



AGOSTO 2020  
N° 96

# Notiziario CSTN

**NUMERO SPECIALE**

# 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° 96**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**agosto 2020**

## SOMMARIO

- |   |         |                                 |         |
|---|---------|---------------------------------|---------|
| • Editoriale .....                        | pag. 1  | • Una storia stabiese .....     | pag. 26 |
| • Le cartoline della Vela .....           | pag. 2  | • Archivio Carbone .....        | pag. 28 |
| • Porti e Approdi delle Due Sicilie ..... | pag. 11 | • Una nottata in mare .....     | pag. 32 |
| • Forze armate per lo Sport .....         | pag. 17 | • Cronaca di un naufragio ..... | pag. 36 |
| • Montale: la lezione del mare .....      | pag. 22 | • Libri in vetrina .....        | pag. 39 |
| • La Vela . . . che bella .....           | pag. 24 |                                 |         |

## EDITORIALE

Per la quantità e l'eccezionalità del materiale pervenuto in Redazione e la concomitanza delle ferie che danno più tempo per la lettura, abbiamo deciso di dare a questo numero di agosto del NOTIZIARIO il titolo di "SPECIALE": 40 pagine lo meritano.

Il "Centro Studi" va in ferie per cui la biblioteca, la sala lettura e la Segreteria resteranno chiuse al pubblico. Anche le ordinarie attività di studio e ricerche si fermeranno. Comunque saremo sempre raggiungibili sui nostri indirizzi e-mail [info@cstn.it](mailto:info@cstn.it) e [redazione@cstn.it](mailto:redazione@cstn.it) dove risponderemo puntualmente ad ogni richiesta. Per contatti urgenti il Direttore del CSTN, Paolo Rastrelli, sarà sempre disponibile al 339.566.00.19.

Confidiamo di riaprire puntualmente ad inizio di settembre e soprattutto di concretizzare le tante iniziative che "bollono in pentola". La Lega Navale Italiana Presidenza Nazionale è in attesa del cambio del vertice. L'Ammiraglio di Squadra Maurizio Gemignani, che in ogni circostanza del suo mandato è stato sempre molto vicino al CSTN, lascia la Presidenza all'Ammiraglio di Divisione Donato Marzano che per essere stato già a Napoli qualche anno fa da Capo del Comando Logistico M.M. di Nisida già conosce bene la nostra realtà. Il nostro più sincero e cordiale augurio ad entrambi.

Foto e grafica di copertina di Francesco Rastrelli (Blue Passion): "Controluce sul ponte di una barca d'epoca".

Hanno collaborato: **Gigi Audizio, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Enzo Imparato, Giuseppe Magaldi, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Gaetano Perillo, Luigi Prisco, Francesco Rastrelli, Mario Rastrelli, Guido Rvasio, Carlo Rolandi.**



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

## LE CARTOLINE DELLA VELA

*Sapevamo che la raccolta di cartoline dell'amico genovese Gianni Magnano fosse qualcosa di molto importante, ma con questa "puntata" abbiamo superato ogni immaginazione. Gli appassionati di storia dello yachting e non sono quelli, toccheranno il cielo con un dito! Sono immagini stupefacenti, di alta qualità, di un mondo ormai lontano che faticosamente si cerca di documentare. Il numero eccezionale di foto ci avrebbe dovuto imporre di dividere l'articolo in due parti. Ma ci è mancato il coraggio, che invece abbiamo trovato nel decidere di fare un numero speciale per deliziare le vacanze dei nostri lettori.*



## REGATE TRA LIGURIA E LA COSTA AZZURRA

GIANNI MAGNANO

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento si sviluppò l'attività di regata tra i paesi della Liguria e delle vicina Costa Azzurra. Si diffusero i primi club velici e si organizzarono le prime gare di vela.

La Vela iniziò ad essere uno sport diffuso, vennero istituiti importanti premi e trofei messi palio da molti Club Nautici della costa. Gli Yacht Club che ebbero maggior impegno furono Sanremo e Genova in Liguria e Marsiglia, Cannes e Nizza nella vicina Francia. In oltre molti piccoli circoli velici locali sorsero nei pressi di Genova a Sturla, Pegli, Alassio, Varazze e Savona; spesso i sodalizi erano fondati sulle spiagge della costa, per iniziativa di volenterosi appassionati locali che organizzarono regate molto combattute.

Molte di queste Coppe esistono tutt'ora e sono molto ambite tra i velisti.

Gli equipaggi affrontavano spesso viaggi di trasferimento estenuanti per prendere parte alle regate organizzate ogni anno sia in Francia che in Italia lungo la costa. All'epoca i trasferimenti avvenivano via mare, e spesso impegnavano parecchi giorni. Le barche gareggiavano secondo le stazze da 1 e 2 tonnellate fino alle grandi 5, 10 e 20 tonnellate, gli equipaggi erano formati da 2 o 3 persone o più secondo le dimensioni delle barche.

Poi dal 1906 con la conferenza di Parigi e la nascita dell'I.Y.R.U. (International Yacht Race Union) si giunse ad una stazza con una formula unica fissa, cessarono gradatamente di esistere quindi le formule inglesi e francesi, diffuse fino ad allora, la vela si stava modernizzando ed unificando a livello mondiale.

Le più celebri tra le coppe in palio all'epoca furono la Coppa Italia, la Coppa di Francia, la Coppa di Nizza, la Coppa di Sanremo e la Coppa del Tirreno che ebbero sempre più notorietà, erano celebrate sui giornali dell'epoca con resoconti e classifiche, dando ampio risalto alle gesta delle barche e dei suoi equipaggi.

Tra loro vi furono il genovese Francesco Giovanelli, il Duca degli Abruzzi Luigi Amedeo di Savoia e il Marchese Paolo Pallavicino che concorsero in parecchie regate con grande successo.

Si cominciò a pubblicare cartoline ritratto delle barche e delle fasi di regata.

Qui sono riportati alcune di questi documenti postali e le loro descrizioni:



*Foto 1: Cartolina che mostra le più importanti coppe in palio all'epoca; la prima da sinistra è la Coppa Sanremo messa in palio dal locale Yacht Club, poi la coppa Italia creata su iniziativa del Duca degli Abruzzi e donata del Re D'Italia messa in palio dal Yacht Club di Genova segue la coppa del club nautico di Nizza e in fine la Coppa di Francia messa in palio dal Yacht club de France. Questi trofei sono stati vinti in varie epoche da equipaggi italiani e attualmente figurano nelle bacheche del Yacht Club di Genova*



*Foto 2: Cartolina allegorica delle regate di Nizza appuntamento di inizio stagione dalla fine Ottocento - le regate erano dedicate a tutte le classi di quel tempo fu dal 1908 dedicato alla nuova classe 6 metri.*



*Foto 3*



*Foto 4*



*Foto 5*

*Foto 3 - 4 - 5 : “Bamba” di Francesco Giovanelli spesso impegnata nelle regate in Costa Azzurra in una cartolina del 1907.  
Sempre “Bamba” impegnata nella Coppa “ Club Nautique de Nice” del 1913.  
Le cartoline rappresentano la sequenza della fase di partenza, la barca di Giovanelli col numero velico 26 parte per prima.*



*Foto 6*



*Foto 7*

*Foto 6 - 7: Ancora "Bamba" di Francesco Giovanelli nel 1913 a Nizza per disputare la Coppa del "Club Nautique De Nice"- Giovanelli che fu un assiduo frequentatore della Costa Azzurra con le sue barche, in quel anno vinse il trofeo. Le due cartoline celebrano l'importante vittoria conseguita dal velista italiano.*



Foto 8 : "Sfinge" yacht da 2,5 tonnellate costruito da Gallinari di Livorno per Emilio Anatra che ha corso in costa Azzurra nei primi del Novecento. La cartolina del 1901 ritrae la barca in allenamento davanti a Cannes.



Foto 9



*Foto 10*

*Foto 9 -10: Partenza di una regata nella classe 5 tonnellate in questa serie partecipò molte volte “Nella” del Duca degli Abruzzi che vinse molte regate con il Conte Lubelli di Serrano al timone, grande amico del Duca e suo aiutante di bandiera. Questi yacht così eleganti, erano spesso rappresentati nelle cartoline di inizio secolo. ( n.di r. - Le foto di “Nella” già pubblicate in altri servizi)*



*Foto 11: Regate nel Tigullio organizzate dallo Yacht Club Italiano dal 1890, data la comodità degli approdi, in primo piano si nota “Nandana” un Bulbo keel da una tonnellata di Evaristo Testa abituale concorrente in quegli anni.*





Foto 14

Foto 13 - 14: Cannes preparativi per le regate organizzate dalla locale Società Des Regates a partire dal 1863 richiamano tutt'oggi velisti da tutto il mondo. In queste due cartoline di fine Ottocento dimostrano l'interesse che si percepiva in Costa Azzurra per questi eventi.



Foto 15



Foto 16

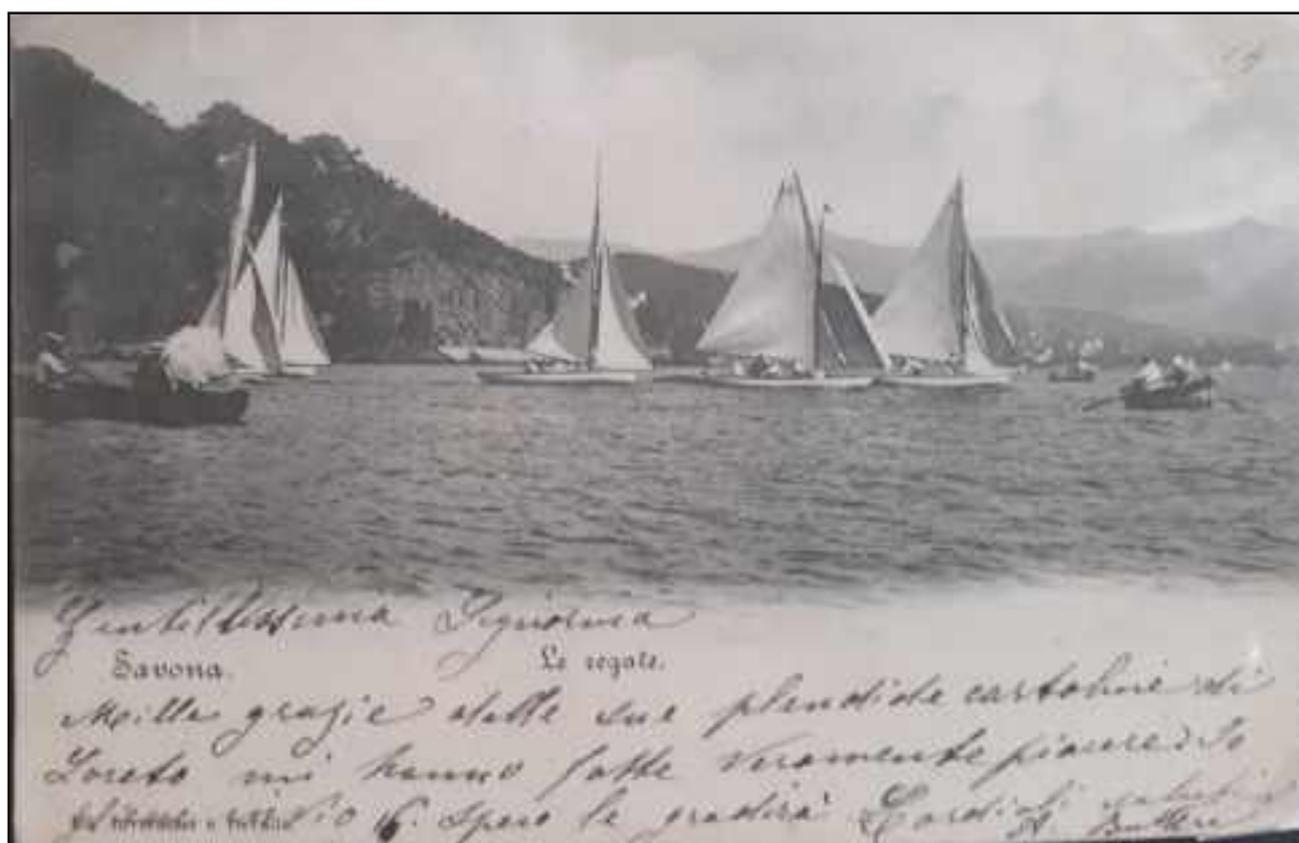


Foto 17

**Foto 15 – 16 - 17: Regate sulla costa ligure ai primi del Novecento ad opera dei circoli nautici locali sorti in quegli anni in Liguria. In particolare ebbero buon risalto le regate di Sturla presso Genova, spesso indicata come il punto di nascita delle regate in Liguria.**

*Dopo essere partita da Gaeta, la ricerca di Antonio Formicola sui porti del Regno delle Due Sicilie ci porta nel Golfo di Pozzuoli altro magico scenario delle coste campane non solo per le bellezze naturali ma anche per la straordinaria storia che le trova protagonista. La ricchezza di particolari tecnici e storici, ma anche le immagini che accompagnano i testi, che il lettore può trovare negli scritti di Antonio Formicola sono un vanto per gli articoli che il Notiziario ha pubblicato e pubblicherà.*



## PORTI E APPRODI DELLE DUE SICILIE

### Golfo di POZZUOLI

ANTONIO FORMICOLA

(parte seconda)

In età imperiale il porto di Pozzuoli con l'annesso emporium maximum flegreo, costituito dal porto Giulio e dagli approdi di Baia, Miseno e Nisida, per ragioni politiche, militari e commerciali, fu uno dei più importanti porti del Mediterraneo. Il declino dell'approdo puteolano iniziò nel II secolo d.C., in conseguenza della costruzione e dell'affermarsi del porto di Ostia. Ciò nonostante Pozzuoli continuò ad essere, fino alla fine dell'Impero, il primo porto della Campania. <sup>1</sup>

All'inizio del XVI secolo nell'area flegrea si ebbero fenomeni geodinamici molto intensi che causarono la distruzione di alcuni villaggi medioevali ed in una sola notte (29 – 30 settembre 1538) si verificò la formazione di un nuovo edificio vulcanico detto appunto "Monte Nuovo". Tutto ciò obbligò gli abitanti ad abbandonare la zona ma successivamente la città fu ricostruita e ripopolata grazie all'interessamento del viceré Don Pedro Alaverz de Toledo.

