



LUGLIO 2024
N° 143

Notiziario CSTN



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticcio Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO XIII - N° 143

NOTIZIARIO ON-LINE

luglio 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|------------------------------|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Grandi fotografi | pag. 20 |
| • Lipton 5 tentativi | pag. 2 | • Marcello James: 100 anni di sport (3° parte) | pag. 23 |
| • CT Lanciere | pag. 10 | • Dal ponte del Doria | pag. 28 |
| • One Ton Cup 1980 | pag. 13 | • I racconti di Fracassin | pag. 33 |
| • Torre del Greco 1943 | pag. 16 | • AIVE NEWS | pag. 36 |

EDITORIALE

Tra le attività silenziose, e quindi non appariscenti, che vengono espletate dal Centro Studi una delle più frequenti è senza dubbio quella di rispondere alle richieste che pervengono da ogni parte d'Italia, ed anche dall'estero, per avere notizie, informazioni e dati su fatti, personaggi e imbarcazioni del mondo dello yachting. Per nostra prassi rispondiamo a tutti mettendo spesso in moto una ricerca non semplice, sfogliando libri e riviste che il CSTN possiede come pochi in Italia. L'ultima in ordine di tempo ci è giunta da Padova, da parte di un Consigliere della "Fraglia della Vela di Malcesine" (Lago di Garda), che in occasione del restauro di una famosa imbarcazione d'epoca a vela di proprietà sociale, è a caccia di notizie per ricostruirne la storia. Per chi sa aspettare: . . . nei prossimi numeri appagheremo la vostra naturale e ragionevole curiosità.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia della foto: "Vela allo stato puro! Siamo in Tunisia, un po' di anni fa, in occasione di un raduno di barche a vela latina del Mediterraneo. La partecipazione, originale e spontanea, non è priva assolutamente di agonismo e spirito marinairesco".

Hanno collaborato: **Ciro Altiero, Giovanni Chiozza, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Gaetano Perillo, Luigi Prisco, Vincenzo Palomba, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann.**

IL CSTN, SIN DAL 2012, È RICONOSCIUTO DALLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA QUALE
ISTITUZIONE CULTURALE D'INTERESSE FEDERALE

IL NOTIZIARIO È SU



COME @centrostuditradizioninautiche

INFORMAZIONI DAL CSTN . . . a cura del Direttivo

Su richiesta del "Polo SBN NAP" della Biblioteca Nazionale, il CSTN, la cui biblioteca denominata Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana aderisce, ha organizzato una "Giornata del Polo". L'incontro si è svolto presso la ns. sede nella Sezione di Napoli LNI lo scorso 19 giugno, alla presenza della Direzione del Polo e dei suoi collaboratori. Dopo un saluto ai presenti da parte del neo direttore del CSTN, sono intervenuti i Rappresentanti dell'Accademia dell'Alto Mare" e della Sezione LNI di Napoli. Agli ospiti del Polo sono state donate alcune pubblicazioni del CSTN, regolarmente acquisite al patrimonio della Biblioteca Nazionale. I lavori si sono protratti fino al tardo pomeriggio con piena soddisfazione dei partecipanti.

LE GRANDI SFIDE IN COPPA AMERICA

Stanno per scatenarsi tutti i media possibili e immaginabili del mondo per seguire la prossima Coppa America la cui XXXVII Edizione (a partire della prima del 1851) inizierà a Barcellona in Spagna dal mese di giugno al mese di luglio 2024. Quale migliore occasione per il Notiziario, che non dimentica la storia, di ricordare i cinque tentativi del famoso re del the, baronetto inglese, Sir Thomas Lipton? Lo possiamo fare grazie all'amico ed instancabile collaboratore Gianni Magnano, senza dubbio tra i massimi storici vivente dello yachting che abbiamo in Italia.



Assalto alla Coppa America

I CINQUE TENTATIVI DI THOMAS LIPTON

GIANNI MAGNANO

Nella sua lunga storia ci furono molti fatti che negli anni hanno segnato il cammino della Coppa America.

Molti Yacht famosi hanno caratterizzato ciascuna sfida, legati alle formule di stazza usate nel tempo, all'avanzamento tecnologico avvenuto, agli skipper che hanno affrontato le regate e ai loro ricchi armatori.

Certamente in questi quasi duecento anni di storia, Thomas Lipton (1848/1931) ebbe un ruolo importante, non solo per il lungo e caparbio tentativo, purtroppo vano, di riportare la coppa in Inghilterra ma anche per l'impegno costante che caratterizzò il suo operato.

Questa, in breve è la storia dei suoi cinque tentativi, tutti svolti con grande dispendio economico dal magnate scozzese e con infinita passione.

Prologo

Quando Thomas Lipton nel 1863 sbarcò negli Stati Uniti all'età di 15 anni con 8 dollari in tasca, in cerca di fortuna nessuno avrebbe immaginato che quel giovane dall'aspetto signorile avrebbe dato un'impronta indelebile alla Coppa America.



Foto 1- Thomas Lipton ritratto su "Erin".



Foto 2 - Drogheria Lipton a fine Ottocento.

Per quattro anni girò l'America in lungo e in largo prima di tornare in patria, prese quindi a lavorare nella drogheria di famiglia e a fare altri mille mestieri, in breve la drogheria diventò una catena di negozi sparsa per tutta l'Inghilterra, i guadagni dei Lipton crebbero a tal punto che cominciarono ad importare Caffè e The direttamente dal lontano Oriente. Thomas dimostrò subito uno spiccato senso per il commercio e un'inventiva fuori dal comune che gli permise in pochi anni di conquistare i favori della Casa Reale. In occasione del Queen's Jubilee nel 1887 offrì un assegno di

centoventicinquemila dollari più zucchero, the e altri generi alimentari per il pranzo dei poveri del regno.

Ormai era nel jet set britannico e ciò gli permise di essere nominato baronetto dalla regina Vittoria che era anche imperatrice dell'India, paese nel quale Lipton aveva vasti interessi economici.

Qui cominciò il suo interessamento, durato oltre 30 anni, alla vela e alla Coppa America, l'importante trofeo famoso nel mondo dello yachting conquistato dagli americani in Inghilterra nel 1851 e mai più vinta da uno yacht inglese.

Lipton non fu mai un velista attivo, più che altro si appassionò alla “Coppa delle Cento Ghinee” per quello che rappresentava per gli inglesi, fu più che altro un organizzatore appassionato di yachting, che con grande impegno cercò di riportare il trofeo in patria.

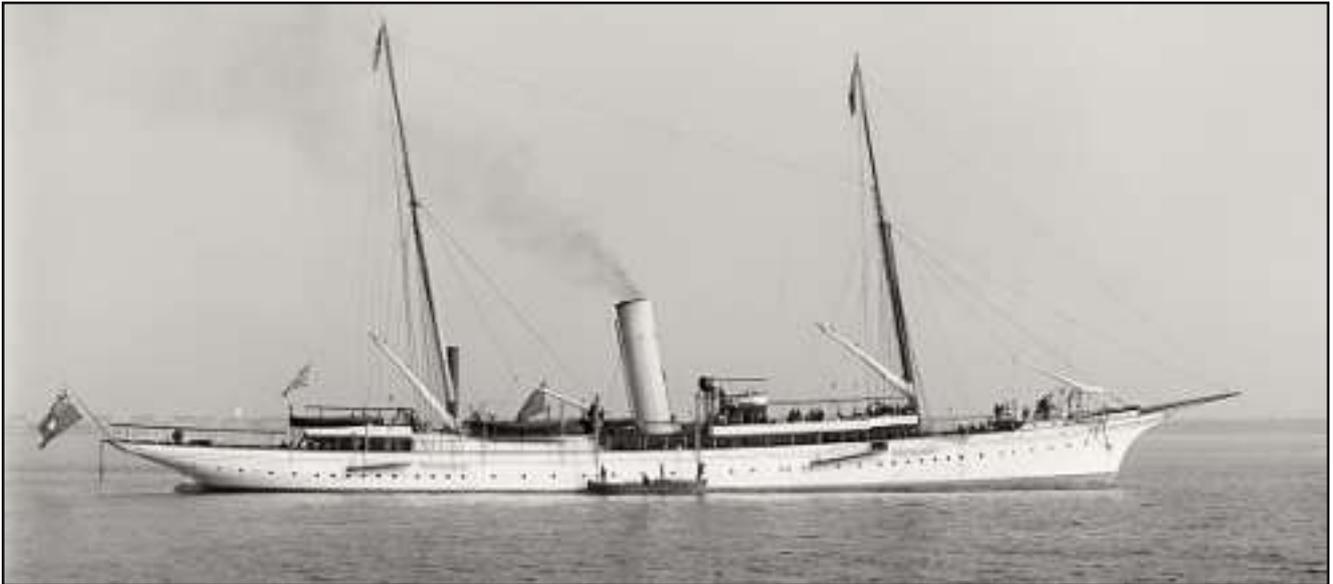


Foto 3 – Foto del panfilo “Erin” di Thomas Lipton.

Lipton non fu mai a timone dei suoi yacht, piuttosto un mecenate che preferiva guardare gli yacht dal suo panfilo “Erin” durante le regate, fu sempre molto presente nelle fasi preliminari delle gare come organizzatore. Per le sue sfide ingaggiò i migliori skipper inglesi dell'epoca, spese un mare di dollari nel tentativo, purtroppo

infruttuoso, di vincere, si calcola che le sue 5 sfide gli costarono centinaia di migliaia di dollari senza ottenere successo, sembra che nella prima sfida spese circa 750.000 dollari dell'epoca e fu proprio per questa ragione che fu amato come armatore anche in America, il “droghiere inglese” fu anche oggetto di vignette satiriche durante i suoi tentativi, ma non si lamentò mai, certo che quelle vignette gli avrebbero portato affari e ulteriori guadagni.



Foto 4 - immagine satirica di Lipton.

La prima sfida 1899

La prima sfida di Lipton avvenne proprio a fine secolo nel 1899 quando la regina Vittoria già anziana soggiornava sempre più spesso nel castello di Osborne House nell'isola di Wight. La sfida fu lanciata come era in uso dal Royal Ulster Yacht Club al New York Yacht Club che da quasi cinquant'anni deteneva il titolo.

Il prestigioso club statunitense accolse la decima sfida e si rivolse a Nathanael Herreshoff per la progettazione del defender, “Nat” nominò Oliver Iserlin come “managing owner” per la costruzione e tutta la campagna, dai cantieri di Bristol ne uscì **Columbia** yacht di 39,70 metri di lunghezza appositamente studiato per la sfida.



Foto 5 - Cartolina del 1899 con i personaggi coinvolti nella sfida.

A capo del sindacato dei difensori c'era il banchiere Pierpont Morgan che come Lipton aveva una disponibilità



Foto 6 - “Shamrock” nel 1899.

di denaro praticamente illimitata ma una scarsa dimestichezza con lo yachting e le sue regole.

Entrambi quindi si limitano a dare carta bianca ai marinai che ingaggiarono per la sfida.

Morgan era particolarmente ben visto dal Club americano, poiché aveva donato al circolo il terreno sul quale sorgeva la sede del circolo nella quarantaquattresima strada.

Al timone del nuovo defender americano **Columbia**, costruito da Nathanael Herreshoff, c'era Charlie Barr formidabile timoniere e stratega, il vero futuro artefice della vittoria dello yacht. **Shamrock** che in gaelico vuoi dire quadrifoglio, era leggermente più

corto del suo avversario, 38.80 metri fuori tutto ma al galleggiamento i due yacht erano praticamente uguali. L'opera morta di **Shamrock**, era verde il colore simbolo degli yacht di Thomas Lipton.

Lo yacht venne progettato da William Fife e costruito nel cantiere J. Thornycroft a Chiswich.



Foto 7 - "Columbia" e "Shamrock" sulla linea di partenza 1899.



Foto 8 - "Shamrock" e "Columbia" in partenza nella Sfida del 1901

Per la prima volta nella Coppa venne sperimentato un nuovo percorso a triangolo con lati di bolina, poppa e lasco. L'esito della sfida fu scontato, la bravura di Charlie Barr spense le velleità di vittoria di **Shamrock** che nella prima regata si ritirò per la rottura dell'albero.

I nuovi materiali come l'alluminio usato per gli alberi non erano ancora dimensionati correttamente per sopportare gli sforzi e gli incidenti erano purtroppo all'ordine del giorno.

La regata si concluse il 20 Ottobre 1899 con tre secche vittorie di **Columbia**.

La seconda volta 1901

Si svolse nell'Ottobre del 1901 il difensore fu ancora **Columbia** Lipton ormai Cinquantenne era un importatore di the affermato anche oltre oceano, affrontò questa opportunità anche pensando al ritorno di immagine che avrebbe ottenuto **Shamrock II** questa volta, venne realizzato su un nuovo progetto di George L. Watson nel cantiere Denny's Yard di Dumbarton.

Shamrock II era lungo 41 metri e mezzo, Lipton spese molti soldi per questa sfida ma erano niente in confronto al ritorno pubblicitario che ottenne, ormai era una celebrità anche oltre oceano e valeva la pena di rischiare.

Anche Edward Sycamore timoniere provetto ingaggiato da Lipton per l'occasione era molto abile e conosceva bene Charlie Barr, il timoniere di origine scozzese che si era trasferito in America con il fratello anni prima e aveva preso il timone di **Columbia** riscuotendo grande successo nella sfida precedente del 1899.

Anche questa volta la vittoria, nonostante il cambio di progettista e le altre novità **Shamrock II** non riuscì a vincere, la vittoria fu dello yacht americano che si aggiudicò tutte le regate, ma **Shamrock II** dimostrò maggiore combattività e specialmente nella prima regata non vinse per un soffio.

Ma Lipton non si perse d'animo e si preparò ad una nuova battaglia, purtroppo il "*Dead of Gift*" non consentiva allo stesso yacht di lanciare una sfida prima che fossero trascorsi 2 anni e perciò la proposta fu ripresentata nel giugno successivo.

La terza sfida 1903

Dopo soli 2 anni Lipton incoraggiato dai risultati di *Shamrock II* lanciò la sua ulteriore sfida alla Coppa. Nell'Ottobre del 1902 dal Royal Ulster Yacht Club arrivò al club americano una nuova richiesta per l'anno seguente. Gli inglesi avrebbero partecipato con un nuovo yacht da 90 piedi *Shamrock III*. Lipton per l'occasione scrisse una accorata lettera alla direzione del New York yacht club chiedendo di non essere giudicato inopportuno per la sua voglia di conquistare il titolo, il gesto fu molto apprezzato dal club americano che giudicò il gesto del magnate inglese uno sfidante ideale per la Coppa America, molto perbene e soprattutto un ottimo perdente!



