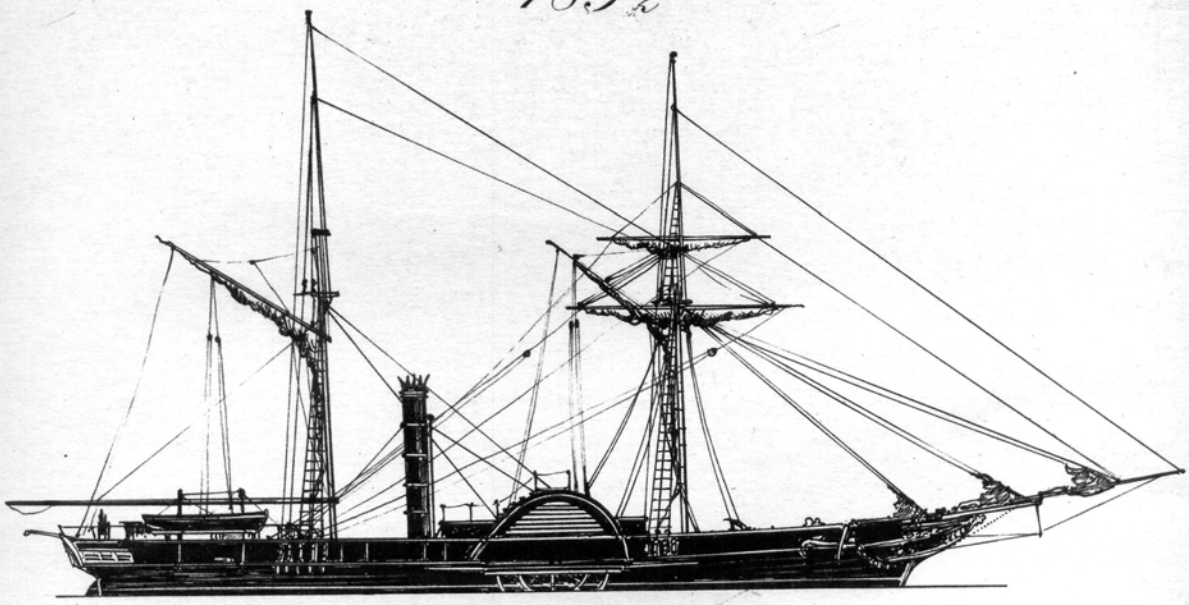
*Avviso a ruote*

*della Real Marina Sarda*

# GULNARA

*1832*



*Franco Gay - Roma 1971*

# GULNARA

*Ho iniziato ad interessarmi al Gulnara, come modellista, dopo aver ricevuto in gentile concessione dal maestro d'ascia della nostra Tavola , Ginetto, i piani costruttivi sugli studi del comandante Franco Gay, ufficiale della Marina Militare, risalenti al 1971.*
*Dopo una fase di ricerca sulla storia della nave, iconografia e dati tecnici, mi sono accorto che questo materiale poteva costituire la base per un articolo che andasse ad arricchire le storie sulla marina sarda e contemporaneamente le vecchie tradizioni marinare.*

## *CENNI STORICI*

*La Marina da guerra sabauda rappresenta una entità quasi trascurabile nella storia delle flotte italiane.*
*Il piccolo stato sabaudo aveva una piccola finestra sul Mediterraneo lungo il litorale di Nizza e neanche dopo aver acquistato la Sicilia, per altro scambiata dopo pochi anni con la Sardegna, aveva sentito l'esigenza di dedicare grosse risorse alla Marina.*
*Solo quando la rivoluzione francese costrinse i Savoia a ritirarsi in Sardegna, causa l'occupazione di parte dei territori piemontesi, si comprese l'esigenza di armare una pur piccola flotta che venne potenziata dopo la caduta di Napoleone, quando i Re di Sardegna rientrarono in possesso dei territori continentali e fu annessa anche la Liguria.*
*L'avviso Gulnara fu la prima nave a vaporetto delle Marine Italiane dell'epoca appartenente alla Marina del Regno Sardo.*

## *STORIA DELLA NAVE*

*Il Gulnara fu costruito nei cantieri inglesi Blackwall, varato nel 1834 e consegnato a Genova il 15 maggio 1835.*

