



A.MO.N. Associazione MOdellismo Navigante

www.nonsolovele.com

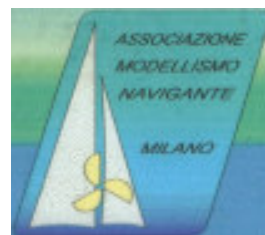
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

VELA con NOI

... e non solo.

VELA con NOI Notiziario di A.MO.N. - Milano
NUMERO1, ANNO 8 - Mese di Settembre, Anno 2014
STAMPATO IN PROPRIO

www.nonsolovele.com



PREMIO INTERNAZIONALE ARTIGLIO

Questo numero di VELAconNOI è un numero speciale ed unico; dedicato ad un bando modellistico della Fondazione Artiglio Europa.



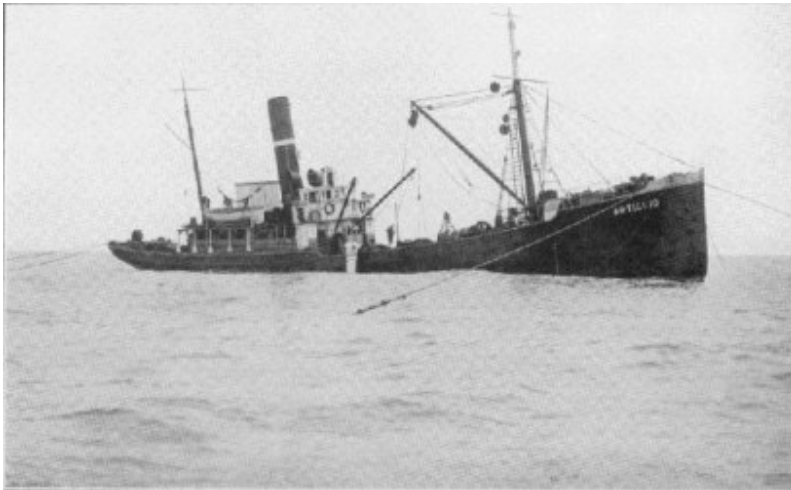
Tutte le informazioni utili le potete trovare sul sito www.premioartiglio.it



EDITORIALE di Paolo Saccenti (presidente AMON)

Cari amici,

eccoci di nuovo a voi con una newsletter molto particolare, dedicata esclusivamente ad una bellissima iniziativa volta a ricordare una delle tante eccellenze italiane ed a commemorarne la tragica conclusione.



Si tratta della vicenda della Nave Artiglio, che negli anni '20-'30 ha contribuito alla bonifica dei fondali sia nel Mediterraneo che in Atlantico, recuperando carichi di relitti e mettendo in sicurezza dei tratti di mare che non sarebbero stati altresì più navigabili.

Le imprese dell'Artiglio sono state possibili grazie all'abilità dei palombari Viareggini, che si erano formati grazie all'ottima scuola del Varignano della Marina Militare ed alla loro abilità marinairesca figlia della tradizione

marinara più che secolare della costa toscana e ligure. In realtà gli uomini della So.Ri.Ma (Società Ricuperi Marittimi) di Genova non erano solo degli abili subacquei, ma avevano messo a punto una tecnica rivoluzionaria dei ricuperi, che anticipava di molto le moderne procedure operative di lavori a grande profondità, perfezionando gli scafandri e le torrette di osservazione per immersioni profonde.

La fondazione Artiglio in collaborazione con le sezioni del Rotary Club di Viareggio Versilia e Milano est ha indetto un concorso di modellismo a cui noi di AMON, con la federazione Navimodel, abbiamo il piacere a l'onore di dare il nostro contributo.

Grazie al lavoro di ricerca storica di Roberto Maggi sono disponibili i disegni dell'Artiglio sulla base dei quali i modellisti sono invitati a realizzare un modello di questa gloriosa nave.



Le modalità per avere i disegni ed il tempo a disposizione per fare il modello sono riportati nel bando allegato. I modelli saranno esposti al museo della marineria di Viareggio dal 28 Aprile al 16 Maggio 2016.

Siete tutti invitati a partecipare al concorso.

Paolo Saccenti



BANDO DI CONCORSO MODELLO NAVE ARTIGLIO

Una nave per un museo

La Fondazione Artiglio Europa, in collaborazione con i Rotary Club Milano Est e Viareggio Versilia e con la Federazione Navimodel, indice il Concorso "Modello Nave Artiglio" per ricordare le imprese dei Palombari Viareggini e della loro flottiglia. La nave oggetto del modello è l'ARTIGLIO (1°), operante alla fine degli anni 1920, affondato a Quiberon nel 1930. Il modello dovrà essere realizzato esclusivamente in base ai disegni della nave Artiglio 1, che saranno forniti ai concorrenti dalla organizzazione del Concorso.

Saranno accettate solo modifiche o varianti storicamente documentate riferite allo stato della nave nel 1930, durante la campagna di Quiberon.

I modelli saranno valutati da una Giuria formata da Giudici (**area Naviga**) della Federazione Navimodel.

I modelli saranno esposti, custoditi dal momento della consegna, dal 30 aprile 2016 al 16 maggio 2016 al Museo della Marineria "Alberto Gianni" di Viareggio. La consegna dei modelli dovrà avvenire presso il Museo della Marineria, Lungo Canale Est – Viareggio (LU), dal 28 al 29 aprile 2016.

Sono previste due categorie di scale: scala \leq 1:75 o scala $>$ 1:75.

