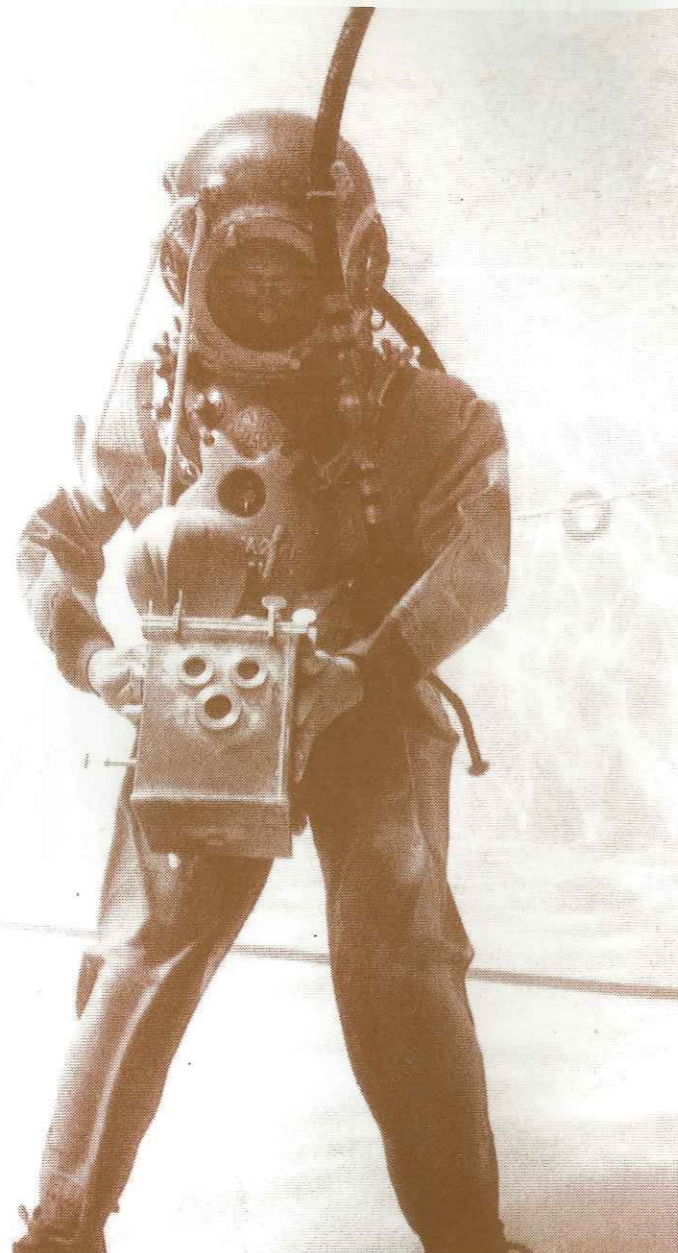


FLAVIO VEGEZIO De Re Militari (1532)

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



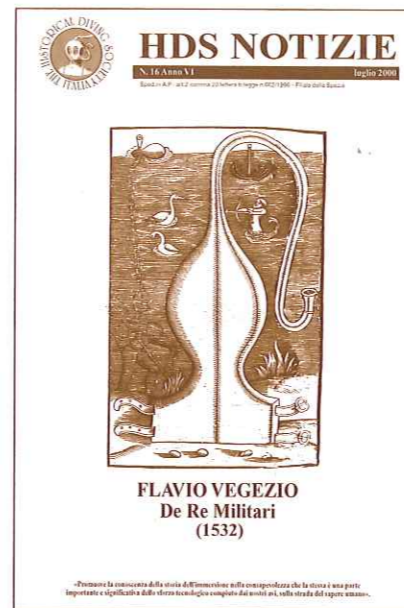
**FORNITURA E/O RICOSTRUZIONE
ANTICHE ATTREZZATURE DA
PALOMBARO SU DISEGNI ORIGINALI
MANUTENZIONI E REVISIONI:**

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

SUB.ACQUEE s.n.c.

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

**ELMI
POMPE
LAMPAD
VESTITI
SCARPONI
COLTELLI
SOTTOMUTE**



IN COPERTINA:

FLAVIO VEGEZIO (1532)

"De Re Militari" - L'iconografia subacquea di figura è ricavata dalle edizioni in "folio" cinquecentesche del libro intitolato DE RE MILITARI di Vegezio, testo fondamentale d'arte militare romana scritto nel quarto secolo D.C. Il testo cita l'utilizzazione dei subacquei, urinatores in latino, nella tecnica militare navale e la loro funzione bellica, ma le illustrazioni, avulse dal contesto, sono frutto della fantasia degli anonimi illustratori delle edizioni cinquecentesche e riflettono quindi le conoscenze ed il gusto dell'epoca. Lo scopo delle incisioni era esclusivamente ornamentale e quindi ogni giudizio tecnico sugli apparati raffigurati è inappropriato, ma queste prime illustrazioni a stampa sono da considerare il punto di partenza dell'iconografia storica subacquea. La tecnica respiratoria basata su un tubo di collegamento con la superficie è tipica del Rinascimento e la ritroviamo già, tra l'altro, nei disegni di Leonardo, così come l'uomo armato subacqueo è significativo del desiderio di conquista del mondo sommerso legato alla rinascita dopo il buio culturale del Medioevo.

Iconografia e testo Federico de Strobel

HDS NOTIZIE

Periodico della
THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA

Direttore Responsabile

Isabella Villa

Presidente Onorario

M.O.V.M Luigi Ferraro

Consiglio Direttivo

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

Coordinatori di settore

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

Sede sociale

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

Redazione e pubblicità

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

Registrato presso il tribunale di Ravenna il 17/3/95

Hanno collaborato a questo numero:

Giancarlo Bartoli, Franco Capodarte, M. Rosario D'Agata,
Federico de Strobel, Francesca Giacché, Sergio Loppel,
Faustolo Rambelli, Fabio Vitale

*Le opinioni espresse nei vari articoli rispettano le idee degli autori
che possono non essere le stesse dell'HDS, ITALIA.*

Fotocomposizione e stampa:

Tipografia Ambrosiana Litografia - La Spezia

Soci sostenitori:

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

SOMMARIO

SERVIZI SPECIALI

- 4** Delle Navi di Nemi - Parte Prima -
"Nascita, morte e..."
di Faustolo Rambelli
- 9** Elio e le Storie Tese
di Fabio Vitale
- 12** Relitto: testimone di un fatto di storia
di Sergio Loppel
- 16** Palombari militari e distintivi da braccio
di Francesca Giacché
- 18** HDS - DEMA SHOW 2000
di Giancarlo Bartoli
- 21** Ustica - Tridenti d'Oro 2000
di Franco Capodarte

RUBRICHE

- 24** Attività HDS
- 24** Notizie varie e comunicati
- 30** HDS Internet
- 30** Errata Corrige

DELLE NAVI DI NEMI - Parte Prima

“NASCITA, MORTE E...”

Testo Faustolo Rambelli – le foto di questo articolo sono state riprese dal libro “Le Navi di Nemi” di Guido Ucelli – Libreria dello Stato di Roma - MCML

Sappiano i lettori, prima di procedere, che un ringraziamento particolare va al socio HDS Elio Galeazzi che, donando alla biblioteca del “Museo Nazionale delle Attività Subacquee” tutti i libri della sua fornitissima biblioteca, tra i quali buona parte dei titoli citati nella “bibliografia”, ha dato lo spunto finale alla realizzazione di questo servizio che interessa la storia dell’archeologia subacquea e della tecnica della immersione.

In quasi tutti i testi che parlano della storia della immersione, in special modo all’inizio dei capitoli che trattano delle Campane subacquee, si scrive, a ragione, della Campana di Guglielmo Da Lorena, con una data ben precisa: il 1535.

A ragione, si diceva, perchè questa campana, dopo quella leggendaria di Alessandro, è la prima campana operativa in assoluto di cui finora si abbia notizia e ce ne da notizia l’architetto militare Francesco De Marchi, (1504-1576) bolognese, nel suo trattato “Della architettura militare” (pubblicato dopo la sua morte a Brescia, nel 1599 ed a Roma, una seconda edizione, nel 1810) nel capitolo in cui parla del suo tentativo di recupero di uno dei due relitti delle Navi romane del lago di Nemi.

Ma la campana di Guglielmo da Lorena non è stato l’unico sistema d’immersione che sia stato utilizzato su questi relitti. Considerando che la loro storia, quella documentata, dura 500 anni, dal primo intervento nel 1446, alla loro distruzione nel 1944, è facile intuire che le tecniche d’immersione utilizzate nei tentativi di recupero, nelle spogliazioni e nei rilievi, che si sono susseguiti nel periodo sono lo specchio dell’evoluzione stessa della tecnica dell’immersione.

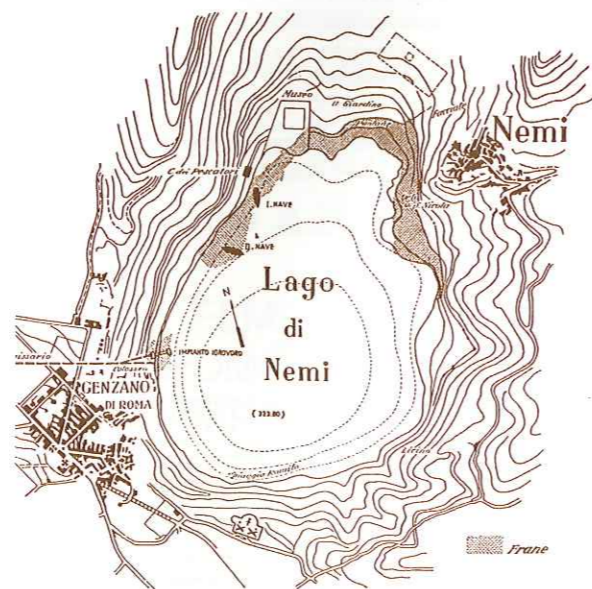
A questo punto, per meglio inquadrare i momenti storici relativi, appunto, ai vari sistemi d’immersione utilizzati, di cui parleremo nella seconda parte di questo articolo, vale forse la pena di ripilleggiare, anche se brevemente, la storia dei relitti delle Navi di Nemi, del loro recupero e del loro secondo irreversibile “naufraggio” nel museo che le ospitava. Autori, archeologi, studiosi, artisti ed appassionati se ne sono occupati fin dall’antichità

e se ne occupano tuttora.

Personaggi motivati da diversi fattori quali: il mistero che accompagna l’origine delle navi; le loro eccezionali dimensioni; la loro reale funzione nell’ambiente leggendario e mitologico del lago; i vari tentativi di recupero (leggasi, col senno del poi: di distruzione) effettuati; l’immane lavoro svolto per abbassare il livello del lago e portare le navi all’asciutto; le difficoltà incontrate per invasare i relitti, alarli, traslarli e sistemarli all’interno del museo per loro costruito sulla riva del lago; lo studio dei materiali recuperati; la tecnica costruttiva degli scafi e la loro misera fine.

Tutte cose che ne hanno fatto un caso unico nella storia dell’ingegneria abbinata all’archeologia subacquea che ha coinvolto anche la politica del Governo Italiano da fine ‘800 al 1936.

Il lago di Nemi occupa un antico cratere ed è posto a circa 30 km a sud-est di Roma, un poco più a sud del lago di Albano. Era noto, fin dall’antichità, sia per il Tempio dedicato a Diana (il lago si chiamò anche “*Speculum Dianae*”) che sorge sulle sue splendide e boschive sponde, sia per le varie storie di cui si favoleggiava, tra le quali quelle riguardanti i miti di Ippolito-Virbio e quello della Ninfa Egeria. Fin dal medioevo, inoltre,



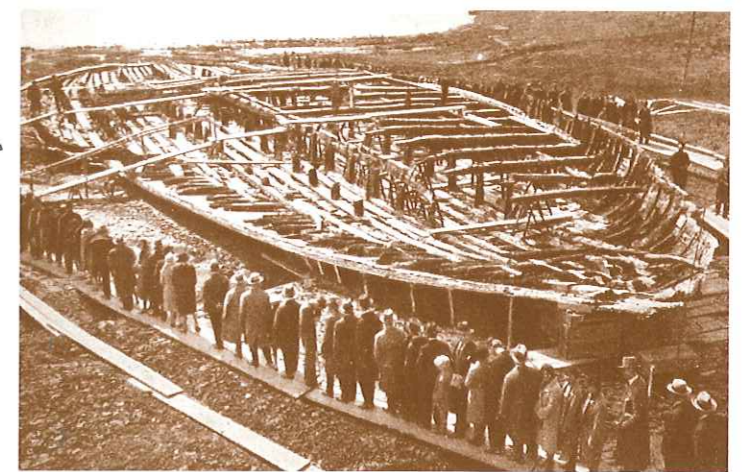
Planimetria del lago di Nemi con indicati i due relitti delle Navi romane. Le zone scure evidenziano le aree franate che causarono l’interruzione dei lavori di recupero della seconda Nave.

correvano voci e dicerie circa l’esistenza di uno o più relitti di navi romane, indicate poi in seguito, di volta in volta, come di Tiberio, di Traiano, di Caligola che, da tempo, memorabile, giacevano sul suo fondale e da cui i pescatori del luogo asportavano tutto quello che i mezzi di allora permettevano di asportare.

Dobbiamo però attendere la metà del XV° secolo, quasi la fine del Medioevo, prima che il desiderio di sapere esattamente di che si trattasse e di conoscere meglio quel pezzo di storia romana che il lago nascondeva, si facesse strada nella mente di un uomo, il Cardinale Prospero Colonna, l’allora proprietario del lago, che, come scrive Guido Ucelli era un “...appassionato umanista ed erudito ricercatore delle testimonianze della romanità...”. Dunque:

- 1446 - Il Cardinale Prospero Colonna incarica Leon Battista Alberti di effettuare il recupero della Nave, quella ben conosciuta, vicino a riva. Questi costruisce una grossa zattera, fa venire da Genova dei tuffatori e lavora sul relitto che si trova sul fondale a 8-10 mt. Si fissano degli uncini allo scafo, si tira con grosse cime ma, logicamente, non si recuperano che pezzi di fasciame e qualche oggetto. L’unica testimonianza giunta fino a noi sull’opera dell’Alberti si trova su “*Italiae Illustratae*” di Flavio Biondo da Forlì, del 1559.