*Sugli stessi piani del Gulnara i cantieri della Foce di Genova costruirono, sempre per la Marina Sarda, il loro primo piroscafo, una unità praticamente gemella, cui fu dato il nome di Icnusa.*
*Qualche anno dopo, durante una sosta presso l'arsenale di Tolone, ne furono rilevati i piani che vennero poi riprodotti su "Atlas du Genie Maritime" a cura di A. Campagnac, ingegnere della Marina Reale Francese nel 1840. Senza questa opera, nulla o quasi, sarebbe rimasto di queste due navi di cui esistono pochissime riproduzioni pittoriche.*
*L'inconsueto nome della nave ha una origine letteraria: Gulnara è infatti il nome della schiava amata dal "Corsaro" nel poema di Byron, opera all'epoca di notevole successo, mentre Icnusa è il nome greco della Sardegna.*
*Tutto questo rappresenta per la Sardegna un momento particolarmente fervido di iniziative che avevano lo scopo di liberare l'isola dal suo eterno isolamento avvicinandola sempre più al continente.*

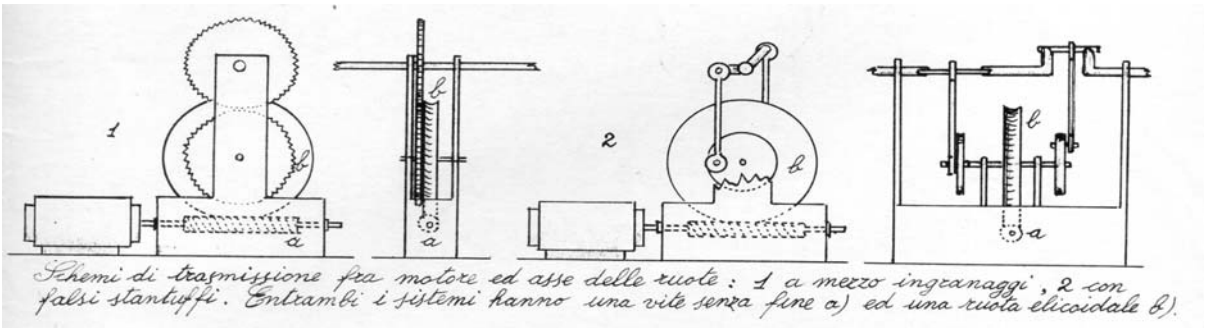
*MISSIONI OPERATIVE DELLA NAVE*

*Durante la prima guerra d'indipendenza il Gulnara fu impiegato in operazioni nel Mare Adriatico e, al comando di Domenico Millelire, partecipò al blocco del porto di Trieste. Nel 1850 la troviamo ad Alessandria d'Egitto, mentre tra il '52 e il '55 fu destinata, al servizio postale tra Genova Cagliari e Tunisi annoverando, nell'elenco degli allievi piloti imbarcati, l'illustre nome di Nino Bixio.*
*Nel 1855 fu adibita al trasporto delle truppe del Corpo di Spedizione Sardo in Crimea durante l'omonima guerra.*
*Nel 1860, Avviso Gulnara, pattuglia le acque del Tirreno durante l'impresa garibaldina e sbarca a Castellammare del Golfo i volontari garibaldini di Giacomo Medici nonostante la dichiarata neutralità del regno. L'anno seguente, iscritto nei ruoli della Marina Italiana, viene destinato al servizio postale con l'Isola d'Elba.*
*La Nave sarà quindi trasferita a Costantinopoli dove rimarrà sino al 1867 con compiti di nave del servizio idrografico della Regia Marina.*
*Nel suo ultimo periodo di armamento fu riconvertita ad usi civili ed utilizzata nei collegamenti stabili tra Genova e Portotorres.*