La scheda di iscrizione, allegata al presente Bando, dovrà pervenire via posta, fax o email a:

Fondazione Artiglio Europa, via dei Calzolari 231 - 55041 Capezzano Pianore (LU)

Tel. +39 (0)584/969650 - Fax +39 (0)584/969655 - info@premioartiglio.it entro il giorno il 30 novembre 2014, accompagnata dal versamento di 20 euro sul C/C IT70C0503424873000000000260, intestato Fondazione Artiglio Europa Onlus, come contributo per le spese di spedizione dei disegni, che saranno inviati dall'organizzazione, via posta ordinaria, a ciascun iscritto.

Ogni concorrente riceverà un attestato di partecipazione; i vincitori di ciascuna categoria riceveranno una medaglia appositamente coniata e potranno esporre il modello vincitore in occasione dell'edizione 2017 del Premio Artiglio, che si terrà a Viareggio nel mese di maggio.

Si precisa inoltre che:

- L'espositore, aderendo alla manifestazione, si impegna ad accettare integralmente il presente regolamento
- All'atto della consegna del modello verrà rilasciata una ricevuta scritta e tale documento costituirà l'unico titolo valido per il ritiro del modello a fine manifestazione.
- I modelli saranno esposti in una sala interamente al coperto e al riparo da agenti atmosferici; gli enti organizzatori declinano ogni responsabilità per eventuali danni derivati da calamità o da eventi meteorologici o simili e comunque non imputabili alla responsabilità degli organizzatori.
- Il ritiro dei modelli dovrà avvenire dopo la Premiazione o in data che verrà concordata con la organizzazione.
- L'ente organizzatore non si assume nessuna responsabilità per i modelli non ritirati nei giorni previsti.
- La premiazione avverrà il giorno 16 maggio 2016.
- All'interno della manifestazione sono ammessi esclusivamente scambi di opinioni, è fatto divieto assoluto proporre compra-vendite.
- Gli organizzatori si riservano il diritto di non esporre modelli non concordati preventivamente o non eseguiti secondo questo regolamento.
- Gli enti organizzatori si riservano la facoltà di riprodurre fotograficamente e in video i modelli esposti e di usare tali fotografie e riprese per pubblicazioni ed articoli su riviste specializzate, comunque senza scopo di lucro.

Sul Sito Internet della Fondazione Artiglio Europa www.premioartiglio.it si trovano il Bando di Concorso, la Scheda di iscrizione, le indicazioni storiche relative alla nave Artiglio e i disegni in formato pdf non in scala.

Per informazioni:

Fondazione Artiglio Europa, via dei Calzolari 231

55041 Capezzano Pianore (LU) Italy

Tel. +39 0584/969650 - Fax + 39 0584/969655 - info@premioartiglio.it





LA LEGGENDA dell' ARTIGLIO

di Boris Giannaccini

Boris Giannaccini: nato a Forte dei Marmi (LU) il 16.10.1930, vive a Viareggio.

Giornalista e scrittore, membro del Consiglio di Amministrazione della Fondazione Artiglio Europa, si è occupato soprattutto di difesa ambientale. In un secondo momento si è dedicato alla storia della palombaristica viareggina che, grazie alla presenza di uomini di grande inventiva e coraggio, ha avuto riconoscimenti a livello mondiale. Ha scritto centinaia di articoli per quotidiani e periodici, nonché molti libri, tutti improntati alle gesta di questi autentici eroi degli alti fondali oceanici.

Da 27 anni è socio del R.C. Viareggio Versilia, all'interno del quale – nel 1998 – fu istituito il Premio Internazionale Artiglio e successivamente la Fondazione Artiglio Europa.

La leggenda dell'*Artiglio* inizia con la So.Ri.Ma. (Società Ricuperi Marittimi) fondata a Genova nel 1926 di cui era presidente e amministratore delegato il Comm. Giovanni Quaglia. Inizia con la chiamata, nella primavera del 1927, dei palombari viareggini guidati dal caposcuola Alberto Gianni (n. il 26.4.1891 – m. il 7.12.1930). Quaglia mette a disposizione quattro navi recupero: l'*Artiglio*, il *Rostro*, il *Raffio* e l'*Arpione*. Successivamente si uniranno anche il



Rampino e il *Rastrello*. Da notare: tutti nomi con le unghie. Gianni ha carta bianca nel compito di completare l'attrezzatura della flottiglia destinata ad imprese fino a 70 metri d'acqua.

Il gruppo di palombari ha già fatto molti recuperi di carichi di navi lavorando in proprio con varie barche e, prima ancora, sono stati tutti mozzi e marinai imbarcati su golette e barchibestia viareggini. E' quindi gente abile, sicura e di grande affidamento sopra e sotto il pelo dell'acqua. Molti di loro sono usciti all'epoca della leva di mare, dalla famosa scuola per palombari della M.M. situata al Varignano (SP). Il Gianni, nel 1912, ne esce col brevetto di "torpediniere scelto, minatore palombaro".

Nel 1927, con la So.Ri.Ma., finisce il periodo di "apprendistato" subacqueo, svolto con grande entusiasmo nei tre lustri precedenti. Finisce anche l'era degli scafandri semirigidi (o di gomma) e inizia quello con gli scafandri metallici (o rigidi) per grandi profondità realizzati a Kiel dalla Neufeldt & Kuhnke intorno al 1924.

