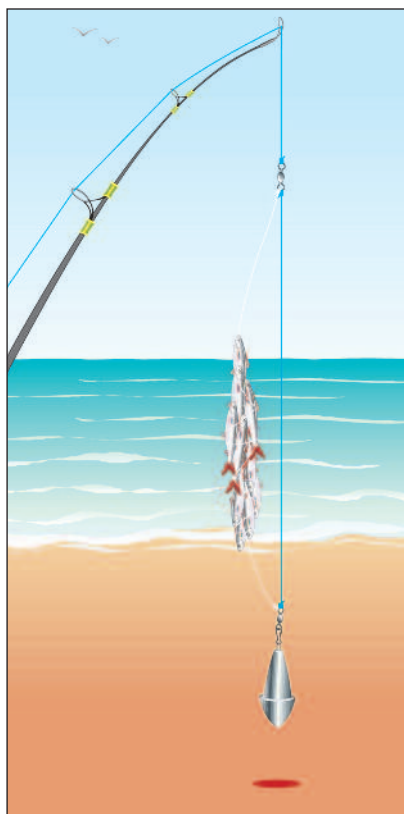
La “rivoluzione” è arrivata dall'Inghilterra, dove aziende specializzate nelle attrezzature per la pesca nelle acque interne lanciarono, ormai parecchi anni fa, i primi prodotti in Pva. La sigla sta per alcol polivinilico, un materiale assimilabile alla “plastica” ma idrosolubile, cioè che si scioglie nell'acqua in tempi anche molto rapidi. Questo materiale è stato utilizzato nel tempo per la realizzazione di una serie di oggetti di grandissima utilità: fili, retine e sacchetti. Sono accessori che ci interessano moltissimo, perché possono permetterci di sbloccare pescate altrimenti destinate a scarsissime possibilità di cattura. Vediamo come si fa.

Collane e sacchetti

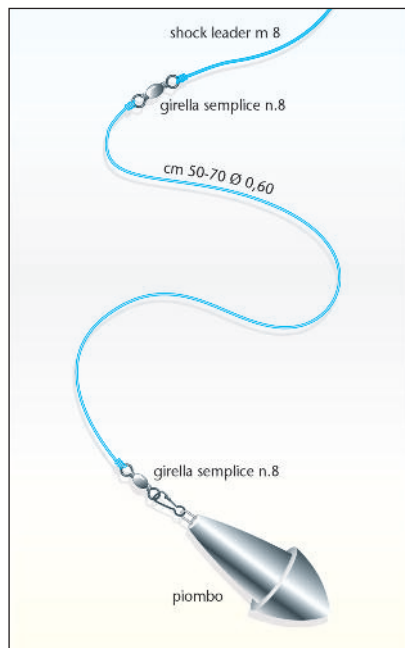
Uno dei primi utilizzi del filo in Pva, il “primogenito della famiglia”, è probabilmente la collanina (*stringer*, nel gergo tecnico anglosassone) di esche sferiche *da carp fishing*, le *boilies*. La collanina viene realizzata facendo passare il filo in Pva attraverso le esche mediante un ago e bloc-



Accessori in Pva idrosolubile



La pastura legata al trave è pronta per essere lanciata: non arriverà lontano ma risulterà attraente.



Ecco la lenza per pasturare: legheremo il filo di Pva alle due girelle sopra e sotto al trave.



La cattura di una grossa orata e di una bella spigola in notturna

cando il tutto con un nodo. Poi la collana viene legata alla lenza, all'altezza del piombo, o direttamente all'amo e lanciata insieme con il finale. Una volta in acqua, il filo di Pva si scioglie in fretta (da qualche secondo a pochi minuti, in base al tipo) e rilascia la pastura nei pressi dell'amo, aumentando di molto le probabilità che i pesci si avvicinino all'innesco... Già immaginiamo le possibili applicazioni della stessa soluzione nel *surf casting*: collane o piccoli "rosari" di esche legate con questo nuovo "alleato" idrosolubile alla nostra lenza. Questo filo, che come gli altri accessori in Pva è prodotto da moltissime aziende del settore, è nato proprio per il *carp fishing*, tecnica per alcuni aspetti del tutto simile al *surf casting*. Infatti, anche nella pesca alle grandi carpe vengono utilizzati potenti attrezzi per scagliare l'esca a notevoli distanze. Ovvio, perciò, che il filo di Pva sia realizzato in modo da sopportare forti strappi in fase di lancio!