Foto 9 - "Shamrock III" e "Reliance" in partenza nel 1903.

La sfida venne accolta, il consorzio americano era capitanato da Harold Vanderbilt e da William Rockefeller, due pesi massimi dalla finanza, dotati di enormi disponibilità economiche.

Nathanael Herreshoff fu ancora il progettista, ne uscì uno yacht al massimo della lunghezza consentita, più lungo rispetto a *Shamrock III* e con un maggiore dislocamento, venne ancora adottata la Universal Rule messo a punto dallo stesso Herreshoff anni prima.

Lo skipper fu come al solito Charlie Barr che aveva dominato le precedenti due edizioni, venne nominato ancora Oliver Iselin come manager per la sfida di *Reliance* barca praticamente imbattibile fin dalle prime uscite di prova, molto migliorata rispetto al vecchio *Columbia* che fu battuto più volte negli incontri preliminari.

La prima regata della sfida fu annullata per mancanza di vento ma dalla seconda che si svolse il 22 Agosto, anniversario della prima regata nel 1851, non ci fu storia, Reliance rifilò un secco tre a zero a *Shamrock III* e la sfida si risolse ancora una volta con la vittoria degli americani.

La quarta sfida 1920

“Non voglio una bella barca, voglio una barca che mi faccia vincere la Coppa America” rispose Lipton a quanti tentavano di consolarlo dicendo che *Shamrock IV* era più bella di *Resolute*. Dopo aver atteso 17 anni questa sembrava la volta buona, mai Thomas Lipton fu così vicino alla vittoria.



Foto 10 - "Shamrock III" in navigazione in una cartolina del tempo.

L'incontro in origine avrebbe dovuto avvenire nel 1912 con yacht da 75 piedi ma la sfida non fu accolta, sebbene i tempi per un ridimensionamento degli yacht erano ormai maturi.

Lipton tornò alla carica l'anno successivo e questa volta la sfida fu accettata. *Shamrock IV* costruito ancora da Nicholson avrebbe incontrato *Resolute* designato come difensore dagli americani.

Lo yacht era stato costruito da Nathanael Herreschoff nel suo cantiere di Boston, era lungo 32 metri meno di un metro di *Shamrock IV* che per questo pagava 7 minuti in tempo compensato pur avendo la stessa lunghezza al galleggiamento dell'avversario.

Le regate dovevano tenersi nel settembre del 1914 ma mentre *Shamrock IV* attraversava l'Oceano, giunse la notizia dello scoppio della Prima Guerra Mondiale, *Shamrock IV* con il Panfilo "*Erin*", che viaggiava al seguito, riparò alle Bermude e successivamente fu ricoverata in un dock di City Island sino alla fine del conflitto mentre *Resolute* trovò riparo a Bristol in un capannone appositamente costruito.



Foto 11 - "*Shamrock IV*" varo presso il cantiere di Gosport il 26 Maggio 1914.

Gli yacht dovettero attendere sei lunghi anni prima di essere riarmati e regatare per le Coppa America, nel Luglio del 1920 poterono confrontarsi.

Furono cinque regate avvincenti, la barca inglese si impose nelle prime due prove. William Burton skipper di *Shamrock IV* era al settimo cielo, ma la sua esaltazione durò poco.

La rivincita di Charlie Barr non tardò e dalla terza regata fu *Resolute* a imporsi nelle successive regate fino alla riconquista del trofeo.

La quinta sfida con i J Class 1930

Passarono dieci anni prima che Lipton si decise a ritentare un'ultima volta di vincere la Coppa America, che per lui, sembrava stregata.

Il New York Yacht club ha finalmente accettato di far correre gli yacht in tempo reale come richiesto dello stesso Thomas Lipton fin dal 1913. Venne modificato anche il tempo della regata, calcolato dal colpo di cannone e non da quando gli yacht attraversavano la linea di partenza come succedeva in precedenza.

Anche il campo di regata si trasferì al largo di Newport nel Rhode Island nota località turistica americana che stava proprio in quegli anni affermandosi tra il jet set della finanza locale.

La vela stava cambiando, anche la Coppa più ambita del mondo risentiva di tale cambio di passo, si abbandonarono i vecchi armi con le contro rande e si diffuse l'armo bermudiano.

I moderni J Class stazzati con la Universal Rule risultavano più efficienti e adatti alle regate a match.



Foto 12 - "Shamrock V" e "Enterprise" in regata nel Settembre del 1930.

Fu ancora Harold Vanderbilt a guidare il sindacato che avrebbe dovuto difendere la Coppa America. Vanderbilt era un uomo di grandi capacità organizzative e ottimo conoscitore dello Yachting oltre ad avere enormi disponibilità economiche.

Lipton fece costruire il suo quinto *Shamrock* ancora da Charles Nicholson nel suo cantiere a Gosport, mentre il suo antagonista *Enterprise*, venne costruito ancora a Bristol nel cantiere Herreshoff, su progetto di William Stanley Burgess.



Foto 13 - "Shamrock V" in navigazione di bolina.



Foto 14 - H. Vanderbilt.

Fu ancora una volta una regata senza storia, *Enterprise* vinse con facilità l'incontro e quando Lipton, ormai Ottantenne, vide dal Panfilo "*Erin*" sfumare il suo ultimo tentativo, la delusione fu enorme, e a caldo dichiarò "Non posso vincere e non ci proverò mai più".

Così la sua lotta durata trenta anni per provare a vincere la Coppa America ebbe fine. L'anziano armatore ebbe molti riconoscimenti in America per il suo impegno sportivo e anche nella sua Inghilterra, che lo ammisero finalmente tra i soci dell'esclusivo Yacht Squadron di Cowes.

Thomas Lipton si spense a Londra il 2 Ottobre 1931 a ottantatre anni dopo aver inseguito per tutta la vita la Coppa delle 100 Ghinee.

(Gianni Magnano 27-5-2024)

Debiti:

- Coppa America 1851 - 1983 - Fabio Ratti Riccardo Villarosa
- American's Cup Treasury - Gary Jobson
- Yacht da regata - Franco Giorgetti
- Yacht del XX secolo - Yachting Library
- Foto Detroit Photographic and C.



Shamrock V

RITAGLI DI STORIA

Da una delle più belle riviste della nautica italiana che purtroppo non si pubblica più, ma della quale il CSTN possiede e conserva la raccolta completa: "ARTE NAVALE" fondata dall'indimenticabile Riccardo Villarosa (edita dal 2000 al 2016).

"Questa storia è vera, basata sulla testimonianza del direttore del tiro di Nave "Lanciere", tratto in salvo con altri 15 superstiti che furono raccolti dopo essere rimasti alla deriva su una zattera per tre giorni e due notti. Il suo nome è Giuseppe Pollastri, poi ammiraglio in congedo assoluto. In quella notte l'autore di questo scritto fu testimone della tempesta da bordo della corazzata "Littorio".

Il racconto si è classificato al primo posto del concorso indetto da Arte Navale con la collaborazione di Montegrappa.

IL "LANCIERE" VITTORIO DI SAMBUY



Cacciatorpediniere "Lanciere" della Regia Marina.

La nave era lunga, sottile e molto veloce; alle prove di macchina, prima della consegna all'armatore, aveva superato i 35 nodi contrattuali. Salpò all'una di notte da Messina con rotta sud-est quando in cielo c'era solo qualche nuvola e in assenza di vento il mare pareva un olio. Qualche ora dopo si alzò una leggera brezza di scirocco rinforzatasi all'alba tanto da formare onde alte più di un metro, che incominciarono a contrastare in modo sensibile la velocità prescritta di 30 nodi.

A mezzogiorno fu ricevuto un bollettino meteo che prevedeva cielo mezzo coperto, vento forza 5 e mare agitato, tanto che il comandante ridusse per prudenza la velocità, ma alle 15,35 gli fu ordinato di riportarla di nuovo a 30 nodi, allo scopo di raggiungere il punto previsto nei tempi prestabiliti nonostante il vento di scirocco avesse superato forza 7. La navigazione divenne assai difficile e la nave prendeva tremende incappellate che davano per qualche istante l'impressione di navigare sott'acqua.

Il sole tramontò alle 17,04 - ora di Greenwich - con la nave che cominciò a trovarsi in difficoltà a causa di diverse avarie provocate dal maltempo tanto che le fu concesso di rientrare a Messina alla velocità di 18 nodi. Le onde, ora di poppa, coprivano a volte tutta la coperta e ogni colpo di mare si ripercuoteva sulle giunture dello scafo. La velocità era però più alta di quella delle onde, tanto che la prua spesso s'immergeva fino all'altezza della plancia e dietro ai chiarovisori l'acqua non appariva più bianca come la spuma, ma verde e solida: uno spettacolo impressionante. L'inquietudine serpeggiava fra l'equipaggio, ma c'era chi aveva il coraggio e chi la timidezza di nasconderla. Anche il comandante era preoccupato e si manteneva in stretto contatto interfonico con il direttore di macchina e con il secondo, mandato in centrale di galleggiamento per monitorare la situazione. Nonostante le paratie stagne fossero state chiuse, l'acqua entrava da tutte le parti, ma la situazione appariva comunque ancora sotto controllo.

Il comandante si preoccupava maggiormente dell'integrità dello scafo meravigliandosi che riuscisse a

sopportare non un beccheggio normale, ma sollecitazioni brusche e improvvise che lo facevano scricchiolare in modo preoccupante, denunciando spinte forse superiori a quelle calcolate per le peggiori previsioni di mare. Alle 20,30 fu costretto a ridurre ancora la velocità a causa di uno scoppio di una tubazione di vapore. Sul momento l'avaria non apparve grave, ma fu il prologo della tragedia imminente. Il direttore di macchina comunicò di poterla riparare in poco tempo, ma poiché i guai non sopravvengono mai da soli, subito dopo cominciò a scarseggiare l'energia elettrica in seguito all'arresto di un gruppo elettrogeno provocato da alcuni circuiti andati a massa. Fu una catena, perché anche alle caldaie si manifestarono problemi quando cominciò a mancare l'acqua di raffreddamento: a causa dei movimenti scomposti dello scafo una parte dell'opera viva usciva spesso dall'acqua scoprendo le prese a mare di quella salata, indispensabile per il funzionamento dei condensatori. L'agonia della nave cominciò alle 22,45 quando la velocità diminuì avendo il direttore di macchina constatato di non poter mantenere la pressione alle caldaie. Fu fermata perciò una turbina mentre l'altra fu portata a 80 giri, ma il governo della nave ad una velocità così ridotta, con il mare quasi in poppa era diventato molto difficoltoso e il timoniere stentava a mantenere la rotta. Passarono così, nella prima parte della notte, ore di tregenda. La nave fu poi costretta a fermarsi in seguito agli infruttuosi tentativi di mantenere accesi alcuni bruciatori mentre la tempesta imperversava colpendo la nave da ogni parte, rovesciandole addosso tonnellate di liquido che spazzavano in coperta tutto quanto non fosse imbullonato o rizzato a dovere, finché una valanga d'acqua irruppe in sala macchine attraverso l'osteriggio di cui si erano rotti i vetri che, per quanto blindati, non avevano resistito all'urto di un frangente abbattutosi sulla poppa.

Le avarie alla propulsione furono però in parte riparate grazie all'abnegazione dei fuochisti, che riuscirono a riaccendere una caldaia consentendo alle 23,15 di rimettere in moto a bassa velocità. Però ogni volta che un'onda sollevava la poppa, imprimeva alla nave una spinta in avanti, tendendo a farle fare perno sulla prua col rischio di traversarla al mare. Fu una lotta impari su tre fronti: in macchina nel tentativo di tenere alimentata almeno una caldaia, in centrale di galleggiamento a esaurire l'acqua che entrava da ogni parte, in plancia a mantenere la rotta.

Il tempo pareva aver perso ogni significato e passarono così alcune ore. Il comandante in seconda, sceso nei locali allagati per rendersi conto della situazione, riceveva solo precisazioni sempre più pessimistiche data la presenza di acqua nei diversi locali che squilibrava la nave a ogni rollata. Lo preoccupavano soprattutto i portelli in coperta, non più stagni perché deformati o asportati e i gruppi elettrogeni, in parte a massa. Sottocastello incontrò alcuni fuochisti: "Cosa fate qui voi altri?", domandò.

"La nostra presenza in caldaia non sembra necessaria perché a fronteggiare gli inconvenienti ce n'è fin troppa di gente. Stanno cercando di eliminare le ultime avarie verificatesi che però hanno l'aria di non voler finire mai. Siamo forse in pericolo?"

"No. State tranquilli, purtroppo di acqua ne entra ancora ma non è una situazione allarmante". Avrebbe voluto dire "non è ancora", ma non voleva impressionare gli uomini mentre non gli sfuggiva il disordinato sciabordio



Rara foto del CT. "Lanciere". (coll. Antonio Formicola).

dell'acqua nei locali, uno spettacolo desolante che dava un tragico senso di oppressione anche a causa della semioscurità dovuta alla tensione sempre più bassa.

Per tutta la notte l'equipaggio si prodigò con coraggio cercando di riportare la pressione in caldaia a livelli accettabili per riuscire a governare la nave, ma si ottennero risultati solo parziali e di breve durata.

Anche la tensione elettrica scendeva sempre di più, inesorabilmente, mentre la tempesta non accennava a placarsi, tanto che prima dell'alba fu lanciato un may-day in cui il comandante comunicava il tentativo di prendere cappa mettendo a mare un'ancora Rara galleggiante.

La considerevole acqua imbarcata aveva creato un'imponente carena liquida, che squilibrava i movimenti dello scafo. A diverse maniche a vento in coperta mancavano i funghi di chiusura asportati dal mare e molti osteriggi non erano più stagni perché deformati o privi di vetri. Il nostromo si prodigò nel cercare di fermare in qualche modo la porta del locale diesel divelta dalle onde e legare delle cappe sugli osteriggi e alle maniche a vento.

Riusci anche a mettere in funzione una pompa a mano per cercare di svuotare il locale di poppa con risultati però deludenti.

