

# STORIA della MARINA e RICORDI

a cura del Prof. **Aldo Nicoli**

*Nel ricordo del Capitano di Vascello  
Raffaele Gargiulo  
che ha partecipato a due spedizioni  
scientifiche nei mari dell'Antartide*

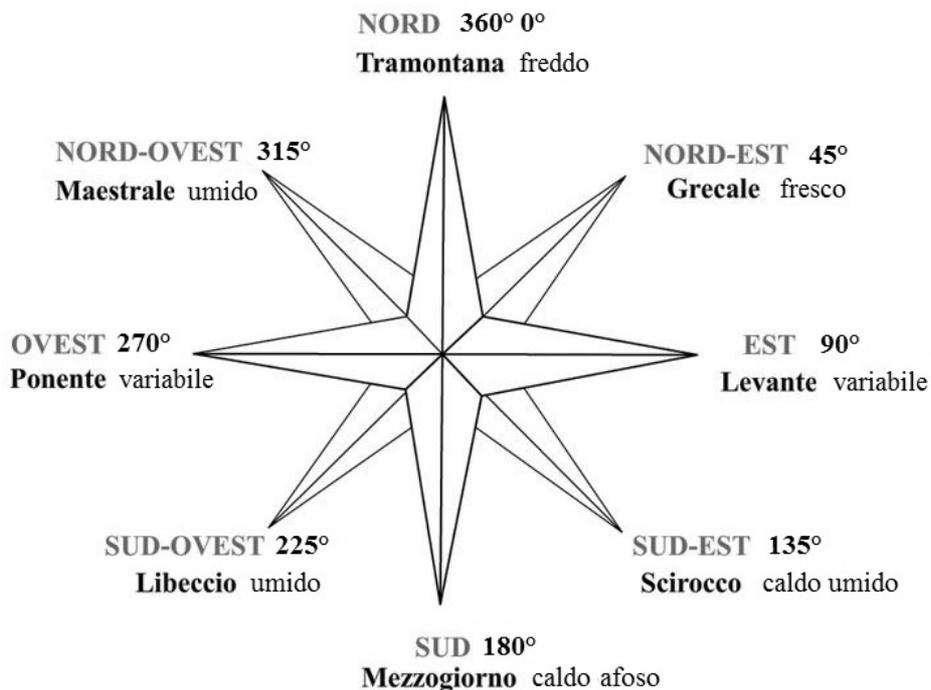
## PARTE I

### 1. ORIENTAMENTO.

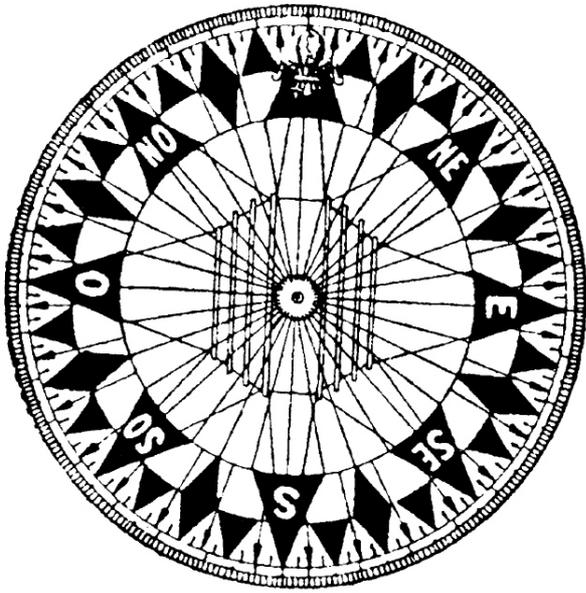
Fino agli anni 1920-1925, la **bussola magnetica** ha guidato il navigante lontano dalla costa, in tempo di nebbia e, con qualche difficoltà, anche nel mare tempestoso; vicino alla costa ed al largo nelle acque oceaniche.

Va riconosciuto ai cinesi il primato sulle conoscenze in merito alle costruzioni ed il corretto impiego della bussola magnetica nella navigazione. In Europa ricordiamo il primo costruttore di bussola magnetica: l'amalfitano Flavio Gioia. Riconosciamo l'orientamento preesistente col Sole e stelle conosciute d Fenici.

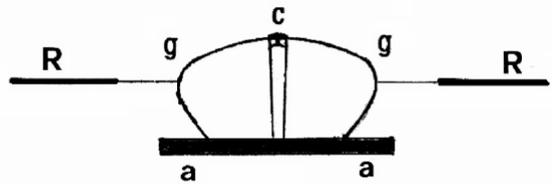
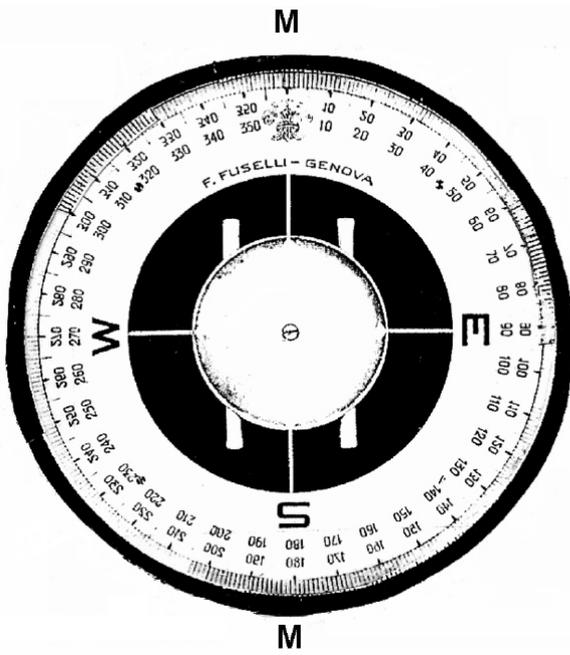
Amalfi, Genova, Pisa e Venezia erano le più importanti repubbliche marinare dei primi anni del II° millennio dopo Cristo.



Rosa dei venti sul mare



Bussola magnetica.



## 2. MARCO POLO (1254 -1324) .

Famoso per aver scritto le sue memorie di viaggiatore. Scrisse il libro intitolato: "Il Milione". La sua attenzione, di commerciante, si soffermava sui prodotti manufatti: principalmente la seta, poi le tazze di ceramica, piatti in porcellana... prodotti raffinati, poco o nulla conosciuti in Europa.

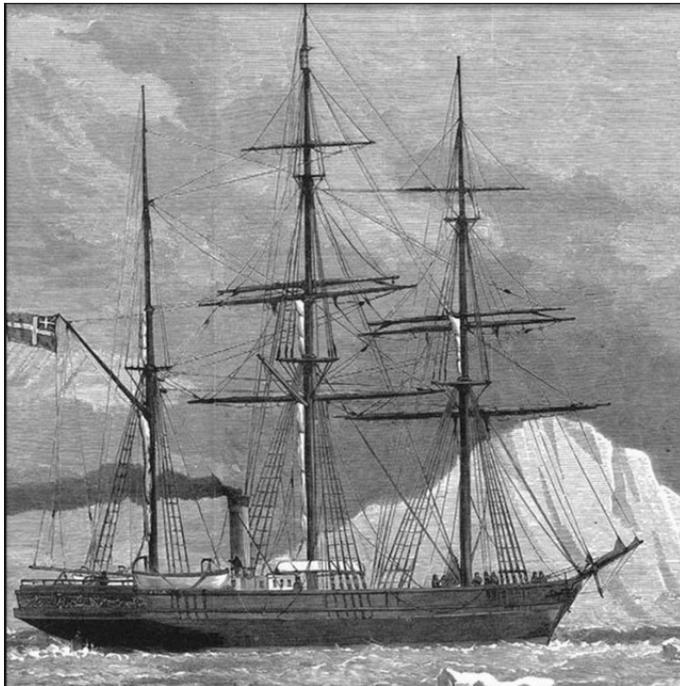
Marco Polo aveva aperto al commercio la famosa "via carovaniera della seta".

L'antica *Via della Seta* era costituita da una serie di percorsi carovanieri: partiva da Venezia su galeoni aventi merci di scambio con i mercanti della Cina.

La traversata per mare finiva sulle spiagge della Turchia orientale; proseguiva, per monti e per valli dell'India fino ad arrivare in Cina, nel "Katai" per raggiungere l'antica capitale cinese di "Xi-an" e poi raggiungere il Giappone.

Marco Polo divenne famoso in tutta Europa e nel continente asiatico settentrionale-orientale.

La "via della seta" è una proposizione divenuta proverbiale. Marco Polo, per orientarsi, utilizzava una rudimentale bussola magnetica.



A distanza temporale di oltre due secoli dalle imprese di Marco Polo arrivarono le imprese degli "esploratori di lungo corso marinaro" di cui diamo notizie: le imprese dei Capitani di lungo corso nautico. I contatti commerciali con l'oriente finirono poco dopo la morte di Marco Polo. Ripresero dopo circa 7 secoli.

Nave a vela "Vega"

Vega è il nome della stella più luminosa della costellazione della Lyra.

## 3. LE PRIME TRAVERSATE OCEANICHE.

Il 12 ottobre dell'anno 1492 **Cristoforo Colombo**, dopo una traversata atlantica, scopre l'America.

