

L'Oblò

Nella seconda metà del Trecento sulle galere comparvero alcune bocche da fuoco di piccolo calibro, fissate allo scafo in corrispondenza delle rembate, impiegate essenzialmente contro gli equipaggi e le milizie imbarcate sulle unità avversarie.

La galea era la tipica nave da combattimento del Medioevo per la sua rapidità e facilità di manovra, resa possibile da una propulsione a remi e da forme fini dello scafo, indispensabile nell'abbordaggio delle navi nemiche nella tipica tattica navale dell'epoca.

Con il Quattrocento si svilupparono e diffusero le navi a vele quadre alte di bordo e dalle forme tonde, tra cui le Cocche, apparse già intorno al 1200 nei mari del nord, le Caracche e le Caravelle, adibite ad attività commerciali e poco adatte al tipo di battaglia allora in uso, eventualmente impiegate in attività di supporto alle più veloci galee che continuarono ad essere preferite negli scontri navali, pur con le loro varianti.

La ben nota arte della fusione dei metalli, in contemporanea a un sensibile miglioramento nella composizione della polvere da sparo permise, nel corso del Quattrocento, la realizzazione di artiglierie di maggiori dimensioni e potenza, inizialmente impiegate sulla terraferma. Se le sottili galee non erano adatte a portare a bordo pesanti bocche da fuoco, le più alte e tonde navi a vela quadra risultavano più lente nelle manovre. Così, a partire dalla seconda metà del Quattrocento, si affermò la necessità di cambiare tattica conseguendo nello scontro navale, con le più potenti armi da fuoco, il massimo danno agli scafi nemici.

Per trovare collocazione sulle unità navali si dovettero risolvere, almeno in parte, i problemi della loro sistemazione ed impiego a bordo: l'umidità, il limitato spazio verticale disponibile sui ponti delle navi dell'epoca, il frequente sbandamento del piano di appoggio (piattaforma) dei pezzi, le sollecitazioni alla struttura della nave durante il cannoneggiamento e, non ultimo, l'influenza del peso dei grossi calibri sulla stabilità della nave.

I nuovi grossi cannoni, oltre ad essere dotati di appositi affusti di ridotte dimensioni, venivano posti al riparo nei ponti coperti e nelle posizioni più basse dello scafo. Per permettere la fuoriuscita delle bocche da fuoco mettendole in condizione di tiro (in "batteria") fu necessario realizzare delle aperture approssimativamente quadrate nel fasciame dell'opera morta, sul castello e sul cassero. I portelli, realizzati anche in file sovrapposte e sfalsate per meglio distribuire le sollecitazioni alla struttura dello scafo, erano dotati di appositi battenti opportunamente incernierati e chiudibili per impedire nel rollio l'entrata di acqua, il principale incubo a bordo delle navi in legno.

Quando veniva dato l'avviso di combattimento i portelli venivano aperti portando i pezzi in batteria.

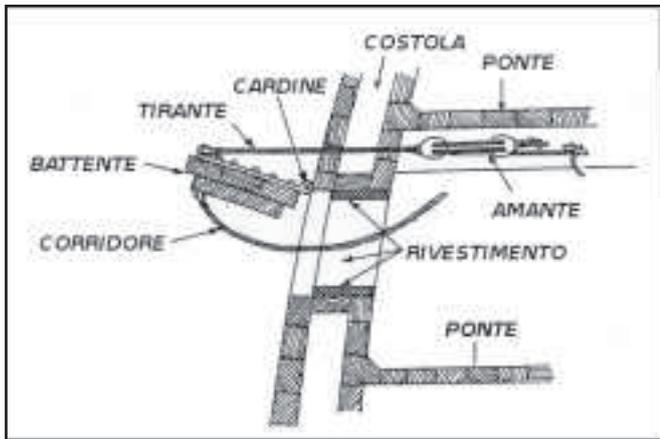
Le caracche furono tra le prime navi ad essere dotate di tali aperture che nel linguaggio marinaro italiano erano chiamate *portelli di batteria* o, più semplicemente, *cannoniere*; in inglese *gun ports* e in francese *sabords de la batterie*. I portelli poi assumevano nome diverso a seconda della loro posizione: *portelli di caccia*, quelli posti sul davanti della nave e nel castello di prua per i cannoni da impiegare durante l'inseguimento e la caccia ad una nave nemica; *portelli di ritirata* quelli aperti nella parte posteriore della nave ed al cassero, per passarvi, all'occasione, i cannoni fuggendo avanti il nemico.

Alla fine del 1512 Enrico VIII fonda l'arsenale di Woolwich, sul Tamigi ad est di Londra, allo scopo di far costruire la più grossa nave da guerra dell'epoca, in sostituzione del *Regent*, in origine *Grace Dieu*, affondato in agosto in uno scontro navale con la Francia.