Questi nuovi scafandri non dettero subito grandi risultati a causa delle giunture flessibili soggette a infiltrazioni. Gianni li modificò, riducendo il numero delle giunture e facendole scorrere su cuscinetti a sfere. Ma a quelle profondità era assurdo pretendere di poter usare mani e gambe. "Assurdo e sbagliato" disse Gianni. Il palombaro dovrà essere soltanto l'occhio e il cervello della





LA LEGGENDA dell' ARTIGLIO

di Boris Giannaccini

nave recupero, che agirà dietro suoi ordini. Nacque così l'idea della "torretta" che altri chiamarono "occhio". Progettata e perfezionata dal Gianni nell'officina di Assuero Baroni in Darsena, questa torretta soppianderà a poco a poco e poi definitivamente ogni altro tipo di scafandro. Nata come torretta d'immersione, diverrà poi torretta di osservazione ed infine, come ancor oggi si chiama, torretta di esplorazione.

Le imprese della flottiglia della So.Ri.Ma. e dei suoi insuperabili palombari, sono indissolubilmente legate a questo oscuro strumento che permise, per oltre un quarto di secolo, di operare in sicurezza a profondità impensabili.



Il primo recupero che effettuarono fu quello della nave inglese *Washington* affondata da un sommergibile tedesco al largo di Portofino la notte del 3 maggio 1917. Appoggiata su un fondale di 86 metri aveva un carico costituito da sette treni merci completi, ossia sette locomotive con tender e 350 vagoni, oltre a molte tonnellate di acciaio, rame e manganese.

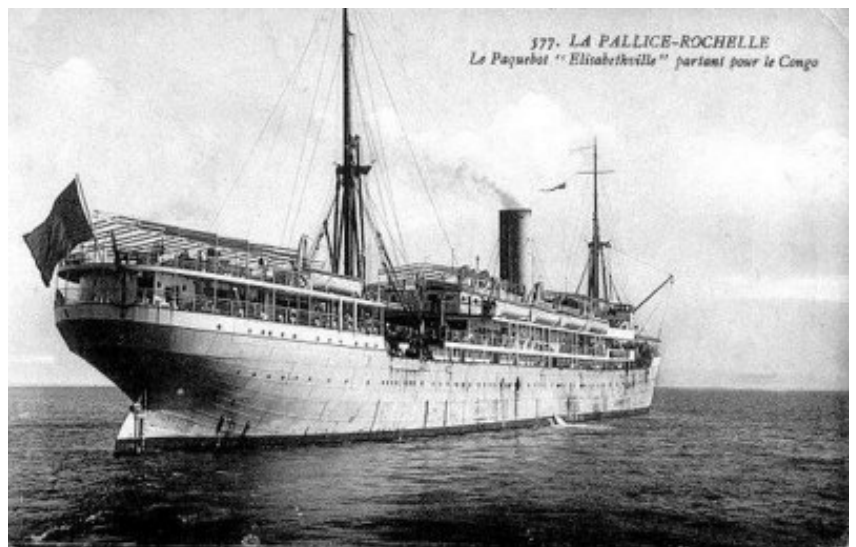
Fra Capo Mele e l'isola Gallinara, cioè in pochi chilometri quadrati di Mar Ligure, gli U-Boote avevano affondato molte navi. Erano: l'*Umberto I*, l'*Hylonian*, il *Ravenna*, il *Monte Bianco* e lo *Stromboli*. Il *Ravenna*, proveniente dall'Argentina, aveva un carico di 6 mila tonnellate di lana greggia e macchinari agricoli. Affondato in 76 metri

d'acqua, gli uomini della So.Ri.Ma. recuperarono l'intero carico.

Nell'estate del 1928 l'*Artiglio* lasciò gli altri battelli a recuperare carichi in acque liguri e si diresse in Atlantico. La base, era il piccolo porto di Les Palais nell'isola di Belle-Ile-in-mer, in acque bretoni.

Gli uomini dell'*Artiglio* avevano iniziato la loro avventura con le forti correnti atlantiche, a circa 10 miglia a sud della Punta de l'Echelle dell'isola di Belle-Ile, sulla verticale del relitto del piroscafo belga *Elisabethville* proveniente dal Congo con un carico di 12 tonn di avorio in zanne di elefante. La nave, silurata da un sommergibile tedesco, giaceva a 72 metri di profondità e, oltre all'avorio, doveva contenere 13 mila carati di diamanti grezzi racchiusi nella *bullion room*.

L'*Artiglio* non trovò mai i diamanti, anche perché il comandante, ammalatosi prima della partenza, non aveva lasciato incarichi al secondo circa la presenza nella *bullion room* del prezioso carico. Forse erano stati messi al sicuro in altro locale. Le cariche di demolizione avevano ormai dilaniato ponti e strutture dell'opera





LA LEGGENDA dell' ARTIGLIO

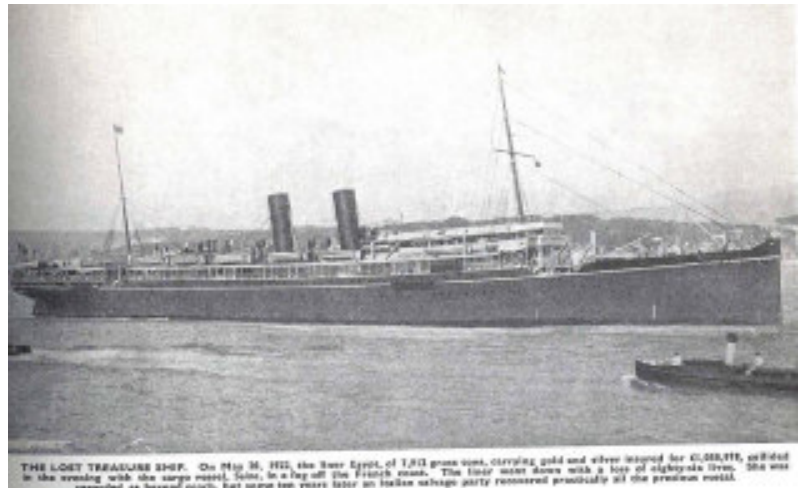
di Boris Giannaccini

morta, determinando così la definitiva perdita dei diamanti. Si dedicarono allora al recupero delle zanne di elefante.

