



A.M.O.N. Associazione MOdellismo Navigante

[www.nonsolovele.com](http://www.nonsolovele.com)

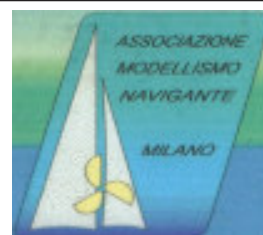
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

# VELA CON NOI

... e non solo.

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

[www.nonsolovele.com](http://www.nonsolovele.com)



**PREMIO INTERNAZIONALE ARTIGLIO**

**Version Française**



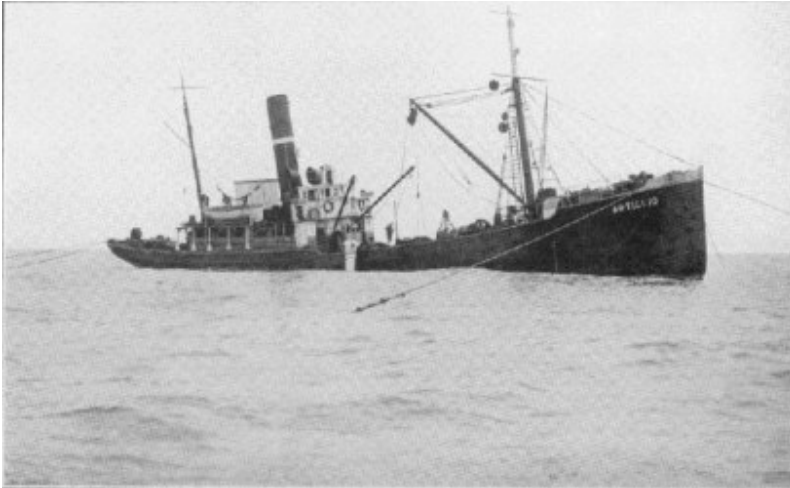
[www.premioartiglio.it](http://www.premioartiglio.it)



## INTRODUCTION de Paolo Saccenti (président de AMON)

Chers amis

Nous vous présentons le dernier numéro de 'newsletter' très spécial consacré exclusivement à une belle initiative afin de rappeler à chacun une parmi les nombreuses excellences italiennes et commémorer sa conclusion tragique.



C'est l'histoire du bâtiment Artiglio, qui dans le period 1920-1930, a contribué à la remise en état des fonds marins dans la Méditerranée et l'Atlantique, en renflouant des cargaisons de navires et en mettant en sécurité les zones maritimes qui autrement n'auraient pu être rendues navigables.

Les exploits de l' Artiglio ont été possibles grâce à la capacité des plongeurs de Viareggio (Italie), qui ont été formés dans l'excellente école de la Marine Militaire de Varignano (La Spezia) et à leur 'savoir faire' de la tradition

maritime vieille de plus d'un siècle dans la Toscane et de la côte de la Ligurie. En réalité les hommes de So.Ri.Ma. (Société Ricupération Marittimes) de Gênes, n'étaient pas seulement des plongeurs qualifiés, mais ils avaient également mis au point une technique révolutionnaire de renflouement d'avant-garde qui a beaucoup contribué à la modernisation des procédures d'exploitation modernes pour le travail à grandes profondeurs ainsi que au perfectionnement des scaphandres de plongée et des tours d'observation en eaux profondes.

La fondation Artiglio en collaboration avec les sections du Rotary Club de Viareggio et de la ville de Milan Est, a lancé un concours de modèles réduits avec Amon et la Fédération Navimodel, qui sont heureux et honorés d'apporter leur contribution.

Grâce au travail de recherche historique de Roberto Maggi, à qui nous adressons tous nos remerciements, les plans de l' Artiglio sont disponibles chez Amon et à partir de ces plans, les modélistes sont invités à créer un modèle de ce glorieux Navire.



Les modalités pour la construction de ce modèle sont précisées dans l'avis ci-joint.

Les modèles seront exposés au Musée de la Marine de Viareggio depuis 28 Avril au 16 Mai 2016.

Vous êtes tous invités à participer à ce concours

Paolo Saccenti



## AVIS DE CONCOURS MODÈLE DU NAVIRE ARTIGLIO”

### Un navire pour un Musée

La Fondation Artiglio Europa, en collaboration avec les Rotary Clubs Milano Est et Viareggio Versilia et avec la Fédération Navimodel, lance le concours “Modèle du Navire Artiglio” pour rappeler les entreprises des Plongeurs de Viareggio et de leur flottille.

Le navire dont il s’agit est le ARTIGLIO 1er, en activité à la fin des années 20 et coulé dans la baie de Quiberon en 1930. Le modèle devra être réalisé exclusivement en base aux dessins du navire Artiglio 1er, qui seront fournis aux concourants par l’organisation du Concours. Seront acceptées seulement modifications ou variations documentées historiquement, se référant à l’état du navire en 1930, pendant ses activités à Quiberon.

Les modèles seront évalués par un jury formé de Juges de la Fédération Navimodel (section Naviga).

