

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 21 novembre 2016

La lettera del *Capitano stanco*- Professione navigante del precedente DL NEWS n. 35 è stata ripresa da vari siti (ce ne sono milioni), blog, Facebook senza citare la fonte DL NEWS. Peccato, la prassi corretta vuole il riconoscimento del lavoro altrui ; ma è stata sicuramente una "svista " in buona fede da chi l'ha " postata " assicurandone anche la massima diffusione. Per noi è la dimostrazione che il nostro foglio di contenuti senza immagini che pubblichiamo ormai dal 2008 , dopo aver ceduto TTM , il web e l'agenzia diffusione e comunicazione, sta sempre sulla " notizia ", denunciando soprattutto le difficoltà oggettive di chi lavora sul mare e l'indifferenza ormai cronica di chi stabilisce e coordina la normativa professionale dei naviganti .

Decio Lucano

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata.stefano) e facebook.com/dlnews2008/ Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

Una scuola che pochi conoscono in una città di mare

GENOVA . In occasione del bicentenario dell'istruzione nautica 1816-2016 sono stati pubblicati alcuni ottimi testi che riguardano le realtà locali (che fanno testo) , come Genova, Camogli, Imperia. Al momento non riceviamo da altri istituti testimonianze letterarie. A Genova, di questa scuola nonostante tutte le picconate date dalle varie riforme per smantellarne la struttura tradizionale storica e tecnica , esiste un saldo nucleo, l' Associazione ex allievi e docenti del Nautico San Giorgio (così chiamato e che chiameremo sempre), che quest'anno hanno organizzato insieme al Collegio Capitani lc e dm, una serie di manifestazioni: dal Premio San Giorgio, ex Targa Attilio Traversa e Targa Guglielmo Levi , a incontri e dibattiti sulla formazione per il futuro diplomato (segue lettera della nostra collaboratrice). Festeggiamenti e ricorrenze , a cui si è aggiunta la commemorazione della

tragedia della London Valour (1970) per coinvolgere le istituzioni come la Capitaneria di Porto e i benemeriti Vigili del Fuoco, oltre a piloti e rimorchiatori che in quella circostanza diedero prova di eccezionale coraggio e bravura professionale. Ne parleremo ancora, appena riceveremo contributi scritti che abbiano spessore intellettuale. Intanto registriamo la pubblicazione di due volumi, Il mio Nautico , storia dell'Istituto Nautico di Imperia, allievi e docenti ricordano, editore CLD Libri, di Flavio Serafini, 432 pagine , un volume di gran classe , carico di storia e di testimonianze , fotografie, documenti e un libretto più modesto ma dal peso morale e intellettuale identico intitolato I 200 anni dell'istruzione nautica statale a Genova a cura di Virgilio Bozzo e Armando Fioravanti, edito dall' associazione ex allievi e docenti dell'I.T.N. “ San Giorgio “- Genova. Un utilissimo testo (64 pagine) di storia e di ricerca che praticamente sono tratte dal libro La storia dell'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, due edizioni, curato da Bozzo e Fioravanti, 390 pagine, un'enciclopedia dell'istruzione nautica. Leggendo l'ultimo numero di A&B Atti e Bollettino di informazione degli Ordini degli Ingegneri della Liguria , trovo un “viaggio” nella scuola politecnica di ingegneria/architettura di Genova nella storica sede di Albaro, una esaustiva disamina sugli orientamenti professionali di questa scuola superiore che preparava i macchinisti navali nell'800 . Un certo numero di diplomati nautici negli ultimi decenni si sono laureati in ingegneria meccanica o navale . Una università con quattro dipartimenti , 2 poli decentrati, 30 corsi di laurea (11 triennale, 19 magistrale), 7000 studenti, un migliaio di laureati l'anno con cui però non vi è stato mai un dialogo didattico propositivo con l'Istituto Nautico. Bisogna “ attraccare “ a Napoli all'università Parthenope per vedere uscire da questa scuola diplomati/certificati ufficiali della marina mercantile. Che dire, il cammino deve essere lungo, ognuno sta nel suo carruggetto . L'ing. Corradino Ciampa e i suoi collaboratori, che negli anni '80/'90 avevano presentato un documentato studio per un percorso di collaborazione Nautico/Università, non sono stati ascoltati. Forse era troppo presto, oggi con tanti corsi di laurea, crediti formativi, triennale sarebbe stato più facile approdare a un completamente diploma/laurea per lo studente del Nautico ed equiparare il diploma con gli altri paesi europei. Materia che presuppone l'impegno di docenti ed esperti con il Miur e il Mit sui tavoli della burocrazia e delle buone intenzioni. Ma la formazione di un buon capitano è un processo professionale che nasce da un buon Nautico e dalla esperienza sul mare. (DL)

