



# Notiziario CSTNI

MAGGIO 2020  
N° 93



# Notiziario CSTN

**CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE**

[www.cstn.it](http://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](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° 93**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**maggio 2020**

## SOMMARIO

- |  |         |  |         |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                       | pag. 1  | • Personaggi della storia .....          | pag. 18 |
| • Santi e Patroni di marinai .....       | pag. 2  | • Olimpiade di Napoli 1960 .....         | pag. 21 |
| • La vela ... che bella .....            | pag. 5  | • Il Mediterraneo in fiamme .....        | pag. 26 |
| • La "Pattison" del 25 Aprile 1963 ..... | pag. 7  | • inBreve .....                          | pag. 29 |
| • Le cartoline della Vela .....          | pag. 12 | • Libri in vetrina... raccomandati ..... | pag. 30 |
| • Le regate a Copenhagen .....           | pag. 16 |  |         |

## EDITORIALE

Il CSTN e la sua biblioteca sono forzatamente chiusi dal 5 marzo e quindi tutte le attività sono state sospese. Si è salvato il Notiziario che ha mantenuto regolarmente le sue uscite perché invulnerabile al coronavirus. Vittime, invece, sono stati due importanti ed attesi eventi già organizzati e scadenziati, uno culturale e l'altro di attualità. Il primo era la presentazione del romanzo storico "Gli ultimi giorni del Comandante Plinio" di Alessandro Luciano con la partecipazione dell'amico Ammiraglio Renato Ferraro che veniva appositamente da Roma. Il secondo evento, in collaborazione con lo Stato Maggiore della Marina, una conferenza esplicativa del giro del mondo 2020-2021 della Nave Scuola *Vespucci* che sarebbe dovuta partire per la fine di marzo e che, gioco-forza, è stata ovviamente sospesa, speriamo solo rimandata. Abbiamo anche dovuto sospendere le interviste ai maestri d'ascia (la copertina di questo numero è un omaggio alla categoria) che il nostro ottimo "archeologo navale" Luigi Prisco porta avanti appassionatamente. Così il CSTN sta pagando il suo non cruento contributo alla inclemente pandemia e disciplinatamente attende di poter ripartire.

(\*) la nuova copertina è una realizzazione di BLU PASSION per CSTN.



Hanno collaborato: *Gigi Audizio, Mario De Luca, Maurizio Elvetico, Carlo Gatti, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi, Maria Sirago*

## ETNOLOGIA E FOLKLORE DEL MARE

*Dal 3 al 10 ottobre 1954 si è svolto a Napoli alla Mostra d'Oltremare, sotto l'alto patronato della Sezione Italiana dell'UNESCO, il "Congresso Internazionale di Etnologia e Folklore del mare", una tangibile dimostrazione della volontà della Napoli di allora di affermare il diritto della Città ad essere prima in ogni iniziativa che abbia per soggetto il mare. La presenza dei più eminenti studiosi della materia convenuti da tutte le parti del mondo è stata l'indubbia conferma del successo del Congresso. (dal volume: "I Saggi sull'Etnografia e Folklore del mare" a cura dell'Ente Autonomo Mostra d'Oltremare, editrice L'arte Tipografica, Napoli 1957).*

### SANTI E PATRONI DI MARINAI

JOH. B. AUFHAUSER <sup>(1)</sup>

Nei tempi antichi e preistorici c'erano molti miti e culti pagani (fenici, greci, romani, egiziani, indiani) per venerare patroni e santi di pescatori, marinai e viaggiatori di mare, come per esempio il Diopesce Dagon, la dea-pesce Derketo, gli 8 Kabiri dei Fenici, le Nereidi (**foto 1**) oppure Ninfe (scolpite nel famosissimo monumento delle Nereidi di Xanthos in Lykia - ora nel British Museum di Londra), i Dioscuri (Castore e Polluce), Amphitrite (**foto 2**), Leukothea, Artemis Elliménia dei Greci e dei Romani, Iside degli Egiziani, Varuna, gli Asvini dei Bramini, Nerthus-Nehalennia, Aegir (**foto 3**) dei Tedeschi, Manannan e Manawyddan degli Irlandesi e dei Celti britannici.



Foto 1 - Anfora raffigurante una Nereide su mostro marino e pesce attribuita al Pittore di Issione del 350-300 a.C. (Museo d'Antichità J.J. Winckelmann -

Tutti codesti patroni pagani del mare (Theoi soterés) sono stati venerati in prevalenza nei porti del Mediterraneo, come Alessandria, Atene, Berythos, Sidon. Molte leggende, preghiere, cerimonie, ex-voto parlano del loro miracoloso aiuto nei pericoli sui mari e sui fiumi.

Allorquando i popoli del Mediterraneo furono convertiti al Cristianesimo, questi patroni pagani del mare furono sostituiti da santi cristiani. Ve ne sono tanti e famosi in tutto il mondo. Solo alcuni vengono elencati, come S. Nicola, S. Elmo, S. Barbara (**foto 4**), S. Antonio di Padova, S. Cristoforo, S. Dioniso, S. Clemente, S. Elia, S. Floriano, S. Francesco Saverio, St. Goar (sul Reno), S. Gottardo (a Milano e sul Lago Maggiore), S. Giovanni Nepomucenus (particolarmente il patrono dei ponti), S. Michele, S. Pietro, S. Raffaello, e non in ultimo S. Maria, la stella marina (Notre Dame de la Garde vicino a Marsiglia, N. Dame de la Garde vicino ad Algeri, S. Maria Vergine of Sibaron - Beirut). Troviamo erette molte chiese in onore di questi Santi nei porti e sulle isole del Mediterraneo, posti dove in tempi precedenti i loro predecessori pagani erano stati venerati.

(1) Johannes Baptist Aufhauser (1881-1963), teologo tedesco, missiologo, esperto di letteratura apocrifa e leggendaria, docente e autore di numerose pubblicazioni.

Questo stesso modo di venerare esiste anche nei paesi buddisti. Ricordo Kompira (**foto 5**) (Kwannon) del tempio Kompira vicino a Kotahira-Shikoku, tanto venerato dai marinai e dai viaggiatori giapponesi, oppure Susa nowo, Dio del mare, Oh wata tsu mi, Shio Dzuchi nei loro scrigni a Suminoye-Settsu, Suitengu, Ama (Tien how), a Ma kok mio-tempio di Macao.

Dovunque, nei loro templi, negli scrigni e nelle chiese si vedono molti ex-voto in forma di modelli di barche, navi, piroscafi, aerei, doni di ogni specie in segno di gratitudine per l'aiuto ricevuto nei pericoli corsi sui fiumi e sui mari.

È molto interessante ancora oggi osservare il perdurare dei miti, delle leggende, dei culti e delle cerimonie e riti in forma di processione in onore di questi protettori, gli ex-voto qua e là di gente di diverse razze e origini, i quali così testimoniano,

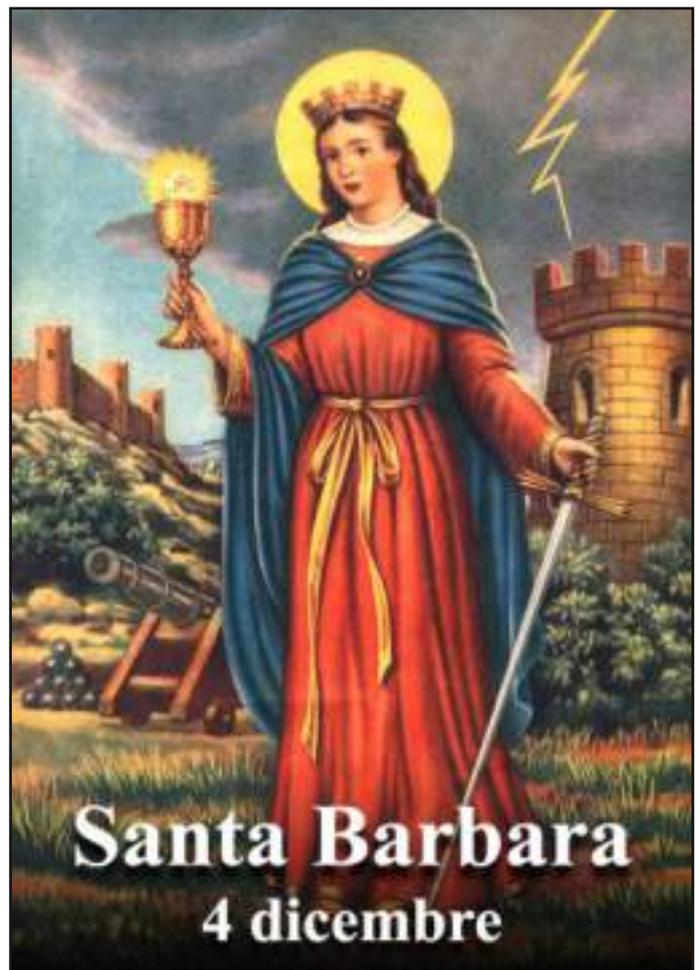
nell'ora del pericolo, la fiducia che pongono in un miracoloso Santo, fiducia derivante da una fonte psicologica e umanissima che è la paura, la fede e la speranza (**foto 6**).



**Foto 2 - Poseidon e Amphitrite (Museo Archeologico - Napoli).**



**Foto 3 - Aegir, Dio norreno signore del Mare temuto dai marinai nordici.**



**Foto 4 - Santa Barbara, protettrice dei pompieri, artigiani e marinai.**



Foto 5 - Kompira è il Dio dei marinai giapponesi.



Foto 6 - Gesù placa la tempesta (Ceramica Artistica Simonetti di Castelli).

## LA VELA ... CHE BELLA

*Ritorna Gigi Audizio con i suoi originali ricordi vissuti sulle più importanti regate d'altura di cinquanta anni fa e con lui ritorna il suo grande amico Paul Elvström, un mito di tutti i tempi della vela mondiale. Questa volta siamo in Sardegna per le selezioni della squadra italiana alla Admiral's Cup. Gigi e il suo mentore sono a bordo della barca "Nonno Gigi". Ci scusiamo per la pessima qualità delle foto che accompagnano il racconto . . . ma questo passa il governo!*



## SELEZIONI ADMIRAL'S CUP 1979, AL TIMONE ... PAUL ELVSTROM.

### GIGI AUDIZIO

Avevo promesso al mio amico Tonino Chioatto di raccontare la storia di questa foto (**foto 1**) e naturalmente della relativa regata.

Premesso che Tonino ha un palmares di regate oceaniche invidiabile e naturalmente ne ha vissute e superate di tempeste che, a confronto, la regata che vi racconto è un giochino...

La barca è il two tonner *Nonno Gigi*, disegno Andrea Vallicelli, armatore Tantussi. Al timone Paul Elvström.

La regata è a Porto Cervo, selezione [della squadra italiana] per l'Admiral's Cup 1979.