Les modèles seront exposés, gardés depuis le moment de la remise, du 30 avril au 16 mai 2016 au Musée Maritime “Alberto Gianni” de Viareggio. La remise des modèles devra avoir lieu du 28 au 29 avril 2016 au Musée Maritime (Lungo Canale Est, Viareggio, Italie).

Deux catégories d’échelle sont prévues: 1) échelle 1:75 et inférieure à 1:75, 2) échelle supérieure à 1:75.

La fiche d’inscription, jointe au présent Avis, devra parvenir par poste, fax ou courriel à: Fondazione Artiglio Europa, via dei Calzolari 231 - 55041 Capezzano Pianore (LU), Italie; Tel. 0584/969650 - Fax 0584/969655 - [info@premioartiglio.it](mailto:info@premioartiglio.it) le 30 novembre 2014 au plus tard, accompagnée par l’attestation d’un versement de 20€ sur le compte IT70C050342487300000000260, intitulé à la Fondation Artiglio Europa Onlus. Cette somme est une contribution pour les dépenses d’envoi des dessins, qui seront envoyés par l’Organisation par courrier ordinaire à chaque participant.

Chaque participant recevra une attestation de participation; les vainqueurs de chaque catégorie recevront une médaille spécialement frappée, et ils pourront exposer le modèle gagnant à l’occasion de l’édition 2017 du Prix Artiglio, qui se tiendra à Viareggio dans le mois de mai.

Règlement du Concours:

- L’exposant, en adhérant à la manifestation, s’engage à accepter intégralement le présent règlement.
- Au moment de la remise du modèle sera relâché un reçu écrit, qui constituera le seul titre valide pour le retrait du modèle à la fin de la manifestation.
- Les modèles seront exposés dans une salle entièrement au couvert et à l’abri d’agents atmosphériques; les organisateurs déclinent toutes responsabilités pour dommages éventuels dérivés de calamité ou d’événements météorologiques ou semblables, et de toute façon pas imputables à la responsabilité des organisateurs.
- Le retrait des modèles devra avoir lieu après la remise des prix, ou en date que sera fixée avec l’organisation.
- L’organisme organisateur n’assume aucune responsabilité pour les modèles ne pas retirés dans les jours prévus.
- La remise des prix aura lieu le jour le 16 mai 2016.
- Au cours de la manifestation sont admis exclusivement échanges d’opinions ; il est fait défense absolue de proposer des achat-ventes.
- Les organisateurs se réservent le droit de ne pas exposer modèles pas fixés préalablement, ou pas exécutés selon ce règlement.
- Les organismes organisateurs se réservent le droit de reproduire photographiquement et par vidéo les modèles exposés, et d’utiliser ces photographies et prises de vue pour des publications et articles dans des revues professionnelles, mais à but non lucratif.

Sur le site internet de la Fondation Artiglio Europa [www.premioartiglio.it](http://www.premioartiglio.it) se trouvent l’Avis de Concours, la fiche d’inscription, les indications historiques relatives au navire Artiglio 1er et les dessins en format pdf, pas en échelle.

Pour d’autres renseignements:

Fondazione Artiglio Europa, via dei Calzolari 231

55041 Capezzano Pianore (LU)

Tel. +39 0584/969650 - Fax + 39 0584/969655 - [info@premioartiglio.it](mailto:info@premioartiglio.it)







## La légende de l'Artiglio

de Boris Giannaccini  
*traduction de Claudio Diolaiti*

Boris Giannaccini: né à Forte dei Marmi (LU) le 16.10.1930, il vit à Viareggio.

Journaliste et écrivain, membre du conseil d'administration de la Fondation Artiglio Europe, il a mis l'accent sur la protection de l'environnement. Dans une deuxième étape, il est consacré à l'histoire des scaphandriers de Viareggio que, grâce à la présence des hommes d'une grande imagination et de courage, a eu une reconnaissance mondiale.

Il a écrit des centaines d'articles pour des journaux et magazines, ainsi que de nombreux livres, tous axés sur les exploits de ces véritables héros du fond de l'océan profond.

La légende de l'Artiglio débute avec la So.Ri.Ma. (Société Récupération Maritimes) qui fut fondé à Gênes en 1926, le Président et AD était le Commandeur Giovanni Quaglia. Celle-ci commença au printemps 1927 avec l'appel des plongeurs de Viareggio conduits par le maître de l'Ecole de plongée Alberto Gianni (1891-1930). Mr. Quaglia mis à disposition quatre navires équipés pour la récupération des cargaisons des épaves : Artiglio, Rostro, Raffio et Arpione. En suite vont s'ajouter



le Rampino et Rastrello. A noter que tous ces noms rappellent des 'griffes' d'animaux ou d'outils.

Mr. Gianni a reçu 'carte blanche' pour la restructuration de ces navires enfin de pouvoir permettre des activités d'immersions jusqu'à 70 mt.

Le groupe de plongeurs était déjà à leur propre compte, avec plusieurs bateaux, experts dans les récupérations de cargaisons de navires coulés. Avant cela ils étaient des matelots et marins à bord de Goélettes et Schooners de Viareggio. Etaient des hommes très experts en matière sur les quels on pouvait faire confiance sur et sous l'eau. Plusieurs sortaient du service obligatoire de la Marine Militaire et de l'Ecole pour plongeurs de Varignano (Spezia).