- 1535 - Francesco De Marchi, architetto militare bolognese, effettua il secondo tentativo di recupero della nave. Per le immersioni si utilizza un “*istromento*” (a metà strada tra una campana ed un elmo aperto) inventato da “*Maestro Guglielmo da Lorena*”, con cui si effettuano diverse immer-



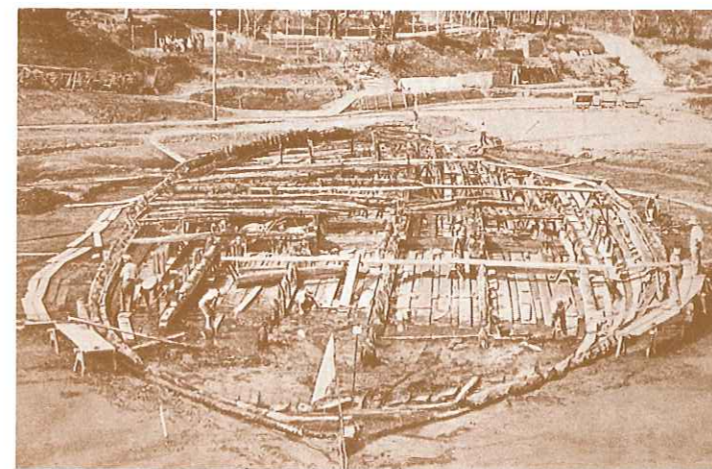
Visitatori della prima Nave.

sioni ed un primo attendibile rilievo del relitto. Il lavoro si esaurisce, naturalmente, con il solo recupero di legni ed oggetti, con il risultato di deteriorare ulteriormente lo stato del relitto. De Marchi descrive il lavoro svolto, come sappiamo, nel suo famoso trattato “*Della architettura militare*” edito dopo la sua morte nel 1599.

- 1827 - Annesio Fusconi, ingegnere idraulico, effettua il terzo tentativo di recupero utilizzando un pontone attrezzato con una campana tipo quella di Halley da lui modificata, come egli stesso afferma. Logicamente non riesce nel tentativo ed il risultato del suo lavoro, non è che quello di proseguire l’opera di distruzione e spogliazione sistematica iniziata con i precedenti tentativi di recupero: quelli dell’Alberti e del De Marchi.

- 1895 - Costantino Maes pubblica “*La Nave di Tiberio sommersa nel lago di Nemi - Documenti, Studi, Indicazioni, Annunzi*” che è la completa e preziosissima raccolta di scritti, studi e documenti relativi alle Navi di Nemi da lui iniziata nel 1892. I suoi scritti dal 1892 e quest’ultimo lavoro contribuirono

senza ombra di dubbio a risvegliare il generale interesse per le dimenticate Navi. Maes stesso scrive del suo lavoro “...potè fare ai tardi dimentichi posteri la rivelazione chiarissima di questo “Unico fra tutti i Monumenti del mondo antico”, facendo rifiorire la speranza, perduta, si può dire, da secoli di rivederlo alla luce...”. Quando l’interesse poi si risvegliò nessuno concede al Maes il merito che gli compete tant’è che, disgustato dal comportamento dei suoi contemporanei nel 1902 pubblica “*Le Navi Imperiali Romane del lago di Nemi - sacrosanta rivendicazione - RICORSO a S. M. il Re Vittorio*



La prima Nave, la più grande, affiora completamente dalle acque del lago nel settembre del 1929.

Emanuee III° - in forma di lettera pubblica”.

- 1895 - Eliseo Borghi, famoso antiquario, su incarico del Ministero della Pubblica Istruzione e con il permesso degli Orsini, allora proprietari del lago, effettua il 4° intervento sui relitti con l'aiuto di un **palombaro**. Il 3 ottobre 1895 individua nuovamente la prima nave ed il 18 novembre, su indicazioni dei pescatori (come al solito) individua anche la seconda nave. Effettua alcuni rilievi dei relitti, ma la cosa più importante di tutto il suo lavoro è il recupero di una fistola acquaria in piombo dalla prima nave, la cui iscrizione permette di stabilire che le navi sono state

costruite sotto l'imperatore Caio Cesare Augusto Germanico detto Caligola, tra gli anni 37 e 41 D.C.. Il mistero delle navi è così in parte risolto. Ma la sostanza è che anche il Borghi, utilizzando un mezzo efficace come lo scafandro da palombaro, continua, soprattutto ed in modo indecente, la distruzione degli scafi e la loro spogliazione di reperti, tant'è che:

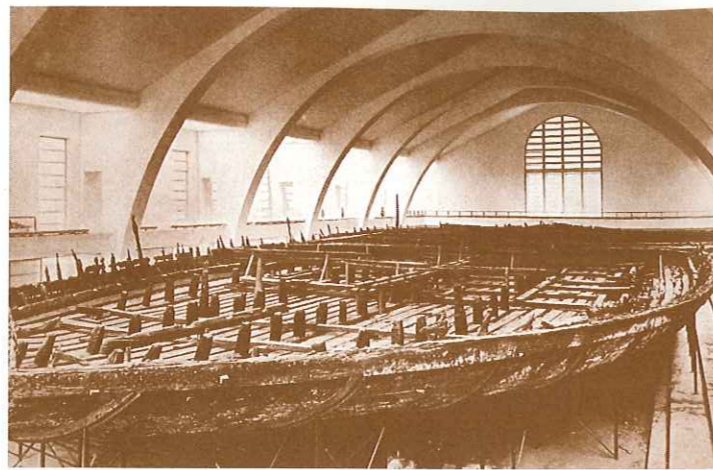
- 1895 - Felice Bernabei, Direttore Generale delle Antichità e Belle Arti denuncia in una relazione lo scempio in atto e finalmente il Ministro della Pubblica Istruzione, Guido Baccelli, rendendosi conto dei danni irreparabili già procurati e procurandi ai relitti, ordina al Borghi la sospensione dei lavori e chiede l'intervento del Ministero della Marina.

Conscia del valore storico dei relitti, la Marina incarica l'ingegnere del Genio Navale Vittorio Malfatti di eseguirne un rilievo accurato e di valutare la possibilità del loro recupero.

- 1895-96 - Vittorio Malfatti compie i rilievi richiesti con l'impiego di un bravissimo palombaro, dai quali risulta che:



La seconda nave completamente emersa nel 1932.



La seconda nave all'interno del Museo appositamente costruito in riva al lago, dove è stata traslata nel 1936

- La prima nave, vicino a riva, è lunga 64 m e larga 20. La poppa è a 20 m da riva in 5 m d'acqua e la prua a 60 m da riva in 12 m d'acqua.

- La seconda nave, più al largo, è lunga 71 m e larga 24,5. La poppa è a 55 m da riva in 15 m d'acqua e la prua a 105 m da riva in 21 m d'acqua.

Nella sua relazione Malfatti giunge alla conclusione che non ritiene possibile il recupero delle Navi tramite sollevamento, dato il loro stato di conservazione e le loro dimensioni. Suggerisce, quale unico idoneo sistema: "...l'abbassamento del livello delle acque del lago...". La relazione dei lavori del Malfatti è pubblicata nella "Rivista Marittima" del 1896.

- 1907 - Il senatore Corrado Ricci (1858-1934) riprende in mano la pratica per il recupero delle Navi e, rendendosi promotore convinto del progetto di recupero, ne seguirà appassionatamente tutte le fasi fino alla sua morte.

- 1927 - La Commissione Tecnica presieduta dal senatore Corrado Ricci, nominata da Pietro Fedele, Ministro della Pubblica Istruzione, per valutare il possibile recupero delle navi, arriva alle stesse conclusioni di Malfatti: "...abbassare le acque del lago..." travasandole, attraverso lo scavo di un cunicolo, nel sottostante lago di Albano. Ma questo progetto risulta troppo costoso e la soluzione tecnica in seguito adottata dagli ingegneri incaricati di redigere il progetto esecutivo dell'opera, è quella di travasare le acque del lago di Nemi non nel lago di Albano, ma nella sottostante valle d'Ariccia e da questa al mare. Il travaso delle acque avverrà tramite pompaggio nell'esistente emissario di epoca romana scavato tutto in galleria e lungo

1653 m. La portata delle pompe sarà adeguata alla capacità di deflusso del cunicolo che, comunque, dovrà essere soggetto a lavori di ripristino. Soluzione approvata dal Governo.

- 1927 - il 9 aprile Benito Mussolini, durante un discorso alla "Reale Società Romana di Storia Patria", annuncia la decisione di volere procedere con i lavori di recupero.

- 1928 - il 3 gennaio il Governo firma la convenzione con un Consorzio di Imprese capeggiato dalla Società Riva, che si è offerto di eseguire i lavori gratuitamente, ma per sopraggiunte difficoltà la convenzione viene annullata e se ne firma un'altra il 15 giugno.

- 1928 - Dopo i complessi lavori di sistemazione dell'emissario romano (probabilmente realizzato dai romani con lo scopo, forse, d'evitare che le acque del lago alzandosi potessero danneggiare il tempio di Diana), ai primi di ottobre l'impianto per il pompaggio delle acque è attivato ed il 20 ottobre è ufficialmente inaugurato alla presenza delle Autorità e del Duce.

- 1929 - il 28 marzo affiora la poppa della prima nave ed 7 settembre anche la parte prodiera della prima nave è totalmente emersa. Le acque del lago sono state abbassate di 12 metri.

- 1930 - il 30 gennaio affiora la poppa della seconda nave.

- 1930 - in ottobre, ad opera e cura del Genio Civile la prima nave è alata sulla riva originale del lago.

- 1931 - il 30 giugno anche la seconda nave emerge completamente ma, a questo punto, a seguito di un assestamento del fondo del lago (altri erano avvenuti in precedenza) il Governo ordina la sospensione dei lavori. Il livello del lago riprende a salire e l'acqua ricopre la seconda Nave. Fortunatamente, a seguito delle forti pressioni dei sostenitori del progetto e dell'intervento della Marina, l'ordine è revocato. I lavori riprendono e dopo 7 mesi la nave è nuovamente emersa.

- 1932 - in ottobre la Marina, con le sue maestranze, effettua il magistrale lavoro di alaggio della seconda nave sulla riva del lago. Intanto si dà il via anche al progetto del museo che, previsto in riva al lago, dovrà ospitare le due Navi.

- 1935 - si completa la costruzione del museo ed il 18 novembre la prima nave è traslata al suo interno.

- 1936 - il 20 gennaio anche la seconda nave entra nel museo.

- 1944 - siamo in pieno periodo bellico. Alla fine di maggio una batteria di cannoni tedeschi prende posizione vicino al museo. Il 29 maggio questa batteria è cannoneggiata e il 31 è soggetta a un bombardamento aereo al mattino ed a un cannoneggiamento alla sera. Questo termina alle ore 20,15 circa ma, pur danneggiando il museo, non ne provoca l'incendio. Il custode del Museo Giacomo Cinelli dichiara che "...alle 21,20 si vedeva un piccolo lumicino girare all'interno del museo. Alle ore 22 (e cioè un'ora e tre quarti dopo la cessazione del cannoneggiamento), scoppia un vero incendio che diventa contemporaneamente un vero braciere..." e delle Navi di Nemi non rimane che una distesa di cenere.

La Commissione incaricata delle indagini, escludendo in modo assoluto che causa dell'incendio sia stato un corto circuito od il bombardamento, termina così la sua relazione del 21 luglio 1944: "...si può concludere che, con ogni verisimiglianza, l'incendio che distrusse le due navi fu causato da un atto di volontà...".

Si è così compiuto il secondo irrimediabile "naufragio" delle famose Navi di Nemi, conservate dal "tempo" per 1900 anni, ma distrutte in pochi attimi dalla stoltezza degli uomini.

(nel prossimo numero: LE NAVI DI NEMI - SECONDA PARTE - LE TECNICHE D'IMMERSIONE)

Fonti:

- 1559 - Blondi Flavii Forlivensis - "Italiae Illustratae" - Basileae;
- 1599 - Francesco De Marchi - "Della architettura militare" - testo del 1599, nella edizione del Marini - De Romanis/Roma, 1810;
- 1829 - Annesio Fusconi - "Memoria archeologica-idraulica sulla Nave di Tiberio"
- 1895 - Felice Bernabei - "Delle scoperte di antichità nel lago di Nemi" - Accademia dei Lincei/Roma;
- 1895 - Costantino Maes - "La nave di Tiberio sommersa nel lago di Nemi" - Cuggiani/Roma;
- 1896 - Costantino Maes - "L'originale della nave di Nemi ritrovato nella storia" - Cuggiani/Roma;
- 1896 - Vittorio Malfatti - relazione pubblicata sulla "Rivista Marittima"
- 1902 - Costantino Maes - "Le Navi Imperiali Romane del lago di Nemi - Ricorso a S. M. il Re Vittorio Emanuele III° - in forma di lettera pubblica"
- 1926 - Pio Pecchiai - "Lago di Nemi - le città dei monti Albani" - Sonzogno/Milano;
- 1928 - Corrado Ricci - "carteggio sulle Navi di Nemi" del 1928-30; volume II°;
- 1929 - Leo Montecchi - "Nemi, il suo lago, le sue navi" - Morpurgo/Roma;
- 1932 - Ugo Ucelli - "Il recupero delle Navi di Nemi" relazione al Congresso dei Cavalieri del Lavoro tenutosi in Firenze il 5 maggio;
- 1935 - Fra Pietro Marsilio - "Nemi Pittoresca e le Navi di Roma" - Zampetti/Velletri;
- 1950 - Guido Ucelli - "Le Navi di Nemi" - Libreria dello Stato/Roma.

LE NAVI DI NEMI E L'ASSOCIAZIONE "DIANA LACUS"

di M. Rosario D'Agata

La "saga" delle Navi romane del lago di Nemi si è davvero chiusa per sempre? Forse, no. Forse potrebbe aprirsi un nuovo capitolo della vicenda. Forse si è riaccesa la fiaccola della speranza.

L'Associazione Dianae Lacus di Nemi, costituitasi nel 1995, formata da cittadini pieni di entusiasmo, sostenuta da Mattia Di Donato un geniale maestro d'ascia di Torre del Greco, dai disegni progettuali di uno studioso bolognese, Marco Bobino, dai rilievi eseguiti sui relitti dalla Marina Militare e da archeologi e studiosi italiani e stranieri, nonché dalla fattiva collaborazione della Soprintendenza Archeologica per il Lazio, sta ricostruendo la "prima Nave".

Entro il 2000, a Dio piacendo, ne sarà completato il profilo (70 metri circa) con la realizzazione della parte restante della chiglia e della ruota di poppa, che verranno assemblate alla struttura prodiera già realizzata e installata provvisoriamente davanti al Museo. Poi, se gli sponsor con i quali l'Associazione è a contatto terranno fede alle loro promesse, la costruzione proseguirà fino al giorno in cui la Nave sarà varata nel lago.

L'attività di studio, ricerca e preparazione svolta dall'Associazione fin dalla sua costituzione è stata incessante. L'impresa, certamente imponente, così come le dimensioni della Nave indicano eloquentemente (fu scelta la "prima" perché più piccola, meno complessa e senza propulsione, oltretutto probabilmente quella destinata ad ospitare l'imperatore), ha richiesto un lungo e paziente lavoro di preparazione. Di *captatio benevolentiae* nei confronti del mondo scientifico e degli enti locali, di studio e progettazione accurati e approfonditi, di ricerca di fonti di finanziamento.

Il lavoro più lungo e complesso è stato quello di affrontare e risolvere gli aspetti di progettazione fortemente condizionati dalle conseguenze dei disastri causati dai maldestri tentativi di recupero attraverso i secoli, in quanto i rilievi della Marina Militare sui relitti non potevano da soli risolvere molti problemi che richiedevano una analisi accurata e che solo la disponibilità dei due scafi originali, andati purtroppo distrutti, avrebbe consentito. Oggi, grazie alla bravura ed alla tenacia di Marco Bonino, l'Associazione dispone di tutti gli strumenti progettuali necessari per passare alla fase realizzativa.