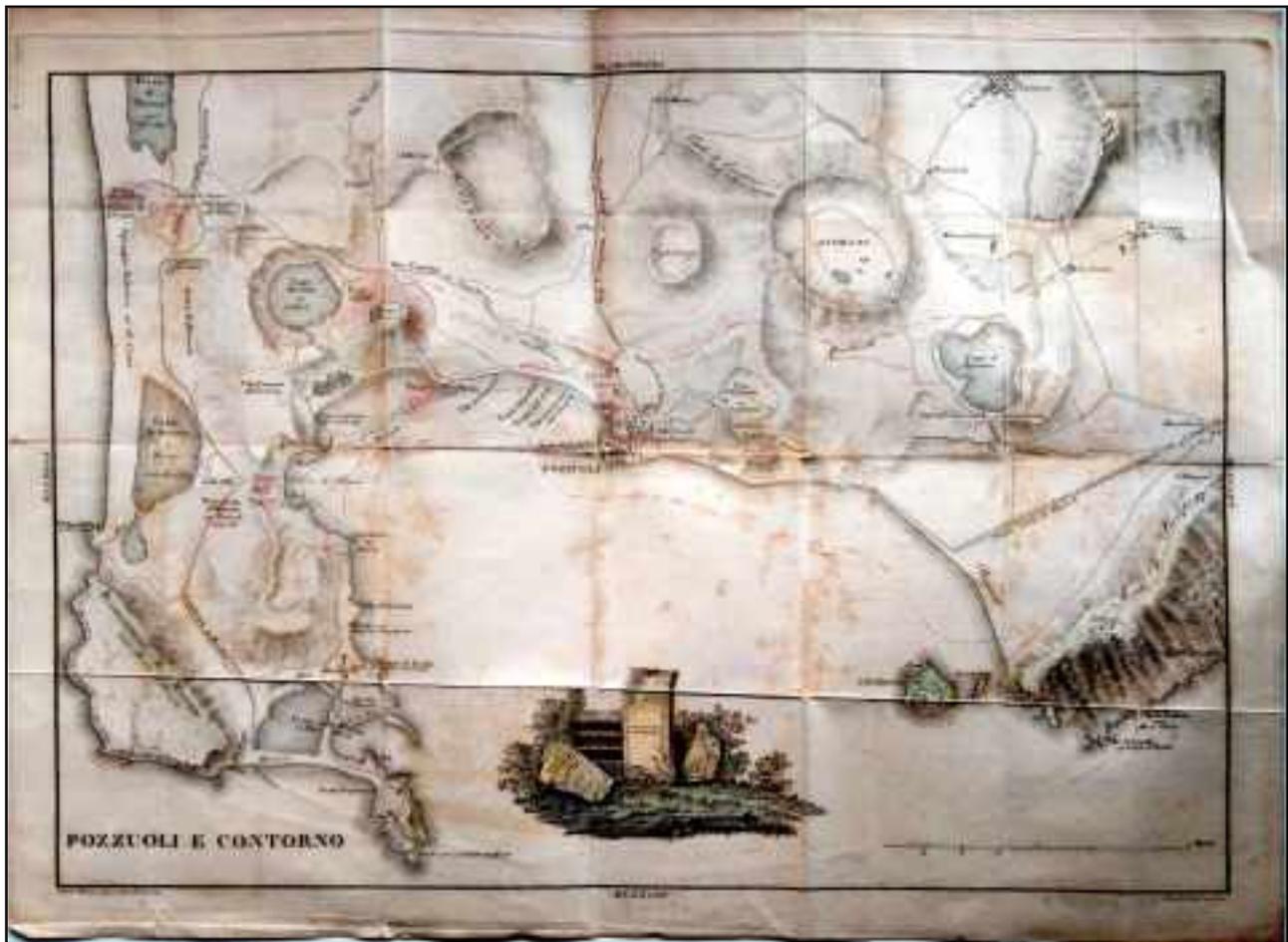
All'inizio del XVII secolo, lo scalo era nuovamente il più trafficato del napoletano insieme a quello della capitale. A questo punto è giusto ricordare che gli spagnoli riconobbero le favorevoli potenzialità del sistema portuale flegreo ritenendo Baia un porto militare di grandissima rilevanza strategica difatti, in una relazione presentata alla Regia Camera della Sommara il 13 novembre del 1643, il porto venne definito : *"bellissimo e sicuro e che... con qualsivoglia mare tempestoso... vi può comodamente stare numerosa armata, si di galere, come de' vascelli, poiché fu dalla natura dotato di non potersi in esso entrare sol' che per un certo vado, per lo quale necessariamente hanno a passare tale galere, et vascelli uno per volta per esserelo de più guarnito et circondato da spessissimi scogli coverti dallo stesso mare..."*. <sup>2</sup>

Bisogna tener presente, inoltre, che all'epoca Baia possedeva una larga fascia sabbiosa dove vi erano stabiliti dei cantieri navali in cui operavano valide maestranze; fatto molto rilevante per la potenza spagnola. Nonostante ciò l'approdo non fu interessato da lavori di miglioramento e affinché ciò avvenga bisognerà attendere la seconda metà del XVIII secolo.

Nell'ambito della politica marittima riguardante lo sviluppo dei porti, promossa dal ministro della Real Marina John Acton, nell'area di Baia furono previste numerose opere di potenziamento dello scalo.

Nel 1779 varie opere di rivalutazione della zona furono affidate alla direzione dell'ingegnere Francesco Securo tra cui il collegamento tra il Maremorto ed il porto di Miseno e la bonifica dei terreni circostanti. Per rendere più agevole l'attracco dei mercantili nel porto di Baia, dove vi era un'abbondante caricazione di vino in botti, il Securo aveva progettato la costruzione di un pontile in muratura lungo palmi 100 e largo 50 per una spesa complessiva di 1.500 D.ti.

Ma il Consiglio della Real Marina giudicò tale opera insufficiente affermando che: *"una così corta e ristretta banchetta non avrebbe dato il comodo di vasti caricamenti di più migliaia di botti, che si devono fare in quel porto e da più di un bastimento..."*. <sup>3</sup> Di conseguenza furono emanati degli ordini affinché la banchina fosse stata prolungata fino a 140 palmi. Effettuate nuove considerazioni in seno al Consiglio della Real Marina, con



**1 - Pozzuoli e Contorno (1817). G. Russo inc., A. Rossi del.. Da: A.De Jorio Pozzuoli e Contorno, Napoli 1817.**

Real Dispaccio del 19 aprile del 1785 fu stabilito che il banchinamento doveva essere ulteriormente prolungato finchè non si sarebbe trovata una profondità di 14 palmi.

Pertanto il Securo, effettuati i sopralluoghi e le misurazioni in acqua, constatò che la banchina sporgente avrebbe dovuto raggiungere la lunghezza di circa 300 palmi per una spesa complessiva di 11.000 D.ti.

Il 21 maggio del 1785, approvata la spesa dal re, furono iniziati i lavori dando l'autorizzazione al "partitario" (appaltatore delle opere) Francesco Cocozza di utilizzare il materiale lapideo estratto dalla Petriera (cava) di Pozzuoli per formare una prima scogliera. <sup>4</sup> La messa in opera dei blocchi in pietra lavica andò avanti per tutto il 1786 e continuò per i due anni successivi completando circa 230 metri di banchina che si protendeva nel mare partendo dall'arenile prospiciente il tempio di Venere. Per l'attracco e la sosta dei bastimenti, che dovevano eseguire il carico/scarico delle merci (per la maggior parte vino in botti), la Real Marina fornì ancore e gavitelli che furono debitamente sistemati.

Con il Real Decreto del 3 settembre 1813, durante il regno di Gioacchino Murat, il porto di Baia, come quelli di Gaeta, Crotone, Taranto, Brindisi e Manfredonia, fu dichiarato porto militare e, pertanto, posto sotto la diretta dipendenza del Dipartimento di Guerra e Marina. L'anno successivo, nell'ambito dei lavori eseguiti dal Genio Militare per i due porti di Napoli e Castellammare di Stabia, altri interventi, essenzialmente manutentivi, furono eseguiti anche per il porto di Baia. <sup>5</sup>

La banchina sporgente non subì ulteriori modifiche per tutto il restante periodo borbonico, solo dopo il 1870 si verificarono delle trasformazioni in conseguenza della sistemazione di un cantiere navale sull'adiacente arenile. Ritornando al porto di Pozzuoli durante il regno di Carlo di Borbone si prestò nuova attenzione alle potenzialità del bacino flegreo ma solo dopo la salita al trono di Ferdinando IV, tra il 1785 ed il 1788 furono intrapresi dei lavori di banchinamento della parte più interna del porto.

Un primo restauro del molo romano fu previsto, nel 1814, dall'ingegnere Giuliano de Fazio che propose al



**2 – Veduta del Golfo di Pozzuoli (1699). F. Scoto, incisione, Roma 1699.**

Consiglio Generale di Ponti e Strade di ristrutturare i primi sei piloni dell'antica struttura. Il de Fazio, negli anni precedenti, aveva fatto vari studi sui moli ad archi affermando che, rispetto a quelli a struttura continua, causavano un minore "interrimento" dell'ambito portuale, poiché consentivano la circolazione delle correnti marine evitando depositi sul fondale. Pertanto la prevista ristrutturazione dei sei piloni doveva dare una risposta alle teorie del de Fazio che prevedeva di procedere in tal senso per alcuni porti pugliesi che avevano seri problemi di insabbiamento.

La caduta di Gioacchino Murat prima e la congiuntura economica conseguente alla seconda Restaurazione borbonica non consentì di portare avanti il progetto. Nel 1829 il de Fazio ripropose il suo progetto, ipotizzando il recupero della struttura inserendola in un discorso più ampio, ovvero di un emporio commerciale. In questo contesto lo scalo puteolano avrebbe avuto, con la funzione di "porto franco", il ruolo di deposito delle derrate.

Nel 1831 si decise però di eseguire l'esperimento dei moli a trafori a Nisida, ed i cittadini di Pozzuoli non volendo rinunciare al loro porto continuarono a fare pressione sul Governo per la ricostruzione di esso chiudendone i trafori tra i pilastri; ma la domanda non sortì effetto. Avvenuta la scomparsa dell'ingegnere Giuliano de Fazio, (8 novembre del 1835) il sistema dei "moli a trafori" fu definitivamente abbandonato.

Nel 1843 il Colonnello de Leyva delineò una particolareggiata pianta di tutto il Golfo di Pozzuoli ma tale operazione, poi, non ebbe alcun seguito. Nell'estate del 1852 il Decurionato di Pozzuoli presentò al Re un'ennesima "supplica" allegando "il progetto d'arte del Cons. Giura". Ferdinando II, il 2 settembre 1852, ordinò che a spese del Comune fossero chiuse tre delle secolari arcate. Dopo regolare gara d'appalto, il 15 aprile 1853, i lavori furono assegnati al partitario Raffaele Scognamiglio stabilendo che i proventi sarebbero stati recuperati dal gettito del "dazio sulle farine".

Completato questo primo lavoro, il 28 marzo del 1854 il Decurionato fece rilevare l'urgente necessità di proseguire l'opera con la chiusura di tutte le arcate dell'antico molo romano e la formazione di una banchina continua lunga palmi 1.444 (379,7 m.) affidandone l'esecuzione ancora al partitario Scognamiglio. Il Consiglio di Intendenza approvò i lavori ma il costo dell'opera completa andava ben oltre le possibilità economiche del Comune e pertanto si chiese il concorso delle limitrofe Province. Non essendo d'accordo il Re su tale operazione, nel 1856, il Ministero sospese ogni pratica riguardante il porto di Pozzuoli.

La popolazione puteolana continuò, comunque, ad inviare al Sovrano delle richieste affinché l'opera fosse stata completata. Con R.D. del 29 luglio del 1858, da Ischia, il Re dispose che il Commissario della Real Marina e Direttore delle Regie Petriere e Scogliere, Camillo Quaranta, avesse assunto il carico della continuazione dei

lavori del porto di Pozzuoli anticipando la somma di D.ti 5.821. I lavori iniziarono quella stessa estate e andarono avanti fino al 9 luglio 1860 epoca in cui il Comune di Pozzuoli risultava debitore alla Tesoreria Generale di D.ti 23.898,61 per opere eseguite al nuovo molo. <sup>6</sup>

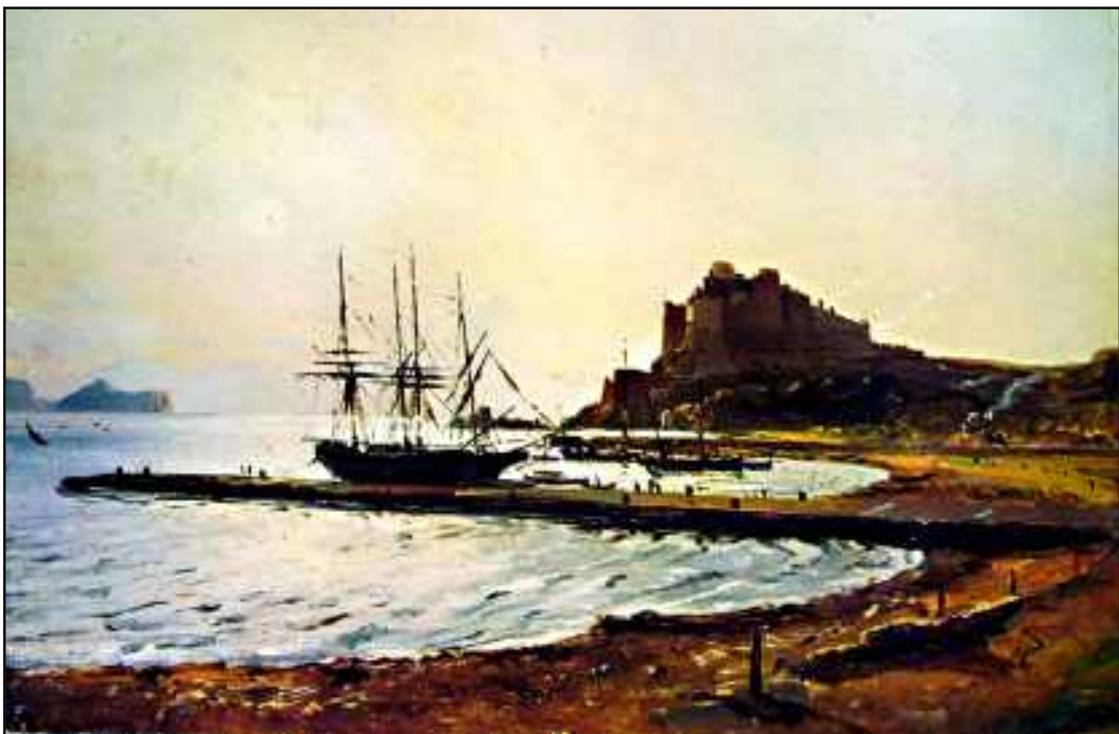
Per quanto riguarda Nisida va ricordato che dall'isola si protendevano nel mare i resti di due antichi moli costruiti durante il periodo imperiale: uno verso levante strutturato con una doppia fila di archi ed un verso ponente costituito da una singola fila di archi. In effetti l'isola, con la sua mole, riparava le navi dai venti di Mezzogiorno mentre i due moli proteggevano i bastimenti dagli opposti venti di Levante e di Ponente.

Nel 1593 sull'isolotto di Chiuppino, sito fra il Capo di Posillipo e Nisida, la Regia Camera della Sommara vi fece costruire un lazzaretto per farvi riporre le mercanzie che venivano dai luoghi sospetti di peste. Scoppiata un'ulteriore epidemia, il Lazzaretto di Posillipo fu ritenuto insufficiente e pertanto tra il 1626 ed il 1628 fu ampliato il Lazzaretto già esistente sull'isolotto sotto la direzione dell'ingegnere Alessandro Ciminiello con una spesa di D.ti 4.800. Questo lazzaretto entrò in piena attività con la pestilenza del 1656.

