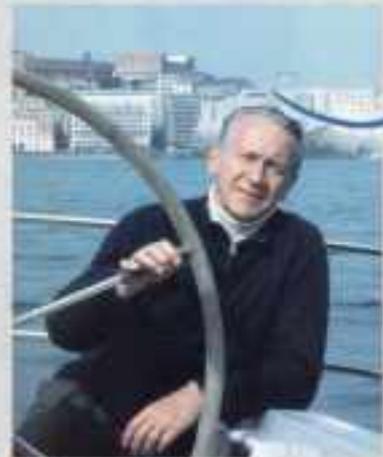




Notiziario CSTN

SETTEMBRE 2020

N° 97



**Buon vento
Carlo**



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO IX - N° 97

NOTIZIARIO ON-LINE

settembre 2020

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Porti e Approdi delle Due Sicilie | pag. 13 |
| • La Vela si ferma per Carlo Rolandi | pag. 2 | • Regate di Straulino | pag. 19 |
| • Un vichingo napoletano | pag. 4 | • La Vela . . . che bella | pag. 29 |
| • Una persona unica, irripetibile | pag. 5 | • Un imprenditore procidano | pag. 32 |
| • L'amicizia di un mito | pag. 8 | • Andiamo al mare? | pag. 36 |
| • Lettere aperte | pag. 10 | • Una notizia attuale | pag. 39 |
| • Il mio approccio con il mare (Carlo Rolandi) | pag. 11 | • Cos'è un 12 m SI | pag. 42 |

EDITORIALE

Questo NOTIZIARIO, n° 97 del IX anno di pubblicazione, è il primo numero che esce senza avere avuto la supervisione, si potrebbe dire benedizione preventiva, di Carlo Rolandi. Per stare nell'etichetta della marineria avremmo dovuto listarlo a lutto e abbrunare la bandiera. Carlo Rolandi dopo un abbondante ventennio di attiva partecipazione, coinvolgimento e appassionato interesse per tutte le iniziative del CSTN ci ha lasciati, concludendo una lunga e brillante vita piena di soddisfazioni e grandi traguardi. Un grande uomo, universalmente stimato ed apprezzato. Una grande e dolorosa perdita per tutta la Redazione e per il "Centro Studi" che deve rinunciare alla sua guida. Ma l'esempio che ha dato a ciascuno di noi, il patrimonio librario e quello raro e straordinario delle riviste che custodiamo con lo stesso amore con il quale ci sono state affidate saranno di sollievo per il distacco e di stimolo per andare avanti nel Suo nome. Per accogliere in minima parte i messaggi che sono giunti in Redazione da ogni parte del mondo questo numero è di 43 pagine.

Foto e grafica di copertina di Francesco Rastrelli (Blue Passion): Dedicata a Carlo Rolandi.

Hanno collaborato: *Sandro Alessi, Giuseppe Angrisani, Gigi Audizio, Fabio Colivicchi, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Antonio Gagliardo, Giovanni Iannucci, Sergio Pepe, Roberto Perrone Capano, Luigi Prisco, Francesco Rastrelli, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli, John Ripard, Carlo Rolandi, Maria Scotto di Santalo.*



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

FEDERAZIONE ITALIANA VELA

Pubblichiamo integralmente il comunicato ufficiale della Federazione Italiana Vela dell'8 Agosto 2020 in occasione della scomparsa di Carlo Rolandi che del "Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN" è stato fondatore, donatore e sostenitore facendo parte del Comitato Direttivo sin dall'origine (1998).

LA VELA SI FERMA PER LA SCOMPARSA DI CARLO ROLANDI, PRESIDENTE ONORARIO FIV DAL 1989. NOVE OLIMPIADI, OTTO ANNI PRESIDENTE FIV, PROTAGONISTA IN ITALIA E NEL MONDO



La vela perde uno dei suoi nomi più grandi: si è spento serenamente nella notte tra venerdì 7 e sabato 8 agosto nella sua casa a Napoli, Carlo Rolandi, Presidente Onorario della Federazione Italiana Vela dal 1989.

Classe 1926, Rolandi aveva compiuto 94 anni lo scorso 1 luglio, da qualche tempo soffriva di una insufficienza cardiaca che lo ha progressivamente indebolito. E' stato lucido fino alla fine, a coronamento di una vita che lo ha visto sempre attivissimo e appassionatissimo, sempre ricco di idee, progetti e voglia di fare, in particolare verso il "suo" mondo della Vela.

Carlo Rolandi, che aveva perso l'amatissima moglie Laura alcuni anni fa, lascia i due figli Adele e Gigi, sei nipoti e un gran numero di pronipoti, che adoravano un bisnonno straordinario.

Carlo Rolandi è stato la storia stessa di quasi un secolo di Vela sportiva italiana. Dopo aver iniziato molto giovane a fare regate, la passione e le capacità ne hanno fatto un personaggio completo che ha lasciato un solco nelle vicende di questo sport.

Dal punto di vista sportivo Rolandi vanta innumerevoli titoli italiani e internazionali, ha corso con tante classi metriche e soprattutto con la Star, non disdegnando tante esperienze veliche anche d'altura.

Rolandi ha partecipato a ben 9 Olimpiadi, un record per il mondo della vela: a Londra 1948, Helsinki 1952, Melbourne 1956 è stato riserva. A Roma 1960 (regate a Napoli) è stato titolare e prodiere di Agostino Straulino sulla Star, sfiorando il podio e classificandosi al 4° posto. Poi altre due edizioni dei Giochi da riserva: Tokyo (Enoshima) 1964 e Messico 1968. Quindi a Los Angeles 1984, Seul 1988 e Barcellona 1992, è stato

componente della Giuria Internazionale.

Impressionante anche la carriera di Carlo Rolandi dirigente sportivo: entrato molto giovane nel Consiglio Federale della FIV la prima volta nel quadriennio 1965-1968 (Presidente Beppe Croce), poi nelle Commissioni Atleti (1969-1972) e Altomare (1973-1976). Diventa Vicepresidente FIV nel 1977-1980, e quindi nel 1981 diventa Presidente della Federazione Italiana Vela (Beppe Croce Presidente Onorario), ruolo che ricoprirà per due quadrienni fino al 1988.

Dal 1989 diviene Presidente Onorario FIV (Presidente Sergio Gaibisso, e successivi Carlo Croce e l'attuale Francesco Ettore), carica che ha effettivamente "onorato" con un ruolo attivo e presente quasi fino all'ultimo.

Dal 1987 e fino a pochi anni fa, ha ricoperto ruoli importanti nella Federvela mondiale IYRU (International Yacht Racing Union), poi ISAF (International Sailing Federation) e oggi World Sailing, lasciando per scelta personale quando l'età non gli consentiva più lunghi viaggi.

Viaggi che peraltro non si è fatto mancare anche di recente: nel 2016 volò a Rio de Janeiro, questa volta non per la vela, ma per seguire da vicino e sostenere suo nipote Matteo Castaldo, vincitore della medaglia di bronzo nel canottaggio.

Successi e soddisfazioni non gli sono mancati anche nella vita professionale: era uno stimato Commercialista, ed è stato amministratore delegato della Metropolitana di Napoli, negli anni in cui nasceva la nuova linea 1 Secondigliano-Vanvitelli.

Circondato dai ricordi, dagli affetti e dalle amicizie, Carlo Rolandi ha vissuto serenamente i suoi ultimi mesi, curando con attenzione uno dei suoi lasciti più ingenti: uno straordinario archivio di storie, appunti, testi, agende, documenti, fotografie e video su oltre 70 anni di storia della vela italiana e mondiale. Un'eredità preziosa che racconta vicende, costumi, personaggi, evoluzioni e valori di uno sport che da sempre ha nella tradizione un suo elemento distintivo, e del quale Carlo Rolandi è stato interprete unico e irripetibile.

Il presidente della FIV Francesco Ettore: "A nome di tutta la Federazione, Uffici, Dipendenti, Consiglieri nazionali e periferici, Atleti e Staff tecnico, fino a tutti i Tesserati, rendo omaggio a Carlo Rolandi esprimendo alla famiglia le condoglianze e la gratitudine di tutti per la sua vita dedicata alla Vela."

Nel giorno dell'esequie (9 agosto 2020) la Federazione invita tutti gli organizzatori ad osservare un minuto di silenzio in occasione delle manifestazioni in programma durante la giornata.



CARLO ROLANDI NEL RICORDO DI FABIO COLIVICCHI

L'amico Fabio Colivicchi di cui tutti conosciamo l'affetto, la stima e l'ammirazione per Carlo Rolandi, sul suo blog SAILY.IT gli ha dedicato un ricordo davvero toccante e carico di sentimenti. Solo un giornalista della sua competenza e della sua sensibilità poteva scrivere parole così belle ed elevate dopo essere arrivato appositamente da Roma per portare il suo ultimo saluto all'amico Carlo. Grazie Fabio anche per averci consentito di pubblicare sul Notiziario il tuo appassionato ricordo.



ORA BISOGNA DARE CONTINUITÀ ALLA SUA RACCOLTA STORICA

RICORDO DI UN VICHINGO NAPOLETANO

*Voci, atteggiamenti, visioni, persino posture, le lunghe strade dei ricordi
per una descrizione di chi era Carlo Rolandi*

FABIO COLIVICCHI

Quando ho trovato la vela sulla mia strada il capo della vela era lui: Carlo Rolandi nella sua pienezza di mezza età, alto, biondo e napoletano. La sensazione già allora, da neo tesserato a presidente, di quella signorilità inconfondibile, quasi scolpita, che trasmetteva tranquillità, come di obiettivi solidi. Dici, la vela sta tranquilla con questo capo. L'impressione d'esordio si è confermata quando poi le strade della vela si sono attorcigliate alla mia, e quel rapporto si è arricchito diventando conoscenza e frequentazione.

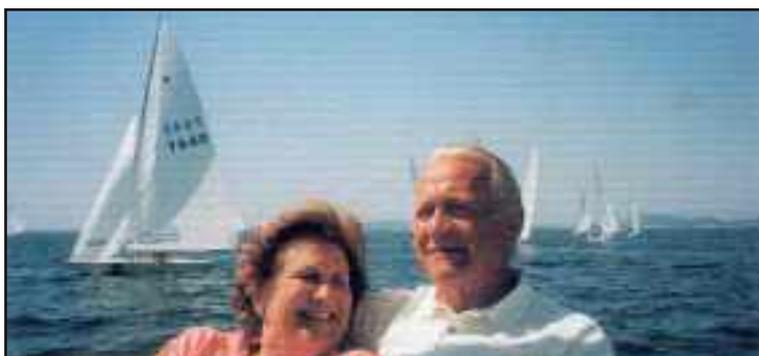
Carlo Rolandi era già presidente onorario quando ho iniziato a collaborare con la FIV. Una carica che di solito chiude in una teca chi la ricopre. Non lui, che ha continuato ad avere parti da protagonista. Non un mattatore, ma un tessitore.

Magnetico: se ti trovi con lui era sempre il momento giusto, e l'aveva voluto lui e c'era sempre un buon motivo.

Le parole uscivano srotolandosi in uno strano inarcarsi del mento e delle labbra, e prendevano quel suono unico che nobilitava la musicalità partenopea, cariche di significati in pochi attimi, grazie a una capacità di sintesi modernissima e ipnotica. Se poi ci metti la statura, i capelli e gli occhi chiari, l'eleganza minimalista, avevi la netta sensazione di trovarsi davanti un vichingo, e forse lo era davvero, con la forza di spostare montagne nutrita dalla creatività napoletana.

Comunque sia, ogni ricordo è legato a passaggi importanti, adesso non serve elencarli: consigli (erano imperativi), condivisioni (un privilegio), anche semplici report, magari da qualche luogo sperduto del mondo in qualche regata o riunione IYRU-ISAF-WORLD SAILING, persino gli auguri per le feste (unici, piccoli gioielli, lui e Laura), fino all'ultimo piano di Santa Brigida, ai saloni luminosi e alla famosa stanza degli archivi, dove il passato vibrava di presente. Una continuità di tempo che è solo uno dei suoi tanti segreti.

Ora che Carlo veleggia felice lassù, noi quaggiù abbiamo un impegno nuovo, cercare il filo che unisce quel secolo, dalle classi metriche ai foil, dalle signore dello yachting vita stretta e gonne ampie alle navigatrici short tecnico e smart watch, dai blazer ai caschi, e creare - nel suo nome - una Hall of Fame con il meglio di ciò che siamo stati, siamo e saremo. Così il vichingo napoletano avrà colpito ancora.



DEDICATO A CARLO ROLANDI

Un ricordo speciale per una persona davvero "unica, irripetibile" quello che Roberto Perrone Capano, disponibile come sempre, ha scritto per il Notiziario come saluto al suo grande maestro di vita e di sport: Carlo Rolandi.

Quando, in circostanze tristi e dolorose come questa, si scrive con il cuore per ricordare una persona cara che ci ha lasciati, la penna ferma su carta attimi, momenti, sentimenti, sensazioni . . . che la mente fa scorrere velocemente davanti agli occhi. Caro Roberto, grazie, hai scritto per quanti hanno conosciuto ed apprezzato Carlo Rolandi un ricordo spontaneo, semplice, puntuale . . . appassionante.



UNA PERSONA UNICA, IRRIPETIBILE

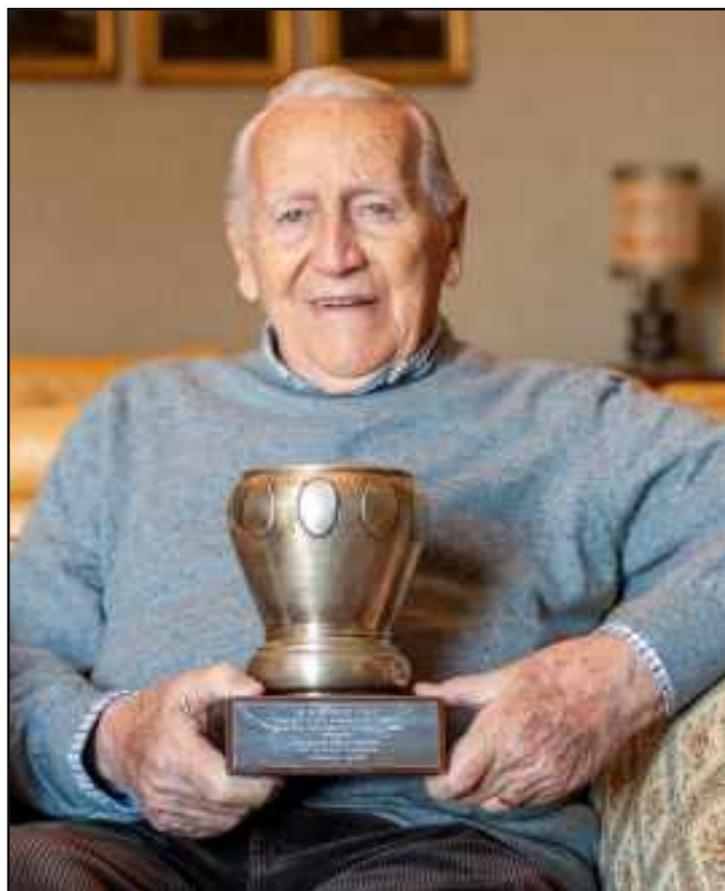
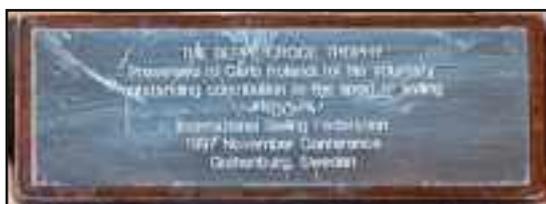
ROBERTO PERRONE CAPANO

Appena Paolo Rastrelli mi ha chiesto di scrivere un pezzo su Carlo Rolandi, ho avvertito il peso della richiesta, unito alla difficoltà di parlare di persone con cui ho condiviso grandi parti della mia vita: la famiglia, il tempo libero, lo sport, lo studio professionale.

Quando una grande quercia viene sradicata, lasciando la vita terrena, restano i molti ricordi, ed un grande vuoto. Impossibile da colmare, perché ciascuno di noi è diverso dall'altro, e perché Carlo era una persona unica, irripetibile.

Famiglia milanese di maestri orologiai, con educazione severa accompagnata da amore per la vita. Con temperamento dotato di infinito auto controllo, determinazione, lucidità, forza di volontà, pragmatismo, rispetto di ruoli, capacità organizzativa, eleganza, propensione alle sfide e al comando. Sapeva ascoltare molto bene quando gli argomenti erano di suo interesse, così come tagliarti in pochi secondi se ti perdevi in chiacchiere. E prima di passare al comando, apprendeva tanto umilmente quanto bene dai suoi pochi maestri. Tino Straulino in mare, Beppe Croce nelle gerarchie del management velico, forse il prof. Amodeo in materie aziendalistiche. Sul lavoro, l'ho sempre immaginato quale self made man, passato dal negozio paterno al vertice della Metropolitana di Napoli. La sua formazione professionale di dottore commercialista è per me priva di racconti; di conseguenza, l'ho sempre ritenuta prevalentemente affidata alla sua intelligenza pragmatica.

I primi rapporti con Carlo, sono quelli di famiglia. Si racconta che mio padre Giuseppe, detto Pino, avrebbe convinto Carlo a lasciare il lavoro paterno nel negozio di maestri orologiai per unirsi a lui e Franco Aversa,



entrambi avvocati, nell'avventura professionale; fondando agli inizi degli anni '50 uno dei primi studi interprofessionali d'Italia, e di certo il primo studio associato di Napoli. Fra le tradizioni condivise, quella dello scambio dei doni natalizi in via Santa Brigida, durata oltre 40 anni. Carlo rappresentava il rigore nei confronti di noi ragazzini, Aversa l'ago della Bilancia, e Pino il caos creativo: allegria e comunicazione con i più giovani. Lo studio di Piazza dei Martiri 30 in Napoli, durato anch'esso per oltre 40 anni, mi aiuta a ricordare come quel trio abbia sempre saputo dividere le cose in tre parti uguali: il risultato del lavoro in primis, a prescindere dagli apporti dei singoli; molto spesso il tempo libero, o la scelta delle rispettive seconde case. La stima e l'amicizia, cementavano il tutto.