All'alba il vento era ancora aumentato d'intensità, mettendosi a soffiare a più di 45 nodi con raffiche di 50, mentre il barografo registrava una caduta di 10 punti in tre ore fino a raggiungere il minimo di 989 millibar.

Era l'occhio del ciclone e la fine della nave si stava avvicinando. Il rollio s'intensificava all'arrivo di ogni nuova onda, amplificato dalla presenza dell'imponente massa d'acqua che all'interno dello scafo continuava a rovesciarsi da una parte all'altra attraverso i corridoi. Ogni tanto le due azioni, quella interna e l'onda esterna erano in controfase e allora il rollio diminuiva, ma appena le due si sincronizzavano lo sbandamento raggiungeva valori critici. Alla ruota c'era il miglior timoniere di manovra che si sforzava di mantenere il controllo della nave, ma la sua sembrava una fatica di Sisifo: una lotta impari contro un disegno fatale. Consenziente come un forzato suicida, assecondava senza volere la realizzazione dell'ineluttabile evento e, nonostante i suoi sforzi, il bastimento si traversò al mare. Il comandante era incredulo dell'accanimento della natura, umiliato da tanta aggressività delle onde che, nel vortice di mare e di vento, sembravano voler distruggere la sua nave sempre più ingavonata sulla sinistra. Le sue condizioni continuavano a peggiorare e solo la messa in moto di tutte le pompe di esaurimento ne avrebbero potuto cambiare la sorte. Mancava però energia elettrica e troppe tonnellate d'acqua erano già state imbarcate, con specchi liquidi in tutti i locali il rovesciamento avrebbe potuto verificarsi da un momento all'altro. Il comandante non aveva mai visto un mare così neanche da terra, neanche nella finzione cinematografica. Guardava le onde imponenti incalzare, rullare, frangere e ricadere con un tonfo sordo, un orribile catastrofico frastuono simile ad un rombo prolungato, opaco, inesorabile, che lo stordiva e lo perseguitava, abbattendolo nel profondo dell'anima. Era sfibrato dall'interminabile attesa dopo ogni rollata che il mare raddrizzasse il bastimento con angosciosa lentezza. Avrebbe voluto tener duro nonostante riconoscesse la manifesta impossibilità di poter tenere a galla la nave ancora a lungo, rendendosi conto che il travaso dell'acqua di zavorra fatto in precedenza per raddrizzarla era stato l'ultimo, infruttuoso intervento per salvarla.

Fece così trasmettere l'S.O.S. e ordinò l'abbandono della nave.

Affacciatosi ancora una volta all'ala di plancia pensò: «Devo smettere la pantomima del bravo marinaio, ho fatto tutto il mio dovere, ma sono stato sconfitto e ora spero solo che il supplizio non duri a lungo. In realtà siamo già tutti morti: c'è qualcosa di inumano, di offensivo, di contro natura in questa burrasca di ferocia smisurata».

Dopo essersi ingavonato ancora di più, il cacciatorpediniere Lanciere sbandò pericolosamente rimanendo fermo per qualche secondo fino a quando un'onda immensa, superato il coronamento, si abbatté con violenza sulla poppa. Prima si raddrizzò, poi cominciò ad affondare di poppa e i naufraghi in acqua lo videro inabissarsi lentamente e senza sussulti fino alla scomparsa dell'asta del jack.

Erano le ore 10,07 del 23 marzo 1942

Capitano di Fregata Costanzo Casana, nato a Genova il 18 gennaio 1900, Ufficiale della M.M. comandante del Cacciatorpediniere "Lanciere", Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione:



«Comandante di cacciatorpediniere facente parte di una squadriglia di scorta ad una divisione incrociatori, partecipava a lungo e violento combattimento navale, dimostrando ottime doti di comando, aggressività e sprezzo del pericolo. Caduta la notte, mentre la sua nave era seriamente danneggiata e messa in pericolo da un fortunale d'eccezionale violenza, dava tutte le disposizioni atte a combattere l'azione devastatrice delle onde. La sua reazione di eroico animatore e di intrepido marinaio veniva, però, sopraffatta dalla violenza del mare che rendeva vani gli sforzi del magnifico equipaggio. Quando ogni speranza fu perduta e la nave stava per soccombere, sapeva donare ai suoi uomini, che con fierezza lo avevano seguito in combattimento, anche la forza spirituale di affrontare serenamente l'istante supremo. Unito a loro, in un sublime atto di fede, lanciava anche sulle vie dell'etere il duplice grido di « Viva l'Italia – Viva il Re » perché tutti i marinai d'Italia potessero raccogliarlo a testimonianza del tradizionale spirito eroico della nostra gente. S'inabissava infine con la sua nave, alla cui sorte si sentiva legato al di là della vita, con la bandiera di combattimento spiegata al vento.» — Mediterraneo Centrale, 23 marzo 1942.

Località: Golfo di Napoli (Stadio del Vento), data luglio 1980, evento Campionato del Mondo OTC, 27 concorrenti di 12 nazioni nel commento di uno dei più quotati giornalisti della Vela italiana di tutti i tempi: l'indimenticabile genovese Bruno Ziravello, fondatore e direttore della rivista "Yachting Italiano".

1980: SUCCESSO AZZURRO NELLA ONE TON CUP

**I CIRCOLI VELICI NAPOLETANI, ORGANIZZATORI DELLA
MANIFESTAZIONE, HANNO PORTATO LA VELA INTERNAZIONALE
NEL GOLFO PARTENOPEO AL LIVELLO DEI TEMPI OLIMPICI.**

BRUNO ZIRAVELLO

«Hanno giocato in casa ed hanno vinto per la seconda volta».

Questo commento circolava dopo che *Filo da Torcere*, entrato nel golfo da punta della Campanella, si avvantaggiava e si piazzava al quarto posto. «Se arriva così ha vinto», si diceva di Roberti, skipper con Isemburg, che ha dato all'Italia, per la seconda volta, il Campionato del Mondo per le «barche di una tonnellata».

Nella squadra italiana c'era anche un'altra barca che avrebbe potuto vincere: è *Cuordileone*, che ha avuto come skipper, per quattro prove, Picchio Milone. Nella terza prova, Picchio è partito leggermente in anticipo (frazione di secondo), non si è accorto del fatto ed al suo arrivo si è visto penalizzare di 13 punti. A conti fatti, senza la penalizzazione, avrebbe totalizzato 154 punti contro i 147 del vincitore. Naturalmente, questo non toglie nulla al brillante vincitore riminese.

La stampa specializzata e non, alla vigilia aveva pronosticato vincitori gli americani; infatti gli skipper U.S.A. sono stati tra i protagonisti, ma non assoluti: per la verità la principale protagonista è stata la barca spagnola *Todahesa*, che ha iniziato brillantemente con due vittorie competitive lasciando increduli i big.

Lo scafo spagnolo ha proseguito con un settimo posto per poi scivolare su un quindicesimo e un ottavo: si doveva ancora correre la regata lunga di altura (250 miglia coefficiente due): alla boa di disimpegno, *Todahesa* era al nono posto, ma dopo una quindicina di miglia, a Punta della Campanella era già prima, poi spariva dal gruppo, nella notte, per poi virare Strombolicchio (125 miglia dalla partenza) all'ottavo posto e mantenere la posizione sino all'arrivo.

Con la sconfitta di *Todahesa* dopo il brillante avvio, un'altra figura di primissimo piano ha pagato duramente: è il leggendario Paul Elvstrom: correva su una barca disegnata da un progettista nostrano (lui che non ha fatto altro che progettare scafi) e per i colori della sua nazione, la Danimarca; forse anche "zio Paul" comincia a sentire il peso degli anni? O, forse, è il peso di trentacinque anni di regata che gli procura la noia? Comunque sia, il tre volte oro olimpico, sembra ora mancare di quel mordente che lo ha portato ad essere veramente un personaggio leggendario nella vela mondiale.

Gli skipper americani Rohrer (su *Buonalena*, scafo italiano) e Swerdlow (su *Sharkey*, scafo spagnolo), si sono classificati secondi e terzi in classifica generale: ma nel calcolo delle valutazioni, anche se in classifica generale ha occupato il sesto posto, va posto l'inglese Walker su *Indulgence*, con un primo, un secondo, un terzo, un ottavo: la buccia di banana sulla quale è scivolato il bravo timoniere di *Indulgence* è stato il ventiquattresimo della terza prova, ventiquattresimo ottenuto in una giornata tutt'altro che regolare; ma quando percorsi superano le 20 miglia è difficile trovare sempre le stesse condizioni di vento.



Bruno Ziravello.



Il vincitore della One Ton Cup, "Filo da torcere" di Vigliani (Foto Cinzia Sanzinelli).

Il successo italiano è stato completo: dal punto di vista tecnico, sportivo, organizzativo. E turistico, per la presenza di molti equipaggi stranieri.

I circoli velici napoletani, Posillipo, Italia, Savoia e Canottieri Napoli si sono "consorzati" mettendo a disposizione per l'organizzazione i migliori elementi. Di conseguenza, l'organizzazione a mare è stata efficace, le Giurie, in rapporto alla numerosa presenza di scafi in partenza, non hanno avuto molto da lavorare, perchè le proteste sono state assai limitate e quelle poche hanno avuto rapida soluzione.



Una bella partenza.

I triangoli di gara sono stati sistemati in modo perfetto: non è certo colpa del comitato organizzatore se una volta sistemato un percorso e partite le barche il vento "saltava": in un triangolo di 25 miglia i salti sono "consentiti", specie in una stagione balorda come l'attuale.

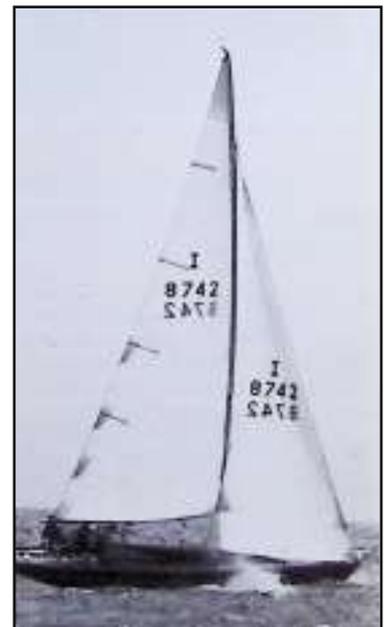
A terra tutto ha funzionato: dalle misurazioni delle vele ai servizi logistici e amministrativi, insomma tutto è filato liscio: hostess preparate e gentili, hanno collaborato efficacemente a rendere più facile il compito di tutti. L'ufficio stampa retto da Gegè era semplicemente faraonico e i giornalisti hanno avuto il compito facile; anche per i telefoni e per i telex: insomma, il regista di tutti, cioè l'amm. Fusco, era più che soddisfatto e noi pure.

Carlo Rolandi si è dimostrato un bravo organizzatore; gli diamo atto, non solo delle sue capacità ma anche di aver scelto collaboratori efficienti.



Il nuovissimo "Astro Azzurro" (I-8888).

CLASSIFICA FINALE						
CL.	NUM. VELA	NAZ.	YACHT-ARMATORE	SKIPPER	RESULTATI	PUNTI
1)	I-9119	I	Filo da Iorani (Trionfi-Viglioni)	Viglioni	10 5 6 3 4	147
2)	I-9065	US	Buonalana (Rohrer)	Rohrer	2 3 11 4 7	142
3)	US-30033	US	Sharky (Swerdlow)	Swerdlow	4 18 1 11 3	141
4)	I-9080	I	Cuordione (Simone)	De Lella	5 24 4 2 2	141
5)	E-1806	E	Todahessa (Darder)	Darder	1 1 7 15 8	139
6)	K-959	UK	Indulgence (Walker)	Walker	3 2 24 8 1	131
7)	I-9540	I	Garibaldi (Trombini)	Trombini	13 13 8 5 5	129
8)	I-9084	D	Expelsor Y. C. (Elvstrom)	Elvstrom	7 8 2 17 11	127
9)	I-8999	US	Nat (Marshall)	Marshall	9 12 5 9 8	126
10)	I-9091	F	Mediterraneo (Goudon)	Goudon	6 20 3 6 14	117
11)	I-9180	I	Polarstar (D'Avarco)	Bortolotti	8 9 9 23 10	108
12)	BL-177	BL	Camo-Chete (von Lachmann)	von Lachmann	25 4 10 7 13	105
13)	I-8798	I	Alpino (Salmaso)	De Grassi	11 8 26 10 6	102
14)	G-181	G	Sabina (Noak)	Noak	17 15 22 13 12	80
15)	I-9111	US	Precision (Davis)	Davis	16 10 16 1	RET
16)	I-888	F	Astro Azzurro (Legris)	Legris	19 23 13 16 17	70
17)	SA-535	SA	Terry Lane (Bakoff-Walden)	Bakoff	18 17 21 25 15	60
18)	I-9035	BL	Linda (Pirani)	Pirani	15 27 15 20 19	59
19)	K-3742	UK	Award (Mitchell)	Mitchell	20 16 27 19 18	50
20)	I-7165	Y	Gap II (Knezevic)	Knezevic	23 28 14 22 21	48
21)	I-9087	E	L.S.D. (Guash)	Guash	14 27 12 24	RET
22)	F-8762	F	Atax V (Peltjean)	H. Peltjean	22 21 25 25 16	44
23)	E-1367	E	Aldo (Suarez-Terrades)	Favarelli	21 20 18 18 20	43
24)	I-8742	F	Isabella d'Este (Kelly)	Kelly	24 19 17 26	RET
25)	MO-6885	MO	Petache (Battaglia)	Battaglia	26 22 23 27 22	28
26)	E-1759	E	Gasparcho (V. e S. Belonguer)	V. Belonguer	25 27 20 21	RET
27)	I-8992	V	Pensieri Cattivi (Lilla)	Guarducci	27 25 19 27	DNC



Isabella d'Este (I-8742)

(dalla rivista "Yachtin Italiano - Allomare" Giugno 1980 Biblioteca CSTN - Fondo Rolandi)

CAPITANI E ARMATORI DI TORRE DEL GRECO

A cavallo tra '800 e '900 un'altra numerosa ed importante famiglia nella storia degli armatori torresi ricostruita da Ciro Altiero con documenti storici e affascinanti foto dell'epoca. Un lavoro certosino che lo ha impegnato per anni e del quale tutta la comunità torrese gli deve essere grata.