Nel 1632 si pensò di restaurare gli antichi moli di Nisida per renderli utilizzabili. Il progetto fu approntato dall'ingegnere Bartolomeo Picchiatti ed approvato dalla Regia Camera della Sommara, ma successivi problemi di bilancio non consentirono, però, la realizzazione delle opere programmate. Nel 1679 si riuscì solamente a fare un getto di scogli tra le arcate dell'antico molo di ponente.

All'inizio del XVIII secolo l'antico porto si presentava in pessime condizioni: corrosione e rovina dei piloni, spaccature negli archi, cavità profonde nelle pareti, ecc. . Un progetto per la realizzazione di un nuovo molo fu approntato, nel 1765, dal Direttore del Corpo Idraulico Giovanni Bompiede. Le opere da realizzare consistevano in una nuova banchina e in un nuovo molo; quest'ultimo seguendo la traccia dei piloni del molo di ponente si fermava a metà strada dell'antica struttura e doveva essere realizzato con l'antico sistema del getto di massi lapidei. I lavori furono portati avanti per un certo periodo prelevando il materiale necessario dalla "Real Petriera di Pozzuoli".

Con il R.D. n. 2196 del 21 luglio 1814 Gioacchino Napoleone dispose *"la riunione dell'isola di Nisida allo actual lazzaretto mediante un molo – Art. 1 – Sarà a spese del nostro Tesoro Reale riunita l'isola di Nisida col lazzaretto attuale mediante un molo da costruirsi: e sarà stabilito nell'isola stessa un lazzaretto sporco. Il progetto redatto dall'ispettore del corpo de' ponti e strade Francesco Carpi, discusso ed esaminato da una*



**3 - Veduta del Castello e del molo di Baia (1830 ca.). A.S. van Pitloo, olio su tela, Coll. Priv.**



**4 – L'isola di Nisida con il progetto di restauro dei due antichi moli romani (1632). B. Picchiatti, incisione acquerellata, Archivio General de Simancas, E.N..**

Deceduto il de Fazio (1834) l'ingegnere Antonio Maiuri presentò un progetto integrativo di quello del de Fazio che avrebbe comportato una spesa di D.ti 127.000. I lavori furono appaltati a Gaetano Marciano il quale avrebbe anticipato il denaro necessario per realizzare le opere ricavandone un interesse del 7%. Nel 1836 la direzione fu assunta da Luigi Giura con il supporto dei due ingegneri Ercole Lauria e Alessandro Giordano. Questi ultimi prolungarono il molo di levante fino a congiungerlo con l'isoletta del Lazzaretto. *“A ridosso de' primi piloni del molo di ponente fu fatta una gittata di scogli; onde solo quattro ne rimanevano al di là di questi scogli e del vecchio muro di riparo. I quali piloni erano abbastanza grossi e conservati; e però lasciando una risega intorno alle loro pareti corrose, vennero i medesimi elevati fuori acqua e congiunti con tre archi; su quali fu disteso il pavimento del molo, fu iniziato un muro di riparo, s'infissero le colonnette da ormeggio ed innalzossi un piccolo Faro...”*. Sopraggiunti, poi, dei problemi tecnici (dissesti) nel 1847 i lavori furono sospesi. Le opere, per completare il porto di Nisida, ripresero nel 1855 e nel 1860 non erano ancora ultimate.<sup>8</sup>

#### NOTE

**1) - Il molo di Pozzuoli, denominato dal volgo “ponte di Caligola”, era uno degli esempi più tipici e grandiosi dell'ingegneria portuale romana. Era del tipo dei moli a pilastri e archi lungo 372 m, e largo 15-16 m, poggiante su quindici pilastri rettangolari (pilaie) di dimensioni varie (5- 16 m sull'asse della gettata, 9 – 15 nell'altro senso), uniti da archi lunghi circa 10 metri. La costruzione si fa risalire ad età augustea; danneggiato da una mareggiata sotto Adriano, fu riparato da Antonino Pio (139 d.C.), a cui Puteoli innalzò all'estremità del molo, un'arco onorario.**

**2) - A.S.NA., Camera della Sommaria, Consulte, vol. 47, fol. 42.**

**3) - A.S.NA., Sez. Militare, Orfanatrofio Militare, Reali Dispacci, vol. 547.**

**4) - A.S.NA., Sez. Militare, Orfanatrofio Militare, Reali Dispacci, vol. 538, fol. 83.**

**5) - Cfr.: *Bullettino delle Leggi del Regno di Napoli, anno 1813, II semestre.***

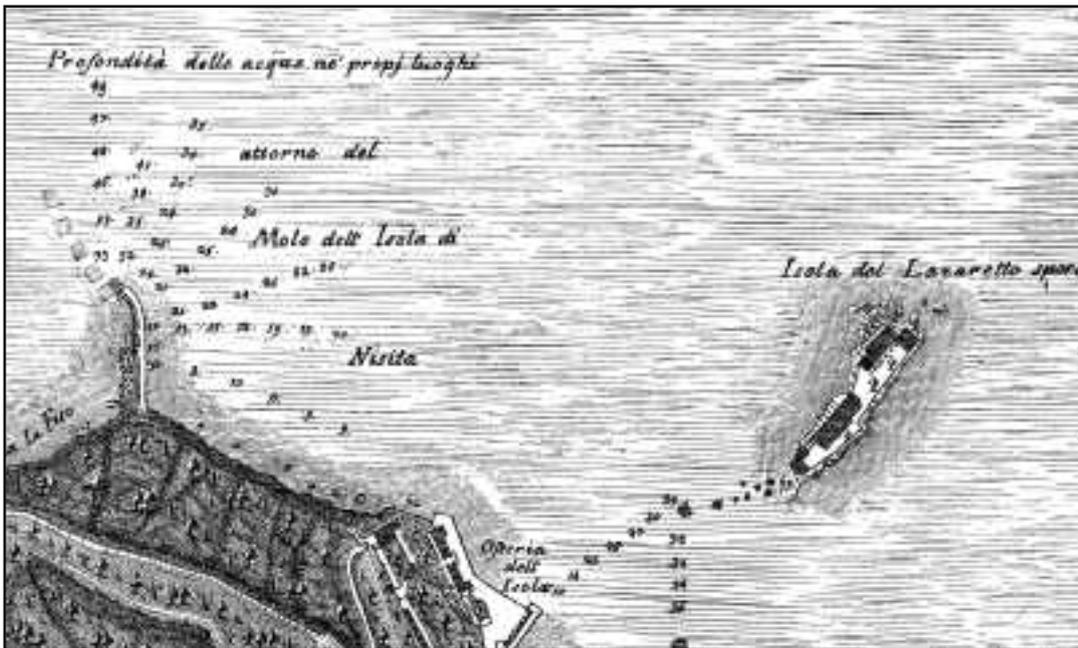
**6) - Cfr.: *L. Capuano V. Napolitani, Giurisprudenza Civile della Corte di Cassazione di Napoli, vol. IX, Napoli 1876, pag. 162.***

**7) - A.S.NA., Sez. Militare, Segreteria Antica, vol. 475.**

**8) - Cfr.: *A. Maiuri, Delle Opere intese a riparare e compiere il Porto di Nisida ed a stabilirvi un Lazzaretto Semisporco, Napoli 1856.***

*commissione speciale da Noi nominata a quest'oggetto, resta approvato; ed i lavori saranno subito intrapresi. – Art. 2 – Il proprietario dell'isola di Nisida riceverà in compenso tanti bene demaniali....”*. Con la caduta dei napoleonidi (1815) il tutto rimase sulla carta. La difesa dell'isola all'epoca era basata su *“Tre batterie note co' nomi Sbarcatoio, Bassa di Porto-Paone, ed Alta di Porto-Paone; non possono reciprocarsi le difese con quelle di Pozzuoli, attesa la di loro distanza, la prima protegge il Commercio da Baia a Napoli, lungo la costa, e le due altre proteggano i generi posti nel Lazzaretto, ma non mai l'ancoraggio de' Legni. Un'ispezione da farvisi, potrebbe determinare il luogo idoneo di una Batteria per difendere l'Ancoraggio e disarmare le tre suddette...”*<sup>7</sup>

Nel 1832 iniziarono gli esperimenti sui moli ad archi progettati dall'Ispettore de Fazio che prevedevano una spesa iniziale di D.ti 30.000.



5 – Isola di Nisida. Progetto di sistemazione del molo di ponente delineato dall'ing. G. Bompiede (1765). Pianta Carafa (particolare), incisione, 1750-75. Napoli Bibl. Naz.



6 – Panoramica di Pozzuoli con il porto e parte del molo ristrutturato (1870 ca). Foto G. Sommer, coll. A. Formicola.



7 – L'isola di Nisida come si presentava nel 1870. In primo piano il Lazzaretto e sulla destra il Molo di Ponente. Foto G. Sommer, coll. A. Formicola.

## FORZE ARMATE PER LO SPORT

*La seconda puntata dell'interessante intervento dell'Ammiraglio Perillo è la degna conclusione del racconto sulle navi militari in appoggio alla squadra azzurra impegnata nei Giochi Olimpici. Se come abbiamo letto nella prima puntata il viaggio a Melbourne (1956) si è concluso con un non programmato giro del mondo per rientrare in Italia, questa volta gli imprevisti e le avarie hanno messo a dura prova gli equipaggi, imprevisti risolti brillantemente con competenza e con l'intervento delle nostre rappresentanze diplomatiche. Tutto ad onore e vanto della nostra Marina.*



## MARINA MILITARE ITALIANA E OLIMPIADI

**GAETANO PERILLO**

**(seconda ed ultima puntata)**

Ancora, quattro anni dopo, per la XVIII edizione dei Giochi Olimpici (Tokyo 10- 24 ottobre 1964) la MMI assicurò la presenza di due sue navi che, partite in tempi diversi dall'Italia, si ricongiunsero a Manila per costituire la V Divisione Navale e proseguire insieme la campagna addestrativa nei mari del Giappone e aree circostanti.

Si trattò dell'incrociatore lanciamissili **ANDREA DORIA**, da pochi mesi consegnato alla Marina, e della nave appoggio **ETNA** (ex **USS Whitley**).



*Andrea Doria*

Quest'ultima aveva subito dei lavori di trasformazione presso l'Arsenale di Taranto consistenti essenzialmente nel creare sistemazioni alloggiative per gli allievi dell'Accademia Navale, destinati per l'occasione ad effettuare la loro crociera estiva di addestramento proprio su detta Unità.

Merita di essere ricordato che Nave **Etna**, al di là degli innegabili eventi positivi vissuti in occasione delle soste nei tanti porti esotici toccati nel corso della lunga navigazione, dovette affrontare anche vicende avverse che misero a dura prova

resistenza e capacità professionali delle persone imbarcate.

Già durante il primo impatto col grande caldo nel canale di Suez e nel Mar Rosso, la nave, costruita negli USA nel 1944 per altra destinazione d'uso e non certo per fare da Nave Scuola per allievi d'Accademia, benché in parte riallestita per tale ruolo, non offriva una ricettività adeguata, specie per navigazioni in acque tropicali.

I disagi, le grandi sudate, a volte i mancamenti si susseguirono per tutto il successivo tragitto fino a quando non si raggiunsero le più confortevoli

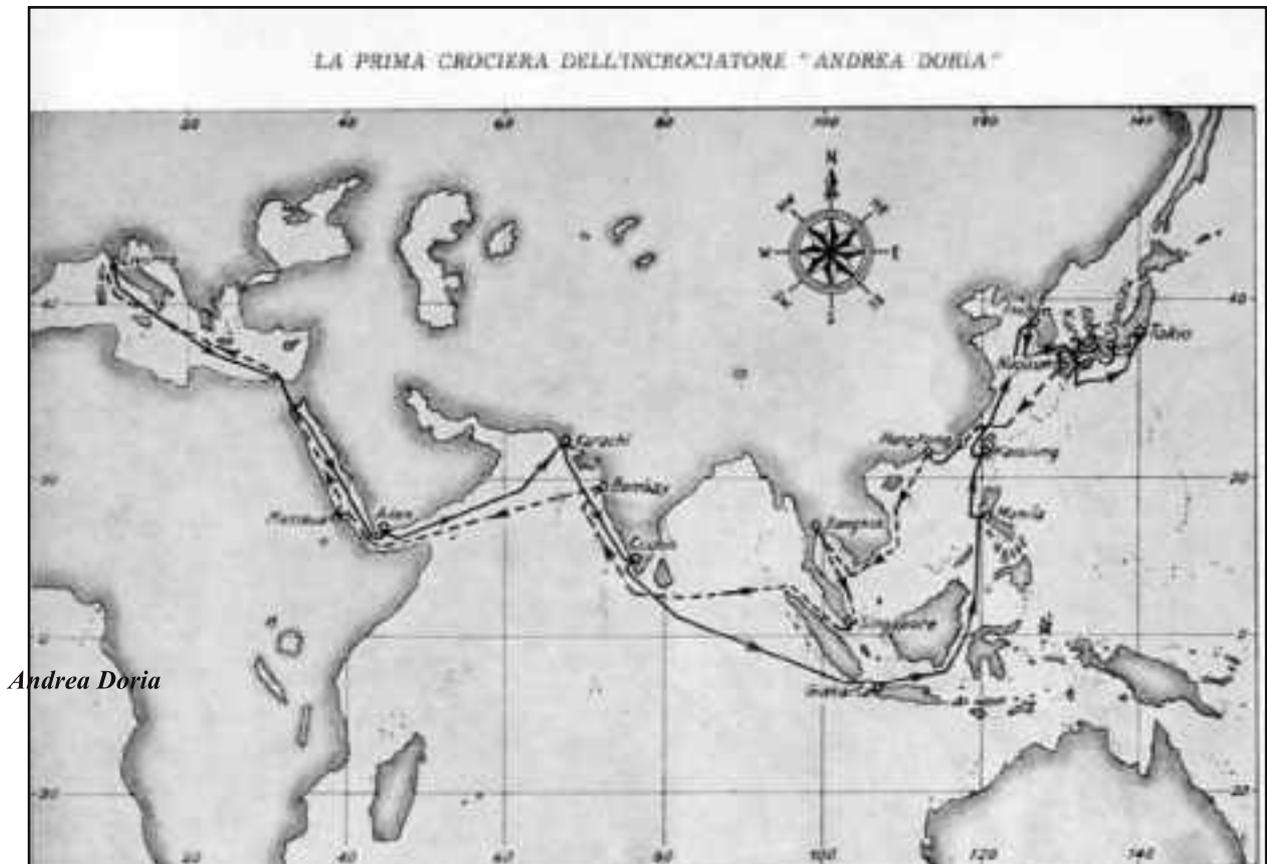


*Etna*

temperature alle latitudini del Mar del Giappone.

Intanto però altre vicissitudini erano in agguato!

Giunti a Cochin (l'odierna Koci nella regione del Kerala - costa sud occidentale dell'India meridionale), si rese necessario sostituire le schermature dei misuratori di livello dei collettori superiori delle caldaie in quanto fuori uso. Occorreva approvvigionare della mica in piccole lastre, un materiale della categoria dei fillosilicati resistenti al calore.