Con l'apporto determinante dei cantieri navali di Torre del Greco che hanno accettato di affrontare la sfida (una sorta di ricorso storico, questo, in quanto le due Navi furono con ogni probabilità costruite dalle

maestranze di Capo Misemo, base della flotta imperiale, che installarono un vero e proprio cantiere navale sulle rive del Lago di Nemi) con il contributo finanziario della Regione Lazio e la collaborazione della Soprintendenza Archeologica per il Lazio, l'Associazione decise di fare il primo passo concreto.

Il 18 febbraio 1999, in un giorno di sole, un momento di tregua felice incastonato tra due lunghe settimane di maltempo, l'Associazione inaugurava nello spazio antistante il Museo delle Navi (dai saloni colmi soltanto degli echi dei due tesori perduti) la snella ruota di prua, con la sua elegante voluta a più di nove metri dal suolo, e 17 metri di chiglia, nell'ambito di una vera e propria cerimonia di impostazione della Nave, alla presenza di autorità, studiosi, studenti, popolazione e numerosi giornalisti. Si trattava del punto di arrivo (ma anche, sotto certi aspetti, di partenza) di un lungo percorso volto a ridare al Lago almeno una delle due Navi perdute per sempre. Iniziare il nuovo secolo con un atto positivo, darà un senso agli sforzi di quanti si sono associati nell'impresa, per rispondere ad un secolo (potremmo dire un millennio) nel quale distruzioni e violenza hanno afflitto duramente l'umanità, con una ricostruzione, un atto di rinascita, che vuole essere un segnale di speranza, un inno alla vita, un auspicio di pace.

Questi, speriamo, possano essere i pensieri di chi un giorno non lontano avrà la fortuna di ammirare la grande Nave dondolare pigramente sulle tranquille acque del Lago, illuminata dai raggi della luna. (per saperne di più: Associazione "Dianae Lacus" - via Delle Ginestre, 9 - 00040 Nemi (RM) - tel. e fax 06/9368464 - oppure il bellissimo sito, in inglese, www.virtual-pc.com/orontes/index.html)



Ricostruzione effettuata dai Cantieri Navali di Torre del Greco, su disegni di Marco Bonino, della ruota di prua, alta 9 m, e di 17 m di chiglia della 1ª Nave, ora posto davanti la Museo, vuoto, delle Navi di Nemi. La missione dell'Associazione "Dianae Lacus" è quello di arrivare alla ricostruzione completa della nave. (foto Associazione "Dianae Lacus")

ELIO E LE STORIE TESE

di Fabio Vitale

Non stupitevi per il titolo, non parleremo di musica in quest'articolo (sono spiacevole per i fans di Elio) ma di quello che fu il percorso, spesso avventuroso, della sperimentazione delle prime miscele sintetiche utilizzate per la respirazione iperbarica. La scoperta dell'elio, il secondo gas più leggero dopo l'idrogeno ed uno dei più rari della nostra atmosfera, porta una data relativamente recente: il 1868. Fu in quell'anno che, quasi contemporaneamente, due astronomi dediti allo studio dello spettro solare, si convinsero dell'esistenza sulla superficie del sole di un elemento ancora inedito sulla Terra. L'astronomo inglese Sir Joseph Norman Lockyer lo chiamò elio (dal greco Helios = sole) cosa che gli valse in qualche modo il primato di scopritore nonostante che in Francia, nello stesso anno, il suo collega Janssen era arrivato alle stesse conclusioni. Queste deduzioni precorsero la scoperta dell'elio come elemento terrestre, scoperta fatta da Ramsay nel 1895 analizzando la composizione di alcuni gas naturali presenti in alcune località degli Stati Uniti. L'isolamento dell'elio sulla terra fu senz'altro, per quanto ci riguarda, il passaggio più importante nelle future vicende subacquee. All'epoca di Ramsay, il costo di estrazione era elevatissimo, circa 2.500 dollari del tempo per piede cubico. Le prime intuizioni per l'uso di una miscela elio-ossigeno dedicata alla respirazione iperbarica vennero dall'evoluzione degli studi sulle tabelle di decompressione. Infatti uno dei problemi più sentiti all'epoca era quello delle lunghe tappe di decompressione a cui i palombari dovevano sottoporsi a fronte di immersioni particolarmente lunghe e profonde. Questo ne limitava chiaramente l'utilizzo soprattutto in campo militare dove la ricerca della profondità si legava a doppio filo all'utilizzo del sommergibile. L'intervento del palombaro era considerato uno dei pochi sistemi in grado di prestare soccorso a sommergibili in avaria che spesso rimanevano immobilizzati su fondali molto profondi.

Le prime sperimentazioni vere e proprie iniziarono nei primi anni venti. Nel 1924 venne effettuata dalla Marina degli Stati Uniti una prima immersione in camera iperbarica a -45 metri con l'uso di miscela elio-ossigeno. Seguirono anni di caute sperimentazioni che presero a velocizzarsi quando nel 1927 venne creato a Was-

hington uno speciale dipartimento per lo sviluppo organico delle tecniche di immersione: l'E.D.U. (Experimental Diving Unit). Nonostante questo i tempi non furono velocissimi. Dal 1924 al 1929 vennero effettuate dalla U.S. Navy solo cinque immersioni con miscele elio-ossigeno. Nel 1930 si cominciarono a raggiungere profondità interessanti (-110 mt) e via via che gli studi procedevano si velocizzava anche la sperimentazione pratica. Oltre al problema delle lunghe decompressioni con l'utilizzo dell'aria, parallelamente si cercava di dare una spiegazione ed una soluzione al più complesso problema della scarsa lucidità cui si venivano a trovare i palombari impegnati a profondità maggiori dei 40/50 metri. Gli studi del fisiologo americano Behnke insieme a quelli di Thompson e Haldane (figlio del più noto John Scott Haldane) accreditarono la tesi dell'effetto narcotico dell'azoto che disciogliendosi nei tessuti nervosi, complice il suo peso molecolare e l'aumento di densità dovuto alla pressione, assumeva ad un certo punto un comportamento molto simile al narcotico protossido di azoto utilizzato in campo medico. Tutto ciò coincideva con i risultati pratici che venivano desunti dalle immersioni sperimentali. Infatti la miscela elio-ossigeno, oltre a tempi ridotti di decompressione, portava il palombaro a svolgere attività, anche lavorative, ad elevata profondità mantenendo una lucidità impensabile con l'uso dell'aria. Mentre negli anni trenta la



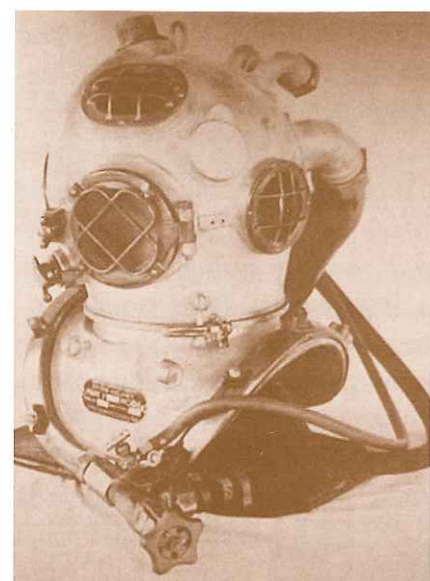
Marina Americana convalidava solo le immersioni a secco in camera iperbarica, un giovane ingegnere americano di nome Max E. Nohl, legò l'utilizzo della miscela al primo record di profondità.

Max Nohl sta per immergersi nelle acque del Lago Michigan

Nohl si immerse il 1° dicembre del 1937 nelle acque del Lago Michigan. Entrò in acqua alle 12,50. Alle 13,19, raggiunta la profondità di 72 metri, dovette risalire in superficie a causa del cavo telefonico in cui si era impigliato. Ridiscese alle 13,25 e dopo nove minuti poggiava sul fondo a - 128 metri. Risalì in superficie dopo 58 minuti di decompressione. Nohl indossava uno scafandro di sua invenzione, dotato di apparato autonomo di respirazione rifornito da due bombole caricate a miscela elio-ossigeno.

E così, come sempre accade nella storia, fu proprio l'azione di un "matto", di uno che ebbe il coraggio di gettare il cuore al di là dell'ostacolo, che segnò un punto fermo nella sperimentazione della respirazione a miscela. L'E.D.U. procedeva intanto all'utilizzo delle miscele in modo meno avventuroso ma più organizzato. Si cercarono di risolvere varie problematiche sorte con la respira-

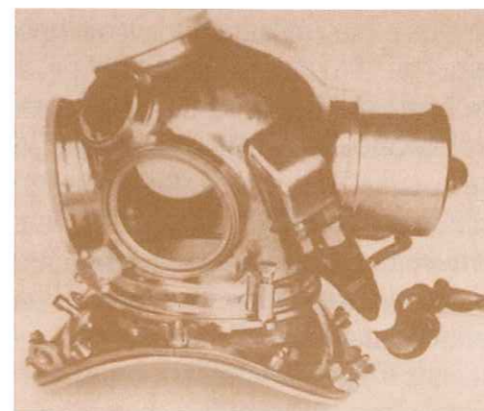
zione della miscela. Intanto si rese variabile la percentuale dell'ossigeno presente nella miscela, manovrando la sua composizione dalla superficie, e questo a causa della sua nota tossicità se respirato oltre certe soglie di pressione assoluta o parziale. Anche le attrezzature andavano modificandosi in quanto si erano riscontrati problemi legati alla dispersione termica (l'elio conduce il calore in modo molto più veloce dell'azoto) ed alla comunicazione interfonica tra palombaro e superficie. Per questo ultimo problema, nonostante lo studio di speciali laringofoni, poco si poté fare. Infatti nella fase fonda dell'immersione, a causa della particolare struttura molecolare dell'elio che modificava l'effetto delle vibrazioni delle corde vocali, si aveva da parte del palombaro l'emissione di toni molto acuti che rendevano disagiata la comprensione (il cosiddetto "effetto paperino").



Elmo per miscela a elio Yokohama commercializzato con il marchio Kirby-Morgan. Vista posteriore del Mark V Helium con il canestro di ottone per la calce sodata. Targhetta di un Mark V Helium anno di costruzione 1945.

Nel 1939, per il salvataggio del sottomarino Squalus, venne utilizzato un elmo standard Navy Mark V modificato per l'utilizzo della miscela elio-ossigeno. La modifica principale apportata, ben visibile, consisteva nell'applicazione sulla parte posteriore dell'elmo di un grosso canestro di ottone che aveva la funzione di ospitare un composto di calce sodata per l'assorbimento dell'anidride carbonica. Infatti, per la respirazione della miscela si era introdotto il sistema a circuito semi-chiuso che consentiva il riciclaggio della miscela espirata. Soluzione adottata anche perché l'elio continuava a rimanere un gas molto costoso e soprattutto con quantitativi contingentati a causa della sua rarità. Su questo elmo, in uso per molti anni anche nel dopoguerra, la targhetta applicata sul collare oltre al nome del costruttore, la Diving Equipment and Salvage Company di Milwaukee, era posta in evidenza la scritta in stampatello "HELIUM".

Fu negli anni quaranta che la bandiera del primato di ricerca nel campo delle miscele tornò in Europa per merito degli scienziati inglesi che profusero grande impegno e spiegamento di risorse nel campo dell'immersione profonda. Allo scopo venne appositamente attrezzata la nave appoggio per palombari "Reclaim", comandata dal Capitano Shelford. Da qui vennero intraprese una serie di immersioni che portarono i palombari a quote di circa -130 metri, confermando l'esperienza dell'americano Nohl. L'intento, comunque era quello di superare in modo deciso quella quota anche a costo di enormi rischi, visto che le tabelle utilizzate avevano una affidabilità vicina a quella delle estrazioni del lotto. Nel 1943 uno dei palombari della Reclaim, Wilfred Bollard, riuscì a raggiungere la quota di -164 metri. L'immersione prevedeva la respirazione di aria fino ad una quota di -60 metri per poi passare ad una miscela elio-ossigeno fino alla quota più profonda. La decompressione avvenne in una camera iperbarica posta a bordo della nave. Finita la II Guerra Mondiale le sperimentazioni si intensificarono fino a raggiungere gli attuali livelli di conoscenza, non senza passare comunque attraverso periodi di vero e proprio pionierismo, ma questa è storia più recente che sarebbe oltremodo lungo esporre in questo articolo. C'è da aggiungere che negli anni successivi al 1950 non furono molti gli equipaggiamenti per miscele elio-ossigeno dedicati all'industria del lavoro subacqueo. Nel 1963 Robert Kirby sviluppò un elmo per l'uso di miscele elio-ossigeno a circuito semi-chiuso utilizzando un elmo della Desco. Questo fu il primo elmo a miscela per utilizzo commerciale e civile. Nel 1965 Kirby si associò ad un partner di nome Bev Morgan e fondarono l'omonima ditta Kirby-Morgan ben conosciuta anche ai nostri tempi.



Elmo per miscela a elio Yokohama commercializzato con il marchio Kirby-Morgan.

Nel 1965 la giapponese Yokohama Diving Apparatus Company realizzò un elmo a miscela sulla base del Kirby-Morgan. La cosa causò qualche problema di natura commerciale finché le due aziende si accordarono attraverso una partnership che portò alla commercializzazione dell'elmo Yokohama negli Stati Uniti con il marchio Kirby-Morgan. Questa decisione fu presa sulla base dell'ottimo prodotto Yokohama che risultava, seppur copiato dal Kirby-Morgan, di miglior fattura e ad un costo più basso. Già all'epoca i giapponesi dimostravano quella che sarebbe stata una delle loro migliori qualità industriali: riprodurre i prodotti degli altri esibendo una migliore qualità ad un prezzo molto inferiore!



L'elmo autocostruito da Stan Eike

Per la cronaca segnaliamo anche chi si dedicò alla costruzione "in casa" di attrezzature per elio-ossigeno come quella che vedete raffigurata in una delle immagini proposte. Si tratta di un elmo autocostruito negli anni sessanta da un palombaro di Seattle, tale Stan Eike. La cosa che lo rende interessante è la possibilità di rimuovere l'apparato di depurazione per il ricircolo della miscela con poche semplici manovre, riportando così l'elmo all'utilizzo di sola aria. Insomma, Eike aveva inventato il primo "kit" per la trasformazione di un elmo ad aria in un elmo a miscela.

RELITTO: TESTIMONE DI UN FATTO DI STORIA

Testo e foto di Sergio Loppel

La scoperta di un relitto è più interessante se non viene considerato unicamente quale immagine da rubare al mare. Deve perciò rivestire l'importanza di un documento conoscitivo da collocare nell'appartenenza degli avvenimenti della Storia.

Di reportage su relitti sommersi ne sono stati fatti a migliaia.

Il documento, come fotografia fine a se stessa, che ritrae una nave martoriata nel suo ultimo approdo, difficilmente suscita le emozioni di un tempo.