Mr. Gianni, en 1912 sort avec plusieurs brevets de Torpilleur et Plongeur pour la pose d'explosifs.

En 1927, avec la SO.RI.Ma., se termine ainsi une période de quinze années d'apprentissage dans le recherches sous marines, mais c'est aussi la fin des scaphandres semi-rigides ou en gomme et débute celle de scaphandres métalliques ou rigides pour le grandes profondeurs comme à Kiel par Neufeldt & Kuhnke autour de 1924.

Ces nouveaux scaphandres ne produisent pas tout de suite de gros résultats à cause des joints flexibles, sources de fuites d'eau. Mr. Gianni décida d'introduire des modifications en réduisant le nombre de joints en les faisant tourner sur des roulements à billes.

A ces profondeurs était hors de question d'utiliser les mains ou les jambes.





## La légende de l'Artiglio

de Boris Giannaccini

traduction de Claudio Diolaiti

'Absurde et erroné' les paroles de Mr. Gianni, ajoutant que le scaphandrier devra être 'l'œil' et le cerveau du navire qui agira selon ses ordres. Pris naissance l'idée de la 'tourelle' que d'autres appelèrent 'l'Œil'. Projet et perfectionnement de Mr. Gianni dans l'atelier de Assuero Baroni dans la Darse, cette tourelle remplaça petit à petit et puis définitivement tous autres types de scaphandres. Née comme tourelle d'immersion deviens ensuite tourelle d'observation et enfin tourelle d'exploration. Les exploits de la flotte So.Ri.Ma. et des ses imbattables plongeurs sont indissociables et liés à cet obscure instrument qui, pendant plus de 25 ans, a permis d'ouvrir en sécurité et à des profondeurs impensables à l'époque.



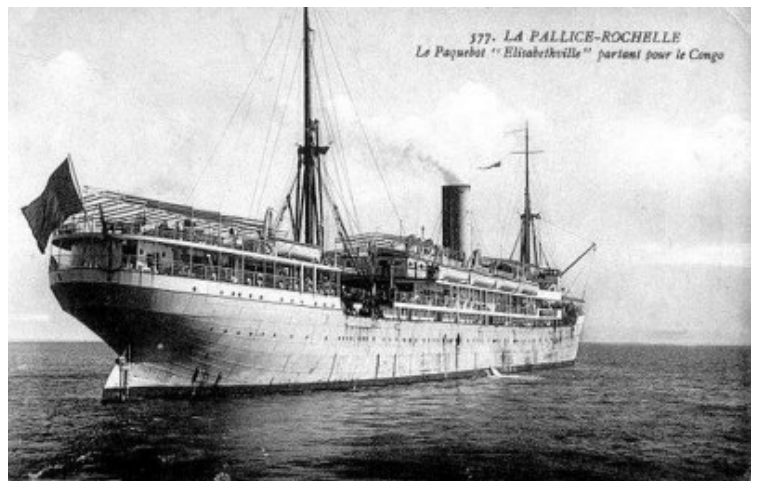
La première récupération fut celle du navire Washington coulé par un sous-marin allemand au large de Portofino la nuit du 3 Mai 1917. Appuyée sur un fond de 86 mètres, cette cargaison était constituée de sept trains marchands complets, c'est à dire, 7 locomotives à vapeur avec tender et 350 wagons, outre plusieurs tonnes d'acier, cuivre et manganèse. Entre Cap Mele et l'île Gallinara, c.à.d. quelques kilomètres carrés dans la mer de Ligurie près de Laigueglia, les U-Boat coulèrent plusieurs navires comme l'Umberto I, l'Hylonian, le Mont Blanc et le Stromboli. Le Ravenna venant d'Argentine avait une cargaison de 7000 tonnes de laine vierge et machines agricoles et fut coulé par 76 m de profondeur et les hommes de la SO.Ri.Ma. récupèrent l'entière cargaison.

Pendant l'été 1928, l'Artiglio laissa aux autres bateaux de la Compagnie la tâche de récupérer les cargaisons d'autres navires dans la mer de Ligurie pour se diriger vers l'Atlantique. Le Port d'attache était Les Palais dans Belle-Ile-en-mer en Bretagne.

Les hommes de l'Artiglio débutèrent leur aventure avec les forts courants atlantiques au sud de la Pointe l'Echelle de Belle-Ile sur la verticale du navire belge Elisabethville en provenance du Congo avec une cargaison de 12 tonnes d'ivoire de défenses d'éléphant et devait contenir aussi 13000 carats en diamants bruts dans la 'bullions room'. Le bateau fut coulé par 72 m de profondeur par une torpille lancée par un sous-marin allemand. L'Artiglio, ne trouva pas les diamants probablement du au fait que le Commandant, étant malade à terre, ne donna pas d'instructions au Second à propos de la précieuse contenance de la 'bullions room'. Il se peu qui furent mis en sécurité dans une autre local.

Les charges explosives avaient déjà détruit les ponts et les structures de l'œuvre morte déterminant ainsi la perte probable des diamants. Continuèrent avec la récupération des défenses d'éléphant.

