



**A VELA CON
IL COMANDANTE**

Straulino

di

MASSIMO MINERVINI

**CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA**

Supplemento al "NOTIZIARIO CSTN" N. 72 agosto 2018



Il C.V. Massimo Minervini

Sommario

- Prefazione
- Il Comandante
- Il Mare
- La Vela
- L'incontro con il Comandante
- Le prime destinazioni
- Prodiere del Comandante
- Le prime regate
- Il 5.50 S.I. Grifone la barca per le Olimpiadi
- La preparazione olimpica
- Le Olimpiadi
- Campionato del Mondo
- Ancora in regata
- Regate d'Altura
- L'ultima regata

PREFAZIONE

Tra le tantissime strepitose vittorie di Agostino Straulino la più straordinaria di tutte resta senz'altro quel Campionato del Mondo della Classe 5.50 Stazza Internazionale disputato a Napoli nel 1965.

Nel 1965 Straulino era al comando del *Vespucci* ed aveva ormai abbandonato le regate di triangolo che caratterizzavano le competizioni delle barche a chiglia.

L'occasione di poter giocare in casa, a quattr'anni dello smacco subito con la Star all'Olimpiade partenopea del 1960, era la rivincita che un asso come Lui non poteva perdere. Spolverato il vecchio *Grifone* (I-42) e lo stesso equipaggio collaudato di Enoshima (1964), ormeggiato il *Vespucci* davanti al campo di regata, Straulino compie un altro dei suoi capolavori e conquista clamorosamente, strabiliando tutti e per primi gli agguerriti avversari, il Campionato del Mondo.

Raccontata, decantata e scolpita indelebilmente nella memoria di tutti quella regata aveva bisogno di un commento dal vivo da parte di chi a bordo del *Grifone* quell'avventura l'aveva vissuta per intero.

Ancora una volta complice Giovanni Iannucci, Massimo Minervini - uno dei tre iridati di Napoli - benevolmente non si è sottratto alla richiesta di raccontare ai lettori del Notiziario CSTN la sua straordinaria esperienza con quello che lui ha sempre chiamato semplicemente, ma in modo incisivo, il Comandante Straulino.

IL COMANDANTE

Ma perché Comandante Straulino e non Ammiraglio, si domanderanno i lettori di queste mie righe. Tutti sanno, e lo so anche io, che, nella sua lunga carriera in Marina, ha raggiunto il grado di Ammiraglio. Ma per me il titolo di Comandante rispecchia meglio la sua figura.

Il Comandante è il responsabile di tutto quello che accade a bordo della nave, sia in mare quanto in porto, sia di fronte alla legge, sia per tradizione ed è la persona che meglio conosce il mezzo che comanda ed il mare, elemento dove la nave si muove. E' la persona che deve istruire il suo equipaggio con la sua esperienza e trascinarlo con il suo esempio in modo che possa reagire ed affrontare ogni difficoltà. Su tutte le navi, grandi o piccole, di cui ha avuto la responsabilità e su tutte le imbarcazioni su cui ha regatato lui è stato il "Comandante" nel vero senso della parola. Ed è per questo che io lo ho sempre chiamato Comandante.

Ma, prima di incontrare e conoscere il Comandante Straulino ho incontrato e conosciuto il mare e la vela.

IL MARE

Sono nato in un piccolo paese sulla costa marchigiana, Porto Potenza Picena, a sud di Ancona, dove i miei genitori si erano trasferiti da Firenze quando mio padre, medico, aveva avuto un incarico in un ospedale del luogo. Non sono moltissimi i ricordi della mia prima infanzia, ma i ricordi che ho sono molto vivi, molto più vivi e dettagliati di quelli relativi a periodi più recenti.

Abitavamo in un villino su due piani, a pochi metri dal mare. Ci divideva dalla spiaggia una strada sterrata ed il terrapieno su cui correva la ferrovia. In riva al mare passavo gran parte del tempo a giocare insieme a mio fratello, sotto gli occhi vigili della nostra bambinaia.

Nella bella stagione stavamo in spiaggia dalla mattina alla sera e ben presto imparai a nuotare.

Fino da piccolo sono stato attratto dal mare, non potevo certo sapere che sarebbe stato il mio futuro, ma ricordo che quando mi chiedevano cosa avrei voluto fare da grande io rispondevo: “Il pescatore”. Era quella l'unica attività sul mare che conoscessi allora..

Ma i miei ricordi di quel periodo non sono legati solo al mare, sono legati anche alla guerra come la può percepire un bambino, non come una vicenda così drammatica, distruttiva, pericolosa.

Dopo l'armistizio, la liberazione di Firenze e lo spostamento a Nord del fronte, i miei genitori decisero di rientrare a Firenze dove vivevano tutti i nostri parenti e dove io non ero mai stato. Durante il lungo viaggio su un camion con tutti i mobili e percorrendo strade dissestate, mia madre mi parlava

della città dove stavamo trasferendoci ed io non riuscivo a capire come potesse esistere un posto senza il mare.

La mia vita cambiò radicalmente, invece dei giochi in riva al mare e la completa libertà, i giochi si svolgevano sulla strada avanti a casa e non erano più castelli di sabbia, caccia alle lucertole e pesca, ma giochi con il pallone, con le figurine e monopattini. E sparì o meglio si limitò molto la libertà.

Finita la guerra e normalizzata la vita, ricomparve il mare. Come era abitudine allora, al termine dell'anno scolastico, ci trasferivamo per tutta l'estate sulla costa a sud di Livorno, in villeggiatura. Scoprii così un mare diverso; il sole sorgeva da terra e tramontava in mare, non più la lunga spiaggia dell'adriatico, ma coste rocciose intervallate da piccole insenature sabbiose. Anche il colore del mare era diverso, come diverse erano le imbarcazioni dei pescatori e diversi i pesci che abitavano queste acque.

Durante le lunghe vacanze passavo le giornate a contatto con il mare cominciando a conoscerlo in tutti i suoi aspetti. Frequentavo i pescatori, con cui uscivo in mare, apprendendo tutto sui vari tipi di pesca, i segni premonitori del tempo, i nodi principali e come ormeggiare.

Pescavo inizialmente con il retino con al centro una acciuga per la cattura di gamberetti e poi crescendo con lenze, palamiti, tramagli. Arrivai poi alla scoperta del mare sotto la superficie ed alla pesca subacquea con le prime maschere, pinne e fucili sub a molla. Attività subacquea che ho proseguito per molti anni. Perfezionai il nuoto e cominciai a partecipare alle prime gare organizzate fra i vari stabilimenti balneari e non mancavano i tuffi dagli scogli, anche di notevoli altezze.

Il mare aveva tutta la mia attenzione e ne fui distratto parzialmente quando, crescendo, cominciai a scoprire il mondo femminile.

Ma le vacanze finivano e dovevamo rientrare a Firenze per cominciare il nuovo anno scolastico.

Ricordo che la sera prima di partire andavo in riva al

mare e scattavo mentalmente una fotografia imprimendo nella mia mente il sole che tramontava, il mare e tutto quello che in quel momento era presente, fosse un gabbiano o una nave di passaggio. Durante il lungo inverno quando sentivo la nostalgia riguardavo mentalmente la fotografia ed ora, a distanza di una vita, posso ancora rivedere le foto scattate.

Ultimate le scuole medie e superato l'esame finale con ottimi voti, affrontai un lungo viaggio fino a Taranto, dove sarei stato ospite di un cugino di mio padre, che io ho sempre chiamato zio, che con il grado di Capitano di Fregata comandava una unità della nostra Marina in quella base. Abitavano in un alloggio vicino al mare ed insieme ai loro due figli, miei coetanei, frequentavamo gli stabilimenti e le strutture estive della Marina. Avevamo formato un bel gruppo di amici, tutti appassionati di pesca e di caccia sub e non mancarono le occasioni di prendere ottime prede, pescando in zone militari precluse.

Mio zio, appassionato di vela, quando libero dal servizio, ci portava alla Sezione Velica della Marina per armare una delle imbarcazioni disponibili ed uscire per una veleggiata nel golfo o per raggiungere l'isola di San Pietro. Ed è così che ho avuto il primo contatto con la vela e fu amore a prima vista. Da quello che ricordo, appresi con facilità i primi insegnamenti ed al termine della vacanza tarantina sapevo armare una vela e timonare decentemente. Ma oltre al primo contatto con la vela ebbi il primo contatto con una nave militare. Mio zio mi portò a bordo della nave che comandava per una uscita in mare di un giorno che prevedeva una serie di esercitazioni con sommergibili ed aerei. Fu quella la prima volta che passai il canale fra mar piccolo e mar grande e trascorsi la giornata in plancia accanto a mio zio, affascinato da tutto quello che accadeva.

La vacanza a Taranto segnò la mia vita. Avevo scoperto che il pescatore non era l'unica attività che si poteva svolgere sul mare, esistevano la vela e la Marina.

Dopo la vacanza a Taranto iniziai i cinque anni del liceo scientifico. Gli anni passavano con il ritmo di studio e vacanze ma, crescendo, l'autonomia aumentava ed i periodi da trascorrere al mare non erano più legati alla presenza della famiglia. Avevo approfondito la conoscenza teorica della vela leggendo tutto quello che trovavo sull'argomento,

fino a quando i nostri genitori non regalarono uno scooter a mio fratello ed una barca a vela a me. Fu una vera sorpresa, ed il più bel regalo della mia vita!

La barca si chiamava *Sciracchio*, un Beccaccino (o Snipe) monotipo in legno con scafo a spigolo e deriva a baionetta, lungo poco meno di cinque metri, armato con randa e fiocco.