Il relitto è spesso freddo testimone di uno scenario subacqueo e sovente viene raccontato privandolo di quelle che possono essere le motivazioni emozionali del suo epilogo.

Ciò succede perché un esiguo numero di quelli che "vanno sott'acqua" sentono la necessità di sapere delle cose.

L'incontro con un relitto è invece il teatro che appartiene a quell'emozione che scaturisce dal bisogno della conoscenza. E' il sale che da sapore alla dimensione di chi si sente facente parte della Storia, di quella Storia della quale, volenti o nolenti, siamo sempre gli attori protagonisti.

Questa è la storia di tre relitti di imbarcazioni che giacciono sui fondali del nostro Mediterraneo. Tre relitti fra i tanti che ho visitato. Relitti che risalgono all'ultima guerra. Tre immagini di Storia che mi hanno colpito proprio per quelle motivazioni emozionali cui ho fatto riferimento. Forse perché rientrano nei miei ricordi e perché i ricordi sono ancora tangibili. Forse perché, tutti e tre i relitti, sono uniti da un denominatore comune che si chiama "sfortuna".

Li ho analizzati; ho trascorso ore appassionanti nella ricerca della loro avventura; ho conosciuto uomini semplici che sono stati i testimoni del loro ultimo approdo. Li ho visti sott'acqua, ma mi ha più impressionato la loro storia.

Eccola.

"LST 349"

Era una delle famose "Landing Ship Tank" inglesi. Era concepita per il trasporto e lo sbarco in zone di operazioni di automezzi pesanti e cingolati.

La nave si trova su un fondale di 25 metri, spaccata in due tronconi, ai piedi del promontorio di Forte Papa, nelle acque dell'isola di Ponza.

La parte prodiera è quella meglio conservata. E' adagiata ritta su di un letto di sabbia bianchissima, con il portellone aperto. L'interno, facilmente esplorabile, è fiorito da muri di gorgonie. Non c'è traccia di automezzi. Alcuni sono stati recuperati molti anni fa.

La stiva, riempita di sabbia, forse custodisce qualche misero resto delle vittime del naufragio. Da per tutto, sono sparsi bossoli e proiettili di cannoncino e mitragliera. Le medesime armi sono ancora sulla tolda, quasi fossero in "posizione". Le mitragliere si riescono ancora a brandeggiare e sistemare in punteria.

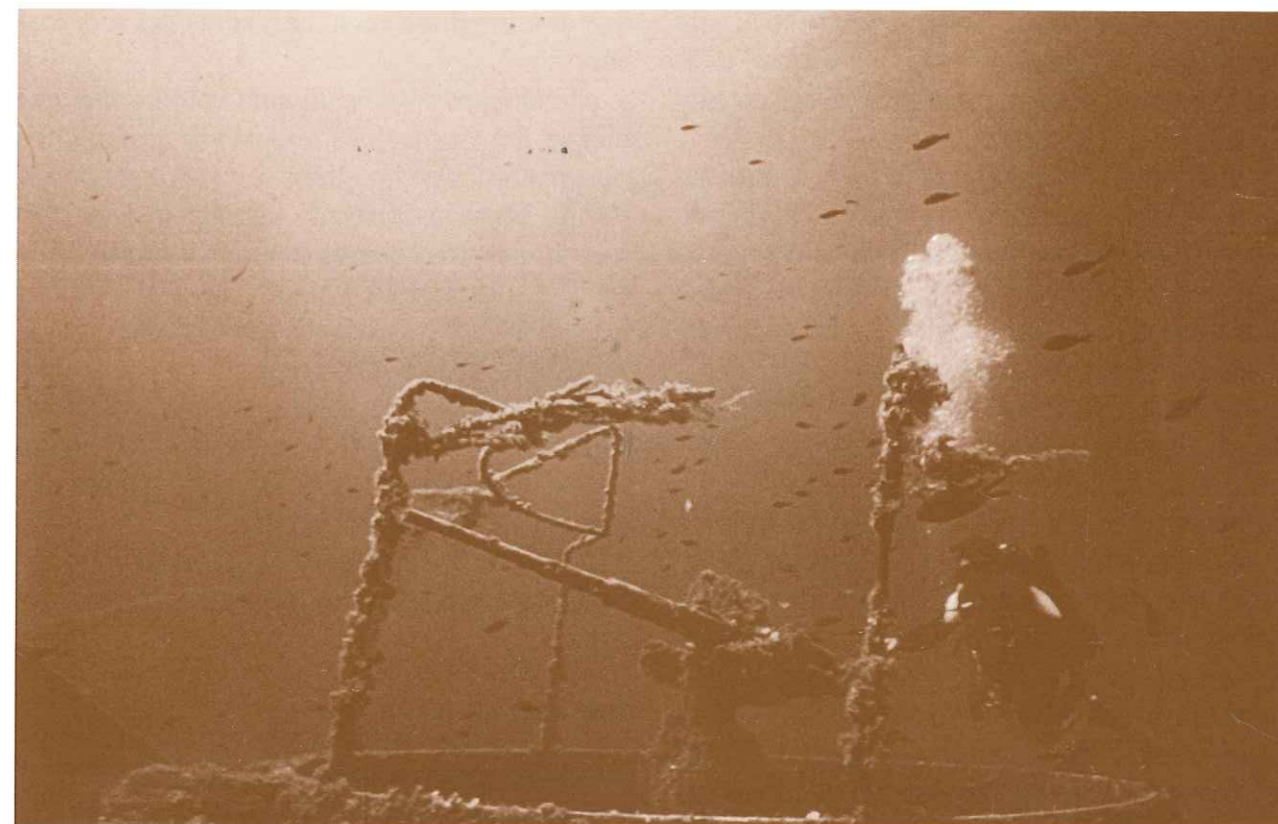
Nella notte del 12 febbraio 1944, la "LST 349" sta navigando al largo delle Isole Pontine. Proviene da Anzio ed è diretta a Napoli.

Il mare è "forza otto" e sta aumentando d'intensità. La nave è carica di automezzi militari alleati e nella stiva porta un carico inconsueto. Sono stipati diversi ostaggi tedeschi che l'equipaggio, composto da pochi marinai inglesi, per paura di un possibile ammutinamento, tiene legati tra di loro.

La forza delle onde preoccupa il comandante che decide di mettersi sottovento all'Isolotto di Palmarola, a ovest di Ponza. La nave rimane alla cappa con l'intenzione di attendere il calmarsi del mare. Ma la forza dei marosi non accenna a diminuire. Prima dell'alba si verifica un guasto alle macchine e c'è chi afferma che avvenne un'esplosione alle caldaie. La nave non può più governare.

Il vento la spinge verso l'Isola di Ponza e, nel chiarore dell'alba, si profila sempre più minaccioso lo sperone alto e roccioso di Forte Papa. Ho parlato con diversi vecchi ponzesi. Alcuni di loro si ricordano ancora di quei terribili momenti in cui la nave danzava scarrocciando verso la scogliera. Qualche attimo prima che la "LST 349" impatti il promontorio, la risacca e il mare di traverso mettono la nave con la prua verso gli scogli.

L'imbarcazione beccheggia con ampi saliscendi.



Ponza. Relitto della SLT 349

Il comandante inglese fa aprire la prua e fa abbassare il portellone da sbarco. La pressione della risacca, stabilizza per alcuni minuti la nave. Pare che possa reggere così almeno il tempo per tentare l'evacuazione dell'equipaggio. I ponzesi, accorsi sulle alture di Forte Papa, calano dall'alto delle rocce lunghe funi.

A queste riescono ad aggrapparsi cinque marinai inglesi e un ufficiale che si mettono così in salvo.

Nel frattempo, tra l'ululare del vento ed il fragore dei marosi, si sentono le grida terrorizzate degli ostaggi tedeschi rinchiusi nella stiva.

La tragedia ha il tempo di maturare nell'arco di tutta la giornata del 13 febbraio, senza che il mare diminuisca d'intensità.

Nel tardo pomeriggio il vento e le onde riescono a mettere di traverso la nave. E' la fine. La "LST 349" si spacca in due tronconi, cozzando contro gli scogli affioranti.

La poppa affonda quasi subito, mentre la parte prodiera, con gli ostaggi sempre rinchiusi nella stiva e gli automezzi scaraventati contro le mura, scarroccia verso nord-est, per affondare circa un'ora dopo. Il comandante è sempre a bordo. A quel punto, diversi ponzesi sentono un colpo d'arma da fuoco. Si saprà in seguito che il comandante si è suicidato!

IL RIMORCHIATORE

L'ho incontrato durante un'immersione in compagnia di un amico. Mi aveva portato lui, durante un soggiorno in quel di Levante: nella bella costa della Riviera Ligure di Levante.

E' al largo della costa di Framura, posato sul fondo come se navigasse. Mi è apparso scendendo lungo la cima di un pedagno a circa 40 m. Praticamente intatto, il rimorchiatore è armato di una mitragliatrice da 10 mm. Sulla fiancata di destra, lungo la linea di galleggiamento, ha uno squarcio di notevoli dimensioni e ben delimitato. Nella cabina di comando, le concrezioni paiono aver ammantato, senza deteriorare, il timone e il telegrafo di macchina. Conficcato nella mensola di carteggio, o in quel poco che rimane, ho recuperato un compasso a due punte in ottone, miracolosamente rimasto a testimoniare dell'esistenza di un marinaio.

Un pescatore di Bonassola lo ricorda bene.

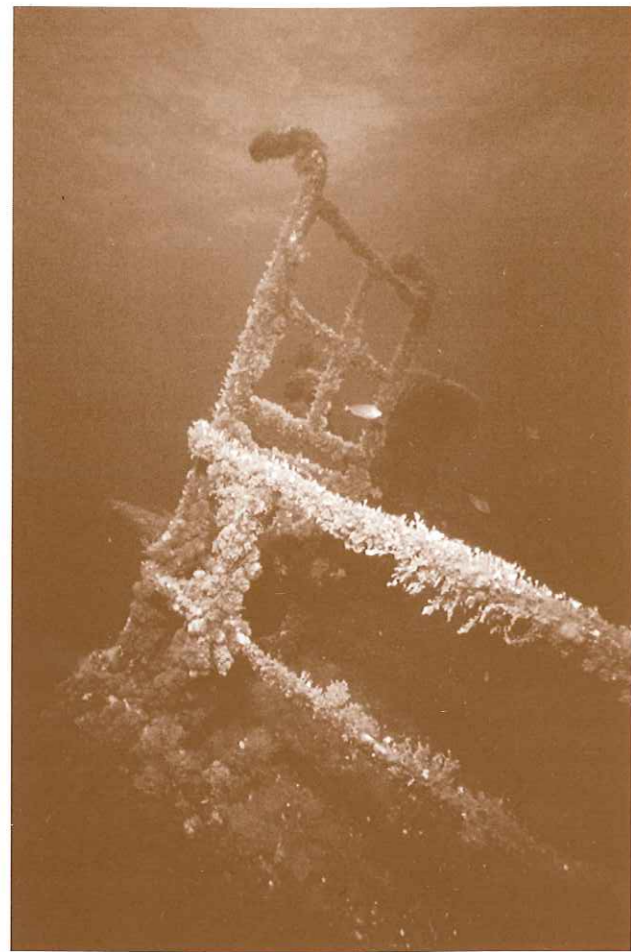
Faceva la spola tra La Spezia e Genova. Sembra che il suo nome fosse una sigla.

L'estate del 1944 era stata particolarmente avvara in quanto a pesca. Non tanto per la mancanza di pesce, quanto per l'impossibilità di uscire con le reti a causa della presenza di alcuni maledet-

tissimi sommergibili che pattugliavano l'Alto Tirreno. Quel pomeriggio di fine estate, il rimorchiatore navigava diretto verso l'Arsenale della Marina Militare della Spezia.

Il pescatore lo ricorda bene perché, contrariamente al solito, non trainava alcuna chiatte appesantita dal carico. Procedeva spedito su di un mare liscio come l'olio. Nessuno immaginava che, da un po' di miglia, era seguito e attentamente tenuto d'occhio dal periscopio di un sommergibile. Forse uno di quelli che impaurivano con la loro presenza i pescatori delle Cinque Terre.

Decisamente, il comandante del sommergibile, di cui nessuno ha mai saputo la nazionalità, reputa che un siluro sia uno spreco inutile per quel piccolo scafo. All'altezza di Framura, la silhouette scura e minacciosa del sottomarino si staglia contro l'orizzonte. Appena emerso, dal cannone di prua, indirizza un colpo che solleva un'alta colonna d'acqua a un centinaio di metri davanti alla prua del rimorchiatore. Trascorrono pochi istanti e la velocità del rimorchiatore diminuisce sensibilmente. Qualcuno a bordo spara una raf-



Framura. Relitto del Rimorchiatore.

fica di mitragliera verso la sagoma del sottomarino.

Si ode un altro colpo e un'altra colonna d'acqua si alza, più vicina questa volta alla prua del rimorchiatore. Questo allora si ferma, poggiando a dritta. Dalla sua fiancata si stacca una scialuppa con quattro o cinque persone a bordo, dirigendosi alacremente verso terra. Dal cannone del sommergibile viene sparato un terzo colpo che esplode sul fianco destro del rimorchiatore, avvolgendolo in una nube di fumo grigio. Quando il fumo si dirada, al posto del rimorchiatore si espande una macchia di nafta e si vedono galleggiare alcuni oggetti minuti.

Al largo, il sottomarino defila scomparendo anch'esso sotto la plumbea distesa del mare di Liguria.

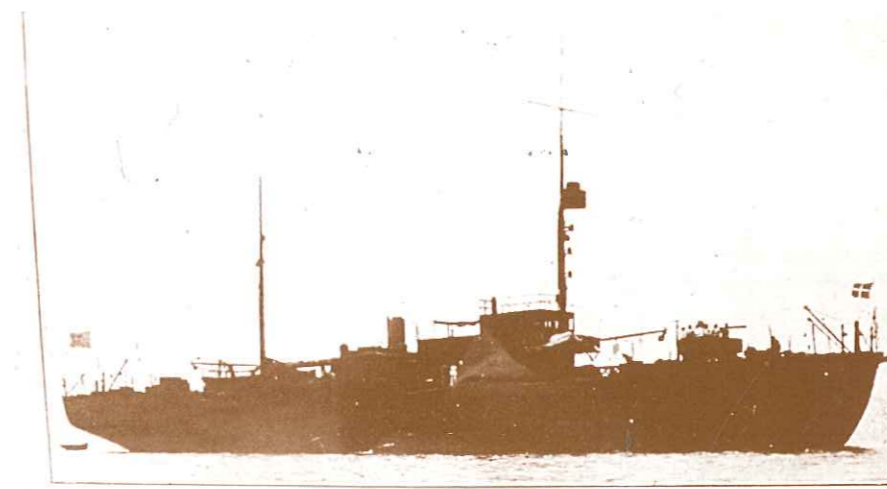
POSAMINE "PELAGOSA".

Quarto dei Mille, frazione genovese tra Nervi e il capoluogo ligure.