Ce succès démontra que les plongeurs de Viareggio étaient uniques au monde à travailler à des profondeurs supérieures à 70m et d'exécuter des travaux qui étaient considérés





## La légende de l'Artiglio

de Boris Giannaccini  
*traduction de Claudio Diolaiti*

pratiquement impossibles à cette époque. Cette récupération eu une grande écho dans la presse et pas seulement dans celle spécialisée.

Le 19 Mai 1922, le paquebot Egypt de 7941 tonnes, long 152 mt et large 16.5mt, construit à Greenock en 1897 et appartenant à la Peninsular & Oriental Steam Navigation Co., quitta les quais de Tilbury à Londres avec 44 passagers et 294 hommes d'équipage. Pendant la première Guerre Mondiale, l'Egypt fut transformé en navire-hôpital échappant ainsi aux U-Boots.

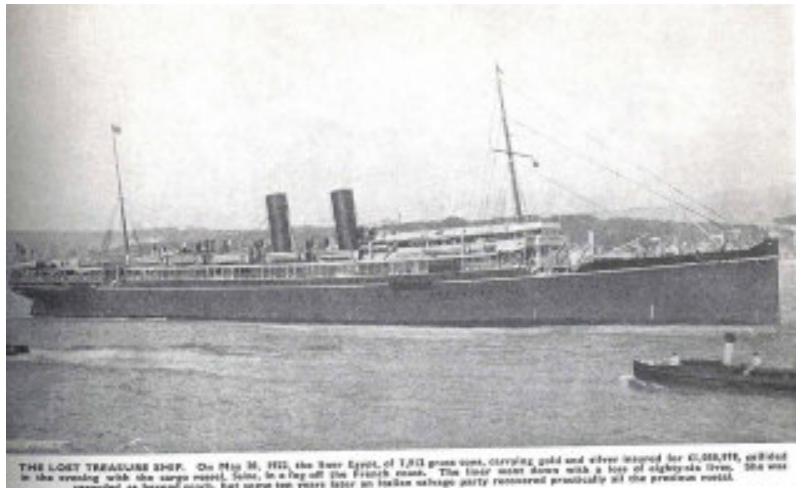
En 1918 fut reconverti en bateau passager sur la route Londres-Bombay.

La plus grande partie des passagers devais embarquer à Marseille, étant l'escale en Méditerranée.

La proue était renforcée comme celle d'un brise-glace et entra profondément dans la coque de l'Egypt au point de le faire couler en seulement 20 minutes. Le paquebot se trouva à 130mt de profondeur.

Dans cette collision 17 passagers et 71 hommes d'équipage perdirent leur vie.

Cette catastrophe fut une consternation pas seulement pour les parents des victimes, mais aussi pour les Assureurs du fait que le navire transportait une grande quantité de lingots d'or et d'argent pour la Banque Centrale d'Inde. Selon les Assureurs la cargaison était composée de 40 tonnes d'argent et 5 tonnes d'or fin, contenues dans 156 caisses de différents poids (10, 100, 200, et 400 onces), 37 des quelles contenant seulement des livres sterling. On verra par la suite combien de valeurs furent récupérés à la fin des opérations de l'Artiglio.



THE LOST TREASURE SHIP. On May 19, 1922, the liner Egypt, of 7,941 gross tons, carrying gold and silver valued for £1,000,000, collided in the evening with the cargo vessel, later, in a fog off the French coast. The liner went down with a loss of eighty-four lives. She was rammed at several points, but some ten years later an Italian salvage party recovered practically all the precious metal.

Avant de confier à la So.Ri.Ma. les recherches sur l'épave, autre sociétés de récupération avaient commencé les travaux mais sans aucun résultat.

Le 30 Aout 1928, le Lloyd's de Londres et trois Sociétés mineurs définirent un Contrat avec la So.Ri.Ma. pour la récupération de la précieuse cargaison et 'seulement avec leur propres moyens, sous la même Direction, engageant responsabilité, risques et dépenses'.

Il faut dire que le Lloyd's était convaincu que aucun aurait pu récupérer cette cargaison par 130 mt de profondeur même en petite quantité du trésor transporté au point qu'il payerent l'entière Police d'Assurance.

L'année suivante en 1929, l'Artiglio et le Rostro, débutèrent les recherches dans un rectangle de 10 mille sur 6.

Le 26 Juin 1929 fut établi le nouveau record de profondeur à 136mt par le plongeur Franceschi de l'Artiglio. Ce record fut ensuite battu par les plongeurs de Viareggio Raffaele Mancini (chef plongeur sur le navire Raffio) et Enrico Petrucci dans les saisons entre 1940 et 1950 au large de Saint-Nazaire pendant la récupération de 3000 tonnes de plomb de l'épave du Nayo coulé par 150mt.

Le travail de recherche de l'Egypt recommença au début de Juin 1930 suite à un arrêt cause mauvais temps en 1929.

A 19 heures du 20 Mai, le navire était à 20 milles au sud-ouest de l'île de Ouessant à 30 mille à l'ouest de la pointe du Raz en Bretagne. Pas de vent, mer plate, avec brouillard qui empêchait la visibilité. Fut entendue une sirène d'un autre bateau e soudainement la proue accrocha l'Egypt sur son bâbord. Etait le Seyne en route entre La Palice et Le Havre.