Lo sbarco è in Colombia (così denominata dopo il suo approdo), nel Golfo del Messico. Il nome America ricorda il secondo esploratore italiano, **Amerigo Vespucci**, arrivato a distanza di pochi giorni dallo sbarco di Colombo. I Paesi europei, Inghilterra, Francia, Portogallo e Spagna, in particolare, si dedicarono alla ricerca di altre terre sconosciute agli europei, ignote o note, ma scarsamente popolate dagli Indigeni; come ad esempio il Sud America e l'Australia.

Ricordiamo i Capitani James **Cook** (inglese), Antoine **Bougainville** (francese), scopritori dell'Australia e Nuova Zelanda, i cui indigeni erano originari della Polinesia.

Comincia il periodo cosiddetto coloniale. Alla bussola magnetica si affiancano le prime carte di navigazione.

Nota. Il viaggiatore inglese Sir Thomas Hanbury, realizzò a Ventimiglia il giardino orto botanico con specie botaniche raccolte in ogni parte del mondo.

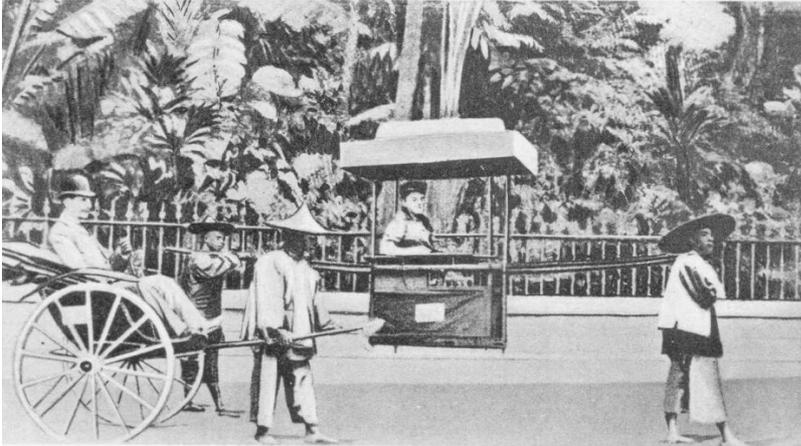


Giardini di Hanbury

#### 4. IL RITORNO IN ORIENTE



Il Sottufficiale L. N. a Trieste poco prima del suo imbarco sulla nave passeggeri-mercantile *Caboto* per effettuare in Giappone il previsto cambio annuale dei militari.



Portantine e risciò in oriente erano sospinte da giovani cinesi, giapponesi per favorire il turismo.

Negli anni 20 del secolo scorso alcuni Stati europei ripresero i contatti commerciali col Giappone, Cina e Corea. Le navi mercantili erano accompagnate, nei primi anni, dalle navi militari: inglesi, francesi ed italiane. I rapporti tra europei ed asiatici sono buoni.

**Nota 1.** Si è riaperta, per l'Europa, *l'antica via della seta*, tutta per mare, grazie, anche, all'apertura del Canale di Suez, il 17 febbraio 1867. Nel secolo scorso, a causa di controversie interstatali, si verificarono temporanee chiusure.

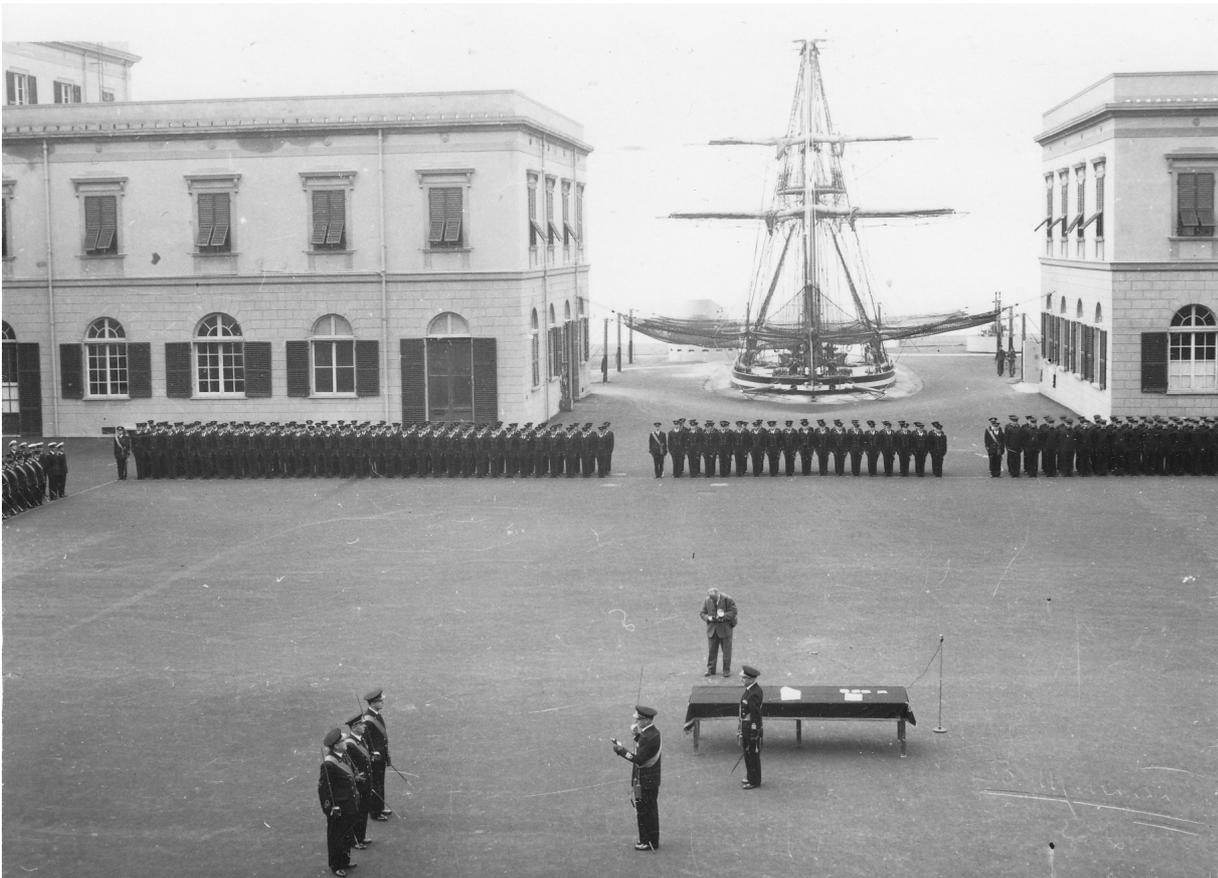
**Nota 2.** Nel 1920 venne realizzato il passaggio, a Panama, tra i due oceani, Atlantico e Pacifico (le cui acque superficiali hanno differenti libelli) grazie alle *chiuse -sali-scendi-* del Canale di Panama. Il lettore trova dettagli interessanti, grazie alla trattazione, sul Canale di Panama, da parte del Comandante, Capitano superiore di Lungo-Corso Quartini in [www.quadernimarinari.it](http://www.quadernimarinari.it).

## PARTE II

### 5. ACCADEMIA NAVALE .

Nei primi anni dell'Unità d'Italia l'Accademia era sistemata a Genova. Accoglieva, per concorso, i diplomati liceali e nautici. Oltre all'impegno di studio, la formazione prevedeva l'applicazione sportiva: ginnastica, nuoto, canottaggio, vela... Il livello di studi era alto. L'insegnamento aveva carattere universitario.

Uno dei compiti principali dei governanti italiani fu la formazione degli Ufficiali e Sottufficiali della Marina militare con lo scopo di presidiare le coste fino al limite del mare territoriale. La formazione dei giovani allievi Ufficiali della Marina militare e della Marina mercantile era impegnativa.

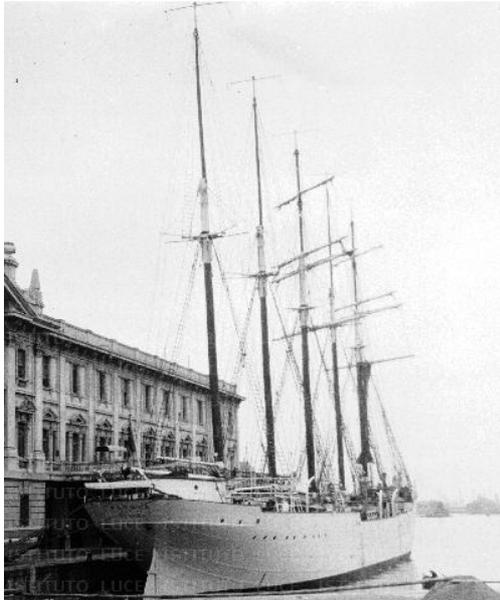


Amerigo Vespucci

La marina Militare, con la Vespucci, docet

## 6. FORMAZIONE ALLIEVI NAUTICI

Si avverte l'importanza di fare partecipi i giovani dell'ultimo anno della Scuola secondaria di secondo grado alle crociere istruttive.



Venne acquistata dalla Marina italiana il veliero *Il Susanne Vinnen* di proprietà dell'Armatore F.A Vinnen & co. di Brema che nasce come nave scuola-commerciale per i cadetti della marina mercantile tedesca.

Alla nave scuola, un brigantino -a palo-, viene assegnato il nome *Patria* (1931-1938).

Nave scuola *Patria* attraccata al porto di Genova.



Nave scuola *Giorgio Cini* (1951-1967) nel porto di Marsiglia.

