



Notiziario CSTN

MAGGIO 2021
N° 105



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 X - N° 105

NOTIZIARIO ON-LINE

maggio 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • I successi di Straulino | pag. 23 |
| • La vela in Italia (parte I) | pag. 2 | • La progettazione di yachts . . . | pag. 28 |
| • Porti del Regno delle Due Sicilie | pag. 8 | • La gente di mare | pag. 31 |
| • Giulio C. Carcano (parte III) | pag. 15 | • Gabbiani | pag. 36 |
| • Un uomo e la sua lanterna | pag. 21 | • Il principe velista | pag. 37 |

EDITORIALE

A partire da questo numero il "Notiziario" pubblica gli appunti preparati anni fa da Franco Belloni e Gianni Magnano. Gli appunti sono suddivisi in vari argomenti inerenti la storia dello sport della vela e la sua diffusione. Originariamente erano destinati ad essere raccolti in un libro che non fu mai pubblicato a causa della prematura morte dell'indimenticabile amico Franco. Gianni ha preferito non dare seguito a questa idea e ha pensato di donare al Centro Studi gli appunti per la pubblicazione periodica a puntate. Altra interessante novità di questo numero, grazie all'Istituto Idrografico della Marina, è la pubblicazione di una carta nautica del 1934 aggiunto in calce all'articolo sulla storia del Porto di Crotona curato da Antonio Formicola. Inoltre: con la terza puntata si conclude la straordinaria storia del progettista Giulio Cesare Carcano curata da Sandro Alessi; la signora dei fari, Annamaria Mariotti, ci racconta il suo incontro con il farista di Carloforte; ritorno di Maurizio Elvetico con alcuni cenni storici sulla progettazione di yacht in USA nella prima metà del '900; un saluto al Principe velista e le novità in libri in vetrina.

Foto di copertina: il 15 metri S.I. "Mariquita" in una regata di Vele d'Epoca a Napoli.

Hanno collaborato: **Sandro Alessi, Sergio Bisiani, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Franco Belloni, Gianni Mangano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Annamaria mariotti.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

LA VELA IN ITALIA



Gianni Magnano, nostro prezioso collaboratore al quale siamo grati per quanto ha pubblicato sin ora sul Notiziario, ha deciso di rendere pubblici i testi inediti di un libro che stava preparando insieme al comune, compianto ed indimenticabile amico Franco Belloni. Siamo particolarmente soddisfatti del privilegio che ci viene concesso di pubblicare per primi questi appunti sperando di fare cosa gradita ai lettori velisti e non.



Questa è la prima parte degli appunti inerenti un libro sulla vela in Italia. Il testo è tratto dagli appunti che io e Franco Belloni abbiamo preparato dal 2008 al 2012 - il testo e le immagini sono state adattate alle esigenze tipografica del “Notiziario”.

GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

Prima Puntata

La vela per il diporto e l'agonismo è, ancor prima che in Italia, una realtà in Inghilterra, Olanda, Svezia, Germania, Francia e Stati Uniti. La comune passione sportiva favoriva i rapporti umani e lo spirito d'associazione: in ogni Nazione dove s'iniziava a praticare l'attività velica, nascevano e si diffondevano i club. Ricordiamo le origini, tra quelli che hanno segnato tappe importanti nella storia dello yachting internazionale, di alcuni di essi.

Carlo II Stuart: un inizio regale

Nell'agosto del 1660 la Città d'Amsterdam regalò al re d'Inghilterra Carlo II Stuart, dopo il ritorno in patria dall'esilio durante la dittatura di Oliver Cromwel (1649-1660), il magnifico yacht *Mary* di 15,85 metri di lunghezza in chiglia. Grande fu l'interesse di Carlo II per le barche da diporto. Nel suo minuzioso e preciso Diario, Samuel Pepys¹ annotò il 15 agosto: “*Questa mattina alle cinque il Re è andato a vedere una barca olandese da diporto, ormeggiata a valle del Ponte*”.

Il 1° ottobre 1661 si disputava sul percorso di circa 40 miglia da Greenwich, allora un sobborgo nella periferia orientale di Londra, a Gravesend, più a valle verso l'estuario del Tamigi, e ritorno una regata, la prima in Inghilterra, con un premio di 100 sterline fra il re, che partecipava con un nuovo yacht progettato e costruito in Inghilterra dal famoso maestro d'ascia Christopher Pett, di nome *Katherine*, come la futura moglie Caterina di Braganza, ed il fratello Giacomo duca di York, futuro re James II, con lo yacht *Anne*, nome della seconda figlia. La regata, cui ne seguirono altre, venne vinta da Carlo II. La passione del re per la navigazione a vela era cosa nota: durante il suo regno furono varati ben ventotto yacht per lui e il fratello, coinvolgendo altri aristocratici e dando praticamente inizio alla navigazione da diporto, anche se precedentemente vi furono altre iniziative in Olanda.