Outre que l'Artiglio et le Rostro, s'ajouta aussi le Raffio une vieille barque de pêche japonaise de 150tonnes transformée en bateau de récupération par la So.Ri.Ma. Le Raffio fut envoyé au Sud de Guernesey dans la Manche pour récupérer des barres de cuivre et aluminium dans une épave. Malheureusement son équipage,





## La légende de l'Artiglio

de Boris Giannaccini

*traduction de Claudio Diolaiti*

nouveau à ces eaux dangereuses, retourna à Brest devenant le support auxiliaire de l'Artiglio pour la fonction de dragage.

Sur l'Artiglio fut aussi embarqué le Capitaine Le Barzic, Commandant du Seyne (le bateau qui coula l'Egypt), mais son aide fut sans résultat. Le soir du 29 Août monta à bord un bras de palan de ceux utilisés pour retenir les bateaux de sauvetage. Pour en être sûr que cela appartenait à l'Egypt, il fallait des preuves. Le jour suivant Bargellini trouva la preuve.

Voici comme David Scott dans son livre ' Les Plongeurs de l'Artiglio': Finalement ! Je l'ai vu Gianni.

Des cylindres couplés droits d'un diamètre de 60cm. Deux poulies en tête. Il y a encore un morceau de câble attaché. Je ne peux pas voir autre chose....il s'enlève le casque et le passe à Franceschi. Il tire un grand soupir et cria : c'est l'Egypt !!Bargellini, à 400mt sous notre bateau et sur le fond de l'océan, entendu les cris d'enthousiasme de l'équipage. C'était le 30 Août 1930, très exactement deux années après la signature du contrat avec le Lloyd's. La position du bateau définitive, après beaucoup d'indications fausses, était 48° 07'45" Latitude Nord 5° 30'30 " Longitude Ouest et à 130mt de profondeur. En total, la drague à parcouru pas à pas presque 100 milles carrés dans l'Océan Atlantique.

Début Septembre Bargellini a pu récupérer le coffre-fort du Capitaine. Suite à plusieurs essais, le gros palan déchargea sur le pont la grosse proie. Malheureusement à son intérieur trouvèrent seulement les restes de classeurs mouillés du Foreign Office contenant des lettres et enveloppes sous-scellé avec la cire. Cette documentation fut livrée au Ministre des Affaires Etrangères que à son tour adressa le 10 Octobre une lettre au Commandeur Quaglia avec ses meilleurs remerciements.

Cette année là, l'Artiglio et le Rostro ne devaient pas revenir en Italie pour passer l'hiver, seuls les équipages passèrent les fêtes de Noël en Italie. La nouvelle saison de plongée sur l'Egypt devait recommencer au Printemps suivant. Le Raffio était parti pour Belle Ile pour travailler sur la démolition des restes des épaves dangereux à la navigation proche du Quiberon. En Octobre arrivèrent aussi l'Artiglio et le Rostro. Ce dernier se déplaça sur la gauche du Canal donnant à Saint-Nazaire, entre la petite île de Houat et la cote, pour la démolition de l'Ile d'Angers distant de 4 milles de la place où travaillait l'Artiglio occupé à démolir les structures du Florence-H, un navire Américain de 9000 tonnes coulé en 1917.

Florence -H, avec une cargaison remplie de munitions, arriva, ensemble à un convoi venant d'Amérique se trouvait en rade quand soudainement il y a eu une grosse explosion. Tous les hommes perdirent leur vie ou furent blessés durant la déflagration.

L'épave était à 16mt de profondeur et contenait encore des tonnes d'explosifs et par conséquent considéré très dangereuse pour la navigation.

13 ans plus tard, pour démanteler l'épave, furent utilisés des petites charges d'explosif, la dernière fut déposée le 7 Décembre 1930.

La charge utilisée déclancha une énorme explosion en créant un gigantesque cratère dans l'eau et l'Artiglio fut englouti. Malheureusement à cause de la longueur des câbles, la distance de sécurité était inférieure à 200mt. Le Rostro fit aussitôt route vers le lieu de l'explosion pour porter les premiers secours.





## La légende de l'Artiglio

de Boris Giannaccini  
*traduction de Claudio Diolaiti*

La puissance de l'explosion fut entendue de Lorient à Saint-Nazaire. On a cru à un tremblement de terre. La vague longue produite par l'explosion frappa la petite Eglise de Saint Gildas sur la petite île de Houat pendant que les fidèles assistaient aux vêpres du Dimanche. "Mon Dieu ! L'Artiglio a sauté" crièrent tous ensemble. Quelques heures plus tard, le Rostro rentra dans le petit port Les Palais avec a bord les corps des morts et des blessés.

Il y avait 12 cadavres de l'Equipage, et entre eux les plongeurs Alberto Gianni, Aristide Franceschi et Alberto Bargellini et du Capitaine Giacomo Bertolotto on n'a jamais plus eu des nouvelles depuis.