L'Ufficiale di collegamento indiano ci informò che sarebbe stato possibile reperire detto materiale presso uno Ship Chandler che, benché situato a circa una ventina di chilometri verso l'interno, fungeva anche da fornitore marittimo.

Dopo un breve conciliabolo il Direttore di Macchina incaricò per tale incombenza il sottoscritto (allora giovane Capitano del Genio Navale, **foto**).

Accompagnato da due ufficiali indiani e da un autista, che spericolatamente guidava una vecchia jeep su una strada sterrata, ci inoltrammo in un paesaggio verdeggianti e lussureggiante, dove non mancò l'occasione di incontrare un paio di elefanti al lavoro (sempre meglio che se fossero state ... tigri!!).

Raggiungemmo dopo circa un'ora una specie di fattoria situata in una radura ai lati di una delle tante lagune (le cosiddette backwaters) che caratterizzano quel territorio, ricoperto di foreste pluviali e di numerose piante esotiche.

Si trattava in effetti di un bazar pieno di ogni genere di mercanzia. Non ebbero difficoltà a darmi quanto da me richiesto, precisandomi però che i fogli di mica non erano suddivisibili. Ne acquistai allora due confezioni intere e, tornato a bordo, spiegai i motivi di quella mia decisione, utile anche per costituire una scorta a prezzo decisamente conveniente.



Il Capo Contabile di Macchina, sempre previdente nel mantenere ben fornito il magazzino delle scorte, apprezzò la mia scelta.

Il paese successivo da visitare erano le Filippine, con sosta nella capitale Manila. La navigazione si svolse tranquillamente con i soliti disagi del caldo e dell'altro tasso di umidità, a cui peraltro si era fatta ormai l'abitudine e stoicamente se ne sopportavano i disagi.

Poi l'imprevisto: a qualche decina di miglia dalla meta, nottetempo fu avvertito in sala macchine un preoccupante, lungo stridio proveniente dal lato ruota intermedia del riduttore, ramo turbina di bassa pressione. Fu subito fermata la turbina che azionava la rotazione dell'elica.

Trattandosi di una nave monoelica, fu chiara la gravità dell'avaria: veniva a mancare la propulsione e quindi la nave rimaneva ferma in mezzo al mare, senza possibilità di manovrare in autonomia.

Fortuna volle che nessun monzone fosse in agguato.

Mentre si valutava la richiesta dell'intervento di un rimorchiatore d'alto mare, si consultarono le monografie, poco più che semplici libretti di istruzione, presenti a bordo di quella nave da trasporto, costruita nel 1944 in un cantiere americano per durare solo un arco di tempo limitato al periodo bellico.

Ciononostante, riuscimmo a capire dalle scarse indicazioni di quel manuale che era stata prevista la possibilità di by-passare tutto il ramo di trasmissione della bassa pressione mediante la rotazione di 90 gradi di un grosso manicotto a tre vie e questa operazione faceva affluire il vapore di alta pressione direttamente al Condensatore.

Si decise tale intervento, invero piuttosto complicato per la difficoltà di accedere ad alcuni bulloni. Comunque, tolta la coibentazione dalle parti interessate - all'epoca l'amianto ancora non metteva in allarme - alla fine si riuscì ad effettuare la rotazione di cui sopra.

Dopo poco più tre ore si poté avvertire in plancia che sarebbero stati eseguiti giri di prova. La cosa funzionò e così la nave riprese la navigazione a lento moto verso Manila. In sala macchine vigeva uno stato di allerta. Dopo alcune ore i marinai macchinisti dovettero alternarsi con manichette per bagnare a pioggia il condensatore, che aveva cominciato a dare segni di surriscaldamento.



Arrivati nella Capitale filippina, si pose il problema della riparazione.

Occorreva reperire la ruota intermedia ad ingranaggi la cui corona dentata era stata completamente rovinata, presumibilmente a causa di un erogatore di olio staccatosi all'interno della cassa, e utilizzarla per la sostituzione.

Si doveva quindi provvedere alle operazioni di smontaggio e rimontaggio di un componente meccanico di notevoli peso e dimensioni.

Per la prima incombenza operò l'Addetto Navale in contatto con gli organi tecnici della US Navy. Il pezzo fu rinvenuto in un magazzino ricambi nell'isola di Guam e ne fu assicurato l'arrivo in un paio di settimane.

L'altro lavoro fu commissionato ad una ditta filippina di riparazioni navali che lavorando di gran lena e su tre turni iniziò subito lo smontaggio di quanto necessario.

Quando si trattò di portare la ruota in coperta e poi fuori bordo, invece di smontare un'intera tuga a centro nave, come indicato nel manuale, si preferì praticare un'ampia apertura sulla fiancata di dritta, **(foto)** dalla quale passarono sia la ruota avariata che quella nuova, una volta consegnata

dagli americani.

In circa 20 giorni il lavoro era finito e si poté salpare alla volta di Tokyo, dove giungemmo in tempo per la Cerimonia di apertura dei Giochi e la consegna dei materiali destinati alla delegazione italiana.

Terminata così la fase dedicata all'Olimpiade, Nave *Etna* proseguì la sua campagna addestrativa navigando in acque giapponesi con soste, come da programma, nei porti di Etajima, Kobe, Hiroshima, Nagasaki.

Qui purtroppo un'altra tegola, sempre ascrivibile alla vetustà della nave, era in agguato.

Durante la navigazione verso Nagasaki, ci accorgemmo che un giunto a mille righe di accoppiamento fra la turbina di alta pressione e il pignone di prima riduzione aveva cominciato a dare segnali di battimenti

rumorosi, sintomi di usura di uno o più dentini di ingaggio.

L'accoppiamento non poteva essere ritenuto affidabile, tenuto conto della lunga navigazione che restava per il rientro in Italia.

Insieme con l'Addetto Navale fui incaricato di recarmi alla Base Navale USA di Sasebo, a circa 90 km da Nagasaki, per illustrare il problema e avere la loro collaborazione per reperire un giunto nuovo di ricambio.

Dopo ricerche incrociate esso fu rintracciato presso un deposito newyorchese, con la particolarità che, pur rispettando la configurazione dimensionale dell'originale, presentava alcune varianti migliorative introdotte dalla Azienda costruttrice General Electric.

Tale circostanza creò un problema con la Mitsubishi, incaricata del lavoro di sostituzione del componente in avaria, in quanto - dicevano - non si poteva impegnare il nome di una grande Azienda chiedendo di impiegare un ricambio diverso dall'originale.

Fu quindi necessario da parte degli americani far pervenire una dichiarazione ufficiale della General Electric attestante la perfetta intercambiabilità del nuovo giunto, la qual cosa rassicurò i giapponesi. Si lavorò alacremente e in un paio di giorni la nave fu in grado di riprendere il mare e iniziare il viaggio di ritorno verso casa.

Un'ultimo ... test per gli allievi di cosa può accadere quando si va per mare lo si ebbe all'arrivo nella rada di Penang in Malaysia.

Al momento di dare fondo all'ancora, il sistema di ritenuta della catena non funzionò e quindi l'ancora stessa e tutte le lunghezze di catena finirono in acqua.

Quando il pilota locale - già a bordo - si accorse che due nostri operatori subacquei si accingevano a calarsi in mare per tentare l'aggancio e il recupero di ancora e catena, corse a fermarli data la possibile presenza di pescecani.

Fu giocoforza ricorrere nuovamente ad una ditta del posto che, con l'uso di un apposito pontone, portò a termine l'operazione consentendo l'ancoraggio della nave.

Fu questa l'ultima disavventura patita e superata da **Nave Etna** in quella crociera nata all'insegna della XVIII Olimpiade di Tokyo e continuata con una serie di vicissitudini molto formative e istruttive non solo dal punto di vista professionale, ma anche piena di interessi dal punto di vista turistico e dei rapporti umani con diverse etnie in giro per il mondo.



Non si esaurisce con i tre esempi citati l'impegno che la MMI ha fornito alle manifestazioni olimpiche negli ultimi decenni.

Con tale spirito di collaborazione, sicuramente non si sarebbe tirata indietro qualora si fosse concretizzata la candidatura di Roma per i giochi del 2024.

Già infatti durante la fase preparatoria per la presentazione della candidatura ai fini della designazione ufficiale ad ospitare quei giochi, contatti fra il Comitato Promotore e competenti Uffici dello Stato Maggiore Marina avevano portato a concretizzare un programma congiunto promozionale.

Il **Vespucci**, nuovamente operativo dopo una lunga sosta per lavori di manutenzione straordinaria e ammodernamento, nel corso della pre-crociera durante la sosta nei vari porti avrebbe ospitato a bordo apposite manifestazioni e conferenze a carattere promozionale per illustrare le modalità di svolgimento della manifestazione, le sedi designate ad ospitare le varie specialità, ecc.



Il primo di questi incontri sinergici fra MMI e Comitato promotore si era tenuto nella sede di Cagliari, già scelta come futuro campo di gara per le competizioni di vela.

In seguito il *Vespucci* toccò altri porti della penisola, con una puntata anche in Croazia, e ovunque furono organizzati incontri, mostre itineranti e manifestazioni improntate al tema di Roma 2024.

In particolare la nave fece tappa a Bari, a Trieste, a Dubrovnik, a Napoli, a Genova.

Ovunque fu assicurata anche la presenza di atleti militari delle varie forze armate, per dare testimonianza della vicinanza di tali organismi militari al mondo dello sport e della capacità di esprimere anche ai massimi livelli campioni capaci di imporsi nelle più impegnative competizioni nazionali e internazionali.

Venivano infatti rievocate le imprese dei grandi olimpionici militari del passato, primi fra tutti Agostino Straulino e i fratelli Piero e Raimondo D'Inzeo.

Poi c'è stata la doccia fredda rappresentata da un veto ideologico e populista più che irrazionale, che ha interrotto un cammino che era avviato verso un successo quasi certo e che si sarebbe concluso con la designazione di Roma ad ospitare dopo 64 anni una manifestazione sportiva di risonanza mondiale.

Ancora una volta la Marina Militare avrebbe sicuramente recitato un ruolo di primo piano, col prestigio delle sue strutture, dei suoi mezzi e dei suoi uomini.

A testimonianza di questa ampia disponibilità a mantenere sempre legato il suo nome ai quadriennali Giochi Olimpici, ovunque previsti, anche per quelli di Tokyo 2020 la MMI aveva programmato una impegnativa trasferta di Nave *Vespucci* verso la capitale giapponese, con il consueto compito di mostrare il tricolore in terre lontane (sempre motivo di orgoglio per italiani e oriundi ivi residenti) e costituire con la sua presenza uno stimolo per i nostri atleti a ben figurare.

Purtroppo, le note restrizioni imposte dal dilagare di un morbo contagioso (COVID 19) diffuso a livello mondiale hanno costretto ad annullare tutto il lavoro preparatorio per lo svolgimento della missione e, di conseguenza, non dare il via per la partenza del *Vespucci*, privato così di un'altra storica crociera in terre lontane.

Amm Isp. Capo (GN) Gaetano Perillo

## UN NOBEL PER UN POETA DEL MARE

*Mario Rastrelli è un giovane appassionato studente della Facoltà di Lettere Moderne dell'Università Federico II di Napoli. Da una ricerca effettuata sotto la guida della sua professoressa di letteratura italiana, Maria Silvia Assante, sul rapporto di Eugenio Montale e il mare ha scritto per il Notiziario la seguente riflessione che mette bene in risalto l'influenza che il mare ha avuto nella vita e nell'opera del poeta insignito nel 1975 del Nobel per la letteratura.*



## LA LEZIONE DEL MARE: MEDITERRANEO DI MONTALE

Conversazione con la Prof.ssa Maria Silvia Assante\*

*MARIO RASTRELLI*

Il mare degli Ossi di seppia è principalmente quello di Monterosso, una cittadina balneare delle Cinque Terre, dove la benestante famiglia di Montale possedeva una villetta (foto), chiamata dal poeta in un racconto La casa delle due palme, per le caratteristiche piante esotiche che la precedevano.

Questo paesaggio nutre l'immaginario giovanile del piccolo Eugenio e popola le sue poesie. Eppure l'autore, figlio di commercianti, sapeva di non appartenere pienamente a quelle terre che abitava in vacanza: egli era un borghese che andava lì a trascorrere la 'stagione' ma erano gli abitanti del luogo, contadini e figli di marinai, che avevano un legame privilegiato con quel mare. Montale dovrà fare ben presto i conti con la propria condizione di cittadino al mare. Il critico Luperini fa notare che probabilmente l'idea degli ossi di seppia, quella di una sostanziale estraneità ad una vita che gli si nega, sia strettamente legato ad un episodio raccontato in una prosa pubblicata sul «Corriere della sera» nel 1943, intitolato Ricordo di una spiaggia. Montale bambino va a pesca con i figli dei pescatori, si imbarca con il fucile, pronto ed eccitato all'idea di vivere una grande avventura ma...soffre di mal di mare. Gli altri allora scelgono di



lasciarlo su una spiaggetta in mezzo al nulla, promettendogli di andare a riprenderlo dopo la pesca. Qui avviene la scoperta di qualcosa che già covava nel suo animo, si accentua quel senso di non appartenenza, che poi diventerà nel poeta Montale cifra stilistica fino all'elaborazione del filosofico "mal di vivere". È interessante però che Luperini abbia trovato l'origine di tale sentimento in un avvenimento reale dell'infanzia del poeta, dove il mare è il vero protagonista di questo scarto ed in cui Montale diventa "l'osso di seppia". Nel resto del racconto il bambino "scartato" viene svegliato da un tasso che sta scappando da un cacciatore. Montale allora prende il suo fucile di legno, prova a sparargli ma manca il tasso per farlo fuggire. Così come fondamentale, nell'esperienza e poi nella poesia, è l'idea dell'estraneità ad una vita, ad un mare al quale non può totalmente appartenere, lo è anche l'idea di miracolo: la rivelazione improvvisa di qualcosa che è solo del poeta e che non può essere raccontata a e da nessun altro, un dono destinato a pochi.

È questo il punto di partenza degli Ossi di seppia, una raccolta mossa da due spinte di fondo: da una parte il legame con il mare e il tentativo disperato di accordo con esso, dall'altra il miracolo, la maglia rotta nella rete che appare al poeta come una inedita ed impreveduta possibilità di salvezza.

Seppur la prima e più famosa raccolta del poeta, Ossi di seppia, pubblicata nel 1925, sia tutta pervasa da questo

immaginario marino, il mare non è mai reso in una forma descrittiva, narrativa: il mare c'è ma quasi non si vede, come a Genova, come a Napoli. Sono i suoni del mare che arrivano a Montale che lo scorge attraverso un piccolo squarcio: il mare è uno sfondo che il poeta intravede fra le case ma nel quale non riesce mai ad immergersi. Un verso della poesia Falsetto, in cui Montale ed i suoi amici guardano le aggraziate acrobazie di Esterina Rossi che si tuffa nel mare di Genova, recita: «noi siamo della razza di chi rimane a terra» come se la ragazza avesse la possibilità di essere accolta nella totalità dell'universo, di potersi immergere nella verità da cui Montale è escluso. A lui resta la possibilità di osservarla, di fermare quell'attimo e di renderlo eterno nella poesia.