Andai a ritirare il mio regalo a Castiglioncello ed affrontai la mia prima navigazione, in solitario, di bolina, per raggiungere Quercianella dove avrei passato tutta l'estate. Le due località della costa livornese distano poche miglia ma per me fu come una lunga traversata e fu grande la soddisfazione quando ormeggiai *Sciracchio* nel porticciolo. A distanza di tanti anni ricordo ancora ogni dettaglio e le emozioni che provai trovandomi in mare da solo.

In quella estate e nelle successive dedicai il mio tempo alla pesca al mattino e alla barca non appena saliva il vento. Cominciai ad uscire in mare anche con vento sostenuto e così, da autodidatta, dopo le uscite a Taranto, imparai a condurre la barca, ad ormeggiare e disormeggiare a vela ed a fare i lavori necessari di manutenzione. Come prodiere veniva mio fratello o, più spesso, le amiche che avevo cominciato a frequentare.

L'ultimo anno di liceo mi dedicai allo studio, avendo preso la decisione di partecipare al concorso per l'ingresso in Accademia. Superai l'esame di maturità con ottimi voti e dopo una breve vacanza, subito dopo Ferragosto, salutati parenti, amici ed il mio amato *Sciracchio*, varcai i cancelli dell'Accademia Navale per iniziare il tirocinio.

Era l'estate del 1958 e cominciava una nuova fase della mia vita. All'epoca tutti i concorrenti effettuavano un periodo di circa tre mesi di tirocinio, inquadrati, seguendo lezioni ed esercitazioni secondo gli orari e le modalità dei corsi normali. Al termine di questo periodo i concorrenti sostenevano gli esami finali e veniva stilata la graduatoria di merito. Venivano ammessi, come allievi della prima classe i promossi, nel numero previsto dal bando di

concorso ed in base alla graduatoria.

Mi classificai al primo posto e credo di aver raggiunto questo risultato non solo per i voti degli esami, ma anche per aver sostenuto un esame facoltativo di inglese e per le mie capacità sportive nel nuoto e nella vela.

Durante i quattro anni di corso gli allievi possono svolgere tutte le attività sportive di cui l'istituto ha le strutture ma sono obbligatorie, per tutti, il nuoto e la vela. Ogni classe forma le proprie squadre per ogni sport e al termine di ciascun anno accademico si svolgono le competizioni finali, sempre molto combattute e seguite. Io facevo parte della squadra di nuoto e di vela della mia classe e della rappresentativa dell'Accademia in queste due discipline.

Avevo iniziato la vela in Accademia uscendo con la Star che, dopo il Beccaccino, mi sembrava una barca enorme ma che riuscivo a condurre nello stretto canale di uscita dal porticciolo di San Jacopo senza grandi difficoltà e senza aiuti esterni. Ma ben presto passai al Flying Dutchman, barca che mi interessava per avere lo spinnaker, vela che non conoscevo. Vinsi fino dal primo anno il campionato interno nella classe F.D. e meritai il diploma di Timoniere Scelto che mi consentiva di condurre anche imbarcazioni da crociera. Per tutti i quattro anni sfruttavo ogni occasione per uscire in barca e la partecipazione alle competizioni mi consentì di imparare il regolamento ed i primi elementi di tattica di regata.



Uno Snipe, la barca delle prime veleggiate di Massimo Minervini.

L'INCONTRO CON IL COMANDANTE

Come tutti gli appassionati di vela avevo seguito le imprese ed i successi del Comandante, leggendo le riviste del settore. Lo ho incontrato personalmente nel 1962, anno in cui l'Accademia Navale, in riconoscimento dei miei successi nella vela, ma anche per farmi fare esperienza, mi assegnò il 5.5 *Aquila*, per allenarmi e partecipare alle regate invernali di Genova, dove nella stessa classe regatava il Comandante che aveva lasciato la classe Star.



Le regate erano organizzate dallo Yacht Club Italiano, club prestigioso, dove, all'epoca, vigevano delle regole di comportamento formale che oggi sono superate. Insieme al mio equipaggio, in perfetta divisa di Aspirante Guardiamarina, mi presentai al Presidente del Club ed al Comandante Straulino, quale ufficiale più anziano presente alle regate. Scambiò con me poche parole chiedendomi delle mie esperienze di vela e ricordo la sua battuta finale con cui mi invitava a non arrivare prima di lui.

Durante le fasi di prepartenza delle regate mi tenevo a debita distanza dalla sua barca temendo di intralciarlo in qualche modo; durante la regata non c'erano problemi di interferenza perché lui era fra i primi ed io fra gli ultimi. Durante tutta la settimana lo vedevo mentre lavorava sulla sua barca prima e dopo la regata, ma tutti i giorni passava presso il nostro ormeggio per darci il suo incitamento. Mai avrei immaginato, allora, che avrei fatto parte del suo equipaggio in tante regate.

LE PRIME DESTINAZIONI

Terminato il corso di studi in Accademia nel Giugno del 1962 e promosso Guardiamarina, fui destinato su un Cacciatorpediniere della Marina degli Stati Uniti che operava in Mediterraneo, quale riconoscimento per i risultati conseguiti e per la mia conoscenza della lingua inglese.

Sbarcato dall'unità statunitense alla fine dell'estate, presi il mio successivo incarico sull'incrociatore lanciamissili *Garibaldi* che stava per iniziare una lunga crociera di addestramento oltre atlantico. Pensavo che la vela per me sarebbe tornata solo durante le licenze estive. Si stava infatti selezionando l'equipaggio per armare il "Corsaro II", la piccola nave scuola della Marina per l'addestramento al mare dei giovani Guardiamarina ed io non potevo partecipare alla selezione trovandomi su una nave in acque lontane. Ma fui scelto ugualmente per la mia buona esperienza velica e, per il suggerimento dell'allora Tenente di Vascello Giovanni Iannucci, designato Ufficiale in Seconda del *Corsaro*, che mi aveva conosciuto e seguito durante il tirocinio in Accademia ed a cui mi univa la comune passione per la vela. Nel marzo del 1963 lasciai il *Garibaldi* e raggiunsi Wilhelmshaven in Germania, insieme ai miei compagni di corso prescelti per formare l'equipaggio del *Corsaro* per la terza campagna di istruzione, che prevedeva la traversata atlantica per raggiungere gli Stati Uniti, la traversata, in regata, per rientrare in Europa, una serie di regate, fra le quali il Fastnet, in Inghilterra ed il trasferimento in Italia. Itinerario impegnativo che fece migliorare la mia conoscenza del mare, della vela e della navigazione. All'arrivo in Italia nel Settembre del 1963, fummo ricevuti dal comandante Straulino, Direttore di Marivela, e quella fu la seconda volta che ebbi modo di incontrarlo.

Terminata la lunga crociera, i miei compagni di corso ed io fummo destinati ad imbarcare sulle Corvette di base

ad Augusta. Unità queste destinate a Scuola Comando per i Tenenti di Vascello prima di assumere il primo comando di una unità navale.

Svolgevano intensa attività operativa, aspetto che era mancato a noi giovani Guardiamarina nel periodo di imbarco sul *Corsaro*.

Dopo l'esperienza sul *Garibaldi*, all'epoca l'unità maggiore della Marina, dove da Guardiamarina ero una piccola pedina con incarichi secondari, mi trovai bene sulla piccola Corvetta ed apprezzai la base di Augusta.



“Corsaro II”, nave scuola della Marina Militare.

PRODIERE DEL COMANDANTE

Sarei dovuto rimanere a bordo per un anno e fui molto sorpreso quando, nel Gennaio del 1964, ricevetti l'inattesa disposizione di trasferimento per l'Accademia Navale a Livorno, quale ufficiale sottordine ad una delle classi. Chiesi al mio comandante spiegazione di questo imprevisto trasferimento e dopo qualche giorno fui informato che il Comandante Straulino mi aveva scelto per far parte del suo equipaggio sul *Grifone*, nuova imbarcazione della classe 5,50 dello S.V.M.M. che avrebbe partecipato alle selezioni per le Olimpiadi di Tokio.

Non so neppure esprimere i miei pensieri, le emozioni ed anche le preoccupazioni quando mi fu comunicata questa notizia. Lasciavo malvolentieri la corvetta *Airone* e la base di Augusta, ma la destinazione in Accademia era stata stabilita per consentirmi gli allenamenti e la partecipazione alle regate. Sarebbe stato difficile allontanarmi se fossi rimasto imbarcato.

La scelta del mio nome fù conseguenza di molte circostanze. Il Comandante Straulino dopo tutti i successi avuti e dopo le Olimpiadi del 1960 a Napoli, aveva abbandonato le regate di triangolo e la classe star ed aveva preso il comando del *Corsaro* per la prima crociera di addestramento.

Su richiesta della Marina e della F.I.V. il Comandante si affacciò nuovamente, nel 1962, alle regate di triangolo nella classe 5.50. Imbarcazione questa che richiede tre persone di equipaggio.

Nelle prime regate in questa classe scelse i prodieri fra i guardiamarina che avevano fatto parte del suo equipaggio sul *Corsaro* e confermò sempre Bruno Petronio, mentre non aveva ancora trovato il terzo componente dell'equipaggio che rispondesse alle sue aspettative. Chiese allora al C.F. Bernotti ed al T.V. Iannucci, rispettivamente comandante e ufficiale in seconda del *Corsaro* durante la crociera di addestramento appena terminata, di indicargli uno dei

Guardiamarina che erano stati imbarcati e fu fatto il mio nome. Diventava realtà far parte dell'equipaggio del Comandante Straulino, cosa che non avrei potuto neppure lontanamente immaginare. Dovevo comunque dimostrare le mie capacità per essere confermato da un esaminatore che immaginavo molto severo.

LE PRIME REGATE

Arrivato in Accademia a metà febbraio ed iniziato il mio nuovo incarico, incontrai e divenni subito amico di Bruno Petronio, due corsi avanti al mio, con cui avrei vissuto le prossime esperienze veliche. Bruno, che definirei il gigante buono, era persona tranquilla con un fisico eccezionale, alto, possente e dotato di una grande forza. Conoscendo il Comandante Straulino meglio di me, mi dette molte informazioni sulle sue abitudini e sui punti da non trascurare, informazioni che mi furono molto utili.