Sul veliero nave scuola *Patria* imbarcavano gli Allievi liceali e nautici appena diplomati, guidati dall'istruttore Zuliani, già Primo Ufficiale sulla nave mercantile *Venezia-Giulia*. Dopo qualche anno la prima istruzione nautica venne data a bordo delle navi mercantili-sei mesi- sempre con la guida dell'istruttore Zuliani.

Il suo consiglio fu quello di far navigare gli allievi più giovani inizialmente sulle navi del Lloyd Triestino che solcavano le rotte verso i Paesi orientali; e verso l'Australia.

Superato questo primo tirocinio, gli allievi completavano il tirocinio sulla Nave Scuola *Patria*.

Successivamente subentra la nave *Amerigo Vespucci* in onore dello scopritore del Nord America.

Le crociere estive sulla *Vespucci* duravano, mediamente, due mesi. Gli Allievi sono quelli che hanno superato gli esami di fine corso (primo e secondo anno accademico).

Limitiamo, ora, l'attenzione ai soli studenti del Nautico.



Veliero A. Vespucci a Venezia.

Dopo la seconda guerra mondiale entrò in acqua, dalle coste occidentali francesi, un brigantino, tre alberi con vele dispiegate.

Il conte Cini, un industriale veneto affermato, acquistò, in Francia, il brigantino-goletta per donarlo all'Istituto Professionale Marittimo di Venezia, in ricordo del figlio -appassionato velista-, che morì in un incidente stradale. Da quel giorno l'Istituto Professionale Marittimo di Venezia prese il nome del giovane figlio scomparso: *Istituto professionale marittimo Giorgio Cini*.

Il conte Cini, sovvenzionò l'Istituto Professionale marittimo di Venezia, dove studiavano, prevalentemente, giovani orfani di guerra; in maggioranza: veneti, istriani e dalmati, emigrati in Italia alla fine della II guerra mondiale.

Il veliero (con motore) *Giorgio Cini* navigò fino ai primi anni settanta del secolo scorso. Fu riacquistata dal costruttore francese. Si chiuse così, con rammarico di molti, una bella e toccante pagina di marineria, durata circa 25 anni.

## 7. EROI DELLA PATRIA E DELLA MARINA

Ricordiamo i quattro padri fondatori della **Patria** negli anni 1860-1861: Cavour, Garibaldi, Mazzini, Vittorio Emanuele. Ricordiamo anche uno dei tanti martiri **patrioti**, caduti nelle guerre risorgimentali d'indipendenza: Pietro Micca.

Hanno realizzato il sogno di tanti italiani: vivere in una patria unita, democratica ed indipendente.

### **Capitano Nazario Sauro.**

Nazario Sauro nacque a Capodistria (Koper), città multietnica della Penisola d'Istria. Nel 1916 Sauro era Comandante del porto militare di Pola (Pula), città marinara appartenente, per mezzo secolo, all'Impero Austro-Ungarico.

Allo scoppio della prima guerra mondiale (1914), Nazario Sauro si dimise e passò nelle file della Marina militare italiana. Catturato, venne incarcerato, rivendicando la sua italianità. La sua vita finì sotto la ghigliottina.

L'Istituto Nautico di La Spezia lo ricorda titolando la scuola al Capitano Nazario Sauro .

### **Giacomo Bove. da G.M. a Tenente di vascello.**

L'Italia partecipa alla spedizione scientifica nell'Artico con le altre nazioni europee.

È presente il Guardia Marina Giacomo Bove, un veronese trasferitosi ad Acqui Terme (AL). Un giovane brillante, affascinato dal lavoro di ricerca oceanografica, la cui squadra era capitanata dai grandi scienziati esploratori: Nordenskiöld ed Amundsen in particolare.

Siamo all'anno 1878, spedizione di Nordenskiöld; una parte del lavoro di ricerca fu affidata (dopo il servizio di guardia marina) a Giacomo Bove. La navigazione con il vascello *Vega* consente di scoprire la continuità del Mare Artico: da Capo Nord, in Norvegia, fino allo stretto di Bering, limite nord-orientale della Siberia. La lunga traversata nel Mare Artico, inizialmente con iceberg e poi con gli icefield, si dimostrò impegnativa. Nella ricerca scientifica-oceanografica numerosi furono gli scandagliamenti per costruire la prima carta nautica della vasta zona.

Il mare Artico non è molto profondo; è attraversato da correnti; le acque dei fiumi siberiani, lontani dalla foce, volgono verso destra, per effetto della forza deviante terrestre. I ricercatori mettono le basi delle prime carte nautiche ed oceanografiche dell'oceano Artico.

Numerosi furono gli scandagliamenti, specialmente a largo delle coste siberiane, fino allo stretto di Bering. La promozione di Bove (promosso a S.T.V. sotto tenente di vascello) gli valse la presenza in un'altra spedizione scientifica: nei mari dell'Antartide. Dimostrò impegno e bravura.

La sua morte fu precoce: nel 1880 in Africa, a causa di una malattia tropicale, allora inguaribile.

Giacomo Bove scrisse il libro: *Dall' Oceano Artico ai mari della Terra del fuoco*. Fu coetaneo di Emilio Salgari, autore di numerosi libri di immaginarie avventure. Salgari si diplomò al Nautico di Venezia. I suoi libri affascinano i più giovani.

## **8. ISTITUTO IDROGRAFICO MARINA .**

È uno degli organi cartografici dello Stato. Fu istituito nel 1872. Ha sede a Genova. I compiti sono la compilazione delle carte di navigazione e la radio-diffusione degli *Avvisi ai Naviganti* (i più urgenti). Altri compiti sono lo scandagliamento dei fondali, il controllo dei fari e fanali, la costruzione ed il controllo delle bussole in collaborazione col personale delle Capitanerie di Porto, ed altre minori problematiche.

Pubblicazioni: le carte di navigazione, dalle scale più alte (porti, rade) alle scale più piccole (dai mari agli oceani).

Libri nautici: Portolani, libri delle maree, Avvisi ai Naviganti; costruzione delle bussole magnetiche per le navi militari. Portolani, Libro dei fari e fanali.

## **9. MARINA MILITARE E MARINA MERCANTILE**

Dopo gli studi della scuola secondaria, un concorso seleziona gli aspiranti alla carriera di Ufficiale di Marina militare. Una parte degli ufficiali guardiamarina (primo gradino della carriera) è imbarcata sulle navi militari: dragamine e corvette, navi idrografiche oceanografiche; per un primo corso sperimentale.

Nella Marina mercantile: l'Allievo diplomato, superato un esame presso la Capitaneria di Porto (esame di "patentino") acquisisce il grado di Terzo Ufficiale. Responsabile della guardia in navigazione è il Comandante.

Analogamente nella Marina militare: il Comandante è responsabile della guardia del Guardiamarina.

Salvaguardare i traffici marittimi della Marina mercantile è il compito principale della Marina militare in tempi di pace ed in tempi di guerra. In tempo di pace gli Ufficiali sulle navi militari effettuano esercitazioni in merito; per essere sempre preparati e pronti all' intervento.

La sede della prima Accademia militare navale fu Genova. Fu poi trasferita, per qualche anno, da Genova a Brindisi per motivi bellici; successivamente l'Accademia navale si stabilizza a Livorno.

Uno dei suoi primi compiti è la formazione degli Ufficiali sia quelli della Marina militare sia della Marina mercantile per quanto riguarda la sicurezza delle navi in navigazione.

La **Marina militare** italiana partecipa tuttora alle campagne oceanografiche nelle due calotte polari, artica ed antartica. Il Capitano di vascello Raffaele Gargiulo vi partecipò con entusiasmo.

Inspiegabilmente la morte se lo portò via, lasciando attoniti familiari ed amici.

**PARTE III****1a CROCIERA SULLA NAVE SCUOLA GIORGIO CINI.**

Luglio 1953. Al comando il Comandante Prosperini, L'equipaggio era formato da due Ufficiali di coperta (i signori Cipriani e Pignatelli) e da un Ufficiale istruttore: sior Stenner; inoltre il Direttore di macchina; l'Ufficiale di Macchina, il nostromo, due marinai, due fuochisti, il cuoco, il cambusiere.

Gli allievi di coperta circa 30; allievi di macchina circa 15.

Primi giorni del mese di luglio: partenza da Genova nel pomeriggio avanzato, all'accensione della famosa Lanterna.



La Lanterna, con i suoi 117 m di altezza dal livello del mare, è il faro più alto del Mediterraneo, secondo in Europa, più antico del Mondo ancora funzionante.

Nel 1326 vi si installò la prima lanterna ad olio di oliva e nel 1340 venne dipinto alla sommità della torre inferiore lo stemma del comune di Genova

Sono previsti gli scali a Portoferraio (isola d'Elba), Livorno, La Maddalena, Cagliari, Napoli, Palermo, Pescara, Venezia.

La Giorgio Cini accolse gli allievi volenterosi del "battesimo del mare" provenienti da ogni Nautico d'Italia.

Dopo due giorni, circa, di navigazione, approdammo all'Isola d'Elba. Un'isola molto bella, ricca di vegetazione. Incuriosisce, camminando per Portoferraio, la sigla N posta sopra molti negozi. (ricorda Napoleone -o Napoleon- nel suo primo esilio).



Costeggiando la Corsica orientale a vele spiegate, giungemmo alle Bocche di Bonifacio.



Attraversata la prima parte delle Bocche il bel veliero diresse verso il porto della Maddalena per l'approdo. La mattina successiva con due pullman, attraversando un piccolo ponte, arrivammo a Capraia, davanti alla casa di Garibaldi.

