

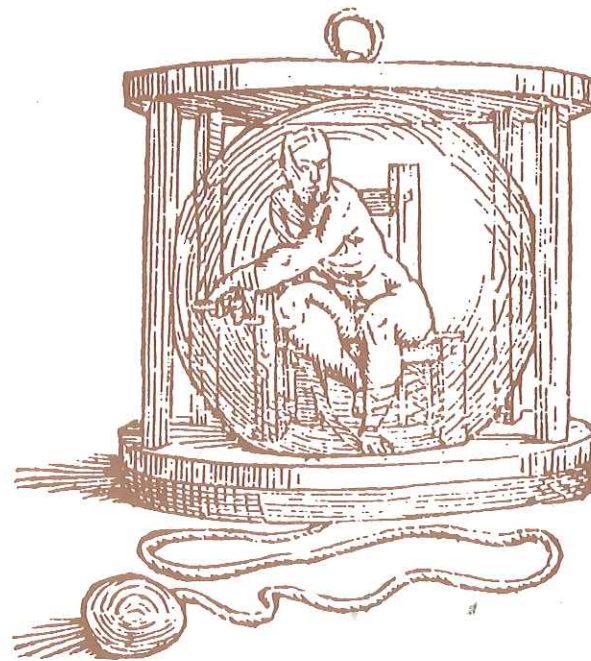
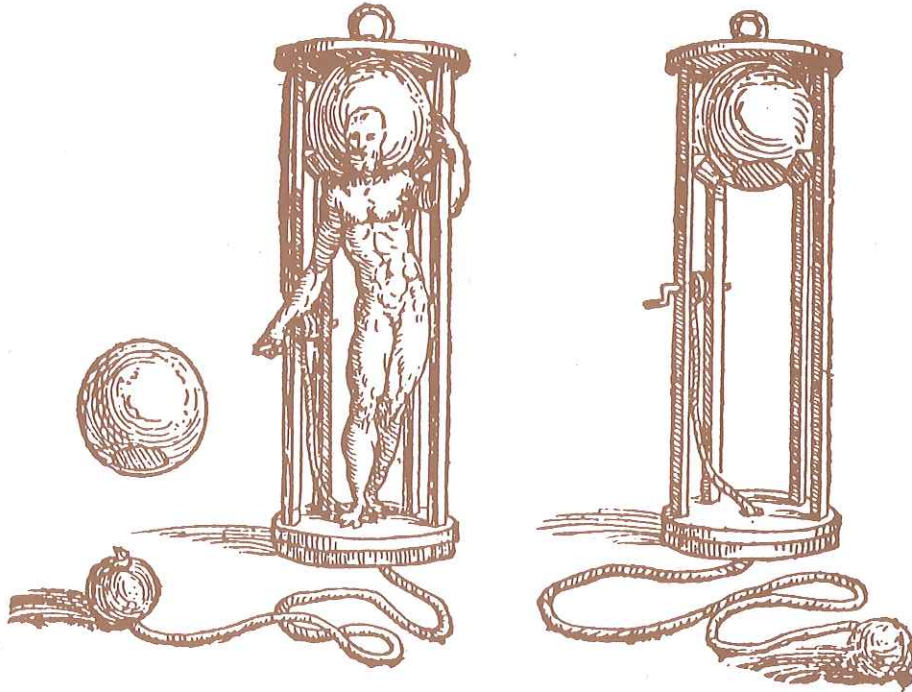


HDS NOTIZIE

N. 4 Anno II

Settembre 1996

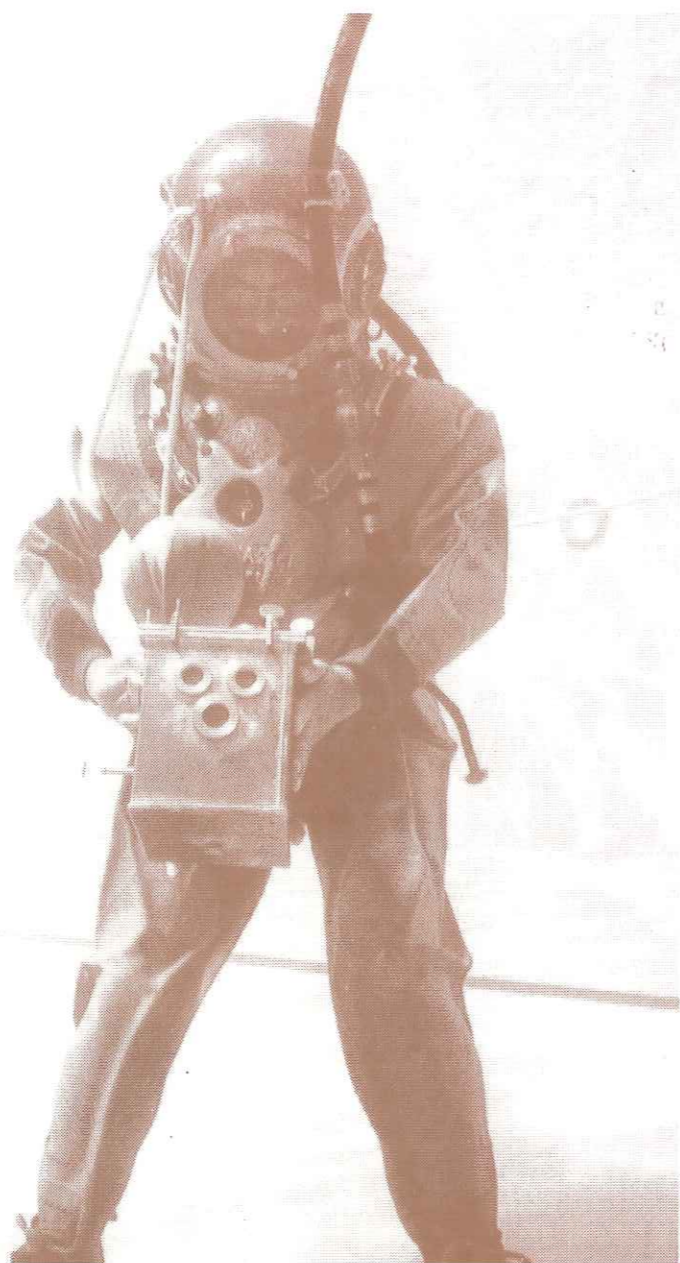
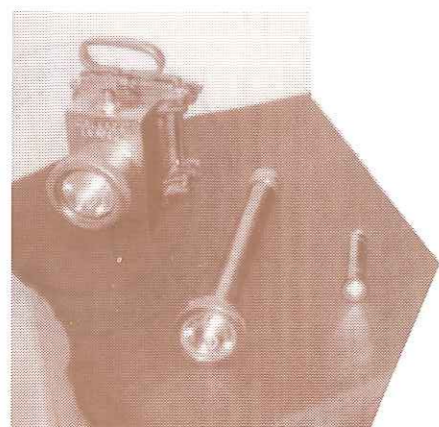
Handwritten signature in red ink.



LA TRAVAGLIATA INVENTIONE

(Niccolò Tartaglia - 1551)

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



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

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

SUB.ACQUEE s.n.c.

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

**ELMI
POMPE
LAMPADE
VESTITI
SCARPONI
COLTELLI
SOTTOMUTE**

L'ORO DELL'EGYPT E IL LAVORO SUBACQUEO

testo: Federico de Strobel

A Viareggio, il 5 ottobre, il secondo convegno HDS sulla storia della immersione.

Poco più di un anno fa, nel giugno del '95, a La Spezia, come molti ricorderanno, l'Historical Diving Society Italia organizzò il suo primo convegno sulla storia dell'immersione. Convegno centrato sulle eroiche imprese degli uomini rana della Marina Militare e sul loro apporto pionieristico allo sviluppo di tutta l'attività subacquea dell'epoca moderna. Quest'anno Viareggio, città toscana assai nota per il suo Carnevale, ma di indubbia anche se meno conosciuta tradizione marinara, ospiterà il secondo convegno dell'HDS Italia. E' infatti al lavoro subacqueo e ai palombari viareggini in particolare, alle loro ormai storiche e drammatiche imprese legate al recupero dell'oro dell'Egypt, che è dedicato il tema congressuale di questo secondo incontro. Il 5 ottobre, dunque, nella nuovissima sede del Viareggio Yacht Centre, con il patrocinio del Comune di Viareggio e la collaborazione del comitato "I palombari dell'Artiglio", la nostra manifestazione, che coprirà l'arco dell'intera giornata, cercherà di rileggere una pagina della storia della subacquea, quella del lavoro e le sue conquiste unitamente agli uomini che le hanno rese possibili. Il dibattito congressuale, dopo una introduzione storica che ci riporterà indietro nel tempo alle origini dell'attività umana subacquea, ai recuperi di tesori e manufatti sommersi effettuati dagli avventurosi dei secoli passati, si allargherà poi alla storia degli uomini di Nave Artiglio a simbolo del periodo pionieristico del lavoro subacqueo del nostro secolo.

Due sono le relazioni su questo importante tema: una a cura dell'Istituto Nautico Artiglio di Viareggio, l'altra del figlio del famoso capo palombaro Alberto Gianni, tragicamente perito nell'affondamento della nave stessa. Ciò per riscoprire non solo la storica impresa del recupero dell'oro dell'Egypt, ma anche le storie degli uomini coraggiosi che

l'hanno resa possibile.

Ed è per questo che il convegno coincide anche con l'inaugurazione di una mostra fotografica che il Comune ha promosso su questo stesso tema, sempre con l'aiuto del Comitato "I palombari dell'Artiglio", mostra realizzata utilizzando archivi spesso inediti provenienti dalle famiglie dei palombari viareggini.

L'HDS, dal canto suo, a conclusione del programma del mattino, assegnerà i suoi prestigiosi "annual Awards" proprio alla memoria di due pionieri della subacquea, il palombaro Alberto Gianni e il tecnico-inventore spezzino Roberto Galeazzi Senior, che hanno reso possibile nei lontani anni '30, attraverso la realizzazione di una torretta di osservazione

subacquea, il recupero del tesoro dell'Egypt, affondato nella Manica a 130 metri di profondità, quota che all'epoca rappresentava un limite invalicabile per lavori con tecnica tradizionale.

Dopo il sempre affascinante tuffo dei palombari sportivi dell'HDS nelle acque prospicenti la sede congressuale, le presentazioni riprenderanno il pomeriggio per coprire l'arco di tempo dall'Artiglio ai giorni nostri, con relazioni di esperti del settore, dal comandante Domenico Matarese della Marina Militare, alla dottoressa Francesca Giacché, appassionata di storia dei palombari, all'ingegnere Francesco Lo Savio, uno dei massimi tecnici del lavoro subacqueo commerciale.