La Settimana Velica di Genova, in programma nei primi giorni di Marzo, era la prima regata di selezione per le Olimpiadi. Raggiungemmo Genova pochi giorni prima dell'inizio delle regate e per la prima volta vidi la nostra barca, a terra. Dopo poco ci raggiunse il Comandante, già in tenuta da lavoro e senza particolari preliminari cominciammo ad armare il *Grifone*. Al tramonto la barca era pronta ed il giorno seguente uscimmo in mare per una giornata di prove ed allenamento.

Avevo letto tutto sulle sue imprese e pensavo di conoscerlo ma nei primi giorni trascorsi insieme mi resi conto di non sapere niente del suo modo di agire. Mi aspettavo che insieme a lui arrivassero dei nocchieri e personale della Sezione Velica di La Spezia per armare e gestire la barca ed invece svolgemmo tutto il lavoro da soli e con il nostro timoniere, principale attore. Mi aspettavo che mi desse alcune istruzioni, prima di uscire in mare, per capire come dovevo svolgere il mio ruolo ed invece mi mise alla prova in una giornata di vento sostenuto. Lui doveva capire quello che sapevo fare sia come prodiere sia come timoniere. Mi cedette il timone in più occasioni per controllare la regolazione dell'albero, indicandomi le varie andature da tenere e le manovre che voleva che effettuassi, mentre lui svolgeva il mio compito di prodiere. Al rientro in porto mi aspettavo che scendesse a terra, lasciando al suo equipaggio il compito di sistemare l'imbarcazione ma

ancora una volta mi sbagliavo, non ebbe nessuna difficoltà a sistemare le vele, a piegare gli spinnaker, ad “addolcire” la barca. Nei giorni seguenti continuarono le uscite in mare di allenamento e di prova delle vele in dotazione e continuarono le sorprese. Fui colpito dalla rapidità con cui classificava le vele sia come bontà sia come forza del vento per l'impiego, cosa che dovevamo ricordare per armare in ogni giorno di regata le vele che voleva. Come fui colpito dalla forza che aveva nelle mani; per mollare un maniglione incatastato, a me occorrevano attrezzi, a lui non occorrevano.

Ed iniziarono le regate. Pur avendo fatto solo poche uscite di allenamento, avevo capito quello che si aspettava da me. Lui era il Comandante ed a lui spettavano tutte le decisioni, io potevo contribuire indicandogli le posizioni, le andature delle altre imbarcazioni, specialmente quelle più pericolose ai fini della classifica, il vento che avevano ed i salti di vento che rilevavo. Dovevo essere la sua vista che sapevo menomata per un incidente avvenuto nel dopo guerra. Avevo capito, inoltre, che aveva bisogno di un equipaggio che mantenesse la calma e la lucidità anche nelle situazioni più difficili e che reagisse sempre con prontezza ad una manovra improvvisa.

Cominciavo a conoscere il Comandante Straulino, uomo e marinaio ben diverso da come lo avevo immaginato e credo che lui avesse capito, anche se in pochi giorni, quello che sapevo fare, quanto amassi la vela ed il mare e come non mi pesassero i ritmi e l'impegno che lui richiedeva.

Le regate di Genova si svolsero con vento forte e le acque del Lido di Albaro furono il palcoscenico dove si esibirono i migliori timonieri italiani, per la conquista della maglia azzurra ed i migliori equipaggi europei, per prepararsi alle ormai prossime Olimpiadi.

I risultati raggiunti da *Grifone* furono eccellenti e dimostrarono che il Comandante, dopo aver lasciato le regate di triangolo per alcuni anni e lasciato la classe Star, era ancora il migliore dei timonieri italiani ed aveva una

buona barca ed un buon equipaggio. Io mi resi conto di aver superato la prova quando, al termine della cerimonia di premiazione, il Comandante mi consegnò uno dei premi vinti, dandomi appuntamento per i prossimi impegni di allenamenti e di regate e si rivolse a me dandomi del tu, cosa non consueta fra ufficiali di anzianità e grado così diverso e chiamandomi con il mio nome, cosa per lui non usuale avendo difficoltà a ricordare i nomi. Tutte le persone che lo hanno conosciuto sanno della sua abitudine di usare il nome Giorgio se non ricordava il nome della persona a cui si rivolgeva o, peggio, chiamava Cavaliere la persona che, oltre a non ricordarne il nome, non aveva ricevuto la sua approvazione.

Nelle successive serie di regate che si svolsero a Cannes e ad Alassio, *Grifone* si piazzò sempre ai primi posti conquistando molti premi ed il diritto a rappresentare l'Italia alle Olimpiadi.

Risultati questi che dipendevano dalle capacità del nostro timoniere, da come era stata preparata la barca e dai lunghi allenamenti che avevano portato ad un completo affiatamento fra timoniere ed equipaggio. Il Comandante ricevette molti complimenti per i risultati raggiunti e, come sua abitudine, ad ogni felicitazione si scherniva come se portare la sua barca ed il suo equipaggio alle Olimpiadi, fosse stata la cosa più semplice al mondo! Avevamo battuto i più prestigiosi timonieri ed equipaggi italiani ed europei.

IL 5.50 S.I. *GRIFONE* LA BARCA PER LE OLIMPIADI

Nel 1949 a Londra l'IYRU approvava una nuova classe velica, a formula, definita 5.50 metri Stazza Internazionale. Le imbarcazioni della classe non sarebbero state identiche ma dovevano essere progettate e costruite secondo le precise regole di stazza. In altre parole, nella complessa formula di stazza venivano inseriti i valori caratteristici dell'imbarcazione, lunghezza, superficie velica, dislocamento, ed il risultato doveva risultare uguale a 5.50.

La classe ebbe un grande successo e si diffuse rapidamente sia in Italia che all'estero e divenne classe olimpica nel 1952. I migliori architetti si cimentarono nella progettazione ed i migliori timonieri si cimentarono nelle regate di classe.

La Marina Militare, nel 1963, in previsione delle Olimpiadi di Tokio, commissionò all'architetto svedese Ohlson una nuova imbarcazione della classe che venne costruita in Svezia ed assegnata al Comandante Straulino, con il numero velico I 42. L'imbarcazione fu battezzata *Grifone*, mantenendo la tradizione della Marina di assegnare nomi di uccelli rapaci alle imbarcazioni della classe 5,50.

ALLEGATO AL CERTIFICATO DI STAZZA N° 46 DEL 1-7-63 24-2-66 *M. G. G. G. G.* CLASSE 3.50 M.G.T. NUMERO VELICO **42**

LUNGHEZZA PUNTI TUTTI **4157**
 LUNGHEZZA MISURATA **4220**

NOME DELLO YACHT **"GRIFONE"**
 S.V.M.M.

FORMULA DI STAZZA
 $0,3 \left(\frac{L \cdot \sqrt{S}}{12 \sqrt{D}} + \frac{L \cdot \sqrt{B}}{4} \right) \leq m, 500$

RELATIVITA' DEL PUNTO VELOCE SULLA BOCCA REALE = $\frac{1110}{1157}$
 RELATIVITA' TRONCO DI PUNTO SULLA BOCCA REALE = $I = \frac{1100}{1157}$
 REL. BASE TRONCO DI PUNTO SULLA BOCCA REALE = $J = \frac{1000}{1157}$
 TANGENTE DELLO SPINNAKERE = $\frac{1000}{1157}$
 RELATIVITA' DEL BORDO SUP. DEL BORDO SOPRA LA BOCCA REALE = $\frac{850}{1157}$
 SUPERFICIE MEDIA DEL PUNTO NEI EFFETTI DELLA STAZZA $I \cdot J = 80\%$
 $\frac{1100 \cdot 1000}{1157} = 950$

LUNGHEZZA MAX. FUORI TUTTO	4157	
SLANCI A PRUA A L.	1000	
SLANCI A POPPA A L.	1157	
DIFFERENZA LA BORDA DENTRO SLANCI	1000	
LUNGHEZZA MISURATA	4220	
CAVITA' A PRUA	200	
DIFFERENZA CAVITA' A PRUA (CON INCLINAZIONE A PRUA)	250	
DIFFERENZA CAVITA' A POPPA	150	
DIFFERENZA CAVITA' A POPPA (CON INCLINAZIONE A POPPA)	200	
LUNGHEZZA L PER LA FORMULA DI STAZZA	5385	
\sqrt{S}		4620
$\frac{L \cdot \sqrt{S}}{12 \sqrt{D}}$	2746	
$\frac{L \cdot \sqrt{B}}{4}$	3309	
SOMMA DELLE TREVE	6055	
MOLTIPLICATA PER COEFFICIENTE = STAZZA	6440	

PARTICOLARI DELLO SCAFO

PRONTORE DELLO YACHT, GALLEGGIANTE SUI DENTI = $\frac{3000}{4220}$ RELAZIONE PER IL PRONTORE
 DA PERCORRERE I ARRE A INT. = 1157 RELAZIONE PER IL PRONTORE
 ARRE PER LA FORMULA DI STAZZA = $\frac{1157}{4220}$ 15120

BORDO LIBRO ALLA SEZIONE DELLA CATERA A PRUA = $\frac{1000}{4220}$ RELAZIONE PER IL BORDO LIBRO
 BORDO LIBRO ALLA SEZIONE DELLA CATERA A POPPA = $\frac{1157}{4220}$ RELAZIONE PER IL BORDO LIBRO
 BOCCA DEL BORDO LIBRO = $\frac{1000}{4220}$ RELAZIONE PER IL BORDO LIBRO
 BORDO LIBRO MEDIO A BORDO = $\frac{1157}{4220}$ RELAZIONE PER IL BORDO LIBRO
 LUNGHEZZA MAX. A METÀ ALTEZZA BORDO LIBRO = $\frac{1000}{4220}$ RELAZIONE PER IL BORDO LIBRO
 DISTANZA MAX. DELLE FURATE = $\frac{1157}{4220}$ RELAZIONE PER IL BORDO LIBRO
 INCLINAZIONE MAX. = $\frac{1000}{4220}$ RELAZIONE PER IL BORDO LIBRO