Differenze che contano

È importante ricordare, però, che nella pesca alle grandi carpe si utilizzano esche praticamente asciutte che, quindi, non provocano il dissolvimento del filo già in fase di innesco. Al contrario, molte esche del *surf* sono umide e dobbiamo ricordarci di asciugarle bene prima di legarle al Pva, altrimenti c'è il rischio che si sciolga prima ancora del lancio. Questo ci limita un po' nella scelta degli inneschi ma, data la notevole quantità di esche disponibili per la nostra tecnica, non è un vero problema. Per esempio, pensiamo a un mazzetto di quattro o cinque cannicchi. Frenata dalla collana di esche, la nostra lenza non potrà andare lontanissimo ma riusciremo comunque a ottenere un buon lancio. D'altro canto, certe specie di pesci, le spigole soprattutto, si possono catturare anche vicino alla battigia. Con il Pva vengono realizzati anche sacchetti più adatti per pasture

molto fini, per esempio le farine, ovviamente asciutte. Riempendo di sfarinato uno di questi sacchetti legato alla lenza, non lontano dall'amo, non lanceremo distante, per ovvi motivi, ma avremo il vantaggio di creare una nuvola di sostanze attiranti che si sprigiona all'improvviso intorno al nostro innesco. Questa soluzione può essere molto efficace nella pesca a mezz'acqua con esche semigalleggianti mirata a occhiate, sugarelli, lecce stella, aguglie e così via.

La retina con cilindro

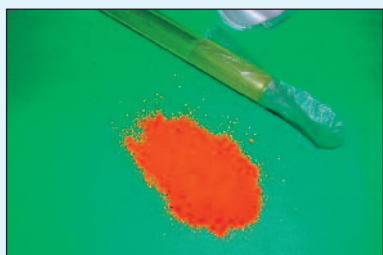
Infine, con questo materiale vengono prodotte anche delle retine tubolari, elastiche e resistenti. Dotate in partenza di un cilindro cavo interno da riempire di pastura, sono molto utili per lanciare grandi volumi di esche. Le retine vengono chiuse alle estremità con dei nodi e poi unite alla lenza. La tessitura di rete facilita un rapido scioglimento e anche un affondamento veloce, quasi senza resi-

stenza. Queste retine possono essere caricate solo con pasture più grandi rispetto a quelle adatte ai sacchetti, sempre dopo averle asciugate al meglio. Con questa soluzione possiamo utilizzare anche grossi salsicciotti di bivalvi come cozze, vongole e telline, o pasture di altro genere, come paguri o granchi. A questi ultimi, però, bisogna tagliare le zampe altrimenti, discioltosi il Pva, se la daranno a gambe levate e... addio pastura! ■

Sacchetto e sfarinato

I passaggi per costruirci il "fagotto" di richiamo

Realizzare un sacchetto di pastura non è complicato, l'importante è seguire una certa procedura. Consigliamo a tutti di impiegare sfarinati rigorosamente asciutti oppure le pasture "pellettate" (cubetti compressi) realizzate con farine di pesce di vario genere. Una volta disciolto il sacchetto di Pva, queste pasture rimarranno adagiate sul fondo, sciogliendosi lentamente nei pressi della nostra esca e creando un richiamo persistente. Il sistema funziona bene con i pesci di branco come boghe e menole ma, a mare calmo, anche con specie più pregiate.



so), tubo di supporto e sacchetto.

1 Prendiamo i tre elementi che occorrono: una pastura sfarinata a base di pesce (nel nostro caso con l'aggiunta di un colorante rosso)



siamo anche usare un piccolo imbuto.

3 Rovesciamo la pastura nell'estremità libera del tubo di supporto fino a riempire il sacchetto di Pva. Per procedere più velocemente possiamo anche usare un piccolo imbuto.



2 Calziamo il sacchetto sul tubo, tenendolo bene con il pollice e l'indice per evitare che ci scivoli di mano proprio durante l'operazione.



minale vicino al piombo e poi lanciamo.

4 Chiudiamo il "fagotto" realizzando un nodo semplice con la parte superiore del sacchetto stesso. Quindi legghiamolo al terminale vicino al piombo e poi lanciamo.

CETRARO

Regata Tyrrenium Lions Cup

Il 25 agosto si è svolta a Cetraro la nona edizione della regata d'altura del Trofeo Porto di Cetraro – *Tyrrenium Lions Cup*, organizzata dalla Sezione in collaborazione con i Lions Club: – di Cosenza “Castello Svevo” e di Guardia Piemontese “Città dei Valdesi”.