Mediterraneo è una sezione degli Ossi: si tratta di un dialogo ininterrotto fra Montale ed il mar Mediterraneo, articolato in nove poemetti che vanno letti, come un romanzo, uno di seguito all'altro. Per la prima volta il tu a cui si rivolge Montale non è una donna ma il mare, un uomo, un padre severo che impartisce lezioni, da cui bisogna distaccarsi per poter affermare la propria identità. La differenza con il suo precedente letterario D'Annunzio è già evidente: in D'Annunzio il mare è seduzione, è qualcosa che come una donna, che, come una madre, accoglie.



Il poeta si avvicina sempre di più al mare, la cui vista è interdetta dall'afa che sembra avere la concretezza di un velo, velo che si dirada man mano che si avvicina alla riva. Quando finalmente il poeta scorge la distesa del mare «antico» si sente ubriaco perché incapace di contenerlo. Questa vista lo riporta alla «casa delle mie estati lontane», ad un passato in cui sembrava possibile un'armonia, la speranza di poter partecipare alle vicende della natura. Il mare, nel suo andare e venire, si pulisce da ogni sporcizia e lo scarto finisce a terra. Montale adulto si sente ormai parte di questo scarto.

Il mare, in quanto padre, impone la sua legge che è un ossimoro: «la tua legge rischiosa: esser vasto e diverso e insieme fisso». Infatti Montale impara dal mare una lezione di vita, la capacità di resistere alle dittature della Storia attraverso la presa di distanza di una “fuga immobile”, e di stile poetico che mira ad essere eterno ed antico, coerente, saldo ma capace di raccontare il mutevole presente senza essere travolto dalle mode. Il poeta spera infatti di trasmettere alla sua poesia «il sapore del sale greco».

Nel quinto componimento avviene la rottura definitiva, è qui che Montale, per la prima volta, chiama il mare padre: «E questa che in me cresce è forse la rancura che ogni figliuolo, mare, ha per il padre». Rancura è un termine ambiguo perché significa tormento, angoscia, ma suggerisce anche il rancore che un figlio prova per la figura di un padre inavvicinabile, impossibile da imitare. Tutti gli sforzi che si fanno per somigliargli sono impossibili. L'unica via d'uscita, la più difficile, è allora scegliere di diventare se stessi, costruire la propria identità. Infatti Arsenio, alter-ego del poeta, alla fine di questo poemetto dice addio al mare e accetta il suo essere terreno, fuoco arso, e sceglie finalmente di diventare adulto e di lasciare l'infanzia alle spalle, pur restando sempre fedele alla lezione del mare.

L'inferno è la terra, come dirà Calvino, ma il mare è l'Eden, come la casa del padre. Per Montale, dopo l'abbandono di Genova, il mare diventa una sorta di condizione mentale. In tutti i luoghi in cui vivrà, Firenze, Milano, luoghi lontani dal mare, il mare continua ad esistere dentro di lui.

*\* Maria Silvia Assante è docente a contratto di letteratura italiana contemporanea dell'Università degli studi di Napoli "Federico II", ha di recente pubblicato una monografia sul rapporto di Montale e la musica dal titolo Montale 'l'analfabeta musicale': da Accordi a Prime alla Scala, Napoli, Liguori, 2019.*

## LA VELA . . . CHE BELLA!

*Ritorna Gigi Audizio con i suoi ricordi velici. Questa volta non è protagonista ma scrive nei panni dello storico della Vela. E chi meglio di lui che, negli ultimi 70 anni, ogni volta che accadeva qualcosa d'importante . . . c'era. Ancora una volta, ma non ce n'era bisogno, dimostra che per essere un signore della Vela ci vuole, come nella canzone, "coraggio, altruismo e fantasia". Insomma, non è necessario aver fatto le Ton Cup con lo Zio Paul, anche se aiutano. Siccome ha detto che vuole appendere la penna al chiodo, speriamo solo che ci regali ancora una cosa, che ha ventilato, cioè l'Admiral's 1971 su Mabelle, pardòn "Mabel" come la chiama lui, che l'ha timonata tante volte.*



## GIORMAX

GIGI AUDIZIO

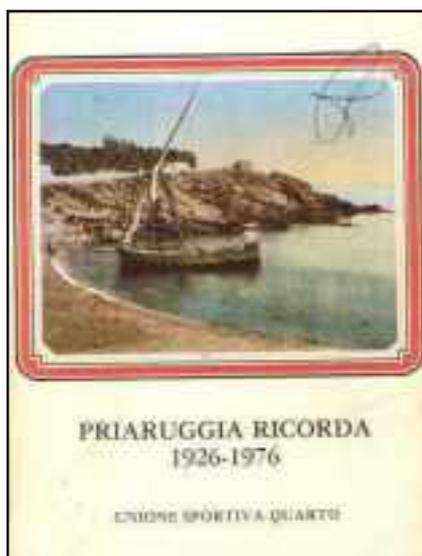


foto 1

Dalla prefazione del libro del cinquantenario U.S. Quarto 1926/1976 (foto 1) scritta dall'indimenticabile Nanda Gallini: "Nessun poeta, scrittore, pittore, dovrebbe ignorare Priaruggia. La piccola baia, pittoresca, è abbracciata dall'ampia carezza dell'onda che si perde, schiumosa, tra i ciottoli levigati dal mare e dal tempo".

Mi piacerebbe moltissimo parlare dei velisti, dei pescatori, dei marinari e dei personaggi che hanno dato vita e prestigio a questo magnifico borgo che Beppe Croce chiamò "il nido di Priaruggia", ma dovrei fare una ricerca approfondita per non dimenticare nessuno e soprattutto raccontare cose certe e documentate ed allora sì che ci vorrebbe un libro.

In questo episodio, mi limiterò a raccontarvi un po' di storia su una barchetta a vela, coadiuvato dalla preziosa ricerca fatta dal mio carissimo amico Claudio Sciacaluga.

Correva l'anno 1924 ed un idrovolante, nel sorvolare Priaruggia, perse uno del due galleggianti in acqua e nessuno sa come fece poi ad amarrare . . .

Ma, secondo voi, se due ragazzi di 12/13 anni recuperano, a nuoto, un galleggiante di idrovolante un po' ammaccato cosa ne fanno poi? (foto 2)

Naturalmente: una barchetta a vela. Socchiudete per un attino gli occhi, pensate al pericolo e soprattutto a quanta passione avevano i "batusi" dell'epoca che non avevano niente . . . ma avevano il mare e la spiaggia. (foto 3)

Come avessero fatto a tagliare l'alluminio per fare il pozzetto, costruire il cassero della deriva.



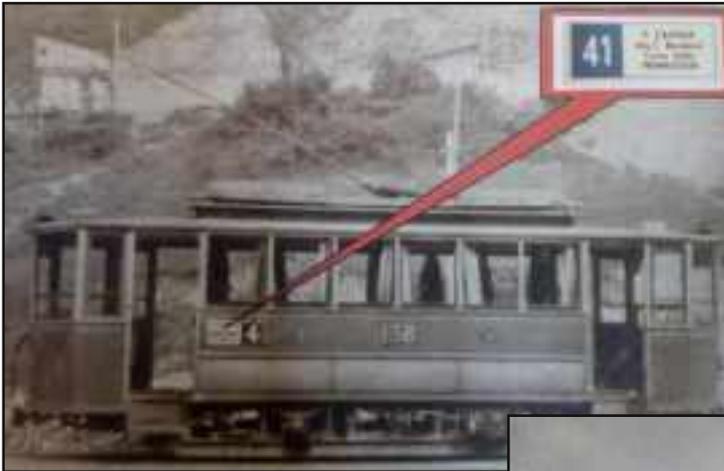
foto 2



foto 3

Fare il timone e farlo funzionare. L'albero con crocette e sartie, il boma ed infine le vele, randa e fiocco – io lo so perché Giorgio era mio zio . . . e Max Ziravello il suo migliore amico.

Avevano coinvolto i maestri d'ascia. I falegnami, i fabbri ferrai. Le mamme per cucire qualche vecchia trapunta da materasso un po' più robusta della tela delle lenzuola. E la deriva . . . rubata la targa di ferro del tram dell'epoca (**foto 4**).



**foto 4**

ed anche le misure, ed uno dei più bravi era Fortunato De Filippi detto "Fu"; la lunghezza divenne cm. 300 e la larghezza cm. 70.

In breve tempo la flotta era di dieci o dodici barche ed iniziarono le prime regate. (**foto 5**).

E come dall'Optimist sono usciti velisti famosi, così sul GIORMAX hanno iniziato: Giorgio Audizio, Max Ziravello, Vittorio Porta, Mario Capio, Beppe Croce, Beppe Barnao, Mino Dellacasa,



**foto 5**



**foto 6**

Titti Dellacasa, Raffi Solari, Giustin Spigno, Nino Tubarchi, Titti Fassio. Ormai pochi di voi conosceranno questi personaggi, ma sappiate che molti di loro diventarono olimpionici, campioni europei e mondiali; Beppe Croce addirittura presidente della FIV e poi della Federazione mondiale della vela (IYRU, ndr)- L'anno del suo massimo splendore fu il 1934 e l'ultimo GIORMAX visto navigare, (**foto 6**) è il "Ci penso io", nel 1954. Con al timone Sandro Fassio. Nel 1977 Giuse e il fratello Silvio Sciacaluga ricostruirono una fedele riproduzione del GIORMAX e la presentarono nella Sezione di Quinto della Lega Navale Italiana alla presenza di autorità della Federazione Vela e di Giorgio Audizio, uno dei "batusi" che aveva dato il nome a questa bella storia (**foto 7**).

La vela . . . non la trovate bella?

**foto 7**



## PERSONAGGI DEL PASSATO

*L'amico Enzo Imparato, ci racconta una storia straordinaria ed originale avvenuta nella seconda metà dell'Ottocento nell'operosa città di Castellammare di Stabia dove un bravo mastro d'ascia stabiense in virtù della sua abnegazione e professionalità al servizio della Marina fu insignito del titolo di Conte e relativo stemma nobiliare su proposta dell'Ammiraglio Senatore Guglielmo Acton.*

### Una storia stabiense

*ENZO IMPARATO*

Una non lieta circostanza ha rappresentato l'occasione perchè cassetti e librerie di casa mia fossero rivoltati ed inventariati alla ricerca di memorie indefinite e tramandate di generazione in generazione.

La tradizione familiare ha sempre ricordato, seppur con memoria via via sbiadita nel tempo, la famiglia Tramparulo, alla mia legata da lontana parentela.

Non ero consapevole che la ricerca da me fatta tra polvere e vecchie foto mi avrebbe portato a scoprire una famiglia nata a mare e per il mare.



In buona sostanza tra i vecchi ricordi di famiglia ho rinvenuto la foto di uno stemma araldico e di una tomba appartenenti alla famiglia Tramparulo il cui capostipite, Matteo, aveva sposato una sorella di mia nonna.

Era indispensabile che facessi una ricerca di cui ora vi svelo i risultati.

Intorno alla metà dell'800 e quindi ben prima della Unità dello stato italiano, esistevano in tutte le città di mare facenti parte del regno borbonico, numerosi cantieri navali che davano lavoro a migliaia di operai.

In Castellammare di Stabia in particolare, ben prima del 1783, anno in cui iniziarono i lavori di costruzione dei cantieri navali voluti da John Francis Edward Acton, ministro di re Ferdinando IV di Borbone, esistevano già numerose officine che vedevano protagonisti i famosi "mastri d'ascia", vale a dire persone prive di titoli ma capaci di costruire con precisione millimetrica e con il solo ausilio della esperienza e della sensibilità, gioielli in legno che avrebbero solcato i mari di tutto il mondo.

Il cantiere navale borbonico trasse grandi vantaggi dalla marineria locale e dalla esperienza accumulata dai piccoli cantieri a gestione familiare della zona stabiense.

Basti pensare che "nel 1816 il francese Pietro Audriel, tenace sostenitore della navigazione a vapore, ottenne dal re Ferdinando la privativa per un nuovo sistema di propulsione. Nel 1817, a seguito di gara d'appalto (cosa impensabile per i tempi di allora), il mastro d'ascia stabiense Stanislao Filosa si aggiudicò la commessa varando, in data 24 giugno dello stesso anno (altra circostanza incredibile) il *Ferdinando I*, piroscampo a vapore vanto della marina napoletana" (Catello Vanacore, "Marineria mercantile del XIX secolo").

Con il trascorrere degli anni la tradizione marinara non si interruppe; anzi si rafforzò se è vero, come è vero, che alla fine del secolo, insistevano, nella sola città di Castellammare oltre venti cantieri tra i quali vanno ricordati, fra gli altri, quello di Catello e Luigi Bonifacio e quello di Matteo Tramparulo.

Dal matrimonio tra la sorella di mia nonna e Matteo Tramparulo nacquero Luigi e Salvatore che raccolsero l'eredità paterna continuando nella attività cantieristica fino a quando la tecnica costruttiva delle navi, abbandonando l'uso del legno, fu rivolta alla lavorazione dei metalli che comportava uso di mezzi e

disponibilità non più sostenibili da privati.

Ed adesso vi spiegherò il rinvenimento dello stemma araldico e della foto della tomba della famiglia Tramparulo.

Guglielmo Acton, vice ammiraglio della regia marina, (foto) conferì, a seguito di disposizione del re borbonico, il titolo di conte all'incredulo Matteo Tramparulo per i servigi resi alla Corona.

Ed infatti, quando i Borbone ebbero bisogno di braccia esperte per la costruzione di navi, si rivolsero a costruttori del luogo che potessero fornire manodopera e consigli circa la qualità del legno che, prelevato dal monte Faito, veniva fatto scivolare fino al mare attraverso canali che si possono intravedere ancora oggi dopo oltre due secoli.

E tra i diversi mastri d'ascia contattati, il Tramparulo fu quello che si distinse di più per abnegazione e professionalità; al punto tale che, secondo la tradizione familiare, tra l'Acton e Matteo nacque nonostante la diversità di posizione, una sincera amicizia e stima, consolidata da un minimo comun denominatore, vale a dire, il mare.

Dal lavoro scrupoloso del Vanacore prima citato, è dato conoscere la produzione e la qualità del lavoro di questo cantiere.