Il successo del completo recupero dell'avorio, dimostrò che i palombari viareggini, unici al mondo, erano in grado di raggiungere profondità marine superiori ai 70 metri e di compiere lavori, ritenuti fino ad allora praticamente impossibili. Questo recupero venne riecheggiato dalla stampa e non soltanto da quella specializzata.

Il 19 maggio 1922, il transatlantico *Egypt* di 7941 tonn di stazza lorda, lungo 152 metri e largo 16,5, costruito a Greenock nel 1897 e appartenente alla "Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.", lasciò i moli di Tilbury a Londra con 44 passeggeri e 294 uomini d'equipaggio. Durante la prima guerra mondiale l'*Egypt* era stato trasformato in nave-ospedale scampando così agli U-Boote. Dopo il 1918 era tornato in cantiere, per essere riconvertito e impiegato sulla rotta Londra-Bombay. La maggioranza dei passeggeri si sarebbe dovuta imbarcare a Marsiglia, scalo mediterraneo sulla rotta.

Alle ore 19 del 20 maggio la nave si trovava a 25 miglia a SO dell'isola di Ouessant e a circa 30 miglia a O della Pointe du Raz al largo della punta occidentale della Bretagna. Non c'era vento, mare piatto, ma la nebbia impediva la visibilità. Fu udita la sirena di un'altra nave e, improvvisa, una prua investì l'*Egypt* sulla sinistra. Era il *Seine* in rotta da La Palice a Le Havre. La sua prua rinforzata tipo rompighiaccio si immerse così profondamente nello scafo dell'*Egypt* tanto da farlo affondare in soli 20 minuti. Il liner si posò sul fondo a 130 metri di profondità. Morirono nella collisione 17 passeggeri e 71 uomini dell'equipaggio.



THE LOST TREASURE SHIP. On May 20, 1922, the liner Egypt, of 7,941 gross tons, carrying gold and silver valued for \$1,000,000, collided in the crossing with the cargo steamer Seine, a tug off the French coast. The liner went down with a loss of eighty-nine lives. She was rammed at several points, but some ten years later an Italian salvage party recovered practically all the precious metal.

L'affondamento dell'*Egypt* gettò nella costernazione non soltanto i parenti delle vittime, ma anche gli assicuratori perché la nave trasportava un ingente carico d'oro e d'argento diretto alla Banca Centrale dell'India. Le società assicuratrici precisavano che si trattava di 40 tonn d'argento e 5 tonn d'oro fino, confezionate in 156 cassette di vario peso (10, 100, 200 e 400 onces), 37 delle quali contenenti solo sterline. Vedremo poi quali veri valori salteranno fuori alla fine delle operazioni di recupero.

Prima di affidare alla So.Ri.Ma. le ricerche del relitto, molte altre società di recuperi avevano tentato questa impresa ma con risultati praticamente nulli. Il 30 agosto 1928 i Lloyd's di Londra e tre compagnie minori, stipularono un contratto con la So.Ri.Ma. per il recupero del prezioso carico, "unicamente con i propri mezzi, sotto la propria direzione, sopportando responsabilità, rischi e spese". Va detto che, almeno in un primo momento, i Lloyd's, erano convinti che mai nessuno avrebbe potuto recuperare a 130 metri di profondità neanche una minima parte del tesoro trasportato. Tanto che pagarono subito l'intera polizza assicurativa.

Nell'anno successivo, il 1929, l'*Artiglio* e il *Rostro* iniziarono le ricerche in un rettangolo di mare di 10 miglia per 6. Nel corso delle ricerche, il 26 giugno 1929, fu stabilito dal palombaro Franceschi dell'*Artiglio* il nuovo primato mondiale di profondità con 136 metri. Questo primato verrà poi superato dai palombari viareggini Raffaello Mancini (capo palombaro sul *Raffio*) ed Enrico Petrucci nelle stagioni 1949-50 al largo di Saint-Nazaire, durante il recupero di 3 mila tonn di piombo dal relitto del *Nayo*, affondato in 150 metri.

Il lavoro per rintracciare il relitto dell'*Egypt* riprese nei primi giorni del giugno 1930. Oltre all'*Artiglio* ed al *Rostro*, si era aggiunto anche il *Raffio*, una vecchia nave da pesca giapponese di circa 150 tonn. trasformata in nave-recuperi dalla So.Ri.Ma.. Il *Raffio* fu inviato a sud di Guernesey, nella Manica, per recuperare barre di rame e alluminio da un relitto. Purtroppo il suo equipaggio, nuovo in acque così pericolose, ritornò a Brest divenendo l'ausiliare dell'*Artiglio* per il dragaggio. Al suo posto fu inviato il *Rostro*.