La figlia dell'eroe e della II moglie di Garibaldi (Anita morì per malaria; è sepolta a Ravenna, dove transitò Garibaldi).



Tutti noi ci emozionammo quando si presentò Donna Clelia: le sue parole: “vi saluto caramente, sono Clelia Garibaldi”. L’emozione fu tanta. Le rivolgemmo domande ed in un silenzio quasi surreale, l’ascoltammo con attenzione e commozione. Le sue ultime parole, di esortazione, furono: “amate l’Italia e servitela”. Parole toccanti. Ci accompagnò nella sua casa: ammirammo foto storiche di Garibaldi ferito in Calabria, quadri con pitture argentine...

Verso il termine della visita Donna Clelia ci accompagnò additandoci il giardino dove era sepolto l’eroe dei due mondi.

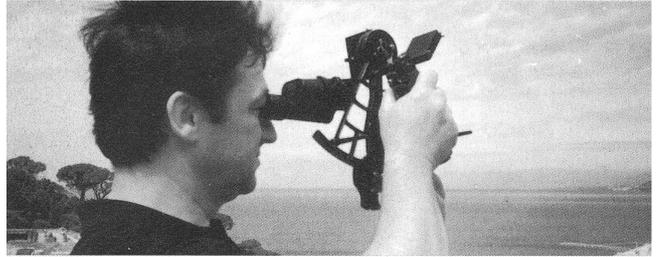
Ci congedò indicandoci il punto in cui era sepolto il padre Garibaldi; prima seguimmo la sua indicazione; poi uno di noi le consegnò un mazzo di rose.

Ci meravigliò, di questa grande Signora, la lucidità (93 anni) e la cordialità del suo eloquio.

Dopo aver visitato la bell’isola de La Maddalena intraprendemmo la navigazione costeggiando la Sardegna nord-orientale.

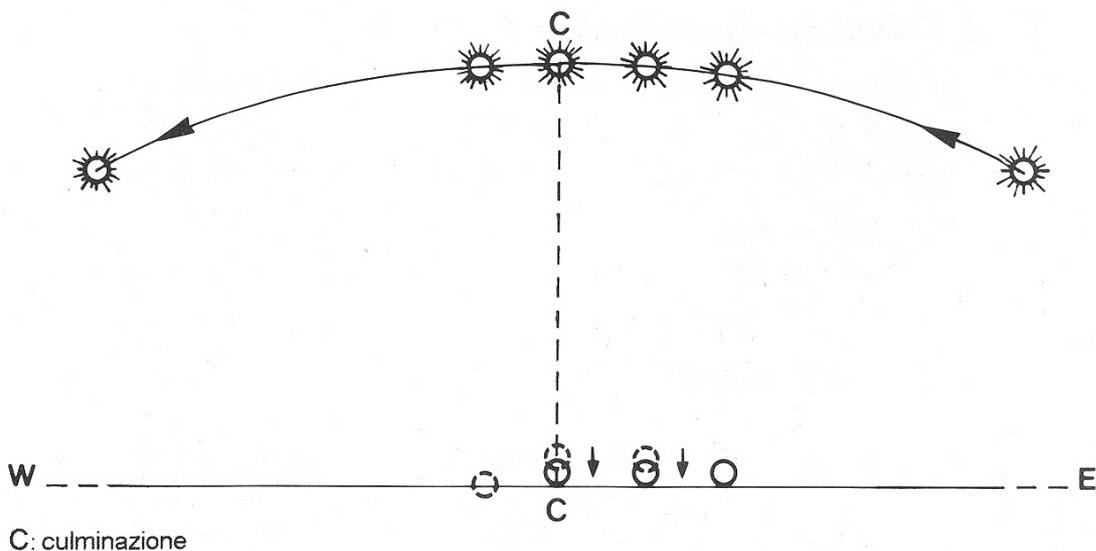
Con l'alternanza di 15 minuti la sequenza dei punti nave confermava una velocità media, del vascello, di 6 nodi; la brezza forte che gonfiava le vele quadre dei pennoni e le vele auriche di randa e contro-randa.

L'Ufficiale istruttore, il sior Steiner, prese il sestante e ci fece vedere la sequenza delle operazioni per portare, col sestante, l'immagine riflessa del sole sull'orizzonte; al fine di misurare l'altezza dell'astro rispetto all'orizzonte (qui l'attenzione dell'istruttore si rivolse maggiormente agli allievi di IV classe).

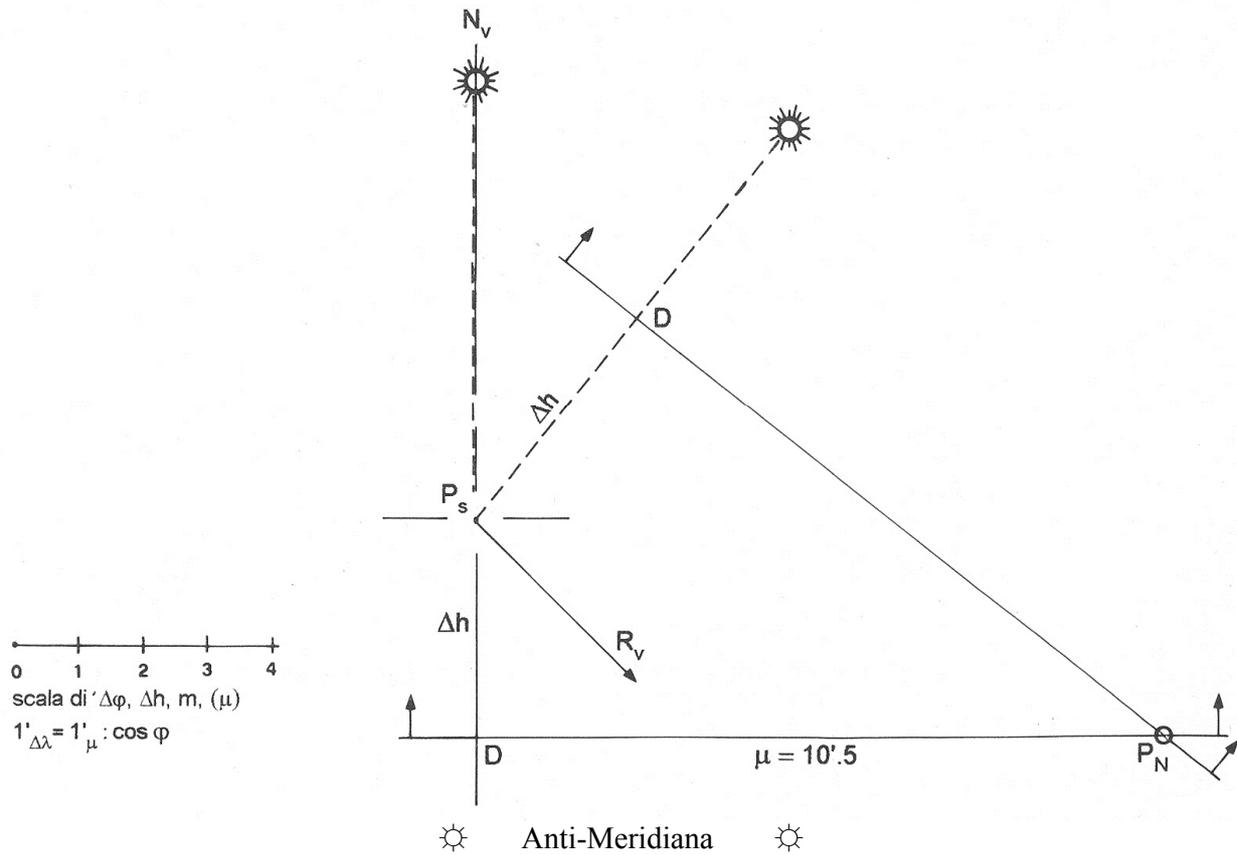


Osservazioni con il sestante

La sequenza delle osservazioni era tale da far apprezzare ad ogni allievo, l'elevazione nel tempo, dell'altezza del Sole, con valori di altezza che aumentavano, ma contemporaneamente diminuivano le differenze tra due altezze consecutive: fino ad annullarsi nell'immediato intorno del transito del sole al meridiano. Questa sequenza di movimento, dopo meno di 1 minuto, s'invertì.



SOLE				
Gior.	Equaz. Tempo		Pass. Mer.	
	00h	12h	h	m
	m	s	m	s
1	+ 03	03	+ 03	17
2	+ 03	32	+ 03	46
3	+ 04	00	+ 04	14



Rette di sole Anti Meridiana e Meridiana. L'ufficiale osserva il sole prima del transito al meridiano superiore e nell'istante in cui avverte la diminuzione dell'altezza del sole. Il valore dell'altezza meridiana e il valore dell'istante immediatamente precedente.