TORRE DEL GRECO 1943 IL FRONTE DEL PORTO

CIRO ANTONIO ALTIERO

Il porto di Torre del Greco sin dai suoi primi anni di attività fu adibito al piccolo traffico mercantile e da diporto, ma negli anni del secondo conflitto mondiale anche il porto corallino fu teatro di avvenimenti bellici, come d'altronde tutta la zona costiera del golfo di Napoli.

Il primo avvenimento di rilievo di carattere militare che riguarda il porto, anche se non fu un atto di guerra, avvenne nei primi mesi del 1937 quando fu consegnata al comandante del sommergibile *Corallo* la bandiera di combattimento.

Il sommergibile *Corallo* era uno dei dieci battelli della classe "Perla" e fu varato il 2 agosto del 1936; la sua lunghezza fuori tutto era di 60 m, il dislocamento di circa 600 tonnellate, l'equipaggio era composto da 36 marinai, fra cui quattro ufficiali.



Porto di Torre del Greco. Consegna della bandiera di combattimento al Sommergibile "Corallo".

È fin troppo semplice pensare che per la cerimonia della consegna della bandiera fu scelta la nostra città proprio per il nome che era stato imposto al sommergibile.

La cerimonia si svolse sul sagrato della basilica pontificia in Piazza Santa Croce davanti a una folla festante; in un tripudio di bandiere tricolori il cardinale Ascalesi, arcivescovo di Napoli, impartì la benedizione alla bandiera alla presenza del prefetto e di tutte le più alte autorità civili e militari.

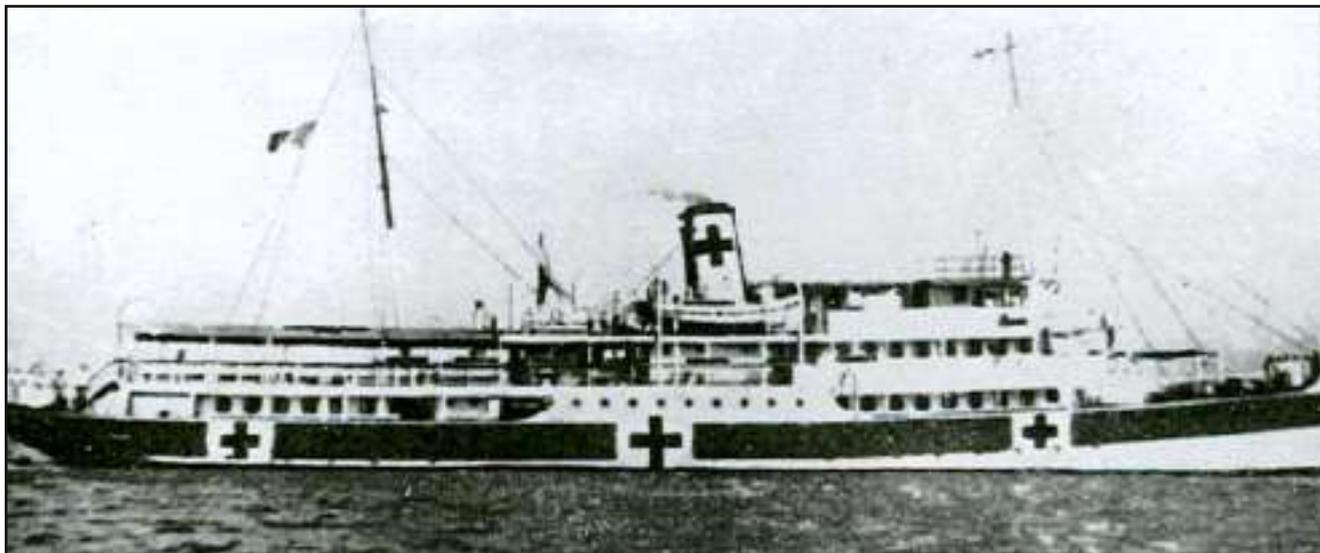
Alla fine della cerimonia religiosa il vessillo fu consegnato al comandante del sommergibile *Corallo* che era ormeggiato al molo di ponente del porto di Torre del Greco.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale dopo il siluramento di un piroscafo in un piccolo porto della Sicilia la Direzione Generale della Regia Marina stabilì che anche i porti secondari dovevano essere protetti da ostruzioni retali parasiluri per mettere in sicurezza le imboccature dei porti da eventuali attacchi dei sommergibili nemici.

Anche il porto di Torre del Greco fu dotato di una rete metallica antisommergibile sotto la responsabilità della Regia Capitaneria e per provvedere all'apertura e alla chiusura delle ostruzioni fu dislocato un piccolo rimorchiatore con un sottufficiale e sette marinai della Regia Marina.

Con questa protezione si riuscirono a evitare i siluramenti alle navi da eventuali attacchi dei sottomarini inglesi ma le navi ormeggiate in porto non poterono evitare gli attacchi aerei come nella notte del 21 aprile del 1943 quando la nostra città fu bombardata dai “Liberator” del 178° Squadron della R.A.F.

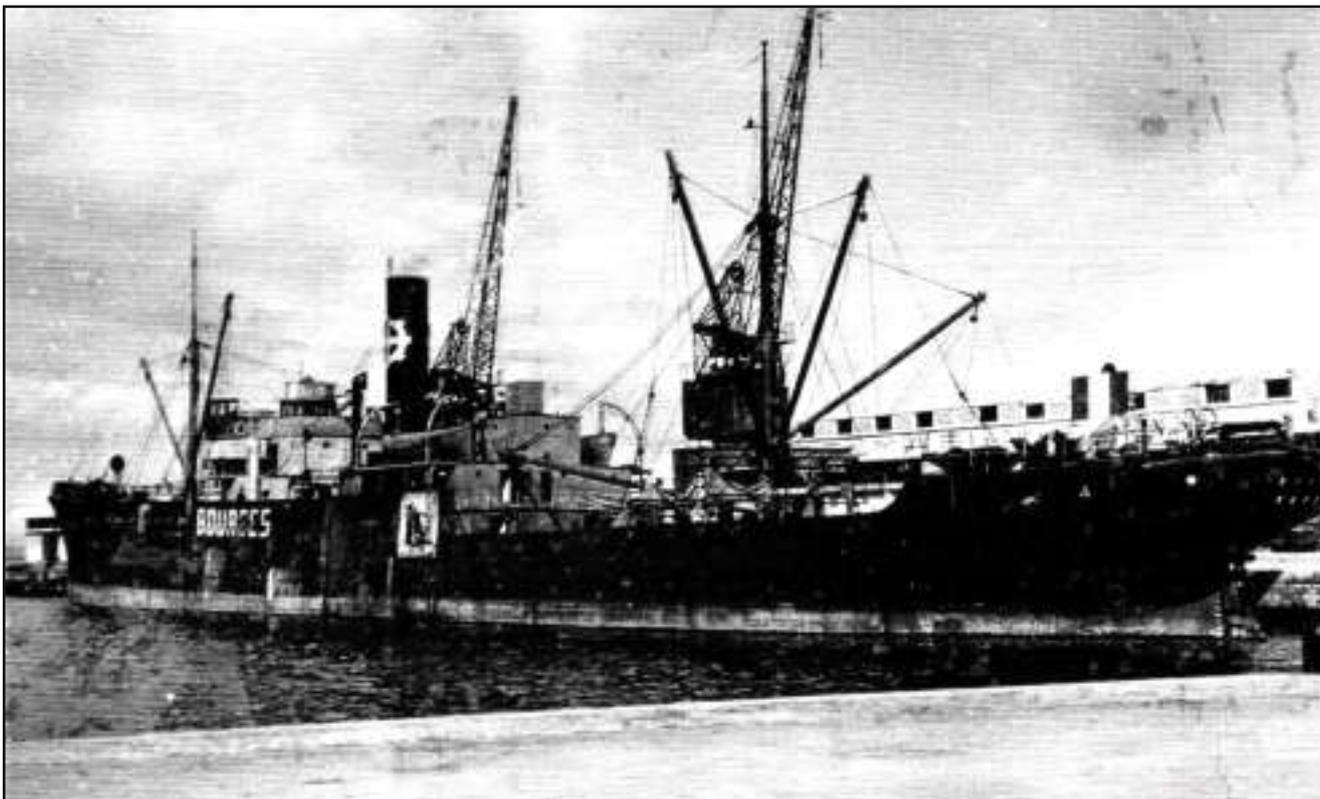
Durante l’incursione aerea, fra le varie navi ancorate o ormeggiate, fu colpita alle ore 00.45 la R.N. ospedale **Capri** che riportava uno squarcio nella fiancata di dritta con danni alla sala macchine; purtroppo trovarono la morte due marinai e quindici furono i feriti fra cui alcuni molto gravi; i feriti vennero ricoverati presso il locale ospedale Maresca in località S.Teresa e all’ospedale della Croce Rossa che oggi è l’attuale sede della ASL in via G.Marconi.



Nave Ospedale “Capri”.

La nave ospedale **Capri** fu riparata ma qualche mese dopo fu affondata dai tedeschi con due cariche di esplosivo nel porto di Baia, precisamente il 24 settembre del 1943.

Durante l’incursione aerea subì dei danni anche un altro piroscampo ormeggiato nel porto denominato “Foligno” e, fortunatamente, a bordo non vi furono vittime o feriti.



Piroscampo “Foligno”.

Nel settembre del 1943, dopo l'armistizio e con l'approssimarsi dell'arrivo degli Alleati in città i tedeschi resero inutilizzabili diverse installazioni della nostra città.

I guastatori del Korps Pionier Bataillon 60 nella zona del porto minarono i macchinari e gli edifici dei Mulini Meridionali Marzoli in via Calastro e le arcate del ponte ferroviario e l'adiacente stazione.

Il porto non fu risparmiato, tra il 9 e il 21 settembre del 1943 i guastatori tedeschi effettuarono diverse azioni di rappresaglia affondando tutti i bastimenti ormeggiati; qualche armatore preferì autoaffondare il proprio bastimento per evitare danni maggiori o la requisizione da parte dei tedeschi.

Il primo bastimento che subì questo destino fu il peschereccio "Antonio Padre" di 14 tsl dell'armatore Ciro Scognamiglio che fu autoaffondato il 9 settembre; successivamente recuperato venne requisito dalla Regia Marina dal 3 giugno del 1944 al 16 maggio del 1947 e venne iscritto nel naviglio ausiliario nella categoria dragamine.



L'armatore Cap. Gaetano Frulio.

Il 15 settembre il cutter "Papà Giovanni" di 38 tsl appartenente all'armatore Raimondo Falanga fu autoaffondato e successivamente recuperato fu requisito dalla Regia Marina; iscritto con la sigla B 691 nel ruolo del naviglio ausiliario dello stato fu impiegato in servizio di dragaggio dal 7 giugno 1944 fino al 16 ottobre 1946. Il 20 settembre furono affondati dai guastatori tedeschi quattro bastimenti: il primo fu il motoveliero da pesca "Candida S" di proprietà dell'armatore Gaetano Frulio (foto), poi seguì il cutter "Rosalia" dell'armatore Vincenzo Bottiglieri e C. che prima di essere affondato fu requisito dalla Regia Marina con la sigla V 338 e impiegato nella vigilanza foranea; il terzo ad essere minato fu il motoveliero goletta "Maria" dell'armatore Piergallino, poi recuperato il 30 gennaio del 1944 e infine la motonave "Vivara" dell'armatore Onofrio Jacomino, finita di costruire solo pochi mesi prima nel cantiere Pinto ubicato in località La Scala e praticamente ancora in armamento.

La nave fu affondata dai tedeschi mentre era ormeggiata in prossimità Frulio del braccio aspiratore (detto in gergo "lopa") dei Mulini Meridionali Marzoli ed impiegò diverse ore prima di adagiarsi sul fondo perfettamente dritta. Solo dopo il recupero si seppe che la nave era stata autoaffondata con la complicità dei tedeschi per limitare al massimo i danni. Dopo la guerra, il "Vivara" fu recuperato e finalmente fu possibile passarlo in armamento.

Infine il piroscafo "Pescara" di 1048 tsl che si trovava ormeggiato in prossimità della testata della banchina di ponente fu minato e affondato dai guastatori tedeschi; la nave si adagiò sul fondo sul lato sinistro la mattina del 21 settembre del 1943 e a nulla valse il tentativo del comandante Bartolomeo Loffredo per evitare la rappresaglia.



Il Piroscafo "Pescara".



L'equipaggio del Piroscafo "Pescara".

I figli del comandante ancora viventi, all'epoca dei fatti bambini, ci hanno raccontato che dal balcone della loro casa che ancora oggi è in prossimità del porto, assisterono a tutte le operazioni dei guastatori e al successivo affondamento del "Pescara" nonché degli altri bastimenti.

Nei giorni successivi la ritirata delle truppe tedesche fu ultimata, fra gli ultimi a lasciare la nostra città furono quelli della I/49 Flak accampati a villa De Cillis; all'alba del 1° ottobre le autoblindo della colonna corazzata della 23° brigata degli Alleati arrivano a Torre del Greco finalmente libera.



L'armatore Onofrio Jacomino a bordo del "Vivara".



Il comandante Bartolomeo Loffredo con il suo equipaggio.

**autore del volume : "NAVI E ARMATORI DI TORRE DEL GRECO"*

I GRANDI FOTOGRAFI

Tra le mire ambiziose del CSTN c'è quella di raccogliere notizie e documentazioni sui personaggi e le figure che a vario titolo hanno gravitato nel mondo della marineria. Non è facile, ma ci proviamo, ed ogni volta che ci capita l'occasione non tralasciamo di affidare la scoperta alle pagine del NOTIZIARIO. Scavando tra vecchie riviste di nautica ci siamo imbattuti davanti ad una fotografia di una nave da guerra con tra parentesi annotata: "Collezione Aldo Fraccaroli". La curiosità ha fatto il resto e così abbiamo trovato la storia a noi sconosciuta di un grande un fotografo navale: Aldo Fraccaroli (1919/2010), storia scritta da un altro grande personaggio: ricercatore, storico navale e scrittore) che meriterebbe anche lui di essere ricordato.