L'Accademia e i Capitani coraggiosi

Buon giorno caro Decio, le mando un paio di impressioni sulla conferenza di mercoledì scorso (Genova, Quale formazione per il futuro diplomato, Porto antico, 16 novembre)

La preside del Nautico San Giorgio, Angela Pastorino, lo ha chiamato un momento di insegnamento scolastico fatto fuori dai banchi, in realtà, a mio avviso, senza togliere nulla alla brava dirigente, è stato uno dei tanti pacchetti pronti già confezionati e ben indorati che troppo spesso ci propinano.

Iniziando da quelli che sono stati definiti "capitani coraggiosi" : Elia Congiu, direttore HR per MSC crociere e Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. due uomini che hanno cantato le lodi di se stessi attraverso slide e lunghi discorsi sull'apprendimento e l'importanza di una formazione continua. (Entrambe le società vantano centri di formazione personali). Non sono stati discorsi aperti ad un eventuale dibattito, non si è parlato di strade concrete e

modi per iniziare la carriera con loro (Palomba ha subito detto che loro attingono personale dall'Accademia e hanno assunto dal 2005 ad oggi "ben" 235 ufficiali di coperta e 198 di macchine : è stato solo una vetrina dove sono comparsi Congiu e Palomba, così bravi, da ricoprire oggi cariche così importanti.

"Mi raccomando - ha detto la dirigente dell'Istituto Nautico - dobbiamo fare tanta alternanza scuola/ lavoro". L'Accademia ,si sa, può ospitare solo un certo numero e previo concorso di candidati ai corsi ben strutturati. Ma gli interventi migliori sono stati quelli di Eugenio Massolo ,, Presidente Accademia Marina Mercantile e Carlo Podenzana Bonvino.

Il primo si è “venduto” l'unificazione tra esame ITS e esame abilitante in Capitaneria.

Il secondo addirittura ha parlato di laurea breve professionalizzante in scienze nautiche così strutturata: prima parte degli studi in università, seconda parte in accademia e la terza parte prevede gli imbarchi (4 mesi). Il tutto con la speranza che parta già dal 2017.

L'Accademia dunque è dentro al percorso universitario.....

Ottimo invece l' intervento di Giovanni Lettich , Presidente Collegio Capitani Marittimi che ha parlato di formazione obbligatoria evidenziando due aspetti.

1) cosa si intende per formazione: non è certo quella della corsa contro il tempo per rinnovare le certificazioni già in possesso dei marittimi!

2) la formazione ha un costo notevole: quindi occorre stabilire chi si accollerà le spese della formazione (a questo proposito era uscito anche un articolo sul Secolo XIX)

Ad ogni modo il comandante Lettich è stato l'unico personaggio/ relatore vero e concreto che ha detto cose utili per i marittimi di oggi.

Gianna Camalich

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Replichiamo una importante lettera di Ferruccio Repetti

ENZO MAIORCA, L'IMMERSIONE PIU'PROFONDA

“...Non si può battere , è troppo forte per noi, noi siamo piccoli uomini, lui è immenso...” (E.M.)

All'amico Ferruccio, perchè l'amicizia non dipende dalla frequentazione
(E.M.)

La morte del grande apneista Enzo Maiorca, 85 anni, mancato qualche settimana fa mi ha lasciato addolorato. Volevo scrivere quanto fossi dispiaciuto di questa notizia, di quanto ho

apprezzato carattere, umanità e integrità morale di quest'uomo figlio della sua terra , la Sicilia. Un atleta del fisico ma anche dello spirito, il cui insegnamento non è mai stato esplorato abbastanza come lui esplorava le profondità del suo mare , nel rispetto della vita e della morte che il mare protegge o ghermisce con tutte le sue creature che devono essere protette dall'uomo sempre più distruttore.. nonostante il progresso tecnologico . Ma l'amico giornalista Ferrucciio Repetti mi ha preceduto, ed ecco la sua testimonianza che pubblichiamo condividendo il suo pensiero totalmente. (DL)

“All’amico Ferruccio, perché l’amicizia non dipende dalla frequentazione”: me l’ha scritto di suo pugno lui, Enzo Maiorca, nella prima pagina bianca del libro “Il Mare con la M maiuscola”. E’ vero, e sarà sempre vero, il principio: per noi come per altri che scelgono – una scelta di vita! – di incontrarsi e frequentarsi con la mente e con il cuore, anche a mille miglia di distanza, piuttosto che ricorrere ai succedanei dei “social”, sms, whatsapp, facebook e compagnia twittante.