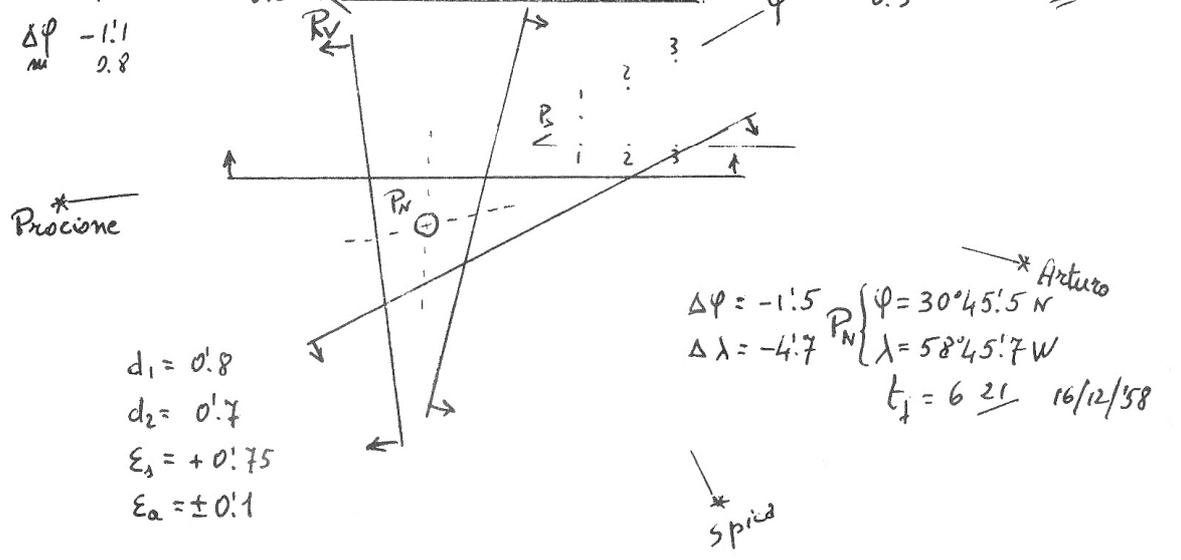
Riportiamo una pagina di professionalità che risale a 60 anni or sono. Pagine che hanno lo stesso valore didattico; con una sola differenza: sono mutati, di alcuni primi le coordinate del punto nave oceanico.

Viaggio N° 11 da Hima Sand a Philadelphia  $R_v = 305^\circ \quad v = 16 \text{ nodi}$   
 16 Dic. '58 }  $\lambda_s = 30^\circ 47' N$   $e = 12,5 \text{ m}$   $K = -29^\circ \quad r = 0$   
 6 h 21' }  $\lambda_s = 58^\circ 41' W$

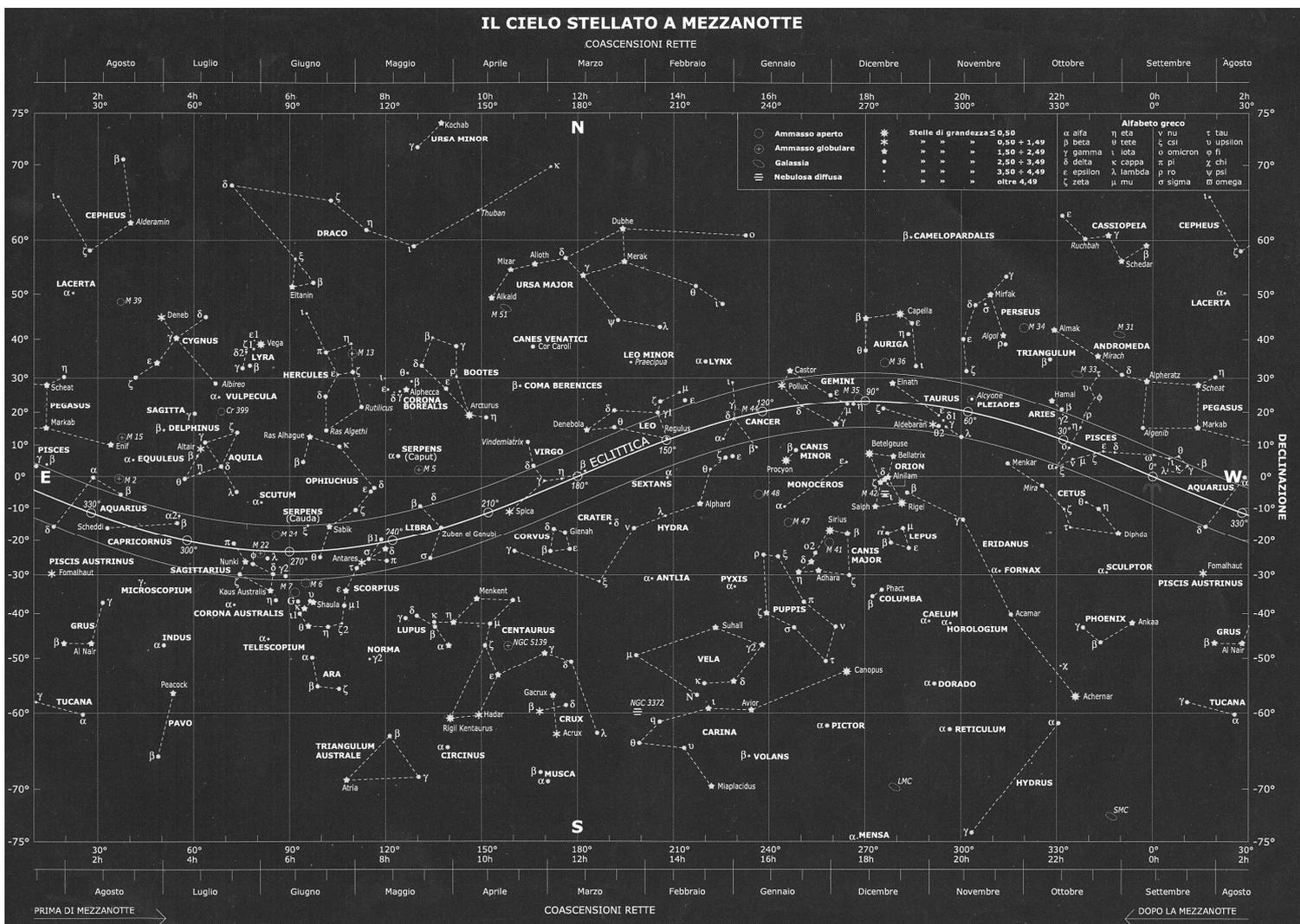
Polare	Arturo $19^\circ 23.7' N$	Spica $10^\circ 56.8' S$	Procione $5^\circ 19.7' N$
10 18 28	10 19 24	10 20 27	10 21 15
-29	-29	-29	-29
10 17 59	10 18 55	10 19 58	10 20 46
234° 32.4	180° 21.9	180° 21.9	180° 21.9
4° 30.5	14.0	29.8	41.9
239 02.9	146° 33.4	159 14.5	245 12.3
-58 41.0	327° 07.3	340 06.3	426 46.1
$t_s$ 180° 21.9	360	360	360
	$\hat{P} = 39^\circ 50.7' E$	$19^\circ 53.7' E$	$66^\circ 46.1' W$

8.90270	8.67483	9.48112
9.93405	9.93405	9.93405
9.97463	9.99202	9.99812
8.81138	8.40090	9.41329
06477	3047.0	3047.0
00985	19 23.7	25900
	11 23.3	-5 19.7
07462	12685	41 43.8
$h_s = 58^\circ 17.6$		94 854
$a_s = 103.2$		25 27.3
	15202	37754
	46° 06.2	22° 38.3
	152.3	(97.5-360) 262.5

30° 05.0	58° 24.2	$a$	$\Delta h$	$m$	44° 15.0	22° 49.9
13.8	13.8	Polare	359.5	-1.1	0.8	13.8
38.3	39.4	Arturo	103.2	-0.2	0.5	39.0
1 47.4	58° 17.4	Spica	152.3	+1.6	0.3	46° 07.8
1.0	17.6	Procione	262.5	+3.1	=	06.2
0.4	$\Delta h - 0.2$					
30° 45.9	0.5					
30 47.0						
$\Delta \varphi - 1.1$						
$m$ 0.8						



Il riconoscimento delle costellazioni e di singole stelle rimane interessante e talvolta anche importante.



L'arrivo -imprevisto- a Cagliari ci rianimò, passeggiando per il lungomare del Porto.