Nel 1971 avevo già partecipato all'Admiral's Cup con *Mabel* [Gigi chiama così il secondo *Mabelle* di Serena Zaffagni, e noi ci inchiniamo al suo modo], in squadra con *Tarantella* timonata da Zucchini e *Levantades* timonata da Mino Dellacasa. Eravamo dei purissimi dilettanti e, paragonati ad oggi, niente di più che dei bravi croceristi. Nel 1979 gli equipaggi erano già per lo più professionisti ed i timonieri con esperienze oceaniche.

È stato duro batterci contro *Rose Selavy*, *Yena* e *Vanina* [le barche poi qualificate], e a dire la verità non eravamo i più veloci. Inoltre Paul dovette rientrare in Danimarca prima della fine e quindi mancò le ultime due regate.

La regata lunga prevedeva di navigare nelle Bocche e girare la meda dell'isola dei Lavezzi.

Naturalmente il maestrale picchiava duro, 35/40 nodi, e se ricordo bene avevamo due mani alla randa e un fiocco.

Arrivati alla fine della bolina, a tempo debito chiediamo a Paul che spi voleva: "You choose" rispose; ". . . prendi il piccolo, non facciamo danni . . . "

I prodieri armano lo spi, giriamo la meda . . . issa, inquadra, giù il fiocco e Paul: "Too small".

Panico: l'idea era di cambiarlo, ma Paul fa tirare su fiocco e togliere le mani di terzaroli . . . un po' di lavoro per i ragazzi, ma manovra in sicurezza . . . avevamo sotto il culo un FD, solo un po' più grande.

Se notate la **foto 2**, si vede l'assetto e lo spi: un fazzoletto, ma qui eravamo già fuori dalle Bocche e sotto costa; purtroppo non trovo più la foto in planata piena, con due muri d'acqua che rendono l'idea della velocità . . .

Io ero al carrello randa e c'era da lavorare parecchio con tutta la randa su; la barca aveva la barra, che Paul amava, e che lui muoveva pochissimo, preferiva sventare un po', ma non far lavorare la pala del timone.

Ma se arrivava un rafficone, giù tutto il carrello e quando capiva che avremmo strazato, grande orzata "preventiva", tutto a sventare: la barca manteneva la velocità o poteva facilmente riprenderla, poggiando altrettanto violentemente: quanto mi è servita questa manovra nella mia vita da timoniere.

Poi, il Fastnet del 1979 fu un'ecatombe di avarie, barche perse e purtroppo alcuni morti, soprattutto tra le barche piccole... ma chissà cosa avrei da raccontare se avessimo partecipato.

P.S. grande Tonino che quella regata, il Fastnet del '79, l'hai fatta con la squadra Belga: raccontacela.

La vela . . . una scuola di vita.



**N.d.r. di Sandro Alessi**

Aprò le note con il successivo intervento, sempre su Facebook, di Antonio Chioatto: "Bravo Gigi, come sempre hai ben raccontato una tua bella storia di vela e di mare e grazie per avermi citato. Ho avuto la possibilità di fare l'Admiral's Cup del 1979 con la squadra belga (Fastnet compreso, ultima prova aperta a tutti con classifiche separate). La tragedia è stata innegabile ma, guardando bene, i problemi li hanno avuti soprattutto le barche non AC. Prometto che quando ci vedremo ti racconterò il mio Fastnet. A presto".

E subito, per i pochi che non lo conoscessero, ricordo che Tonino, altro monumento della marineria italiana, è salito alla ribalta per la partecipazione alla OSTAR 1980 e a ben due Whitbread Round the World Race su *Traité de Rome*, nel 1977-78 come crew (terzo) e nel 1981-82 come skipper (quattordicesimo).

Agli smemorati faccio invece presente che *Traité de Rome* (n. velico EUR-1) era l'ex *Pinta III* (S&S 51', in alluminio se ben ricordo, che aveva corso l'Admiral's Cup 1975 per la Germania) così ribattezzata dopo essere stata acquistata dalla Sail for Europe Association, no-profit fondata dalla giornalista francese Patricia Colmant insieme ai belgi Guy Vanhaeverbeke e Philippe Hanin, lo skipper che l'aveva condotta nella Whitbread 1977-78, quando l'equipaggio era composto da nove membri, uno per ciascuno dei paesi che allora formavano la CEE. Ed ora *Nonno Gigi*, questo il nome esatto di ITA-8811, 41' in lamellare di cedro disegnato da Andrea Vallicelli per Tantussi, uno dei molti fiorentini che "sulla scia di Amerigo Vespucci" hanno illustrato la vela italiana. Incontrato molte volte in regata, si distingueva per il colore blu e l'armo a 7/8, uno dei primi progettati da Vallicelli nonché uno dei primi adottati su di un "grosso" IOR in Italia (con questo armo Andrea disegnò poi *Caccia alla volpe*, 1^ classe, in compensato marino a spigolo, indomabile avversario di tante regate a Cala Galera). Punto debole del *Nonno*, oltre al vento leggero, erano le vele Murphy&Nye, simpaticissime ma, al tempo, un livello sotto alle North.

Infine, Tonino cita la drammatica Fastnet Race del 1979, quando una "tempesta perfetta" si portò via quindici velisti e tre soccorritori britannici. Troppo spazio sarebbe necessario per entrare nel merito, ma mi piace ricordare che, a Rapallo, si è recentemente tenuta una serata in cui Franco Noceti (non credo di doverlo presentare) ha raccontato di quella regata, che ha corso con Conny Isenburg e Stefano Ferrera su *Rose Selavy* di Riccardo Bonadeo. C'era anche Gianluigi Devoto, all'epoca su *Vanina* di Vanni Mandelli, assieme all'allegra brigata di Cino Ricci . . . che tempi! che barche!! e che uomini!!!



## CANOTTAGGIO

*Finalmente diamo la parola al “silenzioso” canottaggio, non perché la parola gli fosse stata finora negata, ma perché il canottaggio è di per se una disciplina silenziosa. Accogliamo sul Notiziario un bellissimo, semplice, spontaneo e altamente significativo ricordo dell’amico Mario De Luca, un napoletano che vive ed opera a Milano dove ha esportato con se l’entusiasmo, la carica e la determinazione che solo un partenopeo, per giunta vogatore, può possedere. Mario racconta la sua partecipazione e relativa vittoria ad una storica “Coppa Pattison” istituita a Napoli nel 1919 per giovani equipaggi esordienti nella categoria “jole a 4 con”. Grazie Mario, che bella lezione di vita! Ho pensato che se si volesse sperare in future generazioni migliori, bisognerebbe rendere il canottaggio obbligatorio in tutte le scuole d’ordine e grado della nostra Repubblica.*

*E poi è proprio vero: . . . “una volta canottiere, canottiere per la vita”.*



### **LA ‘PATTISON’ DEL 25 APRILE 1963**

**MARIO DE LUCA**



**Napoli, il Golfo e, al centro, Castel dell'Ovo, . . . lo stadio del mare e del vento**

Vi racconto una mia esperienza sportiva da ragazzo nella mia città dove son nato, Napoli. Ma prima mi corre l’obbligo di fare una premessa.

A Napoli il 25 Aprile, la Festa della Liberazione, è un anniversario sentito, perché Napoli è la città della famosa insurrezione popolare delle "4 giornate di Napoli" e perché Napoli è la città natale del Vice Brigadiere dei Carabinieri Salvo d'Acquisto, Medaglia d'Oro al Valor Militare.

In particolare, il 25 Aprile di ogni anno, dopo le celebrazioni ufficiali dell'Anniversario della Liberazione, vengono tenute nelle acque del Golfo delle importanti gare giovanili di canottaggio che hanno più di 100 anni di storia, su tutte la Coppa Pattison che si disputa dal 1919 e la Coppa Lysistrata dal 1909. Quest'anno, però, a causa del Coronavirus, queste gare non si terranno, il Golfo rimarrà silente e si vanificheranno, purtroppo, gli sforzi ed i sacrifici di tanti ragazzi che da tanto tempo si sono preparati per questi prestigiosi eventi.

Conosco cosa ciò possa significare e questo è ciò di cui vi vorrei raccontare.

Febbraio 1961, Napoli, banchine di Santa Lucia del Circolo “Reale Yacht Club Canottieri Savoia”. Sto guardando con attenzione cosa stiano combinando due ragazzoni, di cui avevo già sentito parlare, alla prese con una imbarcazione “4 jole”, una imbarcazione da canottaggio con lo scalmò dei remi direttamente fissato

sulla falchetta dello scafo, tipica da mare, come le classiche lance (mentre le imbarcazioni da bacino, da "lago", sono affusolate e con il "fuoriscalmo").

Mentre osservo con interesse, arriva alle mie spalle, senza che me ne accorgessi, un terzo ragazzone che, cogliendomi d'improvviso, mi chiede:

- "Guagliò, ma cosa stai guardando?"
- "Sto notando quei due ragazzi che stanno mettendo in acqua quel "4 jole": li ho ammirati allenarsi nel "2 jole" e sono fortissimi: una vera forza della natura!"
- "Ma tu sei Mario, vero?"
- "Sì sono Mario. Ma mi conosci?"
- "In realtà sì! Siamo stati noi a notare te in barca. O, meglio: la vedi quella persona laggiù? E' un monumento del canottaggio. E' inglese e si chiama Marcello James: è lui che ha notato te, le tue spalle ed i tuoi polmoni da nuotatore e ti ha segnalato a noi. Proprio quei due ragazzi che tu osservavi ed io siamo i componenti del futuro "4 jole" del Circolo: il timoniere lo abbiamo, ci manca il quarto vogatore. Ci staresti ad allenarti con noi?"
- "Ma ho solo 15 anni. Voi tre - mi pare - di più".
- "Non ti preoccupare! Piuttosto, sai cos'è la Coppa Pattison?"
- "Certo: la coppa federale messa ogni anno in palio a rotazione fra i Circoli di canottaggio".
- "Esatto! E' il più prestigioso trofeo di canottaggio "4 jole" di Napoli, quello che segna l'esordio nel mondo agonistico del canottaggio e si disputa ogni anno il 25 Aprile, dopo la manifestazione di celebrazione della Liberazione in piazza Plebiscito, alla presenza delle massime autorità. Vi partecipano tutti i circoli canottieri del Golfo (ed anche alcuni oltre Golfo ) ma, di fatto, la vittoria è contesa ogni anno tra il Circolo Italia, i Canottieri Napoli, il Circolo Posillipo, il Circolo Stabia, l'Irno di Salerno e noi, della Canottieri Savoia. Secondo Marcello, tu hai delle ottime qualità: vuoi essere dei nostri?"
- "Eccome no! Sarebbe 'na cosa grande! E un grande onore!"
- "Ascoltami: non gareggeremo quest'anno 1961 né il prossimo: dovremo, invece, farci trovare forti e pronti, di più: prontissimi, per la Pattison 1963, nel ventennale dalle "4 giornate"! Due anni di sacrifici e fatiche in mare che, però, non ci possono e non ci devono far distrarre dall'impegno negli studi scolastici. Inteso? Hai tre giorni per risponderci."
- "Non aspetto tre giorni: vi dico subito di sì!!"