Une vieille charrette des mers de 350 tonnes, le Maurétanie qui était utilisée pour le transport du poisson depuis les Bancs de Terre-Neuve fut acheté à Bordeaux et conduite à Saint-Nazaire pour être transformé en bateau de récupération d'épaves. Nombreuses installations du vieux Artiglio furent récupérés sur l'épave et installées sur l'ex Mauretanie. Le 4 Mai 1931, le nouveau bateau fut nommé Artiglio et quitta Saint-Nazaire pour Brest. Plusieurs, encore aujourd'hui, appellent ce bateau Artiglio 2°.

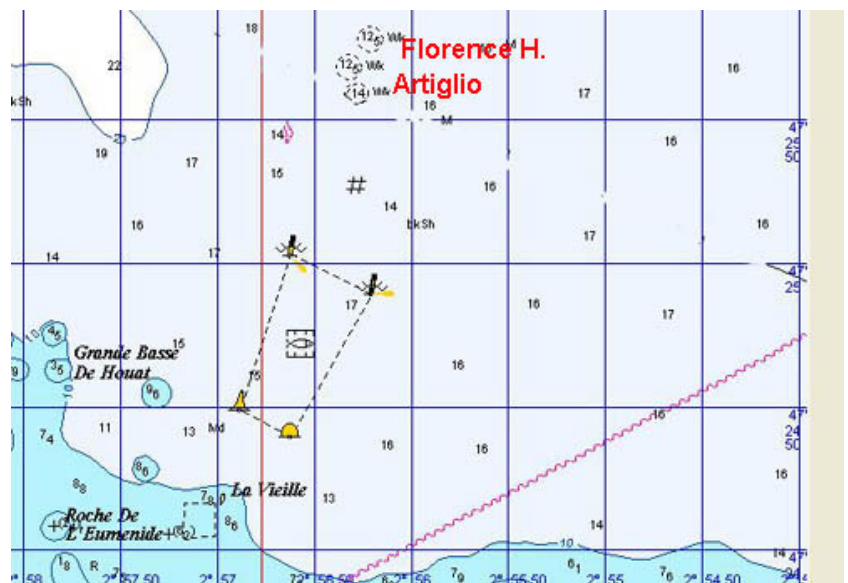
En vérité, par le désir des plongeurs et marins, le nouveau bateau fut rebaptisé Artiglio pour honorer de cette façon la mémoire des amis perdus. Le 'deuxième' Artiglio fut finalement capable de récupérer la cargaison de l'Egypt en plusieurs étapes à partir du 2 Juin 1932.

Les journaux du monde entier décrivaient l'exceptionnel événement à cause du fait que la récupération de l'Or de l'Egypt était devenue d'importance Mondiale. Depuis, le travail dell'Artiglio, était suivi par tout dans le monde. En plusieurs trajets, le nouveau Artiglio amena à Plymouth 7 tonnes de lingots d'Or et 40 tonnes en barres d'Argent qui étaient bien plus de ce qui était assuré chez le Lloyd's. La récupération continua de temps à autre jusqu'à la fin de 1939. A cette époque, 98% du trésor était récupéré.

La légende de l'Artiglio est toute enfermée par cet ensemble d'hommes à la recherche d'une réussite économique meilleure, avaient décidé de travailler dans les profondeurs marines au milieu de mille dangers. Ils étaient tous 'fils' de cet Alberto Gianni qui n'était pas seulement un plongeur, mais un grand innovateur et grand créateur d'appareillages sous-marins destinés à améliorer et sauvegarder le travail et la vie des plongeurs. A Gianni on doit la 'caisse de décompression', aujourd'hui appelée 'chambre hyperbare', les modifications introduites aux scaphandriers rigides et enfin la 'tourelle d'observation'. Cette dernière intuition, a introduit un changement radical dans le travail de récupération d'épaves en autorisant des profondeurs des plus en plus grandes, fut aussi à la base de plusieurs conquêtes sous-marines et fit connaître les plongeurs de Viareggio au monde entier.

Toutes ces inventions ne furent jamais couvertes par 'brevets' parce que devaient rester de la propriété de tout le monde sans payer des 'royalties' à personne.

A la base du Monument aux Plongeurs de l'Artiglio proche de la Darse, on peut lire : Les glorieux marins de Viareggio, connus dans toutes les mers du monde, donnèrent naissance aux plongeurs de l'Artiglio qui draguèrent les profondeurs de la mer en révélant les trésors et leur secrets.







## DESCRIPTION TECHNIQUE DU NAVIRE ARTIGLIO (1°) ET DONNEES HISTORIQUES di Roberto Maggi *traduction de Claudio Diolaiti*

Ingénieur, féru des modèles réduits militaires statiques, il collabore avec plusieurs magazines pour la reconstruction des plans techniques des grands bateaux de guerre du passé.

A l'origine le navire Artiglio était un chalutier de pêche à la traîne qui portait le nom de Macbeth construit par Mackie, aux Chantiers Thompson & Co. à Govan (Glasgow) en 1906. Ce navire avait un tonnage de 311 tonnes et un déplacement de 283 tonnes, il était long 145 pieds hors tout avec un bau de 23 pieds structure exclue. Il était équipé d'un moteur à vapeur construit par Lingerwood WVV Co. de Glasgow qui comprenait une chaudière à tubes et une machine alternative à triple expansion de 450HP, une hélice à quatre pales en fer d'un diamètre de 9 pieds et un safran en bois et structure métallique.