La competizione è stata altresì la settima ed ultima regata del primo campionato velico Città di Cetraro, organizzato assieme dai due circoli

sportivi: Lega Navale Italiana (Sezione di Cetraro) e Centro Velico Lampetia, che hanno lavorato in sinergia per organizzare un evento di notevole spessore che porta la vela ai massimi livelli, con competizioni che attirano a Cetraro, anche dall'esterno della Regione, appassionati dello sport e turisti.

Le previsioni del tempo erano da giorni molto pessimistiche, con una allerta meteo “arancione”, e prevedevano locali colpi di vento improvvisi e temporali intensi, in più alcuni bollettini meteo davano un'onda crescente. Per fortuna non c'è stata la pioggia, il vento si è mantenuto

tra gli 8 ed i 12 nodi, ma con frequenti ed evidenti salti, e l'onda non ha superato i 50-60 centimetri di altezza. Alcune nuvole al largo erano più spesse e cupe, cariche di pioggia; si è fatto sentire qualche volta il brontolio di tuoni lontani.

La prestigiosa “regata velica d'altura e di solidarietà”, si è tenuta a Cetraro Marina, nelle acque tra il porto, il San Michele ed il largo, ed ha permesso a tutti, sia dalla spiaggia che dalle loro abitazioni, di assistere ad un avvenimento tanto spettacolare quanto inusuale.

Sono oramai quattro anni che l'evento è caratterizzato dalla solidarietà

verso le famiglie bisognose. Hanno dato il loro supporto i club dei Lions di Cosenza Castello Svevo e di Guardia Piemontese “Città dei Valdesi”, un supermercato di Belvedere, una catena di negozi di abbigliamento; c'è stata anche la vendita di calici per la degustazione di vini (donati da alcune case vinicole calabresi) ed infine, anche gli equipaggi delle barche in competizione hanno partecipato, donando somme in denaro. Tutto l'ammontare raccolto verrà devoluto, mediante buoni spesa, alle famiglie indigenti.

Nonostante la situazione meteorologica si so-



Cetraro – Un'immagine delle imbarcazioni partecipanti alla *Tyrrenium Lions Cup* sul campo di regata

no iscritte per partecipare alla regata venti imbarcazioni a vela, anche sotto la spinta del consigliere LNI Sergio d'Elia che ha divulgato sulla banchina il significato e l'importanza della manifestazione.

Al briefing, tenutosi presso la sede della nostra Sezione, il consigliere allo sport Michelangelo Ferraro ha consegnato a tutti una busta per la beneficenza. Assieme al validissimo direttore tecnico Romano De Paola, del CVL, ha fornito le indicazioni tecniche della regata, quali la posizione delle boe, il percorso ed anche alcune raccomandazioni per la sicurezza in considerazione delle negative condizioni meteo. La partenza è stata fissata alle ore 15,30 ed il termine massimo per tagliare il cancello di arrivo è stato stabilito alle ore 18,00.

Il percorso previsto formava il classico triangolo; dapprima una bolina stretta verso Sud Ovest con la boa posta al largo; poi un lasco verso la seconda boa, posta nei pressi dell'Hotel San Michele ed infine un traverso, fino al traguardo. La regata prevedeva il completamento di due giri per complessive 4,5 miglia nautiche teoriche. Il campo di regata è stato costantemente sorvegliato da Alfredo Migliaccio e da Michele Gonino che dalle loro



Cetraro - Un'immagine della sede della Sezione, che in questi ultimi tempi si è dimostrata particolarmente attiva

barche seguivano la competizione garantendo la massima sicurezza. Lo spettacolo è stato straordinario perché tante imbarcazioni si incrociavano a vele spiegate con virate e strambate e da terra i bagnanti hanno potuto goderne appieno.

L'arrivo in tempo compensato delle nostre imbarcazioni previste dal "Campionato Velico Città di Cetraro" è stato il seguente:

Per la classe Vele Bianche 1: 2) *Strega Rossa* di

Sergio Marini della Sezione di Cetraro, 5) *Flo-ralfa* di Marcello Cirillo della Sezione di Cetraro. Per la classe Vele Bianche 2: 1) *Tam Tam Cuccy* di Sergio d'Elia della Sezione di Cetraro.

La sera tutti gli armatori e gli equipaggi con i loro familiari (oltre 130 persone) sono stati accolti dapprima nel Salone dell'Ufficio del porto dove al coperto e al riparo della pioggia, si è svolta la premiazione e successivamente, nel piazzale antistante la se-

de della Sezione dove si è avuto il trattenimento ed il buffet. Tutti si sono attivati per consentire una perfetta riuscita dell'evento.

La premiazione si è svolta in un'atmosfera serena e spensierata, accompagnata dalla musica del bravo pianista, maestro Paolo Aragona, conosciuto in tutta Europa.