Seguendo l'esempio e le gesta di Carlo, a 12 anni mi sono affacciato al mondo della vela. Ed a 16 circa fui accolto nell'equipaggio del *Khamsin*, un Brigand 9,50 assolutamente di serie, per il campionato invernale del golfo di Napoli. Con Carlo e Roberto Ciappa al timone, Aldo Valenzuela in pozzetto, Carmine Postiglione a prua, e me come mascotte e apprendista. Ho quindi conosciuto da vicino la mano di Carlo al timone, e la capacità di "azzuccare", ovvero di stringere il vento senza perdere troppa velocità. Arte in cui Carlo era maestro. Ricordo una bolina magistrale alla settimana delle bocche del 1978 davanti alle barche one-off, ed ancora una regata crociera ai Caraibi nel 2004, quando Carlo aveva compiuto i 77 anni senza perdere un filo di smalto, sia agonistico che personale. Roba da fenomeni, quale Carlo era anche in età avanzata.

Nel 1975 Carlo comprò il *Catch 33*, con cui vinse la regata dei 3 Golfi. A marzo 1976 ci trasferimmo a vela ad Alassio per la settimana velica, imbattendoci prima nello scirocco forza 8 in poppa, e poi nel ponente forza 6 di prua. Navigammo con la sola randa e tre mani di terzaroli fino ad Anzio, dove si decise di entrare in porto nonostante i rischi del basso fondale. Un frangente ci stese sull'acqua, per fortuna ero saldamente ancorato con le mani a croce sulla battagliola di sopravvento. Non dimentico il senso di responsabilità di Carlo, che non poteva sapere quanto salda fosse stata la mia presa: lasciai la barra del timone in un momento drammatico, vicino la scogliera del porto, per fiondarsi a placare me a braccia aperte, qualora fossi scivolato in mare. Ricordo le mie gambe sventolare a bandiera sotto il frangente, come l'abbraccio di Carlo. Complimenti al comandante, che si assumeva in pieno la responsabilità di tutelare i minori imbarcati a bordo, con uno scatto felino, nel buio della tempesta. L'ingresso in porto fu un'avventura, per superare raffiche di vento e traversini dei pescherecci. Il giorno dopo, da casa, arrivarono in auto panni asciutti grazie a Carlo Campobasso, accompagnato da Laura Rolandi. Il trasferimento proseguì non più in poppa ma di bolina, e di quella navigazione ricordo una frase che rappresenta molto bene la mentalità di Carlo, e la sua scuola di vita. La cuccetta in dinette aveva il gavone sottostante pieno di acqua, e insieme sgottavamo in ginocchio, comandante e mascotte insieme, con mare forza 6. Dobbiamo fare presto e bene, mi confidava serafico in un contesto a dir poco buio. Perché a farlo presto e male, o lento e bene, sono capaci tutti.

La calma ed il sangue freddo, sono state altre doti di Carlo. Fisico da atleta, ma anche un volto da attore cinematografico. Il set, però, era una scena di vita e non una fiction. Quando il suo mentore ed assistito Cav. Peppino Moccia, grande industriale campano, venne rapito dai NAP filo brigatisti, Carlo non esitò a farsi carico di portare la valigia con i soldi del riscatto, come a soggiornare a casa Moccia per attendere le istruzioni dei rapitori. Agente 007 made in Naples? Sì, un po' anche questo.

La terza fase della condivisione di vita è stata professionale, a inizio millennio. Carlo aveva lasciato l'incarico di AD della Metropolitana di Napoli, creatura professionale nata dalla fantasia di Franco Aversa ed allevata dal suo pragmatismo manageriale. Oggi una realtà che scorre sui binari. Aveva anche lasciato lo studio professionale di piazza dei Martiri, per ritirarsi fra via Santa Brigida e gli uffici della Moccia in via Galileo Ferraris. In questa fase della sua vita, abbiamo condiviso la liquidazione di società impiantistiche indebitate con il sistema bancario, ed ho conosciuto a fondo Carlo come professionista. Impeccabile, lucido, concreto, deciso, in grado di subire diligentemente quando incudine, e di battere tempestivamente quando martello. Una musica vederlo al lavoro. Spettacolare il ricordo di Carlo intento a dattiloscivere alla sua Olivetti, senza assistenza di

segretarie, con enorme capacità di concentrazione, quando non esistevano le memorie digitali. Bello vederlo adeguarsi alla video scrittura, e agile con lo smartphone a 90 anni compiuti.

Tante le sue passioni. La fotografia, la cinepresa, l'archivio dei suoi filmati. I circoli velici, con il RYCCS fra tutti, o la Federazione Italiana Vela e l'Isaf, federazione internazionale, oggi World Sailing. O anche il Rotary, come la casa estiva di Damecuta, dove era amichevolmente soprannominato "capo del villaggio".

Cinque olimpiadi da atleta, quattro da dirigente, l'ultima a Rio 2016 da tifoso del nipote Matteo, bronzo nel remo. Carlo "era", come ha detto Don Giuseppe in occasione della cerimonia di addio. Non amava raccontarsi, preferendo lasciar parlare i fatti.

I ricordi sono molti. Negli ultimi anni condividevamo di tanto in tanto lo spuntino delle 13,30 come le partite del Napoli in pizzeria, nel periodo estivo.

Non sono mancati i momenti bui e di sofferenza, come il periodo ad inizio degli anni '90, o le incomprensioni con alcuni circoli velici. Momenti superati anche grazie al sostegno di Laura, ed alla capacità di Carlo di saper voltare pagina con decisione, quando a bocce ferme. Senza esitare nelle scelte, quando il dado era tratto non l'ho mai visto voltarsi indietro.

Gli ultimi anni sono stati anche quelli della fede e dello slancio generoso verso i suoi vicini più bisognosi: amici, dipendenti, o anche la venditrice ambulante di bibite accanto al cancelletto del Circolo Canottieri Napoli, presente in chiesa in occasione del suo addio.

Grazie Carlo. I tuoi figli e nipoti coltiveranno sempre fiori accanto alle radici della tua quercia. Ma il fossato lasciato aperto, resta incolmabile.

T'immagino in blazer blu e cravatta sociale, pantalone bianco e mocassini, per concertare il da farsi con Laura, Franco e Pino, per poter aiutare i tuoi amici terreni. O per seguire la tua bella ed ampia famiglia, dall'alto dei cieli



CARLO ROLANDI NEL RICORDO DI UN AMICO PRIVILEGIATO

La comunione d'intenti e la complicità con le quali si sono trovati uniti Carlo Rolandi e Paolo Rastrelli a partire dal 1998 hanno in questi 22 anni saldato un'amicizia un po' straordinaria perché basata su una passione comune: la Vela agonistica, la sua storia, i suoi personaggi, i suoi eventi. Dalla loro sinergia sono venute fuori: la fondazione del CSTN con la sua biblioteca on line, inserita nel sistema SBN ed aperta al pubblico, le sue attività di studio e ricerche e tesi di laurea; l'attività editoriale con varie pubblicazioni e il Notiziario on line rivista mensile di storia, cultura e tradizioni marinare diffuso ed apprezzato in vari Paesi; numerose conferenze ed incontri culturali, etc . . . , riconoscimento della FIV e convenzioni varie, il riconoscimento di "bene storico" dell'8 metri S.I. "Italia" medaglia d'oro a Kiel nel 1936. E tanto ancora . . .



L'AMICIZIA DI UN MITO

PAOLO RASTRELLI

Ho seguito la Vela, . . . aimé non praticata, da giovane con la stessa passione di un tifoso di calcio, fatto non molto frequente negli anni '40/50. Sono cresciuto a Messina e quando si marinava la scuola, si passava la mattinata sul lungomare difronte alla statua della Madonna della Lettera (*Vos et impfam civitatem benedicimus*) posta all'ingresso del porto. Andavamo a vedere i dinghy e i dinghisti della Canottieri Thalatta che bordeggiavano e quando scuffiavano il recupero diventava uno spettacolo cinematografico (. . . a pensarci con il senno dei vecchi c'era senz'altro un po' - se non tanto - incosciente cinismo).

A questo aggiungiamo che il padre di un mio compagno era proprietario di un 8 metri S.I. e spesso sono stato ospite a bordo sulla rotta: Messina-Scilla-Messina. Ricordi indelebili, sapori e soprattutto odori indimenticabili come quello inconfondibile delle vele di cotone intrise di salsedine sotto la prua.

Poi la vita mi ha portato sempre più lontano: rientro a Napoli, militare, bancario, sposo, figli . . . ma il sogno nel cassetto sempre lo stesso: la Vela con un particolare interesse per quella agonistica.

Ricordo negli anni 60, quando nella Sede Centrale della mia banca (. . . "mia" si fa per dire!) entrava il consigliere del Consiglio d'Amministrazione, il dott. Carlo Rolandi, per prendere parte ad una riunione al vertice. Sapevo molto o quasi tutto sulle sue gesta sportive e mi vantavo di raccontarlo ai colleghi: "hai visto quel signore, alto, bello ed elegante, che è salito in Direzione? È un grande campione, etc, etc. . . .".

Un mito, per un tifoso come me, in un firmamento lontano e irraggiungibile.

Non ho mai sfiorato l'idea che un giorno lo avrei potuto conoscere, frequentare e diventarne amico.

Come è successo? Non sono passivamente fatalista, ma credo nel destino.

Lasciata la banca per raggiunti limiti di età, ma non vecchio da essere inservibile, ho tirato fuori dal citato cassetto quel sogno chiamato desiderio e mi sono dato anima e corpo alla Vela, regatando, navigando ed iniziando ricerche storiche su fatti e personaggi di quel mondo che tanto mi ha attratto. Carlo Rolandi, all'epoca aveva abbandonato la Star e regatava in altura, era Presidente del Circolo Canottieri Napoli e iniziava così la Sua carriera verso i vertici dirigenziali nazionali ed internazionali.

Sempre a caccia di notizie, dati, documenti e foto, verso la fine degli anni '90 mi trovo a Milano a casa di Franco Belloni, grande giornalista del settore velico, divenuto amico fraterno e maestro indimenticabile.

Al momento dei saluti Franco tira fuori un libricino, che conservo gelosamente, e consegnandomelo dice: "vedi se riesci a fare a Napoli quello che non siamo riusciti a fare nella pragmatica Milano! A Napoli avete Carlo



Rolandi. Parlane con Lui.” Il libretto era lo statuto di un ipotetico “Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN”. Così per la prima volta parlo con Carlo Rolandi. Siamo nel 1998, dopo pochi mesi il CSTN inizia la Sua vita, accolto dalla Lega Navale Italiana - Sezione di Napoli nei locali che allora aveva in concessione nel Castel dell’Ovo. Del primo Comitato Direttivo fanno parte, tra gli altri eminenti personaggi, Carlo Rolandi e Franco Belloni. La straordinaria raccolta di riviste veliche della biblioteca di casa Rolandi è la prima a trasferirsi al CSTN, poi seguiranno volumi, documenti e foto. È l’inizio di un incalcolabile ed unico patrimonio che Carlo ha donato, incrementato e pubblicizzato fino a pochi mesi fa.

Carlo Rolandi ci ha lasciati e questo NOTIZIARIO CSTN che Lui ha sempre seguito con passione, contribuendo con articoli, suggerimenti e attendendo ogni mese la Sua copia stampata, raccolta e poi rilegata in annate, vuole ricordarlo con tutto l’affetto possibile e la gratitudine che merita.

Da ogni parte del mondo sono giunti messaggi di cordoglio, stima e sincera partecipazione che danno la dimensione di questo grande Uomo.

Carlo è stato per la Vela nazionale ed internazionale un grande campione, un illuminato dirigente, un giudice di regata mondiale su tutti i campi di regata di tutti i Continenti.

Per noi del CSTN, che abbiamo, e continueremo a farlo, classificato, archiviato e custodito la sua enorme biblioteca, il dolore della Sua dipartita è particolarmente sentito. Non lo dimenticheremo, nè dimenticheremo i suoi insegnamenti.

Lui ha tracciato per noi la rotta giusta, la rotta da seguire e non mancheremo al nostro dovere.

Per me, che ho avuto lo straordinario privilegio della Sua amicizia più che fraterna, una sola consolazione:

“Ciao Carlo, torneremo insieme a parlare di Vela e del nostro CSTN che insieme abbiamo voluto ed insieme abbiamo amato”.



(Francesco de Vargas Macchiucca cortesya)

LETTERE APERTE A CARLO ROLANDI

Antonio Gagliardo, Delegato Regionale della Lega Navale Italiana per la Campania-Basilicata è stato Direttore del CSTN dove ha avuto modo di conoscere ed apprezzare le straordinarie qualità umane e professionali del Consigliere Carlo Rolandi. La partecipazione al dolore per la Sua scomparsa è sincera e noi doverosamente pubblichiamo la lettera che ci ha fatto pervenire.

A CARLO ROLANDI

Il firmamento della vela, nel suo complesso nazionale e internazionale, ha perduto una stella tra le più lucenti. E' Carlo Rolandi, che alla veneranda età di 94 anni, compiuti l'1 luglio scorso, ci lascia. Ma il vuoto della sua perdita, il dolore e la commozione di chi gli è stato vicino nella vita e nelle discipline atletiche e culturali del mondo della vela -sono convinto- sarà colmato dal suo ricordo che non si spegnerà mai.

Egli è stato nove volte olimpionico della vela, Presidente della FIV ed esponente della Federazione mondiale della vela e Presidente onorario della FIV dal 1989: Conosciuto ed apprezzato in tutto il mondo, è certamente un'icona della disciplina della vela, che ha attraversato quasi un secolo di vita, ma soprattutto una figura di elevato contenuto culturale ed etico-morale che lascia i suoi valori in eredità alle future generazioni di quanti si affacciano a questa disciplina.

Mi onoro di aver conosciuto Carlo quando sono stato Direttore del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana con sede a Napoli. Egli faceva già parte del Consiglio direttivo del Centro sin dalla sua fondazione. Ricordo che la sua presenza, la sua elevata esperienza e la sua lucidità e saggezza conferivano un apporto di spessore alle decisioni. Siamo diventati amici, e la sua mancanza alla notizia che mi è stata data è molto sentita.

Mentre scrivo queste brevi note per ricordarlo tra gli amici del Centro studi e della Vela, si stanno celebrando le esequie nella Basilica di Santa Lucia a Napoli

Egli sarà sempre presente nei miei pensieri e nel mio cuore.

Perciò, Carlo carissimo, tu ci anticipi nel percorso verso l'aldilà, ma vivrà in noi il tuo ricordo, come una stella luminosa che ci darà ancora tanta luce nel residuale nostro percorso, nella speranza di ricongiungerci. Questo è il nostro conforto!

Antonio Gagliardo

Il maltese John Ripard, olimpico, timoniere della Star Class, plurivincitore della Middle Sea Race e giudice di regate internazionali è stato un grande amico di Carlo Rolandi. Ecco il suo sentito ricordo.

COSA SIGNIFICA ESSERE UN GENTILUOMO

Ho incontrato Carlo Rolandi per la prima volta a Napoli durante gli eventi velici dell'Olimpiade di Roma del 1960. Mio fratello ed io eravamo stati scelti per rappresentare Malta nella classe Star. Il problema era che la barca che intendevamo utilizzare non era all'altezza degli standard olimpici e Carlo ci ha offerto l'uso di Merope, la Star con cui Straulino con Rode hanno vinto l'oro nella classe Star all'Olimpiadi di Helsinki del 1952. Fu l'inizio di una profonda e duratura amicizia che in questi 62 anni avvicinò sempre più le famiglie Rolandi e Ripard. Ora non mi resta che ricordare i miei ricordi di Carlo e di sua moglie Laura e dei nostri viaggi insieme, il suo soggiorno annuale a casa nostra per la maggior parte delle partenze della Middle Sea Race tenutasi negli anni '90. Abbiamo giudicato centinaia di importanti regate sia inshore che offshore e ci siamo alternati come Presidente della Giuria Internazionale praticamente in tutti i principali campionati velici di Porto Cervo, Cowes, Punta Ala, Napoli, Palma, Pireo, St. Tropez, Genova, Trieste, Malta etc, etc . . . In diverse classi - I Maxi's, i Farr 40's, la One Ton Cup, la Barcolana, la Neulargue, la Swan World, la Giraglia e la Rolex Middle Sea Race a Malta per citarne alcuni. Il mio ricordo di Carlo come membro dell'Int. le giurie in cui entrambi abbiamo officiato erano la dimostrazione della sua correttezza, della sua imparzialità, della sua conoscenza delle regole di regata e il modo intelligente con cui le interpretava - non sorprende dato che era un grande velista!

Anche se aveva solo 3 anni più di me ho imparato da lui cosa significhi essere un gentiluomo; anche se non è più con noi, spero che continuerà a ispirarmi a mantenere la sua integrità!

Dio lo benedica e possa avere buoni venti!

John Ripard - Malta

RICORDI DI CARLO ROLANDI (ricordo autografo ed inedito)

Gigi Rolandi, amato figlio di Carlo con la sorella Adele, ha fatto giungere in redazione uno scritto dattiloscritto con una Lettera 22 dal Padre nel 2004 nel quale racconta romanticamente, e con slanci affettivi, come è nata la grande passione che segnerà tutta la Sua vita: la Vela. Lo scritto, nella volontà dell'autore, è indirizzato al nipote Matteo Castaldo, medaglia olimpica e campione mondiale nel Canottaggio. È un messaggio significativo, una "lezione" attualissima carica di valori che accentua ancor di più la figura di Carlo Rolandi ed il privilegio che abbiamo avuto ad averlo "maestro" ed amico insostituibile.