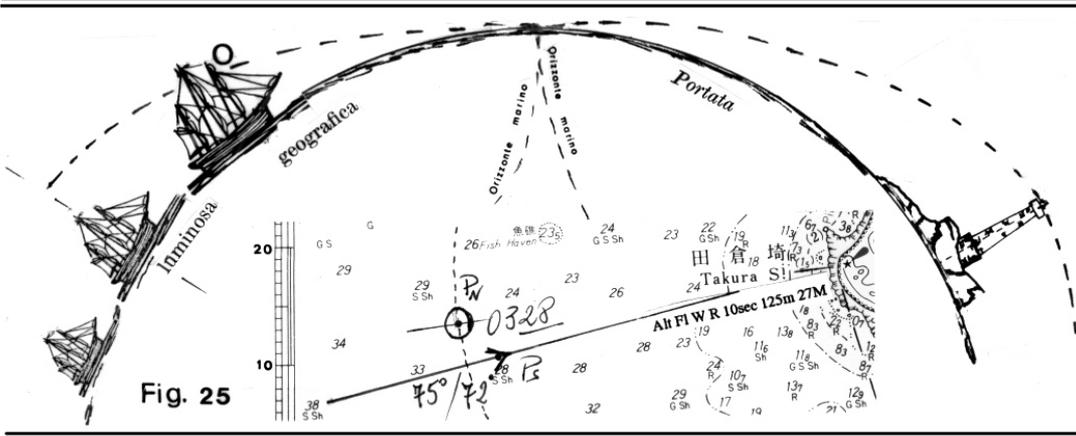
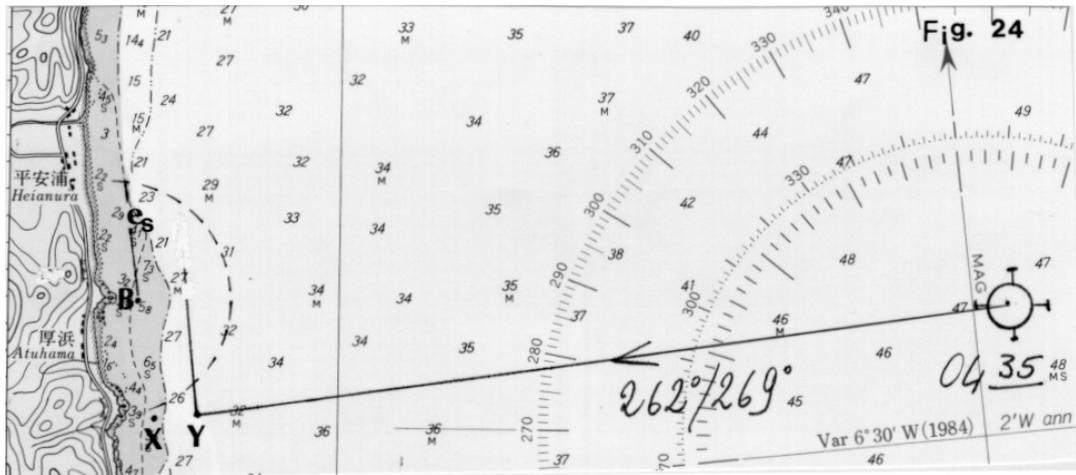
Al mattino ripartimmo costeggiando la Sardegna fino a Capo Carbonara, accostata a sinistra e rotta per Napoli. La navigazione per Napoli è tranquilla.

A Napoli l'ormeggio nel molo antistante la grande piazza della città sorprese anche la popolazione che ammirava un vascello elegante.

Giunse un pullman con a bordo una guida molto brava. Ci condusse nei posti più belli e significativi di Napoli, senza dimenticare la sosta al Maschio Angioino ed al vicino Istituto Universitario Navale (Facoltà di Scienze Nautiche e di Economia marittima).



Il Maschio Angioino



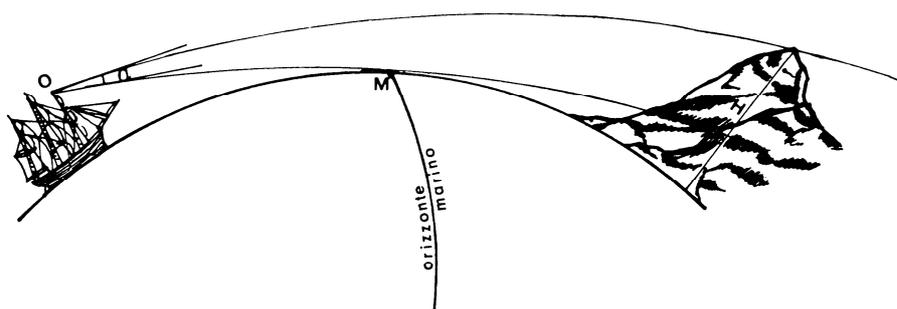


Fig. 26.XII

$\alpha - i$	Altitudine dell'oggetto meno l'elevazione dell'occhio													
	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
	500	550	600	650	700	750	800	850	900	950	1000	1100	1200	1300
$^{\circ} /$	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg	mg
0 00	47.0	49.3	51.5	53.6	55.6	57.6	59.5	61.3	63.1	64.8	66.5	69.7	72.8	75.8
03	43.6	45.9	48.1	50.2	52.2	54.1	56.0	57.8	59.6	61.3	63.0	66.2	69.3	72.3
06	40.4	42.7	44.9	47.0	49.0	50.9	52.7	54.5	56.3	58.0	59.7	62.9	66.0	69.0
09	37.4	39.7	41.9	44.0	45.9	47.0	49.7	51.5	53.2	54.9	56.6	59.8	62.9	65.9
12	34.8	37.1	39.2	41.2	43.1	45.0	46.8	48.6	50.4	52.1	53.7	56.8	59.9	62.9

La distanza tra la nave e il punto osservato (faro, vulcano...) è determinabile -per l'istante in cui si vede la fiamma o la luce del faro- con la lettura della tabella sottostante in cui si entra con i valori delle due elevazioni: quella dell'osservatore sul pennone dell'albero (il più vicino alla varea dell'albero) e quella dell'intera altezza del soggetto osservato (faro, vulcano). Le miglia possono essere calcolate o mediante una formula oppure con l'aiuto della tabella che è relativa al primo istante di osservazione della luce. Si entra nella tavola nautica con i valori dell'elevazione "e" dell'osservatore e della elevazione del faro o altezza della bocca del vulcano.

Dal livello medio "e" si perviene alla distanza della nave dal vulcano o faro.

Le rotte da Napoli a Palermo passavano vicino all'isola vulcanica di Stromboli.

Osservammo l'Ufficiale (il signor Pignatelli, un grossetano robusto e barbuto) salire fino alla coffa e ridiscendere subito dopo aver avvistato il fuoco del vulcano; tutto ciò richiama alla mente le immagini suggestive destinate dalla descrizione di avventurosi marinai esploratori! Quando l'Ufficiale ritornò in coperta, disse ai tre allievi: leggete sulla tavola nautica: conoscete l'elevazione del ponte (la plancia) dal livello del mare, aggiungete i 7 metri complessivi dell'elevazione della coffa e della mia statura e troverete la distanza della nave dalla fiamma del vulcano; rilevate la fiamma, correggete il rilevamento (da bussola a vero) e tracciatela sulla carta.

Nel punto d'intersezione del rilevamento con l'arco di circonferenza della distanza: quello è il Punto nave; a fianco si scrive l'ora di osservazione.

Dieci minuti dopo l'Ufficiale cambiò rotta per allontanarsi dall'isola vulcanica.

Al mattino seguente esercitazione con le vele: i giovani più alti vanno sui pennoni più bassi (i penzoli della cima-marcia piedi dei pennoni sono più lunghi, per la maggiore lunghezza dei pennoni).

Viceversa: i bassi vanno sui pennoni più alti. Bella visione dall'alto: vedere il veliero scivolare sulle onde del mare. Dall'alto notavamo i marinai che manovravano per orientare i pennoni, eseguendo gli ordini dell'Ufficiale, per la ricerca della migliore andatura.

Nel pomeriggio il Comandante riceve via radio la comunicazione d'invertire la rotta per Napoli "causa di forza maggiore".

A Napoli finisce anticipatamente la crociera. Nelle vicinanze del porto di Napoli scorgemmo tre navi militari che nei giorni precedenti non erano presenti.

**Nota:** La Francia è ai ferri corti con l'Italia: sulle montagne dell'Appennino ligure era stato ucciso l'ambasciatore francese: un tragico e vile episodio della peggiore pirateria: due furono i morti francesi.

## 2a CROCIERA SULLA NAVE SCUOLA GIORGIO CINI. da La Spezia a Venezia.

Ai primi di Luglio la nave scuola “Giorgio Cini” è attraccata al molo di levante di La Spezia. La crociera prevede i seguenti scali: Livorno, Palermo, Ancona, Trieste, Venezia.

Ritroviamo quasi tutti i componenti dell’equipaggio dell’anno precedente. Gli studenti del Nautico di Camogli sono: corso macchinisti: G. Sarto; corso capitani: Odino, il sottoscritto, Prolovich (originario di Fiume, Rieka).

A bordo ritroviamo il Comandante e gli Ufficiali, compreso l’istruttore il sior Steiner il quale: ci chiede di collaborare un po’ con lui. Ben contenti.

A largo di La Spezia si apre lo sguardo ad un panorama meraviglioso: a destra il promontorio di Portovenere e gli isolotti, a sinistra: Lerici e le Bocche del fiume Magra. Prima tappa: Livorno.

L’attracco al porto di Livorno e la sosta di 5 ore ci consentono di salire su una corriera per andare a Pisa e dare uno sguardo alla stupenda Piazza dei Miracoli, la torre inclinata; entriamo nel Duomo: la curiosità di vedere di fatto il continuo movimento dei lunghi lampadari pendolari *galileiani*: “eppur si muove” (la Terra).

Ritorniamo a Livorno.