Non che lui fosse un retrogrado, per carità! Anzi: Vincenzo, detto Enzo, da Siracusa, classe di ferro 1931, ha cercato e coltivato sempre la Comunicazione, nel suo significato più vero, fin dai tempi dei confronti – sbagliato parlare di “competizioni” - con Santarelli, poi con Majol, e poi soprattutto con se stesso, per la supremazia nel grande blu profondo, i record di immersione in apnea, -45 metri, poi sempre più giù. Cioè, sempre più su: più su nel rispetto della Natura, più su nella conoscenza dei limiti, più su, sempre più su nella sperimentazione scientifica e nell’Amore vero per il Mare.

Quel mare che -- Decio Lucano e Ferruccio Repetti, all’unisono, nella prefazione del libro “Il Mare e l’Uomo-Lettere ai marinai di Vittorio G. Rossi” – per Enzo “non si può battere, è troppo forte per noi, noi siamo piccoli uomini, lui è immenso”. Ecco la sua costante Comunicazione, rivolta ai giovani di età e di spirito, tramite i libri, le conferenze, l’esempio: il mare, tu lo devi amare e rispettare, e quindi anche temere, per poterne apprezzare i doni e sopportarne quello che ti prende, in nome delle leggi di natura che a volte possono sembrare spietate, ma sono “solo” e sempre autentiche, chiare, didascaliche (s’intende: per chi le vuol capire...).

Ora che se n’è andato, Enzo, per la sua immersione più profonda, non si possono dimenticare le tante lezioni che ci ha lasciato. Sì, certo, innanzi tutto quelle del suo rapporto con il mare e con la gente di mare, in particolare con i suoi amici di Ognina: Ventidue, “compagno di mille avventure”, Refola, Gionni Tuppetto, lo zio Jano Randafloscia, Tatai Tagliamare, immortalati – o meglio, scolpiti nel corallo più prezioso – sulle pagine del suo ultimo volume: “L’ultima emersione-Il ritrovamento del sommergibile Veniero” (Mursia). E poi ci sono, fondamentali, le lezioni di vita: la difesa dell’ambiente (strenua, fra le altre iniziative, la battaglia a favore della riserva marina del Plemmirio); la lealtà nei confronti degli amici, pesci compresi (per “colpa” dei quali aveva abbandonato la pesca subacquea ed era diventato vegetariano); la reazione, ferma eppure mai scomposta, nei confronti di ciò che considerava uno stravolgimento dei fatti (da qui la polemica per il film *Le Grand Bleu* del regista Luc Besson); il suo rapporto con la famiglia, con le figlie Patrizia e Rossana, entrambe primatiste di

profondità in apnea, di cui parlava con orgoglio e, per Rossana, scomparsa prematuramente, con la disponibilità e l'attenzione che si dedica a una persona ancora e sempre in vita. Come se il distacco, per quanto doloroso e incolmabile, fosse comunque da accettare e sopportare per quella "solita" legge di natura che nel Mare trova manifestazione piena ed espressione sublime. Già, la famiglia: Enzo era il personaggio pubblico, energico, eloquente, comunicativo. Ma a chi gli è stato vicino indicava lei, Maria, la sua compagna di vita, come la vera guida, la timoniera della barca della vita, in grado di segnare la rotta per navigare in mezzo ai marosi senza mai finire sugli scogli. "Si suole dire che nella vita di un uomo sia importante il primo amore perché non si scorda mai. Nulla di più falso! E' importante l'ultimo amore perché è quello che ognuno porta con sé nella sua vita animica. A Maria, dunque, il mio primo e ultimo amore". Un'altra Lezione con la L maiuscola, da parte di chi, come Enzo, guardava al Mare senza mai dimenticare l'Uomo.

