



www.cstn.it

# NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE  
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](mailto:redazione@cstn.it)

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

ANNO IX - N° 89

NOTIZIARIO ON-LINE

gennaio 2020

## SOMMARIO

- |  |         |   |         |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale .....                         | pag. 1  | • Le imbarcazioni dell'Ansaldo .....      | pag. 18 |
| • Il Pamir a Castellammare di Stabia ..... | pag. 2  | • Una barca impostata in un salotto ..... | pag. 21 |
| • Michelangelo Cattori .....               | pag. 6  | • Le navi dell'età di mezzo .....         | pag. 28 |
| • La Vela ... che bella! .....             | pag. 8  | • Libri in Vetrina .....                  | pag. 31 |
| • La Coppa Bellano .....                   | pag. 12 | • La storia di un record .....            | pag. 32 |
| • La vela nella XVII Olimpiade .....       | pag. 15 |   |         |

## EDITORIALE

Con questo numero 89 di gennaio 2020 il nostro Notiziario entra nel suo IX anno di vita.

La Rivista, frutto di una scelta filosofica, s'interessa essenzialmente di storia, cultura e tradizioni nautiche e la maggioranza dei nostri lettori dimostrano costantemente di gradire la rotta intrapresa. Ci nutriamo del passato per aggredire il futuro. Volgendo lo sguardo a questi nove anni passati rivediamo: il lungo cammino percorso; le firme autorevoli che siamo riusciti a catturare e che si sono affezionate e continuano ad essere presenti sulle pagine del Notiziario; le migliaia di lettori che ricevono puntualmente il mensile anche fuori dall'Italia e che ci scrivono il loro consenso. Tutto questo ripaga ampiamente la fatica che la preparazione della pubblicazione richiede ai pochi

volontari che curano la Redazione, dalla ricerca degli articoli ai rapporti con i collaboratori esterni, dalla non semplice impaginazione alla spedizione. Gli addetti non sono molti e andrebbero doverosamente menzionati, uno per uno, ma non è questo che gradiscono, sanno bene che "nulla la vita concede agli uomini senza un grande sforzo". Dunque, lunga vita al NOTIZIARIO CSTN e a tutti i Lettori

...



Hanno collaborato: *Sandro Alessi, Gigi Audizio, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gaetano Gallinaro, Giovanni Iannucci, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi, Emilio Somma*

## BARCHE STORICHE

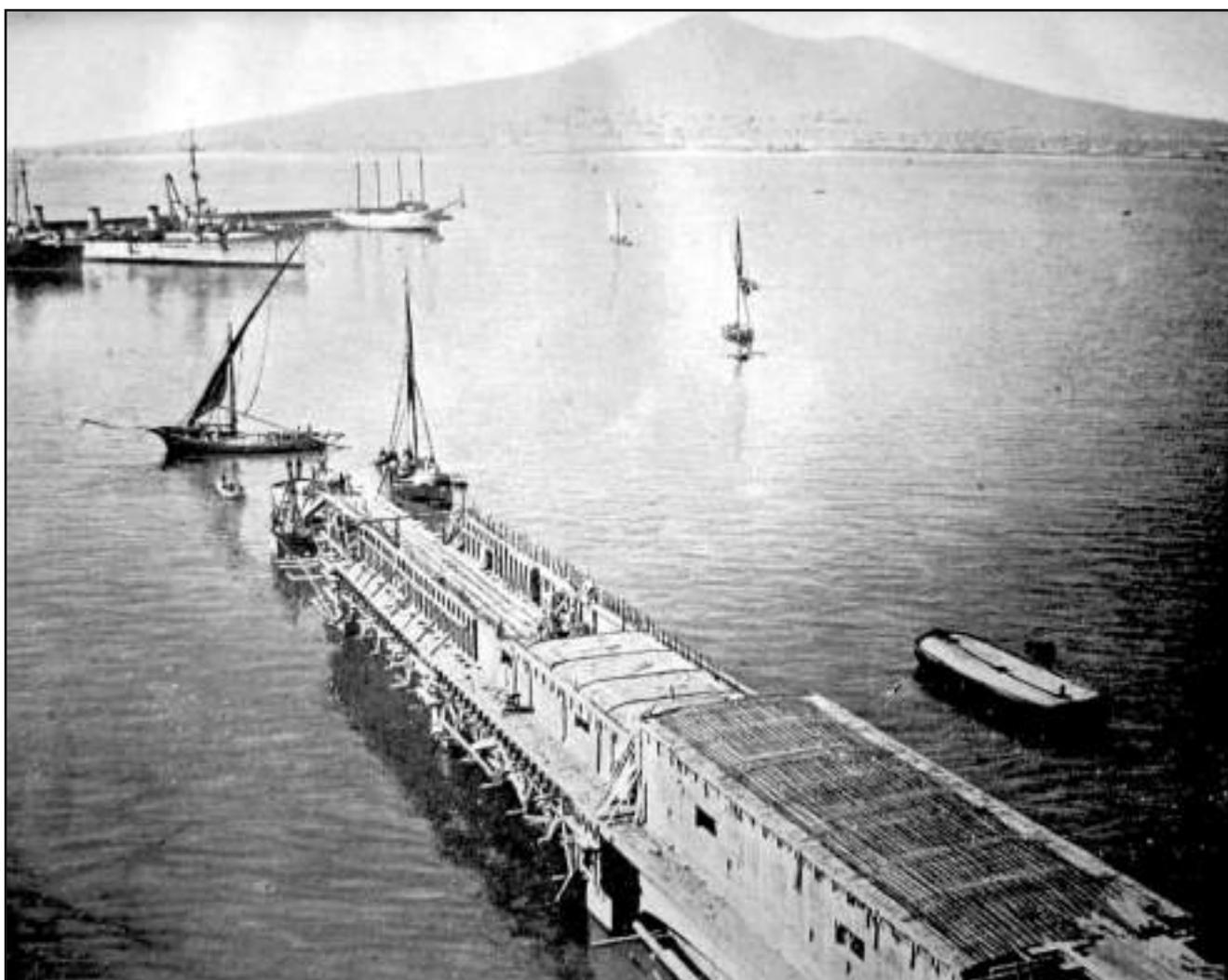
*La pubblicazione sul Notiziario di questo articolo del Comandante Claudio Ressmann ha conquistato un record d'attesa difficilmente eguagliabile (oltre un anno). Motivo: non si riusciva a trovare una fotografia della nave "Pamir" ormeggiata per 4 lunghi anni (1920/1924) nel porto stabiese nonostante i tentativi messi in campo tra cui perfino un appello sul quotidiano "Il Mattino" di Napoli. Il "miracolo" lo ha fatto l'amico Antonio Formicola che dal suo ricchissimo archivio marinaresco ha tirato fuori una rara foto d'epoca che finalmente ci permette di pubblicare l'affascinante storia del "Pamir".*



### LA LUNGA SOSTA DEL PAMIR A CASTELLAMMARE DI STABIA

*Claudio Ressmann*

È trascorso da allora quasi un secolo e, a parte qualche centenario, nessuno a Castellammare di Stabia può ricordare la lunga permanenza in porto di uno dei più grandi velieri del mondo, una nave divenuta successivamente famosa per uno dei più tragici drammi della mariniera mercantile mondiale.



*Una rarissima foto (anni 1920 ca.) del veliero "Pamir" ormeggiato al molo foraneo del Porto di Castellammare di Stabia fornita per cortesia dal Cap. Antonio Formicola.*

Il suo nome era *Pamir* e costituiva uno degli esemplari dell'”ultima vela”, maestosi eredi dei clipper, i più veloci velieri commerciali di tutti i tempi, impiegati generalmente a partire dalla metà del XIX secolo, sulla rotta tra Cina e Gran Bretagna, sempre in competizione tra di loro per consegnare col massimo anticipo in Europa il “tè primo raccolto”.

Lungo fuoritutto 114 metri e armato con tre alberi a vele quadre e uno a vele auriche per una superficie velica di 3.800 metri quadrati), era stato varato nei cantieri Blohm & Voos di Amburgo il 19 luglio 1905, all'epoca in cui i piroscafi avevano ormai esercitato anche nei confronti dei grandi velieri una concorrenza insostenibile. Ciononostante la Compagnia armatrice tedesca Laeisz contava di poterlo utilizzare soprattutto su lunghe distanze nelle ventose rotte oceaniche per i noli “poveri”, come rottami di ferro, minerali e soprattutto guano, il fertilizzante presente allo stato naturale sulle coste cilene.



*"Pamir" 1929.*

Allo scoppio della prima guerra mondiale la nave si rifugiò a Las Palmas nelle Canarie, dove l'equipaggio venne internato e dove rimase fino a guerra finita, quando raggiunse Amburgo e poi l'Italia alla quale fu assegnato dalle clausole del trattato di pace.

Rimorchiata fino a Castellammare di Stabia, la nave fu ormeggiata al molo foraneo; la sua suggestiva sagoma, così, entrò prepotentemente nello skyline del porto campano dal 17 marzo 1920 fino all'estate 1924. Poi, considerata l'impossibilità per lo Stato di utilizzarlo proficuamente, il *Pamir* fu venduto per 7.000 sterline alla stessa Compagnia Laeisz, sempre impegnata nel trasporto del guano dal Cile. Anche questo impiego non durò però a lungo (la chimica produceva ormai fertilizzanti molto più economici) per cui il *Pamir* sarebbe stato certamente avviato alla demolizione se non fosse intervenuto il capitano Gustaf Erikson, un armatore finlandese con sede a Mariehamn, nelle isole Åland, proprietario di molti grandi velieri che navigavano in tutti i mari del mondo dove ci fosse vento sufficiente per i loro imponenti piani velici.



*"Pamir" 1929. Foto d'epoca scattata sul "Pamir": gli allievi alle prese con i pennoni di gabbia.*

La nave era alla fonda a Goteborg il 14 marzo 1940, giorno dell'armistizio tra Unione Sovietica e Finlandia; quindi, battendo bandiera finlandese, potette trasferirsi di nuovo nelle acque del Pacifico, in Australia e in Nuova Zelanda. Nel 1941, mentre era ormeggiato a Wellington, il *Pamir* fu considerato preda di guerra ed affidato ad una Compagnia neozelandese che l'impiegò per il trasporto di materiale bellico dagli Stati Uniti ai porti del Pacifico. Durante tale attività fu protagonista di una avventura quanto meno singolare. Al largo delle Hawaii il 12 novembre 1944 venne avvistato dal sommergibile giapponese 112, sul cui comandante, il capitano Tetsuji Kudo, sorpreso e affascinato dalla visione suggestiva e insolita del grande veliero con tutte le vele spiegate, prevalse lo spirito del marinaio su quello del combattente e così l'incontro non ebbe conseguenze.



*Il "Pamir" con tutta la tela a riva.*

Alla fine del conflitto il *Pamir* fu restituito alla Finlandia e nel 1951 stava per essere consegnato al demolitore, quando venne acquistato per 40.000 sterline, insieme al quasi gemello *Passat*, dall'armatore tedesco Heinz Schliewen per adibirli ambedue a navi-scuola. Il progetto era di utilizzarli contemporaneamente anche come navi da carico: in tal modo si sarebbe potuto disporre di equipaggi a basso costo, rendendo così meno gravosa la gestione finanziaria delle navi stesse.

Nel cantiere Hovaldtswerke di Kiel le due unità furono sottoposte a radicali lavori, tra cui l'installazione di un motore Diesel da 900 cavalli e la trasformazione di numerosi locali interni tenuto conto delle esigenze degli allievi. La prima crociera addestrativa ebbe inizio nel dicembre 1951 con destinazione il Sud America ed altre ne seguirono nei due anni successivi. L'iniziativa fu molto apprezzata negli ambienti dell'istruzione nautica, ma nonostante i proventi dei noli si rivelò così passiva dal punto di vista economico da far fallire l'armatore dopo soli due anni, anche perché vennero meno sovvenzioni statali promesse e non mantenute.

Così per l'ennesima volta nel 1953 il *Pamir* con il *Passat* furono messi in vendita e trovarono come acquirente una banca del Land Schleswig-Holstein che li diede in gestione al Consorzio Stiftung *Pamir* und *Passat* formato da 40 armatori tedeschi.