Due miglia al largo, alla profondità di 38 m, giace ormai sfatto e triturato, lo scafo di ferro di ciò che si indovina essere stata una nave. Ora è così. Un relitto depredato e visitato da una moltitudine di sub che, negli ultimi anni, ne hanno fatto una palestra per esercitazioni d'ogni tipo, non ultime quelle della spogliazione di ogni suppellettile possibile.

Quando l'abbiamo scoperto, con alcuni amici di un circolo subacqueo genovese ormai caduto in disuso, erano gli anni delle emozioni vere, genuine. Gli anni della convinzione di voler essere parte del sapere.

Lo scafo era rovesciato sul fianco sinistro e spaccato in più parti. Il castello e la plancia giacevano a lato, semisepolti nel fango. Le catene delle ancore pendevano dalle cubie della prua, ritta in verticale. Tutt'attorno: lamiere contorte, boccaporti e l'albero con il fanale di via intatto. Carrelli da mina, rotaie e un'infinità di rottami vari giacevano sparsi in un largo raggio. Qualche forma rotonda spuntava, qua e là dalla coltre della fanghiglia. Erano le mine agganciate alle catenarie e ai corpi morti. Sulla poppa, otto grandi lettere fuse in bronzo sistemate ad arco che si leggevano ancora benissimo "PELAGOSA". Neanche a dirlo. Le lettere sono state i primi souvenir di un famoso e vecchio subacqueo genovese. Debbo dire che anche noi non siamo stati da meno in quanto ad assicurarci qualche



BUCARI. 1928 Photo. Pucci.
4 Fasana type: BUCARI (1926), DURAZZO (1st April, 1926), FASANA (1924), PELAGOSA (1926). All built at Castellammare. 531 tons. Dimensions: 192 (p.p.) x 32 x 5.7 feet. Engines: 2 sets Fiat Diesels, together 700 B.H.P. = 10 kts. Guns: 1-3 inch AA. Carry 54 mines.

Il posamine Pelagosa

ricordo del relitto da tenere al circolo o a casa, in bella mostra per fare invidia agli amici.

L'avevamo trovato, il relitto del posamine Pelagosa, indagando sulla segnalazione della carta nautica del Golfo di Genova. L'avevamo trovato nel corso di una grigia immersione autunnale, a diverse centinaia di metri dal punto di segnalazione. La grande sagoma scura dello scafo spaccato e usurato strideva con i pezzi, in ottimo stato di conservazione, che recuperammo. Molti di essi erano infatti di bronzo. Bellissime le corazzature degli oblò con impresso lo stemma dei Savoia. Tra gli altri il fanale di via in ottone: perfetto nella sua funzionalità. Un particolare incredibile: la lampadina marchiata "Regia marina italiana" era intatta e ancora funzionante. E' finita al museo "Osram" della luce. Ciò che scoprivamo, immersione dopo immersione, mi incuriosì a tal punto che volli intraprendere una ricerca sulla vita e sulla morte di questa nave.

Ho potuto consultare alcuni archivi della Marina Militare trovando memorie precise ed interessanti del mio relitto.

Il "Pelagosa" fu varato nel 1926 dai cantieri di Castellammare di Stabia. Aveva un dislocamento di 530 ton ed era spinto da due motori da 700 cv l'uno. Dopo una dignitosa carriera di quasi vent'anni, trascorsa a posare torpedini nel Mediterraneo, l'armistizio dell'8 settembre '43, lo sorprende all'ormeggio nel porto di Genova. E' il 9 settembre. Un'alba livida dalla pioggia fine caduta durante la notte. L'aria è tiepida, come lo sa essere quella dei mesi di settembre in Ligu-

ria. Sono quasi le 7 quando giunge un cablogramma dal Comando dell'8^a Divisione Navale che ordina alla nave di sottrarsi alla cattura da parte dei tedeschi. Le truppe germaniche stanno infatti per entrare in Genova e occupare le installazioni militari. A bordo del Pelagosa non c'è il Comandante. Ten. di Vascello D'Aste, che è sceso a terra. Il comando lo ha l'Ufficiale in Prima, il S.Ten. di Vascello Giovanni Rella.

Da circa quarantott'ore non riceve ordini da Supermarina e, di conseguenza, non conosce la situazione che pare incerta. Decide così di ubbidire all'ordine giunto con il cablogramma e salpa verso levante facendo rotta per Livorno. Alle 8 il Pelagosa esce zigzagando attraverso gli sbarramenti e le ostruzioni del porto. Dopo mezz'ora, verso le 8,35 si trova a navigare all'altezza di Quarto dei Mille, alla periferia orientale di Genova. Sulle alture sono sistemate le batterie costiere che, già nella notte, sono cadute in mano alle truppe germaniche. Il mare è calmo e brilla ora dell'argento dei raggi del sole che si sta alzando sull'orizzonte. La sagoma scura del Pelagosa si staglia nitida e contrastante.

Senza alcun preavviso, le batterie di Monte Moro aprono il fuoco e il mare si rompe in spruzzi. Dopo le prime salve di inquadramento, una salva più precisa centra la nave sul cassero e sulla fiancata di babordo. Il posamine rallenta e piega sulla sinistra, puntando lentamente verso la spiaggia, mentre la maggior parte dei componenti dell'equipaggio, viene vista abbandonare la nave a nuoto. Dopo 15 minuti di agonia, con un sussulto, il Pelagosa s'inabissa di prua a circa due miglia dalla spiaggia di Quarto dei Mille. Ora è un relitto come tanti. Per me è speciale però. E' speciale perché lo considero come parte della Storia. E' infatti la prima nave da guerra italiana affondata dall'ex-alleato tedesco nel primo giorno del "nuovo corso" della Seconda Guerra Mondiale.

PALOMBARI MILITARI E DISTINTIVI DA BRACCIO

di Francesca Giacché

Nel corso delle mie ricerche sulla storia dei palombari mi sono imbattuta in un libro curioso ed interessante intitolato "Sulle maniche dei marinai", una sorta di manuale dei simboli marinari attraverso i quali la Marina Militare Italiana ha cercato di conservare lo stile e la tradizione della sua remota origine.

L'autore è Roberto Manno, studioso e cultore di storia militare, appassionato dei simbolismi nella militare e uniformologia, che in questo testo, oltre a fornire una chiave di lettura semplice e immediata della simbologia militare, ha ricostruito attraverso l'evoluzione di tale simbologia, parte della stessa storia della Marina. Il testo è ancora inedito, ma l'autore ha gentilmente messo a disposizione le parti riguardanti i palombari, consentendomi di scrivere questo articolo.

La storia dei simboli militari ha radici lontane che si perdono nelle tradizioni marinesche preunitarie. Il periodo considerato da Manno parte dall'Unità d'Italia (1861) per arrivare alla fine del millennio.

La Scuola Palombari della Marina Militare fu fondata a Genova il 24 luglio 1849 su proposta del Generale Della Rocca, Ministro della Guerra e Marina nel Gabinetto D'Azeglio.

Il primo istruttore della scuola fu Roberto Gardner, un palombaro civile, probabilmente inglese, che operava nel porto di Genova ingaggiato dalla Marina del Regno di Sardegna; gli allievi, dopo un breve tirocinio pratico sostenevano una prova di immersione ad una profondità di poco più di 10 m per una durata di 3 ore, se superavano questa prova, ottenevano il brevetto da palombaro. Le prove per il conseguimento del certificato, malgrado le varie disposizioni e normative riguardanti il servizio, restarono probabilmente invariate fino al 1884 anno in cui venivano emanate le "Disposizioni ed assegni per servizio da palombaro" (1), in seguito, nel 1886, 1895 e 1897 vennero apportate ulteriori modifiche tra cui l'istituzione del "libretto da palombaro" nel quale vengono annotati gli assegni percepiti per le immersioni registrate quotidiana-

mente, le motivazioni delle stesse, le promozioni ed i passaggi di qualifica (2); è interessante notare che nonostante l'istituzione della Scuola Palombari ed il relativo brevetto non esisterà una categoria Palombari fino 15 giugno 1933 (legge n.788).

Fino a questo momento i palombari avevano fatto parte della categoria Torpedinieri istituita nel 1874 (R.D. 15 novembre 1874). Nel frattempo, dopo l'Unità d'Italia ed il trasferimento della Marina Militare da Genova alla Spezia, anche la Scuola Palombari era stata qui trasferita, a bordo di una vecchia nave militare. La Nave Scuola Torpedinieri continuò ad essere la sede dei corsi per la formazione dei palombari militari fino al 1910 quando la scuola fu collocata in terraferma presso il Varignano e qui, salvo un breve periodo a bordo delle RR.NN. Elena e Pisa ed un altro a terra presso S.Bartolomeo, è rimasta fino ai nostri giorni.

Questa (molto) in sintesi la storia della categoria palombari, ma per tentare di ripercorrerne di pari passo l'evoluzione storiografica attraverso i simboli bisogna tornare al 1874, all'istituzione della categoria torpedinieri nella quale confluirono i palombari adottandone probabilmente anche i simboli. Inizialmente infatti i Torpedinieri, incaricati del servizio e della sicurezza relativi alle torpedini ed ai siluri, si trovarono a ricoprire molteplici ruoli, come la cura di materiali elettromagnetici, che a bordo non erano stati ancora attribuiti a specifiche categorie e tra gli altri, per l'appunto, anche il ruolo di palombaro. Dal 1891 la categoria Torpedinieri inizierà ad essere suddivisa in diverse specialità, ma è soltanto con la 1^a Guerra Mondiale che fa la sua apparizione la specialità TORPEDINIERI MINATORI PALOMBARI in cui compare per la prima volta chiaramente il termine 'palombari' che ne definisce chiaramente il ruolo.

E' in questo contesto che anche sui distintivi da braccio compare, accanto al distintivo di categoria Torpediniere ("torpedine cilindrica con il martello in diagonale") la lettera "P" di Palombaro.

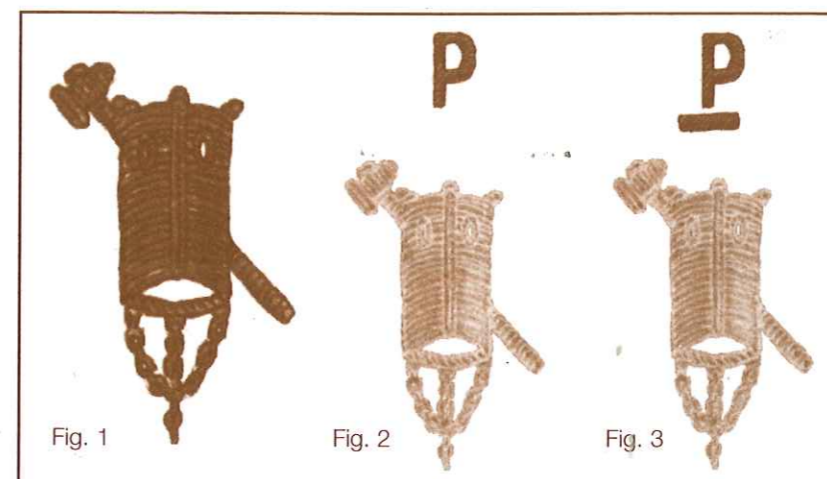


Fig. 4 - Elmo e collare (mod.1933) nelle tradizionali versioni in oro per Sottufficiali e in filo rosso per Sottocapi e Comuni. L'altezza dell'elmo a ricamo è prescritta in 3 cm.

Fig. 5 - Lettere "GP" (mod.1933) in ricamo dorato, per Palombari abilitati alle Grandi Profondità. Da portarsi 1 cm sopra al distintivo di categoria, tanto da Sottufficiali quanto da Sottocapi e Comuni.

Il concetto "GP" (Grandi Profondità) ancor prima rappresentato dal brevetto di 1^a classe con la lettera "P" sottolineata, prevede l'abilitazione ad effettuare immersioni superiori a 40 m (attualmente oltre gli 80), con scafandro rigido articolato.

Fig. 6 - Lettere "AF" (mod.1965) in oro per Palombari abilitati agli Alti Fondali. La classificazione "AF", nata nel 1959, stabilisce regole per l'immersione sino a 80 m di profondità, con scafandro. E' l'anno in cui la categoria allinea due specialità: Palombari ed Incursori.

Fig. 7 - Distintivo "non ufficiale" realizzato nel 1992, ricamato a macchina con il disegno riecheggiante una simbologia americana, portato unicamente sulle tenute sportive a sottolineare una specialità di prestigio.

Fig. 8 - Alcune curiose interpretazioni del distintivo "a ricamo" realizzato nel tempo da diverse ricamatrici in un periodo compreso dal 1933 ad oggi.

(g.c. Roberto Manno)

NOTE

1. Circolare n.795 del 7 aprile 1884.
2. Il libretto da palombaro è rimasto immutato fino al 1970.

BIBLIOGRAFIA:

Moro Tiberio, I subacquei della Marina Militare Italiana, Parte I, Dalle origini alla 1^a Guerra Mondiale, Edizione provvisoria a cura del Comitato Subacquei M.M.I. in congedo in occasione del loro IV Raduno Nazionale.

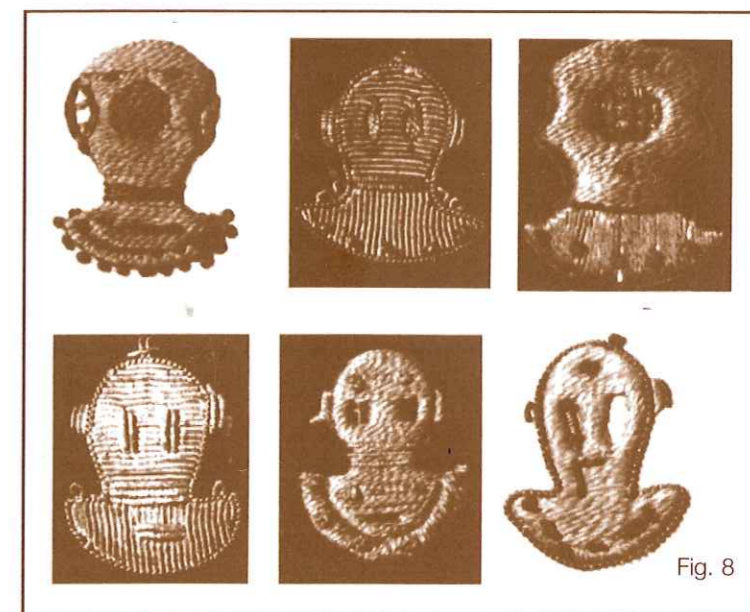
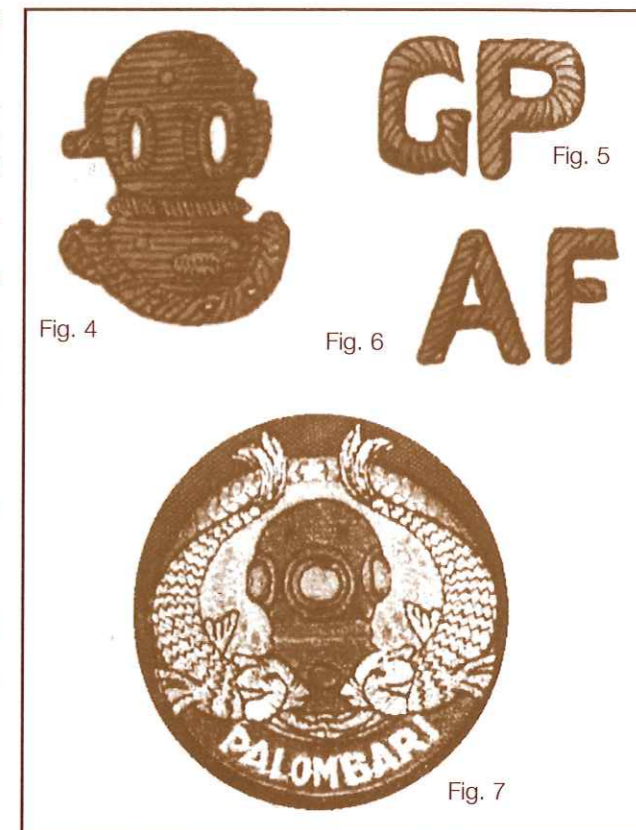
Un particolare ringraziamento a Roberto Manno per aver gentilmente concesso la pubblicazione di notizie e disegni tratti dal suo libro ancora inedito, "Sulle maniche dei marinai".