Il convegno si concluderà con gli interventi programmati e il dibattito aperto a tutti i partecipanti che, come lo scorso anno, vedrà riuniti in

questa occasione unica appassionati e noti professionisti del mondo subacqueo. Un intervento è particolarmente atteso, quello di Claude Rabaut, autore del libro "L'or et la Griffe" (L'oro e l'Artiglio), scopritore del relitto del primo Artiglio che, dopo la localizzazione dell'Egypt, affondò a causa di una esplosione subacquea durante i lavori di recupero di un altro relitto. Un secondo Artiglio, prontamente approntato dall'armatore, completò poi l'impresa di quei coraggiosi uomini di mare recuperando l'aureo carico. Sull'Artiglio oggi ci si immerge regolarmente e a Quiberon, la baia dell'affondamento, grazie all'appassionato sub francese Gildas Guerin sta nascendo un museo in ricordo dell'impresa italiana.

In ultimo, ma non perché meno importante, è doveroso citare la presentazione durante il convegno, quali soci onorari della nostra società, di due personalità prestigiose del mondo subacqueo: Folco Quilici e Alessandro (Bubi per gli amici) Olschki di cui riportiamo un breve profilo biografico a parte, ma i cui nomi sono così conosciuti anche al grosso pubblico che si sembra quasi superfluo il farlo.



Uno dei palombari dell'Artiglio issato a bordo, a mezzo di un bilancino, in condizioni di mare non proprio tranquille

IN COPERTINA

Una delle prime raffigurazioni di campana subacquea, ideata dal matematico e scienziato Niccolò Tartaglia, descritta nel suo libro "Regola generale da sollevare con ragione e misura non solamente ogni affondata nave... intitolata La Travagliata Invention". Venezia 1551. Realizzata a forma di clessidra in vetro e legno, aveva la possibilità di variare quota su comando dell'operatore subacqueo, regolando attraverso un argano e cavo la distanza della campana dal fondo su cui appoggiava la zavorra di piombo.

GRUPPO PALOMBARI SPORTIVI: STAGE DI SPOTORNO

testo: Fulvia e Pierluigi Bortoletto

In data 8/9 giugno si è tenuto a Spotorno il 4° stage ufficiale di palombaro sportivo, promosso, organizzato e finanziato dal Diving Center "Nereo Sub" di Noli, socio HDS Italia.

Attraverso una pubblicazione apparsa sulla rivista "Acqua" del mese di aprile il "Nereo Sub" offriva la possibilità ai lettori in possesso di determinati requisiti (brevetto sub e grado, data del rilascio, numero delle immersioni registrate su log book, eventuali esperienze, motivi della richiesta di partecipazione) di inviare un curriculum in base al quale sarebbero stati scelti i partecipanti allo stage di palombaro. Sono pervenute 57 lettere di appassionati e tra queste il responsabile del Nereo Sub, Salvatore Catania, ne ha selezionato quattro di cui una donna. I fortunati sono stati invitati per due giorni presso la sede del "Nereo Sub" a vivere questa nuova esperienza subacquea.

Lo stage è stato condotto dai soci istruttori Pepoli Riccardo, Vistoli Gianpaolo, assistiti da Roberto Cicognani (Cico per gli amici).

I precedenti stage si sono svolti a giugno e dicembre 95 a Ravenna ed in maggio 1996 a Giglio Porto. I futuri si svolgeranno nei mesi di giugno e settembre 1996 sempre a Ravenna. Lo stage svoltosi presso il "Nereo Sub" ha trattato una parte teorica (seguendo il "Piccolo manuale del palombaro sportivo") riguardante cenni storici, attrezzatura, tecnica di

immersione, ed una parte pratica composta di quattro immersioni con esercizi:

- 1° - ambientamento ed impiego dell'attrezzatura (sdraiarsi sul fondo e tornare in posizione verticale)
- 2° - prove di risalita e discesa controllate
- 3° - lo stesso ma con la variante della "pallonata" (cioè dare aria e venire a galla completamente "gonfio" per essere poi recuperato e sgonfiato dagli assistenti)
- 4° - recupero di corpo morto da 20/30 kg con l'uso dell'idrodin (pallone), salto di un ostacolo di circa 1 mt di altezza
- 5° - disappannamento dell'oblò aspirando acqua dall'esterno tramite l'apposita valvola.

La vecchia attrezzatura, di marca "Galeazzi", è stata messa a disposizione da alcuni soci Hds.

Malgrado il sole cocente e il caldo, che ha reso faticosa la vestizione, i quattro partecipanti seguiti dagli istruttori sono stati all'altezza della situazione e al termine è stato loro rilasciato l'attestato di partecipazione allo stage.

Tutto si è svolto molto ordinatamente grazie all'organizzazione del Signor Catania e del suo staff che hanno garantito la massima sicurezza e comfort con la loro professionalità e le attrezzature di appoggio.

L'acqua trasparente e calma con il bel fondale anche a pochi metri, il notevole paesaggio nel quale risalta



Il gruppo degli organizzatori, allievi ed istruttori dello stage di Spotorno



Un allievo palombaro sportivo durante lo stage di Spotorno (foto R. Pepoli)

l'isola di Bergeggi, hanno contribuito alla riuscita dell'operazione.

I partecipanti sono stati: *Pike Sophie Louise* di Genova, *Rancoita Elio* di Cuneo, *Rossi Eugenio* di Torino, *Rossi Ettore* di Torino.

Le loro impressioni:

Sophie Louise: «Immaginavo 16 ore di teoria sotto il sole cocente e due "puciatine" a fine giornata. Invece il mattino seguente alle 9 in punto ci siamo trovati sul molo per la vestizione; toccava a me indossare il vestito, coltello, cintura, scarpe, collare, pesi per un totale di circa 50 kg (escluso l'elmo). Una volta chiuso il vetro dell'elmo non vedevo l'ora di entrare in acqua. Scesa la scaletta fino a raggiungere il fondo mi sono diretta verso il largo godendo pienamente del libero movimento che in superficie sembrava impossibile. Proprio quando mi sentivo a mio agio lo stage era finito e ci toccava purtroppo tornare a casa».

Eugenio ed Ettore Rossi, padre e figlio: «È stata un'esperienza che ha suscitato in noi forti emozioni e grandi soddisfazioni oltre il senso di sicurezza acquisito al termine degli esercizi, in quanto lo stage ha contribuito ad affinare le nostre capacità di controllo dell'assetto, indispensabili per le "normali" escursioni con ARA. Il fascino dell'immersione con lo scafandro inizia con il rituale della vestizione, la mente corre alle gesta dei Pionieri che ci hanno preceduto e chi ama il mare, ed è appassionato della nostra attività, si sente consapevole di compiere non solo un'impresa sportiva, ma quasi rendere omaggio alla tempra dei nostri avi palombari. Un grande ringraziamento quindi veramente di cuore agli amici dell'HDS Italia e del Nereo Sub per l'eccezionale iniziativa».

DA ANTICO PALOMBARO

Lamberto Casadio, Lugo (Ravenna)

Sono stato selezionato per partecipare gratuitamente al corso per palombaro sportivo organizzato dalla Historical Diving Society in collaborazione con il Centro immersioni Blu Sport e *No Limits® world* all'Isola del Giglio. Mi ha spinto a partecipare la curiosità come istruttore sub di verificare come i primi pionieri della subacquea si muovessero e lavorassero sul fondo del mare: non sono rimasto deluso, anche se all'inizio pensavo che nel periodo dei computer subacquei questi corsi fossero anacronistici. Posso garantirvi che ciò non è vero, lo spirito degli istruttori Hds, che hanno seguito i partecipanti, non è quello di creare concorrenze con nuovi corsi e brevetti, bensì di non dimenticare la storia dei palombari, cavie degli effetti fisici della pressione e dei gas, e come pian piano si è arrivati alla subacquea moderna. L'esperienza e la soddisfazione delle immersioni effettuate al Giglio sono state totali. Voglio perciò ringraziare il Diving Blu Sport per l'ospitalità, i simpatici ed esperti istruttori dell'Hds di Ravenna, la rivista *No Limits® world* che ha fatto da collegamento. Vi posso assicurare che se al tempo dei palombari fosse già esistita la rivista *No Limits® world*, loro avrebbero avuto molte copertine! A tutti i lettori sub: è da provare!

INVITO AL 2° CONVEGNO NAZIONALE SULLA STORIA DELL'IMMERSIONE

Viareggio, 5 ottobre 1996
Viareggio Yacht Centre

L'Historical Diving Society Italia, associazione senza fini di lucro, promuove la conoscenza della storia dell'immersione nella consapevolezza che la stessa è parte importante e significativa dello sforzo tecnologico compiuto dai nostri avi sulla strada della conoscenza umana.

L'HDS Italia quest'anno ha scelto come sede del suo Convegno Nazionale la Città di Viareggio, perché ad essa sono indissolubilmente legate le gesta dei palombari dell'Artiglio passati alla storia per la loro tragica scomparsa connessa al recupero dell'oro dell'Egypt. Essi si ergono oggi a simbolo del lavoro subacqueo italiano e dei sacrifici e delle difficoltà che tale attività comporta. In collaborazione con l'associazione culturale «I Palombari dell'Artiglio» è stata allestita anche una mostra fotografica che ripercorre le gesta di quei coraggiosi uomini di mare attraverso documenti inediti scaturiti dai ricordi dei loro familiari. Ciò nel convincimento che l'epopea dei grandi recuperi marini sia una parte importante della storia dell'immersione, patrimonio culturale appartenente a tutta l'umanità, a cui l'Italia ha largamente contribuito anche se in modo non sempre conosciuto.

Programma

- 09.30 **Apertura convegno e saluti**
Chairman Ing. Federico de Strobel
vicepresidente HDS Italia
Relazione introduttiva sulle origini del lavoro subacqueo
- 10.15 **Cenni storici sull'attività dell'Artiglio**
Prof. Angelo Gianni
«I palombari come uomini»
Istituto Tec. Nautico «Artiglio»
«Storia dell'Artiglio I e II e dei recuperi subacquei»
- 11.15 Coffee-break
- 11.30 **Consegna H.D.S. Italia Awards 1996**
e presentazione Soci Onorari
- 12.00 **Inaugurazione Mostra Fotografica**
«I palombari come uomini»
- 13.00 Buffet
e dimostrazione palombari in acqua
- 14.30 **Recuperi e lavori subacquei dall'Artiglio ai nostri giorni**
C.F. Domenico Modenese
«Lavori di recupero in alti fondali effe-

tuati dalla M.M.I.»