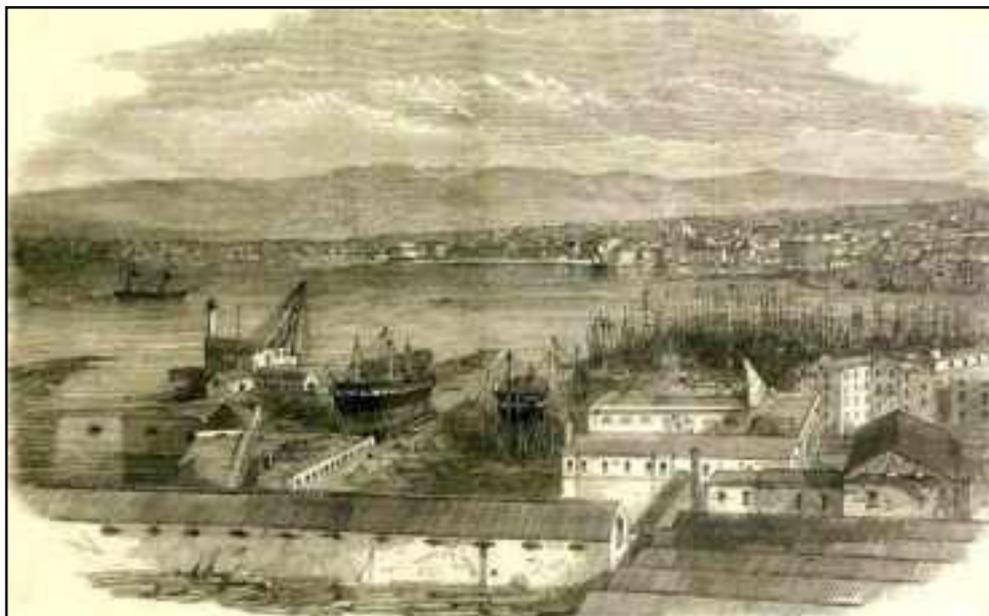
Per un bastimento di 370 tonn	occorrevano	lire 100.000	e l'opera di	60 operai;
490 tonn		lire 150.000		80 operai
51 tonn		lire 20.000		15 operai
520 tonn		lire 165.000		80 operai
400 tonn		lire 110.000		70 operai



Numeri ragguardevoli se si pon mente alla durata dei lavori ai costi e soprattutto ai mezzi impiegati all'epoca.

Il fondatore del cantiere ed i suoi figli Luigi e Salvatore riposano oggi nel loculo della Congrega di Santa Caterina in Castellammare di Stabia, a pochi metri in linea d'aria, dall'amato mare.

**Veduta del Porto di Castellammare con in primo piano il Cantiere Navale (stampa d'epoca).**



## ARCHIVIO FOTOGRAFICO CARBONE

Con la storia dell'Olimpiade napoletana del 1960 non sono finite le ricchezze da scoprire nell'archivio fotografico di Riccardo Carbone. Sergio Pepe, che di questa "isola del tesoro" è il principale scopritore, continua a tirare fuori e ci mostra altre immagini rare e preziose riguardanti l'attività velica del Golfo come uno straordinario campionato Europeo.



### Il Campionato Europeo della Classe Star del 1947 nelle foto di Riccardo Carbone e l'assenza di Agostino Straulino

#### (Parte I) SERGIO PEPE

Giusto due anni fa, nel numero 72 - agosto 2018, il nostro instancabile Direttore ci dava notizia dell'enorme giacimento di foto custodite dall'Archivio Fotografico Riccardo Carbone, nonché del matrimonio del Circolo Savoia con l'Archivio per iniziare la digitalizzazione di quelle nautiche con la messa a disposizione di tutti sul web (<https://www.archiviofotograficocarbone.it/>).

Dal successivo numero di settembre sono state pubblicate foto riguardanti il nostro mondo, come l'arrivo il 15 luglio 1946 del Miranda III al Circolo Savoia, gli yacht di lusso, le navi transoceaniche e l'Amerigo Vespucci al porto di Napoli, la preparazione dei Circoli partenopei per la XVII Olimpiade e gli stessi Giochi Velici, immortalati in foto che vanno dall'arrivo della fiamma olimpica alla Cerimonia di Premiazione.

Il giacimento dell'archivio merita di essere ancora esplorato ed ecco qui uno dei primi servizi realizzati: siamo a Napoli nel 1947, dove, dopo essersi disputato il Campionato Italiano della Classe Star, viene svolto il Campionato Europeo.

Ma procediamo con ordine. Terminato il secondo conflitto mondiale, a Napoli si disputa dal 13 al 17 agosto 1946 il Campionato Italiano della Classe Star. Proprio a causa delle gravi difficoltà dell'immediato dopoguerra, anche nei collegamenti, 14 barche furono messe a disposizione dei concorrenti da parte dei Circoli Nautici partenopei, dalla Sezione Velica della Marina e da privati come Pietro Ferrari, Pacifico e altri. Per far fronte al divario tra le varie barche, ovviamente tutte d'anteguerra, il Campionato fu svolto a "giro di barche" e Tino Straulino con Amelio Prato vinse il suo primo dei titoli italiani, 2° Dario Salata con Vibio Mestron e 3° Tito Nordio con Sergio Sorrentino. Un tris di timonieri provenienti dalla parte d'Italia che proprio in quegli anni stava subendo ulteriori gravissime lacerazioni e mutilazioni

Risultati del Campionato Italiano STELLE - Napoli 13-17 Agosto																	
Barche		I - 13 Agosto			II - 14 Agosto			III - 15 Agosto			IV - 16 Agosto			V - 17 Agosto			
Stabilimento A. - Porto A.	Gen. A. X.	Stella II	2.15.5	I	Stella	2.21.40	V	O sole mio	2.15.45	II	Baccanta	2.15.7	V	Stella	2.16.21	VIII	20-7
Salata D. - Sorrento V.	Lario	Stella III	2.24.30	III	O sole mio	2.21.40	II	Stella	2.23.40	III	Stella II	2.17.7	IV	Stella	2.16.21	III	19-11
Stella V. - Sorrento S.	Tiloteo	Vano a presso	2.25.0	II	Mio	2.24.10	VI	Polino	2.18.45	VIII	Agata	2.17.4	VI	Stella	2.16.6	IV	19-11
De Soppis - Capomonte	Sorrento	Amelia	-----	VI	Engelstein	-----	VI	Polino	2.18.45	V	Pazzanone	-----	VI	Stella	2.17.4	IV	19-11
Battani M. - Capomonte S.	Raffa	Pallone	-----	VI	Vano a presso	2.26.40	V	Giulio	2.18.20	IV	Mia	-----	VII	Stella	2.17.4	IV	19-11
Piva G. - Corsi S.	S.S.V.S.S.A.	Valmorra	-----	VIII	Stella	-----	VIII	Amelia	-----	VI	Stella	2.18.30	III	Stella	2.16.6	IV	19-11
Stella G. - Del Soppis	Iselle	Amelia	2.30.5	IV	Stella	-----	IV	Vano a presso	-----	VII	Polino	-----	VI	Stella	2.16.6	IV	19-11
Gianni N. - Sorrento C.	Capri	Libertà	-----	VII	Agata	2.30.30	III	Stella	2.18.45	IV	Vano a presso	2.18.20	V	Stella	2.16.6	IV	19-11
Gianni F. - Sorrento B.	Genova	Stella	-----	IV	Stella II	2.32	IV	Stella	-----	V	O sole mio	-----	VI	Stella	2.16.6	IV	19-11
Palmadori A. - Sorrento P.	Mercatone	Stella	-----	V	Stella	-----	VI	Stella	-----	VI	O sole mio	2.18.20	V	Stella	2.16.6	IV	19-11
Caruso G. - Sorrento M.	Lario	Stella	-----	V	Stella	-----	VI	Stella	-----	VI	Stella	2.18.20	V	Stella	2.16.6	IV	19-11
Lillo A. - Sorrento S.	Polino	Stella	-----	X	Stella	-----	VI	Stella	-----	VI	Stella	2.18.20	V	Stella	2.16.6	IV	19-11
Stella G. - Sorrento S.	Stella	Stella	-----	XI	Stella	-----	VI	Stella	-----	VI	Stella	2.18.20	V	Stella	2.16.6	IV	19-11
Stella G. - Sorrento S.	Stella	Stella	-----	XII	Stella	-----	VI	Stella	-----	VI	Stella	2.18.20	V	Stella	2.16.6	IV	19-11

Com'è stabilito dalle Regole della Classe Star, i Campionati si svolgono nelle acque della flotta di appartenenza del vincitore dell'anno precedente, e, quindi, nel 1947 quello italiano si svolse nuovamente a Napoli. Straulino con Giovanni Bedeschi su Argo (2475 - Baglietto 1946) si classificò terzo, cedendo il titolo all'equipaggio napoletano composto da Giorgio Galli e Federico De Luca su 'O sole mio (1845 - S.A.C.E.R.N. 1939) del Circolo Savoia.

Ecco la Classifica del Campionato Italiano che si svolse dall'11 al 15 agosto 1947:

## IL CAMPIONATO ITALIANO DELLE STELLE 1947 (Napoli, 11-15 Agosto)

Proprietario	Timoniere	Manovratore	Flotta	Nome e Numero	Prove					Classifica generale		
					15	17	16	17	17			
C. C. Savoia	Giorgio Galli	Federico De Luca	Napoli	<i>Solo Mio</i>	1845	15	17	16	17	17	1°	83
Mavia	Tino Noride	Nico Rode	Trieste	<i>Tizipi II</i>	2440	19	11	18	17	18	2°	74
Marina Milit.	Agostino Straulino	Giovanni Bedeschi	SE. VE. TA.	<i>Argo</i>	4	18	14	15	13	14	3°	72
C. C. Napoli	Lazzaro Monaco	Sergio Casolino	Capri	<i>Legionario</i>	1667	W	17	16	18	8	4°	69
Salata	Dario Salata	Roberto Mondelli	Lazio	<i>Fibera II</i>	4	17	8	8	15	16	5°	64
Marina Milit.	Carlo Lopane	Oscar Costa	Sevrasquadra	<i>Polluce</i>	7	13	16	14	11	6	6°	60
C. C. Napoli	Adelchi Pellascier	Ottone Ranchi	Mandulione	<i>Faco e presso</i>	1713	11	5	13	14	15	7°	58
C. C. Italia	Ubaldo de Sangro	Mattia D'Errico	Sorrento	<i>Drago</i>	1693	12	15	12	7	12	8°	50
Marina Milit.	Gianni Pera	Murio Schirru	SE. VE. NA.	<i>Diana</i>	1768	14	4	0	12	13	9°	43
Marina Milit.	Renato D'Ottaviano	Andrea Ianca	Acc. Navale	<i>Phoenix</i>	5	x2	12	10	8	10	10°	42
Cobianchi	Vittorio Cobianchi	Guido Bisacchi	Verbania	<i>Mariella</i>	206	6	13	5	9	8	11°	41
C. Nautico	Franco De Donato	Pietro Straulino	Venezia	<i>Fiammetta</i>	13	9	2	9	6	11	12°	37
C. C. Savoia	Salvatore Di Maio	Paolo De Angelis	Ischia	<i>Sagitta</i>	1437	8	9	0	10	7	13°	34
Romaroni	Achille Romaroni	Lino Cattaneo	Centro Lazio	<i>Nauta F</i>	2377	3	10	11	7	6	14°	29
Schnabel	Gino Paslin	Lamberto Mascherini	Capodistria	<i>Mico III</i>	2647	7	3	6	0	9	15°	25
C. C. Lauria	Armando Lino	Salvatore Sarulla	Palermo	<i>Gloriana II</i>	1614	3	6	7	4	0	16°	20
Lancia	Giovanni Lancia	Giovanni Schiuffino	Genova	<i>Nina</i>	1786	4	7	0	5	0	17°	16
Rossi	Silvio Rossi	Adolfo Sennert	Tigullio	<i>Vesoso</i>	2481	1	0	4	2	0	18°	7

Concluso il 15 agosto il Campionato Italiano, il successivo 18 iniziò, sempre a Napoli, il Campionato Europeo, in quanto Tino Straulino con Nico Rode su Polluce (1540 – Baglietto 1937) era il detentore dell'ultimo titolo europeo messo in palio a Kiel nel 1938. Anche per queste regate il Circolo Savoia ospitò le 15 imbarcazioni che si contesero il titolo (foto n. 1 e n.2)



foto 1



foto 2

Sulla banchina (foto n. 3, 4 e 5) si sta armando uno Star, è Viking II (2438 - South Coast Boat 1946) dei portoghesi Joao Capucio e Antonio Hereidia, in secondo piano 'O sole mio' vincitore del Campionato Italiano.



foto 3



foto 4



foto 5

C'è una foto di Riccardo Carbone che ci fa ben comprendere quali erano ancora le condizioni di Napoli nel 1947, ed è la seguente (n.6):



foto 6

L'hotel Vesuvio si presenta ancora squarciato dai bombardamenti.

Ecco il vincitore del Titolo Europeo: Tito Nordio, curiosamente a bordo di una barchetta a remi (foto n. 7) e poi (foto n. 8) a bordo di *Titepi II* (2440 - Costaguta 1942)



foto 7



foto 8

Questa è la Classifica del Campionato Europeo:

IL CAMPIONATO D'EUROPA DELLE STELLE 1947 (Napoli, 18-23 Agosto)												
Proprietaria	Timoniere	Manovratore	Flotta	Nome e Numero	Prove					Classifica generale		
Woola	Titto Nardin	Nico Bode	Trieste	<i>Titopi II</i>	2449	13	15	14	10	15	1°	67
C. C. Napoli	Roberto Ciappa	Carlo Rolandi	Napoli	<i>Libellula</i>	1300	15	12	13	5	14	2°	59
Sajata	Dario Sajata	Roberto Mundelli	Lario	<i>Fipery II</i>	4	0	14	15	35	14	3°	57
Fluza	Joaquin Fluza	Julio Garcia	Lisbona	<i>Epodarto</i>	2554	7	13	7	13	10	4°	50
C. C. Italia	Ubaldo de Sangro	Mattia D'Errico	Sorrento	<i>Drago</i>	1693	14	10	5	7	8	5°	44
Marina Milit.	Carlo Lapante	Oscar Costa	Severgnadu	<i>Pollux</i>	7	11	8	2	14	7	6°	42
Fluza	Juan Capacho	Antonio Heredia	Caserta	<i>Fiking II</i>	2030	0	7	11	12	12	7°	42
Marina Milit.	Renato D'Ottaviano	Andreu Jones	Acc. Navale	<i>Phoenix</i>	5	12	6	9	11	0	8°	38
C. C. Savoia	Mario Fumas	Geppino Aiello	Tecchia	<i>Stella Sud</i>	1845	10	2	4	9	11	9°	38
C. C. Napoli	Adelchi Pellachier	Salvatore di Maio	Munfalcone	<i>Faen e pezzo</i>	1723	9	3	12	4	9	10°	37
Marina Milit.	Spartaco Blasina	Giovanni Bedeschi	SE, VR, TA	<i>Argo</i>	1	6	1	4	0	6	11°	35
Marina Milit.	Gianni Pera	Mario Schirru	SE, VR, NA	<i>Diana</i>	0	8	4	5	6	5	12°	31
Schmalz	Gino Paulin	Wilfrid Schmalz	Capriatata	<i>Miscio III</i>	2647	0	5	10	2	3	13°	29
Cobianchi	Guido Bisacchi	Roberto Schettino	Verbania	<i>Mariella</i>	206	5	1	3	3	4	14°	16
C. C. Napoli	Sergio Corallini	Mario Rivelli	Capri	<i>Legionario</i>	1663	0	9	0	0	0	15°	9

All' appello manca Tino Straulino che era il detentore del titolo europeo e che almeno sino al 15 agosto era a Napoli, avendo partecipato al Campionato Italiano. Come mai Straulino non difende il titolo europeo nel 1947?

La risposta nel prossimo numero della Rivista.