Le attività nautico-commerciali si svolsero regolarmente per un quinquennio e furono molto positive dal punto di vista didattico, ma altrettanto disastrose da quello commerciale per cui, prima del rientro delle due navi scuola dalle consuete crociere in Sud America del 1957, venne deciso dal Consorzio di sospendere l'attività. In quel momento il *Pamir* era al comando del cap. Johannes Diebitsch e si trovava a Buenos Aires dove aveva caricato alla rinfusa 3.780 tonnellate di orzo e 250 di granaglie. A bordo c'erano 86 uomini d'equipaggio, compresi 52 allievi. Da notare che le operazioni di carico si erano svolte lentamente per via di uno sciopero dei portuali, i quali erano stati sostituiti all'ultimo momento da personale militare, evidentemente poco qualificato per effettuare un corretto stivaggio.

Il *Pamir* levò gli ormeggi il 10 agosto 1957 per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio prima del disarmo, dirigendo alla volta di Amburgo, senza incontrare particolari difficoltà nella prima parte del viaggio. Successivamente, mentre si trovava 600 miglia a sud-ovest delle Azzorre, incappò il 21 settembre nell'uragano Carrie proveniente dai quadranti meridionali. Le tremende sollecitazioni derivanti dalla furia del mare e dall'intensità del vento provocarono una forte inclinazione sul lato sinistro, accentuata da un progressivo spostamento del carico. Lo scafo si rivelò presto ingovernabile fino a mettersi di traverso rispetto al moto ondoso accentuando in tal modo uno sbandamento già critico. Alle 13.03 il *Pamir* si capovolgeva, affondando in 20 minuti. L'assetto della nave consentì di utilizzare solo due scialuppe di salvataggio che pochi riuscirono a raggiungere a nuoto. I superstiti furono soltanto cinque membri dell'equipaggio ed un allievo (Gunther Hasselbach) salvati dal mercantile *Saxon*. Nei nove giorni successivi la nave *Absson* della Guardia Costiera effettuò accurate ricerche in tutta la zona senza alcun esito, mentre in ambedue le Germanie si proclamava una

giornata di lutto nazionale e si dava inizio ad una serie di inchieste che si sarebbero protratte per un ventennio.

Una lugubre annotazione. Per ironia della sorte il drammatico ultimo viaggio del *Pamir* fu uno dei pochi a concludersi con un utile finanziario per la Compagnia. Le assicurazioni pagarono infatti 2,2 milioni di marchi, una cifra più che sufficiente a compensarla per il danno economico subito.

Anche oggi gli "aspiranti al comando di navi mercantili", gli allievi nautici, effettuano l'indispensabile tirocinio a bordo, ma dell'esperimento di impiegare navi da carico come navi scuola per i frequentatori di un intero Istituto Nautico non si è più parlato. A distanza di oltre un secolo è infatti ancora vivo nelle marinerie di tutto il mondo il ricordo della più grande tragedia del mare all'epoca dell'"ultima vela".

il che su-  
luire su  
arsi tra

Massa - appena avremo un qua-  
dro chiaro della vicenda, sare-  
mo in grado di prendere una de-

possa essere la causa del cedi-  
mento del manto stradale.

IRAPRESSIONE PERINATA

---

**Castellammare**

**Caccia al veliero tedesco «fantasma»  
che si fermò nei cantieri di Stabia**

Un veliero tedesco, il *Pamir*,  
nelle acque stabiesi dopo la  
prima Guerra mondiale.  
L'ipotesi, che gira sui social, è  
arrivata anche al sindaco  
Gaetano Cimmino, che ha  
chiesto aiuto ai cittadini ed  
agli storici per scoprire  
se c'è un fondo di  
verità in questo  
mistero. «Ci è  
arrivata una  
richiesta per  
ricostruire la  
storia della  
famosa nave  
scuola - scrive il  
primo cittadino  
sulla sua pagina Fb  
- che affondò nel 1957  
nell'Atlantico a causa di  
un uragano. Ma secondo  
questi ricercatori dopo la fine  
della prima Guerra, nel 1921, il  
*Pamir* fu assegnato all'Italia in  
conto riparazioni di guerra e  
rimase fra Napoli e Genova  
fino al '23 e probabilmente in  
sosta nei nostri Cantieri per  
qualche tempo». Una storia di  
leri che sta scatenando anche  
la curiosità degli storici del

territorio. «Sembra strano che  
non ci siano immagini o  
cartoline di un veliero  
straniero fermo nelle nostre  
acque in quell'epoca - spiega  
Giuseppe Plaitano, che nel suo  
archivio non ha nulla di questa  
nave "fantasma" -  
indagherò per capire  
quanto ci sia di vero  
in questa  
racconto». Incuriosito dalla  
nave battente  
bandiera tedesca  
anche un altro  
appassionato  
cultore del passato,  
Egidio Valaccia: «I  
cantieri dovrebbero  
conservare documenti su  
questa nave ospitata per  
lavori. Sul web si fa  
riferimento alla sosta stabiese  
durata addirittura quattro  
anni, ma anche per me è  
assurdo che non ci siano foto o  
riferimenti precisi per un  
inquilino di questo tipo nei  
nostri Cantieri navali».

tutti esposito

IRAPRESSIONE PERINATA



*L'appello del "Il Mattino" (7-11-2018) per trovare una foto del "Pamir" nel porto di Castellammare di Stabia*

## PERSONAGGI STORICI

*Tra i tanti appassionati lettori del Notiziario c'è un amico sincero, l'avvocato Emilio Somma, una erudita e brillantissima penna non facilmente disposta a concedersi fuori dagli ambiti strettamente professionali. Dopo un lungo corteggiamento siamo riusciti a strappargli il ricordo di un suo interessante parente, Michelangelo Cattori, ufficiale di Marina, geniale inventore e munifico industriale. Con l'articolo abbiamo anche ricevuto dei preziosi estratti delle sue pubblicazioni che adesso fanno parte della Biblioteca del CSTN.*

### UFFICIALE DI MARINA. IMPENDITORE E BENEFATTORE

## MICHELANGELO CATTORI

*Emilio Somma*



*Foto 1.*

L'indiscussa amabilità dell'amico Paolo Rastrelli che mi ha fatto conoscere il notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche, mi ha abituato alla lettura di questa Rivista nei confronti della quale, pertanto, sono debitore. Ed intendo onorare il mio debito in egual moneta, fornendo quindi notizie e spunti che potranno essere argomento di approfondimento da parte di commentatori che hanno un bagaglio di esperienze e conoscenze tecniche di cui sono, ahimè, privo.

Intendo parlare di Michelangelo Cattori, pro zio di mia madre ed eccentrico protagonista della vita napoletana di due secoli or sono.

Nacque a Napoli il 30 gennaio 1848 e si arruolò a sedici anni nella Marina Militare del Regno. Guardiamarina nel 1866, combattè la guerra di indipendenza contro l'Austria. *(foto 1)*

Fu segretario particolare del Ministro della Marina Ammiraglio Ferdinando Acton e lasciò la vita militare nel 1882 con il grado di Tenente di Vascello quale Ufficiale del *Conte di Cavour*.

Persona dai mille interessi fondò, tra l'altro, una piccola società per lo studio e la progettazione di veicoli a trazione elettrica.

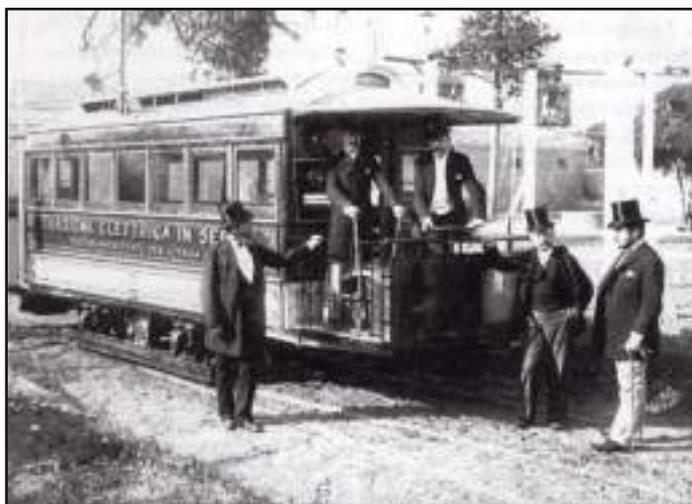
Fu così che Roma ebbe a conoscere, il 6 luglio 1890, il primo tram elettrico che unì Piazza del Popolo alla via Flaminia sotto lo sguardo preoccupato di Re Umberto I. *(foto 2)*

Ma è della sua formazione militare che volevo parlare atteso che il Cattori si fece conoscere anche come scrittore di argomenti militari in un momento particolarmente fecondo di novità tecniche attesa la circostanza che il naviglio militare, ormai abbandonata la vela, aveva imparato a conoscere l'utilizzo del vapore per poi passare a motori sempre più potenti.

Scrisse diversi opuscoli e manuali di carattere marinaresco; di essi ricorderò "La nave da guerra moderna, Studi intorno alla migliore composizione di una flotta e Studi di tattica navale".

Nel primo lavoro il Cattori accentra la sua attenzione tra la giusta proporzione tra potenza del motore, peso dello stesso e corazzatura della nave, con occhio attento alle navi della marina inglese.

Più avanti illustrerà i vantaggi del rostro, che in verità credevo scomparso da tempo; per ultimo esaminando i vantaggi sull'utilizzo della



*Foto 2.*

torpedine che, seppur inventata da tempo, obbligava ora le navi a propulsione a rapide manovre al fine di evitare le stesse.

Nelle conclusioni del suo lavoro, l'Autore auspicava per la nostra marina, navi con minore autonomia d'azione, ma più veloci, armate con cannoni da 43 tonnellate anziché quelle da 100 e con corazza orizzontale da 8 a 10 cm, ma con numerosi compartimenti stagni.

Nell'opuscolo intorno alla migliore composizione di una flotta, l'attenzione dell'autore, oltre che ai dati tecnici fu rivolta anche ai costi di ogni nave di cui l'Italia avrebbe dovuto essere armata.

Intorno al 1887 la spesa militare stimata per la flotta era prossima ai cinquanta milioni di lire!

In Studi di tattica navale il Cattori accentuò la sua attenzione sull'utilizzo dell'artiglieria di bordo e sulle difficoltà per una nave in movimento di centrare il bersaglio anch'esso in movimento e con armi pari od addirittura superiori.

Dopo un'analisi sulla tattica dell'Ammiraglio Butacof, consulente della flotta russa e sulla implicazione che ogni singola unità determina su un'intera squadra, il Cattori esaminò, in un periodo in cui la radio non era stata ancora inventata, l'utilizzo dei segnali di combattimento mediante bandiere di facile riconoscibilità per tutte le navi che operassero in zona di combattimento.

(N.d.R.) Per completare la figura straordinaria di Michelangelo Cattori, non solo brillante ufficiale di Marina e valente studioso di costruzioni navali e tattica navale, scienza quest'ultima per la quale il suo Saggio di Concorso ebbe la 1ª menzione onorevole, riteniamo significativo accennare, sia pur brevemente, alla sua attività imprenditoriale e di magnanimo capitano d'industria.

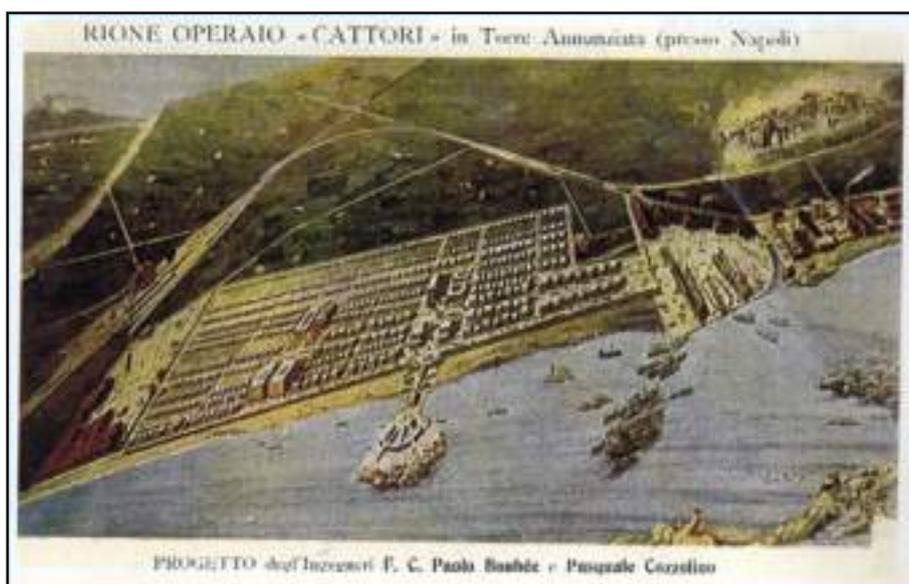
Lasciata la Marina nel 1882 si stabilisce a Roma dove "fonda una piccola società per lo studio e progettazione di veicoli a trazione elettrica (tram). L'officina è in una proprietà del Principe Borghese presa in fitto. Nel 1899 fonda la M. Cattori e C. ed acquista i Cantieri Metallurgici Italiani in Castellammare di Stabia dove si trasferisce".