Ed ecco che, all'età di 15 anni mi ritrovai bell'e 'nguaiato! A parlarmi fu Gerardo Palisi; in banchina, ad armeggiare con lo scafo, vi erano Luciano Ariello e Salvatore Signudi. Si aggiunse, come timoniere, a poppa Salvatore (Salvatoriello) Rimonti.

Frequentavo il Savoia, uno dei circoli più importanti di Napoli, che ha sede proprio nella famosa banchina di Santa Lucia, all'ombra di Castel dell'Ovo (incastonato sull'isoletta di Megàride dove venne fondata Napoli-Parthenope) e mi ero affacciato nel canottaggio non da molto tempo; però da questa disciplina sportiva, di grande resistenza, ero stato "preso", stregato, un po' come fosse Amelia, la strega che ammalia, che proprio nel 1961 venne inventata da Walt Disney e ubicata proprio sul Vesuvio.

Pensavo: "Coppa Pattison?!? Ma è un mito! Parteciparvi? Sotto la supervisione, poi, di Marcello James uno dei padri del canottaggio moderno! Incredibile! Non stavo più nella pelle!

Ma che responsabilità! Le regole del quartetto erano durissime: avrei dovuto mantenere le pagelle scolastiche immacolate ed essere sempre presente agli allenamenti. Durante la settimana, sveglia alla 04.50 e appuntamento alle 05.30 al Circolo; un po' di palestrina e alle 06.00 "scafo in acqua". Alle 08.30 ingresso a scuola accompagnato con i calci nel sedere (benevoli) di Fra' Teofilo (un Lasalliano) perché ero sempre... al pelo. Sabato e Domenica 4 ore per volta, facendo tutto il giro del Golfo.

Il nostro era, dunque, un "4 Jole", un armo "quattro con timoniere" con remi "di punta" (ossia ogni vogatore avrebbe avuto un solo remo). Ebbene, furono due anni intensissimi e di grandissima amicizia, durante i quali uscivamo con qualsiasi mare, provavamo e riprovavamo tutto (anche la disposizione sull'armo, chi capo voga,

chi centro barca, chi prodiere), partecipavamo a gare: il tutto sempre con un occhio ai tempi e con l'altro... alle pagelle!



Imbarcazioni, remi e tutto il materiale (tranne i soli scalmi) erano in legno. I vogatori erano tutti con le spalle alla prua ed i posti erano quelli classici: a partire da poppa: il timoniere, poi, al n. 1, il capovoga; al n. 2 seconda voga (o primo centro barca); al n. 3 terza voga (o secondo centro barca); al n. 4 il prodiere. La disposizione dei carrelli era alternata: i vogatori dispari avevano lo scalmi ed il remo sulla dritta della barca ma il carrello sulla bordata sinistra (o bordata dispari) della barca; i vogatori pari avevano lo scalmi ed il remo sulla sinistra della barca ed il carrello sulla bordata di dritta della barca (o bordata pari). I posti, dunque, non erano perfettamente allineati uno dietro all'altro (come avviene, invece nelle classi olimpiche) ma a scacchiera. Gerardo Palisi scrisse poi questo resoconto di quei momenti che vi ripropongo:

“Vedevamo i nostri corpi irrobustirsi: ci guardavamo allo specchio cercando di capire quanto fossero cresciuti i nostri dorsali, ... i quadricipiti, ... gli addominali... Ci sentivamo fortissimi: negli allenamenti facevamo tempi impensabili tanto che, a marzo 1963 avevamo battuto il “4 allievi” del nostro Circolo in un tiratissimo percorso di 1500 metri laddove la nostra gara era solo di 1000 metri!. Avevamo definito la formazione: Salvatoriello timoniere; io, Gerardo, capovoga; Luciano seconda voga; Salvatore terza voga; Mario, prodiere.

La Pattison 1963: quella del 1961 era stata vinta dal Savoia; quella del 1962 dal Posillipo; nel 1963 il Posillipo voleva, dunque, la riconferma ma, soprattutto, l'Italia, a digiuno del 1957, a sua volta voleva a tutti i costi rientrarne in possesso.

In questo clima di eccitazione agonistica, avvenne la tegola che mi riguardò personalmente. Prosegue, così la narrazione di Gerardo:

“A dieci giorni dalla gara, arriva la notizia che Mario è a casa con 39 di febbre!!! Nooo! Cercare un sostituto prodiere era impresa impossibile. Due anni di preparazione che finivano a fondo (“int’o cie...”). Il senso di potenza che ci permeava stava svanendo. Non lo si diceva apertamente ma nessuno ci credeva più.

Poi, il 23 aprile, Mario, sfebbrato ma in piena convalescenza, si ripresentò al Circolo con un foglio a firma di

suo padre che lo autorizzava a riprendere gli allenamenti. “Dai, guagliò, scafo in acqua! Presto! Subito a varchiare (vogare)!”.

25 aprile 1963, giorno della gara. Scendemmo in acqua e, disgraziatamente, subito un'onda anomala ci riempì la barca d'acqua. Mentre ci portavano alla partenza, Salvatoriello, il timoniere, con una sàssola di fortuna (il suo cappellino), si industriò di togliere l'acqua. In questa sua operazione io lo fissavo in paranoia, cercando di calcolare quanto peso (pochi grammi in realtà) togliesse alla barca ogni volta che riversava l'acqua in mare.

Arrivammo ed assumemmo la posizione di “partenza” (con il carrello a metà corsa) e poi ci fu il via. Non ricordo niente della gara, non riuscivo a guardare fuori dalla barca tanto era tesa la visuale del mio sguardo verso il solo volto di Salvatoriello a poppa. Davo il “ritmo a crescere”. Ricordo solo che a 250 metri dall'arrivo scorsi, dietro le spalle di Salvatoriello, dopo di noi l' “Italia” e il “Napoli”. Mario, da prora, gridò che era rimasta solo il “Posillipo”, che io però non riuscivo ad intravedere. Poi il “serrate finale”, con gli occhi fissi a poppa ma praticamente alla cieca: il più bello, ... il più lungo, ... il più faticoso della mia vita! Capii che avevamo vinto solo quando vidi in lontananza mio fratello Gaetano esultare sulla panchina del Circolo Posillipo dove era posto l'arrivo. Siii! Avevamo vinto!!

Per come ci sentivamo sino a 10 giorni prima si sarebbe forse trattato di una passeggiata per quanto eravamo forti. Ma, quel giorno, in quelle condizioni facemmo una cosa, . . . una cosa pazzesca!!





Marcello, all'arrivo, ci strinse le mani stritolandole per la felicità. E, poi, l'apparizione del Sig. Nicola, il papà di Mario, che prima gli fece vedere minacciosamente il palmo della mano ma poi gli diede un buffetto affettuoso, lo abbracciò ed, infine, pianse anche lui di felicità.

Solo dopo la premiazione, la sorpresa! Quel feticchione diciassettenne di Mario ci viene "candidamente" a confessare che quella autorizzazione l'aveva scritta e firmata lui, di suo pugno, imitando la calligrafia del padre e dicendo al padre che, in quegli ultimi giorni di convalescenza, sarebbe andato al Circolo solo per vedere allenare i suoi amici. Invece, il padre non se l'era bevuta ed il giorno della gara si era nascosto nella tribunetta".

Questo il racconto di Gerardo.

Mio padre, da soldato di stanza in Somalia, aveva combattuto nella Guerra d'Africa in Etiopia nel 1935-36. Ritornò provato e sviluppò, con noi figli (sei figli maschi), un

carattere rigido: ci faceva tremare solo con lo sguardo. Ma lui quel giorno non poté mancare e, dopo il buffetto per averlo cercato di imbrogliare, alla fine mi disse: "Marittè,.... si stato nu mariolo ma si pur sempre nu bravo guagliò!! e pianse.

Lo persi due anni dopo quando avevo 19 anni. Dopo due anni, nel 1967, partii di leva in Marina imbarcato su Corvetta Urania per 24 mesi: ma quella . . .quella è un'altra storia!



**Dopo quasi 60 anni . . . ancora insieme, ancora canottieri, ancora al Savoia!**

## LE CARTOLINE DELLA VELA

*Dalle scoperte geografiche alle scalate delle vette più alte, dalle esplorazioni polari alle regate veliche internazionali hanno visto, a cavallo dell'800 e '900, impegnato Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi, lo spirito più ardimentoso della casa regnante d'Italia. Nella raccolta tematica delle cartoline illustrate di Gianni Magnano non poteva mancare la commemorazione della spedizione che il "principe marinaio" intraprese nel 1899 al comando della goletta "Stella Polare" giungendo a latitudine 86°, 33', 49", il punto più avanzato toccato fino a quel momento a soli 380 km dal Polo Nord.*



### QUARTO TEMA

## Il Duca degli Abruzzi esploratore al Polo Nord

GIANNI MAGNANO

Luigi Amedeo di Savoia, il Duca degli Abruzzi fu soprattutto un valente alpinista ed esploratore. In quegli anni scalò diverse cime tra le quali il monte S. Elia in Alaska e la vetta più alta della catena del Ruwenzori in Africa battezzata Regina Margherita, ma la sua impresa più importante fu il viaggio al Polo Nord intrapreso nel 1899, quando lasciò il porto di Cristiania (l'odierna Oslo) con la nave "Stella Polare", una nave Norvegese per la caccia alle foche, acquistata dal duca per affrontare il pack. Il viaggio terminò nell'estate del 1900 dopo aver raggiunto i 86°33' di latitudine Nord. Di seguito una serie di Cartoline allegoriche dall'epoca che celebrano l'avvenimento del Principe e dei suoi più stetti collaboratori come l'amico Comandante Umberto Cagni.



**Cartolina commemorativa della spedizione polare con i ritratti dei principali artefici: oltre il Duca Luigi Amedeo di Aosta, il Capitano di corvetta Umberto Cagni, il Conte capitano Francesco Querini e il Dottor Achille Cavalli Molinelli.**



Cartolina con foto della “Stella Polare”, la nave Norvegese per la pesca alle foche acquistata dal Duca per la missione al Polo Nord ed equipaggiata a Genova prima della partenza.





Cartoline Allegoriche viaggiate a inizio secolo commemorative dell'impresa polare.



Cartolina dell'epoca in franchigia per i militari, che commemora l'impresa polare del Duca degli Abruzzi.

#### Nota di Redazione



“Stella Polare” - ex “Jason” - costruita a Sandefjord in Norvegia nel 1881 dal cantiere Skibsvaerft, inizialmente armata a brigantino a palo. Stazza lorda 1289, lunghezza 48,50m, larghezza 8,75m, altezza 9.00m, pescaggio 5,5m, portata 6020 tonn., macchina 60 HP, velocità 6/7 miglia. Nel 1888 il primo armatore, Fridtjof Nansen, usò “Jason” nel tentativo di attraversare la Groenlandia sugli sci. In seguito fu impiegata nella ricerca delle balene nel sud Atlantico. Sottoposta a significative modifiche nel cantiere Archer a Laurvik (nave goletta, scafo rinforzato, interni adattati . . .) La spedizione (1899-1900) composta da 20 elementi (11 italiani e 9 norvegesi) salpò da Cristiana oggi Oslo il 12 settembre 1899.