LA LEGGENDA dell' ARTIGLIO

di Boris Giannaccini

Sull'*Artiglio* fu imbarcato anche il capitano Le Barzic, comandante del *Seine* (la nave che aveva speronato l'*Egypt*), ma anche questo aiuto fu vano. La sera del 29 agosto l'*Artiglio* issò a bordo un braccio di gru di quelli usati per sostenere le scialuppe. Ma per essere sicuri che il relitto fosse proprio l'*Egypt*, occorrevano delle prove. Il giorno dopo, Bargellini trovò la prova. Ecco come la descrive David Scott nel suo *Con i palombari dell'Artiglio*: "Finalmente! L'ho vista Gianni. Cilindri accoppiati dritti, del diametro di sessanta centimetri. Due pulegge in testa. C'è ancora un pezzo di cavo attaccato. Non posso vedere nient'altro... Gianni si toglie la cuffia telefonica, e la rende a Franceschi. Trae un profondo sospiro. - E' l'*Egitto* - dice. Bargellini, a quattrocento piedi sotto di noi, sul fondo dell'Oceano ode le grida di entusiasmo dell'equipaggio". Era il 30 agosto 1930, esattamente due anni dopo la firma del contratto con i Lloyd's. La sua posizione definitiva, dopo tante altre risultate false, era 48° 07'45" latitudine Nord, 5° 30'30" longitudine Ovest, a 130 metri di profondità. Complessivamente erano state dragate, palmo a palmo, circa 100 miglia quadrate di Oceano Atlantico.

Ai primi di settembre Bargellini recuperò la cassaforte del capitano. Dopo molti tentativi finalmente la benna scaricò sul ponte la grossa preda. All'interno, purtroppo, non c'erano altro che i resti inzuppati di cartelle del Foreign Office piene di lettere e di carte in buste sigillate con cerallacca rossa. La documentazione ritrovata fu riconsegnata al Ministero degli Esteri inglese che, in data 10 ottobre, inviò al Comm. Quaglia una lettera con i più sentiti ringraziamenti.

Quell'anno l'*Artiglio* ed il *Rostro* non dovevano tornare in Italia per l'inverno; magari gli equipaggi sarebbero tornati solo per le feste di Natale. La nuova stagione sull'*Egypt* sarebbe ricominciata nella prossima primavera.

Il *Raffio* si era già recato a Belle-Ile per lavorare alla demolizione di rottami pericolosi alla navigazione nelle vicinanze di Quiberon. In ottobre lo raggiunsero anche l'*Artiglio* e il *Rostro*. Quest'ultimo si spostò nel lato nord del canale che portava a Saint-Nazaire, tra l'isoletta di Houat e la costa, per demolire il *Ville d'Angers*, a circa 4 miglia da dove lavorava l'*Artiglio* intento a smantellare il *Florence H*, una nave americana di 9 mila tonnellate affondata nel 1917.

Il *Florence Hera* era una nave carica di munizioni appena arrivata con un convoglio dall'America; era ferma in rada quando saltò in aria. Tutti gli uomini perirono uccisi dallo scoppio o annegati. Il relitto era posato in acque basse (16 metri), conteneva ancora tonnellate di esplosivi e quindi, benché ostacolasse l'ingresso alla baia, era considerato "pericolosissimo".



Per smantellare il relitto furono usate a più riprese piccole cariche di esplosivo. L'ultima di queste fu sistemata domenica 7 dicembre 1930. Un boato spaventoso scavò un cratere in mare che inghiottì l'*Artiglio*: insieme alla carica erano esplose le munizioni residue. La distanza di sicurezza non arrivava a 200 metri.

Il *Rostro* fece rotta sul luogo del disastro per portare aiuto. La potenza dell'esplosione fu udita da Lorient a Saint-Nazaire. Si pensò ad un sisma. L'onda lunga provocata dall'esplosione sbattè contro la piccola chiesa di Saint Gildas dell'isoletta di Houat, dove i fedeli assistevano ai vesperi domenicali. "Mio Dio - gridavano tutti - l'*Artiglio* è saltato". Dopo qualche ora nel porticciolo di Les Palais vedono rientrare il *Rostro* con il carico di morti ed i sopravvissuti.



LA LEGGENDA dell' ARTIGLIO

di Boris Giannaccini

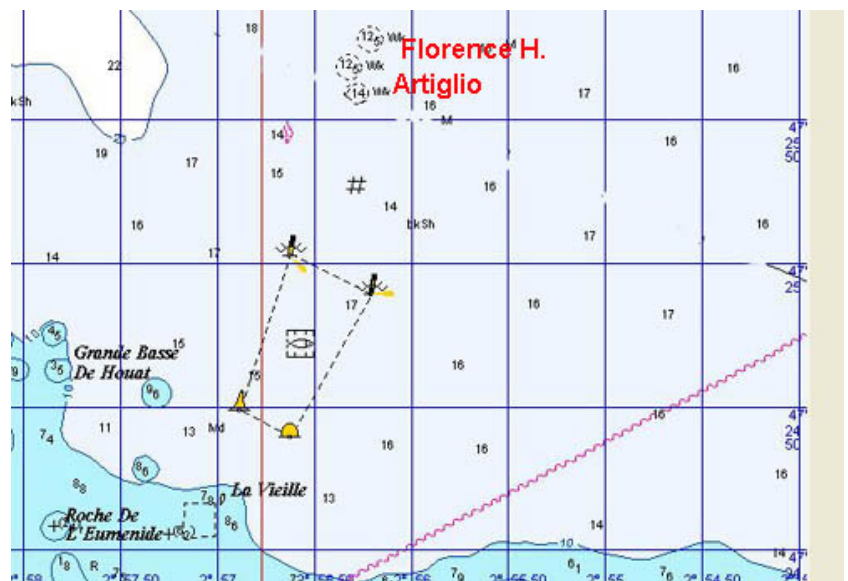
C'erano i cadaveri di 12 uomini d'equipaggio, fra cui i palombari Alberto Gianni e Aristide Franceschi. Di Alberto Bargellini e del comandante Giacomo Bertolotto, non si seppe più niente.