Fig. 1 - Il distintivo "torpedine cilindrica con il martello in diagonale", seppur con qualche piccola variazione nelle dimensioni, è rimasto in vigore dal 1891 (prima non c'era il martello) al 1966.

Fig. 2 - Lettera "P" (mod.1928) in ricamo oro per Brevettati Palombari di 2^a classe, da portarsi 1 cm al di sopra del distintivo di categoria. Il segno letterale viene abolito nel 1933.

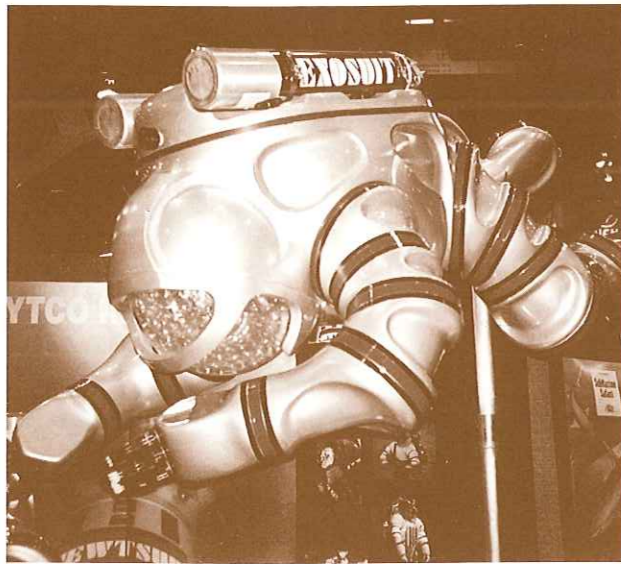
Fig. 3 - Lettera "P" sovrapposta ad un segmento orizzontale (il tutto in oro) sempre accompagnato al distintivo di categoria per i Brevettati Palombari di 1^a classe.

(g.c. Roberto Manno)



HDS - DEMA SHOW 2000

Testo e foto di Giancarlo Bartoli



EXOSUIT, lo scafandro articolato del 2000 può nuotare con le pinne, costruito in Canada da Nuytco Research Ltd.

Nella scintillante cornice di Las Vegas si è tenuto dal 18 al 21 Gennaio di quest'anno il DEMA SHOW, una mostra mercato dedicata alla subacquea nel senso più ampio della parola. Infatti erano presenti oltre 3500 espositori che coprivano un'area espositiva di oltre 20.000 mq. con prodotti e servizi che andavano dal bikini in tessuto per abbronzarsi anche quel poco che tentava di coprire, all'avveniristico scafandro articolato EXOSUIT della Nuytco Research, passando per un'infinita gamma di prodotti e servizi intermedi, dalle riviste specializzate, ai Diving Center, alle Assicurazioni etc., etc.

Si potrebbe dire che entrando nudi al Dema Show se ne poteva uscire completamente equipaggiati e riforniti per una vacanza subacquea nel più esotico dei diving center in qualunque angolo del mondo, oppure per un lavoro professionale e/o scientifico negli abissi. Il tutto accompagnato da letture e seminari proposti dagli espositori sui vari argomenti tecnici, amministrativi, scientifici: strategie di marketing, corsi di assistenza per riparazioni, gestione dei materiali e magazzini, programmazioni e finanza, centri turistici, etc.

Una visione americana del mondo subacqueo con tutte le sue interazioni economiche, sociali, culturali, sportive, professionali, educative e scientifiche; si può ben dire che ogni tipo di re-

lazione con il mondo subacqueo era rappresentato sia nella parte espositiva che congressuale. E non mancavano certamente i MARINES e i SEALS.

Nell'ambito di questa maratona subacquea durata quattro giorni, oltre che visitare la mostra ho partecipato ad alcune attività già programmate prima della partenza dall'Italia e che ci hanno impegnato ben oltre le nostre possibilità.

In accordo con il direttore del "Museum of Man in the Sea" di Panama City, Fl., Mr. Douglas Hough abbiamo trasferito nel loro stand tutta l'attrezzatura ed i materiali necessari alla costruzione di un elmo da palombaro, predisponendo una serie di teste in varie fasi della loro lavorazione in modo da mostrare come da un foglio di rame si potesse arrivare ad un elmo da palombaro finito.

A similitudine di quanto fatto dall'HDS-USA anche il Museo di Panama City ha organizzato una lotteria il cui premio è stato un elmo da palombaro tipo Marina, appositamente costruito e donato dalla PRO.TE.C.O. SUB. Snc al museo



Dan Orr estrae il biglietto vincente della lotteria organizzata dal "Museum of the Man in the Sea" di Panama City.

per questo scopo. Il ricavato della lotteria è andato a beneficio del museo stesso.

In questa fatica organizzativa e lavorativa sono stato aiutato dai miei due figli Fabrizio ed Andrea che si sono alternati l'uno ad intrattenere i numerosissimi visitatori mentre l'altro eseguiva la dimostrazione di una lavorazione; nello stand al Dema.

L'iniziativa è stata particolarmente interessante e gradita al pubblico, tanto che pensiamo di riproporla alla prossima edizione che si terrà a New Orleans dal 24 al 27 gennaio 2001.

Durante le intense giornate del Dema Show è stata anche tenuta una riunione informale dei rappresentanti HDS delle varie nazioni presenti al Dema, la proposta partita da Phil Nuytten Presidente HDS-Canada ha riunito Bob Ramsay (HDS-Australia), T.Kleeman e M.Vohsel (HDS-Germania), Phil Nuytten (HDS-Canada), Leslie Leaney e Lee Selisky (HDS-USA), Nigel Eaton (uditore dell'HDS-Inghilterra) ed il sottoscritto per l'HDS-ITALIA.

E' stata una riunione breve ma efficace da cui potranno scaturire importanti evoluzioni che partendo da una più stretta collaborazione tra le varie società esistenti, a cui si sono aggiunte HDS-Mexico e HDS-Russia, potrebbero arrivare ad una HDS-INTERNATIONAL. Con il reciproco riconoscimento tra le varie HDS, e DHS-Australia e S.E.Asia le fondamenta ci sono, i mattoni pure, tocca agli uomini di buona volontà rimboccarsi le maniche e mettere su la costruzione.



Dimostrazione di una fase di costruzione dell'elmo da palombaro allo Stand del "Museum of the Man in the Sea" al DEMA SHOW.



Elmo Tipo Marina donato dalla Pro.te.co. Sub al Museo di Panama City per la lotteria.

Un'altra manifestazione a cui ho partecipato su invito personale di Leslie Leaney è stata il Dive Industry Awards Gala 2000 organizzato dall'HDS-USA e dall'Accademy of Underwater Arts e Science per la consegna dei loro rispettivi Awards, alla presenza di circa 600 persone sono stati consegnati gli Awards tra gli altri a James Cameron, regista di "TITANIC", Andre Galerme, fondatore dell'I.U.C., Albert Falco, sommozzatore e nostromo della leggendaria Calypso, di J.Y. Cousteau.

E' stata una serata divertentissima che si è aperta con un filmato sulla ricerca dello "Awards scomparso" magistralmente interpretato da Phil Nuytten, Leslie Leaney, J.M. Cousteau, che ha messo a suo agio i partecipanti tra loro e con le personalità, rompendo la formalità dell'avvenimento con le sue gag davvero esilaranti, ed introducendoci ad un classico "American dinner". Durante il gala si è tenuta un'asta a voce di due libri legati al mondo sub che hanno visto spuntare la quotazione record di 5000 US\$ per "Il mondo del silenzio" di J.Y.Cousteau prima edizione in inglese, ed un'altra silente per i vari oggetti marini che ha totalizzato altri 4740 US\$. E' stata un'occasione veramente eccezionale per incontrare di nuovo tante persone tutte legate a questo affascinante mondo della subacquea che da molti anni avevo perso di vista.

Per cui visto il successo della manifestazione e della notevole partecipazione delle HDS in esso non mi rimane che dire, ci rivedremo a New Orleans il prossimo anno.



Comune di Ravenna

MUSEO NAZIONALE DELLE ATTIVITÀ SUBACQUEE



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

BLUE DREAM
CHARTER E SERVIZI PER LA NAUTICA



CCIAA RAVENNA • MARINE CONSULTING • PROTAN • VIGLIENZONE ADRIATICA • ART COLOR • CENTRO IPERBARICO • GIOIELLERIA BENELLI • CASA DELLA GOMMA • RANA • SECOMAR

ORARI MUSEO

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

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

USTICA - TRIDENTI D'ORO 2000

di Franco Capodarte

C'è un giorno dell'anno, da 41 anni ormai, che è festa grande per l'Accademia Internazionale di Scienze e Tecniche Subacquee di Ustica. E' il giorno della consegna dei Premi "Tridente d'Oro" conferiti a personalità del settore, d'ogni parte del mondo: scienziati, ricercatori, tecnici, scrittori, registi, scelti da una giuria che deve tenere conto della loro notorietà internazionale e del fatto di svolgere attività subacquea. Quest'anno i "Tridenti" sono andati al medico subacqueo ed iperbarico spagnolo Jordi Desola Alà, al biologo marino Attilio Rinaldi direttore generale dell'ICRAM e, per la sezione tecnologica, a Faustolo Rambelli presidente dell'HDS ITALIA. La consegna è avvenuta, secondo tradizione, durante la Rassegna Internazionale delle Attività Subacquee che si svolge nell'isola di Ustica e che rappresenta la manifestazione subacquea più antica del mondo, la cui prima edizione risale al 1959, organizzata dall'Azienda Autonoma Provinciale per l'Incremento Turistico di Palermo. Quest'anno sono stati assegnati per la prima volta anche due "Tridenti d'Oro" alla Carriera: al campione del passato Claudio Ripa (socio HDS, n.d.r) che ha acquistato meriti nel settore archeologico e biologico, e al regista Folco Quilici (socio HDS, n.d.r.), autore di film di successo come "Sesto Continente" e "Tikoio e il suo pesceccane" e di libri come "Cacciatore di Navi" e "Alta Profondità".

Sempre nell'ambito della consegna dei Tridenti il 1° luglio scorso, sono stati conferiti gli "Ustica Awards" a enti e istituzioni. I riconoscimenti sono andati al "Réseau des Accadémies des Pays Méditerranéens" di Parigi e all'Accademia "Gioenia" di Scienze Naturali di Catania.

I personaggi insigniti del Premio Tridente, un vero e proprio Oscar del mare, entrano a far parte dell'Accademia Internazionale di Scienze e Tecniche Subacquee di Ustica, presieduta dal Prof. Raffaele Pallotta e diretta dal Dott. Lucio Messina. L'Accademia, con sede a Palermo, ha il compito principale di diffondere l'attività subacquea nel mondo in tutte le sue specializzazioni. Con la sua opera concreta, ha fra l'altro partecipato alla creazione della Riserva Marina di Ustica e ha svolto studi e ricerche i cui risultati

vengono pubblicati nei suoi "Quaderni" ufficiali. L'Accademia concede patrocini a importanti manifestazioni mondiali ed ha una sezione francese.

Soci HDS che hanno ottenuto i "Tridenti d'Oro" od altri riconoscimenti dall'Accademia.

- Folco Quilici - 1960 - attività divulgativa - 2000 - alla Carriera
- Raimondo Bucher - 1960 - premio speciale
- Claudio Ripa - 1961 - attività sportiva - 2000 - alla Carriera
- Luigi Ferraro - 1962 - attività divulgativa
- Alessandro Fioravanti - 1968 - attività scientifica
- Francesco Lo Savio - 1976 - attività tecnica
- Alessandro Olschki - 1978 - attività divulgativa
- Federico de Strobel - 1979 - attività scientifica
- Danilo Cedrone - 1980 - attività divulgativa
- Paolo Colantoni - 1980 - attività scientifica
- Gaetano Cafiero - 1982 - attività divulgativa
- Enrico e Rosaria Gargiulo - 1988 - attività divulgativa -
- RANA società lavori subacquei - 1997 - Ustica award -
- Giorgio Chimenti - 1999 - attività tecnica -
- Faustolo Rambelli - 2000 - attività tecnica -



Ustica, sabato 1 luglio 2000 - nella foto sono riconoscibili (da sin. a des.) in piedi: Lucio Messina, direttore dell'Accademia di Ustica - Claudio Ripa, tridente d'oro alla carriera - Faustolo Rambelli, tridente d'oro - Flondar Brunelli - seduti: Attilio Agodi, presidente dell'Accademia "Gioenia", award - Attilio Rinaldi, tridente d'oro - Jordi Desola, tridente d'oro - Folco Quilici, tridente d'oro alla carriera.