*La ripresa dello yachting in Italia dopo la guerra 1915-18 è stata particolarmente lenta. Nessuna barca azzurra partecipa alla prima Olimpiade post-bellica, Anversa 1920, e nella successiva, Parigi 1924, siamo presenti con una sola barca "privata" con equipaggio scelto dall'armatore. Il parco barche nazionale, con l'eccezione di Genova, è costituito da vecchi scafi della stazza 1906, mentre ormai nel mondo della vela agonistica internazionale impera la nuova stazza 1920. Tra i primo segnali edificanti troviamo nel 1926 la partecipazione alle regate internazionali di Copenaghen del 6 metri S.I. "Cora IV" costruita dai Cantieri Baglietto di Varazze per l'armatore genovese Edoardo Roggeri con al timone il mitico marinaio Raimondo Panario. (da "La Vela", agosto 1926, p. 182)*

## UNO STORICO SUCCESSO DELLA VELA ITALIANA

### LE REGATE A COPENHAGEN (1926)

Nei giorni 22, 23, 24 e 25 luglio u. s. si è svolta una riunione internazionale di regate a vela in Danimarca. Nelle acque dell'Ore Sund erano rappresentate le bandiere di Italia, Francia, Svezia e Danimarca. Questa riunione ha avuto troppo grande importanza per i colori nazionali per non dirne, anche brevemente, in questa rivista.

L'Italia per la prima volta ha preso parte alle regate di Copenaghen. E, diciamolo francamente, è stata questa una partecipazione fatta non timidamente od al solo scopo di restituire la visita fatta a Genova dai concorrenti danesi, ma una superba affermazione di italianità, di fiducia, di volontà.

**Cora IV** il sei metri ideato e costruito in quest'anno in Italia nei cantieri Baglietto di Varazze, con a bordo il simpatico yachtman ligure signor Edoardo Roggeri ed il noto Raimondo Panario ha riportato una bella serie di vittorie in un lotto di ben tredici partecipanti. Il primo giorno secondo dietro



**Vi-vi** la nuovissima barca, testè costruita nei cantieri Thornycroff per conto del signor Vett; primo il secondo giorno; quarto il terzo giorno dietro **Vastanflakt** (Svezia), **Bambi XI** (Danimarca) e **Tutti** (Cile), ed infine ancora una volta primo l'ultimo giorno riuscendo, così, a piazzarsi primo nella classifica generale della riunione per la sua categoria e ad assicurare in tal modo all'Italia, la "Coppa di Genova" già vinta da quell'appassionato yachtman danese che è il signor William Vett, il quale, con bel gesto sportivo, ha voluto riflettere in gara il bel trofeo che era stato vinto dal suo sei metri **Bonzo** nelle regate al Lido d'Albaro nel febbraio 1925.

**Cora IV** nella classifica generale per la categoria dei sei metri S.I. è stato dunque primo con 47 punti davanti a **Vi-vi** del sig. Vett (danese) che è stato secondo con 40 punti, **Bambi XI** del sig. Marx-Nielsen (danese) terzo con 36 punti, **Vastanflakt** del Consorzio Vastanflåkt (svedese) quarto con 32 punti e **Bonzo** del sig. K. Degù (danese) quinto con 31 punti - che i nostri lettori ricorderanno per aver preso parte alle legare di Genova dello scorso anno e vincitore, allora, di questa Coppa. Ci piace anche ricordare che, con simpatica manifestazione di cameratismo sportivo, a bordo di **Cora IV** ha regatato anche un giovane dilettante danese, il sig. Andersen, e



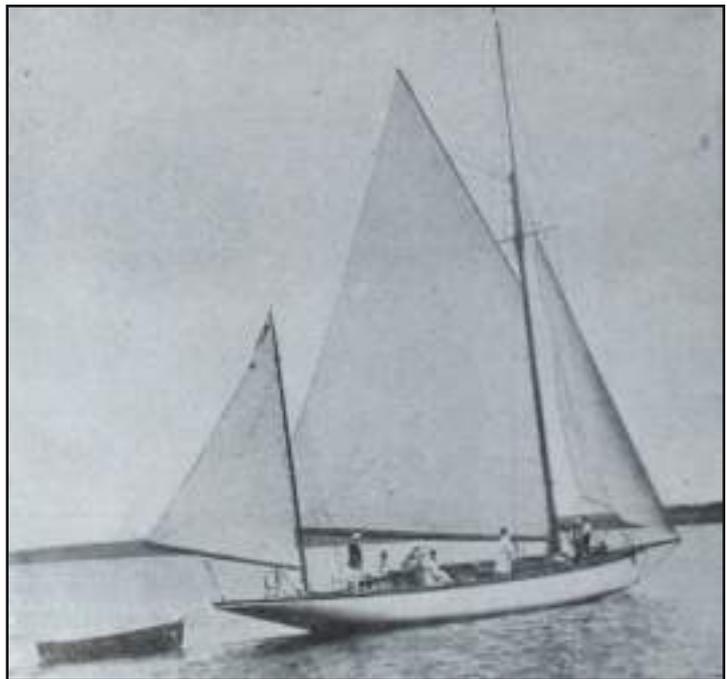
**Copenaghen, 1926 - "Cora IV" di Eduardo Roggeri del RYCI**

partecipato ed ha vinto con la categoria dei dieci metri in tempo compensato. Tra i dieci metri il migliore si è mostrato *Nurdug VI*. S. M. il Re Cristiano XI ha preso parte, tutti i giorni, alle regate al timone del suo nuovissimo dieci metri *Rita IV*. Cordialissime sono state le accoglienze agli sportmen italiani presenti da parte del Kongelig Dansk Yacht-Club. La riunione di regate di Copenaghen si è chiusa domenica 25 con un brillante banchetto di circa duecento coperti, e molti urrah e rallegramenti sono stati rivolti all'Italia ed ai concorrenti italiani durante la premiazione e noi brindisi del Presidente K.D.Y ammiraglio Fonche e del Presidente della Commissione sportiva. Molto ospitale, d'altronde, tutto il pubblico che si soffermava lungo Langelinie ed ammirava il nostro bel tricolore che sventolava a poppa di *Cora IV* nonché della yawl *Saharet* recentemente acquistata a Svendborg nei cantieri del sig. Sophus Weber dallo sportman napoletano signor Gaetano Giovinazzi il quale insieme con i suoi amici duca Carlo Marulli di Sancesario e marchese Giovanni Diana, dopo di aver assistito allo svolgersi delle regate ed al trionfo dei colori nazionali hanno iniziato con questo yacht una crociera da Copenaghen a Napoli dove contano di giungere a fine settembre. Chiudiamo queste brevi note con l'augurio di rivedere alle nostre prossime riunioni di regate di Genova e di Napoli i simpaticissimi yachtsmen danesi. (G. D.)

che tra i partecipanti alla gara vi era il sei metri francese *Ilusion* che aveva al timone quell'intrepida yachtwoman che è Madame Virginia Heriot.

Ed è con la maggiore soddisfazione e con legittimo orgoglio che rileviamo il successo di *Cora IV*, il cui equipaggio, pur non conoscendo le acque danesi nè molte delle barche avversarie, si è piazzato ottimamente in tutte le prove e con tutti i tempi, perché si è avuto spessissimo, in quei giorni, durante le gare, forti raffiche di vento e di pioggia e, alle volte, anche dei momenti di calma.

Le altre gare non interessarono, credo, i nostri lettori non avendovi partecipato concorrenti nazionali. Un solo otto metri *Aile V* (francese) Madame Heriot ha



**Copenaghen, 1926 - "Saharet" yawl dello yachtman napoletano Gaetano Giovinazzi che ha seguito le regate.**

## PERSONAGGI DELLA STORIA

*La straordinaria storia, in verità poco nota, di Biagio Assereto (1383 ca-1456) merita di essere sia pur brevemente ricordata. Nato a Recco è stato un Ammiraglio al servizio della Repubblica di Genova. Dopo essere stato notaio, nel 1423 si dedica alla vita militare. Dopo vari successi al comando di una flotta di galee, i Visconti lo nominarono governatore di Milano concedendogli la contea di Serravalle Scrivia dove alla fine e dopo altri importanti successi militari, si ritira dedicandosi agli studi letterari. Morto nel 1456, il suo corpo fu tumulato nella chiesa arcipresbiteriale di Serravalle e sulla sua tomba sta l'iscrizione: "Biagio Assereto, generale delle galee della Serenissima Repubblica di Genova, fece prigionieri due re, un infante, trecento cavalieri. Morì nell'anno 1456". (Tratto dal sito dell'Associazione Culturale Mare Nostrum di Rapallo – [www.marenostrumrapallo.it](http://www.marenostrumrapallo.it))*

### BIAGIO ASSERETO

### L'AMMIRAGLIO CHE CATTURO' DUE RE

CARLO GATTI

S'ignora la data della sua nascita, ma da un documento del 1408, si ritiene che egli sia nato non dopo il 1383. (FOTO 1)

Si conosce invece il luogo di nascita, Recco. Di suo padre si sa che non era un marinaio, ma un rispettato artigiano. Sua madre era una Ghisolfi, una donna appartenente a una potente famiglia di mercanti genovesi. Il nonno veniva da Rapallo, la sua famiglia era di tendenza politica filo-milane. Aveva svolto i primi studi presso i religiosi e avrebbe dovuto essere orafo. Era di bell'aspetto, aitante nel fisico ed allo stesso tempo intellettuale, ma amava soprattutto il mare. Per queste doti entrò nelle simpatie di Francesco Spinola, allora padrone di Recco, che lo fece diplomare notaio. Iniziò, quindi, la carriera da scrivano a Porto Maurizio nel 1408 per conto del locale podestà. Un posto ottenuto dalla Repubblica di Genova. Un impiegato quindi, non un navigatore.

Dal 1423 Biagio Assereto diventa armatore e noleggiatore di galee al servizio della Repubblica e nel 1425 lo si ritrova in città, capo dei cancellieri. Uno strano cancelliere. Proprio nel 1425, eccolo capitano di una nave della Serenissima contro il ribelle Antonio Fregoso; poi comandante d'una galea nel 1427, nella flotta di Antonio Doria che restituì il reame di Napoli a Giovanna II. Infine, sempre nel 1427, viene inviato nella zona delle Cinque Terre al comando di una galea che costringe alla resa Ferruccio Verro e lo porta prigioniero a Genova. Il fiorentino era partito da Pisa a sostegno di Tommaso di Campofregoso, che in quella regione si era fatto capo del malcontento genovese contro il duca di Milano.



foto 1-La statua di Biagio Assereto.

Improvvisamente, codici, rogiti e pandette vengono accantonati e nasce un nuovo ammiraglio, un vero uomo di mare: Biagio Assereto (FOTO 2) che sarà presto inserito nell'albo d'oro d'una città come Genova, già così ricca di capitani e di navigatori famosi.