ALDO FRACCAROLI, FOTOGRAFO NAVALE

di *ACHILLE RASTELLI*

E' mancato nella notte fra il 22 e il 23 marzo 2010 a Lugano Aldo Fraccaroli, uno dei più grandi fotografi navali di tutti i tempi. Per prima cosa è necessario fare un breve riassunto della sua vita. Era nato a Milano il 17 settembre 1919, figlio di Arnaldo Fraccaroli, veronese, noto scrittore di commedie teatrali, di numerosi libri, corrispondente di guerra per il Corriere della Sera e durante il primo conflitto mondiale collaboratore delle case editrici Treves, Alfieri e Lacroix di Milano per delle pubblicazioni sulla Regia Marina. I primi anni di vita li trascorse a Trieste, città d'origine della madre, Lisetta Camerino, nel 1925 la famiglia si trasferì a Milano dove Aldo proseguì gli studi diplomandosi al liceo classico Giovanni Berchet e iscrivendosi poi alla facoltà di giurisprudenza.



Aldo Fraccaroli nel 1965. fotografo navale.

Il padre probabilmente gli trasmise la passione per il mare e la marina, interesse che però Aldo, che viveva in una città dell'entroterra, poteva coltivare solo nei mesi estivi durante le vacanze, durante le quali non perdeva occasione di fare fotografie alle navi da guerra, e consultando libri e riviste specializzate sulla Regia marina. Aveva solo 18 anni quando cominciò la sua collaborazione con il Corriere della Sera e riviste tipo Libro e Moschetto e in particolare Sapere, alle quali inviava articoli precisi e ben documentati. Era diventato anche collaboratore del Flottes de Combat francese. L'ingresso di Fraccaroli nel mondo del giornalismo vero e proprio era però già avvenuto dopo la parata navale nel Golfo di Napoli (Rivista H) del 5 maggio 1938 alla presenza di Hitler e Mussolini. Dopo la parata, le fotografie scattate dal giovane fotografo furono pubblicate dall'annuario Jane's Fighting Ships.

Non potendo entrare in Marina a causa di una forte miopia, fu però accettato nei corsi di Preliminari Navali per ufficiali di complemento. Fu ammesso alla 3a classe del 1939 ed era a Livorno quando, nel 1939, la Germania invase la Polonia. Entrò nel servizio attivo con il grado di sottotenente di complemento nel servizio di commissariato. Dopo il corso d'addestramento, fu assegnato alla XII Flottiglia di dragamine di base a Venezia. Nel 1941, fu trasferito al XI Gruppo antisommersibile in Grecia per poi, nel 1942, essere trasferito al ministero della Marina in parte grazie alla sua attività frenetica di fotografo. Durante la guerra, Aldo Fraccaroli catturò alcune immagini uniche, tra le quali quelle della portaerei Aquila, le quali sono tuttora l'unica testimonianza del periodo. Il giorno dell'armistizio, Fraccaroli era a Roma, dove riuscì a recuperare tutti i suoi rullini di negativi che erano in deposito al Servizio Fotografico della Marina, salvandoli da una quasi sicura distruzione.

Congedato dalla Marina, riuscì a rientrare a Milano dove non fu richiamato dalla Repubblica sociale italiana e completò i suoi studi in giurisprudenza nel 1944. Nell'aprile del 1945 fu in grado di riprendere servizio per circa un anno per poi essere congedato. La sua carriera giornalistica cominciò immediatamente dopo con la pubblicazione di articoli su i giornali l'Italia ed il Popolo e su riviste come Epoca e Storia Illustrata. Allo stesso tempo, Fraccaroli collaborò con il Reader's Digest, ancora con Sapere e ricominciò a collaborare con Jane's Fighting Ships, in particolare con l'edizione 1950/51 dove fu pubblicato un inserto dedicato alla Marina militare italiana che resta un prima tappa sull'informazione delle costruzioni belliche della Regia Marina, notevole per la precisione nonostante le poche informazioni disponibili, ma Fraccaroli le aveva.

Nel 1950, Aldo Fraccaroli pubblicò il libro Dalla piroga alla portaerei, edito in numerose edizioni e autentico manuale di storia navale che è alla base degli studi di numerosi storici navali di oggi, allora ragazzi. Inoltre collaborò alla traduzione parziale (solo la parte dedicata alla guerra nel Mediterraneo) dell'autobiografia dell'ammiraglio Cunningham intitolata L'odissea di un marinaio. Fu traduttore anche dei libri di Björn Landström. Aveva anche pubblicato, subito dopo la guerra presso l'editore Hoepli, dove stava lavorando in quel periodo, un piccolo album dal titolo Marina Militare italiana 1946, che è anche un piccolo capolavoro di storia navale.

Nel 1953 fu richiamato in servizio, ma questo non per caso dato che aveva ripetutamente sollecitato un imbarco. Il periodo di servizio fu breve, tre mesi, ma fu anche un'altra ottima opportunità di scattare delle bellissime fotografie. Più tardi, ritornerà a bordo di navi della Marina, ma in questo caso in veste di fotografo. L'interesse in cose marinaresche e la passione per la fotografia continuarono fino ai tempi più recenti, facendone un testimone anche della rinascita della Marina Militare. Fraccaroli sosteneva, come altri fotografi navali, che fotografare una nave da guerra è un'arte: è necessario cogliere il momento giusto di luce, posizione, inquadratura in modo da avere un soggetto il più completo possibile. E' ovvio che in circostanze eccezionali era necessario fare di necessità virtù e sono note le foto di Fraccaroli fatte al Pireo durante la guerra, tutte di "sedere" come diceva sorridendo il grande collezionista Arrigo Barilli di Bologna, ma tecnicamente perfette e uniche nel loro genere tanto da essere una specie di marchio di Fraccaroli.

L'attività di informazione navale proseguì insieme a quella di fotografo navale, continuò negli anni Cinquanta con la collaborazione alla purtroppo sfortunata rivista Le Vie del mare di Aristide Bosi e a Italia sul Mare, pubblicata da Vito Bianco; su quest'ultima aveva il compito di rispondere alle lettere dei lettori, in modo minuzioso e preciso. In quel periodo lavorava per il Touring Club Italiano ed ebbe l'occasione di pubblicare un manuale dal titolo Sapere fotografare, realizzato con la consueta precisione. Continuava anche una lunga collaborazione con la Rivista Marittima, soprattutto come recensore di annuari navali e fu anche uno dei redattori dell'enciclopedia Treccani per le voci navali. Le sue opere principali furono però Italian Warships in World War Two e Italian Warships in World War One, entrambe presso l'editore Ian Allan di Londra. Come mi disse personalmente, decise di pubblicare queste opere in Inghilterra per due motivi: Ian Allan stava realizzando una serie su tutte le marine in conflitto e poi perché in Italia nessuno editore era interessato. Si lamentava anche del fatto che per l'opera sulla seconda guerra mondiale l'editore inglese aveva tagliato alcune parti sulle unità minori che non aveva ritenuto importanti. Questi lavori, realizzati con la consueta meticolosità, fecero conoscere e stimare a livello internazionale Aldo Fraccaroli, già noto per la sua collaborazione al Jane's. E' stato anche collaboratore della pubblicazione Profile, redattore italiano dell'opera e scrittore sulla rivista Warship.

Trasferitosi prima a Pura e poi a Lugano, nello svizzero Canto Ticino per motivi personali, era diventato collaboratore del settimanale locale Azione dove aveva tenuto una rubrica dal titolo La buona lingua; in effetti lo studio della lingua italiana era una delle passioni più coltivate da Aldo Fraccaroli. Alcuni anni or sono, lo scrittore e studioso di affari navali Erminio Bagnasco ha pubblicato presso l'Albertelli Editore un libro dal titolo Aldo Fraccaroli – fotografo Navale, caso unico di libro dedicato ad un fotografo navale, perché questa in definitiva era la sua vera attività culturale. E' stato anche articolista sulla rivista Storia Militare.

Era anche Presidente Onorario dell'[AIDMEN](#), nominato per acclamazione a tale carica negli anni Novanta. La sua lunga attività di fotografo navale e di studioso della storia navale lo portò alla creazione di una biblioteca di oltre 3.700 volumi ed una collezione fotografica di oltre 77.000 immagini. Lascia la moglie Carolina alla quale, insieme alle figlie Marina, Barbara ed Elena compete l'onere di portare avanti il ricordo di Aldo, studioso di storia navale.



FOTO AUGUSTO NANI

ERMINIO BAGNASCO , GIORGIO GHIGLIONE E ALDO FRACCAROLI - 1972 - GENOVA

CANOTTAGGIO IN FESTA

I 100 anni di Marcello James sono stati onorevolmente ed amorevolmente festeggiati come meritava l'uomo e l'allenatore del suo spessore. Il Notiziario ringrazia particolarmente Sergio Pepe che è stato il regista di questo ricordo e si vanta di averlo ospitato sulle sue pagine che vengono tramandate alla storia.

28 marzo 2024 - Marcello James: cent'anni di Sport!

di SERGIO PEPE E VINCENZO PALOMBA,

con FOTO DELL'ARCHIVIO RICCARDO CARBONE E DI GIOVANNI FACCHINI

(Parte seconda)

Sul finire del 1971 Marcello James è al Molosiglio, allenatore del C.C. Napoli. I successi in giallorosso sono ricordati da Gian Nicola de Simone nel monumentale "Circolo Canottieri Napoli - Cent'anni di Storia Futura" ed. Grimaldi, che così descrive il signor Marcello: "Persona amabile, gentile, coinvolgente, capace di creare gruppo."

Il primo successo è la Coppa Lysistrata del 1972, che viene bissata anche l'anno successivo, questa volta per due decimi di secondo a spese del Savoia (*foto n. 1, 2 e 3*).



Foto n. 1.

X GARA - 8 yole juniores esordienti - m. 1000 (coppa Lysistrata)

1. C.C. Napoli: Sannipoli Renato, Moccia Aniello, Mali Giuseppe, Marelli Filippo, Li Calzi Michele, Scaletta Mario, Alboreto Francesco, Ghizzi Michele, Notaro Ciro tim., t. 3'38"1.
2. Y.C.C. Savoia: Nuzzo Livio, Martino Giuseppe, Facchini Giovanni, Maschella Nicola, D'Alcandro Crescenzo, Minopoli Aldo, Pezzella Donato, Fragoneri Pasquale, Milo Antonio tim., t. 3'38"3.
3. C.N. Posillipo: D'Alessio Guido, Cornelio Alfredo, Carrese Paolo, Ceriani Giorgio, Di Sauro Raffaele, Cantelmo Silvio, Pugliese Domenico, Palomba Alfonso, Cannone Guglielmo tim., t. 3'43"0.
4. C.C. Irno: Toledo Alvaro, Frallicciardi Pasquale, Mazzei Cosimo, Naddeo Emilio, Marasiti Guglielmo, D'Auria Gerardo, Esposito Riccardo, De Maio Antonio, Ansuranno Giuseppe tim., t. 3'54"3.

Foto n. 2.



Foto n. 3.

Alla manifestazione remiera per la Lysistrata del 1973 partecipa, con successo, anche un doppio più che titolato: Franco Noio e Giacomo Rabitto (*foto n.4, 5 e 6*, premiati dal Vice Presidente del C.C. Napoli Di Stasio, alle spalle Guido Pepe, Presidente del Savoia e della IX Zona FIC), che già nel 1971 avevano vinto il Titolo Italiano Juniores e il Campionato del Mare, ed erano giunti quarti al Mondiale di Bled, mentre nel 1972 Giacomo Rabitto è stato l'unico italiano sul podio ai Mondiali Juniores all'Idroscalo di Milano, con il Bronzo in singolo.

REGATE ZONALI DI CANOTTAGGIO
Lago Patria 29/4/73

CONSIGLIO DELLE REGATE
Presidente: Avv. Guido Pepe
Segretario: T.Col. A.M. Alessio Guasco

GIURIA
Presidente: Dott. Franco Pepe
Giudice di Partenza: Sig. Fortunato Capobianco
Giudici di Arrivo: Conte Roberto Gaetani, Dott. Gaetano Majello, Sig. Pietro De Gregori

I GARA - Doppio seniores - m. 1000

1. C.C. Napoli: Noio Franco, Rabitto Giacomo, t. 3'45"6.
2. C.C. Napoli: Amirante Francesco, Russomanno Vincenzo, t. 4'10"0.
3. C.N. Stabia: La Mura Carmine, Cinella Mario, t. 4'10"6.
4. C.C. Irno: Pappalardo Rosario, Melle Egidio, t. 4'11"5.

Foto n. 4.



Foto 5.



Foto 6.

Il servizio eseguito da Riccardo Carbone per la Lysistrata del 29 aprile 1973 è ricco di ben 116 foto, tutte consultabili on line:

(<https://catalogo.archiviofotograficocarbone.it/carbone-web/?#k.text=canottaggio&k.datenorm=1973>), tra queste vi è quella che ritrae un riccioluto timoniere che stringe, con ogni probabilità, la sua prima Coppa di una carriera che sarà più volte iridata (*foto n. 6.2*). L'avete riconosciuto? Per coloro che hanno bisogno di un aiuto, indichiamo che la canottiera è giallo-blu.



Foto 6.2.



Foto 7.

Ai successivi Campionati Italiani Assoluti, disputati a Mantova il 27-29 luglio 1973, il doppio giallorosso Noio-Rabitto si classifica terzo Elite e Senior. Dopo cinquant'anni, immancabilmente, Giacomo Rabitto è al Savoia per festeggiare i 100 anni di Marcello James (*foto n. 7*).

Altro equipaggio di punta curato al Molosiglio da Marcello James è il 4 senza composto da Carmine Capuozzo, Corrado Saviano, Agostino Musco e Nino Castaldo.

Ora la parola, anzi la tastiera, passa a Nino Castaldo che, con il capovoga Carmine Capuozzo, non ha mancato di festeggiare il 28 marzo scorso il traguardo dei 100 anni di Marcello James (*foto n. 8* - da sin. Castaldo, Capuozzo e James).



Foto 8.

Quando alla fine del 1971 ci annunciarono l'arrivo di Marcello James "il Signor Marcello", quale allenatore al posto di Aldo Calì, noi sedicenni, rimanemmo tutti sorpresi.

Marcello si mise subito all'opera ed individuò due equipaggi sui quali lavorare, il singolo con Giacomo Rabbito, ed un 4 senza composto da Carmine Capuozzo, Corrado Saviano, Agostino Musco e Nino Castaldo.

Successivamente, vista anche l'abbondanza di atleti juniores, (16-18 anni) Marcello James incominciò a costruire un otto che subito si dimostrò anch'esso molto competitivo.