PUNTO VELOCE CON TUTTA LA PERMANENZA FISSA = $\frac{1110}{1157}$ RELAZIONE PER IL PUNTO VELOCE
 CENTRO DI GRAVITA' DELLO YACHT SOPRA LA BOCCA = $\frac{1100}{1157}$ RELAZIONE PER IL PUNTO VELOCE
 BORDO PERCORRERE + 95% ALTEZZA DEL CALBERE SOPRA LA BOCCA = $\frac{1000}{1157}$ RELAZIONE PER IL PUNTO VELOCE

ZAVORRA INTERNA
 PESO IN KG. = 3000 POSIZIONE = $\frac{1000}{1157}$ RELAZIONE PER IL PUNTO VELOCE
 QUALUNQUE APPARTENENTE ALLA ZAVORRA UTILIZZIATA IL PRESENTE CERTIFICATO
 ES. 14

Pietro - Mucio
Franco Cavallari
 (REGOLATORE UFFICIALE M.G.T.)
 DATA 24-2-66

24-2-66

Cerificato di Stazza originario del "Grifone".

LA PREPARAZIONE ALLE OLIMPIADI

In tutti gli sport gli allenamenti sono fondamentali per raggiungere dei risultati, ma per la vela ci sono delle differenze. Le competizioni si svolgono in mare, elemento che è necessario conoscere e con un mezzo, la barca, che occorre preparare e controllare ed infine l'equipaggio che deve amalgamarsi per condurre l'imbarcazione nel modo migliore, specialmente in condizioni di vento sostenuto. Quindi tre elementi fondamentali, mare, barca, equipaggio.

La conoscenza del mare si raggiunge nel corso degli anni, navigando, e non si può certo imparare da un libro, né da un insegnante. Su questo punto il Comandante non aveva rivali, vista la sua lunga esperienza ed anche i suoi giovani prodieri ne avevano già acquisito una buona conoscenza.

Nelle regate di selezione la nostra imbarcazione era già stata provata ed erano state apportate modifiche, ma il nostro timoniere riteneva che ci fossero sempre margini di miglioramento e che la barca merita, per rendere al meglio, la massima cura ed attenzione come se fosse un essere vivente.

Ed infine l'equipaggio e su questo argomento non posso che riportare quanto espresso dal Comandante nel suo libro "Arma e vai."

"Il problema delle imbarcazioni 5,50 è l'equipaggio. E' difficile trovare prodieri abili e capaci di manovrare quando il vento rinforza e le difficoltà aumentano. E' necessario un profondo affiatamento fra timoniere ed i due manovratori. L'intesa si raggiunge con l'allenamento e la conoscenza della barca in tutte le sue attrezzature. Non è lavoro di poco conto formare un equipaggio che sappia manovrare con regolarità, tempestività ed uniformità di movimenti. Se non esiste questa ideale situazione, si perde tanto di quel tempo nelle manovre da compromettere il risultato della regata."

Scrivo ancora il Comandante: "prima dell'inizio delle selezioni ebbi la mano felice nello scegliermi, dopo alcune prove, come manovratori, due ufficiali di Marina: Massimo

Minervini e Bruno Petronio. Il primo aveva partecipato a numerose gare anche come timoniere nei 5,50, Stelle, F.D. Il secondo era stato prodiero nei Flying Dutchman, inoltre lo avevo avuto nel mio equipaggio sul *Corsaro II*. Non tardammo a raggiungere un buon grado di addestramento.

Petronio, un giovane forte e solido, svolgeva il lavoro a prua, che è difficile, con competenza tecnica ed intelligenza. In condizioni di mare agitato e di vento sostenuto le sue qualità emergevano.

Minervini di carattere tranquillo e sereno, rivelava virtù preziose in gara, al momento buono. La sua calma si rifletteva benefica sul mio morale aiutandomi nelle situazioni scabrose. Dotato athleticamente, non aveva nelle mani la morsa tenace di Petronio, ma possedeva una prodigiosa tempestività. L'ammirazione che i due giovani avevano per me contribuì ad incrementare il nostro affiatamento”.

Il Comandante non aveva un programma preciso di allenamenti ma improntava le giornate in base alle condizioni atmosferiche ed al tempo che aveva disponibile. Nei giorni di allenamento non esistevano orari né pause pranzo o altre distrazioni. La giornata iniziava presto al mattino e terminava ben oltre il tramonto del sole.

Molte ore venivano dedicate alla preparazione della barca, tutto doveva essere controllato e mantenuto, dalla testa dell'albero fino alla parte più immersa dell'opera viva, tutti lavori che facevamo senza aiuti esterni ed il Comandante non si risparmiava mai, anzi, alcuni controlli, come l'attrezzatura dell'albero, erano sua personale prerogativa. Lasciava ai suoi due prodieri il lavoro di levigatura della carena ma sempre sotto la sua supervisione. Non mancavano modifiche per migliorare le prestazioni della barca e facilitare le manovre. Dava una grande importanza ai controlli forse ricordando le regate perse per qualche avaria ma anche perché la barca meritava il massimo rispetto.

Le uscite in mare erano ugualmente impegnative. Dovevamo in primo luogo provare le vele e mettere a punto

la barca e non esistendo strumenti per la valutazione delle vele e delle modifiche apportate, valeva il giudizio del Comandante con la sua esperienza e sensibilità. Le manovre erano numerose e ripetute più volte fino a quando non era contento del lavoro dei suoi prodieri. Manovrava, a volte, senza preavviso per osservare le nostre reazioni, ma seguiva il lavoro dei suoi prodieri, rallentando la manovra, se vedeva delle difficoltà. Questo addestramento era dettato, ci spiegava, dal fatto che esiste un preciso momento per effettuare una manovra che lui chiamava l'attimo fuggente. Come esiste un preciso momento per effettuare una regolazione delle manovre correnti. In tutti e due i casi non si può indugiare.

Uscivamo in mare con ogni condizione di vento, dalle brezze leggere al vento sostenuto ed anche quando la forza del vento e del mare erano tali che un comitato di regata avrebbe annullato la competizione. Il Comandante voleva che la barca e l'equipaggio fossero pronti anche a queste condizioni al limite; condizioni che potevano capitare a regata iniziata. Svolgevamo gli allenamenti a Livorno ed una delle manovre che effettuavamo, con il vento di maestrale, era entrare con lo spinnaker a riva nel porticciolo dell'Accademia e, nel ristretto specchio d'acqua interno, ammainato lo spinnaker, invertivamo la rotta per uscire dal canale di bolina e con il fiocco a segno. Manovra questa che richiamava l'attenzione di quanti si trovavano in prossimità del porticciolo, ma non era fatta per cogliere il plauso degli spettatori, cosa che il Comandante rifuggiva, ma per allenamento.

Al termine di ogni giornata tutto doveva essere riordinato, la barca pulita, le vele piegate e riposte.

Gli allenamenti terminarono quando arrivò il momento di preparare la barca per la spedizione in Giappone, sede delle Olimpiadi del 1964.

LE OLIMPIADI

Le Olimpiadi sono il massimo traguardo a cui ogni atleta può aspirare ed hanno un fascino particolare non solo per i partecipanti ma anche per gli spettatori che possono vedere riuniti i migliori atleti di ogni sport.

La strada per raggiungere il traguardo è lunga, fatta di gare di selezione ed allenamenti ma poi arriva la soddisfazione di essere protagonisti di un evento unico che ripaga dei sacrifici, anche se non si raggiunge il premio di una medaglia.

Si comincia a vivere l'atmosfera di questo evento già nel ricevere dal CONI la divisa ufficiale e dalla Federazione l'abbigliamento tecnico ed arrivò quindi il giorno della nostra partenza con un volo charter della compagnia di bandiera. Durante il lungo viaggio aereo per raggiungere Tokio incontrammo gli altri componenti della squadra italiana fra i quali volti conosciuti perché praticanti sport più popolari e più seguiti dalla stampa sportiva. Il nostro Comandante ci presentò ai dirigenti del CONI ed ai fratelli D'Inzeo, ufficiali dell'esercito, che concorrevano negli sport equestri. Eravamo, con loro, gli unici rappresentanti delle forze armate.

Giunti a Tokio ci trasferimmo, insieme agli altri componenti della squadra vela, ad Enoshima, località turistica situata a sud della capitale dove si sarebbero svolte le regate. La cittadina semideserta, essendo ormai terminata la stagione balneare, offriva delle ottime sistemazioni per ospitare le squadre delle nazioni partecipanti. Era stato realizzato infatti un porticciolo con un ampio piazzale e capannoni dove si trovavano le imbarcazioni giunte da ogni parte del mondo ed una costruzione, situata nel comprensorio recintato, per alloggiare le squadre. Un piccolo villaggio olimpico dove incontrammo e diventammo amici degli equipaggi che dopo pochi giorni sarebbero stati nostri avversari in mare. E' questa un'altra caratteristica particolare delle Olimpiadi, solo in questa

manifestazione si vive la giornata intera insieme agli altri concorrenti ed ai componenti della nostra squadra, che era composta da Carlo Rolandi, capo spedizione, Mario Capio nella classe F.D. Gigi Croce nella classe Star, Sergio Sorrentino nella classe Dragoni, atleti che, insieme ai loro equipaggi, hanno fatto la storia della vela italiana.