Contemporaneamente l'Ammiraglio, non pago delle forti somme di danaro ricevute per le sue prestazioni in qualità di "patrono di navi", mirava ad ottenere altri incarichi, ancora più redditizi, nell'amministrazione della Repubblica. Nel 1428 fu nominato podestà di Recco, nel 1429 commissario nel territorio di Portofino e sempre nel 1429 rappresentò Genova nel trattato di alleanza con Lucca, la quale aveva abbattuta da poco la tirannide di Paolo Guinigi, contro i Fiorentini.

La sua fama varca tutti i confini di allora quando nell'agosto 1435 gli viene affidata una flotta ridotta di appena 12 Galee, con la quale giunse a Gaeta in soccorso di Francesco Spinola assediato da Alfonso d'Aragona. La battaglia decisiva avvenne a largo di Ponza il 5 agosto e Biagio Assereto riportò la vittoria.

Quello che segue è certamente il racconto più importante della sua più significativa impresa da AMMIRAGLIO.

(FOTO 3) L'assedio di Gaeta e la conseguente battaglia di Ponza sono due eventi storici accaduti nel 1435. In quell'anno Alfonso il Magnanimo (Alfonso d'Aragona), nella lotta per impossessarsi del trono napoletano di Renato d'Angiò, si rivolgeva contro la roccaforte di Gaeta che ancora gli resisteva. Nel corso degli eventi veniva sconfitto e catturato dal genovese Biagio Assereto, e poi liberato dal Duca di Milano Filippo Maria Visconti. L'antefatto è il seguente: morta la regina Giovanna, il re spagnolo Alfonso d'Aragona (FOTO 4) mise in atto una strategia per riprendersi il reame di Napoli. La tattica militare scelta era la seguente: stringere d'assedio Gaeta con una armata navale per sbarcarvi le truppe, e di là muovere verso la capitale campana. Ma Gaeta fece in tempo a chiedere aiuto a Genova, che mandò un contingente, al comando di Francesco Spinola, per costruire opere di difesa.



**foto 2-Ritratto di Biagio Assereto.**

Genova non intendeva mettersi contro la

potentissima Spagna, ma il presidio di Spinola finì invece a sua volta assediato, e la Repubblica di Genova dovette decidersi, o rinunciare alla propria dignità di Stato, o intervenire in soccorso delle sue truppe di Gaeta. Fu scelta una via di mezzo: armare una flotta e inviarla in appoggio degli assediati, ma solo allo scopo di liberarli, senza arrivare a scontrarsi con gli spagnoli. La mini-Armata genovese era composta di 12 galee soltanto, e 2400 armati al comando di Biagio Assereto che era il principale sostenitore dei "falchi" genovesi. Appena giunse in vista Gaeta, seppe che Spinola, il nobile di cui era stato paggio, era ferito e che gli spagnoli stavano per occupare la città. Era il 3 agosto 1435. Proprio in quel giorno, l'ammiraglio genovese si vide venire incontro l'imponente flotta spagnola comandata da re Alfonso d'Aragona: 31 navi da guerra su cui erano imbarcati oltre 6.000 uomini. Nonostante la disparità di forze, Biagio Assereto accettò lo scontro, dopo aver inviato la dichiarazione scritta al sovrano spagnolo che egli intendeva soltanto soccorrere i suoi compatrioti genovesi e riportarli in patria.

La superiorità militare aragonese era fin troppo evidente, l'arroganza del re spagnolo fece il resto, ma l'esito dello scontro fu per loro una tremenda umiliazione.

La battaglia avvenne al largo di Ponza e fu una dimostrazione d'arte militare e navale da parte di Assereto. Alla sera, gli spagnoli erano sconfitti, il bottino enorme: undici navi nemiche vennero catturate, due sole fuggirono, tutte le altre furono bruciate o affondate. Assereto prese prigionieri il re Alfonso d'Aragona, il re di Navarra, l'Infante di Aragona, il Gran Maestro di Alcantara, il vice re di Siviglia, il principe di Taranto e una lunga

schiera di baroni e di gentiluomini. Assereto diede notizia della vittoria a Genova e a Filippo Maria Visconti con una relazione caratterizzata da moderazione e modestia. A Genova fu festa grossa per tre giorni. Il bottino era di dimensioni mai viste, e venne, come promesso, distribuito ai membri dell'equipaggio.

Terminiamo la rievocazione storica di quell'avvenimento bellico con una sintesi storica un po' amara per l'ammiraglio Biagio Assereto. Gli avvenimenti, purtroppo, presero un'altra piega come ci racconta lo storico Giovanni Balbi:

“I prigionieri non furono condotti a Genova, che

non ebbe così il suo atteso trionfo. Li volle dirottati a Milano Filippo Maria Visconti, a cui allora la Repubblica era soggetta. Alfonso d'Aragona e i suoi, una volta a Milano, furono subito rimessi in libertà e il re spagnolo



**foto 4-Il re spagnolo sconfitto Alfonso d'Aragona.**

anagraficamente, l'unica data certa è quella della sua morte: a Serravalle Scrivia, il 25 aprile 1456”.



**foto 3-Antica Stampa del porto di Gaeta**

sottoscrisse con il Visconti un accordo in base al quale quest'ultimo lo avrebbe addirittura aiutato nella conquista del reame di Napoli. I genovesi si ribellarono a questo voltafaccia dei milanesi e ne fecero colpa ad Assereto, accusandolo di tradimento e vietandogli il ritorno in patria: e forse un po' di responsabilità l'ammiraglio doveva avercela, se lo ritroviamo remuneratissimo governatore di Milano al servizio di Filippo Maria Visconti e conte di Serravalle Scrivia. Infine, nel 1437, eccolo anche commissario ducale di Parma e comandante dell'armata milanese nella guerra contro Venezia. Riuscì a mostrare ancora di che tempra egli fosse. Passato al servizio di Francesco Sforza sconfisse infatti prima a Chiusa d'Adda e poi a Casalmaggiore l'ammiraglio veneziano Querini e lo costrinse a ripiegare sulle lagune. Ma si sentiva stanco di gloria e di battaglie: e così si ritirò nel suo castello di Serravalle Scrivia, ospitando amici, cacciando, diletandosi di studi letterari, intrattenendo corrispondenza con artisti e pittori. Era amico anche di Enea Silvio Piccolomini, divenuto Pio II dal 1458. Di lui,



**La resa finale della battaglia di Ponza**

## GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE - NAPOLI 1960

Anche in questa V parte sulla complessa e gigantesca organizzazione dell'Olimpiade napoletana raccontata da Sergio Pepe vengono messi in evidenza minimi particolari contenuti dalla puntuale relazione del Presidente Croce, un capolavoro del numero uno della Vela nazionale, e non solo nazionale, indirizzata al mondo internazionale della Vela. Segnaliamo all'attenzione dei lettori più attenti l'interessante articolo di Giulio Andreotti, di seguito riportato, un'assoluta novità anche per chi dell'evento sa tutto.



### I Giochi velici della XVII Olimpiade nella “Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade” del Presidente del Comitato Organizzatore Beppe Croce con relativi servizi fotografici di Riccardo Carbone

(Parte V)

**SERGIO PEPE**

Nell' articolo pubblicato sul n. 86 - ottobre 2019 ho già riportato il determinante e ampio contributo della Marina Militare all'organizzazione dei Giochi Olimpici, con l'*Amerigo Vespucci* per il trasporto della fiamma Olimpica dal porto di Zéas, presso il Pireo, a Siracusa, ben 12 Dragamine e 43 motolance. L'organizzazione a mare fu affidata al Capitano di Vascello Giulio Figarolo di Gropello, Direttore di Marivela e delegato della Marina Militare nel Consiglio dell'U.S.V.I., che ebbe a disposizione unità militari e civili. A cura della 53° Squadriglia del 3° Gruppo Dragaggio furono approntati i Dragamine *Giaggiolo*, *Timo*, *Gaggia* (Classe Agave MSC Coastal Minesweeper) per ospitare i Comitati di Regata dei 3 campi. Altri Dragamine, impegnati nel controllo delle aree di regata, furono *Salmona*, *Squalo* (Classe Agile - MSO Minesweeper Ocean), *Quercia*, *Ciliegiolo*, *Castagno* (Classe Abete MSC), *Porpora*, *Pinna*, *Riccio* (Classe Aragosta MSI Inshore Minesweepers).

Il controllo operativo delle zone fu devoluto al C.V. Giovanni Ciccolo, Comandante del 6° Gruppo Dragaggio, che era a bordo del Dragamine *Salmona*. Il C.V. Giovanni Ciccolo tornerà a Napoli nel 1974 da Ammiraglio di Squadra, Comandante in Capo del Dipartimento Marittimo di Napoli e Comandante delle Forze Navali Alleate del Sud Europa.



In questa foto di Riccardo Carbone (**foto n.1**) *Timo* (costruzione Costaguta di Voltri varato il 19 dicembre 1955) con sopravento il Flyng Dutchman *Falcon VI* (KA-1), costruzione R. Tasker 1958, con i Campioni del Mondo 1958 della Classe Rolly, Tasker (Medaglia di Argento a Melbourne) e Ian Palmer, 17° classificato, e lo Star

*Bellatrix IX* (G-4254), Abeking & Rasmussen 1960, con Bruno Splieth e Eckart Wagner, 7° classificato.

Furono messi a disposizione dalla M.M. anche 1 motoscafo, 2 barche per palombaro, 2 navi cisterna, 1 idrografica, 1 officina, 3 rimorchiatori, 4 pontoni gru. La relazione di Beppe Croce indica anche il numero del personale della M.M. impegnato, con il grado e le varie mansioni a mare, a terra, e presso la Centrale Olimpia, per complessivi 1.387 tra Ufficiali, Sottoufficiali, Sottocapi e Comuni.

Beppe Croce riporta anche il significativo apporto reso all'organizzazione dalla Capitaneria di Porto di Napoli. La Capitaneria di Porto di Napoli (Compamare) ha assolto i seguenti compiti principali:

- Emissione di ordinanze intese a disciplinare gli ormeggi nei Porticcioli Molosiglio, Santa Lucia, Posillipo, allo scopo di far sgombrare tali porti per poter dar posto alle barche partecipanti alle Regate Olimpiche. (Tale lavoro è stato uno dei più duri e difficili di tutta la organizzazione, ha incontrato notevoli resistenze ed ha potuto essere condotto a termine, soddisfacentemente, solo dopo il deciso intervento del Comando in Capo di MARIDIPART e del Generale Comandante la Capitaneria di Porto di Napoli).
- Emissione di ordinanze per disciplinare l'ormeggio degli yachts a Mergellina e Santa Lucia (concorrenti alla Regata Cannes-Ischia e yachts aventi incarichi ufficiali).
- Concorso al Servizio di Polizia nelle acque con vigilanza preventiva al largo effettuato con due motoscafi della Capitaneria di Porto di Napoli e due motoscafi veloci del Commissariato di P.S.
- Servizio di assistenza nei Porticcioli, ai numerosi yachts convenuti a Napoli per le Olimpiadi.

Le predisposizioni concordate in precedenti numerose riunioni e tempestivamente attuate sono risultate idonee e, nella loro applicazione, il personale si è impegnato con zelo, volontà ed abnegazione.

