

La Stella Polare di Umberto Napolitano

LA STELLA POLARE

Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi, nacque a Madrid nel 1873, pochi giorni prima che il padre abdicasse alla corona di Spagna, morì in Somalia nel 1933. A sei anni entrò in Marina come mozzo e nel 1889 uscì dall'Accademia Navale col grado di guardiamarina.

Dopo lunghe crociere in tutto il mondo, attratto dalla montagna, scalò numerose vette delle Alpi e nel 1897 diresse una spedizione in Alaska con la quale toccò per primo la vetta del monte Saint Elia (mt.5.514).

Ma ciò che ogni italiano ricorda, è la spedizione polare.

Lo scopo della spedizione, era di portarsi con una nave lungo una terra il più a settentrione possibile e dal sito di sverno procedere con le slitte verso il Polo. A tale scopo fu acquistata sui mercati norvegesi la migliore nave possibile, la Jason, una baleniera che serviva per la caccia delle foche.

La nave varata nel 1881 a Sande Fjord, era lunga mt. 48,50 larga mt.8,75 alta mt.9,00 circa con un pescaggio dai 5 ai 5,5 metri, aveva una portata di 600 tonnellate e una macchina da 60 HP nominali, che poteva imprimere alla nave una velocità di 6-7 miglia.

Dopo l'acquisto la nave fu modificata per essere adattata alle esigenze della spedizione. Vennero rinforzate le ordinate, il fasciame, i ponti; si riunirono gli alloggi dell'equipaggio presso la caldaia della macchina per poter sfruttare il calore. In coperta fu costruita una tuga con accorgimenti atti a fronteggiare il gelo polare, questa tuga si estendeva dall'albero maestro alla ruota del timone, le porte erano doppie e le stanze prive di finestre, ricevevano la luce da tre osteriggi. L'alberatura in origine brigantino a palo (tre alberi di cui due a vele quadre ed uno con randa) fu trasformata a nave goletta o "barco bestia" (tre alberi di cui uno a vele quadre e due con randa) a causa del numero limitato dell'equipaggio che diversamente non sarebbe stato sufficiente per le manovre. Per l'esaurimento dell'acqua imbarcata in sentina, oltre alle pompe a mano, era stata installata in coperta, una pompa a vento, già usata da Nansen sulla Fram e da lui vivamente raccomandata al duca degli Abruzzi per la Stella Polare. Per i 120 cani necessari per la spedizione che erano stati acquistati in Siberia dal fornitore di Nansen. furono costruite contro le murate due file di gabbie sovrapposte, divise l'una dall'altra da paratie in legno. Il costo della spedizione fu di 922.000 lire dell'epoca, pagate dal principe e dal re Umberto I° con i loro beni personali: la nave costò 300.000 lire ed i cani 17.000 lire, fu iscritta fra il naviglio mercantile italiano col nome augurale di Stella Polare.

La nave salpò da Cristiania oggi Oslo il 12 giugno 1899 alle ore 11 facendo rotta per Laurvik e Arcangelo dove arrivò il mattino del 30 giugno, per imbarcare i cani: prima di salpare da Cristiania, Nansen aveva regalato al principe due dei suoi cani nati sulla nave Fram.

Dopo una difficile navigazione tra i ghiacci, fu raggiunto l'82°-4' di latitudine. Qui sulle coste dell'isola Principe Rodolfo, il Duca degli Abruzzi decise di svernare. Nel mese di settembre, la pressione dei ghiacci si fece così forte che per poco la nave non fu sfasciata. Dopo un periodo di sosta, all'inizio del nuovo anno cominciarono le spedizioni. Durante una di queste, il Duca degli Abruzzi, per un improvviso abbassamento di temperatura, ebbe due dita della mano sinistra congelate. Questo infortunio lo costrinse a rinunciare al comando della pattuglia che fu assunto da Umberto Cagni, il quale portò felicemente la bandiera italiana alla latitudine 86°-34' superando di 35 km il punto raggiunto da Nansen.

La nave, passata alla marina militare italiana, fu distrutta da un incendio nell'arsenale di La Spezia dove si trovava in disarmo. La poppa che era conservata nel Museo navale della Spezia fu distrutta durante l'ultimo conflitto, come pure tutta la documentazione della nave. Da un lavoro di un umile sconosciuto marinaio che costruì il modello, forse in scala 1:100, finché la nave era ancora integra a La Spezia, venne copiato il modello tuttora esistente nel Museo della Scienza e della Tecnica di Milano.

Ciò spiega le innumerevoli imprecisioni. V'è tenuto presente che la nave tornò dal Polo senza pennoni, boma e picchi, una volta in Italia per esigenze di festeggiamenti e di celebrazioni, fu rifatta una attrezzatura non sua.

Quindi un modellista che si basasse sulla nave della 2ª fase non sbaglierebbe, purché evitasse di attrezzarla sul ponte di tutto il materiale necessario alla spedizione (come purtroppo per il modello di Milano).

Il modello che vi presento, è stato costruito seguendo i piani del compianto amico Giancarlo Bonassi già vicepresidente della Federazione Italiana Navimodel, valente disegnatore e ricercatore di storia navale il quale basandosi sui piani dell'ing. O.Curti e da sue ricerche personali, ha apportato sostanziali modifiche sia allo scafo che alla relativa attrezzatura velica, il piano costruttivo originale in scala 1:50 fu donato dal sig. Bonassi alla Navimodel il sottoscritto ne possiede una copia donatagli dall'amico per eseguire il modello,

Il modello che vi presento, è stato costruito in scala 1:65 con la sua supervisione e la sua consulenza, e mostra la nave all'atto della partenza con tutto il suo carico. Nell'ottobre del 2002 ha partecipato al Campionato Italiano Navimodel svoltasi a Milano nella classe C1 conseguendo la medaglia d'oro con il punteggio di 91.00.