## INDIMENTICABILI AVVENTURE GIOVANILI

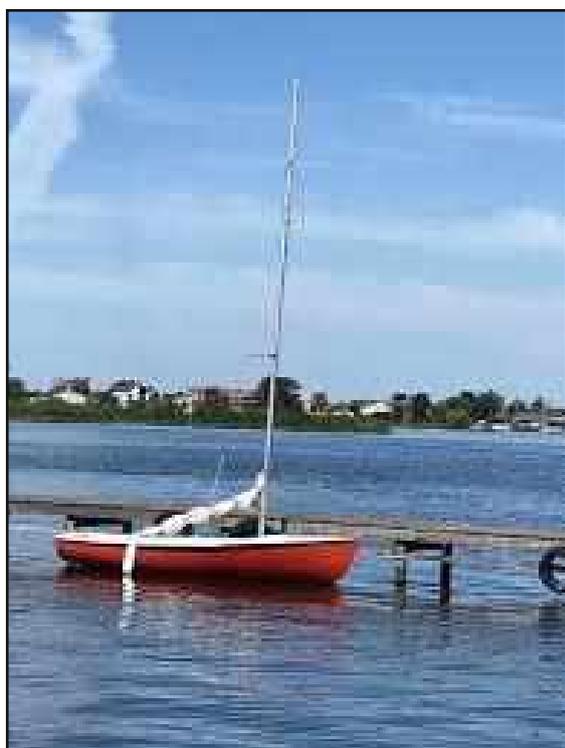
*Ci sono ricordi, a volte semplici e trascurabili, che per le emozioni che hanno trasmesso restano indelebilmente stampati nel proprio subconscio. E' il caso di questo racconto raccolto per il Notiziario da Giovanni Iannucci. Siamo nel 1960, il narratore è un ragazzo di 15 anni che dopo qualche anno dall'avventura raccontato entrerà in Accademia Navale a Livorno, Corso Grifoni, dove troverà come Comandante Giovanni Iannucci. Sono passati 60 anni, una carriera in Marina per entrambi, oggi pensionati, l'ex allievo e il comandante si continuano a frequentare e . . . ricordando ricordando, ecco una bella indimenticabile avventura giovanile.*



## UNA NOTTATA IN MARE

**GUIDO RAVASIO**

Erano le ventidue di una bellissima serata estiva, con calma di vento. Ero stato il primo ad arrivare al Club Nautico, in stato di euforia come ogni volta che ci preparavamo ad uscire in mare. Ecco arrivare gli altri, Sembravamo dei “Carbonari”, e ci avvicinammo in silenzio alle barche da armare. Il pomeriggio eravamo già usciti in mare piuttosto tardi per realizzare, al rientro, il nostro piano: nascondere le vele nel gavone, il piccolo ripostiglio a prora della barca, senza essere notati da Gigi, il custode/marinaio del circolo velico. Avevamo assicurato al custode che avremmo chiuso noi il portone del magazzino, dove avremmo dovuto riporre le vele. Ero sicuro che anche gli altri si sentissero un po’ in colpa per aver ingannato il povero Gigi perché era per tutti noi il “Nonno” e ogni volta, se poteva, ci difendeva dalle lamentele di alcuni soci del circolo, che ci accusavano di essere troppo rumorosi, invadenti, maleducati ... in fondo la storia si ripete con ogni generazione, non è vero?



Le imbarcazioni che andavamo ad armare erano FJ (Flying Junior - **foto**) (**Nota 1**), quattro FJ di vetroresina: gli arancioni, come venivano familiarmente chiamati. Con queste imbarcazioni partecipavamo a regate, anche se dopo un po’ di tempo, comparvero FJ in legno, molto più leggeri e marini. All’unanimità tutti i circoli, al termine delle regate, stilavano due graduatorie separate: legno ed arancioni. Si chiamavano arancioni perché lo scafo era di color arancione ed erano tutti rigorosamente uguali, anche nelle vele, vele di dacron, un materiale superiore, come qualità e prestazioni, al cotone.

I FJ arancioni erano stati assegnati a tutti i circoli velici della Federazione Italiana Vela, allora U.S.V.I. (Unione Società Veliche Italiane), un insieme di lettere più in sintonia con i primi anni sessanta, quasi una sigla sindacale, a me dà ora questa impressione.

I prezzi erano stati agevolati per diffondere lo sport della vela, fino ad allora considerato classista, costoso e poco accessibile ai più.



Le nostre amiche ed amici del Circolo.

Eravamo nel luglio del 1960. Avevo 15 anni e così più o meno i miei “compagni”, senza interpretazioni politiche. Allora c’era, fra la maggior parte degli studenti della nostra età, una certa distinzione: fascisti e comunisti. C’era, in verità tutta una serie di partiti quali: repubblicani, socialisti, socialdemocratici, democristiani, liberali ... e sicuramente qualche altro, che ora non ricordo. Però la maggior parte degli studenti di allora, per la loro focosa e sanguigna animosità, o fascista o comunista, nero o rosso, la via di mezzo, il grigio era sconosciuto ai più.

Tali distinzioni, almeno nel nostro gruppo, “branco” si direbbe ora, erano sentite nelle manifestazioni, che si svolgevano durante gli scioperi scolastici, devo confessare, piuttosto rare e tutte con forti motivazioni, come l’occupazione dell’Ungheria da parte dei carri armati dell’allora Unione Sovietica, l’uccisione del Presidente degli Stati Uniti d’America, la morte del Papa e la crisi di Cuba per i missili sovietici.

Fortunatamente, nel nostro gruppo, la politica non ci divideva, come non ci divideva il tifo per la squadra di calcio. Quello che ci univa profondamente, invece, era la frequenza dello stesso circolo nautico e, soprattutto, la passione per le uscite in barca a vela, con qualunque barca e con chiunque.

Con fare circospetto, ci dirigemmo verso le barche, che si trovavano su invasi con due ruote, ed iniziammo la cerimonia dell’armare. Sia “cerimonia” che “armare” sono termini particolarmente adatti ad indicare l’azione che si svolge per rendere l’imbarcazione pronta alla navigazione a vela in sicurezza. Si controllava l’integrità dello scafo, svitando il tappo collocato all’estrema poppa, per vedere se ci fosse acqua nell’intercapedine all’interno dell’imbarcazione, non ispezionabile dall’esterno. Tengo a precisare, che i FJ sono imbarcazioni piccole a deriva mobile con due persone di equipaggio, anche se si poteva navigare anche in tre o quattro. Procedemmo ad armare le barche. Tirammo fuori le vele dal piccolo gavone di prora, dove le avevamo nascoste e le alzammo. Quella sera ancora non c’era il vento e quindi le vele potevano essere alzate senza problemi. Era tutto pronto: eravamo in attesa della “valle”, il vento di terra che si alza verso le ventidue e spira da terra verso il mare.

La terra di sera, dopo il tramonto del sole, si raffredda mentre il mare conserva di più il calore del sole. Tale differenza termica, fra la terra e il mare, crea questo flusso d’aria che dura fino verso l’alba. Questo accade quando la giornata è stata buona ed il giro dei venti regolare: Maestrale, che tende a girare in senso orario fino a spirare la sera da Scirocco, che cala dopo il tramonto. Ed ora eravamo in attesa che arrivasse la valle, questo vento di terra regolare e caldo sui dieci nodi di intensità.

Accanto alla banchina del Club Nautico, era ormeggiato un lancione, una vecchia e tipica barca dell’Adriatico, di un vecchio pescatore. Vedemmo che veniva alzata la randa, una randa enorme con quei tipici colori di terra bruciata. Ogni lancione o gozzo (**Immagine succ.:** un lancione moderno sicuramente dotato di radio e quindi niente sulla randa) aveva sulla propria randa un disegno diverso, era il simbolo del padrone. Anche da lontano,



ogni imbarcazione di questi pescatori era riconoscibile e serviva anche per le proprie mogli, che riconoscevano la barca del marito, soprattutto nella fase del rientro. Quando c'era brutto tempo, esse si riunivano in cima al molo aspettando con ansia il proprio sposo.

Allora queste barche non avevano la radio, non c'erano i telefonini e quindi c'erano altri sistemi di comunicazione. Uno di essi, usato da coloro che andavano in crociera in Jugoslavia, era con "i piccioni". Un socio del circolo era un allevatore di piccioni viaggiatori e quando qualcuno decideva di partire, gli consegnava una gabbia con quattro o cinque piccioni. Una volta giunti a destinazione, la gabbia veniva aperta ed i piccioni

intraprendevano il volo di ritorno alla base. Il loro rientro stava a testimoniare l'arrivo dei crocieristi ed i famigliari venivano avvertiti e tranquillizzati sul buon esito della traversata.

Il pescatore, un vecchio, almeno per noi allora sembrava così, stava uscendo in mare per andare a pescare. Il lancione era senza motore e quindi usciva a quell'ora con il vento di terra, la valle, rientrava il mattino con il maestrale e la moglie sarebbe andata a vendere, con un carrettino, il pesce pescato. Era uno dei nostri maestri di nodi, impiombature, meteorologia pratica e di tante altre piccole grandi cose, che si acquisiscono solo con l'andar per mare per tanti anni e dopo averne passate tante. Si chiamava "il chiusot" (il chioggiotto) perché era nato a Chioggia. Ci raccontò che il padre, durante una maestralata molto forte, si rifugiò nel porto di Pesaro e da allora non era più tornato a casa perché si era trovato bene qui da noi e la moglie, con i cinque figli, lo aveva raggiunto.

Poco dopo aver visto la vela del *chiusot* a riva, si percepì sulla pelle la prima bava di vento ed anche le vele, dopo poco, cominciarono ad animarsi. Spingemmo le barche lungo il piccolo squero e, aiutandoci a vicenda, le mettemmo in acqua. Ognuno prese posto sulla sua barca e dirigemmo verso l'uscita del porto. Il vento aumentava progressivamente e noi eravamo felici per quella nostra prima esperienza notturna. Lungo le banchine del porto, c'erano persone a passeggio che commentavano la nostra apparizione.

Avendo il vento in poppa, tenevamo la randa su un lato e il fiocco sull'altro, a "farfalla". Si sentiva il leggero sciabordio dell'acqua che scorreva lungo lo scafo ed a poppa si notava una scia fluorescente fatata. Ogni tanto i fari di qualche autovettura, che transitava in banchina, ci illuminava e sembrava assistere alla proiezione di un vecchio film in bianco e nero, con il proiettore difettoso, che andava a scatti. Raggiungemmo i fanali rosso e verde, che segnalavano l'ingresso del porto e che per noi rappresentavano le mitiche colonne d'Ercole, che ci apprestavamo a varcare.

Usciti dal porto, procedemmo col vento al traverso paralleli alla spiaggia. Puntammo in direzione del trampolino mentre ci illuminava, con le sue sciabolate di luce, il faro di Pesaro, che è posizionato sulla cima del colle San Bartolo. Si vede da molto lontano e per i naviganti è un amico sicuro, perché con la sua alternanza di luce e buio è come se dicesse in continuazione per tutta la notte "Qui c'è il porto di Pesaro! Qui c'è il porto di Pesaro!".

A quei tempi, all'inizio della stagione estiva, veniva piantato in mare un trampolino, da dove ci divertivamo a tuffarci. Poi ci furono molti incidenti, di cui uno grave, ed allora il trampolino non fu più montato. Sentivamo la musica del piccolo luna park, che d'estate veniva allestito in uno spiazzo del lungomare. Sentivamo lo stridio dei freni dei treni, che si fermavano alla stazione ferroviaria ed i fischi del locomotore, quando ripartiva. Percepivamo tutti i rumori della città: era la "valle" che ce li portava.

Raggiungemmo il trampolino, ormeggiammo le barche e, dopo esserci spogliati, facemmo il bagno e dei tuffi da sogno. Sfogammo tutta la nostra euforia con urla e grida da pirati. La nostra "nottata in mare" era molto più bella di come l'avevamo immaginata e sognata per tanto tempo. Fu Claudio a riportarci alla realtà. Era l'unico

in possesso di un orologio subacqueo: era mezzanotte, il tempo era volato! Ci precipitammo sulle barche e, dopo esserci rivestiti, dirigemmo per il rientro.

Dopo aver disarmato le barche, mentre nascondevamo di nuovo le vele nel gavone, una voce autoritaria e arrabbiata, a noi ben nota, ci raggelò con: “Credevate di farla franca ... eh ...”. Era il Presidente del Club Nautico, che era anche il nostro direttore sportivo. Era il nostro mentore, insegnava educazione fisica alle scuole superiori, un bravissimo regatante, dinamico, gioviale ed autoritario ad un tempo, per noi era il sicuro riferimento, la “Stella Polare”. Dopo la sonora sgridata ci mandò a casa. Era tardissimo ed anche con i nostri genitori le cose non andarono diversamente.

Dopo diversi anni, il professor Vasinto (il suo nome era Washington, ma era chiamato italianamente Vasinto) trovandosi al porto con alcuni di noi, confessò che aveva seguito da terra, con apprensione e preoccupazione, la nostra uscita in mare e ne era stato però orgogliosissimo.

Ora non c'è più, ma tutti noi, quando ci ritroviamo, lo ricordiamo con tantissimo affetto e riconoscenza, sapendo che si era accorto del nostro piano per quella mitica “nottata in mare” e lo immaginiamo che insegna anche lassù ad andare in barca a vela, coadiuvato sicuramente dal “Chiusot” e da Gigi (**Nota 2**).

## Note:

1. *Il Flying Junior (FJ) è una imbarcazione a vela, progettata tra il 1954 ed il 1955 dall'architetto olandese Uilke van Essen soprattutto come imbarcazione propedeutica per i giovani al passaggio sul Flying Dutchman. Intere generazioni di giovani velisti sono passate, e continuano a passare, anche se forse un po' meno di oggi, grazie ad una maggiore scelta di possibilità dopo l'intramontabile Optimist. L'imbarcazione fa parte delle Classi Internazionali riconosciute dalla Federazione Internazionale della Vela (World Sailing). Il piano velico comprende una randa steccata, un fiocco e consente oggi dai regolamenti della FIV anche uno spinnaker.*

2. *Anni dopo, nel 1965, entrai in Accademia Navale e, per l'esperienza acquisita, soprattutto presso una scuola federale, il Comandante alla classe, Capitano di Corvetta Giovanni Iannucci, mi designò a guidare le attività veliche della mia classe, continuando a regatare sui Flying Junior con il mio compagno di corso Fausto Schenardi a manovra. Vincemmo molte regate e, nel 1968 la prestigiosa “Coppa Gorla”, istituita in ricordo del Tenente di Vascello Riccardo Gorla, perito nel 1966 in seguito all'affondamento dell'Orsa*



*Minore durante la regata d'altura dei Tre Dipartimenti. A fianco la fotografia della premiazione della Coppa Gorla da parte del Comandante Notarbartolo.*



*La bandiera del Corso Grifoni*

## RICORDO DI UNA PERSONA SPECIALE

*Il 27 giugno è venuto a mancare Giuseppe Magaldi (foto), 1973-2020, anima del Museo del Torrione a Forio, presidente dell'associazione "Radici". Lo abbiamo avuto gradito ospite al "Centro Studi" in occasione della serata su Pattison, Giuseppe è stato l'ennesima vittima indiretta dell'emergenza Covid. Era stato ricoverato al Cardarelli per una serie di problemi - tiroide, respiratori, renali - e per un improvviso aggravamento l'hanno trasferito a Salerno in elicottero perché a Napoli non c'erano posti di terapia intensiva "normale".*



*Giuseppe Magaldi era un grande appassionato di mare e della pesca, diplomato nautico, aveva frequentato la facoltà di Scienze Nautiche a Napoli. Curiosissimo, appassionato di storia e di marineria, l'avevo invogliato a scrivere qualcosa per il Notiziario. Quello che ti invio è un articoletto che teneva pronto, non ha fatto in tempo a inviarmelo, me lo hanno girato i suoi collaboratori. (Admeto Verde)*

## CRONACA DI UN NAUFRAGIO FORIANO

### GIUSEPPE MAGALDI

L'Associazione Culturale Radici, di Forio, nella ricorrenza del centenario ha recentemente inteso rievocare un episodio accaduto nel lontano 1917 nelle acque dell'isola d'Ischia: una tragedia del mare, un disastro per le famiglie coinvolte e per l'economia di Forio. Il teatro storico certamente non era dei migliori, imperversando la Grande Guerra a ridosso della disfatta di Caporetto.