Il premio Giacinto De Caro, presidente fondatore della Sezione di Cetraro, è stato assegnato quest'anno al capitano di vascello della Marina

Militare, Genio Navale, ingegner Marcello Cirillo, che è ritornato nella sua Calabria natia.

È intervenuto il sindaco di Cetraro, Angelo Aita, che ha plaudito alla manifestazione ed incoraggiato i due circoli sportivi a proseguire in queste attività che danno lustro a Cetraro ed al suo porto, recentemente insignito della Bandiera Blu. Poi sono intervenuti i presidenti dei due circoli sportivi, Cristina Leporini (CVL) e Michele Vattimo (LNI), che tra l'altro hanno illustrato brevemente alcune delle attività dell'ultimo anno e le regate, anche fuori della Calabria, cui hanno partecipato con onore.

Per i Lions sono intervenuti: Nicola Clausi (I° vicegovernatore distrettuale), Luigi Suriano (presidente di circoscrizione), Lucia Clausi (cerimoniere Lions Club Cosenza Castello Svevo), Pietro Giordano (cerimoniere Lions Club Guardia Piemontese città dei valdesi), Michelangelo Ferraro (tesoriere Lions Club Guardia Piemontese Città dei valdesi). Erano presenti i precedenti presidenti di circoscrizione Salvatore Bencardino e Rodolfo Trotto e quelli del Lions Club Guardia Piemontese Sergio Grosso e Agostino Scofano.

Tutti gli intervenuti hanno plaudito alla manifestazione che ogni

anno diventa sempre più partecipata e sentita con la presenza di tante barche d'altura in acqua. Hanno poi ringraziato gli armatori, gli equipaggi e soprattutto i due circoli sportivi: LNI sezione di Cetraro e Centro velico Lampetia (CVL) che hanno unito le forze con attività sportive comuni.

Hanno anche elogiato l'iniziativa della Lega Navale italiana di solidarietà verso i bisognosi che risulta di questi tempi fondamentale e di esempio morale, specialmente in una manifestazione sportiva. Erano altresì presenti, il vicesindaco Angilica, e gli assessori Vaccaro e Cesareo.

Si è proceduto dapprima alla premiazione della settima prova del Campionato con medaglie ai primi tre arrivati per ciascuna classe e poi del Campionato intero con belle targhe in plexiglass ideate dall'arch. Sergio Marini.

I premi della Tyrrenium Cup, consistenti in splendidi piatti in ceramica che raffigurano Terra-Mare-Cielo, sono stati donati alle prime tre imbarcazioni arrivate in tempo compensato.

È stato quindi offerto uno splendido buffet, annaffiato da una ricca ed abbondante degustazione di vini calabresi di rinomate cantine.

Anche quest'anno un drone ha sorvolato la

zona, riprendendo le fasi salienti della regata, fornendo immagini suggestive del campo di regata e dei partecipanti alla manifestazione, immagini che verranno poi poste sul sito della Sezione di Cetraro.

Un augurio per tutti gli sportivi e gli spettatori: buon vento e arrivederci al prossimo anno!

L'ambiente sottomarino a Cetraro

Il 15 settembre alle ore 19.00 presso la sala convegni dell'ufficio del porto di Cetraro si è svolto uno stimolante incontro dal titolo "L'ambiente sottomarino nel medio-alto Tirreno Cosentino" promosso dalla Sezione, dal Porto - Marina Resort e dal Comune di Cetraro.

Gli interventi previsti sono stati tenuti da Angelo Mangano, presidente del Gruppo Subacqueo Pietremarine; da Antonio Gagliardi, fotografo subacqueo e aiuto istruttore, da Francesco Cavaliere, dottore in scienze naturali e guida sub e da Andrea Peiser, zoologo marino.

Essi hanno descritto il mondo sommerso ed il suo stato mostrandolo, anche con immagini suggestive ed interessanti, le caratteristiche fisiche, le forme di vita ed i vari tipi di inquinamento. Sono state anche ap-

profondite alcune tematiche sulla subacquea e sulla cultura ambientale. Angelo Mangano ha presentato l'attività subacquea ed ha descritto il percorso didattico necessario per avvicinarsi a questo sport in modo graduale e sicuro, apprendendo, anche, una buona cultura ambientale.

Antonio Gagliardi ha relazionato sulle tante tecniche ed attrezzature fotografiche per catturare le suggestive immagini del mondo sottomarino. Francesco Cavaliere ci ha fatto fare un tuffo in un ambiente speciale quale la parte sommersa del mare. Ne ha descritto le caratteristiche fisiche, le forme di vita e i vari tipi di inquinamento.