IL MIO APPROCCIO CON IL MARE

CARLO ROLANDI



Il mio approccio con il mare ha origini molto remote: avevo allora 7/8 anni - da pochi giorni la mia vita corre nel sedicesimo lustro - quando iniziai a frequentare il pontile del Circolo giallo-rosso al Molosiglio, disteso per catturare, con un rudimentale "cuoppo", i poveri gamberi feti che venivano a sfamarsi con le erbe che crescevano intorno al pontile. Mio padre, appassionato di Vela, aveva acquistato un vecchio "monotipo", non più lungo di 6/7 metri e dal prestigioso nome "Ippio", armato con vela Marconi e fiocco, e questo significò per me la scelta della mia vita futura.

Scartati tutti gli altri sport, innamorato del mare e della Vela, cominciai così a scoprire quei segreti che i benevoli marinai del sodalizio giallo-rosso mi trasmettevano di buon grado. Diventato più grandicello cominciai ad appassionarmi ai dinghies, barchette di circa quattro metri di lunghezza, armate con randa e picco. Aspettavo, sempre su quel pontile che mi aveva visto catturare i gamberetti, il rientro dei dinghies che il Circolo noleggiava ai suoi soci: li agguantavo per la prua

per permettere al socio timoniere di sbarcare e, fulmineo, mi impossessavo della barca cercando di raggiungere velocemente la imboccatura del porto. Le grida dei marinai non riuscivano a farmi rientrare. Veleggiavo così tra il Castel dell'Ovo ed il molo frangiflutti di ponente del porto di Napoli, divertendomi tra bolina, lasco e vento in poppa. Ed è in questa andatura che non poche volte mi è capitato, quando il vento pomeridiano soffiava con più veemenza, di strambare all'improvviso con conseguente rottura del piccolo albero ligneo. Sempre per fortuna, il pescatore di turno che mi prendeva a rimorchio e mi consegnava ai marinai del Circolo magari richiedendo un compenso per aver effettuato un salvataggio in mare. Le conseguenze logiche erano le ramanzine di quei marinai, che in fondo mi volevano un gran bene, e la punizione paterna che doveva affidare a "Masto Tore" il compito di "impalettare" l'alberello rotto. Mio padre finì poi con il regalarmi un dinghy tutto mio: nome "Lina", matricola "I-168". L'amore per il mare e per la Vela andava sempre più crescendo ed il mio rapporto con i marinai del Circolo era così stretto che spesso, con il IO Tonn. "Bada" o con l'8m "Orietta", uscivo con loro per portare a spasso i soci che avevano noleggiato la barca: non poche volte al rientro mi sono visto mettere in mano, mentre ringraziavano per l'uscita in mare, due o tre lire di mancia. Bei tempi,



splendidi personaggi dei quali si è perso il conio, vita semplice e piena di ricordi.

Con l'inizio del dopo seconda guerra mondiale ha avuto inizio anche la mia attività velica agonistica, quella vera, che mi porterà a far parte della Squadra Olimpica per ben cinque volte e mi farà assaporare la gioia di essere alla vetta della classifica in due campionati di Europa ed in cinque campionati italiani. Ricordo quando nel 1948, durante la prima Olimpiade post bellica, approdai con la Squadra velica italiana nel porticciolo di Torquay, nel Canale della Manica, ad essendo il più giovane della Squadra ebbi l'onore di portare la bandiera italiana durante la sfilata della cerimonia di apertura. Quante emozioni e quanti ricordi che ancora oggi, trascorso oltre mezzo secolo, rinvengono nella memoria e fanno sentire dentro qualcosa che rinverdisce le emozioni di allora.

Ho sempre detto a chi mi chiedeva cosa io avessi fatto nella vita oltre il lavoro che era cosa nota, che nella mia vita avevo sempre mangiato pane e Vela. È vero, mi sentivo forgiato dall'ambiente sano che avevo frequentato da precoce velico dilettante che come atleta, ed è rimasta in me una impronta indelebile di saggia freddezza che mi ha accompagnato per tutta la vita, anche nei momenti più difficili. La famiglia, il lavoro, la moglie, i figli e poi i nipoti che hanno costituito lo scopo della mia vita, ma come ho improntato il modo di vivere è certamente qualcosa che è nata in me per l'approccio che ho sempre avuto con il mare e la Vela.

Come sempre accade, non vi sono rose senza spine, queste ultime sono state per me rappresentate dalle ansie e dalle delusioni che lo sport mi ha riservato durante i miei lunghi anni di militanza velica. Ricordo una medaglia olimpica persa a Napoli nel 1960 durante l'ultima prova delle regate, l'amarrezza che i miei figli, allora bambini, volevano far sparire dal mio volto offrendomi una medaglia di cartone, del colore dall'oro, dicendomi che ero il più bravo ed il migliore papà del mondo. Ricordo le notti di incantesimo trascorse all'ancora in una calanchetta della Corsica o della Costa Azzurra, con la luna piena, inventando i nomi da dare alle diverse stelle per accontentare la curiosità dei miei bambini; oppure le traversate fatte con mare forza nove e vento di burrasca cercando tra i piovasci di trovare rifugio in un porto del Tirreno. Sono queste cose che possono essere prese soltanto da chi ha visto nel mare la ragione della propria vita ed è unito ad esso da un legame indissolubile.

Tralascio tante altre considerazioni che andrebbero fatte sull'approccio al mare ed i ritorni che se ne hanno. Il mare è qualcosa di stupendo, sia quando è piatto e non spira un alito di vento, sia quando si infuria sotto la sferza del vento e il mare parla ed occorre ascoltarlo con religione. Il mare non va mai sfidato perché ha una forza indicibile, la vela va ridotta in anticipo prima che sia troppo tardi, le andature vanno scelte con cura per non esporre lo scafo a danni: queste sono le cose che il mare ci ha insegnato e noi, ricordandole, lo guardiamo con rispetto. La mia passione per tutto ciò che è mare e Vela mi ha portato ad occuparmi di questo splendido sport anche quando ho appeso il timone al chiodo. Ho avuto modo di guardare dall'alto la Vela italiana e di fare anche parte, per moltissimi anni, della dirigenza della Vela mondiale, le amicizie che si sono cementate in tanti anni di incontri e di frequentazioni costituiscono oggi una forza che è un grande supporto morale e ci aiuta a trascorre questi altri anni che ancora ci restano da vivere.

E concludo riconoscendo che anche questa è conseguenza dei primi passi che ho mosso verso il mare quando cercavo di catturare i gamberetti dal pontile del Circolo giallo-rosso al Molosiglio.

(4 Settembre 2004)



La storia sui Porti e approdi del Regno di Napoli curata con grande competenza da Antonio Formicola in questa terza puntata arriva a Napoli, l'antica città capitale del Regno. Il porto è parte integrante nella millenaria storia della Città. L'interessante argomento trattato come sempre con dovizia di dati e particolari, risulta affascinante e la lettura è piacevole.



IL PORTO DI NAPOLI

(parte terza)

ANTONIO FORMICOLA

Le più antiche strutture del Porto di Napoli risalgono alla fine del XIII secolo e precisamente all'epoca della dominazione angioina. In quel periodo la costruzione di nuovi moli, tra cui un primo embrione del molo Angioino, fu effettuato per ordine di Carlo II d'Angiò con baracche e zattere di legno. Tali strutture, anche se successivamente rinforzate, furono completamente distrutte da una violenta mareggiata, scatenatasi nel Golfo di Napoli il 25 novembre del 1343.

Nel 1447, durante il regno di Alfonso I d'Aragona, furono iniziati nuovi lavori per la sistemazione del Porto Grande, ricostruendo in particolare il Molo Angioino, che venne anche prolungato con un breve braccio ad angolo detto Molo Alfonsino. Nel periodo 1487-1495 fu anche eretta una torre di illuminazione a lanterna, che costituì il primo faro di cui si ha notizia certa.



Il porto di Napoli così come è rappresentato nella cosiddetta "Tavola Strozzi". Di rilievo l'assenza del faro. Sull'estrema destra, visibili le quattro arcate dell'antico Arsenale delle galere. Anonimo (1481-87), olio su tavola, NA, Museo Naz. di S. Martino

La struttura, così come era stata realizzata era esposta alla traversia e mal protetta e pertanto negli anni successivi fu più o meno gravemente danneggiata dalle mareggiate. Nel 1597 il vicerè Conte di Olivares, volendo risolvere l'annoso problema, diede incarico all'architetto Domenico Fontana di approntare il disegno di un nuovo porto. La struttura delineata dal Fontana consisteva in un grande molo curvilineo, radicato all'isolotto S. Vincenzo, che orientato verso levante andava a creare un ampio ambito portuale nel quale il Molo Angioino risultava riparato dai venti dominanti (Scirocco e Libeccio). I lavori, iniziati il 23 giugno del 1598, furono sospesi dopo aver realizzato appena trenta canne di molo (63 metri), difatti l'opera venne ritenuta troppo

rischiosa in considerazione degli alti costi previsti per portarla a termine.

Rimase, pertanto, l'annoso problema della mancanza di un approdo prettamente militare che evitasse che il naviglio da guerra, nei periodi di sverno e di sosta, occupasse parte del molo togliendo spazio ai legni mercantili. Per evitare ciò, nella primavera del 1666, il vicerè Pietro d'Aragona approvò il progetto, presentato dal Maggiordomo dell'Arsenale Andrea Festa, per la costruzione di una "Darsena" in prossimità del complesso arsenalizio. I lavori, iniziati nell'agosto di quello stesso anno, videro, innanzitutto, l'abbattimento delle ultime tre arcate dell'Arsenale, poste ad oriente, per creare lo spazio necessario. Si diede luogo poi ai lavori di scavo impegnando centinaia di forzati che si dovettero confrontare con la durezza del suolo e le numerose sorgenti d'acqua del sito che crearono non poche difficoltà. Si richiese, quindi, l'intervento degli ingegneri Antonio Cafaro e Francesco Antonio Picchiatti grazie ai quali l'opera fu portata a termine ed inaugurata il 25 luglio 1668. La Darsena, di forma quadrangolare, all'epoca aveva la capacità di contenere venti galere. (1)

Importanti lavori di potenziamento e di ampliamento del porto di Napoli furono realizzati durante il regno di Carlo di Borbone. Difatti il sovrano verso la fine del 1738 diede ordine ai regi ingegneri Giovanni Antonio Medrano e Domenico Antonio Vaccaro di stilare un progetto di ampliamento e ristrutturazione dell'impianto.

Una volta delineato il progetto questo fu approvato dal re ed i lavori, iniziati nella primavera del 1739, andarono avanti per circa sette anni durante i quali furono realizzate le seguenti opere: a) prolungamento di circa 130 metri del molo-braccio radicato alla testata del molo grande (molo Alfonsino) (2); b) banchinamento del nuovo tratto di molo e della Riva del Piliero; c) realizzazione di una nuova strada tra Porta Carboni e Porta del Carmine al Molo; d) costruzione di un Molo Piccolo (70 metri circa) radicato alla zona del Mandracchio e perpendicolare al prolungamento del molo-braccio; e) edificazione sul molo piccolo di un edificio a pianta ottagonale da utilizzare come casa del comandante del porto ed ufficio della Deputazione di Salute marittima. (3)

Per la realizzazione di tutte le opere ci si avvale di tre appaltatori che operarono sotto la guida tecnica del Medrano e dell'ingegnere del Corpo Idraulico Giovanni Bompiede, mentre materialmente i lavori furono eseguiti in gran parte da schiavi e condannati alle galere. (4)

Nel 1745 Carlo di Borbone, contrariamente a come si era agito nel passato si preoccupò di nominare subito una Regia Giunta (Commissione) responsabile della gestione di tutti i successivi lavori di manutenzione ordinaria che avrebbe avuto bisogno la struttura. (5) Quel nuovo ambito portuale, alquanto adeguato alle necessità dell'epoca e ben riparato, costituì per oltre un secolo il porto mercantile, e non solo, della città partenopea.

Nel 1830, il porto di Napoli non aveva ancora una precisa separazione tra ambito mercantile, per ricevere il naviglio nazionale ed estero, ed ambito militare. All'epoca il naviglio militare era molto accresciuto sia come dimensioni sia come numero di unità e poiché la darsena era divenuta inadeguata a contenere vascelli e fregate, le unità militari occupavano ampi spazi nell'area del cantiere mercantile e ciò influiva negativamente sulla ricettività dello scalo partenopeo.

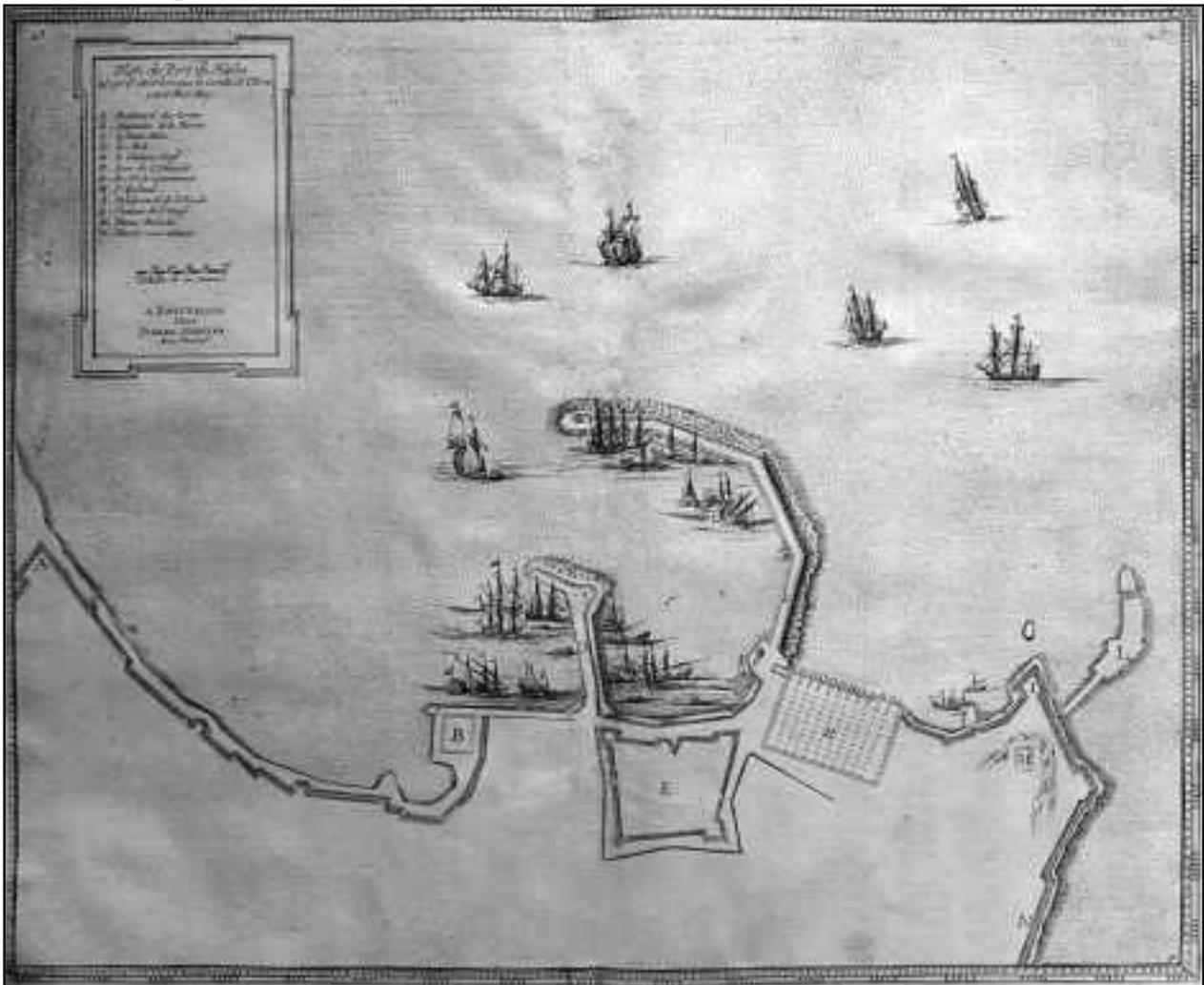
Nel 1832 il Consiglio Provinciale inoltrò al sovrano una richiesta per ampliare l'ambito portuale e di conseguenza Ferdinando II incaricò l'Ispettore d'Acqua e Strade, ingegnere Giuliano de Fazio, di approntare un idoneo progetto.

I disegni presentati dal de Fazio, verso la fine di quell'anno, prevedevano di prolungare il molo Angioino di 1.200 palmi (321 metri circa), con l'intento di smorzare anche la forte risacca che si verificava nei periodi invernali a causa dei venti di libeccio.

Gli alti costi di realizzazione delle opere ed i dubbi espressi dallo stesso tecnico napoletano sui reali risultati che si sarebbero potuti ottenere, fecero rinviare i lavori a data da destinarsi. Dopo la tremenda mareggiata, verificatasi nel gennaio del 1838 e che provocò al porto ingentissimi danni, il problema fu affrontato con maggiore risolutezza e tra i vari progetti già approntati il re scelse quello delineato dal Direttore del Genio Idraulico Domenico Cuciniello. In effetti costui aveva progettato la costruzione di un porto prettamente militare a ponente del molo angioino, realizzando a levante un poderoso molo radicato a ridosso dell'area del cantiere navale dell'arsenale; in pratica questo progetto, in linea di massima, riprendeva quello approntato dall'architetto Fontana duecentoquaranta anni prima.

