

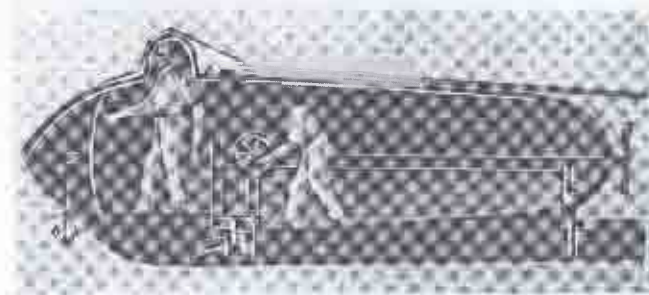
Raccontano antichissimi storici che la prima idea di navigare sott'acqua a scopo militare fu di Aristotele, il quale sarebbe riuscito a influenzare Alessandro Magno al punto che nel 325 a.C., in occasione dell'assedio di Tiro, il Macedone avrebbe dato ordine di costruire una specie di "botte" con la quale avrebbe compiuto un'immersione esplorativa fra le navi nemiche durante un'intera giornata. La storia è senza dubbio affascinante e s'aggiunge ad altre assai più recenti, che ebbero per protagonisti pirati e corsari di particolare audacia già nel 1555, durante le loro scorribande sui mari; erano ritenuti inafferrabili perché si servivano di battelli di cuoio con cui si immergevano e provocavano squarci nelle carene dei velieri attaccati.

Nella storia dei sommergibili affiorano più volte le domande: chi ha inventato questo tipo di mezzo navigante sott'acqua? E quando?

Non è difficile immaginare quali furono la sorpresa e l'incredulità di Napoleone allorché un giovane americano di nome Roberto Fulton, da tre anni a Parigi ospite del ricco connazionale John Barlow, rappresentante nella capitale francese presso il Direttorio, del Presidente degli Stati Uniti Jefferson, gli disse "Generale, io sono in grado di costruirvi il mezzo con cui distruggere l'intera flotta inglese!".

Il mezzo di cui parlava il giovane, destinato qualche anno dopo a realizzare, primo al mondo, la propulsione dei battelli per mezzo del vapore, a suo dire consisteva "in una macchina infernale in grado di navigare sotto l'acqua, a otto metri di profondità, a guisa di un pesce, e di infiltrarsi nei porti avversari anche se dotati di portentose fortificazioni, e di far strage dei battelli nemici senza esser vista da alcuno". Fulton, per la verità, s'era recato in Francia

presso l'amico Barlow, per mettere a disposizione di Bonaparte le sue capacità espresse in un trattato sulla canalizzazione delle acque, apprezzato dagli ingegneri francesi. Fulton sosteneva con foga la libertà dei commerci e la necessità, pertanto, di distruggere le marine militari, giudicate il maggior ostacolo a ogni forma di liberi scambi commerciali. In una lettera ad amici in patria, il giovane americano scrisse che si stava dedicando con tutte le forze alla ricerca di un mezzo con cui ridurre all'impotenza tutte le navi che precludevano la libertà dei mari.



Dal punto di vista tecnico l'arma concepita e proposta a Napoleone dal "cittadino Fulton" secondo un rapporto redatto il 5 settembre 1789 dalla commissione incaricata di esaminare il progetto, sebbene non ancora a punto, doveva considerarsi davvero terribile perché capace di colpire silenziosamente i battelli nemici. L'invenzione, concludeva il rapporto, dimostrava nel "proponente" la presenza del genio. All'unanimità il consiglio degli esperti fu quindi di fornire all'americano i mezzi necessari per la costruzione di un sommergibile da "perfezionare durante la sua costruzione". Fulton dichiarò a sua volta che la marina inglese, la cui tradizione di superiorità sembrava eterna e inattaccabile, finalmente sarebbe stata messa in condizione di non nuocere grazie al suo marchingegno cui aveva dato il nome di "Nautilus".

Napoleone, ormai saldamente al potere, aderì al progetto. Il sommergibile venne perciò costruito e il 13 giugno 1800, presente il ministro della Marina Nazionale, nella Senna iniziarono le prove di immersione ed emersione che riuscirono perfettamente. In superficie il battello navigava sospinto da una vela, sott'acqua si muoveva mediante un congegno a elica, azionato da una complicata manovella. Tutto bene, quindi, ma quando si trattò di incassare la somma pattuita, il

Barbadori Gian Pietro

Ferramenta - Vermini - Mesocheria

Rappresentanza stufe

**zibro
kamun**

Via Carducci, 76 - Portoferraio - Tel. 0565 915339

governo francese cominciò a traccheggiare, tanto che l'inventore fu costretto, dopo aver sborsato di tasca propria 20mila franchi, a chiedere un acconto di almeno 6mila franchi, oltre a un "brevetto ufficiale" per evitare in caso di cattura da parte del nemico (visto che non era un marinaio regolare) di venir fucilato come corsaro.