LEADERSHIP DELLA SUBACQUEA NITROX E TECNICA

- EQUIPMENT FOR SERIOUS DIVERS -

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

CUSTOM DIVERS, SEA MARSHALL, SUBSALVE, AQUA-EXPLORERS



ECCEZIONALE NITEK³ COMPUTER 3 MISCELE

NITEK³



3 miscele 21% - 99%

NITEK¹



1 miscela 21% - 100%

BRIDGE II



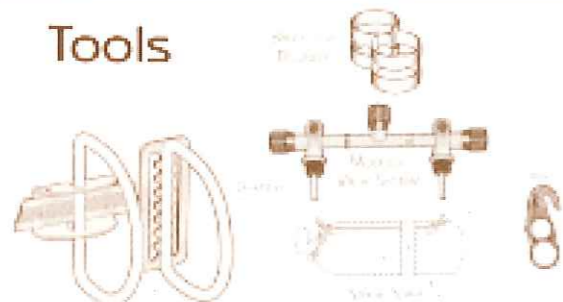
1 miscela 21% - 50%

B' AIR

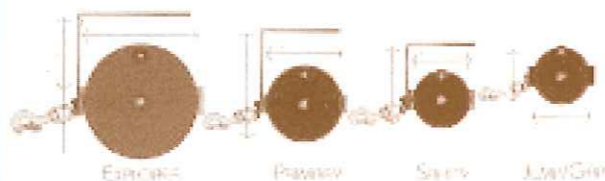


aria 21%

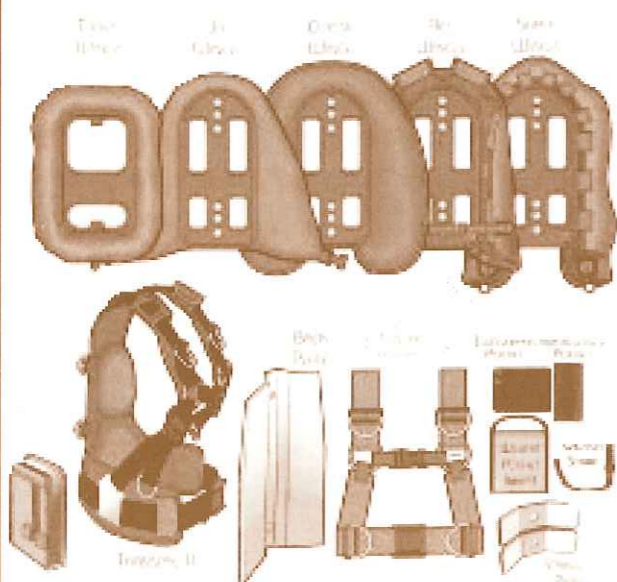
Tools



Reels



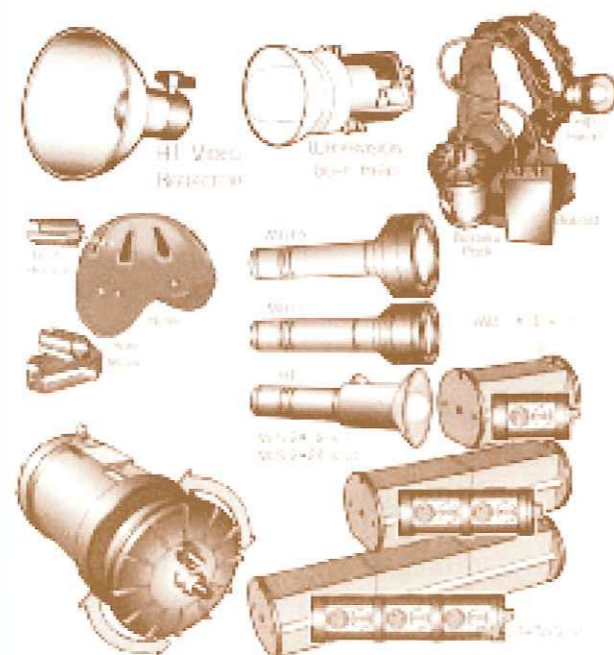
Modular BC System



CE - EN 250

CE - EN 1809

Modular Lighting System



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



IANTD

International Association Nitrox & Technical Divers



DALLA RICREATIVA ALLA TECNICA

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

IANTD Openwater Nitrox Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Nitrox Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Deep Air Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD EANx Wrack Diver MIAMI, FL 305-751-4873
IANTD Specialty Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Advanced Nitrox Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Advanced Deep Air Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Gas Blender MIAMI, FL 305-751-4873
IANTD Advanced Openwater Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD EANx Overhead Environment Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Technical EANx Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Rebreather Diver MIAMI, FL 305-751-4873
IANTD Specialty Diver MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD EANx DIVERMASTER MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Technical Diver Specialist MIAMI, FL 305-751-4873	IANTD Trimix Diver MIAMI, FL 305-751-4873

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

Numerosi programmi didattici dedicati all'immersione sui relitti e speleasub



CORSO OPEN WATER
EANx DIVER



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

IANTD Italia Adria

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

ATTIVITÀ HDS

MOSTRA ARCHEOSUB AL "MUSEO NAZIONALE DELLE ATTIVITÀ SUBACQUEE"

Presso il "Museo Nazionale delle Attività Subacquee", nella sala riservata alle mostre tematiche, dove da settembre 1999 era presente la mostra sul relitto Paguro, HDS ITALIA ha ora allestito una mostra sull'archeologia subacquea, che resterà aperta fino ad ottobre 2000.

In particolare trattasi della documentazione relativa ai lavori di scavo, effettuati nel 1998 e 1999 dal G.R.A. (Gruppo Ravennate Archeologico), di tre pozzi nella "Villa Romana" di Russi, in provincia di Ravenna, da cui sono state recuperate grandi quantità di reperti, molti dei quali saranno esposti in apposite bacheche.

Il lavoro del G.R.A. di scavo e classificazione si è svolto, come sempre, sotto la direzione della Dottoressa Maria Grazia Maioli della Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna con cui il G.R.A. collabora da oltre 10 anni.

Caratteristica principale di uno dei pozzi scavati è la profondità eccezionale di 14 metri rispetto all'originale piano di campagna. Solo da questo sono state recuperate oltre 50 anforette di terracotta, ossa di diversi animali (alcuni scomparsi da tempo dal territorio), brocche metalliche, chiavi ed altri piccoli oggetti.

La ricchezza dei reperti provenienti dai tre pozzi è tale per cui il G.R.A. e la Soprintendenza stanno già lavorando al progetto di una pubbli-

cazione scientifica (Edizioni Calderini - Bologna) su questo specifico aspetto della "Villa Romana" di Russi.

Per maggiori informazioni:

HDS,ITALIA: Tel. 0544.5432810

fax 0544.531013 - hdsitalia@racine.ra.it -

www.racine.ra.it/pergialtri/hdsitalia - G.R.A.:

tel. 0544.533534 - 0339.5011617



Gianluca Minguzzi, uno dei sommozzatori del G.R.A. di Ravenna, riemerge da uno dei pozzi della "Villa Romana" di Russi (RA) con due stupende brocche in rame. Le due brocche sono ora esposte, con altri reperti, presso il "Museo Nazionale delle Attività Subacquee" di Marina di Ravenna. (per g.c. Soprintendenza Archeologica Emilia-Romagna)

HDS, ITALIA E VEIO COUNTRY CLUB PROMUOVONO LA CULTURA DEL MARE

Lo scorso 12 luglio, l'HDS, Italia e il Veio Country Club, Circolo Sportivo immerso nella campagna romana, hanno organizzato, con il patrocinio di Marevivo, una manifestazione dedicata alla cultura del mare. Nel corso della serata

Folco Quilici ha presentato il filmato e la riedizione del suo libro "Sesto Continente". Nel prossimo numero HDS NOTIZIE dedicherà un servizio a tale manifestazione.

NOTIZIE VARIE E COMUNICATI

VI CONVEGNO NAZIONALE SULLE ATTIVITÀ SUBACQUEE

Il VI Convegno Nazionale sulle Attività Subacquee si svolgerà sabato 25 novembre a Ratignano (Bologna) presso lo "JUNIOR STAR CITY" in via Serrabella, 1.

Tema: "La cinematografia subacquea"

Segreteria del Convegno: CDC Italia (socio HDS) dott.ssa Monica Crovetti -tel. 0335.7307766 -cdcita@tin.it

"UN FILM PER UN MUSEO" Filmiamo oggi la storia di domani

HDS Italia

La HDS, Italia, che fa parte della famosa Associazione Internazionale The Historical Diving Society con oltre due milioni e mezzo di soci e simpatizzanti in tutto il mondo, promuove da quest'anno un Concorso annuale per filmati e video dal titolo "Un Film per un Museo".

Questa iniziativa avrà lo scopo di conservare, classificare e portare alla ribalta internazionale le opere e le documentazioni di tanti appassionati molti dei quali hanno fatto la storia della cinematografia subacquea.

Si vuole in questo modo evitare che, esaurita la momentanea glorificazione dei consueti premi e manifestazioni, molti lavori, altamente meritevoli, svaniscano di nuovo nell'anonimato anziché entrare nella storia.

La HDS, Italia ha fondato nel 1998 il "Museo Nazionale delle Attività Subacquee" con sede a Marina di Ravenna che, oltre a raccogliere ed esporre le attrezzature storiche per l'immersione, ha anche il fine di preservare il grande patrimonio culturale costituito da libri, pubblicazioni, fotogra-

fie e filmati che abbiano come argomento le attività subacquee.

Già in occasione del III Convegno annuale, tenutosi presso l'Acquario di Genova nel 1997, venne organizzato un Concorso Fotografico Storico al fine di raccogliere e catalogare, presso il Museo, il materiale fotografico realizzato in Italia fino al 1975.

Tale iniziativa ebbe un enorme successo e fu possibile salvare tante immagini preziose ed inedite che hanno oggi l'onore di essere raccolte in una pubblicazione *La fotografia subacquea-i primi cento anni* (Edizioni HDS) disponibile presso il Museo.

La HDS, Italia, al fine di preservare fin da adesso "la storia di domani", vuole estendere la stessa proposta alla Cinematografia offrendo a tutti i registi ed operatori l'opportunità e l'onore di vedere le loro opere, realizzate oggi, conservate nella cineteca del "Museo Nazionale delle Attività Subacquee" per essere tramandate nel futuro e messe a disposizione degli interessati per la consultazione scientifica internazionale.

BANDO DEL 1° CONCORSO VIDEOSUB: "UN FILM PER UN MUSEO"

- 1) Il Concorso "Un Film per un Museo", promosso ed organizzato da HDS, Italia, è aperto a tutti i cine e videoperatori dilettanti e professionisti.
- 2) Lo scopo del Concorso è quello di preservare le opere realizzate oggi e che rappresentano quella che sarà "la storia di domani". Si vuole inoltre cercare di recuperare anche

vecchi filmati o spezzoni mai montati sia a colori che in bianco e nero.

3) Il Concorso "Un Film per un Museo" prevede tre categorie:

Tropici

Mediterraneo

Sezione storica (con materiale antecedente il 1980)

Ogni categoria avrà una classifica dei primi tre posti.

4) Il 1° classificato di ognuna delle tre categorie verrà dichiarato: **Regista dell'anno 2000.**

5) Verranno assegnate, ove se ne riscontri il caso, anche delle menzioni speciali per argomenti o momenti particolarmente significativi. Anche queste opere saranno inserite nella Cineteca del Museo.

6) Le riprese effettuate sott'acqua (sono incluse anche le acque interne) dovranno rappresentare almeno il 50% dell'intero filmato.

7) La durata di ogni opera dovrà essere al massimo di 12 minuti con un'eventuale tolleranza in più del 20%. Riceveranno un voto di preferenza i filmati con un ritmo veloce che rimarranno entro i 5/8 minuti.

8) I filmati dovranno essere passati su VHS ed inviati entro e non oltre il 1° ottobre 2000 al **Museo Nazionale delle Attività Subacquee**, V.le IV Novembre 86/A, 48023 Marina di Ravenna (RA), tel. / fax 0544531013, e-mail: hdsitalia@racine.ravenna.it. Le cassette VHS pervenute non verranno restituite.

9) Per partecipare al concorso, a parziale copertura delle spese, dovrà essere effettuato un versamento di L.100.000 a favore di:

The Historical Diving Society, Italia

V.le IV Novembre 86/A

48023 Marina di Ravenna (RA)

Banche:

ROLO BANCA 1473

48023 Marina di Ravenna (RA)

ABI 03556

CAB 13105 • CC 54991

Oppure

CASSA DI RISPARMIO

48023 Marina di Ravenna (RA)

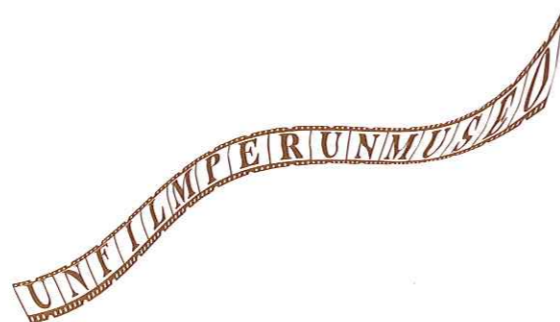
ABI 06270 • CAB 13139 • CC 7803

Oppure CCP 12000295

Tale importo darà diritto a partecipare al concorso ed a divenire socio della HDS, Italia per l'anno 2001. Copia del versamento dovrà essere allegata alla videocassetta VHS del filmato.

10) Le opere premiate, ad insindacabile giudizio della giuria, resteranno a disposizione della HDS, Italia per utilizzazioni che non abbiano scopo di lucro o per passaggi televisivi o altre proiezioni promozionali dell'Associazione e del Museo.

11) Le opere che si saranno aggiudicate il primo premio verranno proiettate in occasione del "VI Convegno Nazionale sulla Storia dell'Immersione" che si terrà a Bologna nel mese di novembre 2000.



THE HISTORICAL DIVING SOCIETY BULLETIN

Il bollettino della HDS, United Kingdom è gratuito e viene inviato regolarmente tramite e-mail agli iscritti. Contiene notizie di storia della subacquea ed informazioni riguardanti il sito di The Historical Diving Society, UK

<http://www.thehds.com>

Per riceverlo si può inviare la richiesta direttamente a: bulletin@thehds.com

DHS ASEA RALLY 2001

La DHS ASEA invita i soci delle varie HDS nazionali a partecipare al meeting annuale che si terrà a Sidney, presso l'Australian Technology Park, dal 30 agosto al 2 settembre 2001.

Se qualcuno fosse interessato a partecipare in qualità di relatore, il programma può essere ancora ampliato. Vari relatori internazionali hanno già espresso interesse al riguardo. Nel dare il benvenuto i soci DHS ASEA ricordano, a chiunque fosse interessato, la possibilità di visitare con loro, oltre a Sidney, altre regioni (da Hong Kong alla Nuova Zelanda, dall'Indonesia alle Fiji).

Per informazioni:

Bob Ramsay

PO BOX 2064 Normanville SA 5204

Australia

Fax +61 (0) 88558 3490

Tel. +61 (0) 88558 2970

e-mail bramsay@iaccess.com.au

NUOVI SOCI

Michele Magni di Livorno

Roberto Molteni di Milano

CDC (CMAS Diving Center) di Bologna

Giovanni Cortesi di Roma

ADVAL sas J.C. Uldry di Saronn

SCAMBI DI ELMI

Il signor Jacques Abdoun cerca un elmo italiano "GALEAZZI" o "SALVAS" per uno scambio con un elmo francese 12B, fabbricato da Joseph SCAUDA intorno al 1920 a Marsiglia, bella fabbricazione artigianale, in buono stato.

Chi fosse interessato può contattare, inviando foto dell'elmo da scambiare:
Monsieur Jacques ABDOUN
Villa Galatée
Saint Andrieux
83340 Le cannet des Maures
FRANCE
Tel.0033 (0)4 94.47.92.73 (dopo le ore 20.00)



Il palombaro nell'imbarazzo:
— Non so che fare! La sposo o la friggo?

Tratto da "Illustrazione del Popolo" anno XX - n. 18



THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA

invita i lettori a visitare il proprio sito www.racine.ra.it/perglialtri/hdsitalia con notizie sull'associazione e la sua attività nei suoi molteplici aspetti: convegni e awards assegnati, mostre, stage da palombaro sportivo, periodico HDS NOTIZIE.