I lavori, in parte già iniziati nel 1836, furono confermati dal Re il 9 agosto del 1838 che con una Sovrana Risoluzione ordinò: "... che siano continuati i lavori già intrapresi per la costruzione del Molo per un Porto Militare alla punta di S. Vincenzo comunemente detto Beverello". (6)

Il molo S. Vincenzo nel progetto iniziale era lungo 264 metri, ma Ferdinando II per rendere il porto più capiente ordinò che il molo fosse stato portato alla lunghezza di 408 metri, raggiungendo alla testata la profondità di 15 metri. La supervisione dell'opera fu affidata al Capitano del Genio Clemente Fonseca che aveva due aiutanti per la parte amministrativa. Con la tecnologia dell'epoca i lavori furono portati avanti realizzando 100 palmi di molo (circa 26 mt) all'anno e pertanto le opere furono completate nel 1854 sostenendo una spesa di D.ti 878.208,66. (7)

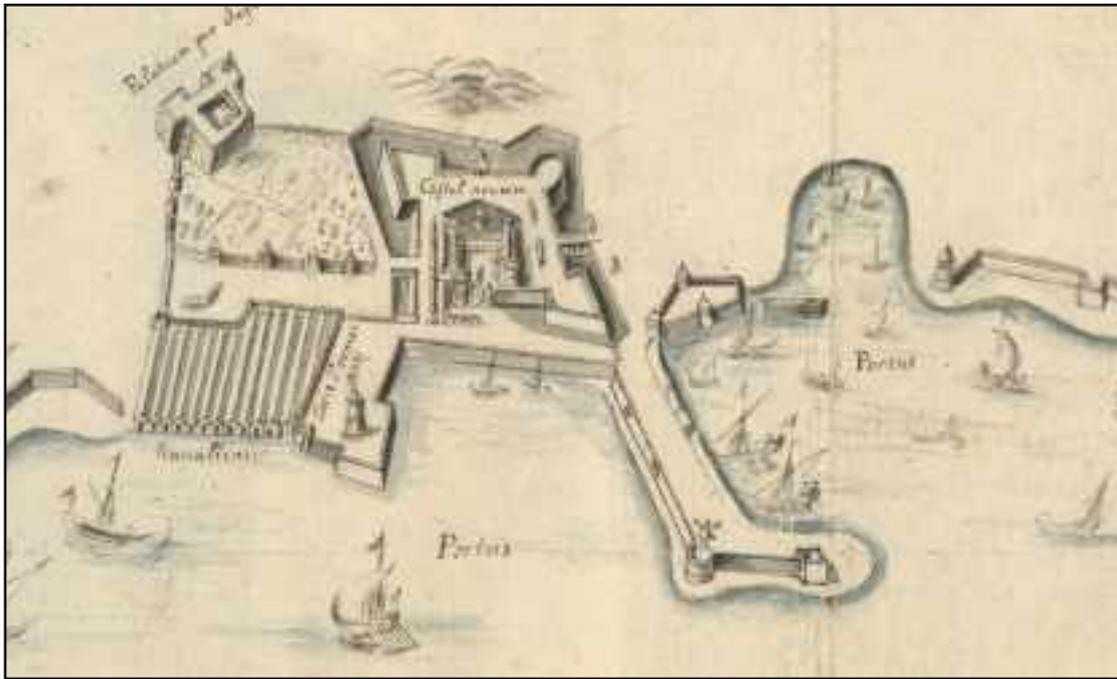


2Disegno del nuovo porto di Napoli così come fu progettato dall'architetto Domenico Fontana nel 1597. La lettera H indica il nuovo Arsenal delle galere. Incisione su carta, NA, Museo Naz. di S. Martino.

Ulteriori lavori di prolungamento furono effettuati negli anni successivi portando la struttura foranea ad una lunghezza complessiva di 550 m. nel 1860.

A partire dal 1845, tutto l'ambito del porto mercantile potè essere utilizzato dai navigli di commercio nonostante ciò, a causa dell'intensificarsi dei traffici, a breve termine il porto divenne nuovamente insufficiente e pertanto si pensò di approntare un nuovo e più ampio progetto affidandone l'incarico all'ingegnere del Genio Domenico Cervati. Il tecnico delineò un "Progetto d'ingrandimento de' Porti Mercantile e Militare di Napoli, con la costruzione di un Doch in comunicazione con le Ferrovie, due bacini da raddobbo, scali di costruzione ed ampliamento della gran Dogana, ecc".

Sopraggiunta l'Unità d'Italia i nuovi governanti ritennero opportuno mettere in pratica un valido progetto di potenziamento per il porto di Napoli. Furono, pertanto, ripresi e riesaminati i numerosi progetti di sistemazione del porto presentati nel trentennio precedente.



In questo disegno del 1647 è rappresentato il Porto ancora senza la torre del faro. Sulla sinistra vediamo il complesso arsenalizio prima della costruzione della Darsena. Sulla destra è delineata anche la rientranza del Porto Piccolo detto comunemente Mandracchio. Godart, incisione acquerellata (particolare). Da Galliga, B.N.F., Fr.

Dopo varie sedute il Governo italiano, con la legge del 10 agosto del 1862, rese esecutivo il progetto approntato dall'ingegnere Giustino Fiocca, stanziando l'iperbolica somma di Lire 3.200.000. Il progetto Fiocca prevedeva: 1) Il prolungamento di altri 800 metri del molo S. Vincenzo; 2) la costruzione di un nuovo molo che staccandosi dalla spiaggia a levante della foce del fiume Sebeto e proseguendo in direzione S-1/4 SW per circa 500 metri, doveva poi ripiegare verso ponente per una lunghezza di altri 800 mt. Ed infine ripiegare ancora in direzione W-SW per altri 260 metri, lasciando fra le due testate di quest'ultimo braccio e del molo S. Vincenzo un'apertura di circa 400 metri a levante; 3) la realizzazione di banchine, darsene, ponti sporgenti e bacini di carenaggio, con i relativi arredi.

I lavori per la costruzione del nuovo molo furono subito iniziati ma raggiunta la lunghezza di 400 metri, si constatò che i fenomeni di risacca provocati dal libeccio erano accresciuti e pertanto dopo due anni le opere in corso furono sospese, tranne che per il molo S. Vincenzo.

Va specificato che ancora oggi, nonostante le varie opere di difesa foranea realizzate, nel porto di Napoli il fenomeno della forte risacca, con mare mosso, persiste ancora.

Non possiamo chiudere questo paragrafo sul porto di Napoli senza ricordare che il primo faro dotato del "novello sistema lenticolare" fu montato sulla torre del porto partenopeo. Infatti del vasto ed impegnativo programma di segnalamenti marittimi il Sovrano decise di dare la precedenza al porto della capitale stabilendo di adottarsi il novello sistema lenticolare alla "lanterna grande". (8) L'apparato lenticolare fu acquistato in Francia presso la ditta costruttrice Enrico La Parite con tutti gli accessori necessari, compreso il sistema per gli eclissi mosso da una macchina ad orologeria. Il nuovo faro lenticolare andò in funzione la sera del 1° aprile del 1843 suscitando meraviglia e soddisfazione da parte di tutti. Ad immortalare il solenne avvenimento pensò il Cav. Camillo Quaranta dettando la seguente iscrizione latina che, scolpita sul marmo, fu posta alla base della torre stessa:

**PHARUM AB ANTONIO ALVAREZ PROREGE EXCITATAM
CENTUM PORT ANNIS INCENDIO ABSUMTAM
AC PHARUM APTO MACHINAMENTO RESTITUTAM
FERDINANDO II P. F. A.
ITA CUM OMNI CULTU IN MELIOREM FORMAM REDEGITO
UT INDE PER MILLIA PASSUM VIRGINTI**

**PORTUS INNATESCERET
LADEMOQUE NE CONTUMATA FLAMMA
SIDERI E LONGINQUO SIMILIS
FALLERET NAVIGANTES
LUMINE ALTERNIS NUNO CORUSCANTE NUNC REMISSO
AD NUPERUM FRESNELII INVENTUNO
INSTRUXIT
MDCCCXXXIII**

NOTE

1 - Cfr.: A. Formicola C. Romano. *La Base navale di Napoli dalle origini ai giorni nostri. Supplemento alla Rivista Marittima N. 4 aprile 1995, Roma, 1995, pagg. 19 - 24.*

2 - *Alla testata del molo-braccio fu edificato un fortino munito di tre batterie. Sul corpo di guardia di quest'ultima struttura fu collocata una statua votiva di San Gennaro, da cui poi derivò la denominazione di Molo S. Gennaro.*

3 - A.S.NA., Sez. Militare, Segreteria di Marina, *Espedienti*, vol. 29, foll. 364 – 384.

4 - A.S.NA., Sez. Militare, Segreteria di Marina, *Espedienti*, vol. 28, foll. 240 – 243 r. e v..

5 - Cervonii A., *PRAGMATICAE edicta decreta interdicta Regiae Que Sanctiones Regni Neapolitani*, Vol. II, Napoli 1772, *De Nautis et Portubus*, Titolo CLIV, prammatica XVI.

6 - A.S.NA., *Segreteria Particolare del Re*, vol. 867, protocollo n. IV del 9 agosto 1838.

7 - A.S.NA. - *Archivio Borbone*, vol. 912, f. 598 r.

8 - A.S.NA., *Segreteria Particolare del Re*, vol. 876, protocollo n. IV del 5 febbraio 1843.

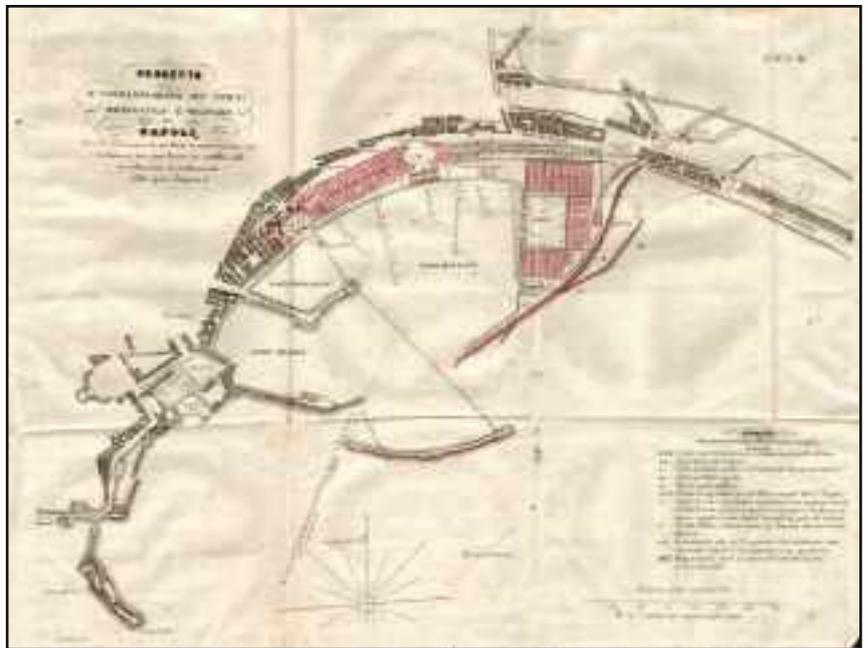


Come si presentava il Porto di Napoli, nelle sue strutture, nei primi anni del Settecento. Ben visibile il piccolo gomito formato dal molo S. Gennaro. Sulla sinistra: la Torre di S. Vincenzo, la Darsena e l'Arsenale Nuovo (1720). G. Van Wittel (attribuito), (particolare), olio su tela, NA Collezione priv.



Il porto di Napoli dopo i lavori di ampliamento eseguiti tra il 1739 e il 1746. Ben visibile il prolungamento del braccio-molo S. Gennaro ed il Molo Piccolo su cui insiste l'edificio della Deputazione di Salute Pubblica (oggi Immacolatella Vecchia). A. Joli, olio su tela (particolare), NA, Museo Naz. di S. Martino.

Progetto d'ingrandimento de' Porti Mercantile e Militare di Napoli, con la costruzione di un Doch in comunicazione con le Ferrovie, due gran bacini da raddobbo, scali di costruzione ed ampliamento della gran Dogana (1858 -1860). Sulla sinistra il molo S. Vincenzo nel suo primo tratto. Autore: D. Cervati (Colonnello del Genio Militare). Disegno a stampa, Napoli coll. A. Formicola.



Quello che era il faro lenticolare del Porto di Napoli. Foto G. Sommer (1866). Napoli Coll. A. Formicola.

Acuto e competente osservatore, scavando tra vecchie riviste e siti internet che soltanto lui riesce a trovare, Sergio Pepe analizza e mette in risalto, con un'ampia documentazione e dovizia di dati, la straordinaria attività velica di un giovane Straulino evidenziando particolari sfuggiti anche ai più noti storiografi del grande asso della vela italiana. Una storia nella storia



L'assenza di Agostino Straulino al Campionato Europeo della Classe Star del 1947 - Parte II

Cronologia dei successi di Agostino Straulino timoniere di Star e di Classi metriche - Parte I (1934/1947)

SERGIO PEPE

Nel precedente articolo ho riportato i risultati del Campionato Italiano e di quello Europeo della Classe Star che si tennero a Napoli, uno dopo l'altro, nell'agosto del 1947 e che si conclusero con Straulino classificato al 3° posto al Campionato Italiano e con la sua assenza all'Europeo.

Come mai Straulino, detentore dell'ultimo titolo europeo messo in palio a Kiel nel 1938 e presente a Napoli per il Campionato Italiano, non partecipò all'Europeo che iniziò tre giorni dopo l'Italiano?

La dettagliata risposta la troviamo nel volume di Franco Belloni, Paolo Rastrelli e Carlo Rolandi "Agostino Straulino con la Vela nella Storia", edito dal nostro C.S.T.N., che riproduce un articolo pubblicato su Vela e Motore del 1948. Siamo così informati che, terminato il 15 agosto il Campionato Italiano, Straulino s'imbarcò sulla nave polacca *Sobieski* (**foto 1**) (da Nicholas T. Cairis "Passenger Liners of World since 1893" Revised Edition Bonanza Books, 1979) diretta a



foto 1

New York, e dall'8 al 10 settembre prese il timone del 6 m. S.I. *Gianna* (I-57 - Baglietto 1937) per contendere nelle acque del Western Long Island Sound la Scandinavian Golden Cup (**foto 2**), creata nel 1919 dal Nyländska Jaktklubben (NJK) di Helsinki per celebrare l'indipendenza della Finlandia. Il NJK è tra i più antichi Club velici, in quanto fondato nel 1861 con l'approvazione dello Zar Alessandro III. Infatti, all'epoca la Finlandia era un Granducato facente parte dell'Impero Russo, tuttavia nei primi anni il Club fu privo sia della sede che di un porto. Nel 1920 il NJK donò la Golden Cup alla Scandinavian Yachting Union per una competizione internazionale tra i 6 m. S.I.. Dal 1953 la Scandinavian Golden Cup è riservata ai 5.5 e nel 1955 fu vinta a Sandhamn da *Twins VII* (I-9, disegno e costruzione Pietro Baglietto 1954) con Max Oberti, Giuseppe Canessa e Antonio Carattino.



foto 2

Sempre quel fondamentale libro biografico, nonché il quasi introvabile, ma presente nella Biblioteca del CSTN, "Arma e vai" a firma congiunta di Straulino e di Renato Corsini (Edizioni Mediterranee, 1970) ci ricordano che Straulino non è stato solo un grande timoniere di Star e di barche d'altura, ma anche di Classi metriche, come da seguente cronologia:

1934 - Straulino, ventenne Allievo Ufficiale di Complemento al XXX Corso dell'Accademia Navale di Livorno, mette piede per la prima volta su uno Star, a manovra del ligure Bruno Veronese, futura firma dello yachting con lo

pseudonimo Capitan Black. Durante una regata contro i Cadetti dell'Accademia (il timoniere da battere era Dario Salata, già avversario a Lussinpiccolo), Straulino si ferisce alla mano destra, tra il pollice e l'indice, e anziché abbandonare la regata, come proposto da Veronese, si offre di passare a timone, e da ultimo giunge secondo, a pochi metri da Salata ("Arma e vai" pag.30). Con una sola gara Straulino guadagna un posto tra i migliori skipper dell'Accademia.

1935 - Febbraio. Debutto internazionale alle Regate di Genova con a prua Bruno Veronese sullo Star *Scorpione* (1060 - Baglietto 1934), e vittoria in una prova.

- Aprile. Straulino, sempre su *Scorpione*, vince a Livorno la seconda edizione delle Regate dell'Accademia Navale

- Agosto. Straulino è a Napoli per il 1° Campionato Italiano della Classe Star dove si classifica 3° con F. Boeris-Clemen su *Sibilla* (1086 – Cantieri di Monfalcone 1935) a pari punti con Dario Salata e alle spalle di Max e Giuliano Oberti su *Ibis II* (1031 - Baglietto 1934) e dei vincitori Mario Ducrot e Guido Airoidi su *Gloriana* (1118 - Baglietto 1935).

- 1- 6 settembre. IV Campionato Europeo della Classe Star a Napoli. L'anno precedente Fritz Giannini e Mario Malfitano su *Orsa* (1036 - Basilio Postiglione 1934) avevano vinto il titolo europeo a Marsiglia e, quindi, l'Europeo si svolge a Napoli, con la partecipazione di 13 concorrenti, in rappresentanza di Francia, Germania e Italia. Il titolo viene conquistato da Guido Postiglione e Ferdinando Gianturco su *Sirah* (1022 - Basilio Postiglione 1934), dopo un'aspra lotta con Walter Von Hutschler. Straulino con F. Boeris-Clemen su *Sibilla* si classifica sesto.

1936 - 23-29 febbraio. Inizio di stagione alle Regate Internazionali di Genova con Marino Borrello su *Scheat* (1224 – Baglietto 1935) e vittoria di una prova.