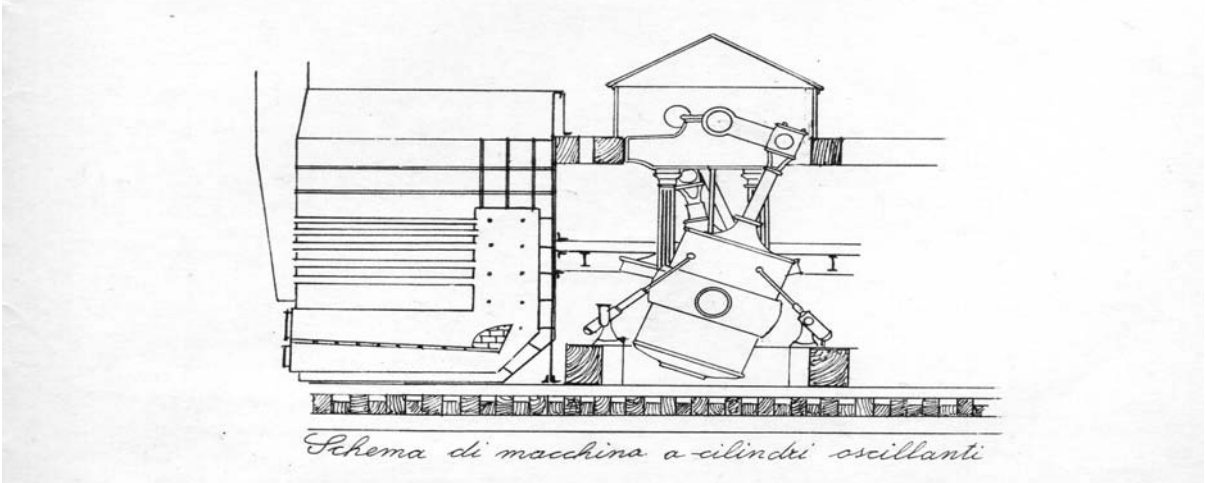
*Rientrò a Cagliari nel 1872 e nel maggio dello stesso anno, in seguito alla terribile eruzione del Vesuvio fu inviata a Napoli per collaborare alle operazioni di soccorso al termine delle quali rimase in disarmo presso quell'Arsenale e venne infine cancellata dai quadri del Naviglio nel 1875.*