Una vecchia carretta da 350 tonn, il *Maurétanie*, un tempo adibita al trasporto del pesce dai banchi di Terranova, fu acquistata a Bordeaux e condotta a Saint-Nazaire per essere trasformata in nave-recuperi. Molte attrezzature del vecchio *Artiglio* recuperate sul relitto furono utilizzate sulla nuova nave. Il 4 maggio 1931, il nuovo *Artiglio* lasciò Saint-Nazaire diretto a Brest. Oggi molti chiamano questa nave *Artiglio 2°*. In realtà il nome rimase *Artiglio*, per espresso desiderio dei palombari e dei marinai che intesero onorare in quel modo la memoria degli amici scomparsi.

In "secondo" *Artiglio* riuscì infine a recuperare il carico dell'*Egypt* in varie fasi a partire dal 2 giugno 1932.

I giornali di tutto il mondo descrissero l'eccezionale ritrovamento, anche perché da tempo il recupero dell'oro dell'*Egypt* era diventato un avvenimento di importanza mondiale. Il lavoro dell'*Artiglio* era seguito in ogni angolo della Terra.

In varie spedizioni l'*Artiglio* portò a Plymouth complessivamente 7 tonn d'oro e 40 tonn d'argento, molto di più di quanto effettivamente assicurato dai Lloyd's. Il recupero andò avanti saltuariamente fino al 1939; a quell'epoca era già stato recuperato il 98% del tesoro.



La leggenda dell'*Artiglio* è tutta in quella schiatta di uomini che la ricerca di una loro migliore sistemazione economica, ha destinato a lavorare fra mille pericoli nelle profondità marine. Erano tutti "figli" di quell'Alberto Gianni che non era soltanto un palombaro, ma un innovatore, un creatore incredibile di ordigni subacquei per migliorare il lavoro e per tutelare maggiormente la vita del palombaro. Dalla "cassa disazotatrice", successivamente chiamata cassa di decompressione ed infine camera iperbarica, alle modifiche apportate agli scafandri rigidi, alla realizzazione della "torretta d'esplorazione". Quest'ultima intuizione, che modificò radicalmente i lavori di recupero spingendoli sempre più in basso, fu la base di tante conquiste sottomarine e fece conoscere i palombari viareggini in ogni angolo del mondo.

Tutte queste invenzioni il Gianni non le brevettò mai, perché dovevano essere a disposizione di tutti senza pagare royalty a nessuno.

Sulla base del monumento ai palombari dell'*Artiglio*, sistemato in Darsena, si può leggere: "Dalla gloriosa marineria viareggina conosciuta in tutti i mari del mondo nacquero i palombari dell'*Artiglio* che indagarono gli abissi profondi del mare svelandone i tesori e i segreti".



DESCRIZIONE TECNICA DELL'ARTIGLIO (1°) E CENNI STORICI

di Roberto Maggi

Roberto Maggi, Ingegnere, appassionato di modelli navali militari statici, collabora con numerose riviste per la ricostruzione dei disegni tecnici delle grandi navi da guerra del passato.

La Nave ARTIGLIO (1°) era in origine il "trawler" (peschereccio a strascico) MACBETH, costruito da Mackie, Thompson & Co. a Govan (Glasgow) nel 1906. La nave misurava 283 gross tons di stazza, 311 long tons di dislocamento, 145 piedi di lunghezza fra le perpendicolari e 23 piedi di larghezza fuori ossatura. Aveva un apparato motore a vapore, costruito da Lingerwood WVV Co. di Glasgow, costituito da una caldaia a tubi d'acqua e una macchina alternativa a triplice espansione da 450 HP; un'elica quadripala in ferro del diametro di 9 piedi e un timone non compensato di legno con struttura in ferro.

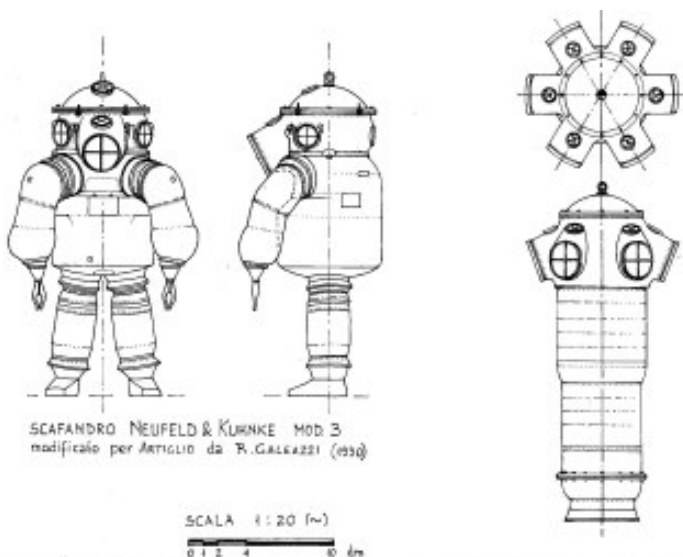
Il MACBETH operò nel Mare del Nord per la pesca delle aringhe per la compagnia Hull Northern Fishing Co. fino al 1914 quando, come centinaia di altri "trawler", venne requisito dalla Royal Navy, dotato di poche semplici attrezzature militari e adibito a dragamine costiero per la durata della I G.M. Nel 1919 fu venduto all'italiana G.Molfino & Co. di Genova, per la quale operò ancora come peschereccio col nome di IDEALE. Nel 1926 era oramai inattivo e malridotto nel porto di Genova. Qui fu visto dal Comm. Giovanni Quaglia, proprietario della So.Ri.Ma. (Società Ricuperi Marittimi), alla ricerca di navi adatte, per ragioni tecniche ed economiche, ad essere attrezzate a navi appoggio per sommozzatori e palombari addetti al recupero di relitti e dei loro carichi, anche a grande profondità (oltre 100 m, per i mezzi dell'epoca).