- 4-6 aprile. Regate Nazionali della Regia Marina a Livorno e vittoria della Coppa Duca degli Abruzzi su *Scheat*.

- 21-25 maggio. Il 2° Campionato Italiano Classe Star si disputa a Palermo, in quanto l'anno precedente il titolo era stato vinto dal palermitano Mario Ducrot, che raddoppia il successo con il fratello Enrico Ducrot su *Gloriana*. Secondi si classificano Riccardo de Sangro Fondi e Federico De Luca su *Pegaso* (990 - Basilio Postiglione 1934) e terzo Straulino con Luigi de Manicor su *Scheat*.

Immediatamente dopo, si svolgono a Napoli le regate di selezione della classe Star per l'imminente Olimpiade di Berlino, e Straulino con Nico Rode vince su 13 concorrenti. Straulino vince anche le selezioni della Classe 6 m. S.I. al timone di *Vega II* con a bordo Dario Salata, Nico Rode e Luigi de Manicor, battendo il temutissimo e forte *Twins IV* (I-52 Costaguta 1935) di Max Oberti. Tuttavia, già nell'antecedente riunione di Presidenza della R.F.I.V. del 1° maggio era stato chiarito nuovamente che per essere prescelti a rappresentare l'Italia all'Olimpiade non era sufficiente aver vinto le gare di osservazione o campionati, in quanto ritenuto evidente che dovevano essere inviati i migliori in senso assoluto. Straulino fu messo da parte dal Commissario Tecnico della Federazione Pasquale de Concilis, perché ritenuto troppo giovane; anche a distanza di tempo Straulino

ritenne giusta tale decisione perché privo di esperienza internazionale, "ma sulla scorta dei risultati ottenuti, in condizioni di mare agitato e vento sostenuto, avremmo fatto molto meglio di coloro che ci furono preferiti." (v. "Arma e vai" pag. 32). Ecco la squadra Olimpica della Vela italiana all'arrivo alla Stazione di Kiel Altona (foto 3 - Urbahns da Franco Belloni "70 anni della Federazione Italiana Vela" Ed. FIV).

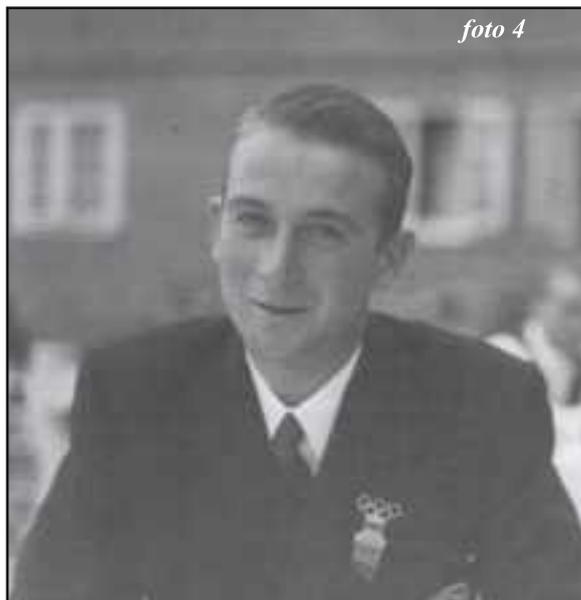
- 16 agosto. Terminati i Giochi Olimpici, ai quali il ventiduenne



Straulino aveva partecipato quale riserva (**foto 4** da “Agostino Straulino con la vela nella storia”), la R.F.I.V. gli affida il timone dell’olimpionico 8 m. S.I. *Italia* per le regate della Settimana di Kiel, quasi a risarcimento per la mancata partecipazione ai Giochi Velici come titolare. *Italia* si classifica seconda con a bordo Luigi de Manicor, Paolo Marsi, Carlo Mantegazzini, Carlo Strena e il marinaio G.B. Franchini.

- 22- 26 settembre. Straulino è a Napoli per il V Campionato Europeo della Classe Star, dove si classifica secondo con Luigi De Manicor su *Scheat*, alle spalle di Walter Von Hutschler e Hans Joachim Weise su *Pimm* (1078- Caesar Fuhlendorg 1935). Nella **foto 5**, scattata a Napoli, in primo piano 1078 *Pimm*, e da sinistra 1224 *Scheat*, 990 *Pegaso* con Riccardo de Sangro Fondi, 1043 *Follia* (Baglietto 1934).

Hans Joachim Weise era fresco della medaglia d’Oro Olimpica conquistata a Kiel a prua di Peter Bischoff su *Wannsee* (1287 - Caesar Fuhlendorg 1936). La coppia Von Hutschler e Weise si sarebbe classificata nel 1937 seconda al Campionato del Mondo Star nel Western Long Island Sound e avrebbe vinto nel 1938 il titolo iridato a San Diego



(e poi anche nel 1939 a Kiel) su *Pimm* (1420 - Abeking-Rasmussen 1937), ponendo fine all’ininterrotto predominio statunitense nella Classe Star che si protraeva dal 1922.

1937 - Febbraio. Alle Regate Internazionali di Genova Straulino, al timone del 6 m. S.I. *Vega II* (I-50), vince 4 dei 5 primi premi in palio.

- Maggio. Straulino con Mario Accinelli su *Gemma* (1389 - Baglietto 1936) è a Palermo per il III Campionato Italiano Star e si classifica sesto.

- Giugno. Straulino è a Kiel per la Settimana Velica che vince con Mario Accinelli su *Gemma*, e per il successivo VI Campionato Europeo, dove si classifica sesto.

- Agosto. Straulino torna al timone di *Vega II* per le Regate Estive Internazionali di Trieste organizzate dal R.Y.C.I. Gruppo Adriaco, nuova denominazione che aveva dovuto assumere in quegli anni, lo Yacht Club Adriaco, accorpato per volontà superiori al R.Y.C.I., come ci informa Gabrio de Szombathely in “1903- 2003 Yacht Club Adriaco”. *Vega II* si classifica primo, dopo una dura battaglia con *Miranda* timonato dall’olimpionico Domenico Mordini, nel primo

ciclo di regate e terzo nel secondo ciclo di regate dell’Istria, preceduto da *Grazia II* (I-51 progetto Giovanelli 1935) timonato da Mario Bruzzone e *Sabaudia* condotto da Giuseppe Cosulich.

1938 - Febbraio. Straulino inizia la stagione alle Regate Internazionali di Genova al timone del 6 m. *Vega II* vincendo due dei quattro premi in palio, con Luigi de Manicor, Nico Rode, Riccardi e G.M. Cherubini.

- Giugno. Con *Vega II* è a Kiel per la Settimana Velica e, nonostante tre primi di giornata, si classifica terzo, conquistando in compenso il famoso Trofeo Felcia (**foto 6**), dopo una combattuta regata di spareggio. L'equipaggio è formato da Luigi de Manicor, Nico Rode, Riccardi e Cherubini.



foto 6

- Luglio. Straulino è ancora a Kiel, questa volta per il VII Campionato Europeo della Classe Star che vince con Nico Rode su *Polluce* (1540 - Baglietto 1937), battendo Von Hutschler e l'olandese Adrianus Lambertus Joseph "Bob" Maas, che già aveva vinto la medaglia d'Argento all'Olimpiade di Los Angeles nel 1932 nella classe Snowbird (**foto 7**, con Maas in testa, da "Die Olympischen Spiele in Los Angeles 1932" Ed. Reemtsma Cigarettenfabriken, 1932) e si era classificato 6° nella Classe Star.

Bob Maas si aggiudicò poi la medaglia di Bronzo sia a Kiel nel 1936 su *Bem II* (1294 - Caesar Fuhlendorf 1936) con Willem de Vries Lentsch, che a Torquay nel 1948 con Eddy Stutterheim, mentre a Helsinki si classificò nono. *Bem II* è stato restaurato e naviga tuttora (**foto 8**).



foto 7

foto 8



Dopo la vittoria a Kiel, Straulino vincerà altri 9 Campionati Europei e del Nord Africa della Classe Star, dal 1949 al 1959, con esclusione del 1957 e del 1958, vinto dai portoghesi Joaquim Fiuza- Fernando Pessoa nel 1957 su *Espadarte II* (3070 - Old Greenwich 1951) e nel 1958 su *Espadarte III* (3925 - Old Greenwich 1957), ma si deve tener conto che nel 1958 Straulino, come già nel 1947, non parteciperà all'Europeo. Nello stesso 1938 Straulino vince il suo primo Campionato Italiano con Nico Rode su *Polluce*, il primo di 11 titoli nazionali nella Classe Star.

- Regate a Copenaghen e a Hanko (Finlandia) su *Vega II* dove vince la Coppa Re di Norvegia.

1939 - Vince a Livorno il Campionato Italiano 6 m. S.I. sul nuovissimo *Vega III* (I-59 Costaguta 1939, **foto 9** del varo da "Arma e vai") con Luigi de Manicor, Nicolò Rode, Licio Visentini e Luigi Durand de la Penne (questi ultimi due future Medaglie d'Oro al Valor Militare, Visentini alla memoria, mentre Straulino sarà decorato con una Medaglia d'Argento e una di Bronzo).



- Giugno. Straulino è a Kiel con *Vega III* per la Settimana Velica, classificandosi 2° su 12 concorrenti.

- Agosto. Nuovamente a Kiel per il Campionato Mondiale della Classe Star, classificandosi 2° con Nico Rode su *Polluce* a solo 10 punti da Walter Von Hutschler e Edgar Beyn su *Pimm*, e precedendo i fortissimi americani. In questo Campionato Straulino subisce un vero e proprio atto di sabotaggio perché, mentre in una delle ultime prove è in testa alla classifica con un vantaggio di 6 punti, deve ritirarsi per avaria all'attrezzatura, e scopre così che una sartia era stata serrata di forza con una pinza, a tal punto da intaccarla a fondo (Arma e vai pag. 35).

Altro 2° posto in classifica con Nico Rode su *Polluce* al V Campionato Italiano che si svolge a Livorno e che vede la vittoria di Dario Salata su *Marte* (1727 - Costaguta 1938).

1940 - Partecipazione alle Regate di Genova, Livorno e Napoli: la guerra anche per l'Italia è alle porte.

1946 - Ripresa dell'attività agonistica con regate a Portofino che vedono la partecipazione degli staristi svedesi Stig Hedberg e Bengt Kumlien.

- 12-13 Agosto. Vittoria a Napoli del Campionato Italiano della Classe Stelle "a giro di barche."

Risultati del Campionato Italiano STELLE - Napoli 13-17 Agosto												
Equipaggi		I - 13 Agosto		II - 14 Agosto		III - 15 Agosto		IV - 16 Agosto		V - 17 Agosto		
Mazzoni A. - Prato A.	Sest A. B.	Rifles II	2.22.40	I	Sagitta	2.22.40	II	Nereide	2.22.40	I	Orion	2.22.40
Salata D. - Motroni V.	Lario	Maharaja	2.24.20	III	'O sole mio	2.27.40	X	Orion II	2.27.40	II	Sagitta	2.28.17
Vendio V. - Botteghini A.	Trivento	Vaso 'o presso	2.22.40	II	Mia	2.28.15	II	Aquila	2.28.15	III	Lilialia	2.28.15
Di Sogno - Capponello	Sorrento	Amelia	2.28.15	VI	Legionario	2.28.15	VII	Fiammetta	2.28.15	IV	Orion	2.28.15
Mosano M. - Capponello S.	Capoli	Polluce	2.28.15	V	Vaso 'o presso	2.28.15	Y	Wink	2.28.15	VII	Aquila	2.28.15
Pisa G. - Gori F.	S.V.E.N.A.	Legonaria	2.28.15	VIII	Fiammetta	2.28.15	VIII	Amelia	2.28.15	VI	Orion	2.28.15
Gull H. - Del Lora P.	Ischia	Aquila	2.28.15	IV	Lilialia	2.28.15	IX	Vaso 'o presso	2.28.15	IX	Mia	2.28.15
Clapp R. - Roland G.	Copri	Lilialia	2.28.15	VII	Aquila	2.28.15	III	Wink	2.28.15	VII	Orion	2.28.15
Croci F. - Biondi E.	Ugento	Sagitta	2.28.15	IX	Hidro II	2.28.15	IV	Vaso 'o presso	2.28.15	IX	Mia	2.28.15
Falasciano A. - Romoli P.	Mazzone	Sagitta	2.28.15	V	Nereide	2.28.15	VI	Wink	2.28.15	VII	Orion	2.28.15
Caruso G. - Battini W.	Lecce	ritirato 1° giro	2.28.15	VI	ritirato p. avaria	2.28.15	VII	Wink	2.28.15	VII	Orion	2.28.15
Lion A. - Biondi S.	Polignano	Fiammetta	2.28.15	X	Orion	2.28.15	XI	Sagitta	2.28.15	VIII	Orion	2.28.15
Pedroghia F. - Palliser G.	Martina	Orion	2.28.15	XI	Orion	2.28.15	XII	Amelia	2.28.15	XII	Orion	2.28.15
Zanchi U. - Zanchi E.	Verano	Orion	2.28.15	XII	Amelia	2.28.15	XIII	Legionario	2.28.15	XIII	Orion	2.28.15

Ecco i partecipanti al Campionato sulla terrazza del Circolo Savoia (**foto 10** - A.F.I. da Franco Belloni “70 anni della Federazione Italiana Vela” Ed. FIV) .



1947 - Ora si può tornare alla Scandinavian Golden Cup che ha dato lo spunto per approfondire i successi Straulino anche a timone delle Classi metriche. Il primo numero del 1948 di Motonautica - Vela e Motore riporta: “Lo scopo principale della partecipazione italiana a quella manifestazione fu decisa dall’U.S.V.I. era quello di riallacciare i rapporti sportivi con gli altri paesi e di conoscere, dopo molti anni di assenza dai campi internazionali, le nuove costruzioni. Ambedue gli obiettivi furono raggiunti, tenuto conto che già al momento dell’attracco le accoglienze ricevute dall’equipaggio italiano sono state più che affettuose, possiamo dire fraterne. Prima ancora che il *Sobieski*, il piroscafo sul quale viaggiava l’equipaggio italiano, attraccasse al molo, erano già a bordo molti giornalisti dei più importanti quotidiani americani, per intervistarli e conoscere tutti i particolari della nostra partecipazione. Inoltre, tutto l’equipaggio è stato ospite del sig. Wiston H. Hagen, nella sua villa in prossimità di Oyster Bay, e i componenti sono stati circondati dalla più cordiale ospitalità. Il risultato tecnico delle gare, forse non ha corrisposto alle aspettative, ma ciò non è dipeso né dalla preparazione dell’equipaggio e tanto meno dalla messa a punto della barca ma unicamente dalle sfavorevoli condizioni atmosferiche nei confronti del tipo di barca che l’USVI ha inviato in America. Infatti, dato che con i venti medi e leggeri, in Italia non avevamo barche che potessero reggere il confronto con quelle in lizza (la più recente delle nostre costruzioni risale al 1938) si è creduto di mandare un’imbarcazione da venti duri, in modo che se si fossero verificate le condizioni di vento a noi favorevoli, si potevano avere delle probabilità di affermazione, ma purtroppo, in tutti e tre i giorni di gara, si è sempre avuto vento molto debole, tanto è vero che qualche prova è stata corsa al limite del tempo massimo.

Si aggiunga a quanto sopra un particolare che ha pure la sua importanza. Noi disponevamo di tre vele di cui una soltanto molto bella ma molto pesante, di un pallone molto scadente e di due spinnaker di vecchio taglio. Il sig. Massimo Poggi ha cercato di riparare acquistando uno spinnaker nuovo di nylon che è stato di validissimo aiuto nei lati in poppa. Contro ciò il defender americano disponeva di 72 rande e 12 fiocchi a pallone. Non per nulla gli americani di fronte al modo con cui i nostri si sono battuti hanno giudicato: il migliore equipaggio con la peggiore barca. In quanto al *Goose*, disegnato da Olin Stephens e vecchio di nove anni, ha battuto in modo evidente tutte le costruzioni nuove. E se parteciperà all’Olimpiade sarà il più temibile concorrente. Le accoglienze avute dai nostri rappresentanti non potevano essere più amichevoli; la nostra partecipazione è stata molto apprezzata e le parole del Presidente al pranzo ufficiale sono state veramente commoventi. Ciò è di buon auspicio per un prossimo domani ed è quanto si desiderava”.

La regata fu organizzata dal detentore Seawanhaka Corinthian Yacht Club fondato nel 1871, con sede in Centre Island - Oyster Bay (**foto 11**)

foto 11



Al timone del vittorioso defender *Goose* (US-81 di proprietà di Georg Nichols, progetto S.&S., costruzione Henry B. Nevins, City Island N.Y.,1938) vi era Briggs Cunningham e *Gianna* si classificò quarta. *Gianna*, di proprietà dell'ing. Gabriello Gabrielli di Quercita (Campobasso 26/9/1904 – Torino 19/5/1995), era l'ex *Bambetta* di Francesco Giovanelli. L'equipaggio, imbarcatosi con Straulino il 18 agosto a Genova e sbarcato a New York il successivo 30, era composto da Pietro Baglietto, Renato Cosentino, Enrico Massimo Poggi, Luigi Mino Poggi.

Ecco due pagine della lista di sbarco a New York dei passeggeri della *Sobioski*, Straulino è riportato al n. 17.

LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED STATES									
U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE, BUREAU OF IMMIGRATION AND NATURALIZATION									
Passengers sailing from _____ on vessel _____									
No.	Name	Sex	Age	Place of Birth	Country of Birth	Port of Origin	Destination	Remarks	Signature
1	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
2	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
3	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
4	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
5	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
6	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
7	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
8	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
9	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
10	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
11	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
12	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
13	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
14	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
15	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
16	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
17	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
18	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
19	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
20	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
21	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
22	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
23	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
24	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
25	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
26	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
27	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
28	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
29	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		
30	BRIGGS	M	44	NEW YORK	USA	NEW YORK	NEW YORK		

STATES IMMIGRANT INSPECTOR AT PORT OF ARRIVAL										CABIN CLASS																																																																																									
Arrival at Port of																																																																																																			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Goose tuttora naviga (foto 12), con sottovento Lucie US-55, disegno di Clinton Cran, cantiere Nevin, costruita nel 1931 per Briggs Cunningham).



(la cronologia dal 1948 sul prossimo numero)

Postille

- Come sopra riportato, Straulino anche prima della II guerra mondiale gareggiò più volte a Kiel e ciò si rivelò decisivo quando nel 1944 fu inviato in un campo di concentramento tedesco, e un ufficiale gli disse: “Straulino, la conosco bene. Sono di Kiel, la vela è la mia passione e l’ho sempre ammirata per la sua bravura. Mi creda, sono addolorato di vederla qui e di non poterla liberare. L’aiuterò, comunque, in tutti i modi. Intanto sono obbligato ad inviarla ai lavori forzati. Arrivederci e buona fortuna.” Dopo circa due mesi Straulino fu lasciato libero e ritornò a Lussino (v. “Arma e vai”, pag. 49).

- Una copia di “Armai e vai” è offerta in vendita qui:

http://www.studiosanmamolo.com/mamoloj4/index.php?page=shop.product_details&flypage=shop.flypage&product_id=82904&category_id=8&manufacturer_id=0&titolo=&autore=&luogo=&editore=&anno=&outofstock=&option=com_virtuemart&Itemid=59

- Su Agostino Straulino si veda questo esaustivo documentario della RAI della durata di un’ora e mezza:

https://www.youtube.com/watch?v=YSoWM5ie_Ck

- Il Campionato Europeo della Classe Star del 1935 che si tenne a Napoli è immortalato da questo servizio dell’Istituto LUCE:

[https://patrimonio.archiviolute.com/luce-web/detail/IL5000018060/2/il-segretario-del-coni-ha-assistito-alle-gare-vela-svoltisi-napoli-campionato-europeo.html?startPage=20&jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:\[%22*:%22\],%22startDate%22:%221935%22,%22endDate%22:%221935%22,%22fieldDate%22:%22dataNormal%22,%22_perPage%22:20,%22titoloADV%22:\[%22NAPOLI%22%22\]}](https://patrimonio.archiviolute.com/luce-web/detail/IL5000018060/2/il-segretario-del-coni-ha-assistito-alle-gare-vela-svoltisi-napoli-campionato-europeo.html?startPage=20&jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:[%22*:%22],%22startDate%22:%221935%22,%22endDate%22:%221935%22,%22fieldDate%22:%22dataNormal%22,%22_perPage%22:20,%22titoloADV%22:[%22NAPOLI%22%22]})

- La cronaca della Scandinavian Golden Cup del 1947 è riportata pag. 40 del numero di ottobre 1947 di Motor Boating

https://books.google.it/books?id=9PI1AQAAMAAJ&pg=RA4-PA40&lpg=RA4PA40&dq=seawanhaka+corinthian+yacht+club+cunningham&source=bl&ots=O08LA_7auj&sig=ACfU3U0ThLT0cZnZZv4K1PXT2ncaELZtiw&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwiKpbrGju3qAhVMsKQKHRT2D8s4ChDoATAADegQIBxAB#v=onepage&q=seawanhaka%20corinthian%20yacht%20club%20cunningham&f=false

- A un lettore attento non sarà sfuggito che Walter Von Hutschler, noto timoniere della Classe Star, pur essendosi classificato con Hans Joachim Weise 2° al Campionato Europeo del 1935, nell’anno successivo non difese i colori della Germania all’Olimpiade di Berlino, mentre Hans Joachim Weise era a prua dell’Olimpionico Star *Wannsee* con al timone Peter Bischoff. Tanto è dovuto dalla circostanza che Hutschler era nato in Brasile da genitori brasiliani e, pur vivendo in Germania, non era cittadino tedesco. Il Regolamento della Classe Star, a differenza di quello dell’Olimpiade, prevede che ai fini della nazionalità, si debba tener conto della residenza e non della cittadinanza.

Walter Von Hutschler (1906-1997) è stato uno attento studioso dell’alberatura e delle vele, come ci ha informato Franco Belloni nel n. 54 - febbraio 2017 di questa rivista Arrivano a Genova le Star: ... “Nel 1937 il tedesco Walter Von Hutschler usò per primo sulla sua Star, *Pimm*, un albero e un boma flessibili che gli permettevano di aumentare o diminuire il “grasso” della randa curvando o raddrizzando le antenne. Le vele usate da Von Hutschler erano fabbricate su suo disegno dall’amico-velaio Mayer. L’attrezzatura si dimostrò, ma una volta perfezionata permise all’ideatore di vincere nel 1938 a San Diego, primo europeo, i campionati del mondo.”

Maggiori dettagli li offre Straulino nel suo “Arma e vai” a pag. 34:

“Nell’anno olimpico, partecipai anche al Campionato europeo Star, a Napoli. Ero con de Manincor su *Scheat*, ma sul mio cammino trovai il fuoriclasse Walter Von Hutschler, con Hans Joachim Weize, su *Pimm*. Il grande timoniere tedesco esplose due anni dopo in tutta la sua meravigliosa abilità quando, nel 1938, con una impresa memorabile, vinse il titolo mondiale Star a San Diego interrompendo la supremazia degli Americani, che si protraeva indisturbata dal 1923, anno di istituzione del Campionato del mondo. Von Hutschler aveva già, nel 1937, fatto tremare gli Americani giungendo secondo nel Campionato svoltosi a Wester Long Island Sound. La sua vittoria, rimbalzata in Europa, fu salutata con grande entusiasmo. Finalmente gli Europei avrebbero potuto organizzare una competizione iridata. Von Hutschler, benché fosse di costituzione gracile, in

barca pareva un demone. Le sue qualità risaltavano con il vento molto forte, dove prevaleva su chiunque grazie, soprattutto, alle sue famose e miracolose vele. Le costruiva Mayer, un suo amico velaio vicino di casa, ma i disegni erano di Von Hutschler. Studiò delle vele basandosi sulle teorie aerodinamiche applicate agli alianti di cui era esperto ed appassionato pilota. I risultati delle sue osservazioni e delle sue esperienze eccellenti. Provai ad acquistare delle vele da Mayer con la speranza di ottenere gli stessi miracoli, ma il segreto di Von Hutschler veniva ben custodito. Molto dotato come timoniere, esasperava le sue qualità con una geniale visione della cinematica della gara, unita ad una profonda conoscenza del regolamento, da permettergli di rischiare sul filo della squalifica con sufficiente sicurezza. Si dedicò nei primi anni ad uno studio dei problemi tecnici della classe Star apportandovi numerosi miglioramenti, i quali trovarono unanime riconoscimento. Tutte le volte che lo incontrai, ebbi la meglio su di lui con vento leggero, mentre con vento forte, pur trovandomi nel mio elemento preferito, non riuscii mai a superarlo, nonostante raggiungesse con il prodire un peso poco felice. Dopo la guerra, si stabilì in Brasile, abbandonando per qualche tempo l'attività agonistica. Ci incontrammo ancora a Cuba, nel 1955, e a Napoli nel 1956 in occasione dei Campionati mondiali, ma non fu molto fortunato”.

In realtà, Straulino e Von Hutschler ebbero ancora una volta occasione di incontrarsi, anzi di scontrarsi, al Campionato Mondiale del 1959 che si tenne a Newport Harbor (CA.). Straulino con Carlo Rolandi su *Merope IV* (4176 - Eichenlaub 1959) giunse 12°, precedendo proprio Von Hutschler su *Pimm* (4077 - Estaleiro Guarapiranga 1959). Com'è noto, l'anno successivo per l'Olimpiade di Napoli, Straulino con Rolandi riprese il timone dell'iridato *Merope III* (3810 - Old Greenwich Boat 1956). Von Hutschler con Jorge Carneiro su *Pimm* (4077) partecipò ai Campionati Mondiali della Classe Star del 1960 che si tennero a Rio de Janeiro, classificandosi 8° su 46 concorrenti. Per l'Italia erano presenti Dario Salata e Gigi Croce su *Nuvola Rossa* (3401 - Velscaf di D. Salata 1953).

- Un altro personaggio sopra citato che è meritevole di essere approfondito è Briggs Cunningham (1907-2003), imprenditore, finanziere, velista, pilota automobilistico, promotore della costruzione di auto uniche e eccezionali, collezionista d'auto storiche, ma non è tutto... (v. <https://www.briggscunningham.com/>).

Nel mondo velico Cunningham è conosciuto per essere stato timoniere di Star e di Classi metriche, tra queste il 12 m. S.I. *Columbia* (US-16 Disegno di Olin Stephens, costruzione Nevins Yacht Yard, 1958) che nel 1958

difese vittoriosamente la Coppa America nella prima sfida del secondo dopoguerra lanciata dal Royal Yacht Squadron con *Sceptre* (K-17 disegno di David Boyd, costruzione Alexander Robertson, 1958). Non vi fu partita: 4 vittorie, con distacchi tra i 7 e i 12 minuti.

<https://www.youtube.com/watch?v=YISKyXHTLgo>

<https://www.youtube.com/watch?v=ugoi2uk80D4>

Cunningham aveva già vinto nelle acque di Oyster Bay la Scandinavian Gold Cup nel 1937 al timone di *Lulu* (US- 72 disegno di Olin Stephens, costruzione Nevins Yacht Yard, 1937) e l'avrebbe rivinta anche nel 1948, sempre su *Goose*.

Ma Briggs Cunningham è soprattutto continuamente nominato nelle manovre per mettere a segno le vele, perché inventore della ritenuta posta poco sopra l'angolo di mura della randa e che consente di smagirla: il cunnigham, appunto!



Vega III

LA VELA . . . CHE BELLA!

Racconti ed esperienze di una vela che non c'è più. Un motivo non valido per dimenticarla e non parlarne. Se poi a raccontarcela c'è uno dei protagonisti in carne ed ossa, dalle parti nostre, dove la saggezza è spicciola, popolare e a buon mercato, si dice: "ringraziamo la Madonna di Pompei", che equivale ad inneggiare al miracolo! Dopo sette racconti tutti abbiamo imparato ad apprezzare la spontaneità e naturalezza di Gigi Audizio che non ha certamente la pretesa di essere uno scrittore, ma le sue testimonianze hanno la genuinità e l'esclusività straordinaria di "quello che c'era". E di questo siamo sempre stati grati a Gigi e a Sandro che lo ha "perseguitato".



L'ADMIRAL'S CUP SU MABELLE

GIGI AUDIZIO

Dedicato all'amico Sandro Alessi.

Di questa Admiral's Cup 1971 ne parlo e ne scrivo, purtroppo con un po' di amaro in bocca, solo perchè fa parte della mia vita da velista. *Mabelle*, di Serena Zaffagni, era una barca di una bellezza e di una eleganza invidiabili e non meno il *Tarantella*, timonata da Pino Zucchinetti, ed il *Levantades*, timonata da Mino Dellacasa. Questa la squadra che rappresentava l'Italia.

Conoscevamo molto bene la barca ed avevamo fatto e vinto delle belle regate, in Mediterraneo, ma i triangoli nel Solent, la Channel race nella Manica, e la lunga del Fastnet, in oceano, sono tutt'altra cosa.

A trent'anni ti senti di poter affrontare qualunque sfida; poi, quando sei in mezzo al mare e in certe condizioni, ti rendi conto che sei solo un bravo dilettante e lo potete vedere dalla foto della barca in bolina, con l'equipaggio, che sembra ... in crociera. **(foto sotto)**

Nei triangoli, nello scenario del Solent, normali regate, dove comunque ricordo una straorzata sotto spi, con relativa foto Beken, con tutto il bulbo fuori dall'acqua (tipo quella di *Brava*).

Nella Channel Race, che attraversa la Manica, abbiamo trovato brutto tempo, con mare forza sette, ed io, che generalmente non lo soffro, sono stato veramente male . . . mangiavo delle gallette, rimettevo, rimangiavo,

rimettevo e così per due ore; poi tutto passato, con qualche residuo di mal di testa...

Ed infine il fatidico Fastnet. Partenza da Cowes. Isola di Wight a sinistra. Avanti verso Ovest. Fastnet a sinistra.

Non ricordo se le isole Scilly bisognava lasciarle a destra. Arrivo a Plymouth.

Organizzatrice quale era, Serena ci aveva sistemato in un albergo di lusso ed affittato due auto.

Ma sulle provviste nessuno poteva interferire ed il regolamento di bordo era ferreo: addirittura non si poteva aprire la ghiacciaia senza il suo permesso . . .

Fu così che, girando per Cowes, in un negozio di alimentari mio cognato Michele Campanella comprò due scatole di ravioli: "festeggiamo quando giriamo il Fastnet".

Finalmente si parte, e la bellissima scena delle 150/200 barche ve la potete immaginare.

Lasciata l'isola di Wight a sinistra, eccoci in pieno Oceano ed organizziamo i turni.

Pierino Reggio, il grande Pierino, era a capo dell'altro turno: da non credere, ha fatto tutta la regata scalzo.

Tipico tempo inglese, non molto vento ma pioggia,



tanta umidità a bordo e tanta corrente: a volte il navigatore, con lo speedometro che segnava 8/10 nodi, diceva “siamo quasi fermi, facciamo 2 nodi”.

Passate le isole Scilly aumentano vento e mare, ma con un'onda mai vista.

Il mare incrocia l'onda che arriva dal Mare d'Irlanda con quella che arriva dall'Oceano, il tutto condito con correnti di 5/6 nodi, che cambiano ogni 6 ore: vi garantisco che non era facile timonare.

Finalmente, vicino alla costa irlandese, si calma mare e vento, vediamo lo scoglio, alle sette di mattina, lo lasciamo a sinistra ed inizia la discesa, ma qui inizia anche il dramma . . .

Michele tira fuori ed apre le scatole di ravioli: Serena diventa una furia e ci insulta con parole pesanti: ”chi si è permesso di portare del mangiare a bordo???”

Per lei era un affronto, come a dire: c'è poco da mangiare e ne portiamo un po' anche noi.

Tonino Calleri, che era lo skipper della barca, cerca di calmarla, ma non c'è stato verso . . . Serena si è scolata mezza bottiglia di whisky . . . e l'abbiamo rivista a Plymouth.

Ma la regata continua, il vento in poppa aumenta fino a 40 nodi ed il mare a forza 8 e per lo più incrociato; al timone ci alternavamo ogni mezz'ora: le barche di allora erano pesanti e quando facevamo 15/17 nodi la barca si affondava e l'acqua ti saliva da poppa e non potendo impostarla sulle onde che ti nascevano da sotto, rollavamo sensibilmente ed il tangone, a volte arrivava al pelo dell'acqua: uno dei prodieri doveva stare molto attento e pronto a mollare la ritenuta, qualora avesse toccato l'acqua.

Quando rimanevamo nel cavo dell'onda, la montagna d'acqua a poppavia era incredibile e lo spi andava in stallo, ma quando ritornavi sull'onda si rigonfiava con violenza ed il rollio era inevitabile.

(Ho saputo poi che sul *Tarantella*, tanto erano sfiniti che avevano messo a secco di vele per riprender fiato).

Arriviamo comunque, dopo una notte con tutti in coperta e fatte circa 150 miglia, alle Scilly, due ore prima dell'alba, ed ero io al timone: grande crack in testa d'albero ed un colpo sordo in coperta; barca inchiodata e fortunatamente, grazie al forte vento, lo spinnaker svolazzante come un lenzuolo, non era caduto sotto la prua: si era rotta la pastecca in testa d'albero . . .

Meno male che Mino e Charlie, i due marinai di Portofino, erano oltre che bravi anche due gatti.

Ricupero spi senza danni, bansigo e su in testa d'albero a rimettere nuova pastecca e nuova drizza...ma qui entra in pista Aldo Cecconi: la forza bruta e il winch faceva fumo . . .

Arriviamo finalmente a Plymouth, con bassa marea, circa 4/5 mt. Ormeggiamo, saliamo sul molo, ricuperiamo le nostre valige nell'albergo che Serena aveva prenotato, andiamo alla stazione, ci leviamo le cerate che, perlomeno io non me l'ero tolta dalla partenza, ci laviamo alla bella e meglio; treno, Londra aeroporto e ritorno in Italia. Abbandonato brutalmente *Mabelle* e Serena Zaffagni. . . Ecco perché per due scatole di ravioli, era finita una bella avventura.

Ed ecco perché un po' di amaro in bocca; ma in seguito ebbi l'occasione di chiedere scusa a Serena, che riconobbe anche lei un po' di colpa. Ma, comunque mi ero temprato ed arricchito di esperienza e, forse, sono diventato anche un po' più marinaio.

La vela ... che bella: a volte sei obbligato a soffrire, ma è scuola di vita . . .

28 luglio 2020



N.d.r. (di Sandro Alessi)

Il vostro redattore è, innanzitutto, commosso: ha letto questo racconto dieci volte e . . . ritiene che sia tutto quello che deve essere: “L'uomo e il mare” scritto da un velista e non da un ubriacone (con buona pace del vecchio Ernest). Capace ma umile, come dev'essere il marinaio. Coraggioso ma assennato, come dev'essere l'uomo.

Non so come ringraziarlo, se fosse qui lo abbraccerei.

Anche per la dedica, certamente, di cui provo ad indovinare il motivo.