Dieci minuti dopo la partenza sfiliamo davanti all’Accademia navale. Dopo il saluto con l’alza ed ammaina bandiera, la Giorgio Cini prende il largo su rotta 190°;

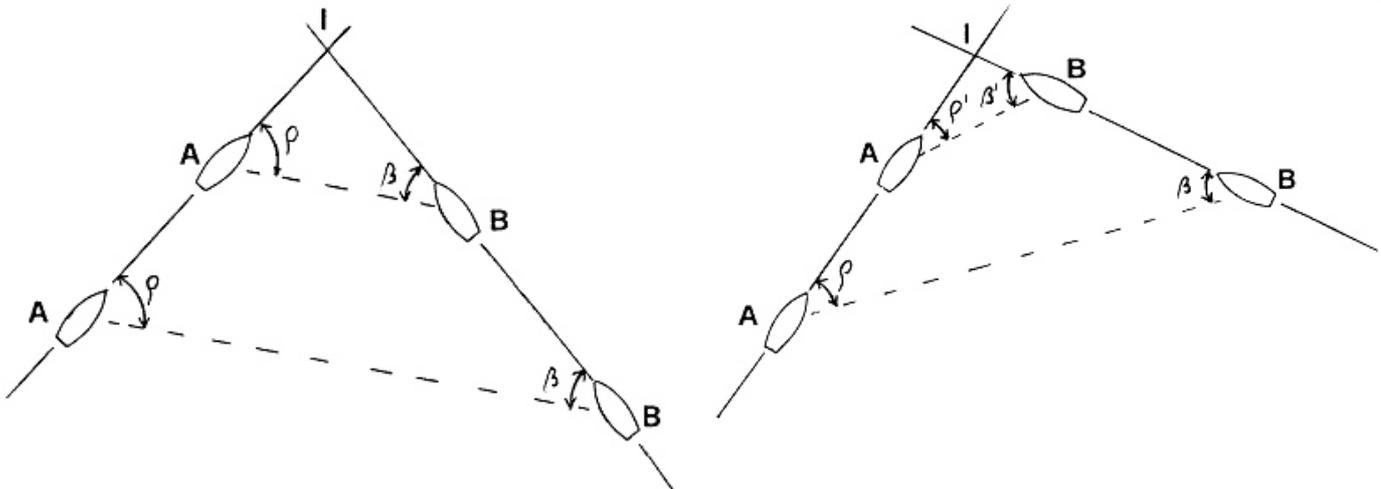
Dopo 30 minuti appare sulla sinistra una nave che incrocia la nostra rotta. Il nostro istruttore, considerando che il rilevamento della nave cambia poco, c’invita a dare risposta alla sua seguente tripla domanda:

1 (ci passa di prua), 2 (ci passa di poppa); 3 oppure siamo in rotta di collisione?

In tal caso chi deve manovrare?

Risposta: 3 deve manovrare l’altra nave; ma per impedire una probabile collisione la nostra nave, pur riconoscendo che la manovra compete all’altra nave, è più che opportuno manovrare per evitare il rischio della collisione.

Difatti: poco dopo, la nostra nave accosta a destra (“dritta”).



La nave che deve manovrare è quella che rileva l’altra nave sulla propria destra.

Per ricordarlo si fa presente (si osservi la figura) che la nave A (che deve manovrare) è quella che di notte vede il fanale rosso (della nave B). Se le due navi sono vicine la nave che deve manovrare, segnala con anticipo la manovra emettendo un fischio breve. L’accostata va fatta con anticipo.

Ricordiamo che in tempo di nebbia la manovra è segnalata anche col fischio: un fischio breve segnala l’accostata a dritta, due fischi brevi segnalano l’accostata a sinistra e tre fischi brevi “vado indietro”.

\* \* \*

Riportiamo una *spigolatura*: l'Ufficiale di guardia si rivolge all'allievo: "c'è una stella quasi di prua con poca altezza: lentamente si sposta; come va la guardia? chiese l'istruttore (d'accordo col timoniere). "Bene", risponde l'allievo; non mi sembra, replica l'Ufficiale istruttore; come vede quella stella? Risposta dell'allievo: "la stella si è spostata a destra". Dopo qualche secondo di ulteriore riflessione, si corregge: ho sbagliato: è la nave che ha girato! Poi l'allievo si gira verso il timoniere che sorride: "Non sei l'unico, anzi ti sei corretto presto. L'Allievo: "grazie Sior".

\* \* \*

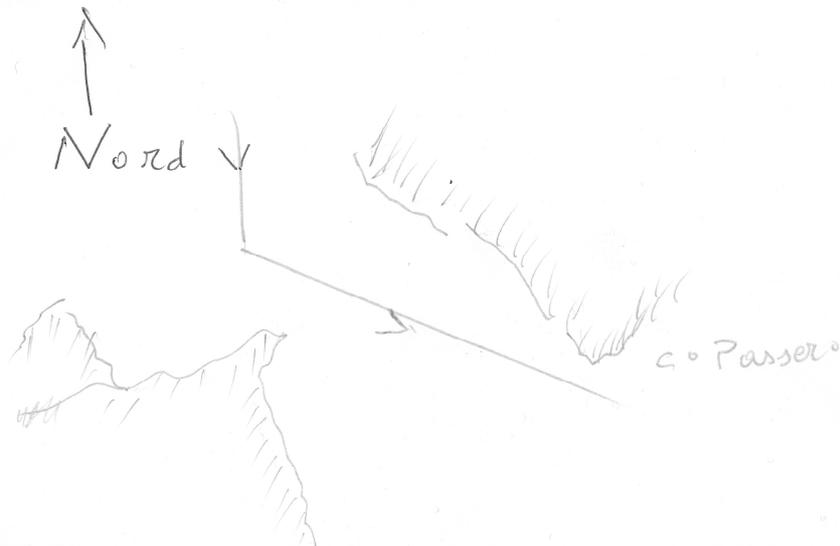
Dopo 7 giorni di navigazione la nave raggiunge il porto di Palermo.



Cattedrale di Palermo

La città vanta una storia plurimillenaria: venne fondata dai Fenici tra il VII e il VI secolo a.C; molto interessante dal punto di vista architettonico, tra i più vari crocevia nel corso dei secoli di tante culture: conobbe, dopo i fenici, le influenze di cartaginesi, greci, romani.





Il Comandante riinvia l'accostata quando la nave si trova a mezzo miglio dal punto

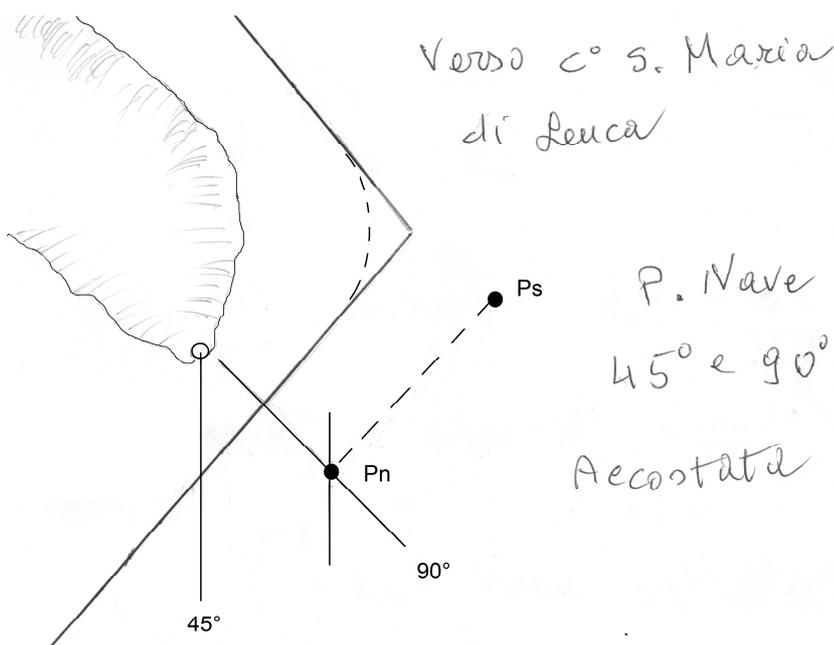
La navigazione prosegue tra la costa meridionale della Sicilia tra la Tunisia e, più a Sud le isole di Malta.

Il veliero Giorgio Cini, di notte, con vele spiegate, sta procedendo verso levante, tra la costa meridionale della Sicilia, capo Passero, e le coste tunisine e quelle maltesi.

Incrociamo le rotte di due pescherecci diretti; uno verso Sud e l'altro peschereccio diretto verso Nord. A bordo della "Giorgio Cini" il radar viene impiegato solamente in tempo di nebbia (procedura corretta in una nave di addestramento nautico).

L'Ufficiale, rivolgendosi al timoniere, "timone dieci gradi a dritta (per una evoluzione graduale di 360°); sì Sior, dieci gradi a dritta. Quando la bussola segna dieci gradi in meno dell'angolo di prora (110°), l'Ufficiale ordina al timoniere, "togli timone"; "signor-sì"; poco dopo: la prora è 120°. Alla via così. La nave scuola Giorgio Cini esce dal Canale di Sicilia ed entra nel Mar Ionio volgendo la prora verso il Capo di Santa Maria di Leuca.

Prora bussola 46°      Considerando Prora bussola       $P_b = P_v - \text{decl.} - \text{dev.}$



Punto nave a largo del Capo di Santa Maria di Leuca con la tecnica di: 45° e 90° (traverso).

L'Ufficiale procede, prima di cambiare rotta, alla determinazione del "Punto nave", considerando il faro del "Capo di Santa Maria di Leuca".

Doppiato il Capo di Santa Maria di Leuca, un vento forte da Nord-Ovest strappa un tratto di contro-randa.

Il nostromo avverte il Primo Ufficiale. Il Comandante prende contatti telegrafici con una ditta di Ancona.

Il 23 Luglio, di buon mattino, la nave entra nel porto di Ancona ed il Comandante vede in banchina il capo-mastro che, a manovra ultimata, sale a bordo.

L'autista di un autobus aspetta gli allievi per una visita alla città di Ancona (che vanta un bel corso sul promontorio da cui si guarda il mare): città per due terzi rinnovata in seguito ai continui bombardamenti navali ed aerei durante l'ultima guerra mondiale.