Andrea Peiser ha parlato infine di quale deve essere il comportamento corretto che si deve tenere nel caso di un incontro con cetacei o tartarughe marine nel Tirreno cosentino, per un'esperienza innanzitutto rispettosa.

Inizialmente vi sono stati i saluti da parte del dottor Michele Vattimo, presidente della Sezione e del dottor Angelo Aita, sindaco del Comune di Cetraro. Ha moderato e concluso il professor Sergio d'Elia, già ordinario di Trasporti dell'Università della Calabria.

Al termine del convegno sono stati proiettati i video, girati da un drone

Lega Navale Italiana
SEZIONE DI CETRARO (CS)

in collaborazione con
IL PORTO TURISTICO DI CETRARO MARINA RESORT ED IL COMUNE DI CETRARO

PRESENTANO

L'AMBIENTE SOTTOMARINO NEL MEDIO-ALTO TIRRENO COSENTINO

SABATO 15 SETTEMBRE 2018- ORE 19.00
PRESSO LA SALA CONVEGNI DELL'UFFICIO DEL PORTO

SALUTI

- Dott. Michele Vattimo - Presidente della sezione di Cetraro della Lega Navale Italiana
- Dott. Angelo Alta - Sindaco del Comune di Cetraro

INTERVENTI

- Angelo Mangano, presidente del Gruppo Subacqueo Pietremarine;
- Antonio Gagliardi, fotografo subacqueo e aiuto istruttore;
- Francesco Cavallere, dottore in scienze naturali e guida Sub;
- Andrea Peiser, zoologo marino.

Modera e conclude il prof. Sergio d'Elia, già ordinario di Trasporti dell'Università della Calabria.

Al termine del convegno verranno proiettati video della regata LNI-LIONS girati dal drone

Cetraro - La locandina dell'incontro svoltosi presso la sala convegni degli uffici del Porto

della regata LNI-Lions Club recentemente svoltasi a Cetraro.

SCAURI FORMIA Coppa dell'Immacolata

L'8 settembre, organizzata dalla locale Sezione, si è svolta la tredicesima

edizione della Coppa dell'Immacolata, durante la quale 29 imbarcazioni tra classe Optimist, Open e Mini Altura, hanno regatato, regalando un meraviglioso spettacolo di vele all'orizzonte: oltre 50 partecipanti che si sono confrontati in uno spirito di allegra competizione. Numerosi i giovanissimi e tanti gli esordienti che hanno affrontato la loro prima Coppa con serietà

e sano divertimento. Una connotazione particolare e di prestigio alla manifestazione è stata data dalla presenza, in qualità di barca giuria, dello splendido veliero in legno, opera del maestro d'ascia Vincenzo Chianese. Tre i Circoli che si sono confrontati in questa regata: il Circolo Velico Scauri, il Circolo Funboard Delfini che hanno giocato in casa, ed il Cir-

colo Caposele, di Formia. La regata è stata entusiasmante, e si è svolta sotto gli sguardi attenti della giuria, capitanata dallo scrupoloso ed attento vice-sindaco del Comune di Minturno, Daniele Sparagna. Due le prove disputate, al termine delle quali atleti, giuria ed organizzatori si sono ritrovati al Lido Tirreno per il tradizionale piatto di pasta. Le premiazioni si sono poi svolte alla Darsena Flying con un terzo strepitoso primo posto nella classe Optimist categoria Agonistica per Gabriele Treglia giovane promessa della nostra Sezione. Nella classe Mini-Altura ha primeggiato l'imbarcazione *Rossa di Sera* capitanata da Alessandro Giordano e dal suo equipaggio composto da Irene Sparagna, Gabriele Sparagna e Piera Casale. Si è conclusa così una bellissima giornata di mare, sport e tanto divertimento. Grazie a tutti, appuntamento al prossimo anno!

Mare in Rosa Il mare visto dalle donne

Il 9 settembre si è svolta la prima edizione del "Mare in Rosa", un progetto nato da un'idea della nostra Sezione col patrocinio del Comune di Minturno, una splendida iniziativa rivolta a tutte le donne che sono



Scauri Formia - In alto, il veliero realizzato dal maestro d'ascia Vincenzo Chianese; qui sopra, un gentile equipaggio "rosa" a bordo di una delle unità della Sezione partecipanti alla manifestazione

state ospitate sulle imbarcazioni dei soci e che hanno potuto ammirare le bellezze del litorale scaurese guardandolo dal mare.