Dott.ssa Francesca Giacchè

«Palombari civili: interventi in Mediterraneo ed Atlantico»

Ing. Francesco Lo Savio

«Recupero dei fusti di piombo tetraetile dal relitto nave CAVTAT»

16.00 Interventi programmati
e chiusura lavori

16.30 Lancio parasub

17.30 Assemblea Soci H.D.S. Italia

Nella sede del Convegno saranno esposte attrezzature subacquee che partendo dall'Artiglio dimostrano l'evoluzione della tecnica dai primi del '900 ai nostri giorni.

Segreteria Convegno c/o PROTECO SUB Snc

Loc. Lagoscuro - 19020 Ceparana - SP

Tel. (0187) 932264 - Fax (0187) 934699

H.D.S. Italia - Annual Awards 1996

L'Historical Diving Society Italia assegna annualmente due riconoscimenti a pionieri dell'attività subacquea, che con la loro opera abbiano contribuito in modo significativo alla storia dell'immersione. Per l'anno 1996, a conferma del legame storico con le attività dell'Artiglio, l'alto riconoscimento viene assegnato alla memoria di due antesignani del lavoro subacqueo:

Roberto Galeazzi 1882-1954

Alberto Gianni 1891-1930

Entrambi contribuirono al successo dello storico recupero dell'oro dell'Egypt, con la realizzazione di una torretta d'osservazione subacquea.

Il relitto infatti giaceva nella Manica a 130 mt di profondità, quota che all'epoca rappresentava un limite estremo per le operazioni di recupero con tecniche tradizionali. Al palombaro Gianni ne va riconosciuta l'ideazione, mentre alla genialità di Galeazzi il merito di averla realizzata con calcoli e tecnologie d'avanguardia.

Si ringrazia per la collaborazione:

- Comune di Viareggio
- Viareggio Yacht Centre
- Amministrazione Provinciale Lucca
- Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Viareggio
- Marina Militare
- Associazione culturale «I Palombari dell'Artiglio»
- Gruppo Paracadutisti Viareggio

“ARTIGLIO” (BREVISSIMA STORIA DI UNA IMMANE IMPRESA)

testo: Faustolo Rambelli

Fortunato Sodini (nella foto) è stato un palombaro della seconda delle due navi “Artiglio” che, come dice Luigi Ferraro, “con la loro impresa aprirono una nuova era nel campo dei recuperi marittimi”, e noi qui, per chi non conoscesse ancora la storia di questa meravigliosa e leggendaria impresa, ne facciamo un brevissimo riassunto.



Il 20 maggio 1922 il transatlantico Egypt di 8.000 ton., costruito nel 1897, di proprietà della Società Peninsulare e Orientale era in navigazione da Londra a Bombay con passeggeri ed un carico di circa 5 ton. di oro e 40 di argento quando, a circa 30 miglia fuori Brest, causa la nebbia, fu speronato dal piroscafo Seine. L'Egypt affondò in pochi minuti in circa 120 mt d'acqua e 96 persone vi trovarono la morte.

Un primo tentativo di individuarne il relitto fu compiuto nel 1923 da una spedizione svedese ed un secondo, anche questo infruttuoso, fu compiuto nel 1926 da una spedizione francese.

Nel 1928 iniziò la ricerca del relitto dell'Egypt la SORIMA (Società Ricuperi Marittimi), del Comm. Quaglia, che con le sue navi aveva già sperimentato una nuova tecnica, per i recuperi in alto fondale, lavorando sia sul relitto del Washington a Q -100 mt davanti a Camogli, sia sul relitto dell'Elisabethville

a Q - 72 mt, davanti all'isola Belle Ile, sulla costa ovest della Francia.

L'Artiglio effettuò le ricerche dell'Egypt nelle stagioni 1928, 1929, 1930 e, alla fine di quest'ultima, individuò il relitto.

Durante l'inverno lavorò sul relitto del Florence tra l'isola di Belle Ile e la costa, ma, il 7 dicembre 1930, il carico di munizioni, ancora nelle stive del Florence, esplose per simpatia con le cariche poste dai palombari per demolire il relitto e l'Artiglio, troppo vicino, affondò.

Trovarono così la morte 11 persone d'equipaggio ed i palombari Alberto Gianni, Aristide Franceschi ed Alberto Bargellini.

La SORIMA allestì un secondo Artiglio che, con i suoi palombari Mario Raffaelli, Raffaello Mancini, Fortunato Sodini e Giovanni Lenci, lavorando dal 1931 al 1932, riuscì a recuperare tutto il carico dell'Egypt, meravigliando il mondo per un'impresa mai compiuta prima di allora e che aprì l'era dei recuperi in alto fondale.

La storia delle due navi Artiglio fu scritta da un giornalista del Time, David Scott, inviato a bordo per seguire tutte le fasi delle operazioni e che pubblicò i due volumi “Seventy fathoms deep” del 1931 e “The Egypt gold” del 1932, tradotti in italiano “Con i palombari dell'Artiglio” e “L'Artiglio e l'oro dell'Egypt”.

NOTIZIE

Elmo MK V US NAVY

In occasione dell'80mo anniversario dell'elmo MX V della US Navy, l'HDS USA aveva ordinato alla DESCO, la casa costruttrice tuttora in attività, la produzione ex novo di 20 esemplari (numerati e con targa commemorativa), da vendere ai propri soci. Il n. 1 di tali elmi era stato poi messo in palio, quale premio di una lotteria svoltasi in occasione del DEMA 1996 (vedi HDS Notizie n. 2), tra tutti i soci HDS USA, UK, Italia.

Il socio HDS Italia Emanuele Peluffo, del negozio Peluffo Sport di Finale Ligure, si è interessato presso la DESCO per verificare la possibilità di acquistare tali elmi. La DESCO ha prontamente confermato, precisando che l'elmo standard US Navy MK V è disponibile al prezzo di 4.200 USD più 163 USD di spedizione in Italia. Chi è interessato può contattare direttamente la DESCO, Mr. Ric Koellner, 240 North Milwaukee Street, Milwaukee, Wisconsin 53202, tel. 414-272-2371, fax 414-272-2373.

SUB ALL'ANTICA

testo: Faustolo Rambelli



Sub all'antica

L'elmo di rame appoggiato sulle spalle e rifornito d'aria mediante una pompa a terra o su di una barca d'appoggio è uno degli attrezzi più antichi che hanno permesso all'uomo di lavorare sott'acqua: ben prima dello scafandro (1823), per non parlare dell'auto-respiratore (1943). Mr. Bronson Hartley, imprenditore turistico di Nassau, Bahamas, ha di certo pensato che le cose del bel tempo andato non solo esercitano grande fascino su noi "moderni", usi a ben altre sofisticatezze; ma che, essendo più semplici, sono anche più affidabili. E così s'è inventato la "Undersea walk", la passeggiata sottomarina. Può farla chiunque, in gruppi di sei per volta, a prescindere dall'età e dalle condizioni di salute. Non è nemmeno necessario saper nuotare: tanto la testa resta all'asciutto, si respira come sulla terraferma, si possono tenere persino gli occhiali sul naso. Così, nel gradevole giardino coltivato a quota -4 m nelle acque cristalline che bagnano le isole, si possono osservare la vita marina, i coralli nutrirsi, le spugne respirare, senza perdere tempo a seguire un corso per diventare sub provetti. Per prenotarsi quest'emozione, scrivere o telefonare a Hartley's Undersea Walk, Nassau Yacht Haven, Bahamas, tel. 001809/3938234. Il figlio del signor Hartley, Christopher, che ha preso in mano il business, a richiesta organizza anche matrimoni stile 20.000 leghe sotto i mari.

giugno 1996 **No Limits** 55

Dal numero di giugno 1996 di "No limit world" riproduciamo una parte della pag. 55 nella quale, oltre al testo, si vedono moderni subacquei che effettuano un'immersione con l'antica tecnica del solo elmo. Per chiarezza storica desideriamo soltanto puntualizzare che il sig. Bronson Hartley non si è assolutamente inventato nulla, così come non sono una invenzione moderna i diving center ora sparsi in ogni angolo della terra. A Nassau, nelle Bahamas così come in altri luoghi, i diving center, ove i turisti potevano fare immersione con l'elmo, esistevano già negli anni '30, per cui il sig. Bronson non ha fatto altro, se così si può dire, che rispolverare una tradizione locale. Ne è testimone e ne fa fede

il dott. A. Hyatt Verrill, notissimo biologo americano, che nel suo libro "Strani pesci e loro storie" edizioni Corticelli, 1940 scrive testualmente: «...Solo discendendo in fondo al mare, fra gli scogli veri, si può apprezzare tutta la bellezza fantastica di quegli ambienti. E sono ben fortunati coloro che vanno a vedere oggi le isole dei tropici; giacché in molti luoghi, come alle Bermude, a Nassau, a Honolulu e in California trovano galleggianti e stazioni a terra attrezzati con la pompa d'aria e tutto l'occorrente perché il turista possa indossare l'elmetto per l'immersione a piccole profondità e scendere comodamente tra gli scogli sommersi...»

NOTIZIE

Nuovi Soci HDS Italia

Durante l'ultima riunione il Consiglio di Amministrazione ha accettato le domande di iscrizione di: **G.T. Consult di G.P. Gottardi** di Milano; **Alessandro Guglielminetti** di Pella (NO); **Associazione Sub Mediterraneo** di Larderello; **Stefano Reali** di Latina; **diving Nereo Sub** di Spotorno; **Venceslao Zaina** di Trecate - **Ezio Rossi** di Collebeato (BS).

A tutti desideriamo porgere un caloroso benvenuto ed un ringraziamento per aver voluto essere nostri soci e, così, sostenere l'HDS Italia nella sua attività.

DIVE 96 NEC

Il 12-13 ottobre 1996 si svolgerà al National Exhibition

Centre di Birmingham il «DIVE 96 NEC», che è la più importante rassegna subacquea della Gran Bretagna. A detta rassegna sarà presente anche la Historical Diving Society UK con una mostra di storiche ed antiche attrezzature subacquee di grandissimo interesse. Chi è interessato può contattare Mr. Graham Hullet, 0044-1673-860893.

PARTECIPAZIONE AD "HDS NOTIZIE"

La redazione di HDS Notizie rivolge un caloroso e forte invito a tutti i soci HDS Italia affinché chi lo desidera ci invii i suoi commenti, articoli, ricerche, foto, recensioni e quant'altro che, pertinente allo scopo del giornale, ci permetta di migliorarlo ed arricchirlo.