Città di Ancona

Molto interessanti le visite di tre cittadine: Senigallia (la spiaggia è una perla); Loreto: suggestiva la storia dedicata alla Madonna nera), emotiva la visita della casa di Leopardi, ricca degli originali delle sue trattazioni e poesie. Il suo vicino giardino, il colle, dove il poeta trovava l'ispirava...

*"Sempre caro mi fu quest'ermo colle ..."*

\* \* \*

Il giorno 26 Luglio il bel veliero Giorgio Cini arriva a Trieste. Dopo due giorni di sosta a Trieste la nave raggiungerà Venezia per la seconda crociera, riservata esclusivamente ai giovani studenti dell'Istituto Professionale marittimo di Venezia. Circa la metà di questi giovani è "interna" dell'Istituto Giorgio. Cini.

L'arrivo a Trieste e l'ormeggio davanti al lungomare della Piazza "Unità d'Italia" sono osservati con curiosità dai viandanti. Il secondo giorno di permanenza a Trieste è stato dedicato alle visite della città, numerose e festanti dei triestini.

**I Nota di Storia.** L'ideale abbraccio che la città di Trieste diede alla nave scuola Giorgio Cini (ormeggiata antistante la piazza Unità d'Italia) era comprensibile: la sorte territoriale di Trieste era ancora in discussione tra le grandi Potenze: l'accordo tra l'Italia e la Jugoslavia era ancora in bilico.

Le visite della nave scuola da parte dei cittadini avevano anche una valenza patriottica. Tante ferite erano ancora aperte. Ad esempio quella, emblematica, di un giovane diciassettenne, allievo

dell'Istituto professionale marittimo Giorgio Cini di Venezia, che durante la notte urlava e piangeva. Avevamo intuito che avesse problemi. Parlando con l'istruttore -Signor Steiner- capimmo la dolorosa verità: la madre (vedova) non nascondeva le sue simpatie per l'Italia. Fu condotta sul ciglio di una foiba e spintonata, davanti al figlio di 7 anni che sentì la madre urlare nella profonda cavità; il tonfo ed il silenzio di tomba... ed il pianto disperato del fanciullo orfano, due volte!

L'istruttore Steiner: "siate cordiali con lui; anche se non dimostra cordialità, siate certi che apprezzerà".

La nostra maggior attenzione ha aiutato il nostro compagno ad acquisire fiducia in se stesso.



Piazza Unità d'Italia a Trieste.

Visita alla città di Trieste. Salimmo su un pullman e la guida suggerisce i posti più interessanti da vedere: Acquario, Mira-mare, chiesa cattedrale di San Giusto, Grotta gigante, Opcina, Carso.

Furono due i giorni di reciproche visite: gli Allievi girando per Trieste; un buon numero di triestini visitando il bel brigantino-goletta.

## II Nota di Storia.

Lo scrittore, giornalista, editorialista del Corriere della sera Enzo Bettiza, collaboratore del direttore Indro Montanelli, così si esprime in merito all'invio, in Croazia durante la guerra, di truppe armate italiane: *un grosso errore di Mussolini; l'Italia non aveva nessun interesse ad inviare truppe nei Balcani.*

In uno dei suoi libri di Memorie si legge: "ogni lunedì mattina, in ora prevalentemente antelucana, lo studente Bettiza saliva sul vaporetto per raggiungere, da Spalato (Split), la città di Zara (Zadar): enclave italiana dal 1920 fino al 1944 dove frequentava il ginnasio - liceo classico.

Ultima tappa: da Trieste a Venezia

Mollate le cime d'ormeggio, i marinai salirono sulle griselle; da qui si mossero lungo i pennoni per aprire le vele al vento: uno spettacolo che entusiasma i cittadini che da Piazza Unità d'Italia e dai moli salutavano festanti. ...

Attraversammo la laguna di Venezia e ci avvicinammo al porticciolo con vele ammainate. Il porticciolo fatto su misura del brigantino. Mitigammo la tristezza del "fine crociera" andando per le calle a conoscere la città più bella del mondo.

A qualche passo dalla passarella di bordo, avvertimmo l'avvicinamento dell'orfano: un abbraccio reciproco e commosso.

Dispiace osservare l'indifferenza delle Autorità: l'educazione scolastica dei giovani delle scuole nautiche e marittime è fondamentale per la loro preparazione marinara.

Grato ai Professori F. Rapacciuolo, A. Russo, G. Petrilli.

## **Due episodi eroici della nostra Marina Militare nella II Guerra mondiale.**

### **Durand de la Penne**

18 Dicembre del 1941: impresa eroica del Tenente di Vascello Luigi Durand de la Penne con i commilitoni Vincenzo Martellotta, Antonio Marcegaglia, i capi palombari Emilio Bianchi e Mario Marino e dal sottocapo Spartaco Schergat.

La base navale inglese, nel porto di Alessandria d'Egitto, nella II guerra mondiale, era munitissima; corazzata, incrociatori e navi minori. Senza luna, una barca carica di esplosivo i "marinai" italiani si avvicinano alla rete protettiva della flotta inglese, con adeguate cesoie. I sommozzatori-palombari italiani, guidati da Durand de la Penne, misero con l'esplosivo, particolari spolette a tempo. La prima esplosione prevista era quella del Capo squadra; il quale, ad operazione conclusa, richiamò l'attenzione della guardia notturna inglese. Duran de la Penn avvertì immediatamente il Comandante inglese di ordinare lo sbarco di tutto il personale delle cinque navi, avvertì sul tipo di esplosivo ("mignatte"). Gli equipaggi abbandonarono immediatamente le navi; dopo qualche minuto le esplosioni!

Le corazzate *Queen Elizabeth*, la gemella *Valiant*, e il cacciatorpediniere *Jervis* furono gravemente danneggiati, la petroliera *Sagona* affondata, e gli eroi italiani arrestati.

Nel marzo 1945, su invito del luogotenente del Regno Umberto di Savoia che presiedette la cerimonia, de La Pen fu decorato a Taranto con la medaglia d'oro al valor militare e promosso per meriti di guerra; la decorazione gli fu consegnata da sir Charles Morgan, che nel 1941 comandava la *Valiant* e che nel frattempo era diventato ammiraglio.

### **Capitano Francesco Mimbelli**

Chiudiamo riportando un altro episodio eroico: anche questo, senza spargimento di sangue.

Il capitano di Fregata Francesco Mimbelli al comando del torpediniere *Lupo* fu protagonista di un'azione avvenuta nel corso della battaglia di Creta. Il *Lupo*, chiamato a scortare fino a Creta un convoglio di caicchi, piccoli pescherecci sui quali erano imbarcate truppe alpine tedesche, la notte tra il 21 e il 22 maggio 1941 dovette affrontare una formazione inglese composta da incrociatori e caccia-torpedinieri, riuscendo a tenere testa alla formazione di navi inglesi, proteggendo il convoglio. Nella mischia il *Lupo* stese una cortina fumogena a protezione delle piccole unità scortate e le unità nemiche nella confusione creata dalla scarsa visibilità, si scambiarono cannonate fra di loro e così il *Lupo* riuscì a sfuggire abilmente all'impari lotta e rientrare a Taranto. Alla fine della guerra l'Ammiraglio Mimbelli fu onorato con la medaglia d'oro al valor militare, e gli fu affidato l'incarico di Comandante dell'Accademia Navale di Livorno.

Non è un caso che sull'edificio dell'Accademia navale sia scritto, su lapide:

PATRIA e ONORE

**Professionalità e coraggio nella vita della Marina Mercantile.**

**Comandante Antonio Prettegiani** . Il ciclone nel Pacifico.

Partimmo dal Golfo Persico con un carico di petrolio greggio diretti a San Francisco attraverso l'Oceano Pacifico. La navigazione procedette bene fino a largo delle Isole Filippine.

Nel giro di poche ore vento e mare si levano con fragore. L'Ufficiale Marconista, Madeddu, riceve, dalla stazione radio filippina di Manila un bollettino meteo urgente (fuori orario):

“...burrasca in corso...”

Avvertimmo, dopo circa un'ora, le onde provenire al traverso della fiancata sinistra della nave. Le onde, crescenti, facevano rollare la nave con punte di quasi 40° di sbandamento, in aumento.

Il Comandante, Antonio Prettegiani, imperturbabile, decide rivolto al timoniere Rosso: “vieni lentamente a sinistra e vai per Nord”.

La nave ha dei sussulti, diminuisce il rollio e si desta il beccheggio. Rollare e beccheggiare contemporaneamente ci evitano rollii e/o beccheggii notevoli e pericolosi. Dopo due ore di navigazione, allontanandosi la nave dal minimo barico, migliorano le condizioni della navigazione.

Il tanchista Depicolzuane si congratula col Comandante.

**Comandante Giancarlo Oddera.**

Ricordo un collega accademista: Giancarlo Oddera. Gioviale, bravo negli esercizi “nautici”: nuoto, tuffi dal trampolino, canottaggio e vela.

Ha navigato percorrendo la carriera nella Marina mercantile fino ad arrivare al comando: ottimo comandante, coraggioso e bravo.

Grazie alle sue doti nautiche e umane divenne comandante-pilota nel Porto di Genova.

Una brillante carriera accompagnata da umanità.

**Professore e Preside Ideale Capasso.**

Una lunga e brillante carriera. Diceva ai suoi allievi: “studiate principalmente per acquisire cultura: sarà la vostra stella Polare”.