Le Macbeth naviguait dans la Mer du Nord à la pêche aux harengs pour le compte de la Compagnie Hull Northern Fishing Co. jusqu'à la fin de 1914, quand il fut réquisitionné, comme tant d'autres bateaux de pêche, par la Marine Militaire Anglaise (Royal Navy). Il fut doté de simples structures militaires et transformé en dragueur de mines prêt des côtes dans la 1ere Guerre Mondiale

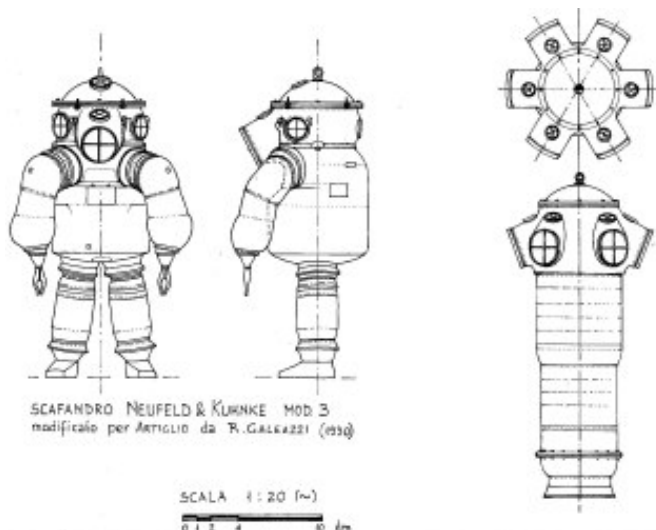
En 1919 il fut vendu à la société Italienne G. Molfino & Co. de Gênes pour le transformer à nouveau en bateau de pêche avec un nouveau nom : IDEALE.

En 1926, il était abandonné dans le port de Gênes depuis quelque temps, il fut remarqué par le Commandeur Giovanni Quaglia, propriétaire de la So.Ri.Ma. (Société de Récupérations Maritimes) le quel cherchait des bateaux à adapter à peu de frais techniquement comme support pour les plongeurs et scaphandriers pour la récupération des épaves et de leur cargaisons (même à 100 mètres de profondeur qui était un exploit pour les moyens de l'époque).

La transformation du bateau de pêche en bateau de récupération sous marine fut engagée à Gênes en 1927. Outre le rétablissement des caractéristiques marines et du moyen de propulsion, les travaux suivants furent entrepris :

a) installation d'une grue pour une charge de 10 tonnes avec deux treuils à vapeur de 5 et 10 tonnes, b) l'adaptation de la cale en atelier mécanique et magasin pour les scaphandres, c) l'ajout de deux petits palans pour les manœuvres des scaphandriers et des équipements d'immersion avec l'aide de renvois par le biais de vérins électriques et petits palans, d) la construction de logements pour trois plongeurs dans la zone avant du bateau, e) la construction d'un local de service et une cabine Radio derrière la cheminée, f) la construction à bâbord (probable une cabine pour les invités comme le Commandeur Quaglia et le journaliste anglais David Scott qui écrivait plusieurs articles pour le Times sur les actions intrépides du bateau Artiglio.

Le bateau avait un seul pont allant de proue à poupe divisé en sept zones étanches séparées par 6 cloisonnements, avec à proue un petit roof couvrant les cales de service et le double vérin pour les ancres de type 'stockless' à branche pivotantes et les écubiers.



De proue à poupe les 7 compartiments étaient employés pour : 1- puits à chaînes, 2- réservoirs d'eau, 3- logements pour le personnel de pont et plongeurs accessible par le roof en avant du mat de misaine, 4- Cale et magasin scaphandriers, 5- cuisine et cantine, cabines Officiers en correspondance sur le pont du local du Capitaine et le système de gouvernail, 6- lieu du stockage charbon, chaudière et moteur à vapeur couvert par un petit roof et la cheminée y compris les prises d'air et le coffre pour l'accès à la machinerie, 7- logements accessibles par le roof à poupe au service du personnel machines.

Dans les années 1928-30, le bateau Artiglio fut employé soit seul qu'avec d'autres bateaux similaires de la So.Ri.Ma. pour des campagnes de récupération dans la Méditerranée et en



## DESCRIPTION TECHNIQUE DU NAVIRE ARTIGLIO (1°) ET DONNEES HISTORIQUES di Roberto Maggi *traduction de Claudio Diolaiti*

Atlantique en se forgeant une grande notoriété même en dehors du monde de la mer par les différents succès obtenus et par l'habileté des ses plongeurs de l'Ecole de Viareggio et par les innovations introduites aux équipements sous marins pour résister aux profondeurs majeurs et permettre des mouvements plus aisés par le développement de la tourelle butoscopique de Galeazzi par l'œuvre des plongeurs de l'Artiglio.