La trasformazione del peschereccio in nave recupero fu effettuata a Genova nel 1927 e – oltre al ripristino dell'efficienza nautica e dell'apparato motore – comprese: a) l'installazione di un bigo di carico da 10 tonnellate, con due verricelli a vapore, uno da 5 e uno da 10 tonnellate; b) l'adattamento di parte della stiva a officina e magazzino per gli scafandri; c) l'aggiunta di due gruette di manovra degli scafandri e delle altre attrezzature d'immersione, azionate con rinvii dai verricelli elettrici dei bighi piccoli; d) la realizzazione degli alloggi per 3 palombari nell'area equipaggio di prora; e) la costruzione di un locale di servizio e una cabina alloggio per ospiti, come lo stesso Comm.Quaglia o il giornalista inglese David Scott, che assistette a diverse imprese dell'ARTIGLIO e ne trasse articoli per il Times).

La nave aveva un solo ponte continuo da prora a poppa, suddiviso in 7 compartimenti stagni da 6 paratie trasversali, sovrastato a prora da un breve castello contenente le cale di servizio e il verricello doppio delle ancore, che erano di tipo "stockless", a marre mobili, in cubia. Da prora a poppa i compartimenti contenevano:

1 – Gavone e pozzo delle catene; 2 – Serbatoi dell'acqua; 3 – Alloggi del personale di coperta e dei palombari, accessibili dal tambuccio a proravia dell'albero di trinchetto; 4 – Stiva e locale scafandri; 5 – Cucina, mensa, cabine ufficiali, cui corrispondevano, sopra il ponte di coperta, il locale di comando e la timoneria; 6 – Carbonaie, caldaia e macchina, sovrastate da una piccola tuga con il fumaio, le prese d'aria e il cofano di macchina; 7 – Alloggi del personale di macchina, accessibili dal tambuccio di poppa.

Negli anni 1928-30 l'ARTIGLIO partecipò – da solo o più spesso insieme ai suoi simili della So.Ri.Ma. – a diverse campagne di recupero nel Mediterraneo e in Atlantico, acquisendo grande notorietà anche al di fuori dell'ambien-





DESCRIZIONE TECNICA DELL'ARTIGLIO (1°) E CENNI STORICI

di Roberto Maggi

te marittimo, grazie ai successi ottenuti, all'abilità dei palombari della scuola viareggina ed alle innovazioni da loro apportate alle attrezzature subacquee, quali gli scafandri del tipo Neufeld & Kuhnke, che vennero modificati per resistere a maggiori profondità e consentire più facili movimenti, e la torretta butoscopica Galeazzi, che venne letteralmente inventata dai palombari dell'ARTIGLIO. Il maggior successo della flotta So.Ri.Ma. fu il recupero del carico del piroscampo inglese WASHINGTON, affondato da un sommergibile tedesco davanti alla Riviera di Levante, il cui relitto si trovava a circa 80 m di profondità.

Nell'estate del 1930 l'ARTIGLIO iniziò il tentativo di recupero delle 9 tonnellate d'oro in lingotti e sterline, più diverse tonnellate di lingotti d'argento (per un valore attualizzato di oltre 160 milioni di euro), trasportate dal piroscampo inglese EGYPT, affondato il 20 maggio 1922 per collisione con la nave francese SEYNE, al largo di Nantes. Il relitto venne localizzato il 29 agosto a circa 150 metri di profondità ed iniziarono i preparativi per il recupero. Una forte tempesta a fine settembre 1930 impedì la prosecuzione del lavoro, che sarebbe ripreso con la primavera, e l'ARTIGLIO si trasferì a Quiberon, poco a nord di Nantes, per lo smantellamento del relitto del piroscampo americano SS FLORENCE-H, carico di munizioni, affondato nella baia nel 1917. L'erronea convinzione da tutti avallata che le munizioni, dopo 13 anni, fossero state rese inattive dalla lunga immersione, causò un disastro. Il 7 dicembre 1930 una carica di dinamite, posata per smantellare una parte del relitto (come del resto era stato fatto con altre cariche in precedenza), nello scoppio innescò una deflagrazione generale dell'esplosivo del carico. Un'altissima colonna d'acqua si sollevò per poi ricadere in un cratere di oltre 100 m di diametro che inghiottì l'ARTIGLIO, rimasto purtroppo a non grande distanza dal relitto. La nave si inabissò portando con sé 12 dei 19 membri dell'equipaggio, fra cui i tre palombari, Alberto Gianni, Aristide Franceschi e Alberto Bargellini, tutti di Viareggio, e il comandante della nave, Bertolotto di Camogli.