The Times, June 23, 1932

EGYPT'S GOLD

Salvage ship's success
First ingots raised

From our special correspondent
On board the Artiglio, June 22

The first of the bullion from the sunken P. and O. liner Egypt was safely landed on the deck of the salvage ship Artiglio today. It came up unobtrusively in the sharp-toothed grab that had been busy all the morning clearing away the upper layer of blackened rubbish from the port end of the bullion room. Two golden ingots, gleaming yellow through their coating of slime, dropped from the steel jaws in a litter of broken wood and sodden rupee notes. They lay there for a moment, solid, undeniable witnesses of success, before the shout of «Gold!» rang out.

Then with what a shouting and a cheering the long-trying men of the Artiglio crowded round them! They cheered and cheered, handing the precious bricks of yellow metal one to another, swinging them aloft, testing their weight. Four years of effort, patience, tragedy — and reward at last.

[...]

When the first excitement had died down Commendatore Quaglia called the men together round the gold. He call for silence and asked them to think of their dead comrades of the old Artiglio who had lost their lives in paying the way for their successors' triumph.

The two ingots had been preceded by two British sovereigns, one dated 1901, the other 1912, which came up this morning in the last shot before the midday interval. The deluge began at 2.30. First the two already noted, then with every shot the ingots came thick and fast. The third shot raised 17, together with a sprinkling of sovereigns. In an hour we had a good sum in sovereigns and a rising pile of gold bars stacked for weighing.

The divers knocked off work soon after 5 p.m., partly because of the current, partly for a well-earned rest. Captain Beck, representing the Salvage Association, then began the task of weighing the day's haul of gold and sealing it up in sacks — an intricate job in which he had willing helpers. Commendatore Quaglia looked on benignly, faith justified, fears behind him. He stipulated that every man aboard must have one sovereign for himself. I must not say what is the total value of the gold salvaged, but it would make a fine fortune for anyone.

The raising of the first gold from the Egypt against so many expert provisions is a magnificent achievement of which the Sorima may well be proud.

Validity of salvaged rupee notes

from our correspondent, Milan, June 22

Commendatore Quaglia has visited Genoa from Brest in order to consult an eminent Italian lawyer on the validity of the Indian currency notes found in the Egypt. The question is of particular interest to the salvage company, which would eventually be entitled to half the amount recovered now estimated at Rs. 52,000,000. The Italian lawyer expressed the opinion that the notes are valid, and Commendatore Quaglia said that he would act accordingly on behalf of the company.

The Times, 23 giugno 1932

L'ORO DELL'EGYPT

Successo di una nave da recuperi
Primi lingotti ripescati

Dal nostro corrispondente speciale a bordo dell'Artiglio, 22 giugno

Il primo lingotto dal mercantile Egypt della P&O è stato posato oggi sul ponte della nave da recuperi Artiglio. È risalito quasi con discrezione nell'affilata benna, che era stata impegnata per tutta la mattinata a rimuovere il portello d'accesso al caveau da uno strato di anneriti rottami. Due lingotti d'oro ricoperti di fanghiglia sono caduti giù fra pezzi di legno e fradice rupie indiane. Sono rimasti lì per un attimo, solidi, innegabili testimonianze di successo, prima che si innalzasse il grido «Oro!».

Poi, con quali urla di gioia gli esperti dell'Artiglio si sono affollati attorno ad essi! Continuavano ad esultare, passando con delicatezza i preziosi mattoni di metallo giallo da una mano all'altra per sentirne il peso. Quattro anni di fatica, pazienza, dolore; e alla fine il premio.

[...]

Passata l'eccitazione iniziale, il Commendatore Quaglia ha radunato tutti gli uomini, invitandoli a ripensare in silenzio ai compagni morti della vecchia Artiglio, che avevano dato la loro vita per spianare la strada al trionfo dei loro successori.

I due lingotti erano stati preceduti da due Sovrane, una datata 1901 e l'altra 1912, che erano state ripescate stamani durante l'ultimo recupero prima della pausa di mezzogiorno. Un vero e proprio diluvio è iniziato alle 2,30. Prima i due lingotti, poi, ad ogni ripescaggio, ancora altri lingotti, 17 al terzo colpo, assieme ad una pioggia di Sovrane. In un'ora abbiamo rimediato un'ingente somma in Sovrane, più una pila di barre d'oro accatastate per la pesa.

I palombari hanno smesso di lavorare alle 5 del pomeriggio, in parte a causa della forte corrente, in parte per godersi il meritato riposo. Il Capitano Beck, rappresentante della Salvage Association, ha poi iniziato la pesa del bottino, sigillandolo accuratamente in sacchi - un lavoro difficile nel quale ha avuto volentieri aiutanti.

Il Commendatore Quaglia ha ottenuto che ogni uomo a bordo avesse per sé una Sovrana. Non sono in grado di dire il valore totale dell'oro recuperato, ma farebbe la fortuna di qualsiasi persona.

Il recupero dell'oro dell'Egypt contro ogni previsione è sicuramente una grande conquista di cui la Sorima deve andare fiera.

Validità delle rupie recuperate

dal ns. corrispondente, Milano, 22 giugno

Il Commendatore Quaglia si è recato a Genova da Brest per consultare un eminente avvocato italiano sulla validità delle banconote indiane recuperate dall'Egypt. La questione è di particolare interesse per la compagnia di recupero, che potrebbe entrare in possesso di metà della somma recuperata, stimata in Rs. 52.000.000.

L'avvocato italiano ritiene che le banconote siano valide, e il Commendatore Quaglia ha dichiarato che si comporterà di conseguenza a nome della compagnia.

SPECIFICA TECNICA PER ELMI DA PALOMBARO

testo e disegno per gentile concessione PRO.TE.CO Sub Snc

Questa specifica per la fornitura degli elmi alla Regia Marina non è datata. L'elmo del disegno è comunque il Mod. 1905, che rappresenta, chiaramente, anche la sua data di costruzione.

Condizioni tecniche

1) Gli elmi da palombaro dovranno rispondere esattamente in tutti i loro particolari ai disegni Tav. 24-25-26-27-28-29.

2) Le caratteristiche tecnologiche dei materiali grezzi da impiegare per la costruzione delle varie parti costituenti gli elmi dovranno essere le seguenti:

- Lamiere di rame a 99,7% con assenza di bismuto e di arsenico

R = non minore di 21 Kg. mmq.

A = 30% su barrette ricotte larghe almeno 20 m/m e lunghe m/m 200 ricavate nei due sensi della laminazione.

- Ottone

R = non minore di 25 Kg. mmq.

A = minimo su 211 fili m/m 28%.

- Bronzo

R = non minore di 20 Kg. mmq.

A = minimo ai 50 mm 12%.

3) Le caratteristiche tecnologiche sopra indicate saranno controllate dalla R. Marina, da propri delegati, che all'uopo preleveranno le barrette di saggio.

4) Lo spessore del rame misurato sull'elmo costruito non dovrà essere inferiore a m/m 1,2, con una tolleranza in più di m/m 0,3. Il peso dell'elmo e del colletto dovrà essere rispettivamente di 11,400 kg. e 8,800 kg., con una tolleranza in più del 10%.

5) Gli elmi dovranno essere completamente stagnati internamente e lasciati al naturale in tutte le parti esterne; le altre parti dovranno essere lavorate con la massima precisione, in modo che sia possibile, senza ritocchi e rettifiche, l'intercambiabilità delle parti smontabili dei vari elmi costituenti la fornitura. Tale intercambiabilità sarà controllata a mezzo di appositi calibri di acciaio in possesso della R. Marina. I cristalli, sia quelli fissi che quelli amovibili, dovranno essere senza macchie e nitidi, dello spessore di m/m 12 ed applicati a tenuta impermeabile; il cuoio usato per la guarnizione fra elmo e collare dovrà essere cuoio naturale in groppone e conciato al tannino e di ottima qualità.

6) Gli elmi dovranno avere raccordo e valvola di non ritorno, per l'accoppiamento della manichetta di condotta dell'aria, valvola per la regolazione della sfuggita dell'aria e rubinetto di sfogo. Saranno altresì provvisti dell'apposito

colletto con perni e dadi per l'unione al vestito e del rispettivo chiavistello di sicurezza atto ad impedire il fortuito disinnesto dell'elmo dal collare stesso.

7) Ciascun elmo dovrà essere munito di un pulsante, opportunamente sistemato nella parte interna, che consenta al palombaro di richiamare l'attenzione della guida per mezzo di un campanello elettrico fissato nella cassetta telefonica, senza interrompere il lavoro e premendo semplicemente con il mento il pulsante stesso.

8) Gli elmi ultimati saranno sottoposti alle seguenti prove di collaudo, previa esibizione da parte della Ditta fornitrice delle prove tecnologiche eseguite dai delegati della R. Marina sulle barrette di saggio.

a = Controllo che gli elmi corrispondano in tutte le loro parti ai disegni.

b = Controllo che le varie parti siano eseguite a buona regola d'arte e smontamento di alcune parti di esse per constatarne l'intercambiabilità tra elmo ed elmo.

c = **Prova di pressione:** l'elmo viene montato su apposita sella cieca, con valvola di scarico bloccata. Nello stringere l'elmo sul colletto e il vetro anteriore nella sua sede si dovrà esercitare uno sforzo non superiore a quello che si pratica usualmente nel vestire il palombaro. Il nottolino posteriore dell'elmo dovrà risultare in corrispondenza della relativa tacca. Sottoposti per 10 minuti primi alla pressione int. di 1,5 atmosfere (15 metri d'acqua) gli elmi non dovranno presentare deformazioni od altri fatti che denotino scarsa resistenza.