Tantissime le adesioni, infatti sono state oltre 50 le rappresentanti del gentil sesso di tutte le fasce d'età che hanno accolto l'invito incontran-

dosi alla Darsena Flying. Dopo il messaggio di benvenuto del presidente della Sezione, Sergio Ianniello, i saluti dei padroni di casa Grazia e

Gianluigi Sotis, ed il caloroso intervento dell'assessore alla Cultura Mimma Nuzzo, le partecipanti si sono imbarcate dando il via a questa splendida esperienza. Fiore all'occhiello, la partecipazione del maestro d'ascia Vincenzo Chianese che col suo suggestivo veliero di legno ha contribuito a rendere ancora più incantevole il paesaggio. Dopo un'escursione alla spiaggia dei sassolini, una visita alla grotta azzurra e a Porto Cofeneaglio, la passeggiata si è conclusa con uno spettacolare bagno di gruppo nelle acque antistanti il porticciolo romano di Gianola. Grande l'entusiasmo ed il divertimento; una splendida gior-



San Benedetto del Tronto - Davide Appolloni al terzo posto sul podio di premiazione nella cornice del lago di Caldonazzo

nata per una meravigliosa iniziativa che resterà nel cuore di tutti.

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Finali di Canoa Giovani a Caldonazzo

La stagione agonistica del gruppo canoa della Sezione di San Benedetto del Tronto si è chiusa sabato 22 settembre con una ve-

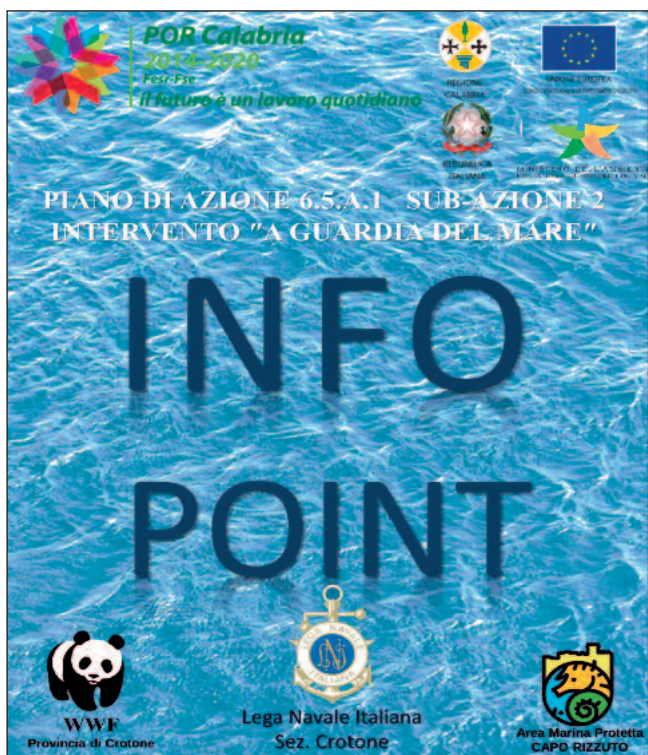
trina d'eccezione, le finali nazionali di Canoa Giovani, tenutasi nello splendido scenario del lago di Caldonazzo, lo specchio d'acqua più grande del Trentino, una sorta di anfiteatro naturale ai piedi delle Dolomiti. Per due giorni le rive del lago sono state affollate di genitori e sostenitori degli oltre 1.000 atleti provenienti da tutte le regioni che hanno gareggiato sulle diverse distanze della canoa velocità.

La Sezione ha partecipato alla manifestazione

con quattro giovanissimi atleti che, sotto la guida del coach Mirko Fazzini, hanno contribuito a tenere alta la bandiera della Lega Navale Italiana. Davide Appolloni, Matteo Esposito, Jacopo Pulcini e Gabriele Esposito hanno superato anche questo impegnativo esame a pieni voti, fornendo una volta ancora prova di carattere, entusiasmo e spirito di squadra.

Sulla distanza più difficile e impegnativa dei 2.000 m, tutti i ragazzi hanno nettamente mi-

gliorato i loro primati personali, mentre il podio è arrivato, sui 200 metri, con Davide Appolloni che si è piazzato al terzo posto nella categoria cadetto B. Nella categoria superiore, sempre sulla stessa distanza, Jacopo Pulcini si è classificato al quarto posto. Mirko Fazzini si è detto molto soddisfatto della stagione agonistica e dei notevoli progressi fatti registrare, in poco più di un anno di attività, dai suoi ragazzi ai quali, tiene a far sapere, ha concesso una settimana di