Queste circostanze mi dettero la possibilità di frequentare il Comandante non solo nelle ore trascorse in mare e di conoscerlo come uomo, oltre che come marinaio, parlando anche di argomenti che esulavano dalla vela e superando la distanza dovuta alla differenza di età e di grado. Quello che teneva ben nascoste erano le emozioni e sensazioni per la partecipazione all'evento olimpico. Malgrado i miei tentativi non riuscii a capire se sentisse il peso delle aspettative per i risultati della competizione, che la Federazione e la Marina avevano riposto in lui.

Passammo i primi giorni dopo il nostro arrivo a riarmare il nostro *Grifone* con la consueta meticolosità ed iniziammo quindi ad uscire in mare nella zona dove sarebbe stato posizionato il campo di regata. Erano uscite per controllare nuovamente lo stato della barca e provare le manovre più complesse, ma principalmente per conoscere l'onda ed il vento di questo mare sconosciuto.

Al rientro di ogni uscita scambiavamo, con gli altri componenti della squadra, impressioni ed osservazioni. Tutti gli equipaggi avevano rilevato la scarsa attendibilità delle previsioni meteo e la variabilità della direzione e intensità del vento sui campi di regata, fattori che condizionarono, come vedremo, i risultati.

Prima dell'inizio delle regate partecipammo alla cerimonia di apertura delle Olimpiadi che si svolse nello stadio di Tokio e per la prima volta, oltre alla sfilata degli atleti, fu presentato uno spettacolo caratteristico della tradizione giapponese. Altra particolarità fu la scelta dell'ultimo tedoforo, non un atleta famoso, ma il primo nato dopo lo scoppio della bomba atomica, nel lontano 1945. Dopo la cerimonia e una breve visita alla città, rientrammo ad Enoshima per iniziare le competizioni.

Erano previste sette regate con la possibilità, per ogni concorrente, di scartare il risultato peggiore.

Il Comandante, che aveva studiato i nostri avversari, i loro risultati e le loro imbarcazioni, riteneva che tre fossero le nazioni più competitive Australia, Svezia e Stati Uniti e riteneva gli americani i più pericolosi avendo un buon equipaggio e una imbarcazione veloce in ogni condizione. In base a queste considerazioni il Comandante aveva formulato la sua strategia di regata: controllare l'imbarcazione americana cercando di relegarla, almeno due volte, in pessima posizione.

Nelle prime tre regate *Grifone* raggiunse ottimi risultati: due secondi posti ed un terzo, mentre l'imbarcazione americana, pur avendo vinto due prove aveva anche un decimo posto, avendo cioè sulle sue spalle già la prova da scartare. Nella quarta regata il Comandante decise di controllare strettamente la barca americana per obbligarla ad un secondo risultato negativo anche se questa tattica poteva concludersi con un risultato negativo anche per noi. Fino dalle manovre in fase di partenza, molto concitate, *Grifone* controllò abilmente *Bingo*, questo il nome della barca americana, mantenendolo sotto le nostre vele, malgrado le sue continue virate per sfuggire. Questo duello fra i due contendenti avvantaggiò gli altri pretendenti alla vittoria, che navigavano liberi e senza dover effettuare continue virate. Alla penultima boa del percorso *Grifone* passò in dodicesima posizione seguito da *Bingo* in tredicesima, si era così realizzato il piano prestabilito se non che, per un salto di vento di oltre 20 gradi, la barca americana si liberò dalle nostre vele, guadagnando alcune posizioni e vanificando il duro lavoro da noi fatto per quasi tutta la regata.

Ma i duelli fra *Grifone* e le migliori imbarcazioni non erano finiti e continuarono nei giorni successivi. Nella quinta regata il duello si verificò fra *Grifone* e la barca australiana, che si dovette ritirare per aver forzato un passaggio su di noi avendo mure a sinistra. Nella sesta giornata, con vento costante, le quattro migliori

imbarcazioni fecero regata fra loro, dando luogo ad uno spettacolo di continue virate e controvirate per guadagnare anche solo qualche metro, con incroci da brivido che solo per la grande bravura degli equipaggi non portarono a collisioni.

Queste erano le condizioni dove emergevano le straordinarie capacità del Comandante nel prendere ogni onda nel modo migliore sia nelle andature di bolina quanto al lasco o in poppa, nell'effettuare virate e controvirate nel momento tatticamente più favorevole, tenendo conto della posizione delle altre barche, nell'approfittare a proprio favore di ogni minimo salto di vento.

Al termine di questa lunga e faticosa battaglia *Grifone* conquistò il secondo posto, dietro l'Australia, effettuando una ultima virata sottovento alla imbarcazione americana che fu battuta di pochi metri.

Nella settima ed ultima regata le quattro migliori imbarcazioni si giocavano le tre medaglie in palio.

Giornata con condizioni meteo diverse dagli altri giorni, mare formato con onde incrociate, vento da sud, ma con il solito vizio di cambiare direzione. La regata si svolse con la consueta battaglia tattica fra le quattro imbarcazioni ma tutto si risolse a poche centinaia di metri dal traguardo e fu ancora un salto del vento a determinare la classifica. *Grifone* si trovava sopravvento a tutti e dirigeva per il traguardo quando, una rotazione di 30 gradi, avvantaggiò le imbarcazioni sottovento e *Grifone* arrivò in quinta posizione. Con i risultati di questa ultima regata, la classifica finale vedeva nell'ordine Australia, Svezia, Stati Uniti, Italia.

Certamente fu una delusione, perché alle Olimpiadi contano solo i primi tre posti, ma il Comandante, così come non esultava per i successi, non mostrò i suoi sentimenti per questo risultato. Solo quando ci fece i complimenti per il nostro lavoro, mostrò la sua delusione dicendosi molto dispiaciuto per non essere riuscito a farci vincere una medaglia. Al termine di questa serie di regate, la mia ammirazione per il Comandante era ancora aumentata, per

come aveva preparato il suo equipaggio e la barca, per la scelta delle vele sempre giusta, per le partenze effettuate con perizia, per la strategia e la tattica di regata. Due salti di vento ci avevano penalizzato ma tutte le altre variazioni – e su quel campo ce ne furono molte – avevano giocato a nostro favore per l'intuito e la sensibilità del nostro timoniere.

Dopo tanti giorni trascorsi insieme, tante regate, tante vittorie ma anche delusioni, l'equipaggio del *Grifone* si divideva per raggiungere le nuove destinazioni di servizio. Il Comandante per La Spezia, dove assumeva il comando del *Vespucci*, che immaginavo avrebbe condotto come se fosse una piccola imbarcazione, Petronio per Monfalcone, destinato ad imbarcare su una nave in costruzione ed io per Taranto, destinato su un cacciatorpediniere di base in quel porto.

Ma ci aspettavano altre regate insieme!



LA SQUADRA ITALIANA A TOKYO-ENOSHIMA

FLYING DUTCHMAN: *ALDEBARAN IV* (I-311), MARIO CAPIO,
TIMONIERE, E MARCO SARTORI.

STAR: *UMBERTA V* (I-4484), LUIGI CROCE, TIMONIERE, E LUIGI
SAIDELLI.

DRAGONE: *ARGESTE* (I-21), SERGIO SORRENTINO, TIMONIERE,
ANNIBALE PELASCHIER E SERGIO FURLAN.

5.5 METRI SI: *GRIFONE* (I-42), AGOSTINO STRAULINO, TIMO-
NIERE, BRUNO PETRONIO E MASSIMO MINERVINI.

RISERVA: CARLO ROLANDI.

CAPOSQUADRA: AGOSTINO STRAULINO.



Tutti gli azzurri della vela (tabella) e foto di gruppo.



*Cerimonia di apertura Olimpiade di Tokio.
(da sinistra) Minervini, Gigi Croce, Rolandi, Straulino.*



*Un attimo di relax:
(da sinistra) Rolandi, Minervini, Straulino, Gigi Croce.*



(da sinistra) Straulino, Gigi Croce e Minervini.



Attività di preparazione della barca: Miniverni sul Grifone e attento all'arte marinaresca del Comandante.





Massimo Minervini e Carlo Rolandi.

CAMPIONATO DEL MONDO

L'anno dopo le Olimpiadi, siamo nel 1965, era programmato il Campionato del Mondo per la classe 5.50 nelle acque del Golfo di Napoli ed era prevista la partecipazione del *Grifone*.

Un Campionato del Mondo ha meno richiamo delle Olimpiadi ma è una regata molto più impegnativa, visto che ha valore solo il primo posto e non i primi tre e, inoltre, i partecipanti sono più numerosi e più competitivi non essendoci il limite di una sola imbarcazione per nazione. Le nazioni più evolute sul piano velico, iscrivono più concorrenti ed aumenta il livello tecnico ed agonistico dei partecipanti.

Nel periodo fra le Olimpiadi ed il Campionato non avevamo avuto la possibilità di fare uscite di allenamento, vista la distanza delle nostre sedi e l'impegno che i nostri incarichi richiedevano. Ci fu solamente la partecipazione alle regate di Genova, dove *Grifone*, pur ritiratosi in una prova per infrazione al regolamento, ottenne buoni risultati vincendo una delle coppe in palio. A questa serie di regate, che segnava l'inizio della stagione agonistica, parteciparono poche imbarcazioni straniere, ma molte nuove imbarcazioni italiane con i migliori timonieri, attratti dalla bellezza di questa classe e dalla possibilità di partecipare all'imminente Campionato.

L'equipaggio del *Grifone* si ritrovò alla Sezione Velica della Marina Militare di Napoli due giorni prima dell'inizio delle regate. Il Comandante era appena arrivato a Napoli con nave *Vespucci* dove avrebbe sostato per consentire la sua partecipazione alla importante regata. Lasciava all'ormeggio una nave a vela di cento metri con 300 membri di equipaggio (non erano ancora imbarcati gli allievi ed il personale dell'Accademia), per prendere il timone di una imbarcazione di appena nove metri con solo due membri di equipaggio. Ma per lui non c'erano grandi differenze, sempre di vela si trattava e le conduceva con la stessa perizia, attenzione e sensibilità.