I Cantieri metallurgici, fondati nel 1870 dal cittadino belga Charles Finet, furono in seguito assunti dalla "Impresa Industriale Italiana di costruzioni Metalliche" e gestiti da Alfredo Cottrau fino al 1893. Successivamente messi in liquidazione vengono acquistati da Michelangelo Cattori per 375000 lire con atto del 31 gennaio 1899, "È un grande stabilimento specializzato in particolare nella costruzione di ponti metallici e carri ferroviari che conta oltre 600 operai". Nel 1906 inizia la costruzione del Rione Operaio in Torre Annunziata per assicurare con un fitto molto basso se non simbolico una casa ai suoi operai (*foto 3*). Nello stesso Rione Operaio fece costruire la chiesa di San Michele con un portale d'ingresso particolarmente pregevole ed un organo giunto appositamente dal Belgio.

L'avanzare dell'età e la mancanza assoluta nell'ambito familiare di eredi in grado di continuare il gravoso impegno lavorativo lo inducono, prima della guerra 1915/1918, a cedere a Falck lo stabilimento.

Muore a San Giorgio a Cremano (Napoli) nella sua villa Ocsia il 26 agosto 1915.

Nelle sue volontà testamentarie ci sono disposizioni, legati e lasciti per Opere Pie, Ospedale degli Incurabili, Reale Albergo dei Poveri, Nave Scuola *Caracciolo* e per il Conservatorio delle Donne Pentite di Genova (. . . lui che non si era mai sposato).



*Foto 3.*

*Una vita per la vela tutta da raccontare quella di Gigi Audizio che grazie a l'intermediazione di Sandro Alessi il Notiziario sta cercando di ricostruire, come un grande puzzler, un pezzetto per volta. In questo quinto capitolo troviamo Gigi nella veste di coach federale per la squadra femminile del Moth Europa per l'Olimpiade del 1992. Leggendo l'articolo abbiamo anche modo di scoprire fino a che punto è arrivata la sua amicizia con il mitico Paul Elvström.*



## **Preparazione delle Olimpiadi**

### **Capitolo 5**

*Luigi Audizio*

Forse qualcuno avrà visto il post di Vittorio d'Albertas che mi ha spinto a parlare dell'esperienza di allenatore della classe Moth Europa alle Olimpiadi di Barcellona 1992, ma vorrei aggiungere qualche foto e qualche ulteriore ricordo.

L'anno prima, il 1991, Renzo Rabbò era il coach dei maschi ed io delle ragazze. La classe era il Moth Europa, il singolo femminile scelto per quelle Olimpiadi.

Le nostre due squadre erano numerose, otto atleti ciascuno, ma il mio era il compito più difficile a causa delle selezioni. Erano tutte brave e più che "coach" ero un accompagnatore, per rimanere imparziale. La posta era certamente alta ed a volte nel gruppo si creavano tensioni. Comunque, dopo le ultime regate a Cadice, fu Arianna Bogatech a qualificarsi.

E finalmente iniziarono gli allenamenti . . . La FIV aveva acquistato due Roga, la barca che avrebbero dato alle Olimpiadi: abbiamo fatto un programma di allenamenti molto duro, sul Garda, ma Arianna, diplomata Isef, era fisicamente perfetta.

Come sparring partner ci voleva un ragazzo e Martino Bolletti accettò con entusiasmo: mi è stato di buon aiuto perché, oltre ad essere molto bravo, aveva un bel controllo sugli umori di Arianna.

Però, oltre alla routine degli allenamenti, dovevo inventarmi qualcosa di più . . . andare una settimana a Hellerup con Arianna e Martino, le due barche, carrello e gommone.

Sapete chi abita a Hellerup, in Danimarca: Paul Elvström.

E volete sapere cosa mi è costata una settimana di consulenza da Lui? Un chilo di parmigiano reggiano comprato in autogrill...

Le foto che seguono mostrano Paul che aiuta i ragazzi a varare e consiglia loro gli assetti e la migliore regolazione della vela. Nel pomeriggio poi una breve discussione nel giardino di casa sua.

(foto 1 e 2).

Alla fine della settimana, Arianna teneva testa a Martino.

L'ultimo giorno Paul ci ha portato a fare una lunga passeggiata sull'isola di Ven, in Svezia, e ci ha raccontato le sue esperienze ed i suoi errori da non ripetere.

Il sunto era: "evitate tutto quello che vi toglie serenità". Mai cadere nei tranelli delle interviste, essere consapevole che ti sei ben allenata, autoconvincerti che l'Olimpiade è una regata e che le tue avversarie le conosci e le hai anche già battute.

Purtroppo, invece, il peso della responsabilità ebbe la meglio e le prime regate andarono male; poi Arianna ritrovò la serenità ed ha finito in bellezza, ma troppo tardi. Risultati: 12-11-13-4-5-2-7.

Il bronzo a punti 62. Arianna, punti 69, solo ottava.

Un vero peccato, ma il risultato delle ultime quattro gare dice che abbiamo lavorato bene e che una medaglia era alla portata.

La vela ... che bella, anche da coach.



### **NdR (Sandro Alessi)**

Questa volta mi piace iniziare le “note” con un messaggio di Gigi, inviatomi successivamente alla pubblicazione di questa storia sulla sua pagina FB.

Gigi Audizio: "Sandro, questa me la devi pubblicare ... non per me, ma in ricordo dell'umiltà di un grande che non c'è più. Grazie".

Con il quale intendo semplicemente sottolineare l'affetto di un grande velista per un campione assoluto qual'è stato lo Zio Paul, suo mentore, maestro, datore di lavoro ma, soprattutto, amico di una vita.

Poi, non avendo mai avuto niente a che fare con le Olimpiadi . . . non ho molto da aggiungere se non che, all'epoca dei fatti narrati, Paul Elvström aveva già 64 anni (è mancato esattamente tre anni fa, il 7 dicembre 2016, a 88 anni) e ne erano passati ben 32 dal suo ultimo oro olimpico, quello del 1960.

In relazione al quale, invece, posso riferire un aneddoto raccontatomi da un altro grande della vela italiana, Pippo Dalla Vecchia.

Scena: Napoli, seconda metà di agosto 1960, qualche giorno prima dell'inizio delle regate della XVII Olimpiade dell'era moderna. A Paul Elvström viene assegnato per sorteggio, assieme ad un Finn (barca, costruita dai Cantieri di Monfalcone, che è stata recentemente acquistata e fatta restaurare da Giuseppe e Filippo La Scala, n.d.r.), un albero che non gli piaceva per niente. Problema: come fare per averne un altro. Soluzione: navigare, senza dare molto nell'occhio, verso gli scogli, scuffiare accidentalmente e spezzare l'albero (che era di legno, come lo scafo).

Poi, ottenutone un altro, provarlo attentamente, passare una notte a scucire la vela, adattarla all'albero nuovo e ricucirla. Infine vincere la quarta medaglia d'oro consecutiva nel singolo, battendo tale Aleksandr Čučelov (URSS) ed un ancora giovane André Nelis (Belgio), che era arrivato secondo nel 1956 a Melbourne.

Un'ultima notarella storica: alle Olimpiadi di Helsinki 1952, quelle vinte da Straulino-Rode nella Star per intenderci, aveva appunto esordito il Finn e, dopo Elvström ed un inglese, si era classificato terzo Richard Sarby che del Finn era stato il progettista.

Direi che, allungato ben bene il brodo, anche per questa volta è tutto.



*Foto 1.*



*Foto 2. - Arianna Bogatech, Martino Bolletti ascoltano i consigli di Paul Elvström.*



*Foto 3. - Da sinistra: Paul Elvström, Gigi Audizio ed Arianna Bogatech.*



*Regata della Classe Europa.*



*Il Moth Europa, classe olimpica 1992, 1996, 2000, 2004.*

## COPPE FAMOSE NELLA STORIA DELLA VELA

*Un vecchio articolo ci racconta come è nata una delle Coppe più antiche d'Italia: la Coppa Bellano, organizzata dal Regio Regate Club Lariano. Siamo sul Lago di Como che può vantare una tradizione velica più che centenaria come viene documentato in questa interessante ricostruzione storica.*

*(da "Motonautica - Vela e Motore" settembre 1938)*

### LA COPPA BELLANO

*Dott. Ing. Carlo Buzzoni*



Parlare di questa Coppa che è ormai al suo trentottesimo anno di vita (vale per la data in cui l'articolo è stato scritto, 1938), e che venne istituita per pubblica sottoscrizione, è richiamare alla mente la cronistoria dello sport della vela sul Lario, che ebbe sempre nel campo di regata di Bellano le sue massime manifestazioni.

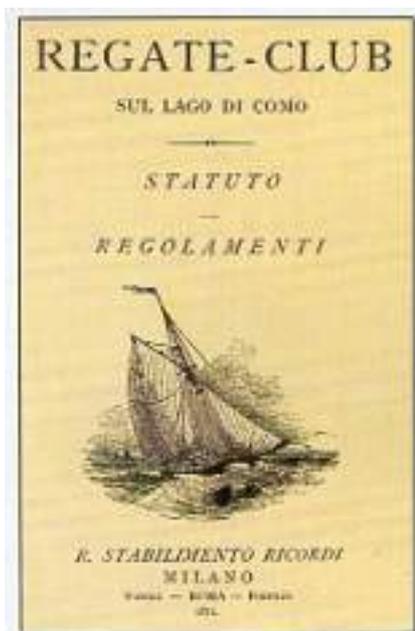
Iniziatore della sua istituzione fu un'originalissima figura di sacerdote, Don Luigi Adamoli, a nessuno secondo nell'inesauribile passione per la vela da lui praticata attivamente, malgrado i molti ostacoli che gli vennero frapposti. L'originalità di questa coppa, non consiste solo nel suo valore artistico, davvero ragguardevole, quanto dal regolamento che l'accompagna, così voluto dal suo iniziatore. La formula è la più lata che si possa immaginare. Soleva Don Luigi, che era non solo un abilissimo timoniere, ma anche e forse più, un progettista geniale, sostenere con vivacità e convinzione, che bisognava lasciar completamente libera da ogni pastoia limitatrice, la fantasia degli architetti navali, perché creassero degli scafi sempre più veloci. Posto che la forza di propulsione è il vento, che la vela ne è l'organo di sfruttamento, campo libero sia lasciato al costruttore di studiare la forma e le dimensioni dello scafo, che a

parità di superficie velica diano il maggior rendimento. Fu appunto per affermare questo principio di assoluta libertà, che Don Luigi Adamoli si fece promotore della coppa Bellano che ancora oggi è libera a tutti i tipi di imbarcazioni, grandi e piccini, siano esse bulbi o derive, abbiano esse una o più vele comunque attrezzate. I compensi sono stabiliti da una tabella, avente a base solo la misurazione metrica della vela, traducesi in pratica, in un certo numero di minuti secondi per la differenza di ogni metro quadro di vela e per miglio marino. La formula non era nè migliore nè peggiore di molte altre allora in uso. L'esperienza di molti anni ha dimostrato che una formula di regata perfetta non esiste; in questo campo bisogna accontentarsi del meno peggio. Al tempo in cui venne istituita era forse necessario porre un freno all'eccessiva invelatura delle imbarcazioni, che risultava dalle formule precedenti, nelle quali il fattore vela partecipava solo in ragione della radice quadrata della superficie.