E' anche una storia di coraggio e di abnegazione che ha radici lontane, che affondano nel patrimonio genetico delle popolazioni rivierasche del Mediterraneo. Quel coraggio che, in questa vicenda, mostra un eroico foriano che sprezzante del pericolo, mette a repentaglio la propria vita in uno slancio ardimentoso, nel tentativo di salvare vite umane in mare. L'eroico foriano, che risponde al nome di Luigi D'Ambra, qualche mese dopo morirà di polmonite. Egli, gettandosi tra i flutti, trasse in salvo lo sfortunato Francesco Mattera (padre del compianto capitano Vito Mattera, storico libraio di Forio).



*Una veduta d'epoca di Forio col suo porto presa dalla spiaggia della Chiaia.  
In primo piano, sulla destra, «'a preta 'u mpiso».*

La sera del 25 dicembre 1917 la tartana "Madonna del Rosario" dell'armatore e caratista Andrea Mattera era ormeggiata in prossimità degli scogli delle Cammarate, antistanti il porto di Forio. Il mare, sotto un forte vento di libeccio, s'ingrossava, e mentre la famiglia Mattera festeggiava il Santo Natale, i marosi percuotevano senza sosta quel legno.

Il capitano Andrea, suo figlio Francesco, quattro marinai e un nipote di nome Giuseppe Regine, detto «il francesino», andarono a bordo per cercare di mettere in sicurezza la nave. Rotte le catene delle ancore

nottetempo, il bastimento, il mattino seguente prima si arenò e poi si capovoltò nei pressi dello scoglio dell'Impiccato ('A pret 'u mpis) in località Monticchio.

A quel punto la mobilitazione dei foriani fu esemplare per cercare di salvare vite umane e nave. Intervennero varie famiglie che si prodigarono per sottrarre alla morte gli uomini intrappolati nel ventre della tartana. I tentativi durarono fino al 29 dicembre. Cinque uomini su sette furono salvati.

La tartana "Madonna del Rosario" era stata costruita ad Amalfi nel 1885, lunga 16 metri, stazzava 18 tonnellate, ed era stata acquistata nel 1901 da Giacinto Mattera di Forio; alla sua morte, nel 1913 era prevenuta in successione ai figli, tra cui Vito e Andrea.



*Ex voto del capitano foriano Giacinto Mattera, presso la chiesa di San Gaetano, Forio. Raffigura la tartana "Nuovo San Giuseppe", varata a Castellammare di Stabia nel 1890, molto simile alla "Madonna del Rosario".*

Da: Il Mattino del 30 dicembre 1917

### **UNA BARCA CAPOVOLTA DAI MAROSI Un giovane miracolosamente salvato**

Ci mandano da Forio d'Ischia:

*Per la furia immane di marosi sollevati dal libeccio violentissimo, si è verificata poco fa una grave catastrofe. La barca di Mattera Andrea, ormeggiata nel porto – se pur così può chiamarsi il miserando avanzo responsabile – perduto il freno di tutte le gomene e catene, spezzatesi ad unisono mentre il proprietario, il figlio, il nipote ed altri erano a bordo intenti alle opere ritenute urgenti, era trascinata alla deriva e poco dopo veniva capovolta da un'ondata formidabile.*

*Grande è stato l'accorrere delle persone in preda al terrore e all'angoscia, mentre il tetro scafo disalberato e rullando sui flutti, con la chiglia in su veniva scagliato sulla spiaggia di Monticchio chiudendo sotto il coperchio terribile e inesorabile le povere vittime.*

*Giunte le autorità sul posto si sono iniziati i lavori urgenti. Senonché nessun risultato si è potuto conseguire per la posizione della barca e l'impeto implacabile delle onde e i pochi animosi sono rimasti sconcertati dal pericolo e dalle difficoltà insormontabili. Lo scafo è rimasto arenato e ostinatamente capovolto serbandò nel suo interno il mistero più lugubre per le anime tormentate dal dolore e dall'orgasmo.*

*Si è fatto largo allora un coraggioso: un umile lavoratore, Luigi D'Ambra. Incitato dall'avv. Luigi Morgera, che tutto ha prontamente e arditamente diretto, si è gettato in mare con la scure, ha raggiunto la barca, si è arrampicato sul fianco, si è assiso a cavalcioni sulla chiglia solennemente eroico ed ha spezzato in un punto con colpi alacri e vigorosi l'ossatura lignea praticandovi un largo vano. Un brivido di ansia e trepidazione è quindi partito dalla folla mentre s'interrogava il pensiero e s'aspettava la risposta. Poco dopo, però, una canna usciva dall'apertura rivelando la presenza d'un disgraziato nell'interno e grande era la commozione generale. Con abile gara eroica allora Gallo Antonio e il capitano Giuseppe Colella, Quirino Caruso e altri coraggiosi, proseguendo la opera instancabilmente svolta con gli altri soci*



della Società Pescatori, cooperavano al salvataggio traendo in salvo il giovane Francesco Mattera (foto), scampato alla morte per la relativa quantità d'aria trovata fino allora per il mancato completo allagamento interno. Altro non s'è potuto compiere e il mistero impenetrabile involge ora la sorte di Andrea Mattera e del nipote oriundo francese.

*Il povero e laborioso uomo è forse morto con il nipote sotto il coperchio inesorabile della barca amata che gli diè lavoro e fortuna? O è lungi, in balia dei flutti che gli danno amara e immeritata sepoltura?*

Estratto dal Registro degli atti di morte del comune di Forio:

«Ad opera di varii generosi due dei naufraghi vennero strappati alla morte con lunghe e difficili fatiche. Degli altri due e cioè Mattera Andrea di Giacinto nato a Forio li 2 febbraio 1859 e ivi domiciliato, Regine Giuseppe di Vincenzo nato a Forio li 8 novembre 1889 e ivi domiciliato, non si ebbero mai più notizie, nonostante le più accurate e incessanti ricerche espletate dalle locali autorità, dai parenti e dagli amici».

**AMMAINA, MARINAIO.** La bandiera del Torrione a mezz'asta per Giuseppe Magaldi

Trovare le parole adatte per informare i concittadini, del triste giorno che la comunità isolana sta vivendo, non è semplice neanche per chi di comunicati ne ha diffuso tanti, soprattutto per eventi ideati e realizzati dall'amico fraterno Giuseppe Magaldi. e che mai avrebbe immaginato di apprestarsi a sciorinare questo pesante fardello. Cercherò allora di farlo sotto forma di lettera pubblica.

Caro Peppe

Non basteranno mai le parole per ringraziarti di quanto ti sono debitore. Un incontro decretato dal destino, la passione comune per gli scacchi, l'enigmistica e l'intrattenimento con fini culturali ci vide protagonisti nel lontano 1996. Da allora il legame è cresciuto e rinsaldandosi attraverso l'Associazione Giochi di Natale, e unità di intenti, ci ha portato a fondare l'Associazione Radici ove hai espresso la tua parte migliore. La tua profonda cultura ha acceso la mia curiosità in un crescendo di eventi ove la tua mente guidava il mio braccio ad agire per il dare, senza aspettarsi ricompense.

Grazie a te sono entrato in un mondo nuovo, un mondo costituito da una fitta rete di relazioni, conoscenze e anche amicizie che non avevo mai sospettato di poter intraprendere. In questo mondo, insieme a te Peppe, ho camminato abbeverandomi di Conoscenza, sia con i discorsi spesso intavolati, sia con le varie sortite outdoor spesso a Napoli e due volte a Roma, luoghi da cui sono tornato sempre più arricchito. Ma anche i libri che ci siamo scambiati e quelli che abbiamo letto insieme per preparare gli oltre 150 eventi portati a termine in questi sei anni di affidamento del Museo Civico del Torrione hanno contribuito al mio benessere e probabilmente senza averne fatto tesoro, non sarei in grado di mandarti questo messaggio.

Caro Peppe tra i tanti ricordi mi balza alla mente l'entusiasmo profuso per la creazione, e la tua completa dedizione, alla tua bella famiglia che oggi è totalmente sconvolta dall'immane dolore, e a cui va il cordoglio mio, ma come recepisco dalle tante manifestazioni di vicinanza e di affetto, anche dell'intera isola

Affido questo messaggio alle stelle delle quali sei stato sempre innamorato, tanto da chiamare tua figlia come la più brillante dell'Orsa Maggiore, o quelle che mi facesti scoprire dall'osservatorio astronomico di Capodimonte.

Confidando che mi conserverai un posto accanto a te, nel Paradiso degli animi nobili affido ad esse il mio saluto

Ciao Peppe. Che la terra ti sia grata.

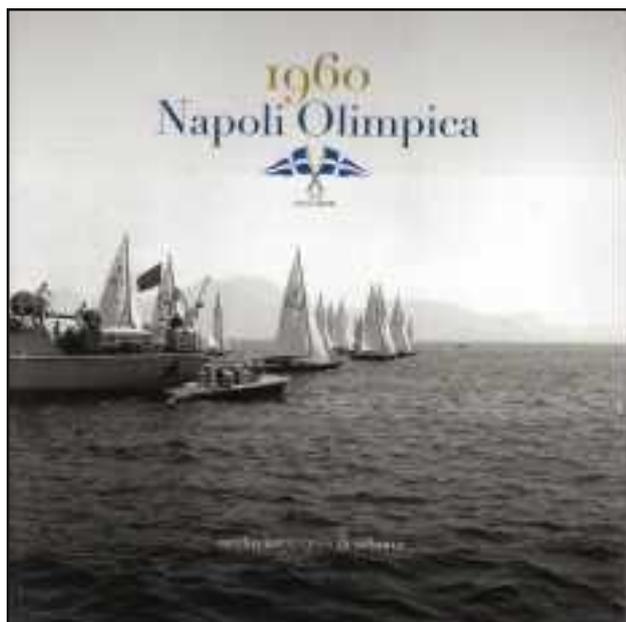
*Giuseppe Magaldi nasce a Ischia (NA) nel 1973, vivrà sempre a Forio. (NA).*

*Diplomato presso l'Istituto Tecnico Nautico "Francesco Caracciolo" di Procida nella sezione distaccata di Forio, dal corso Capitani, è stato attivo nel sociale, fondando prima l'Associazione Giochi di Natale, poi l'Associazione Forio CB (di Protezione Civile). È stato tra i cofondatori di un centro di ascolto diocesano "Telefono amico", e, infine, ha fondato l'Associazione Radici di cui è Presidente.*

*Ha militato nella Banda Musicale Aurora per vari anni, dal 2013 ricopre la carica di Direttore del Museo Civico del Torrione "Giovanni Maltese". Al suo attivo ha l'organizzazione di centinaia di eventi culturali negli ambiti più disparati, conferenze, premi di poesia, festival internazionali di scacchi, mostre d'arte, concerti ed esecuzioni teatrali.*

*La sua passione per il mare e per le radici culturali della sua terra lo ha portato spesso a spingersi in ricerche storiche degli usi e costumi del territorio isolano.*

*Amante della buona musica e della buona cucina, si diletta nella composizione di liriche, nella stesura di testi teatrali e di racconti che, si spera, vedranno la stampa a breve. Luigi Castaldi*



## ***1960 Napoli Olimpica***

È il titolo del libro che il Reale Yacht Club Canottieri Savoia ha realizzato e presentato nel salone del circolo a sessant'anni dallo storico evento che ufficializzo Napoli come sede olimpica al fianco di Roma. Un evento che andava ricordato concretamente con qualcosa che potesse restare a futuro ricordo: “Di quell’evento qui non c’è neppure una targa”, ha sottolineato Fabrizio Cattaneo della Volta, presidente del Savoia, nel rimarcare quasi la necessità di una memoria duratura di un documento, per i giovani e le future generazioni di una manifestazione che ebbe un’eco mondiale, e non solo sotto l’aspetto prettamente agonistico.

“1960 - Napoli Olimpica” è un volume fotografico di 120 pagine curato da Sergio Pepe e Paolo Rastrelli, grandi esperti oltrechè appassionati di vela, che hanno scelto gli scatti più rappresentativi di quell’olimpiade svoltasi nel Golfo di Napoli, che proprio da quei giorni prese la significativa

denominazione di “stadio del vento”.

Le foto, rigorosamente in bianco e nero, prelevate dal preziosissimo archivio Carbone ed elaborate da Letizia Del Pero, con le opportune didascalie, raccontano di un evento non solo sportivo, ma anche mondano, con la straordinaria collaborazione dei circoli cittadini, una volta tanto uniti con un unico obiettivo, della Marina Militare, e delle forze politiche.

La fase preparatoria fu denominata "Operazione Sole mio" e durò circa tre anni, mentre le regate si svolsero dal 29 agosto al 7 settembre. Tra i risultati va segnalata la medaglia di bronzo (l'oro sfumò solo all'ultima regata a beneficio di Costantino di Grecia) del Dragone *Venilia* del circolo Savoia con Nino Cosentino, Antonio Ciciliano e Giulio De Stefano, mentre due leggende della vela, Agostino Straulino e Carlo Rolandi, su *Merope III* sfiorarono il bronzo nella classe Star.

Un evento sportivo, dicevamo, ma anche mondano con la partecipazione di numerosi personaggi dell’alta società e soprattutto con il famoso ballo dei Re e delle Regine la sera del 3 settembre 1960 quando i duchi Francesco ed Elena Serra di Cassano aprirono per la prima volta dal 1799 il maestoso portone del loro palazzo di via Egiziaca a Pizzofalcone per accogliere re e regine, principi e principesse, e numerosi protagonisti del bel mondo internazionale.

(Adriano Cisternino su NapoliSport 14/7/2020)



***Il momento più toccante della riunione è stato quando il Presidente del Savoia, Fabrizio Cattaneo della Volta, ha chiamato al microfono Roberto Cosentino e Piergiorgio Ciciliano (foto a destra), figli rispettivamente di Nino Cosentino e di Antonio Ciciliano (foto a sinistra), equipaggio del Dragone Venilia, insieme all’assente Giulio Di Stefano, che nel 1960 vinse la Medaglia di Bronzo. Piergiorgio e Roberto nel 1960 non erano nati e non si sono mai conosciuti prima. Davvero lo sport unisce e non divide!***