A Queenstown, nella Baia di Cork, nel sud-ovest dell'Irlanda, nacque nel 1720 il primo circolo velico, il Water Club of the Harbour of Cork, che svolse l'attività annuale dalla prima marea massima d'aprile all'ultima di settembre per ben quarantacinque anni, vale a dire fino al 1765 quando si perse ogni memoria.



Carlo II re di Inghilterra tra il 1669 e il 1685.

Nel 1775 veniva fondata la Cumberland Sailing Society or Fleet, che dal 1823 si chiamerà Thames Yacht Club e dal 1830 Royal Thames Yacht Club, con sede a Londra. Il Royal Thames Yacht Club organizzò, annunciata con un avviso il 6 luglio 1775 sul *Punlic Advertiser*, la sua prima regata velica sul Tamigi dal Ponte di Westminster a quello di Putney e ritorno riservata agli yacht da



Il guidone del Royal Thames Yacht Club di Londra.

2 a 5 tonnellate di stazza, con in palio la Silver Cup, donata da Henry Frederick duca di Cumberland, fratello di Giorgio III e ammiraglio dell'Armata, era il 13 luglio 1775. La gara fu vinta dallo yacht **Aurora** di Mr. Parkes.

Quarantadue proprietari di imbarcazioni a vela, tra loro alcuni nobili, fondarono il 1° giugno 1815 a Londra nella Thatched House Tavern in St. James's Street, lo Yacht Club con la sede dal 1825 a Cowes, isola di Wight, che diventò nel 1833 il celebre Royal Yacht Squadron.

Condizione assoluta per essere ammessi al Royal Yacht Squadron era quella di possedere uno yacht a vela di almeno 10 tonnellate, portate a 20 nel 1818 e a 30 sette anni più tardi.

Mai dire no! Nel 1856, dopo il varo del secondo **Victoria and Albert** della regina Vittoria d'Inghilterra che amava le imbarcazioni da diporto, il Royal Yacht Squadron permise ai suoi soci di essere proprietari anche di yacht a vapore.

Già nell'Ottocento, soprattutto nei Paesi del Nord Europa, la diffusione dei circoli nautici era in pieno sviluppo.

In Svezia, a Stoccolma, nel 1830 fu costituito il Kungl Svenska Segel Sällskapet, il primo circolo europeo

del continente, e nel 1860 a Göteborg nacque il Göteborg Kungl Segel Sällskapet.

In Olanda, venne fondato ad Amsterdam nel 1847 il Koninklijke Nederlandsche Zeil-en Roeivereening.

In Germania, a Königsberga sul Pregel fu istituito nel 1855 il Segelclub Rhe; mentre ad Amburgo nel 1858 il Norddeutscher Regatta Verein,

cui seguivano altri club tra cui a Kiel nel 1887 il Marine Regatta Verein (oggi Kieler Yacht Club), il circolo degli ufficiali della Marina imperiale. A Kiel, un gruppo di velisti locali e di Amburgo, il 23 luglio 1882 organizzava la prima Kieler Woche, la Settimana Velica di Kiel effettuata ancora oggi. A Kiel, si sono disputate le regate dell'Olimpiade di Berlino del 1936 e di Monaco del 1972.

Nel 1838 in Francia venne fondata la Société des Régates du Havre, nel 1848 nasce un Comitato per l'organizzazione delle regate nella Baia di Saint-Malo e nel 1858 il Cercle de la Voile de Paris con la sede sociale nella capitale e quella nautica sulle rive della Senna ad Argenteuil sino al 1894 e successivamente Meulan.

Le regate del Cercle de la Voile de Paris e il bacino d'Argenteuil erano talmente popolari che diventarono il soggetto dei celebri quadri dei pittori impressionisti Gustave Caillebotte², che univa la passione per la pittura a quella per la vela, Edouard Manet, Claude Monet, Pierre-Auguste Renoir e Alfred Sisley.

Il 15 giugno 1867, con il patrocinio di Napoleone III e auspici gli scrittori Victor Hugo, Alexandre Dumas, Eugène Sue e il barone Taylor, venne fondato a Parigi lo Yacht Club de France.