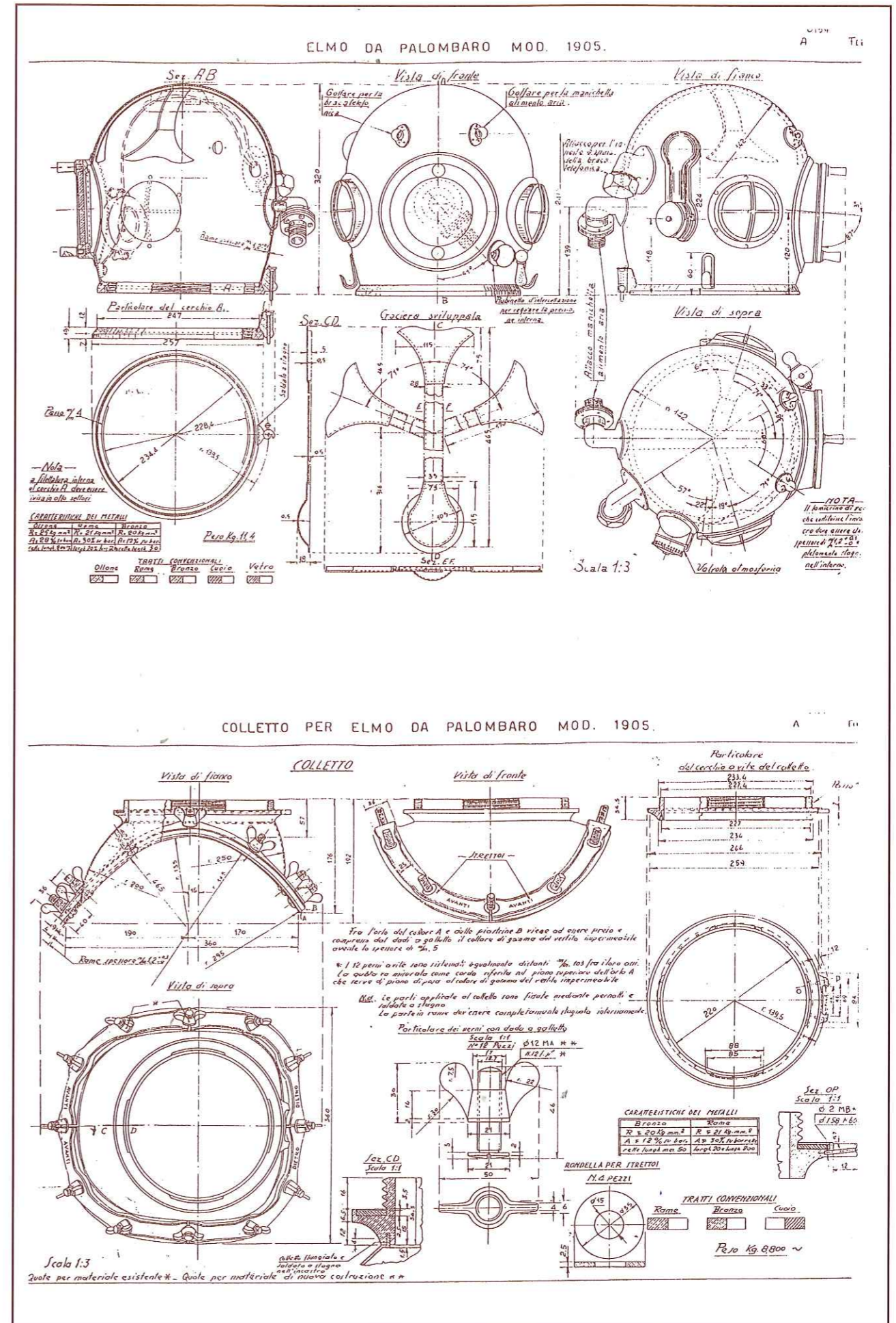
d = **Prova di tenuta:** dopo la prova di pressione si lascerà cadere la pressione sino a due metri di colonna d'acqua. Non si dovranno riscontrare perdite degne di nota. Il controllo sarà eseguito immergendo tutto l'elmo in acqua.

e = Con un minimo di tre elmi si dovrà riscontrare in una percentuale del 5% il buon funzionamento della valvola di immersione da una profondità di 30 mt. Non si dovrà riscontrare né rumore eccessivo né sibili di sorta.

9) Gli elmi saranno forniti senza apparecchio telefonico (se non sarà diversamente ordinato) ma sempre con l'attacco per la braga telefonica indicata dal disegno, e con pulsante di cui al paragrafo 7).

10) Essi dovranno essere di costruzione assolutamente nazionale, assumendo la ditta fornitrice ogni e qualsiasi responsabilità relativa ai diritti di brevetto e rimanendo la R. Marina estranea a qualsiasi contestazione in progetto.

Il Capo Ufficio Approvvigionamenti
S. Tenente Commissario (Lorenzo Schiaffino)



SOCI ONORARI H.D.S. ITALIA 1996

Alessandro Olschki



Giornalista e titolare della casa editrice Leo S. Olschki di Firenze, fondata nel 1886, ha dedicato alla subacquea tutta una vita. Fondatore nel 1951 e presidente del Club Sportivi Subacquei di Firenze, socio fondatore e presidente del Gruppo Ricerche Scientifiche e Tecniche Subacquee di Firenze, è stato per vari anni membro del Consiglio Direttivo della CMAS (Confederazione Mondiale delle Attività Subacquee) e segretario del Comitato Sportivo, membro del CIRS (Comitato Italiano Ricerche Subacquee), membro fondatore dell'Accademia Internazionale di Scienze e Tecniche Subacquee di Ustica.

Ha svolto attività subacquee sia nel settore agonistico, sin dal 1951, raggiungendo sempre eccellenti piazzamenti, sia nel campo delle ricerche e degli studi archeologici, sia con una produzione foto-cinematografica per la quale ha ricevuto moltissimi premi, sia come giornalista.

Ha fondato assieme a Goffredo Lombardo "Mondo Sommerso", assumendo la direzione del primo numero e collaborando alla rivista negli anni successivi con rubriche fisse e articoli vari.

Folco Quilici

Il nome di Folco Quilici si associa da tempo, e felicemente, a quello di molti mari del mondo, perché si debbono a lui le prime descrizioni e i primi racconti sul rapporto tra l'uomo e gli ambienti sottomarini, con film come "Sesto Continente" (Premio Speciale alla Mostra del Cinema di Venezia del 1954), "Ultimo Paradiso" (scritto con Ennio Flaiano, Orso d'Argento al Festival di Berlino del 1956), "Tikoyo e il suo

pescecanne" (scritto con Italo Calvino, Premio Unesco per la Cultura del 1961), "Oceano" (Premio Speciale Festival di Taormina del 1971) e "Fratello Mare". È del 1991 il suo film a lungometraggio, due ore a grande schermo tratte dal suo romanzo «Cacciatori di Navi» (Presentato a Umbria Fiction nel 1992).

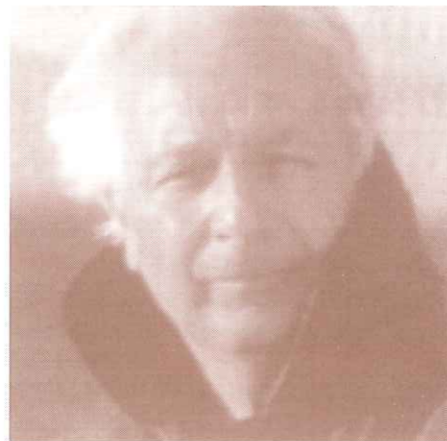
Parallelamente, durante questi decenni di impegno teso a far conoscere il mare e il mondo subacqueo nel suo rapporto con l'uomo, Folco Quilici ha realizzato numerosi film culturali per la televisione; in particolare si ricorda la serie "Mediterraneo" (Premio della Critica Francese nel 1972) e i film sull'archeologia subacquea, più volte premiati, come: «Mare Antico», «Sommersi inferni e paradisi», «Mare Museo».

Tra il 1990 e il 1995 ha realizzato una Serie di dieci film di un'ora dal titolo "Arcipelaghi", realizzati in tutto il mondo, e ora distribuiti dalla principali TV internazionali.

Anche come scrittore Folco Quilici ha privilegiato il mare: da «Avventure nel sesto continente» (Premio Marzotto nel 1995) ai due volumi sul «Mediterraneo» (del 1975 e del 1993) vincitori di premi letterari (il "Malta" e il "Ravenna"), a «Coste e mari d'Italia», «Le mie isole», «Uomini e mari», allo studio antropologico «Uomo pescatore», alle monografie «Sicilia» - con Leonardo Sciascia - e «Venezia», con Fernand Braudel.

Nel 1995 è stato incaricato di dirigere una serie di nove libri illustrati sui mari del mondo, che saranno editati tra il 1995 e il 1997.

Folco Quilici, giornalista, collabora a numerose testate; ha assunto dal 1995 la Direzione dello storico periodico «Mondo Sommerso», ulteriore testimonianza del suo impegno per il mare.



LA SPEZIA E I PALOMBARI CIVILI

testo: Francesca Giacché

Esiste un forte legame tra i palombari italiani e la città di La Spezia. Dal 1861, anno in cui fu bandita la prima gara d'appalto per la costruzione dell'Arsenale Militare al 28 agosto 1869, giorno in cui si aprivano darsena e bacini al mare, varie furono le ditte che si alternarono, affiancarono, sostituirono nello svolgimento dei lavori marittimi. I primi contratti non furono affidati ad imprese spezzine⁽¹⁾ tuttavia, per una serie di circostanze, difficoltà incontrate nell'esecuzione dei lavori o controversie insorte tra le ditte appaltatrici e la Direzione del Genio, gran parte delle opere subacquee furono in realtà eseguite, in economia, dalle maestranze locali. Palombari formati "sul campo", senza altra scuola se non quella di qualcuno che già si era immerso, diedero quindi inizio ai lavori subacquei per la costruzione dell'Arsenale Militare.

La città, diventata sede dell'arsenale, ospitò in seguito la Scuola Palombari della Regia Marina⁽²⁾. La scuola venne stabilita dapprima a bordo di una nave della Regia marina, la Nave Scuola Torpedinieri, soltanto nel 1910 fu trasferita in terraferma presso il Varignano.

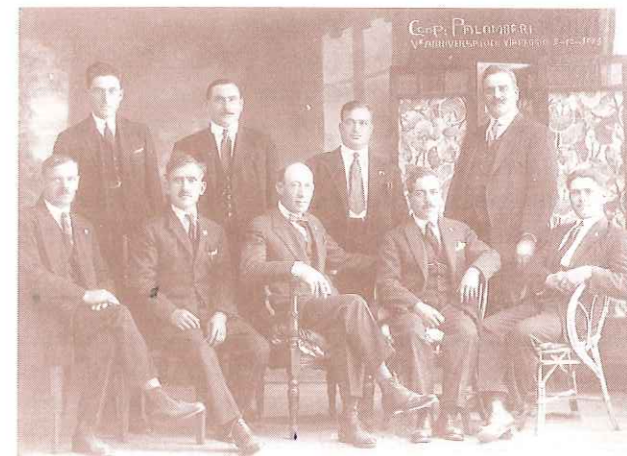
I palombari operavano all'interno dell'arsenale come marinai o operai alle dipendenze della Terza Sezione della Direzione degli Armamenti (Sez. Movimenti) e potevano anche essere civili, il servizio di questi ultimi presso la Marina Militare fu considerato come lavoro a cottimo finché non venne regolamentato con un apposito Decreto Regio⁽³⁾. Con l'istituzione della categoria torpedinieri⁽⁴⁾, nella quale confluirono i palombari, iniziò a delinearsi più chiaramente il diverso ruolo dei palombari militari e civili operanti presso la Marina Militare, infatti mentre gli arruolati, ossia il marinaio di leva o il torpediniere volontario, per poter conseguire il certificato dovevano frequentare a bordo della nave scuola il corso da torpediniere e le esercitazioni da palombaro, il civile, dovendosi poi occupare essenzialmente delle operazioni portuali e delle attività in bacino, veniva considerato come un qualsiasi altro operaio operante all'interno dell'arsenale ed era quindi addestrato sul luogo stesso di lavoro con un apprendistato pratico.