Crotone - Locandina della manifestazione svoltasi a tutela del mare e, sotto, un gazebo con alcuni dei volontari partecipanti alla attività

assoluto riposo prima di riprendere gli allenamenti a pieno regime. *“L’auspicio – dichiara ancora Fazzini – è quello di vedere presto altri ragazzi unirsi al gruppo nella pratica di uno degli sport più affascinanti e spettacolari del panorama olimpico.”*

CROTONE LNI e WWF a guardia del mare

Questa estate, a vigilare sullo stato di salute del mare e a sensibilizzare i bagnanti perché non inquinino, ci pensano la

nostra Sezione e il WWF che, in collaborazione, hanno attivato info point itineranti nell’ambito del progetto “A Guardia del mare”, finanziato dalla Regione Calabria – POR Calabria 2014-2020 FERS-FSE- Asse 6- Azione 6.5.A1- Intervento 5.2.B.

L’azione vuole, da una parte, informare e sensibilizzare i cittadini sulle problematiche connesse ad un uso sostenibile dell’ambiente marino e costiero dell’Area Marina Protetta “Capo Rizzuto”, alla raccolta differenziata dei rifiuti, alla gestione delle risorse naturali, all’inquinamento, all’alterazione dell’e-



cosistema, dall'altra vuole essere un punto di riferimento per turisti e curiosi che necessitano di informazioni adeguate sui numerosi servizi offerti dall'AMP. Il servizio attivato è presente ogni giorno, con due info point itineranti, ubicati, di volta in volta, nei punti di maggior afflusso turistico.

Ma il progetto non finisce qui. Con le stesse finalità, infatti, a partire dal mese di agosto sono state attivate dieci guardie ambientali del WWF per pattugliare gli oltre 40 Km di linee di costa dell'Area marina protetta.

Il presidente della Sezione, Giovanni Pugliese, assieme a Paolo Asteriti, presidente del WWF della provincia di Crotona, sono concordi nell'affermare, ancora una volta, che solo dalla conoscenza del territorio può nascere l'amore per esso e conseguentemente il rispetto. Conoscenza, amore e cultura del mare rappresentano la missione comune delle due associazioni.

Gli info-point itineranti sono stati presenti nei litorali della città di Crotona, di Le Castella e Capo Rizzuto per tutta la stagione estiva, con orari anche serali.



Molfetta - Una simpatica e amichevole foto di insieme dei partecipanti ai campionati italiani di velocità

MOLFETTA Canoa Campionati Italiani Velocità

Si è conclusa, con 5 finali disputate, la partecipazione della rappresentativa atleti di canoa olimpica della Sezione ai campionati italiani velocità, categoria Ragazzi/Junior/Under 23, tenutisi dal 3 al 5 agosto all'I-droscalo di Milano.

Ben sei gli atleti del Sodalizio che hanno partecipato: Giulio Donato Arachi, Dario Gallo, Federica Altamura, Gloria Galiano, Donatella Spadavecchia, Imma Valla,

Bene per tutti gli atleti che si sono cimentati in gare eliminatorie, semifinali e finali.

Nel singolo K1 maschile gli atleti Dario Gallo e Giulio Arachi hanno raggiunto le semifinali rispettivamente nei 200 e 500 m in K1.

Lodevoli i risultati delle atlete femminili in barca singola K1 ed equipaggio in K2 (due atleti) e K4 (quattro). La Sezione ha schierato un equipaggio femminile pugliese dopo circa 10 anni dall'ultima partecipazione.

Bene anche per le atlete debuttanti Valla, Spadavecchia e Galiano nelle gare in singolo K1 Femminile; sulla distanza dei 200, l'atleta Spada-

vecchia, per 2 secondi, non ha guadagnato la semifinale dei 200 m e l'atleta Galiano, per 1 secondo e mezzo, ha sfiorato l'accesso alla finale dei 500 m.

Un 5° posto ed un 7° posto nelle finali, conquistati dall'atleta Altamura alla seconda partecipazione ai campionati italiani di categoria, che fa segnare un personale di tempi importante, nel k1 m 1.000 in 4'.36" e K1 m 500 in 2'.10"; in entrambe le finali la nostra atleta, unica rappresentante del Sud, in una finale dominata da atlete in massima parte dal Nord Italia.