Anche negli Stati Uniti d'America fiorivano iniziative. Un gruppo di giovani scanzonati fondava nel 1834 il Boston Boat Club. Ammiraglia del circolo, la goletta *Dream* di 14 metri che, quando il sodalizio si sciolse, era acquistata da George L. Schuyler, uno dei nove fondatori il 30 luglio 1844, a bordo della goletta *Gimcrack* di John Cox Stevens, del New York Yacht Club e membro del Sindacato proprietario della famosa goletta *America*.

Il 1871 è l'anno di fondazione a Oyster Bay, Long Island Sound, New York, del Seawanhaka Corinthian Yacht Club. Nel 1882, nella formula di stazza del "Seawanhaka" era calcolata per la prima volta nella storia dello yachting la superficie velica. Questa formula sarà ispiratrice di quelle successive. Infatti, in Inghilterra nel 1886 la Yacht Racing Association approvava la formula di stazza dell'architetto navale Dixon Kemp³ del 1880 dove era introdotta, per la prima volta anche in Europa, la superficie velica.

The One Hundred Guinea Cup

nel 1851 alcuni corrieri arrivati dall'America informavano i dirigenti del Royal Yacht Squadron che un gruppo di soci del New York Yacht Club avevano in costruzione una goletta per andare a gareggiare nelle acque del Solent. La notizia suonò come una chiara sfida dello yachting americano a quello anglosassone che vantava ormai una tradizione secolare.

John Cox Stevens con il fratello Edwin e gli amici James A. Hamilton, George L. Schuyler, J. Beekman Finley e Hamilton Wilkes avevano costituito un Sindacato per la costruzione di una goletta con l'ambizione di battere tutti gli yacht americani esistenti e, inoltre, con l'intenzione di attraversare l'Atlantico per andare in Inghilterra in occasione della "Great Exhibition of the Industry of All Nations" al Crystal Palace in Hyde Park a Londra.

Il progetto del nuovo schooner era di George Steers e il costruttore fu William H. Brown. Steers alcuni anni prima aveva progettato la goletta *Mary Taylor* che mostrò le sue capacità battendo tutti gli scafi veloci americani. Nel contratto stipulato con il cantiere da George L. Schuyler, il maggior finanziatore del Sindacato, era stabilito che se la goletta non avesse dato i risultati previsti avrebbe potuto essere rifiutata. Una clausola certamente sfidante visto che lo yacht aveva un valore di 30 mila dollari.

La goletta, varata il 3 maggio 1851, è battezzata con il nome di *America*. Il suo certificato di costruzione del 17 giugno recava il numero di registro 290 e riportava questi dati: lunghezza fuoritutto 30,80 metri, al galleggiamento 28,50 metri, larghezza 6,85 metri, superficie velica 488 metri quadrati.



Il guidone del celebre club inglese con sede a Cowes nell'Isola di Wight



la goletta "America" in navigazione.

America, al comando del capitano Richard "Old Dick" Brown, uno dei migliori timonieri delle navi-pilota della costa Occidentale degli Stati Uniti, partì alle otto del mattino del 21 giugno 1851 e portò a termine la traversata da New York a Le Havre in 20 giorni e per ripartire alla volta dell'Inghilterra il 31 luglio dove giungeva la sera stessa.

La nebbia costrinse lo schooner ad una sosta obbligatoria all'ancora sei miglia fuori Cowes. Il mattino successivo ripartì verso il Royal Yacht Squadron "scortata" dal cutter inglese *Laverock* che, oltre all'atto di cortesia, voleva provarsi con *America* in navigazione. Brown all'inizio seguiva il cutter inglese, ma quando fu evidente che *Laverock* voleva la regata s'impegnò e superando al vento lo "sfidante" accumulando un vantaggio di oltre 500 metri.

Lo "Squadron" mise in palio un trofeo d'argento chiamato The One Hundred Guinea Cup (Coppa delle Cento Ghinee) per significare l'importo pagato all'orafo R. & S. Gerard di Londra.

La regata si disputò intorno all'isola di Wight senza compensi. La mattina del 22 agosto *America* era in gara contro 15 yacht inglesi, 8 cutter e 7 golette, il dislocamento variava tra 40 e 300 tonnellate.

Il vento era medio-leggero da nord-est e il mare leggermente mosso in una giornata soleggiata, *America* aveva un bel "passo" tanto che ben presto prese la testa della flotta doppiando St. Catherine's Point a sud dell'isola, ai Needles nell'estrema costa est ed infine giungendo al traguardo di Cowes con un distacco di oltre 7 minuti sui concorrenti.