Questo sodalizio a distanza va avanti da un anno (è sopravvissuto al Covid19, il sodalizio ... ed anche l'autore, che ha compiuto 80 anni proprio durante il lockdown). Ma, già dopo aver pubblicato la seconda puntata (“Anno 1970. Barca “Mabel”. Armatrice Serena Zaffagni”), avevo annusato qualcosa...

Ah, i puntini di sospensione sono il marchio di fabbrica dell'autore: li mette ovunque e, col tempo, credo di aver imparato a decodificarli: qualche volta sono “punto e virgola”, qualche altra “due punti”, il più delle volte sono proprio quelli ...

Dopo un po' di tempo gli chiedo: “Hai fatto anche l'Admiral's?”.

“Sì, con Mabelle”.

Ti pareva ... che se la fosse fatta mancare. La richiesta di raccontarcela era partita subito, ma c'era qualcosa .

*..
Più di recente, dopo che ci aveva deliziato con l'epica del Giormax, il nostro aveva scritto su Facebook, a chiare lettere: "grazie a chi mi ha letto, ma ora non ho altro da raccontare..."*

Ringraziava: si era divertito, e si era commosso, a raccontare storie che riguardavano anche amici che non ci sono più, ma lasciava intendere che era stanco, stanco di scrivere.

Il qualcosa aleggiava ancora; allora fui esplicito: non puoi lasciare senza averci detto dell'Admiral's. Bene: ha raccolto la "sfida" e, in termini sportivi, "ha dato tutto"! Immagino che alla fine si sia sentito svuotato, ma sereno.

Non so se ho indovinato, ma vengo presto a Priaruggia, Gigi.

Una sola nota storica: l'Admiral's Cup in questione è la seconda cui ha partecipato una squadra italiana e la prima in cui si è corso col regolamento IOR. Diciassette le squadre nazionali partecipanti. Non so come sia arrivata l'Italia in classifica finale; credo meno bene che in quella del 1969, in cui sempre Mabelle e Levantades, con "La Meloria" di Gianni e Mary Pera, avevano fatto un bel 4° su 11 partecipanti.

Anzi no, un'altra: "il grande Pierino Reggio" citato da Gigi era stato il bambino al quale il padre, il marchese Emilio Nicolò, aveva regalato il primo Dinghy 12' realizzato in Italia (nel 1929, dal cantiere Depanther di Capodistria).

Provate ad indovinare come si chiamava, e si chiama ancora, il Dinghy I-1? Se proprio non riuscite a trovare la risposta, fate un giro al Museo Galata di Genova o leggete il n. 88 di questa rivista...

Infine, se questa fosse una fine...: dato che tutto l'ambaradan con Gigi si è svolto su Facebook, merita riportare qualcuno dei commenti più interessanti che sono seguiti a questo post:

Gigi Audizio:

Caro Sandro, mi hai spinto a scrivere sull'Admiral e lo ho fatto per te...ma è stata una fine molto sofferta ed un po' esagerata ed anche un po' poco educata... Serena, con gli occhi fuori dall'orbita ... "non vi voglio mai più vedere", gridava...

Domanda di un amico di Gigi:

Quello con i capelli lunghi non è Giovinazzo?

Esatto, ma non era con noi all'Admiral. Quella è la foto della regata invernale a Genova.

Ma avevamo imbarcato Fabio Mascetti...in cuccetta alla partenza, rivisto all'arrivo.

Magda Carola Campanella: Ovviamente mio padre è stato un danno in questa regata, ma leggere di te insieme a lui, ad Aldo e a Tonino...mi sembra di vedervi. Grazie zio.

Qualcun'altro: Che racconto! Ancor più bello perchè il 1971 è l'anno in cui sono entrato alla Sportiva; leggendo ho cominciato a ridere quando hai descritto la forza bruta di Aldo Cecconi, un vero gigante buono.

Gigi Audizio:

Eccolo con in braccio i miei figli.

E come all'elefante fa paura il topolino, lui aveva il terrore, vero terrore, delle iniezioni....



Foto d'epoca con Gigi Audizio e Serena Zaffagni (2° e 3° da sinistra).



PIONIERI DEI TRASPORTI PASSEGGERI E MERCI NEL GOLFO DI NAPOLI

L'eco del bellissimo articolo dell'Ing. Admeto Verde sulla Mn "Abbazia", pubblicato nel CSTN N.94, non si è ancora spento. Infatti, dopo essere stato ripreso da Rita Cramer e dal foglio telematico di Decio Lucano, è stato commentato dal dott. Francesco De Vargas, che nel n.95, rievocando, con nostalgia, tempi ormai lontani, ha inviato una foto storica, rappresentativa di una realtà oggi quasi incomprensibile e inimmaginabile. Si tratta della foto di uno dei primordiali traghetti, antesignani delle moderne navi, aliscafi, catamarani, ecc. che oggi solcano le acque del Golfo di Napoli. Quella "nave" è il San Michele appartenente alla "flotta" di Maurizio Scotto di Santolo che potremmo definire il "pioniere" dei trasporti di passeggeri e merci tra le isole di Procida e Ischia con la terra ferma (Napoli e Pozzuoli) e, in tempo di guerra, con soli passeggeri, con Torregaveta e Acquamorta. Un pioniere che, con tanta determinazione e lungimiranza, decise nel 1922, di investire quasi tutti i suoi risparmi nella costruzione, in un cantiere procidano, di una piccola motonave in legno. Questa imbarcazione, di sole 45 tonnellate, fu progettata da un famoso ingegnere (Scaglia) e realizzata da due storici maestri d'ascia procidani: i fratelli Giuseppe e Michele Scotto di Covello. Si trattava della Mn PROCIDA, varata nel 1923.

La vicenda umana dell'imprenditore Maurizio Scotto verrà inserita, con dovizia di particolari, in un interessante saggio ancora inedito, dell'Ing. Admeto Verde, appassionato studioso delle attività marittime del Golfo di Napoli. Nel 2018, a 60 anni dalla sua morte, il dott. Giacomo Retaggio, illustre storico e procidano "d.o.c.", ha ricordato "Maurizio", insieme ad altri 6 illustri procidani "d'altri tempi", "quasi dimenticati": don Vincenzo Scotto di Carlo, Giuseppe Imbò, Antonio Parascandola, Giuseppe Lubrano di Negozio, Almerindo Manzo, don Luigi Fasanaro (Procidani quasi dimenticati - Edizioni Fioranna). Non vado oltre perché ritengo significativa ed unica la storia dell'imprenditore Maurizio Scotto di Santolo scritta, con devota ammirazione, semplicità ed orgoglio, dalla figlia primogenita Maria. (Tobia Costagliola)

UN IMPRENDITORE PROCIDANO: MAURIZIO SCOTTO DI SANTOLO

MARIA SCOTTO DI SANTALO

Un uomo che col suo straordinario talento imprenditoriale, ha segnato in maniera particolare, per alcuni decenni, la storia della nostra isola.

Maurizio Scotto di Santolo nacque a Procida nel 1890 ed emigrò giovanissimo negli Stati Uniti, dove giunse clandestinamente. Lì trascorse alcuni anni in collegio, rimanendovi fino al 1905. Successivamente, fu raggiunto



Maurizio Scotto di Santolo negli anni '20 sulla prua della Mn PROCIDA.

dai due fratelli, Domenico e Giovanni, che collaborarono con lui nella sua società di import-export tra la Florida e New York.

Tuttavia, Maurizio nel cuore aveva sempre Procida e la sua gente, perciò fece ritorno nell'isola nel 1923 ritrovando i genitori ormai anziani. Ripartì quindi per l'America allo scopo di sistemare la società vendendola ai fratelli, per stabilirsi definitivamente a Procida.

L'apertura mentale derivatagli dalla vita in America, il capitale di cui disponeva, il desiderio di cambiare l'isola, furono alcune delle motivazioni che lo spinsero ad

attuare importanti e significativi mutamenti nella vita sociale ed economica del suo paese.

A Procida, fu il primo a consentire ai suoi concittadini di sbarcare direttamente a terra dai "vaporetto".

A quel tempo, infatti, la nave della SPAN rimaneva in rada, mentre i passeggeri venivano trasportati a terra con

i gozzi. Dunque, nel 1930, fece costruire un pontile permettendo l'accesso diretto alla banchina dal lato della piazza, di fronte all'attuale officina del fabbro Mimi Calabrese.

In seguito, costruì, acquistò e rese agibili per il trasporto, cinque motonavi: la *Libera* il "nastro azzurro", cioè la nave più veloce del Golfo di Napoli; il *Delfino*; il *Procida* (II); il *San Michele*; l'*Aniello Scotto*.

Queste navi venivano utilizzate sulle linee Ischia - Procida - Pozzuoli - Procida - Napoli. Il servizio di trasporto dei defunti, in particolare, fu sempre reso gratuitamente.

Alla fine degli anni '30 e nei primi anni '40, organizzò un collegamento veloce con Torregaveta, utilizzando due motobarche con la poppa quadra: la *Romanina* e la *Ramona*.

Il 14 novembre 1937 sposò Maria Immacolata Strudel, da cui ebbe sette figli, cinque femmine e due maschi. La moglie si occupava amorevolmente della numerosa prole, sostenendo Maurizio in ogni sua iniziativa.

Maurizio Scotto amava tanto la musica e nel tempo libero dagli impegni di lavoro, si dilettava a suonare il mandolino. Per questo, fu contento che le figliole studiassero il pianoforte con la maestra, signora Di Costanzo.

In quegli anni, nel cantiere che l'imprenditore possedeva alla Marina Grande, dal lato ponente, alle "Grotte", si effettuavano le riparazioni e la manutenzione delle sue motonavi e dei suoi pescherecci.

Aveva anche sei "saccaleve", il cui pescato veniva commercializzato in parte al mercato di Pozzuoli, insieme ai limoni di Procida, in parte nelle peschiere di sua proprietà, dette, "del limone", situate una in via Scarlati (foto), un'altra alla Speranzella in via Rosario dei Palazzi.

Nel cantiere alla Marina si realizzavano, intanto, anche mattoni per l'edilizia quelli grigi, i cosiddetti "Buchner". Il materiale necessario a tale scopo veniva prelevato da una cava ad Ischia, da cui si ricavano argilla e brecciolino.

Maurizio Scotto possedeva, inoltre, una cava a Procida, al "Pozzo Vecchio" (lungo la strada che porta alla spiaggia), da cui ricavava arenaria e lapilli da utilizzare per i mattoni. L'intera azienda occupava, dunque, un centinaio di persone. Si pensi che, all'epoca tra gli anni '30 e '40, il comune aveva solo nove dipendenti...

L'imprenditore occupava anche manodopera femminile, che veniva

impiegata nella "mitica" salatura delle alici, da conservare nei caratteristici vasetti di creta, utilizzando il pescato delle sue "saccaleve". Le donne della "salata" si occupavano anche della cucitura e del rammendo delle



reti da pesca, in quanto l'imprenditore cercava di utilizzare in maniera ottimale tutta la manodopera a sua disposizione.

Tutte queste attività si svolgevano in sei grandi depositi alla Marina Grande, i famosi grottoni. In uno di essi oggi è ubicato il negozio "Arredocasa", in un altro, che si trova presso una palestra, c'è un'officina; un altro ancora è quello dove ora c'è il pub Pit Bull. Questi negozi erano tutti di sua proprietà. Inoltre, Maurizio Scotto aveva in fitto i locali attualmente della falegnameria Visaggio.



Anno1954. Cantiere Scotto Procida.



1927. Mn LIBERA in partenza da Torre del Greco nel viaggio inaugurale.

Egli si diletta anche di agricoltura. A questo scopo, curava personalmente un orto "sperimentale" divertendosi a coltivare pesche, uva e nespole di ottima qualità. Riuscì in questo settore, ad ottenere un ambito premio per la pesca più grande del Regno, del peso di ben 800 grammi! Un uomo di tale levatura e spirito d'iniziativa incontrò tuttavia molte difficoltà, proprio nell'ambito della comunità

isolana. Spesso i suoi intenti venivano fraintesi e il suo impegno giudicato arrogante. L'ostilità di alcuni si concretizzò nell'incendio doloso delle sue motonavi il *Delfino* e la *Libera*.

Maurizio Scotto avrebbe potuto avere un grande avvenire negli Stati Uniti, ma preferì impegnarsi con tutte le sue forze per il progresso e il benessere della sua isola.

In occasione del Natale o di altre ricorrenze religiose, la sua casa si riempiva di pacchi-dono, da destinare alle pesche di beneficenza. Tutti i poveri dell'isola ricevevano, quindi, un segno tangibile della sua generosità!

Inoltre, sponsorizzò l'Istituto Professionale ENEM, di cui era preside il sacerdote Nicola Scotto di Carlo.

Molteplici erano quindi le iniziative e i progetti dell'imprenditore. Tra l'altro, si adoperò affinché alla Chiaiolella, al Pozzo Vecchio e a San Giacomo si effettuassero delle perforazioni per verificare l'eventuale presenza di acque termali, ma non se ne trovarono.

Negli anni '50 acquistò la Tonnara che serviva da deposito delle reti destinate alla pesca dei tonni, ubicata nel tratto di mare tra Ciraccio e Ciracciello, di proprietà di Angelo Simeone. Acquistò, inoltre, tutto il terreno circostante, di cui una parte fu espropriata per costruirvi la strada che porta a Santa Margherita. In quella circostanza, riuscì a mettere d'accordo ben cinquantadue proprietari, molti dei quali vivevano in America e in Francia.

Nel 1954 presentò il primo progetto d'impianto turistico alla Chiaiolella, a firma dell'ingegnere Triepi. Purtroppo, tale progetto venne più volte bocciato dal Comune di Procida. Dopo anni di vicissitudini, soltanto nel 1990, molto tempo dopo la sua morte, la Magistratura ha sbloccato la situazione e il sogno di Maurizio, coltivato dalle figlie Maria ed Elisa si è finalmente realizzato!

Maurizio Scotto di Santolo si spense nel 1958, per un enfisema polmonare. Non c'era nessuno che potesse portare avanti le sue molteplici attività perché i figli erano ancora piccoli. Le figlie



Anni '50. Mn SAN MICHELE in entrata nel porto di Napoli.

maggiori, Maria ed Elena, pur giovanissime, si adoperarono con tutte le loro forze per sostenere l'azienda e per continuare negli intenti manifestati dal padre. Gli zii materni, Augusto e Rodolfo Strudel, seguirono con affetto questa fase travagliata della vita della famiglia Scotto.

Nel 1964, l'azienda fu venduta all'armatore ischitano Nicola Monti, il quale rilevò le navi e le linee. In un primo tempo il cantiere fu dato in gestione, poi fu ripreso dal figlio di Maurizio, Carlo Scotto di Santolo, infine ceduto al capitano Salvatore Primario.

Maurizio Scotto di Santolo ha costituito un raro esempio di iniziativa imprenditoriale in quanto è riuscito a trasformare in occasioni di lavoro e sostegno per l'economia dell'isola gli elementi tipici di essa: il mare, la pesca, l'agricoltura, il collegamento con la terraferma, indispensabile per la vita di Procida. (Pozzuoli, anno 1998)



Mn LIBERA a Pozzuoli imbarca auto per Procida ed Ischia.



8.09.1957. Mn LIBERA in arrivo a Pozzuoli.

COSTUME E SOCIETÀ

L'accusa sovrana mossa alla Redazione e quella di non aprire le pagine del Notiziario ai giovani che con la loro "freschezza" d'animo e di idee porterebbero una ventata di modernità pur trattando cose d'epoca. Non trascurando l'accusa ci siamo sempre detti: ma dove sono i giovani? Non mollando la ricerca ed esercitando un minimo di autorità parentale (rapporto nonno-nipote) abbiamo messo sotto l'autore, che - sotto la saggia guida della sua "maetra" - volentieri si cimenta con la scrittura. Se qualcuno intravedesse un ben che minimo "conflitto d'interesse" è pregato di segnalarlo in Redazione.

Andiamo al mare?

NASCITA E SVILUPPO DELLA BALNEAZIONE IN ITALIA ED A NAPOLI.

Testo di Mario Rastrelli Giugno 2020



La civiltà balneare in Italia inizia a diffondersi verso la fine del 1700 con gli inglesi che visitano il nostro paese. E Napoli è stata una meta altamente privilegiata, dove si è sviluppato il Gran Tour, un fenomeno culturale molto in voga in quel periodo. Lord Hamilton, ambasciatore inglese, d'estate riceveva i suoi connazionali nel villino a Posillipo, detto villa Emma, dove gli scugnizzi napoletani gli avevano insegnato a nuotare, un esercizio fisico da lui praticato con molto piacere.

La moda dei bagni però è nata in Inghilterra quando il medico inglese Richard Russel nel 1750 ha fatto costruire il Royal Albion Hotel, sulla spiaggia di Brighton dove faceva immergere i propri pazienti trattati con dell'acqua di mare, che aveva proprietà curative, ben note nel mondo antico.

Negli anni Quaranta dell'800 Thomas Cook iniziò quello che oggi possiamo comunemente chiamare "viaggio di gruppo", inaugurando un'agenzia che si occupava di tale tipo di vacanza con più sedi; anche a Napoli dagli anni Sessanta fu aperta una sede che organizzava per i turisti borghesi gite al Vesuvio, Ischia e Capri.

Nel corso dell'800 gli inglesi elaborarono il concetto del tempo libero "Leisure Time", ferie pagate dal datore di lavoro. Così anche in Italia si sviluppò il piacere della villeggiatura, una vera e propria moda, che comprendeva anche la balneazione, fortemente legato al turismo borghese che all'epoca si stava affermando. Il primo a saper

cogliere l'originalità ed allo stesso tempo la modernità di tale idea in Italia, fu un medico di Viareggio Giuseppe Giannelli che nel 1828 fu tra i promotori dello Stabilimento Balneare di Viareggio.