Ferruccio Repetti

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Una corrispondenza con Flavio Scopinich

LO SQUALO BIANCO NEL MEDITERRANEO E LE BARCHE D'EPOCA DI MOSCENICKA DRAGA

Gli squali mi hanno sempre interessato e fatto paura , forse è la paura dell'inconscio, il mare profondo inaccessibile dalla superficie, forse i racconti dei miei parenti di Ika in Istria (vicino a Fiume) mi hanno impressionato quando raccontavano degli attacchi a bagnanti nelle profonde acque (sottocosta) del Quarnero di questi animali quasi mitologici. Sapevo che gli squali in genere seguono i tonni e che nel Quarnero trovavano profondità e tonnare dove cacciare queste bestie prelibate. Nel 1954 a Camogli fu pescato un grande squalo bianco nella tonnara che esiste ancora e nel 2010 al largo di Savona il ritrovamento della carcassa di un cetaceo rivelò agli attenti biologi i segni dei morsi inferti sul corpo dell'esemplare , morsi di verdone e morsi inconfondibili dello squalo bianco. Segno della sua presenza nel Golfo Ligure .Nel giugno del 2010 la Rivista Marittima di settembre uscì con un supplemento di 120 pagine curato da Alessandro de Maddalena, dedicato allo squalo bianco del Mediterraneo. Altri episodi nelle acque toscane dimostrano come la presenza di questi cacciatori, pericolosiper l'uomo, è diffusa, ma in particolare mi interessava la costa davanti a Fiume . Nel 1968 ad Abbazia località turistica amena e storica perchè meta preferita dagli Asburgo, vidi sulla spiaggia davanti ad un grande albergo le reti antisqualo , un sistema dissuasivo sia per i

cacciatori che per i bagnanti... Ma sembra che qualcuno anni dopo a cui ho chiesto maggiori informazioni non ne sapesse nulla, eppure se andate in Internet troverete tanta documentazione sulle rotte degli squali lungo l'itinerario dei tonni in quelle acque e anche attorno all'Istria fino al golfo di Trieste. L'ultima volta è stato quest'anno, quando ho chiesto al mio caro amico ingegner Flavio Scopinich se ci sono ancora le reti antisqualo nel golfo del Quarnero. Flavio si trovava a Fiume per il suo lavoro e poi la sua origine di Lussino ne garantiva una conoscenza sicura del problema che gli avevo posto.

“Che io sappia questa notizia mi giunge nuova- mi rispose - Attualmente, io faccio il bagno tranquillamente a Moschenicka Draga 10 Km. a sud di Abbazia, e non ho mai visto tali reti. Solo avvistamenti di Delfini lungo la costa, e nella baia di Buccari ci sono solo le scalette per l'avvistamento dei tonni”.

In compenso Scopinich mi inviò una splendida descrizione di imbarcazioni d'epoca, un reportage che sembra venire dal lontano passato e che lui ha fotografato inviandomi anche le immagini, che non metterò in questo viaggio n. 36, ma che come le ha descritte Flavio sembrano saltare sull'acqua vive e ben governate, con descrizione talmente minuziosa e chiara che te le immagini sfilare davanti agli occhi. La fotografia nelle parole e l'immaginazione.

E mi scrive: “ Sono contento che il mio reportage ti sia piaciuto, ho avuto modo di unire le mie principali passioni per: Il mare, La vela, La fotografia e la storia delle costruzioni navali”. (DL)

IN UN PICCOLO VILLAGGIO DI PESCATORI ALLA RICERCA DELLE BARCHE DEL PASSATO RIVISITATE DA UN OSSERVATORE DI ECCEZIONE E DI TRADIZIONE DI FAMIGLIA SULLA RIVIERA QUARNERINA

di Flavio Scopinich

In questa settimana sono rimasto “Single” in quanto Hyun-Ju e’ andata a fare un giro per l’Italia con Furio ed alcuni nostri amici coreani che erano con noi a Jakarta. Considerando che questo sabato non avevo tanto da lavorare mi sono concesso un po’ di relax e sono andato a “Moscenicka Draga”, un piccolo villaggio di pescatori, molto popolare a Fiume, per la sua bella spiaggia.

Spiaggia attrezzata di “Moschenicka Draga”

Dato che la fortuna aiuta gli audaci e le persone per bene, mi sono trovato nella felice situazione di potere assistere ad una regata a vela, dove diversi tipi di antiche e tipiche barche istriane armate di vela latina, si sfidavano su un breve percorso, lungo la costa prospiciente “Moscenicka Draga”.