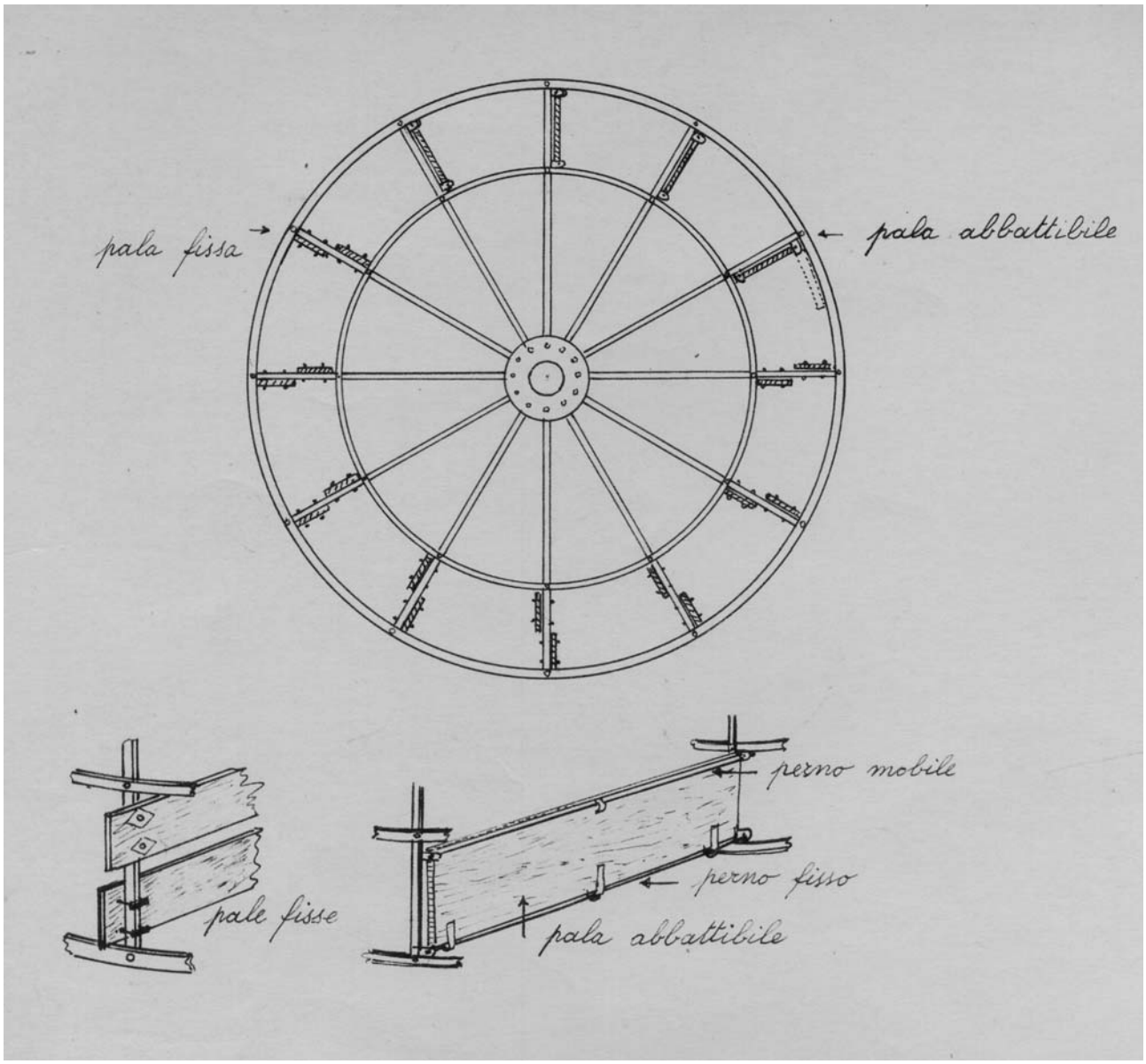
*CARATTERISTICHE TECNICHE*

*Dislocamento a vuoto 310,27 t. , a carico normale 450*
*Lunghezza: 34,88 mt.*
*Larghezza: 7,08 mt.*
*Immersione media a carico normale: 3,08 mt*
*Piano velico: albero di trinchetto a vele quadre, albero di maestra a vele auriche, albero di bompresso con tre fiocchi*
*Equipaggio: 57 uomini*
*Armamento:inizialmente armato con 4 cannoni lisci ad avancarica, dopo il 1861 da 2 cannoni lisci ad avancarica da 20 libbre.*
*Propulsione: l'apparato motore del Gulnara costruito dalla ditta "Fawcett e Preston" di Liverpool era costituito da una caldaia e una motrice alternativa a 2 cilindri oscillanti della potenza di 90 cavalli che permetteva alla nave una velocità di 7 nodi.*

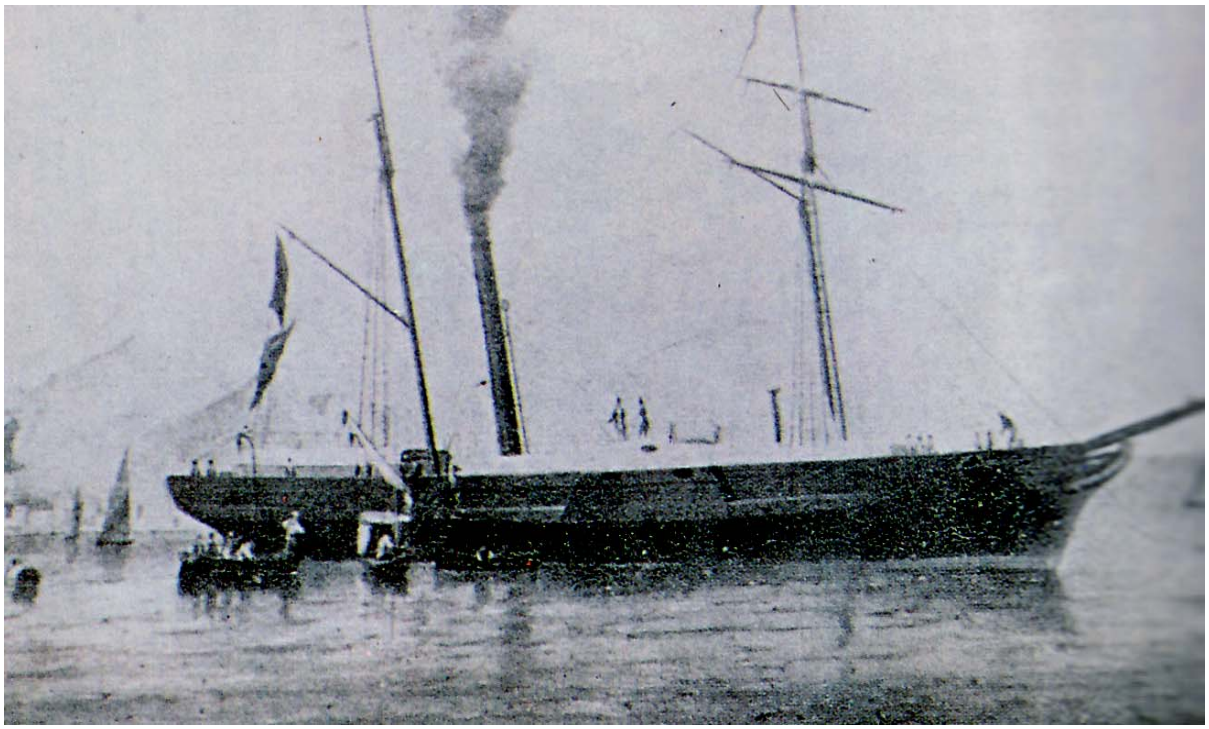


Schemi di trasmissione fra motore ed asse delle ruote: 1 a mezzo ingranaggi, 2 con falsi stantuffi. Entrambi i sistemi hanno una vite senza fine a) ed una ruota elicoidale b).