Anche a Venezia e Livorno altri medici, Fabio Grilli e Tomaso Rima, si impegnarono a far nascere i primi stabilimenti balneari; Paolo Montegazza pubblicò nel 1873 un codice igienico dove dava semplici regole per riuscire ad usufruire al meglio della balneoterapia.

Col tempo il bagno passò da terapia - oggi probabilmente lo definiremo una branca della "medicina alternativa" - ad evento mondano, proprio di quella nuova classe dirigente borghese destinata ad imporre i propri gusti sull'intera società nel corso del "Secolo breve" come lo definì Hobsbawm.

Verso la fine dell'Ottocento e gli inizi del novecento nacquero anche le prime città di villeggiatura dove il turista si recava per gli stabilimenti attrezzati per soddisfare i nuovi gusti che si andavano diffondendo riguardo il tempo libero.

Gli stabilimenti ospitavano inoltre eventi, cene e balli mondani dove la folla accorreva informata ma soprattutto attratta da coloratissimi manifesti, veri capolavori dello stile Liberty, pura arte del tempo della Belle Epoque. Le due città simbolo di tale rivoluzione in Italia furono senza dubbio Rimini e Sanremo, entrambe molto amate dagli inglesi.

Alla fine dell'800 Napoli, su direttiva del ministro Depretis, viene ristrutturata per creare nuovi quartieri borghesi: vengono creati due boulevards sul modello di quelli parigini, Corso Umberto e via Depretis. Le spiagge di Santa Lucia e Chiaia, popolate dai pescatori, furono trasformate in lungomare e nei due quartieri furono costruite abitazioni per la nuova e ricca borghesia cittadina napoletana. Col tempo anche Posillipo divenne luogo privilegiato dalla borghesia ma soprattutto dalla villeggiatura, particolarmente amata dagli americani, ai quali probabilmente ricordava le dolci coste di Long Island descritte magnificamente da Fitzgerald nel Grande Gatsby.

Questo testo è stato scritto con il prezioso aiuto dell'amica e professoressa Maria Sirago, autrice de Matilde Serao e il "saper vivere...marino", La Quercia editore, Napoli, 2010, e La scoperta del mare, Intra Moenia, Napoli, 2003.





ORGOGGIO ITALIANO NEL MONDO

L'Ammiraglio Giuseppe Angrisano, idrografo di fama mondiale, segue sempre appassionatamente il nostro Notiziario e dalla sua residenza spagnola di Barcellona non tralascia di segnalarci quanto d'importante accade nell'Organizzazione Idrografica Internazionale (IHO). Approfittando della recente nomina a Direttore dell'IHO del brillante Ammiraglio Luigi Sinapi, direttore dell'Istituto Idrografico della nostra M.M. - al quale porgiamo le nostre più sincere congratulazioni - l'amico Giuseppe Angrisano ha scritto per noi un'interessante storia sulla presenza italiana nell'ambito IHO corredando l'articolo anche con rare fotografie "IHO Courtesy".



UNA NOTIZIA ATTUALE CON RADICI CENTENARIE

GIUSEPPE ANGRISANO

Si tratta del ritorno della presenza italiana nel comitato di direzione dell'Organizzazione Idrografica Internazionale (IHO).

Il 5 giugno 2020, il Contrammiraglio Luigi Sinapi (**foto**) è stato eletto Direttore dell'Organizzazione Idrografica Internazionale (IHO) con sede nel Principato di Monaco. Prenderà servizio il primo settembre per un mandato di sei anni e farà parte del Comitato di Direzione dell'IHO formato da un Segretario Generale, (attualmente Dr. Mathias Jonas Germania) e da due Direttori: Capitano di Vascello Abri Kampfer (Sud Africa) e Contrammiraglio Mustafa Iptes (Turchia) che termina il suo secondo mandato e verrà sostituito dal Contrammiraglio Sinapi. (Vedasi foto dei tre scattata da me quando furono eletti tre anni fa.)

L'elezione, per la prima volta nella storia dell'IHO, si è svolta per via telematica a causa dell'epidemia da coronavirus che ha impedito lo svolgimento tradizionale dell'Assemblea dove i rappresentanti degli stati votano sul posto. Il voto telematico ha quindi implicato direttamente i Ministeri degli affari esteri delle nazioni invitate a votare, (in totale 89 stati di tutti i continenti) dando più forza alla scelta del candidato dell'Italia.



Il Contrammiraglio Sinapi ha un Curriculum Vitae di tutto rispetto che sintetizzo:

Nasce a Grosseto il 27 agosto 1967, consegue la maturità classica nell'ottimo Liceo Classico "Vitruvio Pollione" di Formia, che annovera fra i suoi ex allievi altri Ufficiali di Marina. Segue i corsi normali in Accademia Navale a Livorno, si specializza in idrografia (Idrografo classe A), comanda il *Mirto* nave idrografica e due navi combattenti: la Fregata *Zeffiro* ed il Supercaccia *Luigi Durand De La Penne*. È ufficiale di staff al Comando NATO

a Napoli. È capo ufficio di Pianificazione finanziaria e logistica dello Stato Maggiore della Marina e molti altri incarichi. Non trascura la sua formazione ed ottiene i seguenti titoli: laurea in fisica, laurea in scienze marittime e navali, laurea in scienze diplomatiche ed internazionali, master in geomatica marina e master di studi militari, strategici ed internazionali. È stato anche insegnante di idrografia e geodesia agli studenti dell'Università Parthenope di Napoli. Come Direttore dell'Istituto Idrografico della Marina ha cooperato efficacemente con la IHO ricoprendo il compito di Presidente della Commissione idrografica per il Mediterraneo ed il Mar Nero. È una commissione che comprende tutti gli stati rivieraschi dell'area più UK ed USA ed è una commissione in

cui ai problemi tecnici (piani di cartografia nautica elettronica e tradizionale, la distribuzione e codificazione dei dati, sviluppi tecnici etc.) si aggiungono talvolta argomenti di natura politica da trattare con misura ed intelligenza. Si aggiunga a questo l'inserimento nello sviluppo del programma IHO di cooperazione tecnica come è stato il dono di una imbarcazione, costruita in Italia completamente attrezzata che fu ceduta al servizio idrografico del Libano tre anni fa.

Sempre nell'ambito dei compiti dell'IHO, l'Ammiraglio Sinapi è stato ed è ancora Presidente del gruppo di lavoro di sviluppo degli standard per i rilievi e per la cartografia nautica. Compito delicato per assicurare la corretta esecuzione dei rilievi idrografici e l'intercambio dei dati numerici facilitandone uso e lettura.

Da questo succinto riassunto si può vedere che l'elezione dell'Ammiraglio Sinapi assicura alla IHO un Direttore dalla preparazione completa in campo marittimo, navale (comandi in mare importanti) in campo di relazioni internazionali, in campo scientifico ed in quello culturale (la cultura italiana è sempre di primissimo ordine, specialmente, oserei dire, se basata su studi classici).

L'Ammiraglio Sinapi segue una serie di ufficiali della Marina Italiana che lo hanno preceduto



nell'Organizzazione Idrografica Internazionale. Vorrei citare per primo il Capitano di Fregata Dr. Alberto Alessio che partecipò alla Conferenza Idrografica di Londra quella che diede origine alla IHO (allora chiamata International Hydrographic Bureau).

Nella fotografia di gruppo, dei delegati alla conferenza, il CF Alessio è il quarto da sinistra seduto in prima fila. Egli non fece parte del primo comitato di direzione ma, con la sua partecipazione alla conferenza di Londra, dette il significativo apporto italiano alla creazione della, ormai centenaria IHO. Nel corso degli anni l'Italia fornì all'IHO quattro Direttori: Il Contrammiraglio Luigi Tonta Direttore dal 1927 al 1932, il Contrammiraglio Alfredo Viglieri Direttore dal 1952 al 1965 e Presidente del Comitato di Direzione dal 1965 al 1967. Contrammiraglio Alfredo Civetta Direttore dal 1987 al 1992, il Contrammiraglio Giuseppe Angrisano



Luigi Tonta



Alfredo Viglieri



Alfredo Civetta



Giuseppe Angrisano

Direttore dal 1992 al 1997 e Presidente del Comitato di Direzione dal 1997 al 2002. Vedansi le foto dei quattro predecessori così come esposte nella Galleria dei Direttori del Segretariato dell'IHO. Da notare che tutti sono stati direttori dell'Istituto Idrografico.

In particolare l'Ammiraglio Sinapi ha ceduto, il 20 luglio 2020, la Direzione dell'IIM al Contrammiraglio Massimiliano Nannini che già era nello staff dell'Istituto come Vice Direttore, anche lui ufficiale idrografo di gran valore. Li vedremo entrambi partecipare alle assemblee dell'IHO nei prossimi mesi. La voce dell'Italia sarà dunque ascoltata in quelle occasioni.

L'IHO a giugno 2021 compie 100 anni di presenza nel Principato di Monaco. Fu invitata a risiedervi, fin dalla sua costituzione (1919), dal Principe Albert I oceanografo di fama internazionale fondatore del celebre Museo Oceanografico che alberga in un edificio classico a picco sul mare. Il Museo e l'IHO collaborano spessissimo tra loro. Le sedi dell'IHO sono state tre: Una sede iniziale (provvisoria) nella Place d'Armes del Principato, un palazzetto lungo la banchina Kennedy che fu fatto costruire nel 1928 appositamente dal Principe Louis II (vedasi foto presa da nave *Vespucci*) ed ora installato in un edificio funzionale dalla parte opposta del porto di Monaco inaugurato dal Principe Ranier III nel 1996 ([vedasi foto](#)).

L'Ammiraglio Sinapi, quinto Direttore italiano dell'IHO, parteciperà alla celebrazione del centenario di funzionamento dell'IHO nel Principato. L'IHO ha preparato un libro, che verrà distribuito prossimamente, il cui titolo è:

MEASURING AND CHARTING THE OCEAN (One hundred years of International Cooperation in Hydrography).

Si spera che per l'epoca delle celebrazioni, l'emergenza sanitaria, iniziata a febbraio 2020, sia sotto controllo e che Monaco veda in porto navi idrogroceanografiche e rappresentanti delle istituzioni idrografiche nazionali. Sarà un altro evento di interesse, ne sono sicuro, dei lettori dei bollettini CSTN.



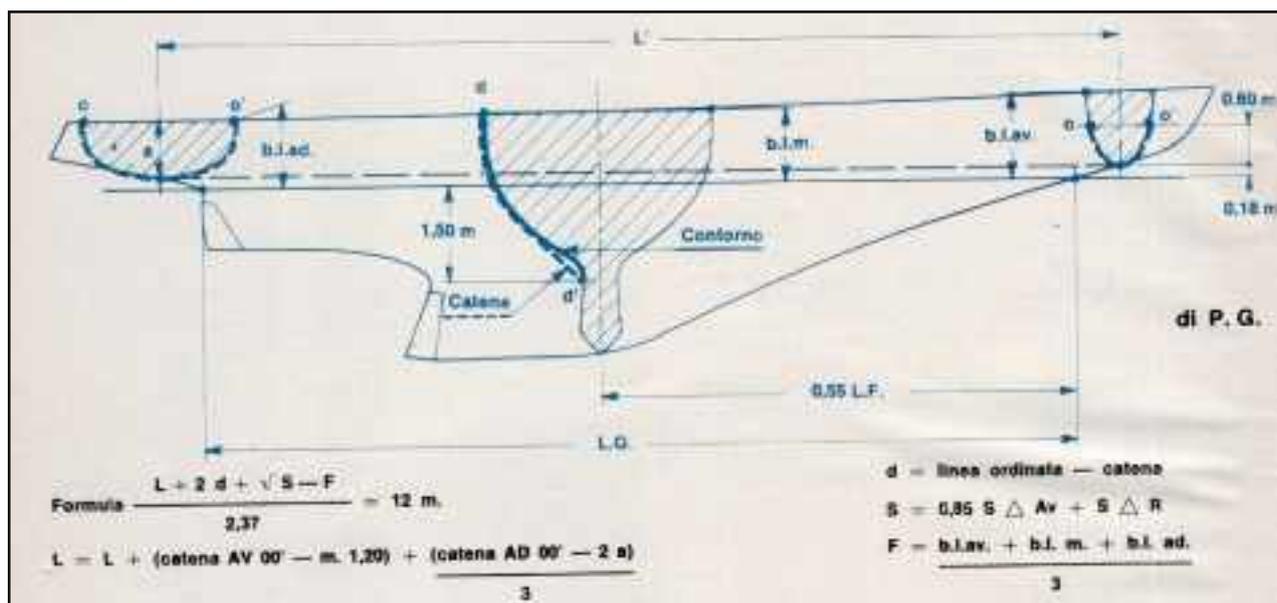
1994. Foto della vecchia sede dell'IHO a Monaco scattata da bordo di Nave Vespucci. L'edificio fatto costruire specificamente dal Principe Louis II nel 1928, è stato demolito nel 1998 ed al suo posto vi è un albergo. Giuseppe Angrisano ha fatto mettere una targa commemorando il vecchio bureau.

... DAL TOPO DI BIBLIOTECA

La Conferenza di Londra del 1906 cui partecipano 16 paesi, istituisce la International Rule for Yacht Measurement and Rating che entrerà in vigore dal 1 gennaio 1908. Nascono le Classe Metriche dei 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19, 23 Metri e la classe A per gli yacht superiori ai 23 metri. Nel 1907 viene varato in Inghilterra il primo 12 Metri. Tra il 1908 ed il 1914 vengono varati in Europa oltre quaranta 12 Metri. La classe diviene olimpica nel 1908. Nel 1929 il Cantiere Baglietto vara il primo 12 Metri italiano: è "La Spina" (I-1). Non essendo questo il momento per fare la storia dei 12 Metri presentiamo questo vecchio articolo scovato dal nostro Topo su una rivista di 50 anni fa.

(da QUATTORRUOTE MARE, giugno 1970)

Cos'è un "12 m. S.I."



Un 12 m. Stazza Internazionale è un'imbarcazione concepita esclusivamente per la corsa; ha una lunghezza fuoritutto di circa 20 m. e una lunghezza al galleggiamento di 14 m. La sua larghezza è sempre vicina al minimo autorizzato dalla stazza che è di m. 3,60. Il suo pescaggio, che è funzione della lunghezza al galleggiamento, (16% di L.G. + m. 0,50) è di circa m. 2,74. Il dislocamento minimo autorizzato, anch'esso in funzione della lunghezza al galleggiamento (20% di L.G. + m. 0,13) è di circa 27 tonn. delle quali da 17 a 19 tonn. sono di zavorra in piombo. La media dei 3 bordi liberi misurati alle sezioni indicate sullo schema non può essere inferiore a m. 1,21 e l'insellatura deve essere una curva concava regolare.

L'altezza massima del piano velico è di m. 25,18 sopra al bordo e quella del triangolo prodiero di m. 18,93.

La superficie velica che è uno dei fattori che entrano nella formula di stazza è di circa m². 165 per la somma dei due triangoli. Il triangolo prodiero non è considerato che per l'85% della sua superficie reale per cui si capisce l'interesse che vi è ad aumentarlo: si arriva così a dei genoa che raggiungono circa 110 m². La superficie degli spinnakers, che è attualmente limitata, si situa tra i 200 e i 300 m², ma il più grande non è necessariamente quello che dà il miglior rendimento. Per ultimo queste imbarcazioni devono essere costruite sotto la sorveglianza del Lloyd o di un organismo equivalente secondo il regolamento corrispondente alla serie dei 12 m. S.I. In più, alcune restrizioni che concernono la superficie e il sistema di chiusura delle aperture sono definite nel regolamento di stazza. La formula di questo regolamento è:

$$L + 2d - F + \frac{\sqrt{S}}{2,37} = 12 \text{ m}$$

Essa è relativamente semplice poiché L ed S sono praticamente le sole variabili, dato che F è sempre al minimo di m. 1,21 e “d” ha un valore estremamente piccolo (ridotto per esempio a zero su Chancegger). La sola variabile legata alle forme è la differenza tra catene e altezze prese a proravia e a poppavia di un piano situato a m. 0,18 sopra la linea di galleggiamento; quelle prodire, sono limitate da un punto situato a m. 0,60 sopra questo piano. Queste differenze non possono essere rispettivamente inferiori a m 0,36 e a m, 1,20.

Dato il loro dislocamento molto elevato i 12 m. sono essenzialmente delle imbarcazioni per venti leggeri non avendo che una stabilità di peso. Essi raggiungono rapidamente la velocità limite da 8 a 8,5 nodi di bolina e di 11 nodi al massimo con venti portanti. L’architetto cercherà dunque, in tutti i modi, di aumentare la lunghezza al galleggiamento effettiva, di ridurre al massimo la superficie bagnata e di accrescere il rendimento delle vele per poterne diminuire la superficie.

Le attrezzature, essendo costanti, un aumento della linea di galleggiamento autorizzerà un aumento corrispondente del dislocamento che sarà interamente riportata sulla zavorra.

Uno dei soggetti di studio attualmente più avanzati è quello del passaggio nell’onda, fattore importantissimo di resistenza all’avanzamento. Tutto ciò si traduce nella diminuzione degli slanci che rappresentano un peso particolarmente nocivo e la concentrazione delle masse verso il centro dell’imbarcazione. Si studia poi accuratamente la aerodinamica di tutto l’insieme dell’armamento ed ora anche della coperta.

La costruzione di un 12 m. si richiama a tutte le risorse delle tecniche più avanzate in particolare per gli studi nelle vasche navali e nelle gallerie del vento, nella costruzione delle attrezzature e del sartame e nella tessitura delle vele.

Si comprende perciò l’importanza dei mezzi finanziari necessari se si sa che la costruzione sola di un 12 m. va dai 300 ai 400 milioni di lire, ai quali bisogna aggiungere tutte le spese per il materiale supplementare e per la campagna di regate. (P.G.)