4° posto di Altamura, Galiano, Spadavecchia e

Valla nel K4 femminile m 500, con percorso in 1.59; le atlete sono state in gara per il podio sino a poche decine di metri dall'arrivo e hanno visto sfumare, con molto rammarico, una medaglia solo nei metri finali, un risultato questo che però incoraggia tutte le partecipanti nel percorso formativo di crescita sportiva e non solo. 5° posto di Spadavecchia e Galiano nella finale del K2 500 femminile, tempo in 2.09 (finale a 7 equipaggi). In ultimo, 5° posto, a conclusione delle tre giornate di gare delle nostre ragazze, nel k4

femminile m 200 chiuso in 45" (finale a 6 squadre), a tre secondi dalla 3° classificata. 95 le società partecipanti; la Sezione ha conseguito ben 316 punti piazzandosi al 52 posto nella classifica di società (2° società della Puglia). Un bilancio positivo per la Sezione, il Presidente Felice Sciancalepore, i soci tutti, lo staff tecnico, e non ultimi, i genitori, primi supporter dei nostri atleti. La Sezione, dal 1971, promuove le attività nautiche, come volano di crescita per i nostri giovani, non solo attraverso i meriti sportivi ma

anche per la crescita di determinazione e consapevolezza delle proprie possibilità.

RIMINI Collaborare per la salvaguardia del mare

Quello che voglio raccontarvi, è il modo curioso in cui la Sezione si è ritrovata a collaborare per la salvaguardia delle tartarughe marine. Era un rovente Luglio ed eravamo stati gentilmente invitati dai colleghi della Delegazione di

Riccione, a partecipare, con il nostro lancione, ad un evento che si sarebbe tenuto a poca distanza dalla costa. Mentre, ormeggiati alla banchina, attendevamo di imbarcare gli ospiti dell'evento, si presenta un signore con un grosso contenitore in plastica. Si avvicina al bordo della barca e ci chiede "una mano" per aiutarlo a caricare il contenitore, raccomandandosi di evitare scuotimenti e urti troppo violenti. L'equipaggio non sa bene il perché di queste necessarie premure ma, si limita a seguire le indicazioni.



Rimini - Ed ecco Cipollina, come è stata ribattezzata dai suoi salvatori questo simpatico e vivace esemplare di *Caretta caretta*

Una volta a bordo, ci accorgiamo che all'interno del contenitore c'è una tartaruga marina. Il signore sale a bordo e si presenta, è il presidente della Fondazione Cetacea di Riccione, con un paio di persone del suo staff, più una tartaruga Caretta caretta, in attesa di poter tornare a casa, anzi, nel mare. Imbarchiamo gli ospiti e salpiamo dal porto, la barca anche se spaziosa, è lenta... e per raggiunge-

re le 2 miglia dalla costa (luogo scelto per il rilascio), ci mette una trentina di minuti. In questo periodo di navigazione, abbiamo avuto modo di parlare, e più che sviluppare una conoscenza personale, si è avuto modo di confrontarsi circa le rispettive associazioni, e i punti dello statuto su cui sono fondati i relativi valori. È bastato poco per capire che, come Lega Navale Italiana, abbiamo il

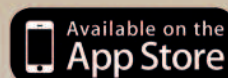
dovere di fare tutto il possibile per la salvaguardia dell'ambiente mare e per le forme di vita contenute in esso. Arriviamo sul luogo indicato per liberare Cipollina (nome dato alla tartaruga dai volontari); lei viene sollevata dal contenitore e immersa gradualmente in acqua... ci siamo... è andata!! Facciamo rotta verso il porto, soddisfatti per aver fatto la nostra parte nei confronti di

una creatura che sempre più spesso, deve combattere per la sopravvivenza della specie. Il risultato di tutto questo? La definizione di una futura collaborazione tra noi della Sezione e la Fondazione Cetacea di Riccione. Quello che vorrei consigliare a tutti i soci della LNI, è di guardarsi intorno, e collaborare con qualsiasi associazione il cui obiettivo sia comune a quelli del nostro Statuto. ■



Rimini - Cipollina viene restituita al mare da bordo di una imbarcazione della locale Sezione

Sempre e ovunque **nautica** Scegli la tua edicola digitale



Zinio è la più grande edicola digitale al mondo. Oltre 50.000 riviste digitali per un'esperienza di lettura digitale e di qualità senza pari. Grazie al lettore di Zinio potrete ingrandire, ridurre, interagire e condividere i contenuti. Disponibile per Pc, Mac, iPad.

ezPress è la prima edicola digitale italiana. La rivista è disponibile in pdf per Pc e Mac, o con una app per iPad, iPhone e Android. Accetta pagamenti con carta di credito, Paypal o con una scheda virtuale che fa risparmiare su ogni transazione.

App Store è il servizio realizzato da Apple che permette di scaricare le applicazioni presenti in iTunes Store. La nostra App gratuita permette di scaricare gli ultimi numeri di Nautica tramite il sistema di pagamento automatico. Disponibile per iPad.



Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:

✓ iPad ✓ iPhone ✓ Android ✓ computer

www.nautica.it/digitale