Passato un po' di tempo, necessario anche per fare l'abitudine ai nuovi metodi di allenamento imposti da Marcello James, la preparazione incominciò a prendere quota con la partecipazione alle gare di selezione per i Campionati Mondiali Juniores, con un'ultima gara internazionale a Lecco su un campo molto complicato.

Alla fine delle 3 selezioni, tutte vinte dal 4 senza e dal singolo, arrivò dalla Federazione la convocazione in nazionale dei due equipaggi per partecipare al Campionato Mondiale Junior, che si sarebbe svolto all'Idroscalo di Milano.

Su sette specialità, dunque, la Canottieri Napoli, allenata da Marcello James, portò due equipaggi completi e due componenti dell'otto azzurro: Salvatore Cozzolino e Nicola Pellicchia.

*Durante i Mondiali, Marcello James seguì i suoi equipaggi in gara (*foto n. 9*), raccogliendo, così, la soddisfazione di un incredibile lavoro svolto con passione unica. Un successo professionale veramente notevole, coronato dalla medaglia di bronzo di Giacomo Rabbito nel singolo.*

Dopo la partecipazione al Mondiale, a settembre, gli equipaggi della Canottieri Napoli avrebbero chiuso la stagione con due campionati italiani, il primo nella categoria superiore che si svolse al Lago Patria dal 15 al 17 settembre dove il 4 senza vinse il titolo italiano senior B (categoria fino a 23 anni) ed a Chiusi, la settimana

successiva dal 23 al 25 settembre, per il Campionato di categoria Juniores dove il 4 senza (foto n. 10) vinse il titolo, dopo una tiratissima regata su un lago agitato, veramente molto impegnativo.

In quella occasione Giacomo Rabbito, in singolo, giunse terzo, e l'otto arrivò secondo, dopo una regata condotta in testa, compromessa negli ultimi colpi da un tremendo filaremo, che permise all'equipaggio della Canottieri Lazio di vincere il titolo.

Anche in quella occasione, Marcello James accettò serenamente il risultato, stando vicino ai ragazzi, che avevano subito una così cocente delusione. (Nino Castaldo)

Al termine della stagione 1975, Marcello James lascia, dopo trent'anni, le acque del Golfo di Napoli, dove aveva prima regatato e poi allenato i suoi equipaggi, portandoli, nelle giornate di scirocco, sino a San Giovanni, passando per il porto, perché riparato dalla diga foranea. Oppure, con i venti di libeccio, costeggiando Posillipo sino alla Gaiola e ritorno! Sta per iniziare una nuova avventura nel Golfo di Salerno.

Continua sui prossimi numeri.



Foto 9.



Foto 10.

AGORÀ NAUTICO TRA LETTORI

Non c'è nulla di più soddisfacente per noi che curiamo il Notiziario quando un lettore leggendo gli articoli che pubblichiamo avverte il bisogno di intervenire inserendosi e raccontando a sua volta storie che si connettono e si completano tra loro. Solo così la storia e la letteratura del mondo del mare, tanto a credito rispetto ai secoli di attività, riesce a colmare un po' di vuoto. L'ammiraglio Gaetano Perillo, già gradito collaboratore del Notiziario, interviene con riferimento a due articoli pubblicati sul numero 142 di giugno scorso con notizie inedite ed interessanti osservazioni.



DAL PONTE DEL DORIA AL PONTE IN DISCUSSIONE

GAETANO PERILLO

Sul Notiziario CSTN n. 142 sono comparsi due contributi dal contenuto molto interessante, tali da indurmi a formulare qualche commento in proposito.

Il primo riguarda l'articolo di Franco Maria Puddu incentrato sulla figura dei nocchieri (alias le "scimmie", famose per abilità e arditezza nel salire sulle griselle e raggiungere le barre e i pennoni delle alberature delle navi a vela, tipo Vespucci o Palinuro).

Di seguito l'autore si rifà ai suoi ricordi di quando, dopo aver svolto il servizio militare in Marina, affrontò il concorso in Accademia Navale per diventare Ufficiale di complemento.

Fra le prove attitudinali era previsto anche l'addestramento a salire sugli alberi del Brigantino interrato nel piazzale dell'Istituto. E proprio nell'affrontare tali prove veniva apprezzata la presenza dei nocchieri che, opportunamente disposti in punti strategici, vigilavano pronti ad intervenire per qualsiasi situazione che mettesse a rischio i movimenti degli allievi.

Poi i ricordi vanno ad un periodo d'imbarco dell'autore sull'incrociatore lanciamissili *Andrea Doria*. Per l'occasione c'è ancora il giusto riconoscimento dovuto alla categoria dei nocchieri che, pur in assenza di vele, alberature, sartie, svolgevano ugualmente compiti delicati ed essenziali, non meno importanti di quelli di altri specialisti facenti parte dell'equipaggio della nave. E ovviamente non manca il riferimento alla presenza a bordo di alcune figure "mitiche" di sottufficiali quali il "Capo Cannoniere", il "Nostromo".

Da parte mia, nell'autunno del 1964, essendo imbarcato su nave *Etna*, mentre eravamo diretti a Tokyo in rappresentanza della Marina per la XVIII Olimpiade, ho avuto il mio primo contatto con l'*Andrea Doria* allorché la nave, da poco entrata in linea e alla sua prima lunga navigazione inaugurale dopo la consegna alla Marina, si affiancò alla nostra Unità nel porto di Manila (Filippine) per costituire in tandem la V Divisione Navale dislocata in Estremo Oriente.



Medaglia commemorativa della V Divisione Navale costituita in Estremo Oriente in occasione della XVIII Olimpiade.

Nel successivo biennio 1965-66 anch'io ho poi calpestato i ponti dell'*Andrea Doria* quale Ufficiale addetto al Servizio Genio Navale; riconosco quindi in pieno la pregevole descrizione fatta dall'autore e i puntuali richiami ai delicati e complessi servizi specialistici espletati dal personale di altri Reparti presenti a bordo.



Incrociatore lanciamissili ANDREA DORIA.

Non si può tuttavia non ricordare anche la presenza di un altro personaggio di pari caratura e cioè il “Capo meccanico”, detto anche il “Capo contabile di Macchina”, a cui facevano riferimento meccanici e motoristi, cioè il personale addetto alla conduzione delle caldaie, delle motrici, dei generatori elettrici e di tutta la miriade di macchinari distribuiti per lo scafo quali i condizionatori, le calderine, i dissalatori, le celle frigorifere, ecc.

Ad essi viene dato l'appellativo di “fuochisti” o, in maniera ancora più pittoresca, “la mano nera”, termine risalente a quando le caldaie di bordo erano alimentate a carbone: si possono immaginare gli effetti prodotti su chi doveva maneggiarlo, operando in locali angusti, insalubri e in presenza di alte temperature

Ci fu un episodio significativo che merita di essere menzionato.

Nell'estate del 1965 fu programmata per l'*Andrea Doria* una crociera in Sud America che prevedeva l'imbarco nel porto di Santos (Brasile) dell'allora Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat e del suo numeroso seguito, diretti in visita ufficiale in Uruguay e Argentina.

Partiti regolarmente all'ora prevista, si puntò verso sud a velocità sostenuta onde rispettare l'orario di arrivo a Montevideo.

Mentre si navigava in mare aperto, all'improvviso la nave eseguì una imprevista larga virata sul lato dritto, compiendo quasi un'intera circonferenza. Fu immediatamente ridotta l'andatura. Ci precipitammo nel locale agghiaccio e constatammo l'avvenuto bloccaggio della macchina del timone a causa della deformazione di un cilindretto incorporato nel dispositivo di azionamento della servopompa idraulica del timone.

Al momento, fu comunque possibile ricorrere ad un sistema di emergenza a comando manuale, per proseguire la navigazione, anche se a velocità più ridotta. Saremmo arrivati con un po' di ritardo a Montevideo, ma questo non fu ritenuto da Saragat un problema.

Intanto, sotto coperta si ragionava sul da farsi. Il cilindretto incriminato aveva una configurazione particolare con incavi e scanalature. Si ragionava su come sostituirlo, ma non era compreso fra i ricambi in dotazione al Contabile.

Tuttavia questi, rovistando in magazzino, procurò una barretta di acciaio di idoneo diametro con la quale uno dei "fuochisti" del Reparto, un napoletano molto abile nell'eseguire lavori al tornio, riuscì a riprodurre un esatto duplicato di quel componente, essenziale per il ripristino della funzionalità del timone, che andò perfettamente in posto e consentì il ritorno alla normalità.

Tramite il Direttore di Macchina il Presidente fece pervenire il proprio compiacimento per la professionalità dimostrata per l'occasione dal 7/8 Reparto.

Per il resto della crociera il timone non dette alcun altro problema e, una volta rientrati a La Spezia, i tecnici dell'Arsenale constatarono la bontà del lavoro eseguito.

L'altro articolo su cui mi sono soffermato è quello scritto dal Prof. Silvestro Sannino, che tratta un argomento su cui in passato ho già avuto occasione di esternare alcune mie considerazioni: il Ponte sullo Stretto con le inevitabili connessioni con la Questione meridionale.

Un primo commento è apparso sul Supplemento Sette al Corriere della Sera in data 07.11.2014, che riporto di seguito:

“A proposito dell'utilità o dell'inutilità del ponte sullo Stretto di Messina sarebbe il caso di fare una approfondita riflessione, onesta e scevra di ogni pregiudizio, su quante infrastrutture siano state sbrigativamente giudicate inutili e rinviabili per il Sud Italia, fin dal 1861, nei primi decenni del Regno, e successivamente anche negli anni repubblicani del dopoguerra.

Dal 1861 al 1910 furono aperti al traffico ferroviario quattro importanti trafori alpini (Frejus, San Gottardo, Col di Tenda e Sempione) di lunghezze variabili dagli 8 ai 20 km, più il tunnel stradale sotto il Col di Tenda, inaugurato nel 1882. Parallelamente si avviò la costruzione delle corrispondenti reti stradali e ferroviarie di diramazione verso i territori circostanti. Tali infrastrutture furono concepite e realizzate per agevolare i rapporti e gli scambi commerciali e culturali con i Paesi al di là dei confini settentrionali e costituirono un veicolo importante, decisivo per lo sviluppo socio-economico delle aree interessate. Tuttavia, in quegli anni (e purtroppo anche nel secolo successivo) nella programmazione degli interventi di ammodernamento infrastrutturale del Paese, l'attenzione principale in tema di viabilità stradale e su ferro fu concentrata quasi esclusivamente per l'attraversamento dell'arco alpino. Per mancanza di una lungimirante e realistica previsione di quali dovevano essere i fattori determinanti per l'edificazione di un grande Paese, non si tenne conto della sua configurazione geografica protesa verso il mare e quindi crocevia di importanti sistemi di comunicazioni marittime, da utilizzare quali potenziali ed essenziali strumenti di collegamento anche con altri Paesi, confinanti o non, quelli cioè situati al di là del mare e oltre. Di conseguenza non fu avviato nelle regioni peninsulari e insulari uno speculare potenziamento di porti, aree retroportuali, strade e linee ferroviarie di interconnessione, ecc. In altri termini non fu predisposta con pari tempestività tutta una serie di migliorie, infrastrutturali idonee a facilitare i collegamenti con le realtà socio-economiche esistenti oltre i confini marittimi a sud della penisola e impedendo di riflesso benefiche ricadute sul tessuto esistenziale delle regioni stesse. Si tenne in scarsa considerazione che gli Stati pre-unitari possedevano importanti risorse degne di essere saggiamente valorizzate, quali quelle socio-economiche, industriali, e culturali, nonché siti storici, archeologici, naturalistici, universalmente conosciuti e apprezzati. Un tale strabismo si è protratto negli anni successivi, con i vari governi che si sono succeduti di differenti connotazioni politiche ed estrazioni geografiche. Nelle realizzazioni di ogni tipo, intese a conseguire l'ammodernamento del Paese, le priorità sono state sempre assegnate alle regioni settentrionali, mentre al Sud si tende ad intervenire solo in seconda battuta. Per fare qualche esempio. La tanto decantata Autostrada del Sole fu progettata solo fino a Napoli; l'Alta Velocità Ferroviaria ancora non va oltre Salerno. Non è peregrino affermare che l'origine e la causa dei vistosi

squilibri tuttora esistenti fra le due macroaree dell'Italia possa risalire proprio alla fase iniziale di costruzione dello Stato Unitario, allorché venne ignorata o sottovalutata la necessità di avviare un armonico e omnicomprensivo progetto di ammodernamento dell'intero territorio nazionale.

In ultima analisi, solo se si invertirà la tendenza sarà possibile stimolare e consolidare negli italiani la percezione di appartenere a una vera collettività, coesa per il conseguimento del bene comune, pur mantenendo la ricchezza delle sue ben note individualità e diversità”.

Con un secondo commento, sempre sul Supplemento Sette del Corriere della Sera in data 16.01.2015, ho condiviso il precedente intervento di un lettore che aveva espresso il parere favorevole alla realizzazione del Ponte con argomentazioni condivisibili sulla validità del progetto, mentre veniva addossato al Governo la responsabilità della mancata riuscita dell'impresa, perché privo di una visione chiara del futuro.

Al riguardo io sostenevo allora:

*“In effetti sono molti i personaggi della politica che si comportano come *tappi di sughero* specialisti nel galleggiare in qualsiasi mare, piatto o agitato che sia, ma incapaci di dare vero spessore al loro mandato e di comprendere quali siano le reali esigenze da fronteggiare e come intervenire con provvedimenti tempestivi, coerenti e coordinati.*

Sul tema specifico, comincia ora a profilarsi un'atra singolare incongruenza:

a) l'Anas ha annunciato di aver ultimato l'ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria per circa l'82% del suo tracciato, precisando che per la restante parte sono già definiti lotti e quote di finanziamento, e quindi si avvicina la data per il suo completamento;

b) in Sicilia la rete stradale ed autostradale si arricchisce di altri tronchi, mentre per i collegamenti ferroviari si darà il via al raddoppio della linea Messina-Palermo.

Si sente poi parlare anche dell'Alta Velocità Ferroviaria a sud di Salerno.