Regata di barche “vintage” di fronte alla spiaggia di “Moscenicka Draga”

Non capita sovente di potere assistere a regate di queste barche “Vintage”, ho avuto quindi la

fortuna, passeggiando per il porticciolo, di potere osservare da vicino, ed in poco spazio, una ampia panoramica di modelli caratteristici, quali: Gozzi, Passere, Gozzi di Laurana, Tartane e Battane; potendo constatare piacevolmente di persona, che quando hai il mare “nel sangue” (sarà colpa del DNA?), il tempo non passa mai, ma anzi, per i fortunati possessori di tali barche, la passione “aumenta” con il passare del tempo.

Gruppo di barche “vintage” all’interno del porticciolo di “Moscenicka Draga”

Sperando di farvi piacere, cercherò di illustrare le caratteristiche peculiari, e la storia, di queste barche “Vintage”, (*Flavio ci aveva mandato anche le foto, ma la sua descrizione sembra farle vivere sotto gli occhi , DL*) che sono accomunate dal potersi muovere anche a vela, pur non disponendo di una chiglia pronunciata (oppure di una deriva), atta ad annullare lo “scarroccio” della barca, quando naviga con il vento al traverso o di bolina.

Cominciamo dal “Gozzo” che è una barca dalle linee appuntite a prua e poppa, a volte è anche dotata di un piccolo ponte di coperta. In Istria le barche piccole sono completamente aperte senza il classico ponte, ma solamente con un piccolo riparo/ripostiglio ricavato a prua, mentre quelle più grandi sono dotate di un ponte, ma solo parziale, a prua.

Piano di costruzione di un “Gozzo”

All’origine i gozzi erano con propulsione a remi, poi furono dotati di una vela latina, ed alla fine dei giorni nostri, il motore ha fatto fare al gozzo il “Salto di qualità”.

Questa imbarcazione era principalmente destinata alla pesca, al trasporto di persone e di merci, ed in alcuni casi per potere veleggiare per diporto.

Gozzo

Così come in Liguria si possono distinguere 2 tipi diversi di Gozzo, (quello di Levante e quello di ponente) diversificati per il tipo di poppa più o meno slanciata; anche in Istria si possono distinguere quello del Quarnero e quello di Abazia.

Il Gozzo del Quarnero, fino ad oggi è quello meglio conservato ed utilizzato, lungo il litorale quarnerino della Liburnia; questo gozzo è privo di ponte e le sue linee di prua e di poppa sono meno appuntite di quello classico. All’origine era fondamentalmente usato per la pesca, e per questo motivo è caratterizzato da uno scafo esile dalle linee sottili nella parte immersa.

Il Gozzo di Abbazia, è nato con lo sviluppo del turismo, quando fu utilizzato per attività ricreative, e come mezzo di trasporto di persone di un certo rango e turisti, per questa ragione aveva una forma specifica e ben riconoscibile.

La Passera

Un po’ più lunga del Gozzo ma dotata di una poppa a specchio, la “Passera”, è una piccola barca con una prua dalla forma slanciata con linee più o meno curve dello scafo. Questa barca ha una poppa più larga ed è adatta al trasporto di merci o di persone, ma anche alla pesca.

Passera a motore “fuoribordo” Passera a motore “fuoribordo” e vela

Secondo la zona di costruzione e l'utilizzo, questa imbarcazione cambiava aspetto e funzionalità.

Le passere analogamente ai gozzi, potevano essere aperte o parzialmente dotate di ponte. Quelle di piccole dimensioni erano governate da remi mentre le più grandi erano a vela. Più tardi vennero introdotti i motori. ed è per questo motivo che la linea di poppa venne via via modificata, assumendo una forma più "piena".

Per delle escursioni in famiglia, si costruivano delle passere di dimensioni maggiori, dotate di piccole cabine e tughe a misura d'uomo, con dei letti a prua ed in alcuni casi addirittura con un piccolo cucinino per aumentarne il comfort o l'autonomia del viaggio. Frequentemente questo tipo di imbarcazione veniva impiegato per pescare gli scampi con le nasse. In quel caso avevano delle piccole cabine poste principalmente a poppa.

Piano velico di una "Passera"

Per il suo particolare tipo di costruzione, la versione velica della passera ha due versioni; la prima (la più antica) ha una vela latina, che però ha il difetto principale di avere il centro di spinta velico, spostato verso poppa che tende a fare "orzare" in continuazione la barca alle andature di bolina.