Ad alcune unità di maggior dislocamento (*POLEMISTIS* dei Reali di Grecia, *COSTA DO SOL* del Principe Ranieri di Monaco), che non potevano trovar posto nei Porticcioli ausiliari a causa dei fondali, è stato assegnato un ormeggio adeguato nel porto mercantile.

Nel delicato settore dell'assistenza e della sistemazione degli yachts convenuti a Napoli, non è stata rilevata alcuna deficienza: alcuni proprietari di yachts hanno sollevato qualche lamentala per non aver avuto manifestazioni di carattere mondano in loro onore; molti yachts sono infatti ripartiti da Napoli prima dell'inizio delle Regate Olimpiche e di tutte le manifestazioni ad esse collegate.

Come si legge, uno dei lavori più duri e difficili dell'intera organizzazione, e che incontrò notevoli resistenze, fu quello di sgomberare i porticcioli per dar posto alle barche dei concorrenti. Sembrerebbe che i diportisti napoletani non intendessero mollare gli ormeggi, ma all'epoca i diportisti erano davvero pochi, la gran maggioranza delle barche era di proprietà dei Circoli partenopei; ad esempio, il Circolo Savoia in quegli anni metteva a disposizione dei soci il 10 tonnellate *Artica* (Costaguta 1902), già del Duca degli Abruzzi, gli 8 m. S.I. *Lycea* (I-12), Costaguta 1928, *Aria* (I-17) Costaguta 1935, *Miranda III* (I-21), Costaguta 1938, il 6 m. S.I. *Capelle*, la *Serie del Golfo Nibbio* e tre monotipi, gli Star *Sagitta*, *Orsa*, *Aquila*, *O' Sole Mio*, *Merope*, il lightning *Alcione*, i Dinghy *Falco* e *Maestrale*.

Dunque, la resistenza a lasciare libere le banchine non proveniva certo dai Circoli nautici, impegnati in prima linea nell'organizzazione e beneficiati dalla sistemazione dei porticcioli; e allora, chi si opponeva allo sgombero?

La risposta, ben circostanziata, ci è data, addirittura dopo 50 anni, da Giulio Andreotti.

Infatti, il XVI Consiglio Nazionale del CONI, riunitosi il 20 novembre 1958, su proposta del Presidente Giulio Onesti, nominò per acclamazione l'On. Andreotti Presidente del Comitato Organizzatore della XVII Olimpiade. In occasione dei 50 anni della XVII Olimpiade, Giulio Andreotti pubblicò nel numero 6/7 del 2010 della rivista "30 giorni" ([http://www.30giorni.it/articoli\\_id\\_22788\\_11.htm](http://www.30giorni.it/articoli_id_22788_11.htm)) il seguente articolo e, da par suo, ci fa rivivere quell'estate, svelando anche il mistero delle difficoltà per sgomberare le acque dei porticcioli.

## **Roma 1960 - L'Olimpiade che univa un mondo diviso** di Giulio Andreotti.

*Mi sembra giusto che si torni a parlare delle Olimpiadi del 1960 a cinquant'anni di distanza, perché l'Olimpiade romana fu un momento straordinario, che dimostrò la sorprendente capacità di attrazione del fenomeno sportivo su fasce della società che sembrano totalmente estranee.*

*Per come fu vissuta dagli sportivi che parteciparono, Roma 1960 è stata giustamente definita "l'ultima Olimpiade a misura d'uomo". Ma il ricordo più vivido che ho è il coinvolgimento di quei nove decimi della popolazione italiana che di solito non si interessano allo sport e alle discipline olimpiche. Ricordo come per strada e nei bar non si parlasse d'altro, e come anche le anziane signore restassero attaccate alla radio per sapere trepidanti chi aveva vinto i cento metri, o i tuffi. Anche le divisioni politiche in quel contesto non contavano: negli stadi il più arrabbiato marxista si sentiva in sintonia con il presidente del Consiglio e ogni insano tentativo di strumentalizzazione faziosa non ebbe effetto sull'entusiasmo della gente.*

*La mia sola preoccupazione era che facessimo una bella figura, anche perché non ero un "tecnico dello sport" e pure a scuola una certa pigrizia mi aveva sempre fatto squagliare dalle lezioni di educazione fisica. A parte l'amicizia personale con Giulio Onesti, quel che indusse il Coni a offrirmi la presidenza del Comitato organizzatore delle Olimpiadi del 1960 fu il buon risultato che aveva avuto la collaborazione dei militari, da me promossa come ministro della Difesa nei Giochi invernali di Cortina nel 1956. Forse anche la mia "romanità" giovava allo scopo.*

*I mezzi a disposizione, diretti e indiretti, non erano molti, ma questo non dispiaceva. Possiamo dire con orgoglio che nessuna Olimpiade è costata meno di quella di Roma. L'essenziale era il non far spese superflue o per attrezzature provvisorie; sotto questo profilo si sollecitò dal Comune l'anello interno di scorrimento veloce - chiamato appunto la via Olimpica - e si destinarono ai dipendenti dello Stato le abitazioni di un Villaggio degli Atleti, costruite appunto come appartamenti regolari nella zona già occupata dai baraccati di Villa Glori. Su questo tema, se la candidatura di Roma 2020 avrà un seguito, bisognerà essere cauti, perché, guardando alle ultime edizioni, i costi di un'Olimpiade sono ben diversi da quelli di allora, e la gente potrebbe non accettare che questi costi gravino sulla collettività.*

*Ho detto di un Villaggio olimpico e non di due come era stato in precedenza. Ci rifiutammo, infatti, di accettare la separazione dei gareggianti tra Est e Ovest, in contrasto con il più elementare spirito sportivo. Nessuna difficoltà venne da questa decisione che a me sembrò ovvia e che altri stimarono coraggiosa. Prestammo anche, con risultato positivo, i buoni uffici per avere una sola rappresentativa tedesca, circostanza che si è ripetuta solo dopo molti anni. Per l'inno si trovò il compromesso con alcune battute di una sinfonia... extrapolitica.*

*L'unica "grana" diplomatica l'avemmo con Formosa, perché volevano sfilare ed esser classificati come Repubblica di Cina creandoci imbarazzi con Pechino (anche se assente). Innalzarono un cartello di protesta, e finì tutto lì. Dolorosa fu la morte sul campo di un ciclista scandinavo stroncato da un collasso circolatorio: episodio per cui certo non vi erano responsabilità, ma che non per questo non ci rattristò profondamente.*

*Nella fase di preparazione ebbi modo di conoscere a fondo i giapponesi, che, dovendo ospitare i Giochi del 1964, avevano inviato un centinaio di osservatori che verbalizzavano, filmavano e registravano ogni riunione, anche la più marginale. Ricordo ad esempio che con minuziosa attenzione seguirono una pittoresca e interminabile trattativa a Napoli tra Giulio Onesti e i coltivatori di cozze dello specchio d'acqua che doveva essere lasciato libero per le gare (in cui si "laureò" Costantino di Grecia).*

*Il giudizio sull'organizzazione dei Giochi e sul complesso contorno fu unanimemente buono. Anche quella stampa internazionale che di solito non è troppo benevola verso l'Italia scrisse giudizi positivi, magari - bontà sua - dicendosi meravigliata dell'ordine, della puntualità e dell'entusiasmo che circondava atleti, dirigenti e ospiti stranieri.*

*Un piccolo problema nacque per l'udienza pontificia in piazza San Pietro, perché il Papa - che riteneva di far cosa gradita mettendosi super partes - pronunciò in latino il suo discorso, ascoltato non proprio in un silenzio assoluto dalla giovanile platea. Ma quando, fermandosi per qualche ora, si intrattenne con i singoli partecipanti, il sorriso di soddisfazione illuminò tutti i volti.*

*È fuor di dubbio che chi visita Roma, a qualsiasi titolo, vuole avere il contatto anche con l'Oltretevere. Il Papa fu molto comprensivo e, dopo la plenaria, riservò un'udienza anche ai dirigenti di ciascuna delegazione. E*

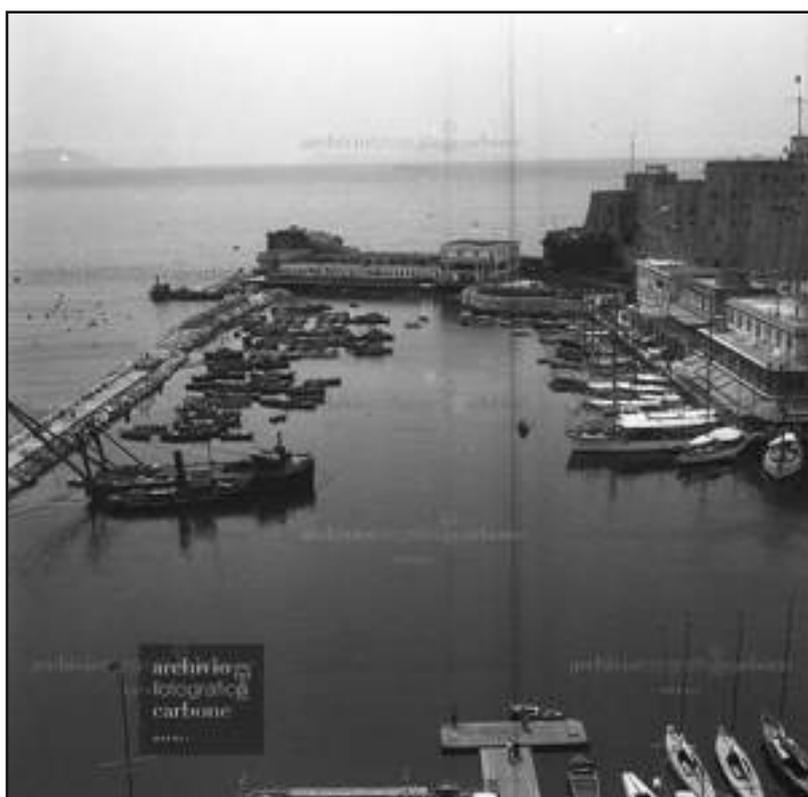
*nell'occasione non si lasciò sfuggire l'opportunità di scambiare qualche impressione con notabili di Paesi che - almeno allora - non erano troppo adusi a passare il Portone di bronzo.*

*Per me l'esperienza del 1960 fu piena di emozioni ma anche di tanta gioia, personale e nazionale.*

Ecco nelle foto di Riccardo Carbone del 17 maggio 1960 le coltivazioni delle cozze all'esterno e all'interno del Porticciolo di Santa Lucia (**foto n. 2 e 3**) e l'ormeggio diffuso dei combattivi pescatori (**foto n.4**). Nella **foto n. 3**, in adiacenza alla Batteria Spagnola di Castel dell'Ovo, la struttura dello storico Café Chantant e stabilimento balneare Eldorado (v. Maria Sirago "La scoperta del mare" ed. Intra Moenia, 2013, pag. 56/57), ora sostituita da un rimessaggio per imbarcazioni. Nella **foto n. 4**, all'ormeggio la parte della flotta sociale del Savoia che aveva già lasciato le grotte di ricovero invernale e, in banchina, il *Venilia*.