Quello stesso anno ebbe inizio la costruzione del *Henri Grâce à Dieu*, soprannominato "Great Harry", una caracca di 50 m sotto la direzione di un franco-breton, un certo François Descharges che, trovandosi ad affrontare il problema di sistemazione al ponte inferiore (prima unità navale inglese a due ponti) di 20 cannoni in bronzo, i più pesanti di una dotazione complessiva di circa 180 pezzi, avrebbe, secondo la tradizione anglosassone, risolto il problema con la soluzione dei portelli. Ciò giustificherebbe il termine *port*, che deriva dal francese *porte* (porta) e non da quello inglese (porto, sinistra nave). Quando la nave entrò in servizio attivo nel 1515 fu la più grande e la più potente nave da battaglia europea. L'ipotesi che fosse la prima nave



Il "Great Harry" in una stampa del XIX sec.



della storia ad essere dotata di portelli è contestata dai Portoghesi che ne rivendicano l'invenzione attribuendola al Re Giovanni II di Aviz qualche decennio prima. In ogni caso dal 1520 i portelli si diffusero su tutte le navi da guerra.

Come può immaginarsi i portelli non erano esenti da problemi; *Il Vasa* e il *Mary Rose* sono due dei più noti esempi di navi affondate per l'entrata di acqua da queste aperture in seguito allo sbandamento dello scafo sotto l'azione del vento.

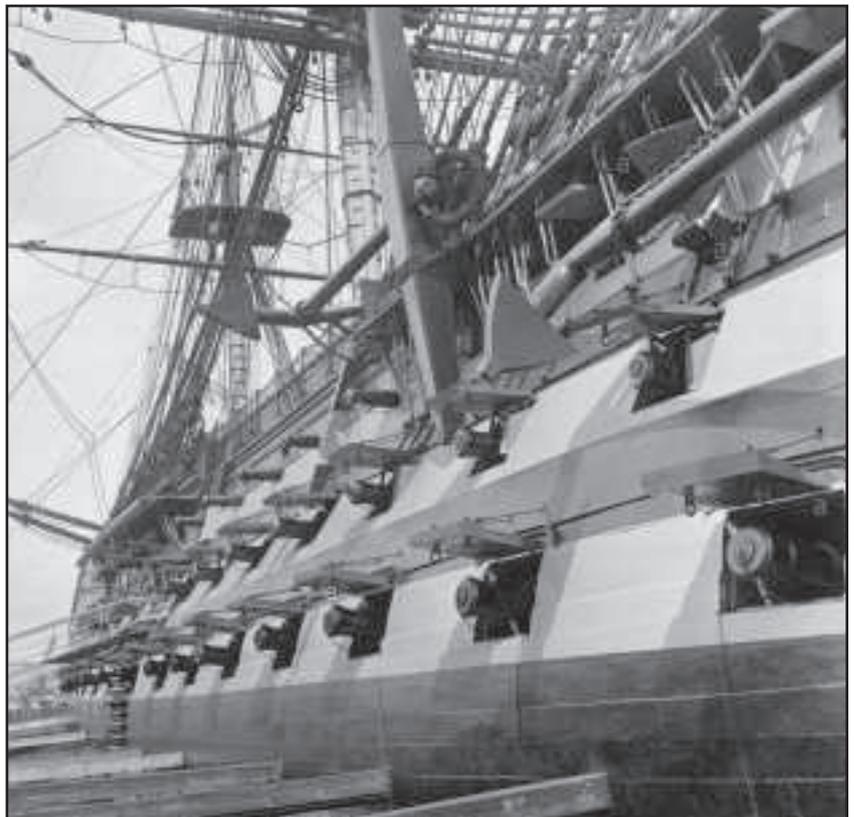
Nei velieri l'illuminazione delle zone sottocoperta era assicurata da candele e lampade ad olio o cherosene,

comprensibilmente pericolose su scafi in legno. Una soluzione applicata per secoli, prima dell'introduzione dell'elettricità a bordo (1807), fu quella di inserire nel ponte dei cristalli di vetro lenticolari o prismatici (noti come *luce di ponte* - dall'inglese *deck light*) che permettevano l'entrata della luce naturale, rifratta e diffusa dalla particolare forma del vetro, senza indebolire la struttura dello scafo. A bordo delle carboniere erano anche utilizzate come spia per principi di incendio nelle stive.

La necessità anche di ventilare i compartimenti interni spinse i costruttori a riprendere gli antichi portelli dei cannoni che assunsero forma circolare, più robusta di quella rettangolare. La più alta diffusione si ebbe con le prime navi in ferro, nella necessità di ventilare e dare luce ai numerosi compartimenti per il maggior numero dei ponti e per consentire agli occupanti, soprattutto passeggeri, di avere una visione seppure limitata, ma spesso tanto necessaria, dell'esterno.