In arsenale e attorno ad esso si formarono quindi, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, generazioni di palombari, militari e civili, che da La Spezia furono poi chiamati ad operare ovunque fosse richiesta particolare perizia e maestria. Ma è con le grandi opere marittime iniziate nel primo Novecento, il molo Varicella o molo sud, le dighe foranee

della darsena Duca degli Abruzzi, la galleria subacquea, gli interventi per l'installazione del ponte girevole, l'ampliamento del porto mercantile, che i palombari spezzini si imposero per competenza e tenacia e già dopo il primo conflitto mondiale, lasciarono i limitati confini del Golfo per immergersi in mari lontani con impegnativi incarichi affidati loro da governi stranieri. Inizia l'epoca dei grandi recuperi che raggiungerà il suo culmine con la II guerra mondiale.

In quegli anni, aumentando la richiesta di "manodopera subacquea", aumentò sensibilmente anche il numero dei palombari, i professionisti della vecchia generazione ed i pochi che avevano ottenuto il severo brevetto della "Regia Marina" commentavano osservando che "Ormai basta mettersi in testa un berretto rosso per essere un palombaro".

Impossibile definire il numero complessivo dei palombari civili operanti nella provincia nel periodo tra le due guerre e negli anni immediatamente successivi, poiché anche se certamente fin dal primo Novecento vennero costituite cooperative di palombari, ad eccezione che per due di esse, tuttora ricordate dai palombari delle ultime generazioni e registrate sugli "Annari-guida" dell'epoca, non esistono documenti che ne attestino l'esistenza. Per lo più il palombaro lavorava "in proprio", come "libero professionista", ingaggiato temporaneamente dai cantieri navali o dalle società di salvataggi e recuperi marittimi⁽⁵⁾ oppure era impiegato presso l'Arsenale Militare. Durante la II guerra mondiale erano in forza ai bacini circa venti palombari civili, il loro



Cooperativa Palombari Smobilitati. Da sinistra seduti: Broccini Ernesto, Traverso Ignazio, Faggioni Memore, Giacché Virgilio, Lavagnini Francesco. Da sinistra in piedi: Tartarini, Gerbelli Federico, Rebosio Ferdinando, Traverso Alfonso.

lavoro, ad eccezione di qualche missione presso gli altri Arsenali italiani, consisteva per lo più in operazioni di invasatura, ma dopo la ritirata dei tedeschi furono loro, insieme al personale militare e ai palombari delle cooperative, ad occuparsi della complessa opera di sminamento del golfo ⁽⁶⁾.

Negli anni quaranta a Fezzano troviamo la Cooperativa Lavoratori, ma già nella "Guida della Spezia Storica-Turistica-Descrittiva-Professionale-Amministrativa" del 1934 tra le Associazioni di Produzione e Lavoro compare la Cooperativa dei Palombari Smobilitati. Di questa Cooperativa, fondata nel 1921, presidente Virgilio Giacché, facevano parte inizialmente una decina di palombari ⁽⁷⁾ tra i quali Ignazio Traverso, di origine genovese, figlio di quel Traverso ricordato dal Tegani nel suo testo "Viaggi nel mondo sommerso" a proposito del recupero della corazzata inglese Sultan ⁽⁸⁾. Il Tegani riporta la polemica sollevata dai giornali a proposito del merito per tale recupero attribuito ai fratelli Serra. I tre fratelli Fortunato, Giacomo e Antonio Serra, figli di un palombaro, avevano iniziato la loro attività come palombari loro stessi per passare in seguito alla direzione dei lavori ingaggiando personale specializzato. Ed è proprio alla Cooperativa dei Palombari Smobilitati che, a partire dagli Anni Venti, si appoggiò la Società Anonima Fratelli Serra, affermandosi nell'ambito dell'industria delle demolizioni, in particolare per quanto riguardava i recuperi marittimi ed i lavori subacquei ⁽⁹⁾.

Riportiamo qui di seguito la cronaca di alcuni recuperi e demolizioni effettuati dai Palombari Smobilitati su incarico della Società Anonima Fratelli Serra.

1922, Pola, "Viribus Unitis".

Società Anonima Fratelli Serra.

Capipalombaro: Giacché Virgilio, Traverso Ignazio.

Palombari: Fratelli Silva, Calistro.

Il 31 ottobre 1918 il Maggiore G.N. Raffaele Rossetti ed il Ten. Medico Raffaele Paolucci, partiti da Venezia con la torpedine semovente "Mignatta" rimorchiata in prossimità delle ostruzioni dal MAS95 con l'appoggio della torpediniera P.N.65, affondano la corazzata austriaca "Viribus Unitis" (21.370 tonnellate) e danneggiano seriamente il P.fo "Wien".

Nel 1922, dopo quattro anni, la Società An. Fratelli Serra si occupa della demolizione subacquea della corazzata a 39 m. di profondità. Il P.fo "Wien" viene recuperato e dopo le riparazioni riprende il servizio passeggeri con il nome italiano "Vienna".

1925-1928, Stretto dei Dardanelli.

Società Anonima Fratelli Serra.

Direttore dei lavori: Arturo Pardi.

Capipalombaro: Giacché Virgilio, Traverso Ignazio.

Nel 1925 inizia l'impegnativa operazione di recupero affidata dal governo turco alla Società An. Fratelli Serra consistente nella demolizione subacquea di 42 navi affondate nello Stretto dei Dardanelli. Si tratta di imbarcazioni di vario tipo e nazionalità: sommergibili, incrociatori, corazzate e piroscafi mercantili, francesi, tedeschi, russi e turchi. Oltre alla corazzata della Marina Turca "Barbarossa" vengono impiegati per questa operazione mezzi italiani: tre pontoni, cinque rimorchiatori e tre velieri sui quali viene caricato il materiale recuperato dai palombari per essere trasportato in Italia. L'intervento, seguito con interesse dalle varie nazioni, viene interrotto nel 1928, rimanendo tuttavia un caposaldo per le future imprese di recupero ⁽¹⁰⁾.

1941-1942, Canale della Manica.

Società Anonima Fratelli Serra.

Capipalombaro: Ernesto Broccini, Giacché Virgilio, Traverso Ignazio.

Palombari: Cesare ed Olinto Bertacchini, Egidio Guidi, Mario Lenelli, Giuseppe Marazzo, Nando Rebosio.

Tra il '41 ed il '42, i palombari spezzini, insieme a maestranze genovesi e livornesi, operano in vari porti della Manica, ancora una volta alle dipendenze dei Fratelli Serra ingaggiati dall'allora alleata Marina tedesca per il recupero di diverse imbarcazioni



Dunkerque 1941-42. Da sinistra vestiti: Beverini, Traverso, Ferro insieme ad alcune guide francesi.

tra cui le navi da carico "Maria Tofen", "Aden" e "Serese". I quotidiani dell'epoca seguono costantemente la missione e vengono usati dai palombari stessi quale mezzo di comunicazione per tenere informate le proprie famiglie sulle loro condizioni. Su "Il Telegrafo" del 12 marzo 1941 un comunicato informa che "i palombari spezzini sono stati proposti dalle locali Autorità germaniche per il conferimento della Croce di ferro quale riconoscimento della loro attiva capacità e dell'alacre ed indefessa opera da essi svolta. (...) È questa una nuova dimostrazione della tenacia, dell'esperienza e della capacità dei nostri palombari che dimostrano di saper vincere un'altra dura battaglia contro l'oceano."

Per concludere ancora due imprese di palombari spezzini. La prima è stata ricostruita grazie alla testimonianza di Antonio Caputo, palombaro civile con brevetto della Regia Marina presso l'Arsenale Militare, che ancor oggi alla onorevole età di 83 anni ha il coraggio e la forza di immergersi con lo scafandro. La seconda cronaca riguarda invece una delle tante operazioni di recupero condotte nell'ambito dello sminamento del Golfo dopo la ritirata dei tedeschi.

11-12 novembre 1940, Taranto.

Palombari dell'Arsenale Militare della Spezia: Caputo, Magnaschi.

La notte tra l'11 ed il 12 novembre 1940 la Marina Britannica mise in atto l'attacco con aerosiluranti contro le principali unità della flotta italiana all'ancora nelle acque di Taranto. Il piano, studiato e preparato da lungo tempo, prevedeva un attacco simultaneo con bombe sugli ormeggi del mar Piccolo, dove si trovavano le unità minori, e con siluranti contro le navi in Mar Grande. Malgrado l'efficienza della difesa contraerea i danni subiti dalla Marina Italiana furono notevoli poiché le ostruzioni retali parasiluri erano assai lacunose, infatti mentre i danni causati dalle bombe all'incrociatore Trento ed ai caccia Libeccio e Pessagno nel Mar Piccolo furono lievi, gli aerosiluranti danneggiarono gravemente la Duilio, la Littorio e la Cavour. Quella stessa notte, i palombari spezzini, in missione presso l'Arsenale di Taranto, si occuparono, insieme ai palombari locali, del salvataggio delle navi: la Littorio fu portata all'incaglio e riparata a Taranto stessa, la Duilio fu portata all'incaglio ed in seguito trasferita a Genova, la Cavour risultò essere la più danneggiata, rimessa a galla venne rimorchiata a Trieste dove rimase ai lavori senza poter riprendere servizio.

1946, La Spezia, motonave "Ravello".

Cantieri di Muggiano Odero Terni Orlando.

Direttore tecnici: Ing. Dodero.

Cooperativa Palombari Smobilitati.

Cooperativa Lavoratori di Fezzano.