Ma come sempre l'eccessiva libertà si traduce in licenza. I costruttori, costretti alla limitazione della superficie velica, portarono ogni loro cura ad alleggerire lo scafo, ad evitare ogni slancio di prua e di poppa per diminuire l'opera morta, a sopprimere in favore della velocità ogni e qualsiasi comodità di navigazione. Nacquero così, siamo nel 1901, iniziatore il Cantiere Gallinari di Livorno, i tipi Dai-Dai vere macchine da corsa, a fondo piatto, spigolate, prive di pozzo, con fasciame sottilissimo (si estraevano dall'acqua ogni sera), con deriva mobile assai leggera, che si reggevano solo con la zavorra umana, maledizione dei marinai che non si avvicinavano al quintale. Imbarcazioni velocissime con vento leggero, insuperabili di mezza nave e a vento largo, che con mq. 24-25 di vela, filavano in senso assoluto più di qualsiasi bulbo od altra deriva con doppia velatura. Fu appunto nel 1901 il *Dai-Dai III* del compianto marchese Fazio Del Pozzo e Giuseppe Brambilla che iniziò la serie dei vincitori della Coppa Bellano, con un tempo da primato.

Nel 1903 segue *Viperina IV* del fu dott. Giulio Guaita, essa pure un Dai-Dai.

Nel 1905 - *Pluck*, un bulbo del sig. Sandro Volpi Bassani in una giornata di vento assai teso, interrompe la serie delle vittorie delle derive.



**Bellano02 : Documento sulla fondazione del Regata Club sul Lago di Como (1 gennaio 1875)**

Nel 1906 la vittoria arride a *Rocket* del marchese Fiori di Serramezzana, una deriva ancor oggi sulla breccia, sopra ogni altra famosa per venti leggeri. Nel 1908 vince *Azio VI* del comm. Ignazio Centurini, deriva che fece furori disputata da una serie di monotipi dei Cantieri Taroni di Carate Lario, primo movimento di reazione agli eccessi di velocità che avevano misconosciuto ogni bellezza estetica e ogni comodità e praticità al nostro sport. Molto ci si riprometteva per lo sviluppo delle regate e per il loro interesse agonistico, dal poter disporre di imbarcazioni tutte uguali, nelle quali teoricamente la vittoria doveva arridere al più abile.

Praticamente pur essendo i monotipi 1908 delle ottime imbarcazioni sia per regata che per diporto, non riuscirono nemmeno essi dopo i primi anni a mantenere nutrito il campo dei partenti, assillo degli organizzatori di regate a vela. La Coppa Bellano spettò pertanto in tale anno al n. 4 dell'avv. Guido Stoppani di Menaggio.

Segue una lunga interruzione e non è che nel 1921, che si ricorre la Coppa ed il *Rocket*, passato in proprietà dell'avv. Vianello e del cav. A. G. Venini, iscrive per la seconda volta il suo nome nella lista dei vincitori. L'anno successivo 1922 la sorte favorisce *Falena* dei fratelli Gavazzi e ing. Buzzoni, essa pure una deriva assai veloce.

Passano ancora tredici anni prima di ricorrere la Coppa, tredici anni durante i quali lo sport velico sul Lario sembrava spento per sempre.

Morto il glorioso Regio Regate Club Lariano, che aveva portato vittoriosamente il suo guidone in tante gare italiane ed estere, per la successiva scomparsa dei suoi soci più benemeriti bisognò attendere la nascita del Circolo della Vela di Como, perché si ritornasse ad organizzare delle regate veliche sul Lario. Fu appunto nel 1935 che sotto i suoi auspici si ricorse la Coppa Bellano e ne sortì vincitore il 6 m. S.I. del dott. Guido Rossello.

All'arrivo figuravano ai posti d'onore *Rocket* e *Falena*, ed il risultato dimostra il progresso tecnico della costruzione degli scafi, e più ancora delle velature, avendo il vincitore con una superficie velica leggermente inferiore, pur essendo un bulbo impiegato un tempo minore delle due velocissime derive.

Quest'anno la Coppa è stata disputata sempre sul campo di regata di Bellano, organizzata dall'Associazione Velica Alto Lario (A.V.A.L.) una nuova sezione che un gruppo animoso di giovani entusiasti seppe e volle costituire in Gravedona. La Coppa quest'anno è stata vinta dal 6 m. S. I. *Dadu* del gr. uff. Zanoletti presidente dall'A.V.A.L. Ad essa arriderà il consueto successo e perpetuerà quella passione velica, che talora si eclissa, ma mai si spegne, e di cui la Coppa Bellano restò e resterà per le acque lariane il documento più antico e più interessante.

NdR: La storia e l'Albo d'Oro della Coppa Bellano sul sito: [www.velabellano.it](http://www.velabellano.it) )



## R. REGATE CLUB LARIANO

### Condizioni speciali per la Coppa Bellano

1. - La regata per la Coppa Bellano sarà per barche d'ogni tonnellaggio e tipo, per costruzioni nazionali ed estere; i compensi saranno stabiliti in base alla sola velatura in ragione di tre minuti secondi e mezzo ogni miglio di percorso e per ciascun metro quadrato di vela. (La superficie velica verrà divisa per cinque). Detta proporzione di compenso sarà tenuta per un anno in via di esperimento, rimanendo fermo che la misura di potenzialità di un yacht, per la Coppa Bellano, sia sempre presa dalla sola superficie velica.
2. - La regata avrà luogo in giorno festivo, colla partenza a mezzogiorno preciso; il percorso consisterà di due giri del triangolo Bellano-Dervio-Acquaseria.
3. - In caso di cattivo tempo che renda, a giudizio della Giuria (sentito anche l'On. Sindaco di Bellano) non conveniente tenerla, la regata verrà rimandata ad altro giorno d'accordo col Sindaco.
4. - I yachts in partenza dovranno essere non meno di tre. Il timone sarà tenuto da un signore o da una signora (Soci di un Club riconosciuto) dall'avviso di attenti sino alla fine della corsa.
5. - Otto giorni prima della corsa Coppa Bellano, il vincitore dell'anno antecedente rimetterà la Coppa Stessa al Comitato o Giuria del R. Regate Club Lariano. Quando però uno stesso Yacht vincesses la Coppa per tre anni consecutivi, essa diverrà proprietà assoluta del yachtman vincitore.
6. - Lo yacht che nell'anno avesse già in Italia riportati tre primi premi, dovrà due minuti di compenso al secondo arrivato. Questo compenso straordinario andrà sommato o sottratto al compenso di Stazza, a seconda della potenzialità reciproca dei due yachts.
7. - Il regolamento per la regata Coppa Bellano sarà quello in vigore per le regate sociali del R. Regate Club Lariano.
8. - All'atto della resa della Coppa Bellano il vincitore dell'anno antecedente avrà una medaglia ricordo.

Settembre 1901



*Bellano 1870 ca.: Particolare partenza di una delle prime regate a Bellano di Carlo Iotti 1870 ca.*

## GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE - NAPOLI 1960

*L'impegno profuso da Sergio Pepe per la ricostruzione storica dell'Olimpiade della Vela a Napoli nel 1960, come abbiamo spesso ripetuto, è un'opera importante e meritoria. L'accuratezza e la competenza con le quali ha condotto le sue minuziose ricerche ci hanno consentito di ricordare un evento straordinario che difficilmente potrà ripetersi in Italia (almeno in tempi brevi) e che in occasione del suo 60° anniversario (1960-2020) ci sembrava doveroso celebrare. Essere stata sede di un Olimpiade della Vela è per Napoli un onore straordinario che i napoletani hanno purtroppo troppo presto dimenticato.*



### **Giochi velici della XVII Olimpiade nella “Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade” del Presidente del Comitato Organizzatore Beppe Croce**

*Sergio Pepe*  
(Parte I)

I precedenti articoletti sull'Olimpiade velica a Napoli sono stati redatti sulla base del monumentale “Rapporto Ufficiale del Comitato Organizzatore dei Giochi della XVII Olimpiade”, dono di Carlo Rolandi alla biblioteca C.S.T.N.

Il noto topo di biblioteca mi ha messo anche a disposizione un volumetto redatto da Beppe Croce, nella qualità di Presidente del Comitato Organizzatore dei Giochi Velici, contenente la “Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade”, riportata in sintesi nel Rapporto Ufficiale che ha riguardato l'organizzazione, la partecipazione e i risultati di tutte le discipline olimpiche.

La preziosa pubblicazione è giunta alla biblioteca del C.S.T.N. quale uno dei doni di Gian Luigi Lagorio Serra, appassionato velista, proprietario di Star e 5,5 (“Anna”), storico Segretario del XIV Distretto ISCYRA, Consigliere e poi Vice Presidente dell'Y.C.I., più volte componente di Commissione e Consigliere, prima dell'U.S.V.I. e poi della F.I.V., Presidente del C.I.M., Stella d'Oro del CONI. Lo salutiamo e ringraziamo attraverso quest'articoleto; come leggerete, era a Napoli nel 1960, quale Ufficiale della Classe Star.

Il volumetto non è solo prezioso per quanto contiene, ma anche raro: una copia è nella biblioteca dello Y.C. Italiano e un'altra in quella dello Y.C. Solfatara.

La pubblicazione è indirizzata dal Consiglio Direttivo dell'U.S.V.I. ai Presidenti dei Circoli Velici Italiani. Nella lettera di accompagnamento, a firma del Presidente Beppe Croce, viene evidenziato: “Lo sforzo organizzativo dell'U.S.V.I. - con la quotidiana, calda, cordiale collaborazione della Marina Militare, con l'aiuto sostanziale e determinante del C.O.N.I., con l'appoggio generoso dei Circoli Velici Napoletani ha raccolto, in tutto il mondo, una vasta eco di consensi, che ancor oggi, a distanza di tempo, continuano a giungerci, graditissimi, attraverso le cronache, i giudizi ed i commenti della Stampa Sportiva di Tanti Paesi: ma noi, con questa relazione, abbiamo voluto tenerci lontani dalla cronaca”... “Il nostro piano organizzativo partiva dalla certezza di poter contare su un largo aiuto del C.O.N.I. sul piano finanziario e sulla completa collaborazione della Marina Militare sul piano degli uomini, dei mezzi e dei materiali”... “Tutti i Circoli Italiani, specialmente nell'Anno Olimpico, hanno dovuto rinunciare a qualcosa per poter dare il loro contributo alla grande opera comune: da ogni parte d'Italia sono stati tratti gli uomini migliori, ed essi hanno costituito la spina dorsale del nostro lavoro e della nostra organizzazione, in terra e in mare”... “Di tante persone che hanno, lo vogliamo ripetere, lavorato solamente “per un'idea” e che per questa idea non hanno, per lunghi anni, tenuto conto né dei sacrifici, né delle fatiche.” La struttura era stata articolata come indicato nel box successivo.

Per quanto riguarda l'organizzazione a mare, rimando ai nn. 86 e 87 di questa Rivista, mentre per quella a terra, il servizio dei porticcioli era affidato alle dirette dipendenze del Col. G.N. Ing. Giovanni Arciprete, Vice Direttore di Marivela, coadiuvato dai Presidenti dei Circoli Nautici Italia, Savoia, Nautico, Napoli e Posillipo, e dalla Presidenza della Sezione Velica M.M. di Napoli.

Come è noto, al Molosiglio erano ormeggiate le barche delle Classi 5,5 e Star, a Santa Lucia i Dragoni, il C.N. Posillipo accoglieva i Flying Dutchmann e l'attiguo Sea Garden i Finn.