Sloop in legno del 1860.



Deck light - la parte piana rivolta verso l'esterno.

Terminologia

Dal *Vocabolario Nautico* del 1906 di F. Corazzini: "Portellino, di murata, per dare aria e luce agli alloggi, ed in generale a tutti i locali dei ponti al disopra del galleggiamento, muniti di sportellini stagni. La forma ordinaria è rotonda. Per quelli di poppa si usano anche quadrati-rettangolari, come nei casseri e nelle soprastrutture meno



Nave da guerra del 1940.

" ... chiusura delle boccaporte, portellini ed altre aperture", ma il termine ormai assai diffuso (risalente ai primi del '900) è quello di *oblò*.

Caratteristiche costruttive

Un oblò consiste, nella sua forma più semplice, di un portellino costituito da un disco di vetro circolare racchiuso in un telaio metallico, avvitato saldamente allo scafo (portellino fisso) o in un telaio separato dal telaio base a cui

è incernierato per permetterne l'apertura. C'è poi un tipo di oblò fornito anche di un controportellino (in ingl. *storm cover*) interamente in metallo, ugualmente incernierato, a protezione dall'azione del mare e per oscuramento quando necessario. La chiusura dei portellini mobili e dei controportellini avviene dall'interno dello scafo mediante tiranti filettati provvisti di maniglia a vite non sfilabile, fissati alla periferia del telaio di base.

I materiali usati sono principalmente ottone, acciaio inossidabile e bronzo.

Già da tempo le navi militari non dispongono di oblò, che comunque indeboliscono localmente la struttura dello scafo, per la presenza a bordo di efficienti impianti di condizionamento ed illuminazione e per la necessità sulle navi più moderne di mantenere gli ambienti in leggera sovrappressione ad evitare l'entrata di gas tossici o radioattivi.

Anche per le navi da carico si è ridotto il numero di oblò sempre per motivi strutturali e di costo. Per le moderne navi da crociera genericamente le cabine si trovano ai ponti superiori con finestre e balconi che ricordano le abitazioni della terraferma. In definitiva l'oblò trova ancora impiego su piccole e grandi imbarcazioni da diporto, per lo più nelle sovrastrutture, dando all'insieme un apprezzato contributo decorativo.



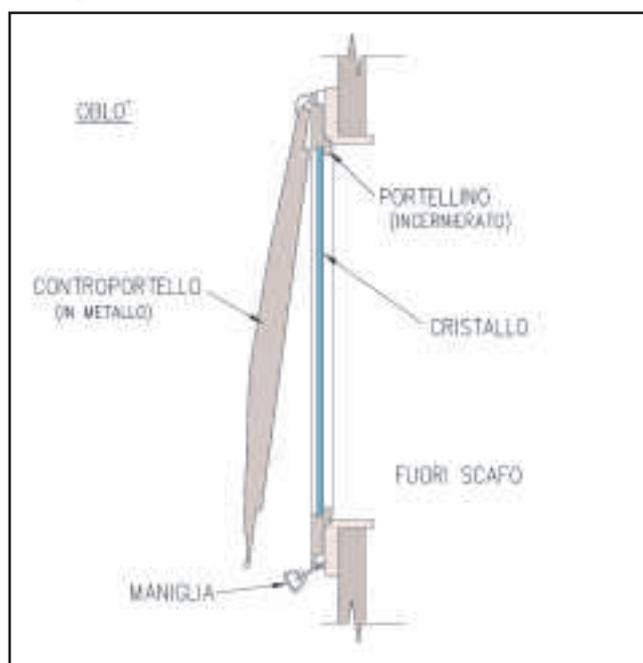
Nave "Carabiniere" della MMI - 2014.

esposte alla violenza del mare.

I portellini circolari li chiamano oblò dal francese hublot (finestra) e perché non occhi?'

Nella lingua inglese è denominato *porthole*, combinazione di *port* (derivato, come già detto, dal francese porte) e *hole*, foro. In francese è *saboard*, un tempo italianizzato in *sabordo*.

Nella Convenzione Internazionale sulla Sicurezza in mare (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS) l'oblò è denominato *side scuttle*, che nella versione italiana è tradotto come *portellino di fiancata*: (cap. II controlli alla partenza e durante la navigazione)



Curiosità

Pur essendo un termine marinaro, l'oblò denota anche le finestre tonde di aerei, carri armati e navicelle spaziali. Divenuto uno di quegli oggetti carichi di suggestione per la capacità di rievocare il passato o certi ambienti perduti, è presente nei musei del mare o negli spazi privati dei collezionisti. Un oblò della navicella spaziale *Soyuz TM-33* fu venduto all'asta nel 2010 per \$ 4560, tra l'altro non particolarmente bello.