Al fine di spostare il centro velico verso prua, ed aumentare contemporaneamente la superficie velica, per potere dare maggiore "spinta" alla barca, alla vela latina originale, è stato aggiunto un "fiocco" a prua. Per potere spostare ulteriormente verso prua il centro di spinta del fiocco, lo si è collegato ad uno strallo metallico collegato: ad un "bompresso" (fissato rigidamente allo scafo) ed alla parte superiore dell'albero. L'adozione del bompresso consentiva di mantenere quasi tutto il fiocco ed il suo centro di spinta, a prua dell'imbarcazione; conferendo un maggiore equilibrio al centro velico complessivo della imbarcazione (vedere piano velico sopra), centro velico di spinta, che risultava essere più centrale rispetto alla lunghezza della barca, diminuendo così di molto l'effetto indesiderato della tendenza ad orzare durante le andature di bolina. Ultimo vantaggio non trascurabile dovuta all'adozione del fiocco era la possibilità con il vento in poppa di usare una configurazione a "farfalla" con fiocco e vela latine disposte sui lati opposti della passera.

Gozzo di Laurana

Passando a barche di maggiori dimensioni, c'erano dei bellissimi esemplari di "Gozzo di Laurana", che, come tipologia, è più vicino alla "gajeta". Questo grosso e robusto gozzo, possiede un ampio ponte semi-circolare a prua ed a poppa, la forma piena delle fiancate (murate), con un fondo relativamente piatto ed una brusca transizione dal fasciame del fondo al fasciame laterale, ne completa le peculiari caratteristiche. Il gozzo di Laurana è nato negli anni 50 del XX° Secolo dalle mani di un famoso costruttore d'imbarcazioni in legno Ivan Nino Gasparinic, al fine di creare per i pescatori, una barca a motore: robusta, affidabile, capiente e dalle notevoli doti marine. Si distingue per la poppa ovale, per le linee della prua ben definite e specialmente per il prolungamento dell'asta di prua particolarmente alta e robusta, la cosiddetta "pernaccia". Importante estremità dai molteplici usi, che vanno dal

collegamento del bompresso se armata a vela, ad un punto sicuro di ancoraggio sia che la barca sia al traino di un mezzo più potente, oppure alla fonda.

Piano di costruzione di un “Gozzo di Laurana”

La prua è ricoperta dal ponte, mentre il centro e la poppa sono aperti per lasciare il posto al vogatore, all’attrezzatura oppure ad un carico ridotto. Questo tipo di imbarcazione è spesso usato per trasportare i turisti lungo la riviera di Abbazia.

In porto c’era un bel gozzo di Laurana con alcune interessanti soluzioni di armamento “velico”

Gozzo di Laurana armato a vela con la tipica “Pernaccia” Mezzo ponte con motore entro bordo

Decisamente di dimensioni superiori al gozzo di Laurana, c’era in porto un esemplare di “Tartana” o “Tartane” (In croato “Tratarice”). Con questo nome, si intende definire un tipo di imbarcazioni, utilizzate per la pesca con reti a strascico o traino, un tipo di pesca definita: “Alla Trattana” oppure “Alla tratta” (probabilmente una derivazione dal verbo “trarre”). A questo scopo, erano usati i gozzi più grandi, le “gajete” oppure i “Leuti” (Imbarcazioni simili al “Leudo” ligure).

Piano di costruzione di una Tartana (versione a vela latina)

Per poterle rendere: più sicure in mare aperto, più funzionali ed adatte alla pesca, queste imbarcazioni erano dotate di un ponte continuo lungo tutta la loro lunghezza, ponte dotato di un piccolo boccaporto per l’accesso alla parte inferiore. La rete era posizionata nella parte anteriore della barca da dove veniva calata in mare. Durante questa operazione di alaggio della rete, la imbarcazione era governata dai remi di poppa. Le reti, una volta stese in mare, venivano recuperate a mano sul ponte. Più tardi su queste barche da pesca vennero usate reti da pesca di dimensioni inferiori dette “imbrogli”. A quel tempo sul ponte al fine di riavvolgere l’imbroglio oppure a recuperare cime e catene, era installato un argano (inizialmente azionato a mano, in seguito motorizzato). Il resto della rete veniva recuperato a mano, mentre la propulsione a remi (usata per muoversi in porto e nelle fasi delicate della pesca quando per calare le reti di prua andavano lentamente indietro), da vela si evolve finalmente a motore.