Ed ecco gli uomini in prima linea:

COMITATO ORGANIZZATORE	
<b>Presidenti</b>	
BEPPE CROCE	Presidente
PIERO FERRARI	Vice Presidente
GENNARO CARAFA di ROCCELLA	Vice Presidente - Protocollo e ospitalità
AGNELLO MARESCA	Ufficiale di Collegamento tra M.M. e U.S.V.I.
<b>Affari Generali</b>	
BRUNO BIANCHI	Segretario Generale
GIULIO FIGABOLO di GROPELLO	Organizzazione a mare
GIOVANNI ARCIPRETI	Organizzazione a terra
ARTU' CHIGGIATO	Presidente Comitato Internazionale di stanza
MAX E. OHERTI	Ufficiale di Classe 5,5
MARIO CAVALLO	Ufficiale di Classe Dragoni
GIAN LUIGI LAGORIO SERRA	Ufficiale di Classe Stars
FRANCO BOIDO	Ufficiale di Classe F. D.
PIERO PETRONIO	Ufficiale di Classe Finis
VITTORIO BITTONI CAZZAGO	Ufficiale di collegamento dei Team Managers
BRUNO PANGRAZI	} Collaboratori del Segretario Generale
GAETANO CATALANO	
CRISTOFORO BOTTIGLIERI	
GIUSEPPE VOLPI	
MARIO SCHIRRU	Ufficiale Medico dell'U.S.V.I.
ANDREA ITALO MANDUCA	Rappresentante del Distaccamento di Napoli del C.O.R.
FORTUNATO MARINI	Ufficiale alle Telecomunicazioni
ETTORE RASTELLI	Radio - TV - Cine - Foto-reporteri
BRUNO ZIRAVELLO	Addetto Ufficio Stampa
GIUSEPPE GHIBAUDI	Assistente Segretario Generale
GIANFRANCO BERTELLI	Segretario
CARMINE MAGNO	Segretario

<b>Comitati di Regata</b>	
LUGI MINO POGGI	Presidente del Comitato di Regata - Campo Rosso
C. V. MARIO DE PETRIS	Membero
MARIO FARINA	Membero
P. E. GAVAGNIN	Membero
GIUSEPPE MARTINELLI	Membero
CARLO M. SPIRITO	Membero
FRANCO CAVALLO	Riserva
EGISTO PICCHI	Presidente del Comitato di Regata - Campo Giallo
C. F. ROBERTO DE MARTINIS	Membero
DINO ANFOSSO	Membero
GINO CENCI	Membero
RENATO COSENTINO	Membero
ANGELO PELLOLI	Membero
GIUSEPPE DALLA VECCHIA	Riserva
MARINO TARABOCCHIA	Presidente del Comitato di Regata - Campo Azzurro
C. F. ORAZZO DE FIDIO	Membero
SILVIO BAREGOZZI	Membero
MARCELLO CAMPOBASSO	Membero
FRANCO CIGALA FULGOSI	Membero
CESARE QUAGGIOTTI	Membero
GABRIO DE SZOMBATHELY	Riserva
<b>Ufficiali dei Circoli Nautici Partenopei</b>	
GENNARO CARAFA di ROCCELLA	Presidente C.B.V. ITALIA
MARIANO VERUSO	Vice Presidente
MARIO PEPE	Vice Presidente
ENRICO BARONE	Segretario
BENATO BARENDSON	Presidente Y.C.C. SAVOIA
AGOSTINO ANSELMI	Vice Presidente
GIULIO GAFFO	Vice Presidente
GIULIO PEPE	Segretario
FRANCESCO MERLINO	Presidente C.C. NAPOLI
ANTONIO BALSAMO	Vice Presidente
PAOLO CAPPABIANCA	Vice Presidente
FLORESTANO FERRIELLO ZAMPILLI	Segretario

Beh, c'è un Giulio Pepe, in luogo di Guido, ma un refuso può sempre capitare...

“ I vari Circoli Nautici hanno messo a disposizione del Comitato Organizzatore parte o gran parte delle loro attrezzature e dei loro locali per la sistemazione dei vari servizi previsti. I concorrenti hanno sempre goduto di larga e cordiale ospitalità – sia pure in misure e con caratteri differenti - da parte dei Circoli Nautici.”

Tuttavia, accanto ai 5 Circoli Nautici napoletani, non bisogna dimenticare il fondamentale apporto del Tennis Club Napoli e del Circolo della Stampa.

“La CENTRALE OLIMPIA ha costituito, per così dire, il Quartier Generale di tutta l' “OPERAZIONE SOLE MIO”, soprattutto nel corso della sua fase conclusiva: e la Segreteria Generale dell'U.S.V.I., opportunamente rafforzata ed ampliata, ne ha formato, ad un tempo, il cervello ed il tessuto connettivo.

Sotto la diretta autorità del Segretario Generale dell'U.S.V.I. con la collaborazione diurna del Consigliere dell'U.S.V.I. Avv. Bruno Pangrazi e dell'Avv. Gaetano Catalano, la CENTRALE OLIMPIA, articolata su numerosi settori e con compiti vastissimi ha costituito uno dei punti di forza di tutta l'organizzazione.

Attivata in forma ridotta sin dalle Regate Preolimpiche del Maggio 1960, è stata man mano potenziata fino a raggiungere il completo assetto entro il 10 agosto 1960. Essa è stata sistemata nella sede del TENNIS CLUB NAPOLI, alla Villa Comunale.

a) Al piano superiore è stato sistemato:

ANDREA CARAVITA di TORITTO	Presidente CLUB NAUTICO
PERICLE PACIELLO	Vice Presidente
ADRIANO PALVO	Vice Presidente
RENATO COSENTINO	Segretario
GAETANO CERBONE	Presidente C.N. POSILLIPO
VINCENZO DEL VECCHIO	Vice Presidente
BENITO PANE	Vice Presidente
GIULIO DENTICE di ACCADIA	Segretario
C. F. AGOSTINO STRAULINO	Presidente S.E.V.I.N.A.
C. F. OBERDAN GRECO	Vice Presidente
C. P. EUGENIO CANNADA BARTOLI	Segretario

- l'ufficio del Presidente dell'U.S.V.I., Presidente del Comitato Organizzatore delle Regate Veliche della XVII Olimpiade;
  - la Segreteria Generale dell'Organizzazione;
  - gli apparati RT, Telescriventi e Telefoni.
- b) Al piano inferiore:
- gli uffici di ricezione ed informazione;
  - gli uffici del Cerimoniale;
  - la Segreteria del "Comitato Altomare";
  - l'ufficio della "Banca Nazionale del Lavoro".

I compiti assegnati alla CENTRALE OLIMPIA e cioè: la Direzione Generale dell' "OPERAZIONE SOLE MIO";

la raccolta e lo smistamento delle notizie; il collegamento con i Comandi ed Enti Militari e Civili locali, interessati alle Olimpiadi; il servizio ricezione, informazione ed assistenza ai concorrenti;

sono stati assolti completamente e senza inconvenienti.

Qualche ritardo nella trasmissione delle notizie alla Stampa, verificatosi nella prima giornata, è stato prontamente eliminato, intensificando il servizio dei dattilografi con personale furiere della Marina Militare.

Ottimo, tempestivo e molto apprezzato dai concorrenti il servizio delle Informazioni Meteo.

Fin dalle prime ore, giornalmente, i vari Circoli Nautici espongono cartine e bollettini Meteo generali e locali emessi dall'Ufficio Meteo di Capodichino.

Per quanto riguarda l'Ufficio Stampa

E' stato sistemato nei locali del "CIRCOLO DELLA STAMPA" (Villa Comunale), generosamente messi a disposizione dal Presidente dell'Associazione Provinciale della Stampa Dott. Adriano Falvo.

L'addetto Stampa del C.O.N.I., Bruno Ziravello, ha assolto con particolare competenza ed abnegazione il suo compito, reso particolarmente difficile per la straordinaria affluenza di giornalisti allo Ufficio Stampa: ben 106, di cui 61 stranieri e 45 italiani. Tutte le principali riviste specializzate, di tutto il mondo, erano presenti a Napoli, rappresentate dai più noti giornalisti velici. L'Ufficio Stampa, ove i collaboratori diretti di Bruno Ziravello sono stati Franco Belloni e Maria Luisa Magnano, si è avvalso, per i servizi in mare, di tre motolance riservate alla Stampa, affidate al comando dei giornalisti Tom Volpe, Darwin Ziravello e Beppe Barnao.



*Archivio Riccardo Carbone 19 maggio 1960, la sala telex.*

Nei locali del "Circolo della Stampa" sono stati sistemati: 1 casellario con 100 cassette per i giornalisti;

2 telefoni diretti, uno con Roma e uno con la Centrale Olimpia. Napoli; 3 apparecchi telefonici; 35 macchine da scrivere; 1 sala-radio con 8 telescriventi; 1 sala con 6 telex; 1 sala Radio con trasmissioni dirette e incisioni di 17 radio-cronisti esteri; 1 studio di trasmissione per Radio Napoli 3.

Una branca molto efficiente ed importante dell'Ufficio Stampa, sebbene completamente autonoma, è stato il servizio RAI-TV-CINE-FOTOREPORTERS, diretto dal Dott. Ettore Rastelli con dinamismo ed efficacia.

Tale ufficio ha fornito i mezzi e l'assistenza al Regista Romolo Marcellini per la ripresa

delia parte VELA del Film Olimpico "ROMA 1960", l'assistenza ai Radiocronisti della RAI-TV che si sono avvicendati dalla Stazione di NAPOLI 3 per il servizio giornaliero di trasmissioni, dalle ore 12 alle ore 16,45".

## I CANTIERI FAMOSI

*Per non dimenticare l'amico Franco Belloni, ispiratore e sostenitore del CSTN nonché di questo Notiziario fino alla sua scomparsa, ma anche dopo, ne revochiamo la memoria con questo articolo ritrovato tra ritagli di vecchie riviste (Yacht Digest, aprile/maggio 1994, n° 64). Lo riportiamo perché i suoi scritti vanno tranquillamente oltre ogni tempo, sia esso presente, passato o futuro. Infatti sono storia.*



## LE IMBARCAZIONI DELL'ANSALDO

**Il nome Ansaldo, che rievoca i grandi transatlantici come il “Rex”, il “Leonardo da Vinci” e l’ “Andrea Doria”, orgoglio della Marina Italiana, è legato all’inizio della sua attività anche alla navigazione da diporto.**

### *Franco Belloni*



La Società Ansaldo, costituita l'1 gennaio 1853 da Giovanni Ansaldo (**foto**), Carlo Bombrini, Raffaele Rubattino (l'armatore genovese che diede a Giuseppe Garibaldi il *Lombaro* e il *Piemonte* per la spedizione dei Mille) e Giacomo Filippo Penco, inizia le costruzioni navali nel cantiere di Sampierdarena, sorto nel 1873 accanto allo stabilimento meccanico, con due imbarcazioni da diporto a vapore per due diportisti milanesi che le useranno per la navigazione sul lago di Como. La prima, la numero uno del cantiere, è il *Duca Melzi* di Lodovico Melzi d'Eril e la seconda il *Conte Besana* del conte Besana, così risulta nel volume di Emanuele Gazzo, evocativo del centenario dell'Ansaldo. Nell'Annuario del 1901 del Regio Regate Club Lariano sono elencate, tra le quindici barche a motore dei soci, la prima con il nome di *Duca di Lodi*, titolo dato da Napoleone a Giovanni Melzi, di proprietà della duchessa Josephine Melzi d'Eril Barbò, e la seconda come *Besana* del cavalier Eugenio Besana.

L'imbarcazione di Lodovico Melzi d'Eril è lunga in coperta 13,42 metri, larga fuori ossatura 2,26, ha un dislocamento di 12,90 tonnellate e una macchina (motore) di cv 25. Più grande l'imbarcazione di Besana: lunghezza in coperta 17,50 metri, larghezza fuori ossatura 2,94, dislocamento 14,97 tonnellate e una macchina di cv 32. L'Ansaldo ritiene queste due unità da diporto importanti perché sono illustrate in un opuscolo pubblicitario del 1884 in italiano e del 1900 in francese.

Lodovico Melzi d'Eril ed Eugenio Besana figurano tra i fondatori, l'1 gennaio 1872, del Regate Club sul Lago di Como (dal 1898 si chiamerà Regio Regate Club Lariano) rispettivamente con quattro e due azioni. Il Regate Club è, in ordine cronologico, il secondo circolo nautico italiano. Nell'atto di sottoscrizione delle adesioni al club lariano, che ricorda gli Ships dei Lloyd's di Londra, dove le prime due firme sono di Melzi d'Eril e di Besana, si legge: “I sottoscritti si obbligano per un triennio a far parte di una società di regate tanto a vela che a remi sul lago di Como. La quota annuale è fissata in L. 20 (venti). Trovati cinquanta sottoscrittori la società si riterrà costituita ed i soci saranno invitati a redigere lo statuto e la nomina della direzione”. Melzi d'Eril è il primo commodoro e Besana entra nel Comitato che ha sede a Milano nel Palazzo Besana in piazza Belgioioso al numero 1. Entrambi devono contribuire al finanziamento del Club perché nel bilancio del primo



anno di attività sono creditori ciascuno di cento lire. Lodovico Metzi d'Eril è un personaggio importante e noto nella Milano finanziaria di allora, ha un palco di proprietà alla Scala nella seconda fila a sinistra, e la conferma delle sue possibilità economiche si hanno ancora oggi visitando la sontuosa Villa Melzi d'Eril a Bellagio, lago di Como, con il suo splendido parco, fatta edificare all'inizio dell'Ottocento da Francesco Melzi d'Eril, uomo politico e vicepresidente dell'effimera Repubblica Cisalpina.

Sono stati ospiti dei Melzi d'Eril a Bellagio l'imperatore d'Austria e re del Lombardo-Veneto Francesco I nel giugno del 1825, Ferdinando I con l'imperatrice nell'agosto del 1838 e tra i personaggi illustri il compositore Franz Liszt.