Una parte del sito è dedicata al "Museo Nazionale delle Attività Subacquee", attualmente unica realtà del genere in Italia. E' così possibile averne una prima visione attraverso alcune immagini delle sale allestite con attrezzature e materiali, diorama, stampe che ripercorrono l'evoluzione subacquea dell'uomo, ecc.:

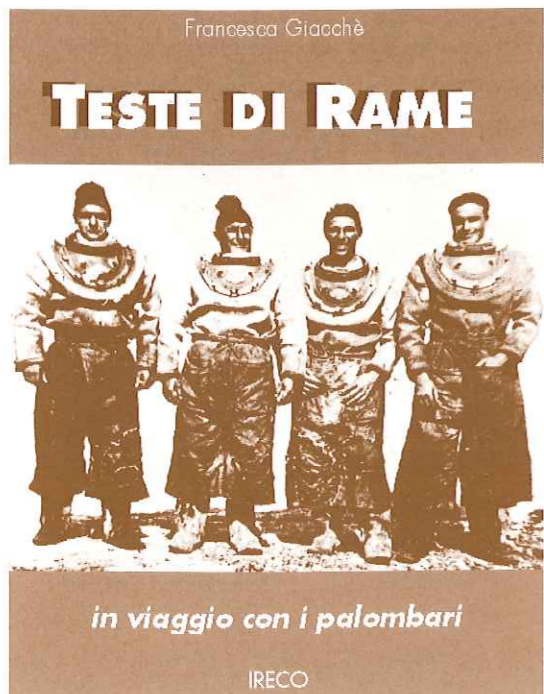
Sala A: Marina Militare
Sala B: Cristo degli Abissi
Sala C: Lavoro Subacqueo

Sala D: Mostre Tematiche (attualmente mostra archeosub, si veda pag. 24).

Sono inoltre fornite indicazioni, con dettagliate mappe, su come raggiungere il museo. Nell'ingresso del museo si trova la biblioteca con riviste e testi tematici sulla subacquea a disposizione di studenti, ricercatori, ecc.; attraverso il sito è possibile accedere all'elenco dei libri disponibili presso la biblioteca museale (attualmente nella pagina Web appare circa il 40 % di tali testi), che continua ad arricchirsi soprattutto grazie a donazioni di privati e di case editrici. Infine link ad altri siti Web di interesse storico per la scienza subacquea, link alle "Historical Diving Society" nel mondo e link a soci HDS, Italia.

LA BIBLIOTECA DELL'HDS

E' in uscita tra i "libridimare" di IRECO:



Volume in grande formato, 270 pagine corredate da foto d'epoca inedite a testimonianza di un secolo di lavoro sommerso delle "teste di rame" italiane, con presentazione di Folco Quilici.

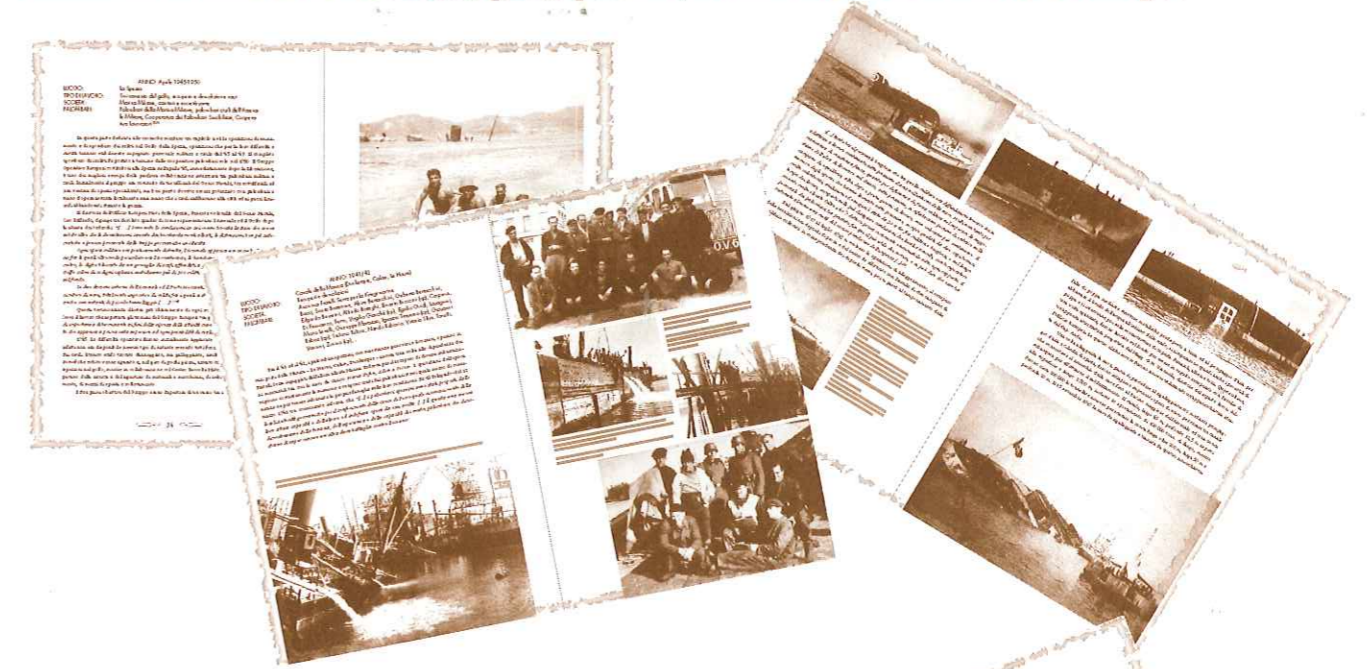
Teste di rame. In viaggio con i palombari è, dopo lo storico *Viaggi nel mondo sommerso. Avventure di palombari* di Ulderico Tegani (1931), il primo volume italiano interamente dedicato al lavoro dei palombari civili.

E', come indica il sottotitolo, il diario di un viaggio, nel tempo e nello spazio, compiuto dall'autrice Francesca Giacché, insieme ai vecchi palombari, nei luoghi che furono teatro di naufragi e complessi recuperi. Un viaggio che parte dalla Spezia, "culla" di palombari, e continua dal Mar di Marmara e il Mar Egeo, attraverso le isole e lungo le coste mediterranee, fino a Gibilterra ed oltre, in Atlantico, Pacifico, Oceano Indiano fino ai laghi ed ai fiumi dell'Africa Equatoriale.

Il volume comprende tre parti più un'appendice tecnico-storica:

LE CRONACHE

In questa prima parte sono presentate operazioni subacquee compiute dai palombari italiani da inizio '900 agli anni '80, ricostruite attraverso documenti, testimonianze orali e foto originali. Si tratta per lo più di recuperi e demolizioni di relitti di cui si è cercato, quando possibile, di ricostruire anche la storia del naufragio.



GLI UOMINI

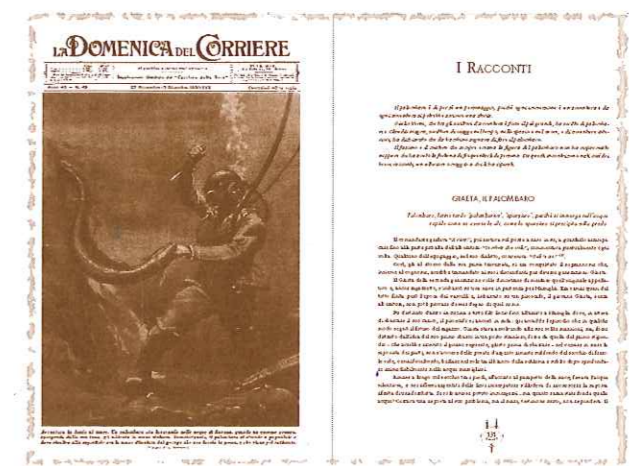
La seconda parte è dedicata ai palombari protagonisti delle cronache: biografie ed immagini.



I RACCONTI

Il palombaro come personaggio letterario ha affascinato generazioni di lettori e, ancor prima, di scrittori da Giulio Verne a Claudio Magris. In quest'ultima parte viene presentata una breve raccolta di racconti nati dall'incontro dell'autrice con i palombari conosciuti o intervistati.

Teste di rame. In viaggio con i palombari di Francesca Giacché, presentazione di Folco Quilici, edizioni Ireco, pagine 270, lire 80.000 può essere ordinato via fax o telefono a: IRECO, tel.06/9075070-0761/571009, fax 06/9075063



HDS INTERNET

ELMI STORICI

Bert Dodde (Olanda) è un appassionato di immersione con scafandro e collezionista di elmi. Ha creato un sito sul quale è possibile trovare illustrati oltre 100 elmi e la loro storia.

[http:// home.planet.nl/dodde005/helmdui-ken.htm](http://home.planet.nl/dodde005/helmdui-ken.htm)

FOTOCINESUB ITALIAN GRAFFITI

Il Dr. Alberto Romeo ha aperto nel suo sito una sezione "FOTOCINESUB ITALIAN GRAFFITI" dedicata alla storia della fotocinematografia italiana ricostruita principalmente per mezzo d'immagini d'epoca. Ogni collaborazione sarà gradita.

Dr. Alberto Romeo

U/W Photo Videojournalist and Sport's Doctor
Presidente Onorario Gruppo Ricercatori ed Operatori Subacquei

Honorary President of Underwater Photo & Research Team

Dirigente Sanitario U.O. Medicina dello Sport
A.S.L. n.6 Palermo

a.romeo@mclink.it

[http:// www.diveitaly.com/aromeo](http://www.diveitaly.com/aromeo)

[http:// www.mondomarino.net](http://www.mondomarino.net)

[http:// www.sportvillage.it/varie/medsport-pa.htm](http://www.sportvillage.it/varie/medsport-pa.htm)

ANIS & INTERNET

Il nuovo Direttivo ANIS, Associazione Nazionale Istruttori Subacquei, è già all'opera per migliorare i servizi offerti agli associati e internet, la rete delle reti, non poteva certo...passare in secondo piano.

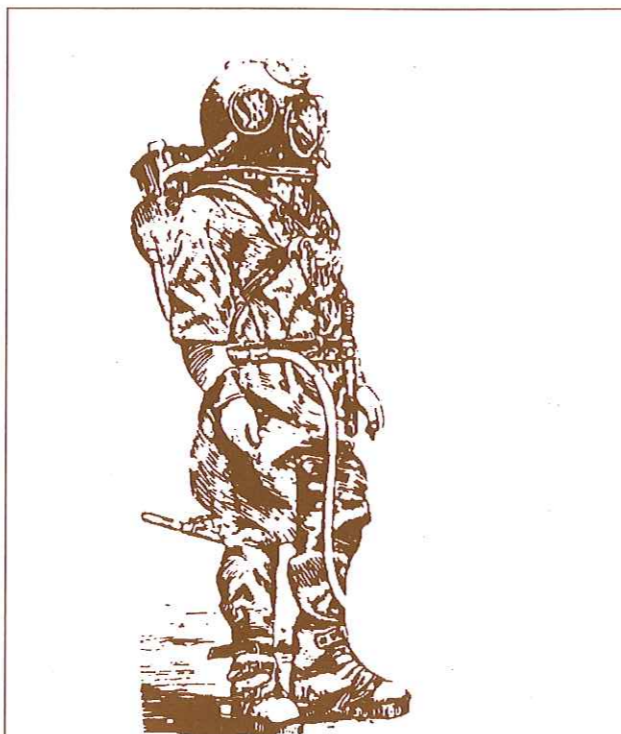
Il sito, www.anissub.com viene costantemente aggiornato e ci si possono trovare informazioni molto utili: dai nominativi delle Scuole ANIS alle manifestazioni delle stesse, da una serie infinita di links subacquei ai gadget e le iniziative dell'Associazione.

Inoltre, tutti gli iscritti che ancora non hanno dato la propria e-mail in segreteria o direttamente

sul sito all'indirizzo mail@anissub.com, sono invitati a farlo in quanto diverse iniziative riguarderanno proprio internet.

ERRATA CORRIGE

Nel N. 15, Aprile 2000, nell'articolo "ARTILLERIE" -1621- di DIEGO UFANO, DIALOGO 24°, traduzione dal francese di Faustolo Rambelli, pp.9-11, le fotografie non corrispondono alle didascalie in quanto invertite.



NAUTIK

STANDARD DIVING EQUIPMENT

Van Polanenpark 182,
2241 R W Wassenaar,
Holland

Tel. (+) 31 70 511 47 40

Fax (+) 31 70 517 83 96

PRESENTAZIONE "HDS, ITALIA"

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

"L'associazione ha lo scopo di:

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

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

a) pubblicazione di 3-4 numeri all'anno della rivista **HDS NOTIZIE**;

b) organizzazione annuale di un "CONVEGNO NAZIONALE SULLA STORIA DELL'IMMERSIONE". (Il primo si è tenuto nel 1995 a La Spezia presso il Circolo Ufficiali della Marina, il secondo nel 1996 a Viareggio, il terzo il 31 ottobre 1997 a Genova presso l'Acquario, il quarto a Marina di Ravenna il 15 novembre 1998 ed il quinto a Milan o il 6 novembre 1999), il sesto si terrà a Bologna il prossimo novembre.

c) formazione di una **biblioteca** relativa all'attività subacquea;

d) realizzare **mostre ed esposizioni itineranti** di materiale subacqueo;

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

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

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

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

HDS, ITALIA - Via IV Novembre, 86A

48023 Marina di Ravenna (RA)

Tel. e fax 0544-531013

Cell.0335 5432810

e.mail: hdsitalia@racine.ravenna.it

www.racine.ra.it/pergialtri/hdsitalia

SCHEDA DI ISCRIZIONE (fotocopiare)

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

Nome Cod. Fisc.

Indirizzo CAP Città (.....)

Tel. ab. Tel. uff. Fax

Professione

interesse nell'HDS, ITALIA

effettuo il pagamento come segue:

CATEGORIA DI SOCIO (sbarrare)

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

Quota associativa annuale (sbarrare): Assegno allegato Pagata a vostra banca

Pagare a

Banche:

THE HISTORICAL DIVING SOCIETY, ITALIA

ROLO BANCA 1473

CASSA DI RISPARMIO

Viale IV Novembre 86/A

48023 Marina di Ravenna (RA)

48023 Marina di Ravenna (RA)

48023 Marina di Ravenna (RA)

ABI 03556

ABI 06270

tel. e fax 0544-531013

CAB 13105

CAB 13139

cell. 0335-5432810

CC 54991

CC 7803

Data.....

Firma.....

AQUATICA®

EQUIPAGGIAMENTO SUBACQUEO PROFESSIONALE

INTERSPIRO

Helle
ENGINEERING

DEVCO
INGENIERIE

fibron BX

HYBAL

HYTECH

JOTRON

NiteVider
Technical Lighting Systems

STANLEY

DIVELINK



UNDERSEA



SI TECH

SEAFLEX

AMRON INTERNATIONAL

the AquaBeam

automarine

BENTHOS
UNDERSEA SYSTEMS TECHNOLOGY

BROCO

DIVE DYNAMICS



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.