Battana di Rovigno

Ultima della serie di barche viste, ed anche la più “Vintage” nell’aspetto, era una “Battana” di Rovigno. La battana è veramente una imbarcazione di costruzione molto semplice, dal fondo piatto leggermente rialzato verso la prua e la poppa. La prua è appuntita mentre la poppa è a specchio. Le fiancate sono ricurve e rendono la barca più larga nella parte alta. E’ interessante sapere che grazie alla semplicità del disegno, spesso le battane non erano costruite da veri costruttori navali, ma bensì da persone comuni che per la costruzione utilizzavano a volte anche materiali meno classici e più economici. Le battane di piccole dimensioni venivano usate per la pesca lungo la costa ed erano completamente aperte, senza

ponte e chiglia; quelle più grandi erano dotate di ponte e costruite in modo più solido per potere navigare in sicurezza in mare aperto. Prima dell'introduzione dei motori, le battane erano propulse a remi od a vela. Oggigiorno vengono usati motori fuoribordo.

Nella grande varietà di modelli di battane, le più usate nell'Adriatico settentrionale, erano quelle con le fiancate raccordate, ma c'erano anche quelle con le fiancate inclinate. Dal punto di vista dell'armamento velico possono essere senza o con il fiocco, in quest'ultimo caso l'adozione di un bompresso ed uno strallo metallico, sono quasi obbligatori.

Battana in versione col fiocco

Le più famose sono le battane di Rovigno, caratterizzate da una forma specifica e larga, dal fondo piatto ricurvo verso la prua e la poppa, senza chiglia e con la poppa a specchio estremamente stretta. Ce ne era una con una vela giallognola con stampato lo stemma di Rovigno (Una croce Rossa in campo Bianco), che faceva bella mostra di sé.

Battana di Rovigno in versione senza fiocco.

Dal punto di vista strettamente tecnico-velico, era interessante vedere come erano stati risolti alcuni problemi basilari quali: l'installazione di un bompresso, la regolazione della vela principale. La soluzione tecnica adottata per installare un bompresso, dipende molto dal tipo di barca considerata, ad esempio nel gozzo, il bompresso presenta una estremità a forcilla che spinge contro l'albero, ed un tirante metallico fissato sulla prua consentono l'installazione di uno strallo metallico dove potere collegare il fiocco. Mentre su di una Battana si preferisce utilizzare una legatura stretta fra il dritto di prua ed il bompresso medesimo.

Gozzo bompresso fissato con forcilla e tiranti Battana bompresso fissato con legatura e tiranti

Invece, su di un gozzo di Laurana per il fissaggio del bompresso, veniva adottata una soluzione mista: una forcilla sull'albero come il gozzo, ed il bompresso legato di lato alla pernaccia.

Gozzo bompresso fissato con forcilla e con legatura sulla pernaccia

Data la modesta dimensione della superficie velica della vela principale, il fissaggio: del Boma, della vela, e relativa regolazione, sono realizzate in modo molto semplice quanto efficace.

Il Boma non è incernierato, ma è solamente fissato di lato, in modo che con "mure a sinistra" il boma si allontana dall'albero, mentre con "mure a dritta" ci si appoggia, e la spinta longitudinale è contrastata da un cavo passato a doppino in un foro praticato nel boma. La parte superiore della vela è "tirata" da un cavo che passa in una puleggia fissata sulla parte alta del albero.

Metodi di fissaggio del boma e della vela, su di un Gozzo di Laurana.

In fine la regolazione di quanto "cazzare" la vela durante le varie andature è affidata ad un sistema di paranco a 3 fili, con il punto morto della scotta, fissato alla estremità esterna del boma.

La scotta passa in una doppia puleggia verticale, fissata al boma con un bracciale scorrevole, che guida la scotta nella puleggia inferiore dotata di un “Mordi scotta” per il bloccaggio della scotta medesima

Metodi di regolazione del boma e della vela, su di un Gozzo di Laurana.

Sono ancora molte altre, le cose viste ed osservate su queste barche “vintage”, ma mi sono volutamente limitato alle principali e più semplici, per non annoiare coloro che potrebbero essere meno interessati alle cose nautiche; spero di avervi dato qualche informazione curiosa e vi rimando al prossimo reportage.

Flavio Scopinich

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO

Edmund Kennedy – Esploratore britannico – Sovrintendente
Generale del Dipartimento Statale del New South Wales.

Edmund Kennedy nacque il 5 settembre a Guernsey (Great Britain) dal Colonnello Thomas Kennedy (Esercito Britannico) e da Mary Ann Smith Kennedy. Egli fu il sesto di nove figli, di cui 4 femmine e 5 maschi. Kennedy morì nel dicembre del 1848 trafitto da una lancia degli aborigeni nel nord Queensland vicino a Cape York.