Eugenio Besana non è da meno. Ha una villa a San Giovanni di Bellagio, dove durante la stagione delle regate si ricevono le iscrizioni, e a Milano abita nell'imponente Palazzo Besana fatto costruire dai Belgioioso nel 1855 nella piazza omonima e acquistato dopo diversi passaggi di proprietà.

Che cosa avrà spinto due diportisti milanesi a far costruire le loro imbarcazioni dall'Ansaldo? Contatti avuti da Lodovico Melzi d'Eril con l'Ansaldo, che nel 1860 aveva varato due cannoniere per la flottiglia del Garda, prime navi da guerra di ferro costruite in Italia, per i suoi interessi per la navigazione sul Lario? Ricordiamo che Melzi d'Eril era stato presidente per dieci anni della Società Riunite per la Navigazione a Vapore sul Lago di Como, costituita nel 1875 con la fusione tra la Società Lariana di Navigazione e la Società Italiana per la Navigazione a Vapore sui Laghi. Oppure, essendo uno dei fondatori e rappresentante del gruppo italiano della Società delle Ferrovie Lombarde, per una eventuale fornitura di materiale ferroviario? E l'amico Besana lo avrà seguito.

Nel 1886 l'Ansaldo acquista il vecchio e già prospero cantiere navate dei fratelli Cadenaccio a Sestri Ponente. Qui nel 1895 sono costruite, catalogate come yacht, *Nina* (costruzione n. 98) di Patrone e *Nerina* (n. 99) di G. Ansaldo, entrambe di 5 tonnellate di stazza con una macchina di cv 14 e una barca a vapore (n.104) *Piccola* di G. Ansaldo, che potrebbe essere da diporto, di 5 tonnellate con un motore di cv 8.

Anche a Stresa, sul lago Maggiore, arriveranno due nuove imbarcazioni a motore. Qui il 5 maggio 1895 è fondato il Regio Verbano Yacht Club, il circolo che organizza nel 1903 la prima gara motonautica in Italia e nel 1923 quella della ripresa dell'attività dopo la prima guerra mondiale. Nello stesso anno con la Sezione di Milano della Lega Navale Italiana fondano la Federazione Italiana Motonautica. All'inizio del Novecento 17 unità a motore battono il guidone del Club Verbano.



*La "Nina", catalogata come yacht nel 1895, 5 tonnellate di stazza, 14 cv.*

Il principe Giberto Borromeo, presidente del Club, e il marchese Alessandro Pallavicino decidono nello stesso periodo di farsi costruire una imbarcazione da diporto a vapore. Mentre Borromeo per *Isolabella* ricorre al cantiere Cravero di Genova con scali alla Foce, pressappoco nella zona dove oggi c'è la Fiera. L'origine di questo cantiere, secondo Vito Elio Petrucci, cultore del folklore genovese, è curiosa: "Un giorno un fabbro, di cui sappiamo il cognome, Cravero, vi aprì una botteguccia con forgia, mantice, anghise e martello. A furia di batter chiodi per saldare la chiglia delle navi, quando il ferro sostituì il legno, diventò un cantiere, i Cantieri Orlando". Pallavicino, che ha già una lancia a vapore, per il *Vittoria* preferisce l'Ansaldo.

I Pallavicino, genovesi, possiedono una villa che domina un vasto parco sul Verbano poco prima di Stresa, acquistata nel 1862 dal marchese Lodovico Pallavicino e dal duca di Vallombrosa. Oggi è aperta al pubblico.

L'imbarcazione di Pallavicino, costruzione n.106 dell'Ansaldo, arriva a Stresa nell'estate 1896. Lo scafo, interamente costruito d'acciaio, ha una lunghezza massima di 21,30 metri e di 20,00 metri fra le perpendicolari, la larghezza massima, fuori ossatura, è di 3,00 metri. La macchina motrice della *Vittoria* è a triplice espansione, della forza di 70 cavalli, con caldaia a tubi d'acqua.

Dotata di tutte le comodità e abbellimenti è una delle migliori e più eleganti unità del Verbano. Anche questa costruzione, come nelle altre maggiori e poderose navi da guerra e mercantili, l'Ansaldo mantiene alta quella fama che la fa competere con i più importati stabilimenti congeneri d'Italia e dell'estero. Quanto costa un'imbarcazione con una macchina a vapore? Giorgio Croppi nel suo libro, pubblicato nel 1898 dall'editore



*Il varo del "Vittoria" del conte Alessandro Pallavicino.*

milanese Hoepli nei suoi classici Manuali, dal titolo "Il canottaggio a remi, a vela e a vapore", dà queste indicazioni di massima: una barca da diporto con scafo d'acciaio ed armamento completo di 13 metri con un motore della forza di 20 cavalli da 16 mila a 18 mila lire e un vaporino pontato con caldaia ed elica doppia di 15 metri con un motore di 40 cavalli da 30 mila a 35 mila lire. Riteniamo che siano valutazioni per difetto, in ogni caso indicative. Dalla prima costruzione del 1873 l'Ansaldo ha varato innumerevoli navi militari e mercantili. Tra queste nel 1931 il famoso transatlantico *Rex*, vincitore nel 1933, al comando del capitano Francesco Tarabotto, del mitico "Nastro Azzurro". Il trofeo per la traversata dell'Atlantico più veloce, compiuta dal *Rex*, sul percorso da Gibilterra al battello-faro di Ambrose (New York), in 4 giorni, 13 ore e 58 minuti.

## FAR DA SE NAUTICO . . . ROMANTICO

*Gaetano Gallinaro è un ex Ufficiale M.M. proveniente dal corso "Grifoni" dell'Accademia Navale, il corso che ha avuto come Comandante Giovanni Iannucci nei primi due anni di Accademia e che a Lui è rimasto legatissimo, come dimostrato dal recente raduno che ha visto numerosi Grifoni e Consorti riuniti a Milazzo, dove il Comandante risiede. Gallinaro, ottimo velico, si è costruito una barca dopo averla impostata in salotto e in questo articolo ci racconta l'impresa. Abbiamo ritenuto questo racconto, ricco di tecnica costruttiva oltre che di passione e costanza, un bell'esempio di cultura nautica da far conoscere ai lettori del Notiziario CSTN.*



## LA STORIA DI UNA BARCA IMPOSTATA IN UN SALOTTO

*Gaetano Gallinaro*

È vero che ogni barca racconta molto del suo proprietario. Sono nato in un posto di mare dove da sempre le uniche risorse erano la pesca e la marineria mercantile. Nei miei primi anni ho naturalmente assorbito le tradizioni legate al mare tramandate dagli anziani e, ancora oggi, ricordo le quotidiane discussioni che avvenivano nel gruppo di amici di mio nonno quando, durante le passeggiate sul lungomare, osservavano veleggiare nel golfo i gozzi a vela e giudicavano di ognuno le qualità nautiche della barca e le capacità del timoniere.

Ho avuto il privilegio di aver frequentato l'Accademia Navale e la fortuna di essere stato formato alla vita di Ufficiale di Marina da un Comandante che immediatamente ha conquistato la mia ammirazione per i suoi modi e per la sua storia ricca di trascorsi avventurosi e di prestigiosi imbarchi su leggendarie barche da regata in quasi tutti i mari del mondo.

Negli anni successivi abbiamo avuto il piacere reciproco di rincontrarci e anche di regatare assieme; ancora oggi, quando le occasioni della vita lo consentono, dopo i convenevoli di rito, fatalmente finiamo col trascorrere gran parte del tempo a condividere le nostre esperienze di mare e di vela e a commentare i cambiamenti nel settore non sempre positivi.

La passione per la vela e la mia buona esperienza di navigatore (in anni precedenti all'impiego del GPS) mi hanno consentito di partecipare a crociere in atlantico, trasferimenti e regate sia su barche della Marina che su barche private, totalizzando molte migliaia di miglia di navigazione a vela.

In occasione di una importante manifestazione velica (Admiral's Cup del 1973) ho partecipato come navigatore di una barca della squadra italiana che era condotta da un progettista navale per me mitico: Dick Carter. Non l'ho perso di vista un attimo, cercando di carpire ogni particolare delle sue azioni rivolte a ottimizzare il rendimento del suo nuovo prototipo del quale ancora non si conoscevano tutte le potenzialità. L'esperienza di quelle cinque settimane mi è successivamente servita molto, perché lì, nel Solent, c'erano sicuramente le trenta barche più importanti al mondo e, grazie al "maestro" Carter, e grazie al buon gin che entrambi apprezzavamo, mi sono chiarito abbastanza le idee sulla evoluzione della progettazione, da quella classica europea e americana, a quella emergente australiana e neozelandese.

Da trentenne la barca dei miei sogni era il "Vancouver 27", che è una barca a vela disegnata da Robert B.Harris (1922-2014), inizialmente conosciuto come designer per Sparkman & Stephens e che, trasferitosi a Vancouver nel 1970, progettò l'omonimo 27 piedi (8,23 metri) concepito per attraversare in piena sicurezza l'oceano Pacifico dal Canada alla Nuova Zelanda. Questa barca, costruita in Canada e successivamente anche in Inghilterra, aveva per me un costo proibitivo ed anche nel mercato dell'usato manteneva un prezzo troppo alto rispetto alle barche delle stesse dimensioni.

Nel 1998, superati i cinquant'anni e non avendo molto tempo libero per il diporto, ho iniziato a interessarmi alle barche concepite per uscite in mare giornaliere (day cruiser) e ho cercato tra i vari costruttori una imbarcazione che possedesse il maggior numero di questi requisiti:

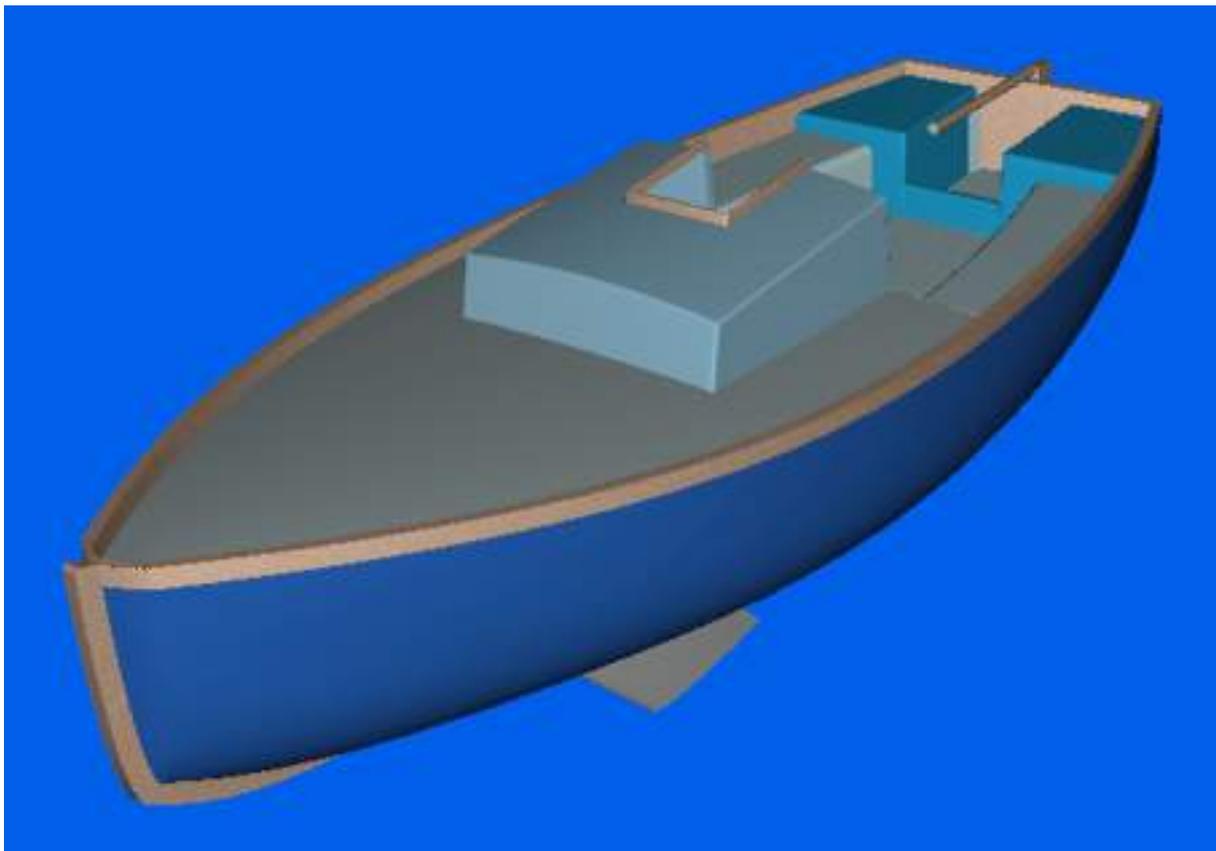
- 1) massima dimensione per poter essere carrellabile;
- 2) pozzetto con un piano di seduta di cm 180 x 60 su ambo i lati (per navigare comodamente sdraiati sottovento);
- 3) coperta con prendisole di mt. 2 x 2,40 (per le solite esigenze di familiari o altri);
- 4) larghi "passavanti" (per poter andare agevolmente da poppa a prora durante le manovre di ormeggio in solitario);
- 5) possibilità di "spiaggiare";
- 6) cabina con cucinino, wc marino e cuccette per accoglierne 2/3 persone;
- 7) motore FB sistemato all'interno del pozzetto con la possibilità di rientro del piede all'interno dello scafo;
- 8) attrezzatura adatta per la navigazione in solitario;
- 9) carena non ballerina con buona attitudine a mantenere la rotta;
- 10) il requisito più importante: una buona tenuta al mare.