Schema di macchina a cilindri oscillanti

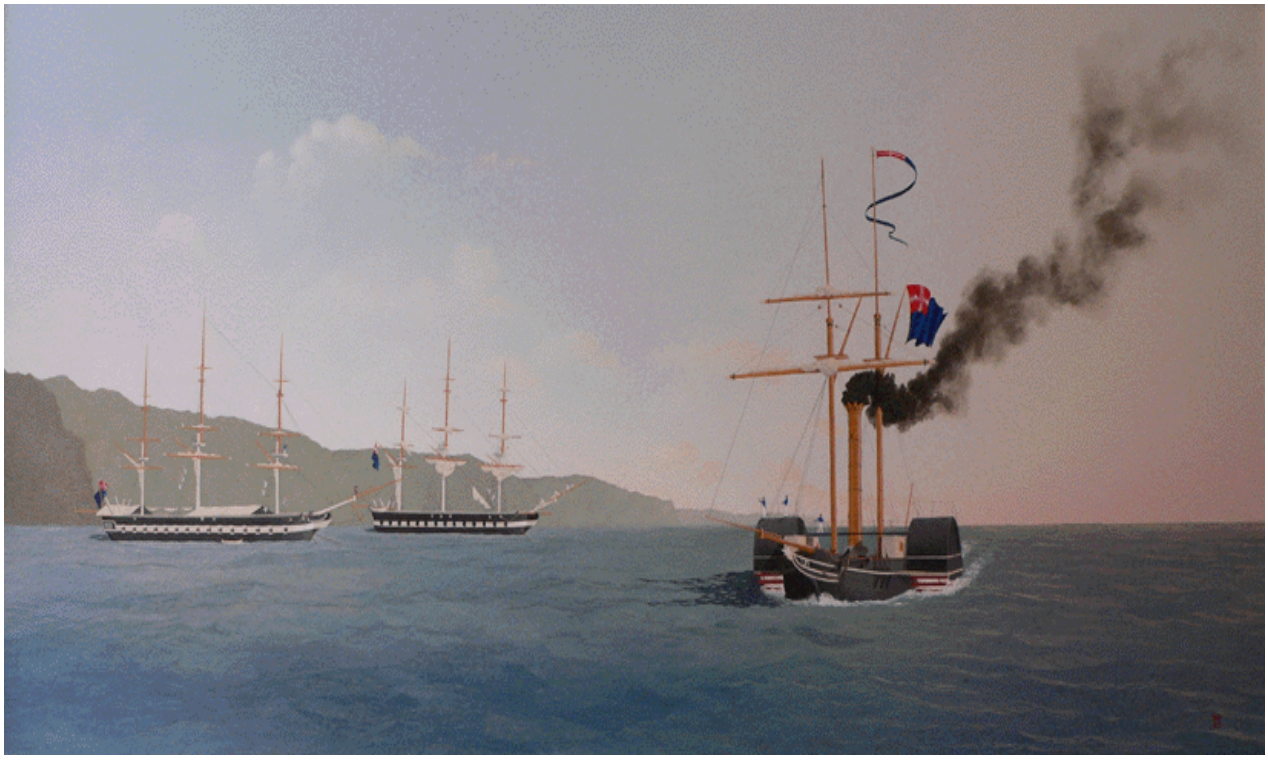


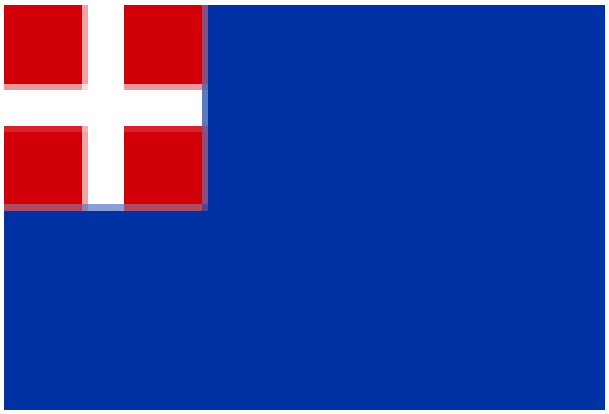

*L'ingegnoso sistema che consentiva l'abbattimento delle pale sulle due ruote durante la navigazione a vela.*
*Un precursore delle moderne eliche a pale abbattibili.*