*Se questa è dunque la previsione programmatica per opere pubbliche e infrastrutture di grandi comunicazioni per quell'area, che senso ha ancora lasciare il *cul de sac* fra Scilla e Cariddi, quando al di qua e al di là delle due sponde calabre e siciliane saranno state costruite strade e linee ferrate moderne e di alta velocità? Classico esempio di sistema viario a *clessidra orizzontale*, peraltro non nuovo su quel tracciato. Se si volge lo sguardo 400 km circa più a nord il raccordo fra le autostrade CE-SA e SA-RC è tuttora costituito da una bretella di viabilità locale il cui attraversamento comporta dispendiosi rallentamenti per i flussi veicolari provenienti dalle due autostrade, specie in occasione di massicci spostamenti da nord a sud e viceversa.*

Quanto al Ponte, si paventa che il forte vento sullo Stretto sarebbe causa di paralisi per il transito dei veicoli e dei convogli ferroviari e si auspica il potenziamento della flottiglia operante su quel tratto di mare, mediante l'impiego di traghetti idonei anche per navigare in condizioni meteo-marine proibitive. Ma ... quale dovrebbe essere il dimensionamento di siffatti natanti per essere adatti per sicure traversate in quelle avverse condizioni?

In realtà si è di fronte a situazioni sporadiche ed eccezionali, si ha motivo di ritenere, adeguatamente valutate dai progettisti della struttura. Sarebbe perciò economicamente conveniente tenere a disposizione e gestire natanti di grosso tonnellaggio per impieghi saltuari? Senza trascurare che i tempi di attraversamento sarebbero comunque non compatibili con quelli consentiti per gli spostamenti in terraferma, tenuto conto delle lungaggini conseguenti alle operazioni di imbarco e sbarco”.

Adesso, dopo circa un decennio si ripropone il tema del Ponte sullo Stretto per far ripartire quella che si presenta come una scommessa politica, tecnica, economica, ambientale, funzionale, fra opposte fazioni. Le ragioni e gli argomenti su cui si dibatte sono di varia natura e si basano sul bagaglio di conoscenza dei tanti esperti coinvolti, ciascuno portatore di proprie documentate e attendibili opinioni.

Uno degli aspetti più evidenziati, anche per il suo impatto emotivo sull'opinione pubblica, è rappresentato dalla elevata sismicità della zona - già tragicamente manifestatasi ai primi del novecento - che dovrebbe scongiurare la costruzione di una infrastruttura avente dimensioni uniche al mondo.

Una simile preoccupazione ha sicuramente la sua ragion d'essere. Logica vuole che lo staff dei tecnici e dei progettisti ne abbia responsabilmente tenuto conto, mettendo a calcolo coefficienti più che conservativi per assegnare ad ogni componente della struttura requisiti di resistenza antisismica ai massimi livelli.

C'è da supporre tuttavia che nessun'altra costruzione esistente in zona possa vantare requisiti assimilabili. Se dunque è prevalente questa logica conservativa, allora andrebbero delocalizzati tutti gli edifici nei territori calabro-siciliani a cavallo dello Stretto che, in caso di disastrosi terremoti, sarebbero i primi a subire gravissimi danni per persone e cose, per carenza di una adeguata configurazione antisismica.

Su un altro versante, si rileva giustamente che in Sicilia e in Calabria sarebbero prioritari interventi mirati per l'ammmodernamento e il potenziamento delle reti stradali, autostradali e ferroviarie, molte delle quali ancora in uso su tracciati obsoleti. Si tratta di constatazioni e accuse reiterate da molti decenni, che tuttavia non portano a risultati concreti e risolutivi.

Eppure, anche questa persistente situazione altamente deficitaria rappresenta un atout efficace e di rapida presa sull'opinione pubblica, puntualmente giocato dai fautori del NO.

Per concludere, con un po' di ironia, chi ritiene non più attuale l'uso di un mantello miracoloso tipo quello leggendario usato da San Francesco di Paola, e aspira a vedere un collegamento fisso fra le due sponde dello stretto, si accontenti di assistere alla traversata in programma da parte di un temerario equilibrista estone mentre cammina su un cavo sospeso steso fra i piloni abbandonati dell'energia elettrica di Santa Trada (Villa San Giovanni) e Torre Faro (costa messinese). 25.06.2024

ANNIVERSARIO DI UN RECORD

Il 16 giugno del 1964, sessanta anni fa, i cittadini tedeschi Bent Axel Schlesinger e Franz Kuen con la loro auto Volkswagen modello "Maggiolino" resa opportunamente anfibia, hanno traversato lo stretto di Messina replicando l'impresa nel 1984 ed entrando così nel Guinness Book of World Record. La ormai storica autovettura si trova al Museo di Wolfsburg. La nota e la relativa foto che di seguito riportiamo si trovano sulla rivista "Vela e Motore" luglio 1964 (Archivio "Centro Studi Tradizioni Nautiche").

QUANDO TRA IL DIRE E IL FARE C'È DI MEZZO ... LO STRETTO DI MESSINA

Una Berlina Volkswagen 1200, a tetto apribile, ha attraversato lo Stretto di Messina. La partenza è avvenuta da Cannitello, un ridente villaggio di pescatori fra Villa San Giovanni (Reggio Calabria) e Scilla; la vettura ha toccato terra in un punto della costa siciliana fra Punta Faro e Ganzirri. A causa delle forti correnti, la traversata è stata compiuta lungo un arco di circa 7 chilometri e portata a termine in 38 minuti.

La Volkswagen che ha collegato la costa calabrese a quella siciliana è una normale Berlina del tutto di serie, alla quale sono state apportate alcune modifiche atte a consentirle di muoversi nell'acqua con la stessa sicurezza con la quale cammina sulla strada.

Più esattamente, le modifiche apportate sono state le seguenti:

— chiusure di sicurezza per le due portiere — protezione a tenuta stagna dell'apparato di accensione (involucri protettivi per spinterogeno, cavi, candele; la bobina è stata portata all'interno della vettura) — protezione a tenuta stagna del carburatore (presa d'aria all'interno della vettura) — protezione a tenuta stagna del bocchettone dell'olio lubrificante (sfiatatoio all'interno della vettura) — prolungamento dei tubi di scarico — applicazione di un'elica sulla puleggia fissata all'albero motore con supporto sul paraurti posteriore.

Ad un regime di circa 1800 giri al minuto, il motore ha permesso una velocità oraria di crociera prossima alle 4 miglia marine (Km/h 7,200). Durante la traversata le ruote anteriori hanno avuto funzione di timone.



UN VECCHIO DELLA VELA

Non è facile trovare notizie sui profili dei personaggi, semplici marinai o pionieri dello yachting, che hanno fatto la storia della vela navigando eroicamente senza limiti su tutti i mari del mondo, vivendo esperienze ineguagliabili. Ecco perché quando ci troviamo di fronte ad un'intervista come quella che pubblichiamo ci precipitiamo a pubblicarla pensando di fare cosa gradita ai nostri lettori, soprattutto quelli amanti della storia della marineria italiana. (dalla "Rivista Nautica" fondata nel 1892, numero di Aprile 1940, p. 227)

I RICORDI DI "FRACASSIN"

GIOVANNI CHIOZZA (*)

Un androne, una serie di scale a gradini di lavagna che sembrano non aver fine, e finalmente, all'ultimo piano, la dimora di Giuseppe Casalino, vulgo "Fracassin", il classico vecchio lupo di mare che conta al suo attivo non meno di cinquanta imbarchi su navi veliere e la veneranda età di 92 anni. Al giungere colassù credemmo di essere pervenuti alla meta: ma "Fracassin" non era in casa. Lo trovammo poco dopo seduto sulla ghiaia del lido mentre stava godendosi l'ancor tepido sole decembrino: stringeva fra le labbra l'inseparabile pipa dalla quale traeva boccate di fumo azzurrognolo che si perdeva nell'aere immoto dopo avere disegnato larghe volute. Indossava un cappottone blu, e portava calcato sulle ventitré un berretto a visiera dello stesso colore; ricordi entrambi di un tempo remoto e di molte vicende. Si scosse al suono della nostra voce, quasi ridestandosi da un sogno: ed un largo sorriso gli illuminò il volto quando gli declinammo il nome e il motivo della visita.



Giuseppe Casalino (*foto*) – meglio ancora "Fracassin" – è nato a Genova-Voltri il 12 giugno 1848 e quindi sta avviandosi verso la novantaduesima primavera. A tredici anni aveva già iniziata la carriera marinara in qualità di mozzo, le mani incallite e i piedi divenuti prensili quasi come quelli delle scimmie, che la "carriera" prescelta imponeva spesse volte arrampicate su per le "griselle" ed esercizi di equilibrio sul "marciapiede" per "imbrogliare" o "sbrogliare" le vele a seconda che spirasse vento di fortunale oppure regnasse "calma cippa".

- Volete raccontarci qualche episodio della vostra vita marinara?

- Volentieri – ci ha risposto l'amabile vecchietto – V'intratterò, anzitutto, sulle crociere atlantiche del *Cosaro*, il bellissimo cutter del quale fu proprietario, armatore nonché abilissimo comandante il compianto capitano Enrico Alberto D'Albertis, una fra le più simpatiche figure di marinaio e di gentiluomo.

Il 16 luglio del lontano 1882 – se la memoria non falla il *Corsaro* salpava l'ancora volgendo la prora verso lo stretto di Gibilterra. A mezzogiorno del 28 avevamo lasciato di poppa le colonne d'Ercole e il *Corsaro* faceva rotta per sud ovest puntando su Madera, prima tappa della crociera.

"Avete mai sentito parlare di "terrazze" colossali? No? Ebbene l'equipaggio del cutter ne vide affiorare una paraggi dell'isola, di proporzioni davvero ragguardevoli. Armatosi di un arpione un marinaio si fece tosto sul "pennacchio" e con un lancio maestro riuscì a spegnere l'animaccia dell'animale al creatore. Ma nemmeno

l'ausilio di ben tre paranchi ci permise di rizzare a bordo l'animale che fu così abbandonato ai flutti.

“La mia memoria – è sempre il simpatico Fracassin” che parla – ricorre sovente al professor Leonardo Fea, allora assistente del Civico Museo di Storia Naturale di Genova, del quale fui compagno di una spedizione scientifico-venatoria da lui intrapresa sulle pendici del vulcano spento di Teneriffa. Nel corso di tale scorribanda terrestre furono catturati conigli selvatici, farfalle, lucertole ed insetti – questi ultimi conservati nell'alcole – onde arricchire la collezione esistente nel Civico Museo.

“Ma la crociera del *Corsaro* svoltasi nell'anno 1892 sulle orme di Cristoforo Colombo, lasciò in me un ricordo indelebile. Mi ero imbarcato in qualità di cuoco. Figuratevi! Da Genova pervenimmo a Cartagena e quindi a Palos. Giunta l'ora di partenza da quest'ultimo porto per iniziare la traversata atlantica, una parte dell'equipaggio si mostrò titubante: lo scafo è piccolo - taluno diceva - e i rischi non trascurabili. Il capitano D'Albertis – e mi par di vederne ancora la maschia figura – radunò allora l'equipaggio e pronunciò queste poche parole: Chi non si sente di affrontare la traversata può sbarcare il suo posto sarà coperto da un marinaio spagnolo. Bastò l'allusione perché l'equipaggio lasciasse da banda ogni incertezza.

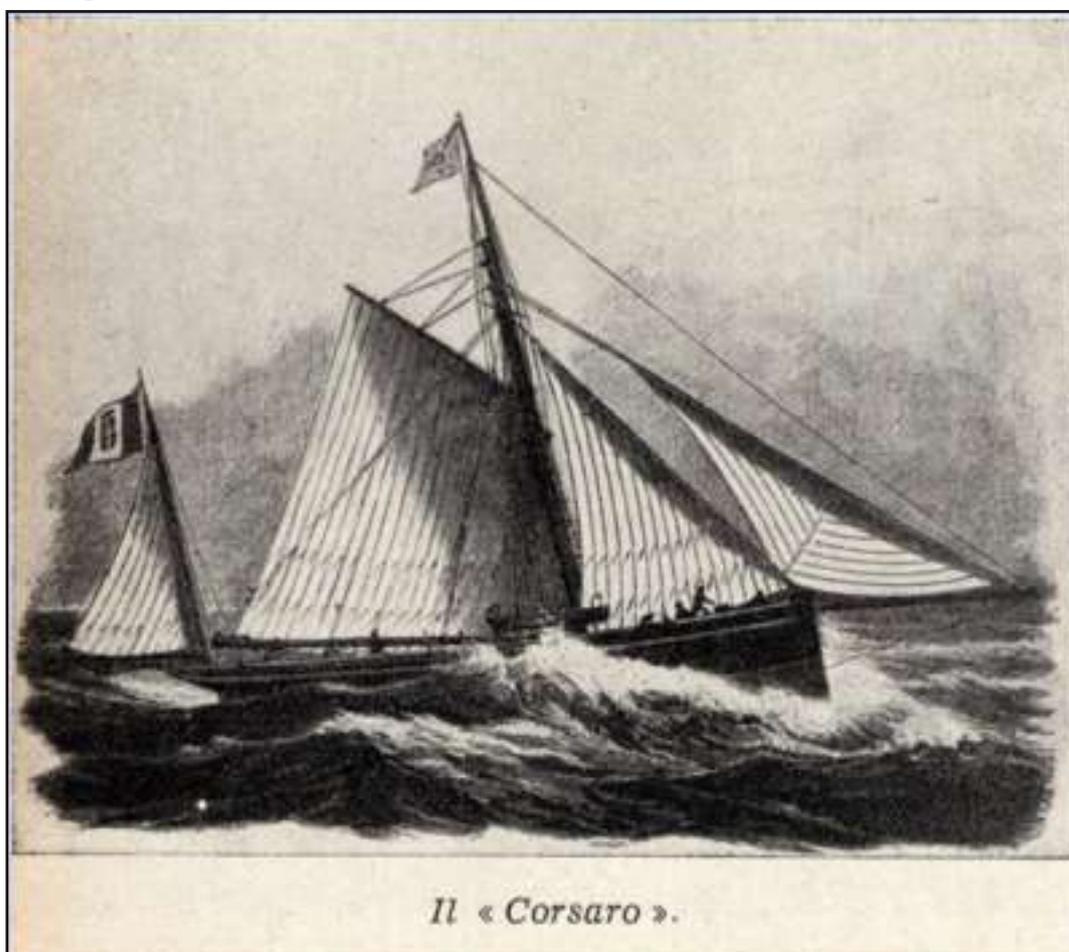
“Dopo molti giorni dalla partenza, il timoniere avvistò un cetaceo. “Si arrivò lo spinacher e si piantò sull'orsa ma si trattava di una balena morta della cui carne si pascevano migliaia di pesci; e quel giorno ne cucinai per tutti i gusti.