Dopo una ricerca infruttuosa, molto immodestamente ho deciso di mettere in gioco le mie capacità di lavoro per realizzare l'ipotetica barca che immaginavo e mi sono "imbarcato" in una avventura durata oltre due anni.

Ho cominciato dalla scelta della carena. La mia ammirazione per la perizia degli inglesi nelle vicende di mare mi ha fatto optare per le linee d'acqua di uno scafo fortunato disegnato da George Cockshott nel 1913 e successivamente, solo dopo le prove in mare (anche mosso), mi sono reso conto di quanto azzeccata fosse stata la scelta.



Dal piano di costruzione ho ricavato la pianta della coperta e l'ho riportata con il nastro adesivo sul pavimento di casa per iniziare ad abbozzare le dimensioni del pozzetto, tuga, passavanti, prendisole ecc. Essendo temporaneamente single, mi sono improvvisato carpentiere in legno e, con la collaborazione di un amico restauratore di mobili antichi, ho costruito la sagoma di una tuga, stile anglosassone, dimensionata in modo da offrire anche comode possibilità di sedute sul top lungo i lati di fiancata e di prora. Spostando questo simulacro di tuga sul pavimento di casa, ho ricercato la posizione che fosse in buona armonia con le dimensioni del pozzetto e del prendisole di prora. Dopo varie discussioni critiche con amici più o meno esperti, ho deciso di testa mia, convinto di aver trovato una soluzione soddisfacente per i primi quattro requisiti. Terminato questo approccio "casareccio" mi sono ricordato di essere anche un informatico piuttosto impegnato e ho deciso di affrontare la progettazione in un modo professionale.



Avvalendomi di un ottimo Studio di Ingegneria Navale che ha condiviso e valorizzato in pieno i miei intendimenti, ho raccolto i risultati del progetto che successivamente è stato anche argomento di una tesi di laurea presso la Facoltà di Ingegneria della Federico II di Napoli, dove l'imbarcazione è stata trattata con tecniche di modellazione 3D per realizzare il prototipo virtuale che ha consentito una buona valutazione per studiare il miglioramento delle principali caratteristiche funzionali: la sicurezza e l'ergonomia.

Nel 1998 la sola tecnologia per produrre una barca in VTR era quella di realizzare tutti gli stampi, dai "manichini" dello scafo e della coperta, a quelli degli altri componenti in vetroresina: deriva, pala del timone, gavoni ecc.

Si è iniziato dal piano di costruzione, sagomando le costole e sistemandole opportunamente rispetto ad un piano livellato e parallelo al piano di galleggiamento.

Finita la costruzione del manichino grezzo, dopo il primo strato di stucco, ho fermato i lavori perchè guardando lo scafo con sue murate molto alte e lisce restavo piuttosto perplesso per l'aspetto estetico, percependo uno strano effetto "barattolone".

Dopo qualche giorno ho realizzato cosa non andava: sullo scafo mancava la segnatura delle tavole di legno che sono una delle caratteristiche delle barche d'oltremarica.



Con una specie di pantografo attrezzato per lo scopo, ho disegnato sullo scafo le sagome delle ipotetiche tavole del fasciame e poi un bravo artigiano ha scalfito il manichino in modo che le impronte si potessero trasferire sullo stampo.



Il risultato è stato davvero eccellente per l'effetto estetico, ma questa variante in corso d'opera si è rivelata disastrosa sul piano economico: le impronte degli interstizi tra le tavole avrebbero costituito un impedimento alla fuoriuscita dello scafo dallo stampo (sformatura), pertanto si è reso necessario rendere lo stampo apribile lungo tutta la chiglia dalla ruota di prora fino allo specchio di poppa. Ciò ha comportato anche l'ulteriore complicazione di dover realizzare un irrobustimento supplementare in acciaio su tutto lo stampo: 30 % di maggiorazione dei costi.



Il sistema ha funzionato molto bene e senza altre difficoltà lo stampo è stato separato dal manichino che a sua volta è stato rapidamente distrutto per evitare che venisse utilizzato in modo improprio; infatti era stato costruito utilizzando di proposito un legno di basso costo perchè, esaurito il suo compito, sarebbe diventato uno scomodo ingombro.

Con lo stesso procedimento e con meno problemi sono stati realizzati il manichino e lo stampo della coperta che a sua volta ha partorito il primo manufatto già corredato di antisdrucchiolo (intriso di cera azzurrina) conforme al marchio CE.



In breve si è proceduto alla resinatura del primo scafo con la supervisione di mia figlia Elena (ingegnere appena laureata).

In grande evidenza sono la cassa della deriva mobile per rendere la barca “spiaggiabile” (quinto requisito) e le generose strutture di rinforzo dello scafo.



Nei tempi previsti lo scafo è stato sformato dallo stampo che, in versione “bivalente”, non ha creato alcun impedimento per il distacco.

Finalmente, una volta assiemato lo scafo al manufatto della coperta, la barca ha raggiunto il suo vero aspetto, e devo dire che mi è sembrata bellissima con la sua aria inglese abbastanza maschia.

Nei due mesi successivi mi sono dedicato all’allestimento degli interni, alla scelta della ferramenta, e alla ottimizzazione della posizione del motore che, con il suo piede sistemato nel punto giusto al riparo della chiglia, sarebbe stato idoneo a creare una spinta efficace verso il profilo del timone che in tal modo amplificava il suo effetto agevolando le evoluzioni in manovra. Anche l’obiettivo del sesto e settimo requisito era raggiunto.



Una volta in mare la barca ha dimostrato il suo pedigree. Con un motore 4 tempi da 8 HP, a mezza potenza ha raggiunto una velocità di 6,5 nodi con un consumo orario inferiore al litro e mezzo.

Tralascio la trafila burocratica della marcatura CE, ma è degno di nota che questa barca di 21 piedi sia stata abilitata ad ospitare otto passeggeri, anziché sei come per barche simili, in virtù di un eccezionale “momento di raddrizzamento” che ha stupito l’Ingegnere del RINA il quale, dopo le verifiche strumentali, ha preteso la verifica pratica con l’imbarco di otto persone tutte sedute a paratia dallo stesso lato con le gambe fuori bordo. Tanta stabilità era dovuta ad una zavorra di 300 Kg di pallini di piombo (di varie dimensioni per aumentare l’effetto di compattamento) resinati sullo scafo tra la chiglia e il pagliolo della cabina.

Successivamente in solitario, con un bel grecale, ho provato la barca con una andatura di bolina e, dopo aver regolato le vele, ho messo a punto anche il timone usando un semplice metodo per tenerlo fermo (con un paio di gradi alla poggia), utilizzando un elastico da portapacchi d’auto sistemato con un mezzo collo intorno alla barra, e con i ganci delle estremità sulle bitte di poppa. Questo sistema, in caso di emergenza, può consentire di manovrare senza problemi forzando sulla barra senza scollegarla dall’elastico. Ho osservato che sotto raffica, con la barca che veniva all’orza, la randa iniziava a fileggiare e un attimo dopo il fiocco la riportava nuovamente in rotta. La barca, anche con un po’ di maretta, è andata avanti con la stessa prora per diversi minuti. Ho ripetuto la prova anche sulle altre mure e il risultato ha confermato la buona stabilità di rotta. Ero euforico e subito ho cominciato a ragionare su come attrezzare la barca con un timone a vento semplificato, del tipo di quello ideato e ben descritto da “Moitessier”.

Rientrato all'ormeggio ho pensato che la mia scommessa per quanto riguardava la realizzazione della barca era vinta.

Grazie agli ottimi stampi sono riuscito a mettere in produzione e vendere alcune barche in modo da rientrare del costo dell'investimento che aveva superato i 130 milioni di lire.

Soddisfatto del risultato, conoscendo il mio carattere e la mia cronica irrequietezza, non ho voluto continuare in una attività economicamente rischiosa che richiedeva un coinvolgimento totalizzante, ed ho passato la mano al cantiere che mi aveva assecondato in tutte le richieste e che aveva anche sopportato i miei numerosi ripensamenti avuti nella fase di realizzazione del prototipo.

Devo riportare una considerazione critica: produrre una imbarcazione a vela di 21 piedi con un allestimento accurato può essere un disastro dal punto di vista commerciale, perchè necessita di un numero di ore di lavoro simile a quelle che servono per costruire una barca di 30 piedi, che invece sul mercato si vende a più del doppio.

Oggi mi resta il bel ricordo di tantissime ore non retribuite ma sicuramente trascorse con passione e grande soddisfazione.



## NAVI STORICHE

*Dalla raccolta delle annate della rivista della Lega Navale proponiamo ai lettori un secondo interessante articolo che descrive i vari tipi di navi che hanno caratterizzato le marinerie mediterranee dopo la caduta dell'Impero Romano.*

*(da "LEGA NAVALE" 1/15 aprile 1915)*

### LE NAVI DELL'ETA' DI MEZZO

*Arturo Pedrazzoli*



La storia dell'ingegneria navale è la storia medesima dell'incivilimento. Primitiva ai tempi d'Omero, l'arte di costruire le navi progredì rapidamente per merito dei Fenici, dei Greci; e giunse a gran perfezione sotto il dominio di Roma.

Decaduto l'impero, decadde anche la marineria. Regredi la tecnica nautica, e l'Italia - in man dei barbari ignari di cose navali - non ebbe più le flotte numerose e ben costruite dei tempi d'Augusto; chè gli invasori nordici non conoscevan gran fatto l'arte del navigare, fuggivano i combattimenti di mare e devastavano i porti, mirando in tal maniera a distruggere gli ultimi

baluardi della romanità non domata. La nave dei barbari era la sagena, piccolo guscio da pescatori, che nei bassi tempi serviva alla pirateria littoranea.

Distrutte con la deposizione di Romolo Augustolo persino le insegne del dominio latino, s'oscurò la tradizione di Roma, decaddero rapidamente le arti, si dispersero le belle flotte che avevano liberato il mare nostro dalla pirateria; nè la marina del degenere impero costantiniano si propose di raccogliere nell'Italia decaduta e imbarbarita l'eredità romana di lotte e di glorie. L'impero bizantino era anch'esso ammalato di quella doppia infermità che aveva ucciso l'occidentale: il socialismo di Stato ed il vincolismo, distruttori delle iniziative individuali, sopitori di quell'incentivo ad operare che si chiama speranza. La compressione del singolo soffocò l'opera collettiva: le idealità esularono dal mondo morale degli eredi di Costantino; ed anche per Bisanzio degenere, tutta ventre e desiderio di pace, venne il giorno della dominazione barbarica. Non c'è popolo che si possa sottrarre alla legge ferrea della grande istoria: non c'è stirpe che si possa sottrarre all'urto fatale del predominio, alla lotta per la vita, alla tenzone rattivatrice e rinnovatrice. Abitata da Greci fiacchi, dediti al piccolo affare, rinsanguata da tutte le stirpi inferiori che si affacciavano sul Ponto Eusino, Bisanzio non ebbe mai una gente capace di tradizione; nè il genio de' suoi abitanti seppe trasformare l'impero in efficace strumento di civiltà.