Alla fine della II guerra mondiale i bombardamenti, i sabotaggi, e soprattutto l'autoaffondamento delle imbarcazioni militari avevano reso inaccessibile il Golfo della Spezia. Oltre ai considerevoli danni subiti dagli edifici civili e militari e dai macchinari ivi conservati, erano andati distrutti il 70% delle banchine portuali, mentre la navigazione nel Golfo era ostacolata da mine inesplose e da più di 300 imbarcazioni affondate ⁽¹¹⁾. L'opera di sminamento e recupero continuò per mesi e nel marzo del '46 riprese il traffico mercantile, legato soprattutto allo sbarco di carbone utilizzato per il funzionamento degli impianti industriali. Ma pare che tale traffico fosse ripreso troppo lentamente, non furono poche infatti le lamentele da parte degli imprenditori che, data la scarsità del carbone in arrivo al nostro porto, dovevano provvedere a ritirarlo altrove ed a trasportarlo via terra con conseguenti maggiorazioni di spesa. I regolatori dei traffici marittimi si giustificavano affermando che l'accesso al porto era impedito dal relitto della motonave "Ravello". Questa affermazione diede origine ad una notevole polemica che tenne occupati i quotidiani dell'epoca, sia perché dal varco di ca. 40 m. rimasto libero era riuscito a passare senza l'intervento di rimorchiatori, l'incrociatore "Duca d'Aosta" di 800 tonnellate, sia perché anche dopo la titanica operazione di recupero e rimozione del relitto il traffico mercantile non venne minimamente incrementato. Il nome della motonave "Ravello" non restò nelle cronache soltanto in quanto rappresentò una "scusa politica" e col personale intervento del Ministro della Marina quasi diventò un fatto di stato, ma soprattutto perché il suo recupero fu quello che maggiormente mise alla prova l'abilità e la perseveranza dei nostri palombari. Una dettagliata cronaca delle varie fasi del salvataggio della "Ravello", successivamente riparata, apparve sul quotidiano "Il lavoro" nel luglio del '46, sotto il titolo "L'opera dei grandi per davvero", a firma Bepi. Nelle righe precedenti ne ho fatto una breve sintesi, ma vorrei concludere questo lavoro riportandone per intero la parte conclusiva, perché, al di là della retorica giornalistica e della vena polemica che ancor oggi potrebbe essere tristemente attuale, trovo che questo articolo abbia un'importanza storica come testimonianza di un'epoca in cui era ancora possibile credere in valori come "l'onestà del lavoro".

«(...) Ma a noi ciò che più interessa rilevare, e che si eleva sopra la miseria e la mota di queste "manovre" che non possono che mascherare interessi inqualificabili, è il fatto che il recupero della "Ravello" è stato una prova di abilità, di abnegazione e di

dedizione agli interessi collettivi, data dalle maestranze dei Cantieri di Muggiano, dai tecnici alle dipendenze dell'ing. Dodero, dalle cooperative di palombari, che ci rinfranca e ci dà la certezza che l'onestà del lavoro e dei nostri lavoratori avrà ragione su tutto e su tutti. Le audacie di palombari infilati in trincee di fango, nell'interno di un doppio fondo, la tenacia dei motoristi che per oltre 20 ore consecutive sono rimasti rinserrati entro garitte di ferro tra rigurgiti d'acqua e di lubrificanti, e con appena lo spazio per muoversi hanno smontati e rimontati dei motori della potenza di centinaia di cavalli, l'abnegazione di maestranze che per intere giornate hanno lavorato nell'acqua, sono fatti che hanno commosso tecnici e vecchi uomini di mare e che dicono a noi che l'amore al lavoro, alla dignità ed al successo delle nostre imprese non sono funzione di un gretto e individuale interesse edonistico, ma fede nella bontà della causa del lavoro e dei lavoratori, amore per le sorti della propria gente. Questa è civiltà in cammino che non si ferma e che non si fermerà nonostante la miseria dei così detti grandi e dei cosiddetti governanti».

Bibliografia

- AA.VV., *La Spezia e la sua provincia*, a cura di U. Formentini e T. Valenti, edito dalla Camera di Commercio, Industria e Agricoltura, La Spezia 1924.
- AA.VV., *La Spezia. Volti di un territorio*, a cura di Spartaco Gamberini, Ed. Laterza / Cassa di Risparmio della Spezia, Bari 1992.
- *Annuario-Guida 1930*, Stamperia Civica, La Spezia 1930.
- *Annuario-Guida 1934*, Tipografia Zappa, La Spezia 1934.
- Anonimo, *Affermazioni di lavoratori spezzini*, "Il Telegrafo", 12 marzo 1941.
- Bepi, *L'opera dei grandi per davvero*, "Il lavoro", 26 luglio 1946.
- Borzone P., *La marineria nel Golfo della Spezia e delle Cinque Terre nel 1815*, Parte I, Il Golfo della Spezia, in "La Spezia Oggi", anno III (1975), n. 12.
- Cevini P., *La Spezia*, Sagep, Genova 1984.
- Formentini U., *Istituti, popolazioni e classi della Spezia medievale e moderna*, La Spezia 1925.
- Merlo L., *Storie di uomini di mare*, "La Nazione", 21 giugno 1992.
- Moro T., *I subacquei della Marina Militare Italiana, parte I, Dalle origini alla 1ª Guerra mondiale*, Edizione provvisoria a cura del Comitato Subacquei MMI in congedo in occasione del loro IV Raduno nazionale.
- Poggi G., *Storia di casa nostra*, Gaetano Russo Editore, La Spezia 1976, 2ª ed.
- Redoano Coppedè G., *Carpentieri, calafati e marittimi dell'Ottocento nel Golfo della Spezia*, in "La Spezia oggi", anno IV (1976).
- Spertini M., Bagnasco E., *I mezzi d'assalto della X flottiglia Mas 1940-1945*, Ermanno Albertelli Editore, Parma 1991.
- Tegani U., *Viaggi nel mondo sommerso, Avventure di Palombari*, A. Mondadori Editore, Milano 1931.

Note

- (1) Il primo contratto per la costruzione dell'Arsenale Militare venne stipulato con la ditta G.P. Bolla di Torino che, ancor prima di ultimare l'impianto dei cantieri, rinunciò all'incarico. In seguito gran parte dei primi contratti vennero affidati alla società Rosazza e Magnani proveniente dalla valle di Adorno nel Biellese. P. Pesaresi, *La Marina Militare*, sta in: AA.VV., *La Spezia. Volti di un territorio*, a cura di Spartaco Gamberini, Ed. Laterza / Cassa di Risparmio della Spezia, Bari 1992, pp. 624-625.
- (2) La scuola palombari nacque a Genova il 23 luglio 1849 su proposta del generale Della Rocca, Ministro della Guerra e Marina nel Gabinetto D'Azeglio. Per la storia dettagliata dei palombari militari e relativi documenti vedasi: Moro F., *I subacquei della Marina Militare Italiana, parte I, Dalle origini alla 1ª Guerra mondiale (1849-1918)*, Edizione provvisoria a cura del Comitato Subacquei MMI in congedo in occasione del loro IV Raduno nazionale, 1994.
- (3) R.D. 26 novembre 1865.
- (4) R.D. 15 novembre 1874. I palombari continuarono ad appartenere alla categoria torpedinieri fino al 15 giugno 1933 quando con la legge n. 788 venne istituita la categoria palombari e relativo regolamento.
- (5) Nell'Annuario-Guida del 1930 tra i Professionisti Industriali e Commerciali di Le Grazie, che pure era - e tale è rimasto fino a pochi decenni fa - un grande 'centro di palombari', compaiono soltanto due nominativi: Battistone Luigi e Bertirotti Giulio.
- (6) Grazie alla testimonianza di Antonio Caputo, palombaro con brevetto della Regia Marina operante presso l'Arsenale Militare fin dagli anni '30 e unico superstite della vecchia generazione, è stato possibile rimettere insieme i nomi dei palombari che lavoravano presso i bacini all'epoca del secondo conflitto: Baruzzo, Bertelloni, Caputo, Castellini, Chiocca, Chiribiri, Corradi, D'Imporzano, Lavagnini Dario e Giocondo, Lucenti, Magnaschi, Paita, Pelliccia, Puggioni, Reboa, Scalone, Sodo, Sturlese, Tamburini.
- (7) Tra i palombari che operarono con la cooperativa ricordiamo: Cesare e Olinto Bertacchini, Ernesto Braccini, Calistro, Memore Faggioni, Federico Gerbelli, Virgilio Giacché, Egidio Guidi, Francesco Lavagnini, Mario Lenelli, Giuseppe Marazzo, Ferdinando Rebosio, i fratelli Silva, Tartarini, Alfonso Traverso, Ignazio Traverso.
- (8) U. Tegani, *Viaggi nel mondo sommerso, Avventure di Palombari*, A. Mondadori Editore, Milano 1931, pp. 143-144.
- (9) «Questa Società dispone oltretutto di potenti mezzi di sollevamento e di recupero, di due cantieri di demolizione alla Spezia, situati rispettivamente a Marola ed al Torrione Lagora, di uno a Pola e di un altro a Taranto; quelli del Torrione Lagora e di Pola sono provvisti di scalo in cemento armato per l'alaggio delle carcasse. Dal 1920, epoca di costituzione della Ditta, ha questa da sola demolito alla Spezia e spedito alle ferriere oltre 180.000 tonnellate di rottami e ne ha attualmente in recupero 100.000». Sta in: T. Valenti, *I grandi cantieri navali - L'Ansaldo - S. Giorgio - I Cantieri navali della Spezia - Il Cantiere dei fratelli Orlando - Il programma industriale dei Fratelli Perrone per Cadimare e il Fezzano - Le demolizioni navali*, in AA.VV., *La Spezia e la sua provincia*, a cura di U. Formentini e T. Valenti, edito dalla Camera di Commercio, Industria e Agricoltura, La Spezia 1924, p. 171.
- (10) Merlo L., *Storie di uomini di mare*, "La Nazione", 21 giugno 1992.
- (11) G.S. Bucchioni, *Il porto mercantile. Dal 1945 ad oggi*, in *La Spezia. Volti di un territorio*, op. cit., p. 606.

LA BIBLIOTECA DELL'HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA

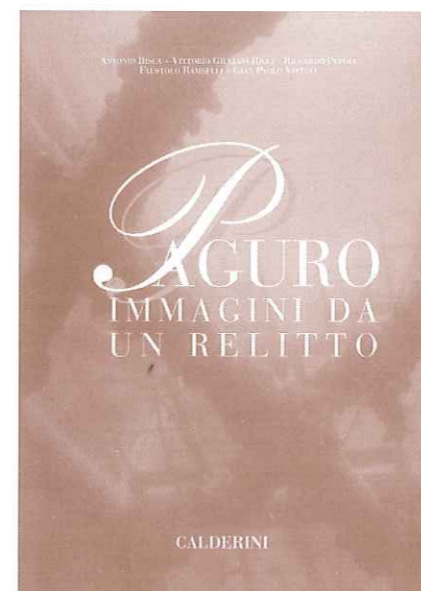
Facciamo seguito agli elenchi delle pubblicazioni regalateci da nostri soci e simpatizzanti, pubblicati sul n° 1 e 2 di HDS Notizie, per segnalare gli ultimi arrivi.