**foto 2**



**foto 3**



**foto 4**

Beppe Croce attesta ulteriori significativi contributi

Nella preparazione e nello svolgimento delle Regate Veliche della XVII Olimpiade il contributo offerto dal Comando Marina di Napoli (Coniar) è stato senza dubbio di notevole portata.

I compiti principali svolti dal predetto Comando possono così riassumersi:

a) Preparazione, posa e salpamento di:

- 24 boe delimitanti i tre campi di Regata (profondità media 150 m.)
- 9 boe nello specchio d'acqua antistante la riva Caracciolo, per l'ormeggio delle Navi Scuola e degli yachts di maggior tonnellaggio (Comitato Altomare)
- 3 boe ad Ischia per la definizione della linea, di traguardo della Regata Cannes-Ischia (Comitato Altomare)
- 4 boe per ormeggio delle unità *VESPUCCI* e *DD.RR* in occasione della Cerimonia di Chiusura.

b) Preparazione e messa in opera di 1.000 metri di catenario per ormeggio degli yachts e barche da regata nei Porticcioli di Mergellina, Santa Lucia e Molosiglio.

c) Ricezione e sistemazione di 43 motolance destinate al rimorchio e assistenza sui campi regata.

d) Controllo sistematico delle boe delimitanti i campi di regata (posizione, galleggiabilità, ormeggio).

e) Assistenza e rifornimento alle numerose unità militari nazionali ed estere convenute a Napoli per l'occasione.

Per l'assolvimento dei suaccennati compiti è stato impiegato personale civile dell'Ufficio Porto per circa 9.000 ore lavorative, avendo a disposizione: 3 pontoni; 3 rimorchiatori; 2 diesel

Ottimo il comportamento del personale, soprattutto di quello Dirigente, che si è prodigato con abnegazione, e senza limiti di orario.

Nessuna deficienza è stata riscontrata, e le poche, e piccole, avarie verificatesi ai mezzi, sottoposti peraltro ad intenso sforzo, sono state prontamente riparate,

Ottimo anche il contributo fornito da:

ARSENALE DELLA MARINA (Marinarsen), che ha svolto importanti lavori soprattutto di falegnameria, di collegamenti telefonici, di prestazioni fotoelettriche.

COMMISSARIATO DELLA MARINA (Maricommi) che ha svolto i seguenti compiti:

- rifornimento viveri e vestiario ai Distaccamento Vela Olimpia e a tutte le unità della Squadra Navale presenti in sede;
- rifornimento combustibili e lubrificanti alle unità e imbarcazioni destinate alle Olimpiadi;
- assistenza logistica generale.

## RITAGLI DI STORIA



*Pubblicare uno scritto a firma di Maria Sirago è sempre un onore per il Notiziario e per chi gli è amico e da anni segue i suoi studi e le sue ricerche che costituiscono un bagaglio prezioso nella storiografia della storia marittima mediterranea nei suoi vari aspetti. Maria ha insegnato per oltre 30 anni materie letterarie presso il Liceo Classico Sannazzaro di Napoli.*

*La sua opera di formazione di giovani studenti non è mai terminata e questo articolo, scritto a quattro mani con un suo studente, ne è la prova*

*tangibile.*



## IL MEDITERRANEO IN FIAMME NEL CINQUECENTO

*Testo di Maria Sirago e Mario Rastrelli*

Il Mediterraneo è stato sempre un bacino ricco di contrasti, specie dopo il 1453, anno in cui il sultano turco Mehemed II conquistò Bisanzio (l'antica Costantinopoli), ribattezzata Istanbul. Da quel momento tutto l'assetto europeo cambiò drasticamente, mentre si creava una profonda spaccatura tra due mondi ormai in conflitto tra loro, specialmente per le mire espansionistiche dell'Impero Turco, che tendeva ad allargare ancor di più i suoi confini, in particolare verso la penisola italiana, con continui attacchi alle coste meridionali.

In questo contesto si inserisce Alfonso d'Aragona che, dopo la conquista del regno meridionale (1442), si adoperò per potenziare la flotta napoletana, dandole uno sviluppo senza precedenti.

Dai primi del Cinquecento nel Mediterraneo si sviluppò anche il "pericolo barbaresco", grazie alle mirabolanti imprese dei fratelli Barbarossa, Aruj e Hair el Din, (**immagine 1**) greci dell'isola di Lesbo. Essi in quel periodo raggiunsero le coste dell'Africa settentrionale per darsi al "corso", proprio quando il sultano Bayezid II sferrava una grande offensiva in Oriente, incorporando

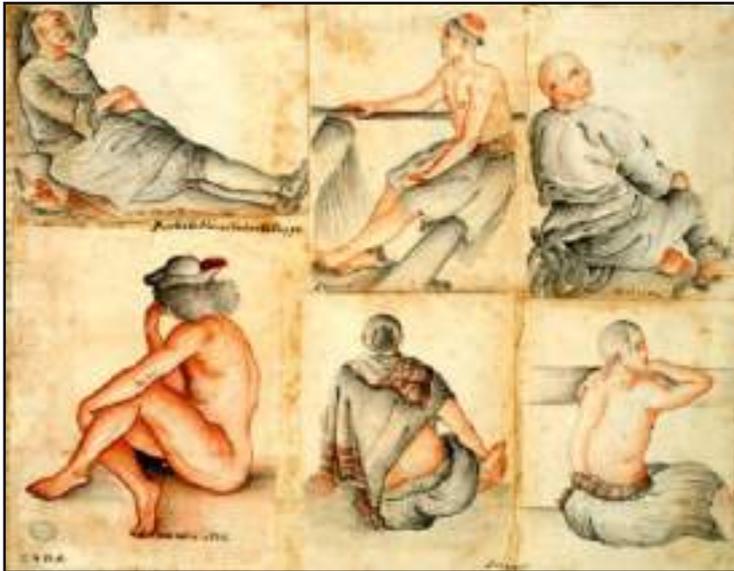


**img. 1 - I fratelli Aruj e Hair el Din**

la Siria e l'Egitto all'Impero Ottomano. Verso il 1504, dopo aver armato due galeotte e una galera, i due fratelli avevano cominciato a "correre" i mari di Sicilia e di Calabria, dove catturarono navi e riducevano in schiavitù gli equipaggi (**immagine 2**), divenendo in breve i padroni del Mediterraneo. In seguito offrirono i loro servizi al sultano, ottenendone protezione, finché nel 1516 Aruj, con l'avallo della Porta Ottomana diventò beylerbey, cioè governatore generale di Algeri.

In questo periodo il regno di Napoli, per la sua posizione privilegiata nel Mediterraneo, fu teatro dello scontro tra Francia e Spagna. Nel 1503 Ferdinando il Cattolico conquistò il regno con l'aiuto del gran capitano Consalvo de Cordoba e del condottiero Pedro Navarro, inventore delle mine di polvere esplosiva. Poi rivolse la sua attenzione alla riorganizzazione della politica africana e a contrastare le forze turche e veneziane, che volevano mantenere il dominio sul Mediterraneo.

Così il regno di Napoli, con la Sicilia e la Sardegna, dal 1503, vennero inseriti in un ampio scenario internazionale, il sistema imperiale spagnolo, divenendo base di appoggio per le operazioni belliche nel



**img. 2 - Schiavi mediterranei.**

Mediterraneo e base portante del sistema difensivo spagnolo mediterraneo, con una rete di città fortificate atte alla “difesa passiva” e arsenali per allestire le flotte che dovevano difendere il regno.

L’esperienza acquisita sul fronte africano da Ferdinando e la formazione di un personale militare alla scuola del Gran Capitano permisero a Carlo V di continuare la politica mediterranea del Cattolico. Il particolare sistema di armamento navale della Spagna creava numerosi problemi. Il re non aveva a disposizione una marina da guerra permanente, sul tipo di quelle moderne, ma utilizzava imbarcazioni costruite e armate solo nei momenti di maggiore necessità, spesso col

contributo di particolari che armavano le proprie navi stipulando un asiento, o contratto, col sovrano. Dal punto di vista finanziario il sistema era vantaggioso perché non vi erano gli elevati costi di una armata permanente, col mantenimento di un personale fisso e la costruzione di arsenali statali. Uno dei contratti più importanti fu quello stipulato con Andrea Doria nel 1528 che gli fornì 12 galere.

In un terribile scontro a Tunisi nel 1535 il vittorioso Carlo ottenne il titolo di Novello Africano. Il sultano Solimano il Magnifico decise allora di allearsi col re di Francia Francesco I, una alleanza considerata empia perché stipulata tra un impero cristiano e uno non cristiano. **(immagine 3)** )

Nel secondo Cinquecento un altro protagonista fu Filippo II. Egli in un primo momento si trovò a fronteggiare le armate turche, sconfitte a Lepanto nel 1571 **(immagine 4)** grazie all’unione delle armate cristiane sancita dalla stipula della Lega Santa, l’anno precedente, tra papa Pio V, la repubblica di Venezia e la monarchia spagnola. La vittoria fu possibile grazie all’ausilio delle galeazze veneziane **(immagine 5)**, un tipo nuovo di imbarcazione a propulsione velica e remica, che segnava il passaggio dalla galera a remi **(immagine 6)** al vascello con vele e cannoni, un cambio di tecnologia epocale ben descritto da Carlo Maria Cipolla.



**img. 3 - Francesco I (a sin.) e Solimano il Magnifico firmatari della prima alleanza franco ottomana.**

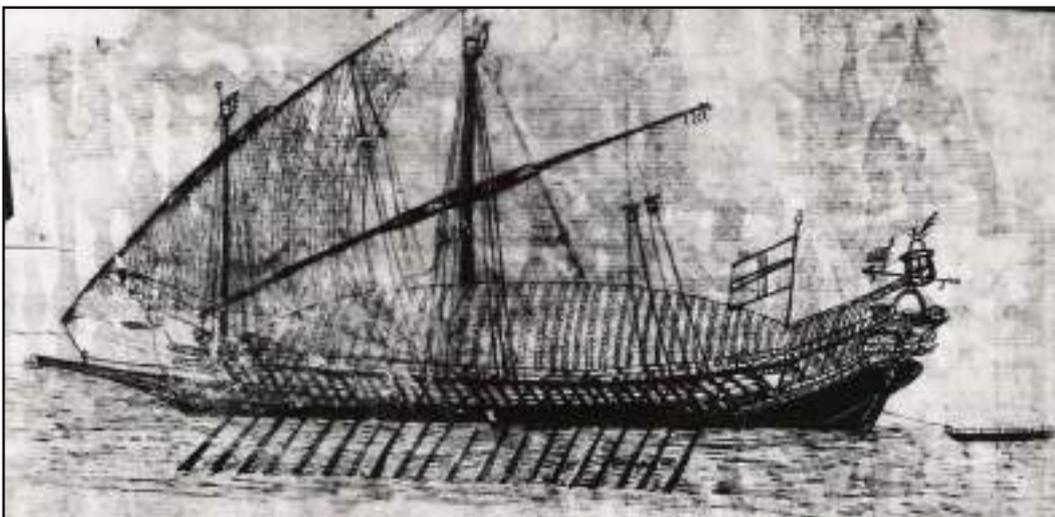
**Entrambi vennero dipinti separatamente da Tiziano intorno al 1500.**

Dopo questi eventi Filippo II dové fronteggiare la rivolta dei Paesi Bassi, spostando l’asse nel Mar del Nord. Pochi anni dopo arrivò a scontrarsi con un’altra potenza, l’Inghilterra di Elisabetta I, che si stava affermando grazie all’ausilio dei corsari, in primis Francis Drake che attaccavano i convogli spagnoli carichi d’oro e d’argento che tornavano dalle Americhe. Lo scontro epocale si ebbe nel 1588 nelle acque della Manica dove la Grande Armada spagnola, composta anche da un gruppo di galeazze napoletane, subì una pesante sconfitta, dovuta anche alle condizioni ambientali che favorivano gli agili vascelli inglesi. L’età moderna può dirsi davvero tale in quanto segnata dalla affermazione dell’Europa in campo marittimo, grazie alle nuove tecnologie e ad una sempre maggiore competizione degli Stati moderni come Francia, Spagna e Inghilterra.



img. 4 - Battaglia di Lepanto. (Paolo Veronese)

img. 5 - Galeazza.



img. 6 - Flotta Galere.