*Salvatore Chiaiese, detto "Piscione",
unica persona autorizzata a toccare le barche del Comandante.*

Trovammo la nostra imbarcazione già in mare ed armata. Aveva provveduto l'attrezzatore della Sezione Velica, Piscione, personaggio conosciuto in tutto il golfo ed unica persona autorizzata a toccare le barche del Comandante. Ci fu il tempo di fare una sola uscita in mare per la regolazione dell'albero e per qualche manovra, prima dell'inizio delle regate. Avevamo raggiunto un tale affiatamento durante la preparazione per le Olimpiadi che entrammo, senza difficoltà, nuovamente in sintonia con il nostro timoniere.

Trentaquattro erano le imbarcazioni iscritte e fra queste, sette battevano bandiera americana ed erano le favorite insieme alla imbarcazione australiana. In questa situazione non era possibile attuare una strategia di controllo ed il Comandante decise di regatare al meglio, senza preoccuparsi della posizione dei favoriti. Pur non avendo il favore del pronostico, alcuni fattori potevano avvantaggiarci. Le previsioni davano venti leggeri per tutto il periodo, condizioni in cui meglio rendeva *Grifone* e meglio si esprimeva il nostro timoniere, che aveva, inoltre, una profonda conoscenza del golfo napoletano.

Ed iniziarono le regate. Le partenze, con un numero così alto di partecipanti, non erano semplici ma il Comandante, con continue manovre in fase di prepartenza, riusciva sempre a partire nel lato migliore e libero dalle vele degli avversari.

Le prime tre prove della serie non furono esaltanti. Nella prima prova *Grifone*, giunto ottavo, fu squalificato, su protesta dell'imbarcazione norvegese, condotta dal principe Harald, per un passaggio in boa all'interno dell'avversario senza che vi fosse l'ingaggio. Nelle successive prove ci classificammo al dodicesimo e decimo posto. Risultati piuttosto negativi avendo, oltre a tutto, con la squalifica, la prova da scartare, ma questa situazione giocò, in qualche modo, a nostro vantaggio. *Grifone* non appariva più molto pericoloso e nessuno dei favoriti attuò una tattica di controllo nei nostri confronti.

Nella quarta prova ci fu il riscatto e *Grifone*, dopo una

ottima partenza, condusse tutta la regata tagliando il traguardo in prima posizione. Con questo risultato ed un terzo posto nella prova successiva, i giochi si erano riaperti e credo che gli scommettitori napoletani cominciassero a puntare anche su di noi! Nella sesta e penultima prova ci piazzammo al settimo posto, mentre le prime posizioni furono appannaggio di scafi non di alta classifica.

Si era così arrivati all'ultima giornata del campionato, con le prime otto imbarcazioni in classifica, con pochi punti di distacco una dall'altra, tutte in condizione di aggiudicarsi il titolo, vincendo l'ultima prova. Situazione questa che ben difficilmente si verifica, ma che dimostrava l'alto livello dei partecipanti. Oltre alla nostra imbarcazione, facevano parte del lotto dei pretendenti al titolo, tre imbarcazioni americane, due tedesche, l'imbarcazione norvegese e quella australiana.

Ed ecco il segnale di partenza dell'ultima prova con l'imbarcazione australiana che prende la testa in una giornata di vento leggero e *Grifone* in ottava posizione. Ma, al passaggio della prima boa, con una manovra da manuale, superammo ben quattro scafi, portandoci inoltre in acque libere. Nella seconda bolina guadagnammo ancora una posizione mentre *Southern Cross*, l'imbarcazione australiana, manteneva il comando. Nel successivo lato in poppa conquistammo la seconda posizione ma al passaggio dell'ultima boa, prima di affrontare il lato finale, avevamo un distacco dalla imbarcazione australiana che sembrava incolmabile. Ma il vento ruotò tanto che l'arrivo sarebbe stato in poppa invece che di bolina. L'equipaggio australiano alzò lo spinnaker mentre il Comandante si portò al vento e quando, con manovra perfetta, alzammo lo spinnaker da lasco avevamo una velocità leggermente superiore del nostro diretto avversario e negli ultimi metri del percorso lo superammo, tagliando per primi il traguardo, conquistando, così, il titolo di Campioni del Mondo.

I festeggiamenti per questo risultato furono eccezionali ed iniziarono subito dopo l'arrivo con il suono delle sirene

delle imbarcazioni che avevano seguito la regata e del dragamine, con la giuria a bordo, che schierò l'equipaggio in coperta, per salutarci. Continuarono al nostro arrivo alla Sezione Velica, dove si erano riuniti tanti amici e conoscenti che ci festeggiarono con l'affetto e la cordialità che solo i napoletani sanno esprimere. Ma il momento più emozionante fu quando salimmo sul *Vespucci* con tutto l'equipaggio che salutava ed applaudiva il proprio comandante e fu quella l'unica occasione in cui vidi il Comandante Straulino visibilmente commosso.

Il Campionato si concluse con la premiazione ufficiale al Circolo Canottieri Napoli a cui parteciparono le più alte autorità, tanti amici ed estimatori ed organizzato con il senso di ospitalità che caratterizza tutti i Circoli napoletani. Al termine del ricevimento, l'equipaggio del *Grifone* si sciolse ed il Comandante ci salutò consegnando a ciascuno dei suoi prodieri, uno dei premi vinti e, cosa oltremodo inusuale, oltre a stringerci la mano, ci abbracciò e quello fu il segno di ringraziamento più significativo.

Il Comandante, che tante competizioni aveva fatto, definì questa serie il più bel Campionato della sua vita. Io definirei l'ultima prova come un capolavoro, dove il nostro timoniere espresse tutta la sua capacità. Capacità che, a mio parere, si esaltava nelle situazioni meteo estreme: vento leggero, come in questa circostanza, o vento molto forte. Partiti in ottava posizione, senza mai arrendersi, aveva superato concorrenti con manovre in boa, riuscendo sempre a mantenersi libero, aveva guadagnato posizioni nelle andature portanti, aveva fatto manovrare le scotte ad ogni piccola variazione del vento per guadagnare anche pochi centimetri, così come aveva agito sul timone ad ogni piccola onda per guadagnare sopravvento. E l'ultimo lato era stata la pennellata finale, portandosi al vento, quando gli altri concorrenti navigavano già con lo spinnaker, per essere in vantaggio con il successivo salto di vento. Inutile chiedergli la ragione di questa manovra, al massimo poteva rispondere “perché lo sentivo”.



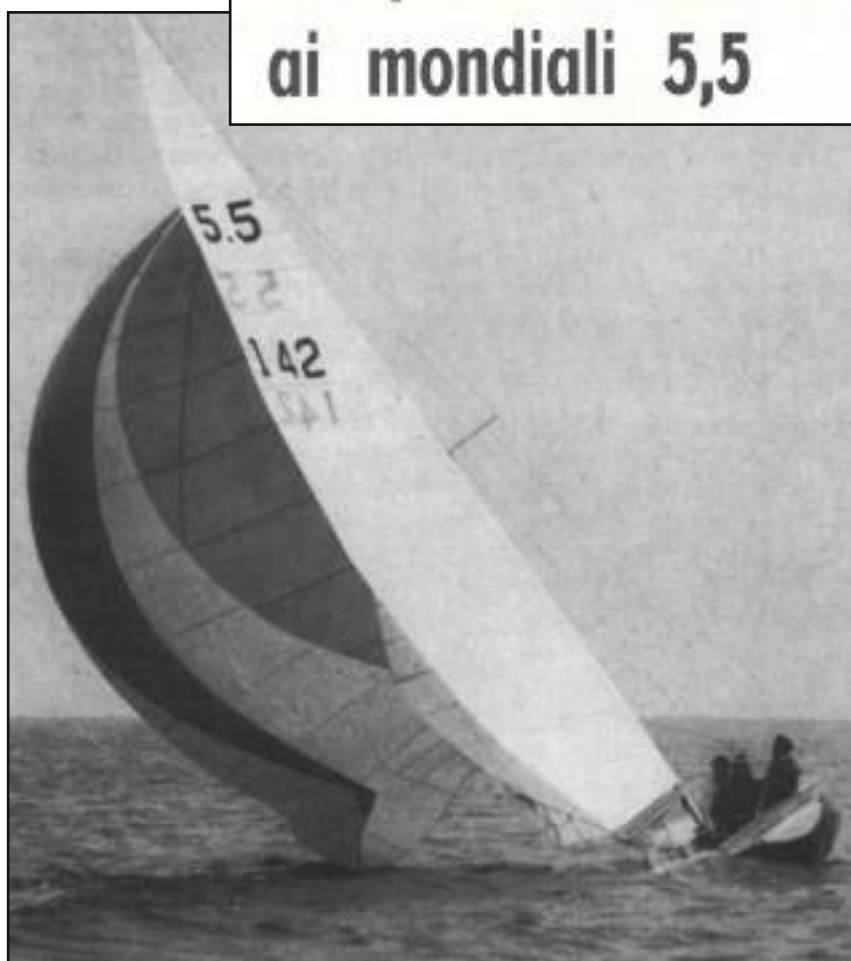
Francobollo emesso da Poste Italiane per il Campionato del Mondo 1965 e busta primo giorno d'emissione.

(da: Yachting Italiano - giugno 1965).

Straulino - Petronio - Minervini hanno vinto una delle più difficili regate della loro carriera sportiva. Per Tino è il quarto titolo mondiale.