L'impresa di recuperare il carico dell'Egypt riuscì l'anno successivo. Il Commendator Quaglia allestì in breve tempo un'altra nave, che si chiamò ancora ARTIGLIO, e con un'altra squadra di palombari – sempre della scuola di Viareggio – riportò in superficie gran parte del carico a partire dal maggio del 1932.

NOTA sui dati: I dati dell'ARTIGLIO sono riportati variamente dalle diverse fonti: differenti misure dimensionali, in metri o piedi, non distinguendo fra lunghezza fra le perpendicolari, al galleggiamento o fuori tutto; differenti valori di dislocamento e di stazza, e scambio fra stazza e dislocamento; diversi valori della potenza motrice. Ho indicato i valori che mi sembrano più probabili per similarità con altre navi del tipo o per affidabilità della fonte. Non sono mai stati reperiti dati sulla velocità e sull'autonomia.

NOTA sui disegni: non sono mai stati reperiti disegni originali del MACBETH o dell'ARTIGLIO. I disegni allegati, eseguiti per l'occasione del concorso, derivano da tre fonti: 1) Un disegno, in possesso della Fondazione Artiglio, eseguito dall'equipe francese che lavorò al recupero di parti del relitto dell'ARTIGLIO a Quiberon, evidentemente ricavato dalle ispezioni subacquee. Esso è assai preciso nel dettaglio ma manifestamente errato nelle proporzioni generali delle parti. 2) Una foto, disponibile su web, dell'originale MACBETH, ripreso quasi esattamente di profilo, da cui si possono ricostruire le proporzioni invarianti. 3) Le fotografie disponibili nell'archivio e sui libri della Fondazione Artiglio.



A.MO.N. Associazione MOdellismo Navigante.

A.MO.N. sta per Associazione **MOdellismo Navigante**.

Fondata nel 1977 da appassionati di modellismo navale radiocomandato oggi è un gruppo che ha la propria base a **Laghetto di San Giuliano** a Sud-Est di Milano (dettagliata guida sul nostro sito "www.nonsolovele.com" sezione "Chi / Dove Siamo - La nostra base").

La nostra passione spazia

1) dalla vela radiocomandata agonistica nelle classi

IOM 1 metro,
CR914,
Micro Magic,
e **Luna Rossa**

2) alla vela tradizionale con le classi

M,
RG65,
e **2 metri,**

3) dai **sommergibili** (guardate la sezione "Le attività - Sommergibili")

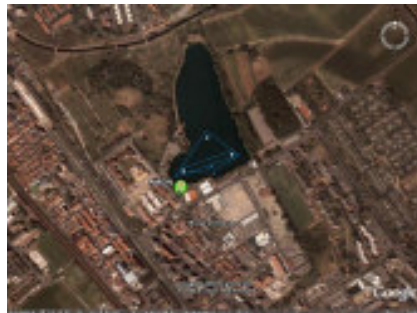
4) ai bellissimi **modelli a vapore** (guardate la sezione "Le attività - Vapore"),

5) dai **modelli elettrici**

6) ai **modelli statici**.

Iniziare con noi è facilissimo. Basta volerlo.

Naviga prima sul nostro sito **www.nonsolovele.com**. Guarda dal' alto con Google Earth.

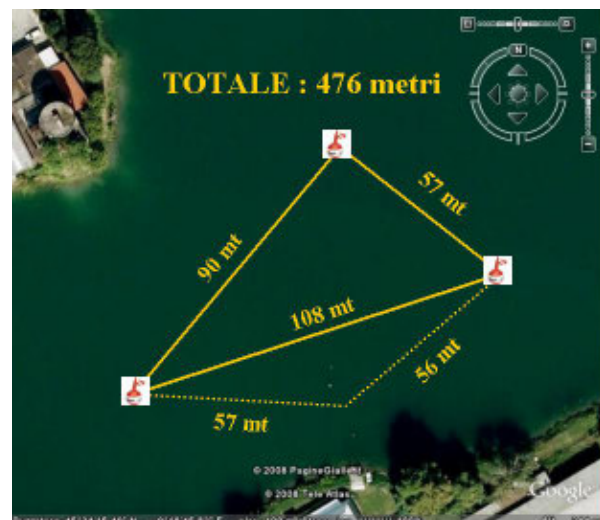


Chiamaci poi (i contatti sotto **CONTATTI** nel nostro Sito). Vieni a trovarci, ci siamo ogni domenica mattina al nostro laghetto.

Oppure potete venire a vederci in una **giornata di regata**, capirete cosa vuol dire regatare con i modelli a vela radiocomandati. Le giornate di regata sono sul nostro sito nella sezione "Le Gare" (dalle 10.00 alle 16.00 su circa 10-15 manche di regata con 10-20 modelli a confronto).

Se vuoi vedere come sono le nostre vele e i loro dettagli entra nel sito nella sezione "Le barche- Classe IOM" e fai lo zoom sulle foto. Altre foto anche nelle altre sezioni.

Se hai dei dubbi sfoglia sul sito la sezione "Faq" che non è una parolaccia ma sta per "Frequently



Ci sarà sempre qualcuno pronto a farvi provare una delle vele o dei modelli in acqua.

Asked Questions" ovvero "Le domande più frequenti"; forse troverai le prime risposte alle tue domande.