## PRIMO INTERVENTO DI RICERCA E SOCCORSO IN MARE CON IMPIEGO DI SATELLITI



L'immagine al lato è tratta dal numero di maggio 1983 della rivista "Popular Mechanics", riguardante il primo intervento di recupero a mare tramite radiolocalizzazione satellitare.

10 ottobre 1982, il trimarano di 60 piedi *Gonzo*, diretto in Francia per partecipare alla regata Route du Rhum, alla cappa per le cattive condizioni del mare, a circa 350 miglia a SE dell'Isola di Nantucket, viene investito da un'onda di 10 m che lo traversa al mare, una successiva violenta onda si frange sull'imbarcazione facendola capovolgere.

A bordo un equipaggio di tre persone: lo skipper e progettista di trimarani, tra cui il *Gonzo*, Walter Greene di 38 anni, Robert Goodman di 28 e Anerin Williams di 22.

Viene immediatamente attivato l'EPIRB (*Emergency Position Indicating Radio Beacon*), un radiotrasmettitore in grado di inviare un segnale di richiesta di soccorso alla rete di satelliti del sistema Cospas-Sarsat, entrato operativo appena il mese prima, ideato e

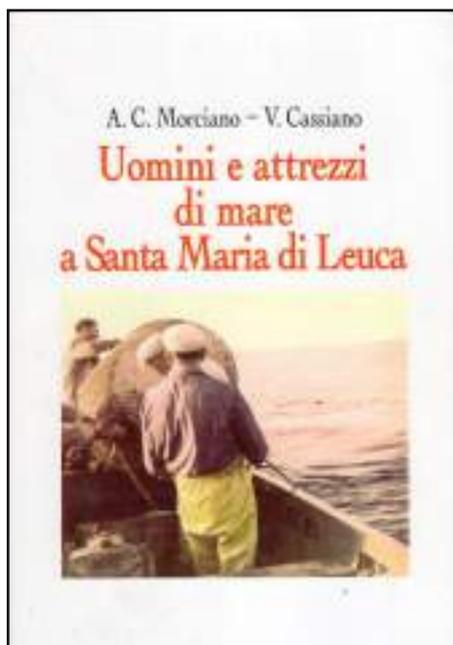
gestito da Canada, Francia, USA e Russia, di localizzazione in ambito terrestre, marittimo e aereo.

Il segnale di soccorso venne raccolto dalla Guardia costiera degli USA, ma incapace di intervenire non conoscendo la posizione dell'imbarcazione. Dodici ore dopo il naufragio, un aereo ricevette la posizione da un satellite e immediatamente si mise in moto la macchina dei soccorsi. Giunse prima sul luogo un C130 della Guardia costiera e poi, all'alba del nuovo giorno, la petroliera *California Gerry* di circa 260 m che per le condizioni del mare non poteva accostare e si mise sopravento per facilitare il recupero da parte del *Vigorous*, una motovedetta della Guardia costiera di circa 80 m, giunta poco dopo. L'equipaggio fu così posto in salvo, ma il successo si ebbe non solo per il nuovo prodigio tecnologico, contò molto anche l'esperienza di marinaio di Walter Greene.

E pensare che qualche tempo prima Greene aveva riferito in una intervista che in futuro avrebbe progettato e costruito solo catamarani e monoscafi, considerando i trimarani scafi poco marini e facili alla scuffia.

a cura di m. elvetico (da [narraremare.it](http://narraremare.it))

## LIBRI IN VETRINA . . . raccomandati



### UOMINI E ATTREZZI DI MARE A SANTA MARIA DI LEUCA

**Autori: A.C. Morciano - V. Cassiano**

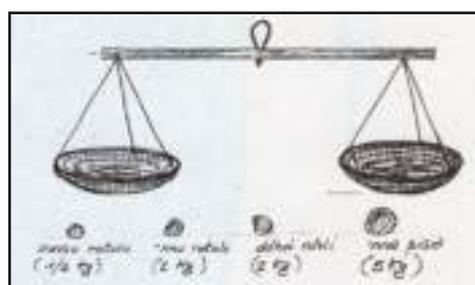
**Edizione Fusion Media - Lecce, pag.140, s.i.p.**

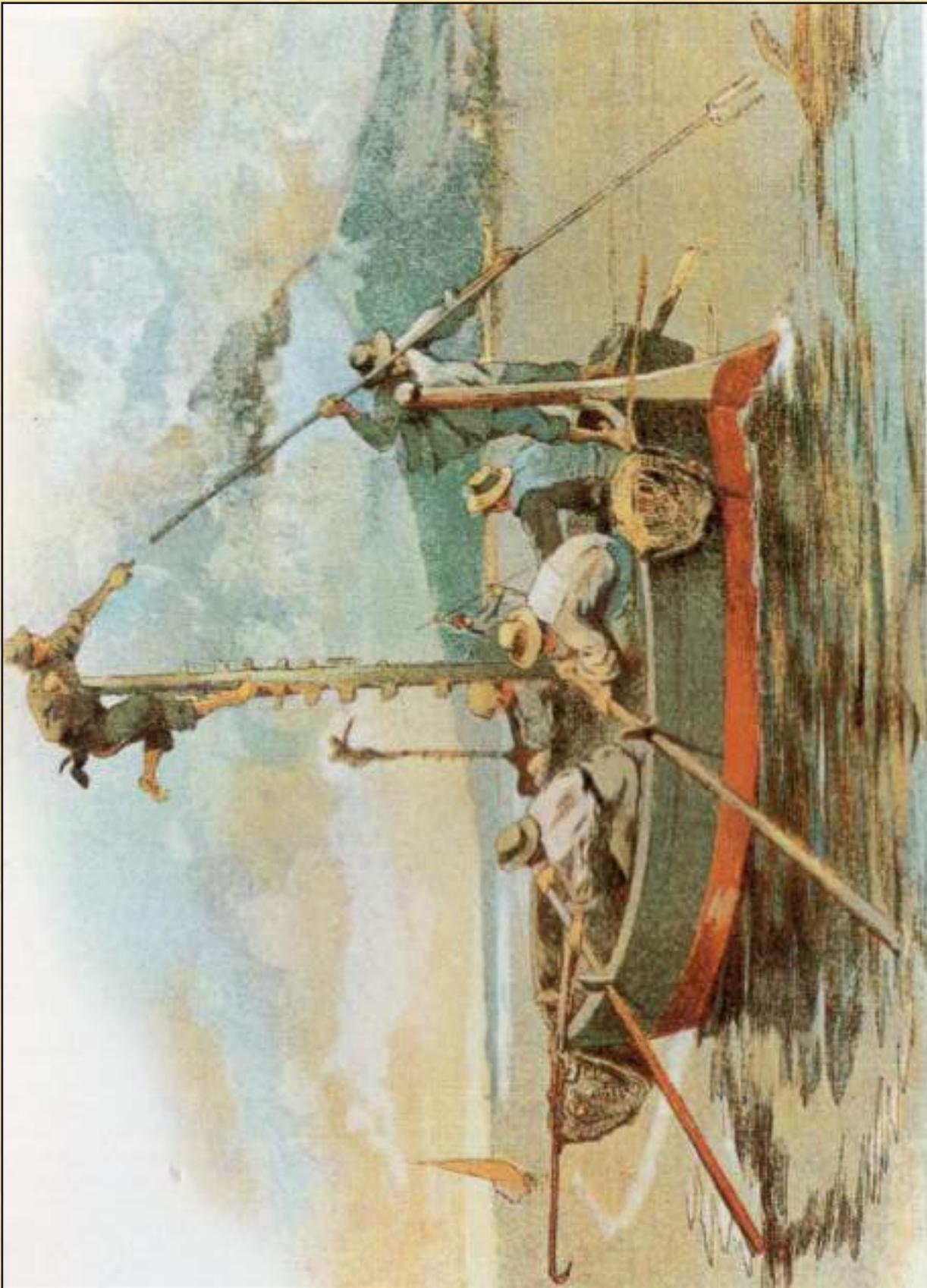
Ci sono editori che attribuiscono, a ragion veduta, alla copertina ed alla veste dei propri prodotti editoriali un effetto accattivante e determinante. Esiste anche una editoria che, a solo titolo esaltativo definiamo “povera”, punta essenzialmente sulla semplicità e sul contenimento dei costi per diffondere quasi sempre una cultura spontanea, naturale e piena di valori significativi.

È il caso del piccolo volume inviato in Redazione da un amico gallipolino del CSTN e del Notiziario con il chiaro intento di portare alla nostra attenzione e custodire nella nostra biblioteca una preziosa documentazione sulla cultura e sulle tradizioni marinare di una terra particolarmente carica di storia come Santa Maria di Leuca, cittadina dell'estremo promontorio del Salento.

Tutti particolarmente affascinanti gli argomenti trattati: dalla descrizione degli attrezzi di pesca alle barche, dalla gente di mare ai rituali ed agli eventi drammatici accaduti ai pescatori nelle acque di Leuca. Temi esaltati da foto d'epoca e disegni originali.

Gli autori nella loro introduzione dichiarano di essersi “messi in ascolto” di una quotidianità che “sopravvive nelle appassionate descrizioni degli uomini e donne di mare che hanno consegnato ai loro eredi una specie di testamento della loro passione di vivere e creare in un contesto socio-economico non certo dei più facili e favorevoli”. In fine due particolari valori aggiunti al pregievole lavoro degli autori: la dedica “a tutti i pescatori” e l'appartenenza di uno dei due autori all'ordine dei Francescani, figlio di pescatori anche lui.





LA PESCA DEL PESCE SPADA NELLO STRETTO DI MESSINA (DA *ILLUSTRAZIONE ITALIANA*, 1894-95).