Kennedy venne educato nell'Elisabeth College di Guernsey e sin dall'inizio dimostrò interesse nello studio della sorveglianza, dell'ispezione e del controllo. Nel 1837 si recò a Rio de Janeiro, ma ritornò in Patria poichè l'impresa commerciale per la quale lavorava chiuse i battenti nel 1838. Un Ufficiale della flotta militare navale amico della famiglia, il Cap. Charles James Tyers suggerì a Edmund che, se egli avesse ottenuto le opportune qualificazioni, avrebbe potuto trovargli un idoneo impiego in Australia.

Nel corso del 1839 Edmund Kennedy frequentò lezioni in materia di sorveglianza, ispezione e di dirigenza al King's College of London, ottenendo così un “ Certificate “ dal suo Tutore. Nel novembre del 1839, Kennedy salpò per Sydney con la nave “Globe” arrivando a destinazione nel marzo del 1840. Un'altra famiglia di sua conoscenza contattò il Cap. Perry, portavoce di Sir Thomas Mitchell, per un impiego adeguato per Edmund quale Assistente Sovrintendente nel Dipartimento di Controllo del New Wales, naturalmente dopo che lo stesso Edmund avesse passato il necessario esame di abilitazione. Kennedy fu poi unito al Cap. Tyers in un viaggio all'interno in direzione di Melbourne e poi alla baia di Portland per compiti di

sorveglianza. Nel mentre si trovava in quella località, egli incontrò una immigrante irlandese Margaret Murphy con la quale, pur non essendo sposati, ebbe una figlia di nome Eliza che purtroppo morì all'età di cinque anni. Durante questo periodo Kennedy diede mostra delle sue qualità professionali, ma, un disaccordo col locale Magistrato del Porto James Blair provocò come conseguenza il suo ritorno a Sydney nel maggio 1843. Ciò nonostante, venne elogiato per il suo lavoro a Portland Bay e ben considerato da Sir Thomas Mitchell, che di conseguenza lo selezionò per la prossima spedizione.

Fine della prima parte – seguirà sul prossimo DL News

(ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Jonathan Swift (?) frammenti da "The art of political lies" pubblicato nel 1710

Dal Cap. 5°

Vi sono regole specifiche per le Menzogne detratte o diffamatorie....

...Ma se è necessario che, all'inizio del tentativo di diffamarla, ad una persona si attribuisca qualche buona qualità secondaria, così come viene consigliato, non bisogna però eccedere. Per esempio di un ministro schietto e magnanimo non si potrà dire che è stato immischiato in un complotto per tradire il suo Paese, ma si potrà dire che è stato coinvolto in una tresca con una signora. Un uomo il cui coraggio personale è in dubbio, non sarà il condottiero capace di respingere interi squadroni, ma gli potrà attribuire il merito di qualche battibecco o del lancio di una bottiglia in testa ad un avversario...Non si approderà a nulla dicendo che un uomo grande e famoso per la sua frugalità nella spesa pubblica sperpera il denaro della nazione, ma si potrà liberamente riferire che lo accumula. Non si potrà affermare che si è fatto corrompere per denaro, ma si potrà accusarlo liberamente di essere in ritardo con i pagamenti perchè, anche se non è vero, la seconda menzogna è credibile, la prima no.

Dal Cap. 6°

Il sesto capitolo parla delle Menzogne terrificanti e delle Menzogne rincuoranti o incoraggianti, entrambe le tipologie essendo molto utili nelle occasioni appropriate...

"...Per quanto riguarda le Menzogne terrificanti sono stabilite delle regole, una di queste è che esse non vengano divulgate troppo frequentemente, altrimenti sopravviene l'abitudine: è

assolutamente necessario che il popolo inglese provi paura per una Menzogna terrificante propagata solo una volta all'anno perchè poi sarebbe controproducente vedersela propinata ancora per almeno dodici mesi. Per quanto concerne le Menzogne rincuoranti o incoraggianti si devono seguire altre regole. In questo caso non si dovrebbero superare i limiti della possibile veridicità. Vi dovrebbe essere una certa varietà. Non bisogna insistere troppo sulla stessa Menzogna. Le Menzogne rincuoranti che promettono, che preannunciano qualcosa non dovrebbero essere a breve termine per evitare che gli autori vadano incontro all'imbarazzo e alla vergogna di vedersi a a breve termine contraddetti..."

F I N E