Le plus grand succès de la flotte So.Ri.Ma., fut la récupération à 80mt de profondeur du navire anglais Washington coulé par un sous-marin allemand au large de la Riviera di Levante.

Pendant l'Eté 1930 commença la tentative de récupération de 9 tonnes en lingots d'or et argent ainsi que l'argent en souverains. (Valeur actuelle 160millions d'euros) qui se trouvaient à bord du navire anglais Egypt qui fut coulé le 20 Mai 1922 à la suite d'une collision avec le bateau français Seyne au large de la ville de Nantes.

L'épave de l'Egypt fut identifiée le 29 Août à 150metres de profondeur et aussitôt débuta la préparation de travaux de récupération.

Une grande tempête en fin Septembre 1930 empêcha la suite des travaux qui furent remis au printemps suivant. L'Artiglio fut déplacé au Quiberon au Nord de Nantes pour initier le démantèlement de l'épave du navire américain SS Florence-H coulé en 1917 dans la baie avec un chargement de munitions datant de la première Guerre Mondiale.

Le faux calcul, aux dires de tous, que la cargaison était désormais inactive vu le temps passé sous l'eau, fut la cause d'une énorme catastrophe.

Le 7 Décembre 1930 fut déposée une charge de dynamite sur l'épave dans le but de démanteler les structures (comme souvent était fait auparavant dans des conditions similaires), la détonation déclencha aussitôt l'explosion de toute la cargaison de munitions. Une énorme colonne d'eau fut suivie par un cratère de 100mt de diamètre dans le quel le bateau Artiglio fut englouti pas loin de l'épave du Florence-H.

Dans le désastre 12 membres su 19 périrent comme les trois plongeurs : Alberto Gianni, Aristide Franceschi et Alberto Bargellini, tous de Viareggio, ainsi que le capitaine du bateau Bertolotto de Camogli.

La récupération de la précieuse cargaison de l'Egypt fut menée à bien l'année suivante. Le Commandeur Quaglia fut capable d'aménager en très peu de temps un autre bateau qui porta le même nom de Artiglio et avec une nouvelle équipe de plongeurs, sortant toujours de l'Ecole de Viareggio, la récupération de la majeur partie du précieux chargement fut complétée en Mai 1932.

### Note sur les données :

Les caractéristiques de l'Artiglio furent l'objet de plusieurs publications et souvent différentes entre elles pour les méthodes de mesure employées de la longueur hors tout ou à la flottaison, largeur, déplacements, puissance motrice, etc. J'ai indiqué les valeurs qui semblent être, à mon avis, les plus fiables aussi par la comparaison de bateaux similaires et par la fiabilité des sources d'information. Aucune donnée n'est fournie sur la Vitesse et Autonomie.

### Note sur les dessins :

Aucun dessin officiel trouvé, ni du Macbeth que de l'Artiglio. Les dessins en annexe pour le concours dérivent de 3 sources :

1) un dessin de venant de la Fondation Artiglio préparé pendant les nombreuses inspections sous marines par l'équipe française qui fut employée à la récupération partielle de l'épave du bateau au large du Quiberon . Ce dessin est assez précis dans les détails mais moins précis dans l'établissement des proportions générales des parties,

2) une photo du Macbeth est disponible sur le Web et montre une vue latérale du bateau avec la quelle on peu avoir une idée des proportions non variantes,

3) les photos disponibles chez l'archive et livres de la Fondation 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")

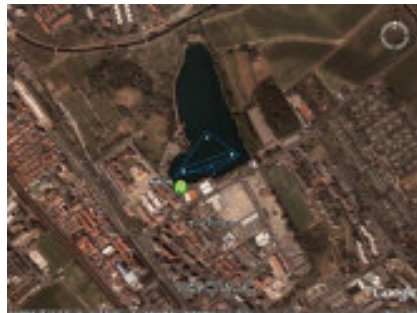
4) ai bellissimi **modelli a vapore** (guardate la sezione "Le attività - Vapore"),

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.

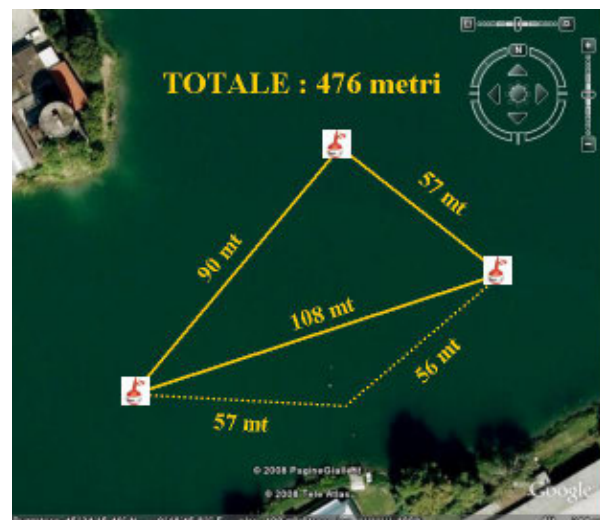


Chiamaci poi (i contatti sotto **CONTATTI** nel nostro Sito). Vieni a trovarci, ci siamo ogni domenica mattina al nostro laghetto.

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.