“Un colpo di cannoncino confermò le osservazioni fatte alcune ore prima dal comandante: San Salvador era avvistata.

“Nell'isola fummo accolti da un bianco credo si trattasse del governatore – e da una quarantina di mori « che ci fecero molta festa” ad onta del caldo infernale che regnava nell'isola.

«I tre bellissimi modelli delle caravelle colombiane che figurarono degnamente nell'esposizione mondiale di Chicago furono da me guarnite e credo – se non m'inganno – siano oggi conservate nel Civico Museo navale di Pegli.

“A New York – ove appunto ci portò il *Corsaro* dopo avere lasciato San Salvador – incontrammo le Regie navi *Flavio Gioia*, *Vespucci*, *Vittorio Emanuele*.”



“Nella traversata atlantica di ritorno, un ciclone ci colse nel Gulf Stream e molti – lo seppi dopo – “ci facevano buon’anima”. Anche noi in tale frangente considerammo con una certa apprensione l’eventualità di finire sui banchi di Terranova; ma fortuna volle che “il vento girasse” e che non producesse altri danni se si eccettua l’asportazione di quanto asportabile era in coperta.

A questo punto “Fracassin”, quasi prevenendo una nostra domanda – ci elenca gli scafi sui quali ha compiuto molteplici viaggi dal 1864 all’epoca dell’ultimo imbarco:

«Nave *Avvenire*, brigantino *San Rocco*, (quest’ultimo “investito da un inglese” e arenatosi sulla spiaggia di Gallipoli di Turchia), brigantino *Enrico Bollo*, brigantino *Aurora*, brik *Pensiero Italiano*, brik *Francesca*, ship *Maria Bollo*, barco *Unione*, brigantino goletta *Paolo Capet*, brigantino a palo *Due Marie*, brigantino *Azoff*, cutter *Fiammetta*, nave goletta *Dan*, nave goletta *Giacomo*, brigantino goletta *Massone*, nave goletta *Piemonte*, brigantino a palo *Principe di Lucedio*, brigantino a palo *Sassari*, brigantine goletta *Due Sorelle*, brigantino goletta *Lorenzino Padre*, brigantino *Angela Madre*, brigantino *Giambattista Padre*; e poi i cutters da diporto: *Sfinge*, *Corsaro*, *Rigoletto*, *Zena*, *Eolia*, *Maria Nicoletta*, *Nella*, *Leda*, *San Erasmo* ed infine l’*Artica* del Duca degli Abruzzi.

A proposito dell’*Artica*, “Fracassin” ci tiene a raccontarci come il superbo cutter riuscì a conquistare all’Italia un ambitissimo trofeo: la Coppa di Francia.

Dopo un intenso allenamento effettuato sul *Nella*, il 25 aprile 1902 presi imbarco sull’*Artica*. A Marsiglia che fu teatro delle prove – avemmo per avversaria *Suzette*, uno scafo del quale si dicevano mirabilia. Alla vigilia della prima prova cadde una leggera pioggerella: e il Duca così si espresse: “Oggi poche gocce d’acqua; domani 100; tonnellate di maestrale”. E indovinò giusto.

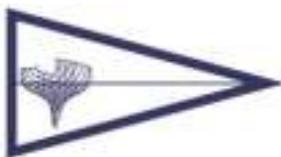
Fuori del porto vecchio ponemmo mano ai terzaruoli e iniziammo la regata che durò per ben sei ore. Ma fummo noi soli a lottare con il mare ed il vento: i francesi rinunciavano quasi subito al confronto preferendo il sicuro approdo ai rischi di una navigazione assai perigliosa. Gli italiani trionfarono. Due giorni dopo, seconda prova. Il vento spirava ancora gagliardo; i francesi rientravano in porto accusando un’avaria, al contrario di *Artica* che anche questa volta portava a termine la prova conquistando all’Italia la Coppa in palio.

A parte la realtà e la fantasia, Giuseppe Casalino vulgo “Fracassin”, voltrese puro sangue e marinaio al buon tempo della vela, dopo tanti anni di navigazione sui mari e venti trascorsi in terra ferma, ad Avigliana, ove ha ricoperto le funzioni di custode del “Club nautico piemontese”, gode ora nella natia Voltri un più che meritato riposo. E contiamo di poter secolui brindare alla centesima primavera.



Il Capitano Enrico Alberto D’Albertis al timone del suo “Corsaro”.

(*) – *Giovanni Chiozza di Pegli, detto ‘u precisu’, commentatore sportivo della Gazzetta del Lunedì.*



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

Tirreno – Adriatico coast to coast. E' in questa chiave che va letto l'intensissimo giugno agonistico delle barche dell'AIVE che hanno frequentato a seconda del porto d'armamento la XXIII Argentario Sailing Week, la XXI Vele d'Epoca a Napoli e la XXII Grandi Vele di Gaeta, mentre a Venezia andavano in onda il 1° Raduno Città di Venezia – Trofeo Artù Chiggiato e l'XI Trofeo Principato di Monaco “Le Vele d'Epoca in Laguna”. Un full di appuntamenti che hanno coinvolto quasi 100 scafi diversi, contando anche le Vele Latine che dopo La Spezia si sono affacciate anche a Gaeta. Un movimento in crescita sulle coste occidentali e orientali della penisola che valorizza la marineria, le radici e le origini. Un andar per mare a vela lento - ma non troppo - e tradizionale, con opere d'arte galleggianti che arrivano ad avere, e in alcuni casi a superare, i 100 anni di età, grazie alla cura, alla passione e all'impegno economico dei loro innamorati armatori. Una tessera importante del mosaico che rappresenta la galassia vela dove convivono pacificamente questi scafi carichi di storia e bellezza, con i Nacra 17 foiling di Ruggero Tita e Caterina Banti, dal prossimo 28 luglio in gara ai Giochi a Marsiglia, con gli AC 75 della 37° America's Cup che monopolizzeranno l'attenzione di un vasto pubblico, non necessariamente velista, da fine agosto in poi, e anche con i Class 40 con cui fanno i pendolari degli oceani i vari Ambrogio Beccaria, Alberto Bona, Alberto Riva, Andrea Fornaro. Un dato interessante salta tra l'altro agli occhi curiosando lungo le banchine dei vari appuntamenti: sulle barche AIVE si vedono molti giovani. Segnale incoraggiante che significa che la vela delle barche Classiche, d'Epoca, Spirit of Tradition, Classic IOR e in via sperimentale Cruiser Yachts, diverte e attira anche generazioni più giovani che, si spera, vorranno prendere il testimone per continuare a far navigare questi scafi, magari riportandone in vita e a regatare ulteriori. Da sottolineare in tutto questo l'importante ruolo della Marina Militare, armatore di rilievo che permette di continuare a vivere a tante barche con storia importante e migliaia di miglia navigate alle spalle.

XXIII Argentario Sailing Week, 12-16 giugno

Organizzata dallo Yacht Club Santo Stefano del Presidente Piero Chiozzi e del Vicepresidente e Direttore Sportivo Marco Poma, con il supporto costruttivo dell'Amministrazione Comunale, l'Argentario Sailing Week è un must per molti armatori che una volta di più hanno premiato gli sforzi del club che ha accolto 50 iscritti in rappresentanza di 9 nazioni. Una gran bella visione quella del molo della Pilarella, con gli scafi ordinatamente ormeggiati in sequenza, specie se goduta dall'alto della fortezza che domina il porto dove è andata in scena venerdì sera una grande festa nella quale la parte scatenatamente danzante non è stata irrilevante.



Quattro le prove disputate, con frustrazione da poco vento nella prima e annullamento per la maggior parte delle classi. Ci si è rifatti però nelle giornate successive con regate tecniche caratterizzate da vento non scontato come direzione e intensità. I risultati hanno visto prevalere *Mariska* (Tamariska Doo) nei BIG Boat, *Crivizza* di

Ariella Cattai e Gigi Rolandi nei Classici, *Freya* di Luca Celeghini negli Spirit of Tradition, *Matchless* di Giacomo Bei negli S&S Swan, *Chinook* di Paolo Zannoni nei Vintage e *Matrero* di Rafael Periera, *Aragon* nei Classic IOR.

Debutto molto positivo dell'esperimento della Cruiser Yachts, fortemente voluta da Giancarlo Lodigiani Presidente AIVE recentemente scomparso, con gran divertimento dei relativi concorrenti. In questa categoria ha vinto *Barbara* di Roberto Olivieri alla quale è stata assegnato anche il Trofeo Voscià-Giancarlo Lodigiani riservato alla yawl meglio classificata nella propria divisione e più antica – *Barbara* ha 101 anni – in caso di parità.

1° Raduno Città di Venezia -Trofeo Artù Chiggiato: 22-23 giugno

E' stato un successo il 1° Raduno Città di Venezia -Trofeo Artù Chiggiato organizzato dalla Compagnia della Vela di Venezia, un evento sostenuto da Giancarlo Lodigiani che collegando questa manifestazione con il Trofeo Principato di Monaco-Le Vele d'Epoca in Laguna del 28-30 giugno giunto alla sua XI edizione, rende Venezia centrale per il movimento delle vele d'epoca e classiche in Adriatico. Sedici le fasciose barche che hanno incrociato le vele per tre giorni in due prove a bastone e in una bella costiera. Lo scafo più antico, premiato con il Trofeo Fondazione Gran Teatro la Fenice, è stato *Sorella* della Marina Militare, varato nel 1858. *Naif*, sloop *Marconi* del 1973 di Ivan Gardini, ha vinto nei Classici. A *Serenity*, sloop del 1936 dell'armatore Roberto del Tio, la vittoria Overall e negli Epoca. Prima delle Passere è stata *Aspasia* e *Isabella* ha vinto negli Open. Gran colpo d'occhio l'Arsenale, dove sono stati ormeggiati per tutto il periodo, fino all'evento successivo, i concorrenti, e interessante la cena degli equipaggi nella sede di San Giorgio della Compagnia nel corso della quale presenti il Presidente Beppe Duca, il Consigliere Dario Perini, il rappresentante AIVE Nicolò de Manzini e il giornalista velista di lungo corso Antonio Vettese, sono state introdotte le barche partecipanti, con le loro storie, a partire dalle origini.



21° Vele d'Epoca a Napoli: 20-23 giugno

Nella 21° edizione delle Vele d'Epoca a Napoli del Reale Yacht Club Canottieri Savoia la novità è stata Ischia. Nel senso che con il supporto del Circolo Nautico Punta Imperatore di Forio d'Ischia le barche, ospitate lì, hanno disputato giovedì e venerdì due prove nel mare dell'isola. Poi sabato con una regata costiera si è raggiunta Napoli dove domenica, dopo la parata d'eleganza partita dal porticciolo Santa Lucia, si è corsa la costiera di ritorno a Ischia. A *Viola*, cutter del 1908 il Trofeo Ventrella, a *St. Christopher* la Coppa Angelo Lattarulo, entrambi trofei



challenge. *Ausonia*, lo storico Dragone ITA-1 del Savoia, quinto ai Giochi del 1948, è stato giudicato il "più elegante". La Marina Militare oltre a patrocinare l'evento, è stata co-organizzatore. A vegliare su tutti *Nave Palinuro*, attraccata alla Stazione Marittima del Porto di Napoli. Quanto ai risultati, il gradino più alto del podio è stato di *Viola* (Vintage Yachts), di *Crivizza* (Classic Yachts), che ha vinto anche la Coppa Punta Imperatore intitolata a Pippo Dalla Vecchia e di *Ojalà* (Classic IOR).

XXII Grandi Vele 2024 a Gaeta: 29-30 giugno

Le Grandi Vele 2024, organizzate dallo Yacht Club Gaeta col supporto della Lega Navale Italiana - Sezione di Gaeta, del Circolo Nautico Caposele e della Base Nautica Flavio Gioia, sono state intense giornate di regate, di commozione e di amicizia nelle quali la presenza di Giacomo Bonelli, medico innamorato della vela e del suo Golfo scomparso nel 2021, ideatore e padre dell'evento, si avvertiva intensamente. Hanno vinto *Ojalà II* di Susan Holland nei Classic IOR, *Viola* di Kostia Belkin negli Epoca, *Crivizza* di Ariella Cattai e Gigi Rolandi nei Classici



e *Midva* di Davide Besana nei Libera. Con l'occasione l'attribuzione del Premio Follaro d'Oro, riservato a personalità che si siano distinte per il loro impegno a favore dello sviluppo e della promozione sociale e culturale del Mezzogiorno d'Italia o di tutti i Sud del mondo, a Raimondo Cappa, noto velista di lungo corso, di fatto un premio alla carriera, mentre Il Premio Bonelli, dedicato a chi si sia speso per la vela nel Golfo, è stato consegnato da Giacomo Bonelli Jr a Angelo Tracchia, sempre vicino a Le Grandi Vele. Quanto al Premio Nostromo nel 2024 è andato a Vito Fiorin per l'attività di soccorso in mare prestata per il salvataggio di un alto numero di migranti.

XI Trofeo Principato di Monaco a Venezia-Coppa BNL BNP Paribas Wealth Management: 29-30 giugno

Con 31 barche iscritte in questa XI edizione la regata ha stabilito il suo record *Naïf* di Ivan Gardini ha vinto nei Classici facendo il bis della vittoria Overall conquistata nel 2023, seguito da *Nembo II* e *Al Nair II*. *Serenity* di Roberto Dal Tio si è imposto tra gli Epoca, davanti a *Ciao Pais* e *Bettina II*. *Agos* ha prevalso tra gli Spirit of Tradition 1 che vedono *Angelica II* al secondo posto e *Nichy* al terzo, mentre *Capriccio* è stato il primo tra gli Spirit of Tradition 2 davanti a *Palaia Tyche* e *Return*. A *Manuela V* l'Enoshima Trophy 5.5 seguita da *Volpina III* e *Rapicano*. Il Trofeo, promosso dal Console Onorario del Principato di Monaco a Venezia Anna Licia Balzan, è stato organizzato con la direzione sportiva di Mirko Sguario, presidente dello Yacht Club Venezia, in collaborazione con il Circolo Velico Porto di Mare, il Salone Nautico Venezia e Vela Spa.

L' AON Special Award è andato al cardiocirurgo Gino Gerosa "per le doti umane e professionali e per la sua grande passione per il mare e la vela". (FLO)



Consegna "Premio Voscià - Giancarlo Lodigiani" a Barbara.