• **Da Francesco Faccia** il volume "Le Audaci Imprese dei M.A.S." del 1930, un libro di Ettore Bravetta che illustra alcune delle azioni dei MAS durante la 1ª guerra mondiale: Durazzo, Premuda, Buccari, Castellazzo ed altre.

• **Dal Ministero della Marina** abbiamo ottenuto il n° 9/10 dell'annata 1994 del loro "Notiziario della Marina" in cui c'è un articolo relativo ad una cerimonia svoltasi a Londra, in commemorazione degli appartenenti agli assaltatori subacquei italiani ed inglesi della 2ª guerra mondiale con la dimostrazione, operativa, di un "Chariot" restaurato.

• **Dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali** abbiamo ottenuto il volume "Bollettino di archeologia subacquea" anno 1 - numero zero - dicembre 1993 edito dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

• **Da A. Bisca, V. Giuliani Ricci, R. Pepoli, F. Rambelli, G.P. Vistoli**, soci HDS, il volume "Paguro: immagini da un relitto" edizioni Calderini del 1994 di cui sono gli autori.



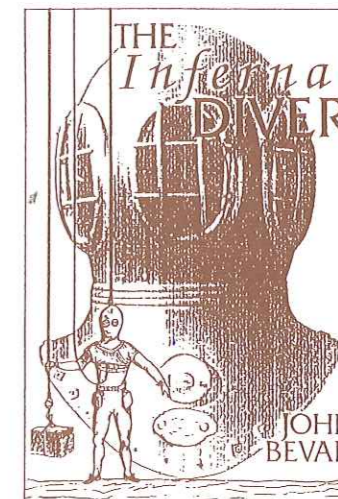
Cos'è il Paguro? Si tratta di una piattaforma di perforazioni offshore che lavorava per conto dell'Agip e che nel 1965 a seguito di incidente nel pozzo che stava perforando prese fuoco ed affondò. Ora giace in un fondale di 25/33 mt a 14 miglia dal porto di

Ravenna. Dal fondale tra il relitto del Paguro e di altre strutture sepoltevi successivamente emerge una vita rigogliosa. I cinque fotosub con questo lavoro mostrano la capacità che ha il mare di mutare una tragedia (vi furono 3 morti) in una esplosione di vita e colori nell'Adriatico per lo più considerato, a torto, poco interessante per le immersioni. Il volume in oggetto è stato premiato quale finalista al premio letterario "La cultura del mare" svoltosi nel 1996 a S. Felice Circeo ed è stato premiato con un "International Blu Elba" nel 1996 a Marciana Marina. Agli autori, che tra l'altro donarono all'HDS Italia il compenso ricevuto dall'editore, facciamo le nostre congratulazioni.

(Volume cm 21 x 29, 152 pagg., 140 illustrazioni a colori). Può essere richiesto a Calderini Bologna tel. 051/492211 - fax 051/490200.

«THE INFERNAL DIVER»

È stato recentemente pubblicato dalla Submex di Londra (tel. 0044 171 373 3069 - fax 0044 171 373 7340) il volume «The Infernal Diver» di John Bevan, presidente HDS UK. Il volume è una approfondita ricerca storica sui fratelli John e Charles Deane, sia quali reali inventori dell'elmo sia quali provetti palombari. Il libro (cm 21x30, 314 pagine, 199 figure) spazia dalle prime prove svoltesi a Deptford ai vari recuperi effettuati dai due fratelli (gli *infernal divers*) da Whitstable alla Crimea, riscrivendo le loro avventure quali parte importante della storia del diving.



Riceviamo e volentieri pubblichiamo.

Dear Editor,

I would like to correspond with sport, commercial and military diving periodical collectors, diving historians and anyone else that can furnish me with information. I am researching the history of all diving periodicals that were, and are published in ITALY and other countries. The information would be very helpful to an ever increasing number of collectors world wide. Important also for history's sake!

As a collector for many years, I have information regarding many diving periodicals from more than thirty five countries, but much more information is still needed. If I may be of help to collectors and other interested persons, please don't hesitate to write.

Thank you very much, and dive safe!

Mr. Robert Finch
3306 W. Raintree Drive
Tucson, Arizona 85741-2967
USA

Thank you very much for your kind assistance, and the best of luck to The Historical Diving Society, Italia.
Enjoy the enclosed!

Sincerely,
Robert Finch



NAUTIEK

STANDARD DIVING
EQUIPMENT

Van Polanenpark 182,
2241 R W Wassenaar,
Holland.

Tel. (+) 31 70 511 47 40
Fax (+) 31 70 517 83 96

HISTORICAL DIVING SOCIETY NOTIZIE
Periodico dell'HDS ITALIA

Direttore Responsabile
ISABELLA VILLA

Consiglio Direttivo
Faustolo Rambelli (presidente), Federico de Strobel (vicepresidente), Gian Paolo Vistoli (segretario), Gian Carlo Bartoli, Danilo Cedrone (consiglieri), Walter Cucchi, Riccardo Pepoli e Joy Steel (revisori dei conti).

Redazione e sede sociale
via A. Vecchi, 7 - 48023 Marina di Ravenna
tel. e fax 0544/530607

Registrato presso il Trib. di Ravenna il 17/3/95

Hanno collaborato a questo numero:
Federico De Strobel, Fulvia e Pierluigi Bortoletto, Sophie Louise, Eugenio e Ettore Rossi, Lamberto Casadio, Faustolo Rambelli, PRO.TE.CO. SUB Srl, Giacché Francesca.

Fotocomposizione: Oasi Data
Stampa: Tecnostampa Ravenna
via Fogliano, 4 - tel. 0544/404832



Premiata Ditta

"Il Relitto"

di Nicola Fago
fondata nel 1895

**DEMOLIZIONI,
ARREDAMENTI
E ANTIQUARIATO
NAVALE**

19126 La Spezia (Italy)

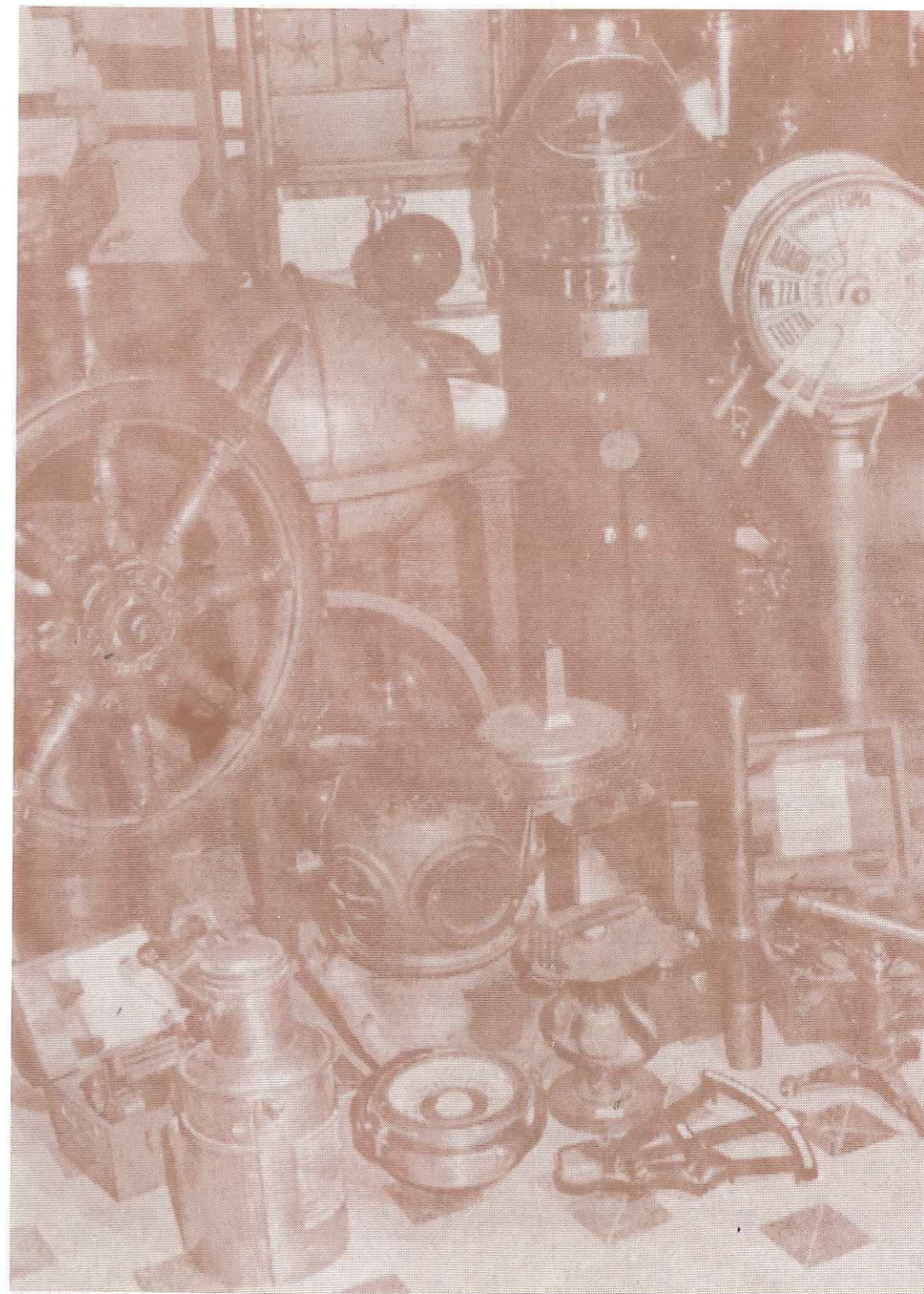
Sede: Viale San Bartolomeo, 128
(Marina del Canaletto)
Tel. (0187) 502409

Succursale: Viale San Bartolomeo, 447
Tel. (0187) 517295

Abitazione: Via Tino, 40
Tel. (0187) 501071



di FAUSTO CARLETTI
19100 LA SPEZIA - VIALE S. BARTOLOMEO, 175/177 - TEL. 0187/510190



DEMOLIZIONI NAVALI - MOBILI - ARREDAMENTI - ANTICHITÀ
STRUMENTI NAUTICI - LAMPADE - ACCESSORI

AQUATICA®

EQUIPAGGIAMENTO SUBACQUEO PROFESSIONALE

INTERSPIRO

Helle
ENGINEERING

DEVCO
INGENIERIE

fibron BX

HYBALL

HYTECH

JOTRON

Light Rider
Technical Lighting Systems

STANLEY

DIVELINK



DAL PALOMBARO ALLE PIU' MODERNE TECNOLOGIE DI IMMERSIONE

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

PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DI ATTREZZATURE ED IMPIANTI SPECIALI

AQUATICA S.r.l.

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

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