Nonostante l'intervento dell'amico Barlow, la richiesta non venne accolta, ma Fulton non si diede per vinto. Il 12 settembre, con l'amico capitano Nathaniel Sargent lasciò Parigi, deciso a distruggere la flotta britannica con la sua invenzione che, secondo una lettera di un certo ufficiale Isack Trasck alla moglie, "consisteva in un battello di rame che i francesi hanno battezzato "pesce" perché può navigare sott'acqua alla velocità di 3 miglia all'ora e rimanere immerso per ben 4 ore". Per quell'audace spedizione, Fulton aveva finalmente ricevuto il grado di ammiraglio e il suo compagno Sargent quello di capitano di vascello. Ma soldi niente.

Gli inglesi, che già allora avevano un ben radicato servizio di "intelligence", in allarme fin dalle prime esperienze del battello nella Senna, non si fecero trovare impreparati. Quando, dopo l'inizio dell'equinozio, nei pressi delle isole Marcou il "Nautilus" per due volte tentò in immersione di avvicinarsi alle navi ormeggiate nel porto di Growan, quelle alzarono frettolosamente le vele e si allontanarono in mare aperto. "Segno, lasciò scritto Fulton, che le spie britanniche avevano lavorato a dovere e fu inutile, come feci, rimanere immerso per circa 6 ore durante le quali presi aria con un piccolo tubo appena affiorante dall'acqua".

Trascorso un lunghissimo inverno, al ritorno tanto atteso della primavera, l'americano, noto ovunque come "il combattente solitario", col suo "Nautilus" si trasferì a Brest dove venne costruita una prima base sommergibile. L'avvistamento, un giorno, di una fregata britannica armata di 72 cannoni sembrò la mano del destino per sanzionare finalmente l'importanza determinante del sommergibile. Trasportato nella baia, il battello, con legata a poppa la torpedine esplosiva da agganciare alla chiglia della nave nemica, si mise in movimento ma gli inglesi, informati tempestivamente della manovra, riuscirono a far sfumare anche quella favorevole occasione.

L'insuccesso mandò sulle furie Napoleone

Bonaparte il quale non esitò, al colmo della rabbia, a definire Fulton "un ciarlatano e uno scroccone, ansioso soltanto di fare quattrini alle spalle di qualche governo credulone". Bastò l'impennata del Generale per bloccare l'idea, già avanzata, di costruire un altro sommergibile più grande, con un equipaggio di 8 marinai, capace di attaccare a oltre trenta metri di profondità. Il nome, le "profezie" e le promesse dell'americano furono presto bandite dalla mente dell'Imperatore e Fulton, dopo gli insuccessi sottomarini si dedicò alla realizzazione di altre cose geniali, come un battello di superficie dotato di un propulsore a vapore con il proposito di vendere le sue invenzioni e guadagnare denaro. Cosa che accadde in seguito all'intervento di un ricco proprietario terriero di New York, Robert Livingston, giunto a Parigi come un inviato della buona sorte.

Invitato a costruire al più presto il suo "battello a vapore", il giovane inventore si mise al lavoro e terminò la sua "nave" con rapidità sorprendente. La novità, regolarmente brevettata, consisteva in un battello lungo 25 metri, azionato da ruote a pale mosse da un motore a vapore di otto cavalli. Provato sulla Senna il 9 agosto 1803, il battello, riferirono le cronache dell'epoca "manovrato da sei persone, alle sei di sera, navigò contro corrente alla velocità di un individuo dal passo frettoloso". A bordo c'era anche un gruppo di noti scienziati i quali dissero, a una voce, che "per via di quella meravigliosa scoperta, le chiatte che da Nantes a Parigi impiegavano normalmente quattro mesi, ora avrebbero raggiunto la capitale in solo quindici giorni". Anche Napoleone fu costretto a ricredersi sulle capacità del giovane americano, le cui anticipazioni si dimostrarono una chiara conferma del destino. In effetti la sua ultima invenzione aprì la strada a quella che in seguito venne definita la navigazione moderna.