Strepitosa vittoria italiana ai mondiali 5,5

Cronaca di BRUNO BIANCHI





Immagini di "Grifone" e il suo equipaggio, (da sin. Minervini, Straulino e Petronio), Campioni del Mondo 1965 della classe 5.5 S.I.



ANCORA IN REGATA

Con il trascorrere del tempo ed i passaggi di grado, gli incarichi diventavano sempre più impegnativi ma la vela era ormai entrata nel mio stato di servizio. Terminato l'anno di imbarco sul cacciatorpediniere *Indomito*, fui destinato ad assumere, nel Settembre del 1965, l'incarico di Ufficiale in seconda ed Ufficiale di rotta del *Corsaro*. La piccola nave scuola si trovava ad Honolulu, nelle isole Hawaii, dove imbarcai per affrontare la lunga navigazione di trasferimento fino a Sidney, per partecipare, in rappresentanza della Marina Militare, alla regata di altura Sidney – Hobart.

La traversata dell'oceano Pacifico si svolse con l'alternarsi delle condizioni meteo ma senza nessuna avaria né incidente. Ma i pericoli non sono solo in mare! Una settimana prima della partenza della regata, prevista per il 26 Dicembre, fui coinvolto, insieme al Comandante, in un incidente automobilistico che mi procurò, fra l'altro, la frattura di una gamba. Rimasi ricoverato in un ospedale della Marina Australiana fino a quando non fui in condizione di rientrare in Italia. Persi l'occasione di partecipare alla regata australe ma poco tempo dopo ero nuovamente pronto per regatare ancora con il Comandante e difendere il titolo, partecipando al Campionato del Mondo 1966 nelle acque di Copenaghen. Regatammo con il *Grifone*, imbarcazione che ci aveva dato tanti successi ma che, dopo alcuni anni, risultava superata come progetto. Non potemmo impiegare la nuova imbarcazione, *Aquilante*, perché risultò fuori stazza alle misurazioni di controllo. Le regate si svolsero con vento molto forte, tanto da provocare diverse avarie ed addirittura l'affondamento di una delle imbarcazioni partecipanti. Ci classificammo al quinto posto, risultato comunque di rilievo, considerando il numero di partecipanti con nuovi scafi e le condizioni del vento, non ideali per il nostro *Grifone*. Il titolo passò dalle mani di un fuoriclasse, come il nostro Comandante, a quelle

di Paul Elvstrom, altro famoso timoniere, vincitore di titoli olimpici e mondiali.

La nostra imbarcazione era arrivata in Danimarca con un camion della Marina condotto da due autisti che ci furono di grande aiuto per armare e sistemare i materiali, come di grande aiuto furono la moglie e la figlia del Comandante, che avevo già incontrate in passato ma che in questa occasione ebbi modo di conoscere meglio e di farmi conoscere e nacque una amicizia destinata a durare nel tempo.

Dopo questa regata in acque danesi, le mie destinazioni di servizio mi allontanarono dalla vela; oltre ai periodi di imbarco, trascorsi un lungo periodo negli Stati Uniti per un corso di addestramento, mentre il Comandante continuava a regatare. Il mio posto fu preso da Carlo Rolandi, che già era stato suo prodiere in tante regate nella classe Star ed io fui lusingato per una sostituzione così prestigiosa.

Durante la mia assenza il Comandante, con il nuovo equipaggio, prese parte alle principali regate per la classe 5,50 fra le quali il Campionato del Mondo 1967 nelle acque delle isole Bahamas e le regate preolimpiche ad Acapulco. In questo periodo provò le nuove imbarcazioni che la Marina e la Federazione gli avevano assegnato: *Aquilante* che, dopo modifiche, era rientrato in stazza, *Rabicano*, che non era nato come purosangue e che non migliorò neppure dopo alcuni interventi apportati dal progettista, su indicazioni del Comandante.

Si avvicinavano le prove di selezione per la partecipazione alle Olimpiadi del 1968 che si sarebbero svolte in Messico e la Marina approvò la partecipazione a questa serie di regate del Comandante Straulino con a prua, nuovamente, i T.V. Minervini e Petronio.

La selezione dell'equipaggio azzurro era prevista in base ai risultati conseguiti alle regate invernali della Settimana di Genova, al Campionato Europeo sul lago di Neuchatel in Svizzera ed al Campionato Italiano a Marina di Carrara.

Anche se era trascorso più di un anno dall'ultima regata fatta insieme, non fu difficile trovare il consueto affiatamento dell'equipaggio, quello che mancò fu la simbiosi con le barche a disposizione. Alternammo *Aquilante* con *Rabicano* ma nessuna delle due convinceva il nostro timoniere tanto che nell'ultima prova di selezione, quando eravamo ancora in lizza per conquistare la maglia azzurra, regatammo con *Manuela*, bellissima barca messaci a disposizione dal proprietario, Dr. Beppe Croce. Non ci eravamo amalgamati con nessuna delle barche ed indubbiamente tutti questi cambi ci avevano penalizzati.

Al termine delle selezioni ci classificammo al secondo posto ma, come sappiamo, alle Olimpiadi partecipa un solo equipaggio per nazione e quando salutai il Comandante mi sembrò di notare un velo di tristezza sul viso, comprensibile visto che non poteva partecipare alla sua settima Olimpiade.



REGATE D'ALTURA

Dopo la mancata designazione alle Olimpiadi Messicane, il Comandante abbandonò le regate di triangolo, ma non poteva certo rimanere lontano dal mare, dalla vela e dalle competizioni. Restava immutato il suo spirito agonistico e si dedicò con entusiasmo alle regate d'altura.

Iniziò un nuovo periodo della sua vita sportiva, formando un sodalizio con Marina Spaccarelli Bulgari, vedova di un ufficiale di Marina e molto legata a questa forza armata, che mise a disposizione del Comandante le barche di sua proprietà che avrebbero regatato con la bandiera della Marina Militare ed il guidone dello S.V.M.M.

Con la guida del Comandante, la signora Spaccarelli, che fino ad allora aveva navigato solo per diporto, si appassionò alle regate e divenne un ottimo marinaio e membro fisso a bordo.

Le sue capacità imprenditoriali ed organizzative, inoltre, furono determinanti per i successi che le sue imbarcazioni raggiunsero nel corso degli anni. Dopo le prime regate, fece costruire nei migliori cantieri nuovi scafi, disegnati dai più famosi architetti, per partecipare alle principali regate nel mondo. E certamente il Comandante, nelle fasi di progettazione e di costruzione, dette le sue indicazioni, in base alla sua esperienza di marinaio e di regatante. Tutte le barche presero il nome di isole del Mare Egeo, per ricordare le origini della famiglia dell'armatrice. Nel corso degli anni furono varate *Kerkyra II*, *Kerkyra III*, *Kerkyra IV*, *Ydra*, *Paxos*, *Kea*. La rapida evoluzione dei materiali e dei concetti di progettazione, rendeva una barca non più competitiva in breve tempo.

Dopo tante regate e tanti giorni trascorsi insieme, il mio rapporto con il Comandante si era modificato ed era sfociato in maggiore familiarità, fermo restando il mio rispetto per il suo grado e la sua anzianità di servizio e mi chiese di seguirlo in questa nuova avventura. Avrebbe richiesto la mia presenza per le principali manifestazioni, perché mi

allontanassi il meno possibile dalle mie destinazioni di servizio.

Non descriverò le tante regate a cui presi parte ma il modo in cui il Comandante gestiva e conduceva le imbarcazioni. Fra le regate di triangolo e quelle di altura ci sono molte differenze: si tratta sempre di imbarcazioni a vela ed è necessario conoscere il vento ed il mare nello stesso modo ma le dimensioni sono diverse, l'equipaggio da formare e gestire è più numeroso, le navigazioni non sono di poche ore ma di più giorni e le scelte tattiche da fare dipendono anche dalla conoscenza della propria posizione e dalle informazioni meteorologiche. Anche in questa realtà così diversa il Comandante fu fra i migliori timonieri e con lui vinsi ancora tante prestigiose regate fra queste la One Ton Cup nel 1973 che può definirsi il Campionato del mondo per questa classe di imbarcazioni.

Il modo con cui gestiva le barche era lo stesso, controllava tutto personalmente con maniacca attenzione e le dotava di materiali e pezzi di rispetto per poter fronteggiare qualsiasi evenienza in mare. Anche la dotazione di vele era decisamente maggiore, per avere le vele appropriate per le diverse condizioni meteorologiche che potevano verificarsi nel corso delle lunghe navigazioni. Tutte vele che aveva provato e classificate.

Per l'equipaggio aveva formato un gruppo di persone da lui personalmente conosciute e per ogni manifestazione convocava l'equipaggio necessario alla conduzione della regata. Non volle mai a bordo dei professionisti della vela ma solo amici di cui si fidava ed anche questa fu una scelta vincente perché, specialmente nelle prove con lunghe navigazioni, l'atmosfera a bordo è fondamentale, così come era fondamentale che ogni componente dell'equipaggio conoscesse le sue abitudini ed i ritmi che lui richiedeva.

Prima di lasciare l'ormeggio faceva sbarcare tutti i materiali che appesantivano la barca e che non riteneva necessari e sotto questa mannaia cadevano anche gli effetti personali dell'equipaggio! Ed a proposito di pesi inutili a bordo, ricordo che, in una Middle Sea Race, regata di oltre

600 miglia, durante una burrasca scese sottocoperta e dopo poco ricomparve con in mano la tazza del gabinetto che evidentemente si era scardinata, la gettò in mare con queste parole “ora cammineremo meglio senza questo peso inutile! Gli uomini la faranno fuori bordo e le signore impiegheranno il secchio”.