*Il Piroscafo in una foto d'epoca*

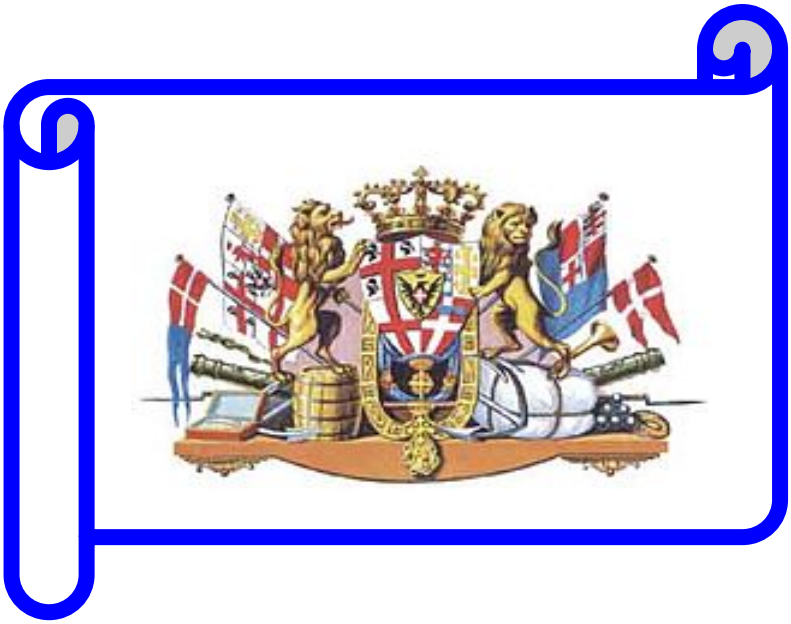
*L'arrivo a Cagliari del Gulnara in un dipinto dell'epoca*





*Bandiera da combattimento della Marina Sarda*

*Stemma della Marina con le Insegne Reali dei Savoia*



*Dopo la fase speculativa della semplice ricerca , della conoscenza della nave e della sua storia, il desiderio del tridimensionale, della materia da plasmare, si andava sempre più concretizzando complice il periodo invernale alle porte. L'autunno e l'inverno occupano una grande parte dell'anno rispetto all'estate e allora cosa fa l'innamorato del mare in questi ostili periodi? Oltre a dedicare qualche breve visita, nelle giornate più miti, all'amato bene che dondola inoperosa in porto legata a trappe e barbette, sogna: sogna di eroiche navigazioni, di prodi marinai che affrontavano mari sconosciuti e tempestosi e di maestosi velieri che solcavano i mari nei tempi andati.*
*E' da questi sogni che inizia a materializzarsi il "Gulnara", figlia di una passione antica che ad ogni inverno riprende diventando sempre più fine e maniacale e che andrà sopendosi allo spuntare dei primi soli e delle prime*

*tiepide giornate primaverili che consentiranno di vivere il mare nel suo elemento, ripresentandosi immutata, con struggente nostalgia, nell'autunno inoltrato per proseguire un sogno che non deve smettere mai.*

*<u>OTTOBRE 2010 :</u> Gulnara inizia a mostrare le sue splendide e potenti linee d'acqua*

*<u>NOVEMBRE 2010 :</u> Iniziano ad evidenziarsi i cromatismi delle varie essenze lignee.*

*Anche la coperta è chiusa definitivamente.*

*<u>DICEMBRE 2010 :</u> Le sovrastrutture iniziano ad arricchire la coperta*

*<u>GENNAIO 2011 :</u> Il gulnara è finita ed armata, la sua prora è pronta a tagliare le onde dei sogni.*

*Sono trascorsi 5 mesi di piacevole compagnia con Gulnara, non senza impegno e qualche difficoltà di realizzazione che, come sempre ,sono stati superati dalla passione, che tutti gli innamorati del mare portano nel loro bagaglio, da distribuire in egual misura sia quando i venti contrari ci regalano duri momenti nella navigazione reale, che nel placido scorrere del sogno.*