La storia della marineria bizantina è una storia di decadenza: la flotta è una vasta burocrazia senza spirito di avventura, senza slancio commerciale nè bellico. Eran famosi nei bassi tempi i dromoni, seguiti dalle navi di carico, e le chelandie, navi più piccole dei dromoni, a vela latina, per la difesa costiera e pei servizi di scorta.

Lunghi sessanta metri, larghi un sesto, a tre alberi, con tre vele quadrate ed un centinaio di rematori, con gli alti castelli di prora e di poppa, i dromoni - bastimenti da carico e da battaglia - vanno considerati siccome l'anello di congiunzione fra la polireme romana e la galera delle nostre repubbliche.

Ma nelle imprese guerresche i ben muniti dromoni, anche quand'eran superiori di numero alla flotta avversaria, attendevan l'attacco; ed il posto del capitano era ben protetto dai colpi, poichè il prudente burocrate



del mare soleva gelosamente riparare la preziosa persona entro il castello di poppa.

Non dunque dalla degenerare Costantinopoli, esemplarmente punita dal cannone di Maometto, potevan le genti mediterranee aspettare il risorgimento della vita navale. Come il sole si leva sempre ad oriente, era fatale che la seconda civiltà Mediterranea dovesse risorgere per opera di noi latini, spontaneamente, su le rive d'Italia. E nacque in luoghi di mare mal noti alla storia, da città fondate per opera di marinai pronti al rischio bellico e commerciale pur di viver con gloria e con libertà.

Negli anni del silenzio avevamo perdute le tradizioni della tecnica antica; e la tecnica fu da noi latini rifatta, non pure sulla guida dei vecchi autori, ma altresì per l'ingegno naturale dei nostri marinai, i quali ritornaron ben presto alla perfetta nave mediterranea, alla snella e veloce galea, nave da vela e da remo, da commercio e da guerra, simile molto al pentacòntero ed alla liburna, strumento foggiato per i nostri ardimenti, espressione fedele del genio italico.

Nata con la gloria di Venezia, con la gloria di Venezia morì: e le ultime galere, sotto gli stendardi dei cavalieri di Malta, navigarono siccome fantasmi, sino ai primi tempi

del secolo XIX, nel Mediterraneo non più nostro ma dominato dai vascelli d'Inghilterra e di Francia.

Fu molto usata nei mari italici la galeotta, piccola galera da guerra e da carico, guscio da pirati talvolta, forte d'un mezzo centinaio d'armati. La galeazza invece era una galera gigante a tre alberi, lunga dai sessanta agli ottanta metri, con gli alti castelli di prora e di poppa, recante un migliaio d'armati ed un centinaio di bocche da fuoco. Le galeazze non ebbero mai grande importanza, e molto spesso la loro costruzione fu difettosa.

A servizio delle grandi navi - dai tempi angioini a tutto il secolo XVI - furono costruite le fregate, gusci a remi, con vela la lunghi e sottili, veloci, e le feluche - meno rapide ma più capaci.

Nave da battaglia del secolo XVI fu la palandra, vera batteria natante, costruita al solo scopo di ben dirigere i tiri delle prime grandi artiglierie marine.

Ma il bastimento mercantile dell'età media fu la caracca, vasto e pingue veliero, dai grandi castelli di prora e di poppa, raramente usato in guerra, capace di trasportare oltre duemila tonnellate di merce.

La ricorda l'Ariosto:

*E quivi una caracca ritrovarò*

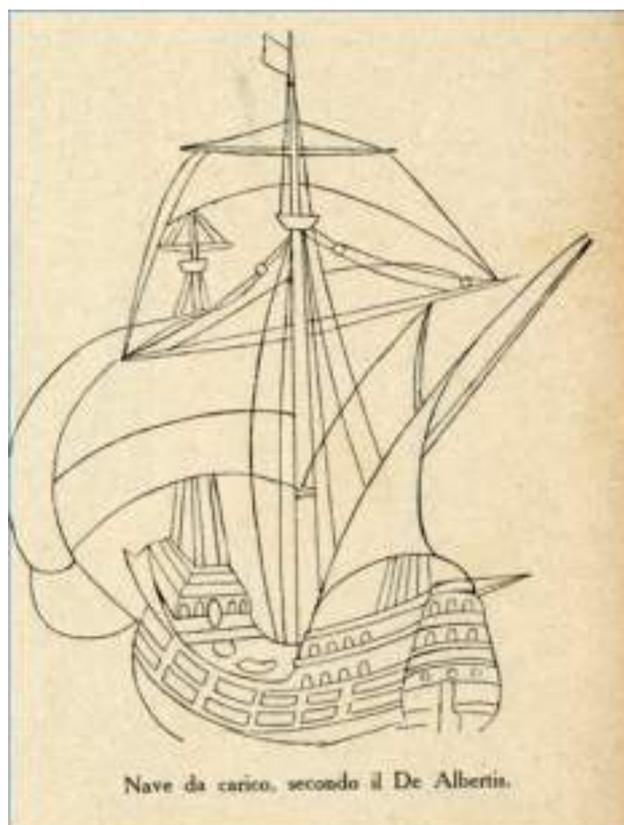
*Che per Ponente mercanzia raguna:*

*Per loro e pei cavalli s'accordarò*

*Con un vecchio padron ch'era da Luna.*

Navi latine ausiliarie del medio evo furono la tàrida, il grippo, il passacavalli, l'usciera.

La tàrida, detta così per la sua lentezza, era un tozzo veliero adoperato pel trasporto di vettovaglie, di legname, di macchine e di materiale d'artiglieria. Il grippo fu nave altrettanto pingue e lenta, particolarmente adibita a funzioni ospedaliere. Il



passacavalli e l'usciera erano bastimenti costruiti in modo speciale per il trasporto dei cavalli, delle bardature, delle armi e delle munizioni da bocca necessari all'equipaggiamento delle truppe a cavallo. Piccole navi del medioevo, degne di essere mentovate, sono il topo, barca peschereccia di Chioggia, il gatto, guscio fluviale e lacustre, usato in guerra e nelle cacce ai banditi; la zola, naviglio mercantile dalmata, usato in tutto il golfo di Venezia.

Navi non italiane famose dell'evo medio furono la caravella, la cocca, il bertone, la lontra.

Fu la lontra naviglio turchesco, usato nel Mar di Marmara e nel Mar Nero per guardare le coste: a vela ed a remo, come tutte le navi mediterranee di media portata, fu molto simile alla galera latina.

La caravella, la cocca e il bertone furono navi oceaniche, a vela quindi e di grande portata.



La caravella fu la nave iberica per eccellenza, e la sua storia è indissolubilmente legata all'epopea coloniale portoghese e alla fortuna spagnuola. E' da ricordare che con tre caravelle Colombo salpò in cerca di nuovo cammino, sotto le bandiere di Ferdinando il Cattolico. Bastimento capace e tuttavia snello, da guerra, da commercio e da studio, superò i grandi cimenti dei viaggi alle Indie orientali ed occidentali, resistè agli assalti di corsari e di belligeranti.

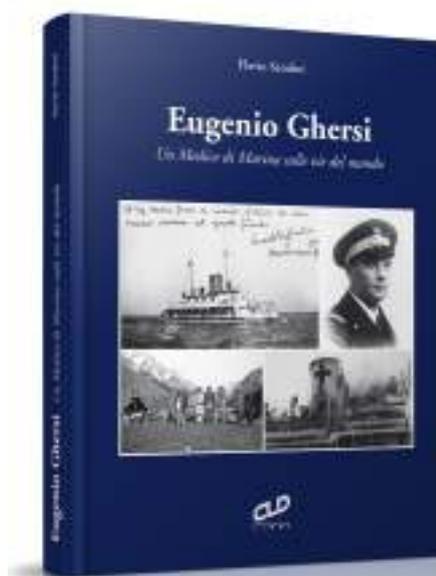
La nordica cocca, più ampia e più tarda, fu nave da commercio per eccellenza: recò sui castelli di prora e di poppa artiglierie poderose, e fu idonea al trasporto d'immensi carichi di mercanzie.

L'inglese bertone fu nave mercantile di media grandezza - la metà di una cocca

comune - e rese grandi servigi al re d'Inghilterra, durante tutto il medioevo e sino ai tempi della rivalità con l'Olanda.

La tecnica italiana si ferma alla galera veneta e genovese. Dalla scoperta dell'America in poi, nessun contributo sa dare alla nuova marina velica trionfante su tutti gli oceani. Nel cinquecento l'Italia perde non pure il primato navale d'Europa e lo stesso dominio mediterraneo: l'Italia perde le sue navi, i suoi marinai, chiude i porti minori, costruisce, per difendersi dalle navi turche - segno di gran decadenza marinaresca - le torri costiere. Dopo la giornata di Lepanto, tramontano le sue fortune navali. Son passati più di tre secoli da quella giornata, e soltanto oggi ha principio quel secondo rinascimento navale che per l'Italia nostra - nata ai cimenti del mare - è la sola speranza di ricchezza nazionale e di gloria.





## **Eugenio Gheri**

### ***Un Medico di Marina sulle vie del mondo***

Autore Flavio Serafini, editore CLD, 2019, pag. 208, € 35.

La storiografia militare si è recentemente occupata di Eugenio Gheri in due volumi: “*La storia e gli uomini del Corpo Sanitario della Marina Militare*” (Ispettorato di Sanità della M.M. 2000) e “*Gli uomini della Marina*” (Ufficio Storico MM 2015). Quasi contemporaneamente, in ambito universitario, sono apparsi: “*Eugenio Gheri, un marinaio ligure in Tibet*” (Sagep 2008) e “*Eugenio Gheri sull’ Altipiano dell’Io Sottile*” (Montura Editing 2016). Numerose le citazioni ed i riferimenti nelle opere del grande orientalista e tibetologo Giuseppe Tucci, degli studiosi del Museo Nazionale di Arte Orientale di Roma e di ricercatori italiani e stranieri.

In precedenza infine, altre menzioni si scoprono nelle tre opere

appassionate del Col. Medico Achille Talarico sulla storia della Sanità Marittima.

Mancava sul personaggio una biografia più articolata ed approfondita che potesse scandire la vita e la carriera dell’Ammiraglio Medico (“Generale”, come egli preferiva definirsi).

Tale lacuna, sulla scorta della documentazione ancora disponibile, è stata in parte colmata dall’Autore, suo conterraneo che ha avuto anche il privilegio di godere della sua amicizia e stima e di frequentarlo al tramonto della sua lunga esistenza.

Raramente nella figura di un Ufficiale di Marina si possono annoverare tante professionalità come quelle espresse da Eugenio Gheri nella sua quarantennale carriera di uomo di mare e di medico.

In pace ed in guerra, negli angoli più estremi e sperduti del mondo, Eugenio Gheri ha onorato la Marina e l’Italia.

Questo breve saggio intende onorarne la memoria.

#### **VOLUME RICCO DI FOTO INEDITE**

**I PROVENTI DELLA VENDITA DEL VOLUME SONO DESTINATI A “UNA GER PER TUTTI” (CASA TENDA), INIZIATIVA UMANITARIA DELLA CROCE ROSSA DI ULAN BATOR (MONGOLIA) E DEI ROTARY CLUB, IMPEGNATA PER LA REALIZZAZIONE DI TENDE TRADIZIONALI MONGOLE PER LE LOCALI FAMIGLIE CON BAMBINI E ADULTI PORTATORI DI HANDICAP.**



Per acquisto contattare editore [info@edisec.it](mailto:info@edisec.it) (prezzo scontato € 30)

## UN RECORD SCOLPITO NELLA STORIA



La storia di un record capace di resistere ben 130 anni, pur non essendo stato stabilito da una superbarca da regata, ma da un pesantissimo veliero di 2447 tonnellate. Era il lontano 1854, quando il clipper di 252 piedi (77 metri per 13,7 di larghezza) *Champion of the Seas*, da poco varato, salpò da Liverpool per il viaggio inaugurale verso Melbourne (era stato costruito dai cantieri di Donald Mackay di Boston per la Black Ball Line di Liverpool dell'armatore James Baines per essere usato come nave passeggeri sulla rotta Inghilterra-Australia).

### L'IMPRESA

Nelle 24 ore comprese tra il mezzogiorno del 10 e quello dell'11 dicembre *Champion of the Seas*, al comando del capitano Alexander Newlands, percorse 465 miglia a una velocità media di 19,375 nodi, incredibile per l'epoca.

(a cura di *Giovanni Iannucci*)