Ed iniziava la regata, che fosse su un percorso lungo o corto, gli ordini, gli incitamenti ed i richiami erano continui. Le scotte non dovevano mai essere date volta – non esistevano ancora i verricelli self tailing – per essere pronti ad ogni regolazione e, ad ogni variazione del vento, ci spettava un cambio di vela. Durante una Giraglia nel percorso verso Tolone, dopo aver superato l'isola, con vento che variava in intensità, raggiungendo anche i 40 nodi e cambiava direzione, effettuammo oltre cinquanta cambi di vele. La fatica fu ben ricompensata dal risultato, *Ydra*, terza classe, giunse prima in tempo reale, battendo imbarcazioni molto più grandi.

Giungeva poi la notte ed il Comandante sosteneva che le ore notturne erano il miglior periodo per avvantaggiarsi quando, parte degli avversari, ponendo meno attenzione, ritardavano le manovre ed i cambi di vela necessari. Ed in effetti al sorgere del sole molte volte vedevamo di poppa imbarcazioni che la sera precedente erano sulla nostra prua.

Nelle regate lunghe il Comandante dimostrava una resistenza ben maggiore dei più giovani componenti dell'equipaggio. Non scendeva sottocoperta e, di notte, mi cedeva il timone per concedersi un breve riposo mettendosi a ridosso con la sua tuta gialla e, seppure con gli occhi chiusi, mi dava indicazioni se ero troppo all'orza o alla puggia. Sentiva che la barca non era nella giusta rotta. Dopo qualche tempo riprendeva il timone con la consueta frase: “Ora tocca a me, mi avete fatto perdere abbastanza strada”. Battuta questa che faceva sorridere tutto l'equipaggio in coperta perché la ripeteva chiunque fosse stato il timoniere che lo aveva momentaneamente sostituito.

Il mio compito aggiuntivo a bordo era quello di Ufficiale di Rotta, dovevo curare, cioè, la navigazione e la

meteorologia. Incarico non semplice non essendoci, all'epoca, gli apparati disponibili attualmente. Con il Comandante studiavamo il percorso sulle carte nautiche prima della partenza e dopo quel momento, fidandosi completamente di me, non controllava la navigazione, voleva solamente sapere la direzione e la distanza del punto da raggiungere e se l'andatura era di bolina o in poppa dovevo suggerirgli il momento di virare o di strambare. Suggerimenti che elaborava mentalmente con la sua esperienza, tenendo conto delle condizioni di vento e mare ed anticipava o ritardava il momento della manovra rispetto a quanto suggerivo. Altra indicazione che non seguiva era quando si portava sottocosta per prendere il vento più favorevole ed io chiamavo la virata per evitare gli scogli ma lui proseguiva fino a quando sentiva che era arrivato il momento di virare.

Per la meteorologia non potevo far altro che ascoltare i bollettini trasmessi ad orari prefissati che non davano informazioni dettagliate e attendibili come attualmente. Ma per la situazione locale il Comandante aveva una particolare sensibilità. Osservando le nuvole, le onde del mare, la conformazione della costa, riusciva a prevedere la variazione del vento con anticipo e non siamo mai stati sorpresi con troppa o poca vela a riva. Ricordo che durante una Regata dei Tre Golfi, in ore notturne, fece ammainare le vele di prua e ridurre la randa e dopo poco fummo investiti da un violento colpo di vento che mise in difficoltà e procurò danni alle imbarcazioni a noi vicine.

Il suo spirito agonistico era sempre presente. La barca doveva essere condotta al meglio anche durante i trasferimenti o durante le uscite con ospiti a bordo ed anche quando, in regata, non vi erano possibilità di migliorare la posizione. Tutto doveva essere fatto per rendere sempre al massimo.

Questo suo atteggiamento fu la causa di un "piccolo" ammutinamento a bordo. Regatavamo nel Mare del Nord, con base nell'isola tedesca di Helgoland, con il *Kerkyra II*. La barca, costruita in un cantiere tedesco su progetto di



*“Kerkyra II”, della serie dei Kerkyra di Marina Spaccarelli Bulgari,
la barca di tante vittorie nel mondo dell’altura.*

Sparkman & Stephens, ci fu consegnata solo pochi giorni prima dell'inizio della regata e le giornate furono impegnative per armare e provare barca e vele in un mare difficile per le correnti, i venti sostenuti ed il clima non proprio estivo.

Le regate iniziarono con l'equipaggio non al massimo, per l'impegno profuso nei giorni precedenti. Nella prima prova di trenta miglia, conquistammo la seconda posizione ed affrontammo la prova successiva di oltre duecento miglia con nuove forze e rinnovato entusiasmo, fiduciosi nelle possibilità di buoni risultati.

Il primo tratto della regata fu una lunga bolina per risalire il vento fino ad un battello fanale che raggiungemmo a notte inoltrata. Superato il battello dovevamo rientrare ad Helgoland con andature portanti e spinnaker a riva. Dopo alcune entusiasmantissime planate subimmo la rottura del tangone e ammainato lo spinnaker, malgrado i tentativi di riparare il tangone, fummo costretti ad affrontare la lunga navigazione in poppa con il genova, assistendo, inermi, al passaggio degli altri concorrenti che avevamo lasciato di poppa nella lunga bolina. Raggiunta Helgoland alle prime luci dell'alba, per tagliare il traguardo dovevamo costeggiare l'isola per alcune miglia con venti che, influenzati dalla costa, variavano in continuazione. Le manovre ed i cambi di vele richiesti dal nostro timoniere erano continui, come se fossimo all'inizio di una regata e gareggiassimo per aggiudicarci il primo posto. Eravamo invece fra gli ultimi e con alle spalle oltre trenta ore, per tutto l'equipaggio, senza riposo, Gli amici più intimi del Comandante a quel punto si ammutinarono con tono scherzoso ma deciso. Finimmo la regata senza cambiare più vele! E da quella regata in poi a bordo ci furono sempre due tangoni!

L'ULTIMA REGATA

Molti anni dopo le prime regate con il Comandante, la Marina fece restaurare il *Grifone* che, dopo i tanti successi conseguiti, era rimasto in un capannone della Sezione Velica di La Spezia. Per festeggiare l'evento era stata organizzata una regata nel golfo ed il Comandante fu invitato a condurre il *Grifone* insieme al suo equipaggio.

La mattina del giorno di regata arrivai a bordo prima del Comandante, cosa che non era mai accaduta ed uscendo in mare mi lasciò il timone, dicendomi che mi ero meritato di condurre la regata, mentre lui prendeva il mio posto di prodiero. Inutile dire che dopo la partenza riprese il timone e vincemmo la regata.

Prima del suo rientro a Roma, lo invitai a visitare il “J Class” *Astra*, imbarcazione che stavo preparando per una lunga crociera oltre Atlantico e quando ci salutammo mi disse, con la sua aria sorniona: “Non sarai capace di portarla fino in America, ma metticela tutta!”. Dopo tanti anni trascorsi insieme, quella fu l'ultima volta che lo vidi.

Alla sua scomparsa partecipai alle onoranze funebri in una chiesa affollata: erano presenti le più alte cariche della Marina, i massimi dirigenti dello sport, gli equipaggi che avevano regatato con lui e gli equipaggi che avevano regatato contro di lui. Al termine della cerimonia la figlia Marzia mi chiese di unirmi ai parenti ed amici più stretti per andare a casa Straulino per salutare la moglie del Comandante che non aveva potuto assistere, visto il suo stato di salute. Gesto che mi fece capire di non essere stato, per la famiglia Straulino, solo uno dei tanti suoi prodieri. Nei mesi successivi alla sua scomparsa fui invitato dai circoli velici di cui ero socio o che avevo frequentato, a parlare della mia esperienza con il Comandante e devo ammettere che ogni volta mi commossi, ricordandolo.

Concludo cercando di rispondere alle due principali domande che mi venivano rivolte: se sarebbe stato lo stesso campione incontrastato ai giorni odierni e cosa avevo imparato navigando con lui.

Negli anni in cui il Comandante ha regatato e dominato il campo, la vela era “Arte” con poca “Tecnologia” ed il nostro timoniere era il principale “Artista” che emergeva in ogni ruolo, come stratega, tattico, timoniere, preparatore di equipaggi e di imbarcazioni. Attualmente la “Tecnologia” ha preso il sopravvento e tutti i ruoli che il Comandante svolgeva in prima persona sono assolti da più persone, per la maggior parte dei veri professionisti, competenti in ogni singolo settore.

A parte il mare ed il vento, tutto è cambiato nel mondo della vela. La sua conoscenza di questi elementi, lo avrebbe fatto emergere ugualmente ma era uno spirito libero, era il “Comandante” e difficilmente avrebbe accettato tutti i cambiamenti sopravvenuti che conducono al professionismo ed alla presenza di sponsor, con interessi commerciali.

Per quanto riguarda il secondo punto ho implicitamente risposto avendolo definito “Artista della vela”. Come tutti gli artisti aveva una sensibilità e delle doti innate, perfezionate con la pratica, che non si possono insegnare. Ma anche se non era un buon insegnante, ho imparato molto osservandolo nelle tante giornate trascorse navigando con lui. Insegnamenti che mi sono stati utili sia regatando sia nella mia attività in mare. Mare che non si può contrastare, come affermava, ma che occorre assecondare. Mare dove nessuno ti può aiutare ed è necessario avere una imbarcazione controllata ed affidabile ed un equipaggio preparato. Ma principalmente ho imparato a mettere lo stesso impegno anche quando le speranze di successo sembrano sfumate. Insegnamenti che valgono per tutti coloro che vanno per mare anche nelle acque sotto casa.

Ho scritto per mantenere vivo il ricordo del Comandante Straulino nelle tante persone che lo hanno conosciuto e per farlo conoscere a tutti coloro che non hanno avuto modo di leggere della sua vita e delle sue imprese di grande marinaio.

CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE



... il porto
della cultura
del mare

Per ricevere gratuitamente il "NOTIZIARIO CSTN", mensile on-line di cultura e storia marinara, inviare una e.mail a redazione@cstn.it