Si racconta che la regina Vittoria, che seguiva la regata a bordo dello yacht reale *Victoria and Albert*, abbia chiesto "Chi è il primo?" e alla risposta "L'*America*. Vostra Maestà", e "Chi è il secondo?" avendo come risposta "Non vi è secondo. Maestà".

La Coppa delle Cento Ghinee, con una lettera dell'8 luglio 1857, venne donata dal Sindacato al New York Yacht Club e da quel giorno "*Qualunque Yacht Club organizzato di qualsiasi nazione straniera avrà sempre il diritto, attraverso uno o più dei suoi soci, di chiedere di gareggiare per questa Coppa con qualsiasi yacht o nave di non meno di 30 tonnellate e non più di 300 ...*".⁴



La coppa delle cento ghinee donata dal sindacato al New York Yacht Club nel 1857

Era nata la Coppa America: una leggenda!

Negli anni Ottanta del secolo scorso la prima sfida italiana per la Coppa America arrivò nel 1983, lanciata dallo Yacht Club Costa Smeralda di Porto Cervo. Il 12 metri italiano, *Azzurra*, progettato da Andrea Vallicelli con Cino Ricci skipper e Mauro Pelaschier timoniere, ottenne un successo sportivo e di immagine insperato alla nostra prima partecipazione alle regate per la scelta dello sfidante.

Note al testo

1) Samuel Pepys (Londra 1633-1703). Di modeste origini divenne segretario dell'Ammiragliato, presidente della Royal Society e consigliere di Carlo II. È famoso per il Diario (1825, post.) che registra la vita londinese dell'epoca pubblica e privata. Nel 1953, alla prima edizione della Giraglia si affermò nella sua Classe il III classe RORC *Samuel Peps* con al timone John H. Illingworth. Si trattava di un 24 piedi della Royal Naval Sailing Association (RNSA) progettato da John Laurent Giles con il piano velico progettato dallo stesso Illingworth.

2) Gustave Caillebotte (Parigi 1848-Gennevilliers, Parigi 1894). Pittore impressionista, ha dipinto diverse tele raffigurante imbarcazioni a vela ad Argenteuil. Amava anche la navigazione da diporto, era vicepresidente del Circle de la Voile de Paris, e sin dal 1879 partecipò con successo alle regate sulla Senna facendosi notare per le imbarcazioni da lui stesso progettate. Caillebotte è stato tra i primi a disegnare le linee dello scafo quando la stragrande maggioranza dei progettisti ricorreva al mezzo modello in scala. Un cutter con vele auriche di Caillebotte-Robot costruito da Texier nel 1897 ha partecipato con il suo ultimo nome di Lulu ad alcune edizioni delle Vele d'Epoca ad Imperia, ultima quella del 2010.

3) Dixon Kemp (Ryde, isola di Wight 1839-1899), ebbe molteplici interessi nello yachting: giornalista, autore di libri sulla progettazione delle barche da diporto e progettista. Promosse la Yacht Racing Association di cui fu segretario. La Yacht Racing Association, oggi Royal Yachting Association, venne fondata in Inghilterra nel 1875, quale federazione dei circoli velici inglesi.

4) Lloyd's Register of Shipping, "The America's Cup", p. 11.

(continua)



RITAGLI DI STORIA

Siamo arrivati nella zona ionica della Calabria ed esattamente a Crotona, terra antica e carica di storia e di leggenda. Ed appunto seconda una leggenda sarebbe stato l'Oracolo di Apollo nel VII sec. a.C. ad ordinare a Miscello di Ripe, condottiero dei coloni achei, di fondarla: "Attraversate il vasto mare e accanto al torrente Esaro fonderete Kroton". Poi, nel 530 a.C. - sempre a Crotona - l'esule filosofo greco Pitagora (matematico, astronomo, scienziato) fondò la sua scuola, una delle più importanti scuole di pensiero dell'umanità.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI CROTONE

ANTONIO FORMICOLA

Le origini del porto di Crotona o "Cotrona" risalgono all'inizio dell'VIII secolo a.C., quando venne fondata la colonia della Magna Grecia, e fu attivo centro di scambi commerciali con la madrepatria. Punto strategico nelle rotte del Mediterraneo passò vari periodi storici. Il declino della città durante il Medioevo coinvolse anche il porto che scomparve praticamente fino a quando all'inizio del XIII secolo, essendo la località una città demaniale e commerciale, importante per la produzione e l'estrazione di derrate dovute all'agricoltura ed alla pastorizia, l'imperatore Federico II decise di farvi costruire un approdo che risultava già funzionante nell'ottobre del 1239.



Veduta di Cotrona (1708). F. Cassiano de Silva, incisione, Vienna, National Bibliotek.

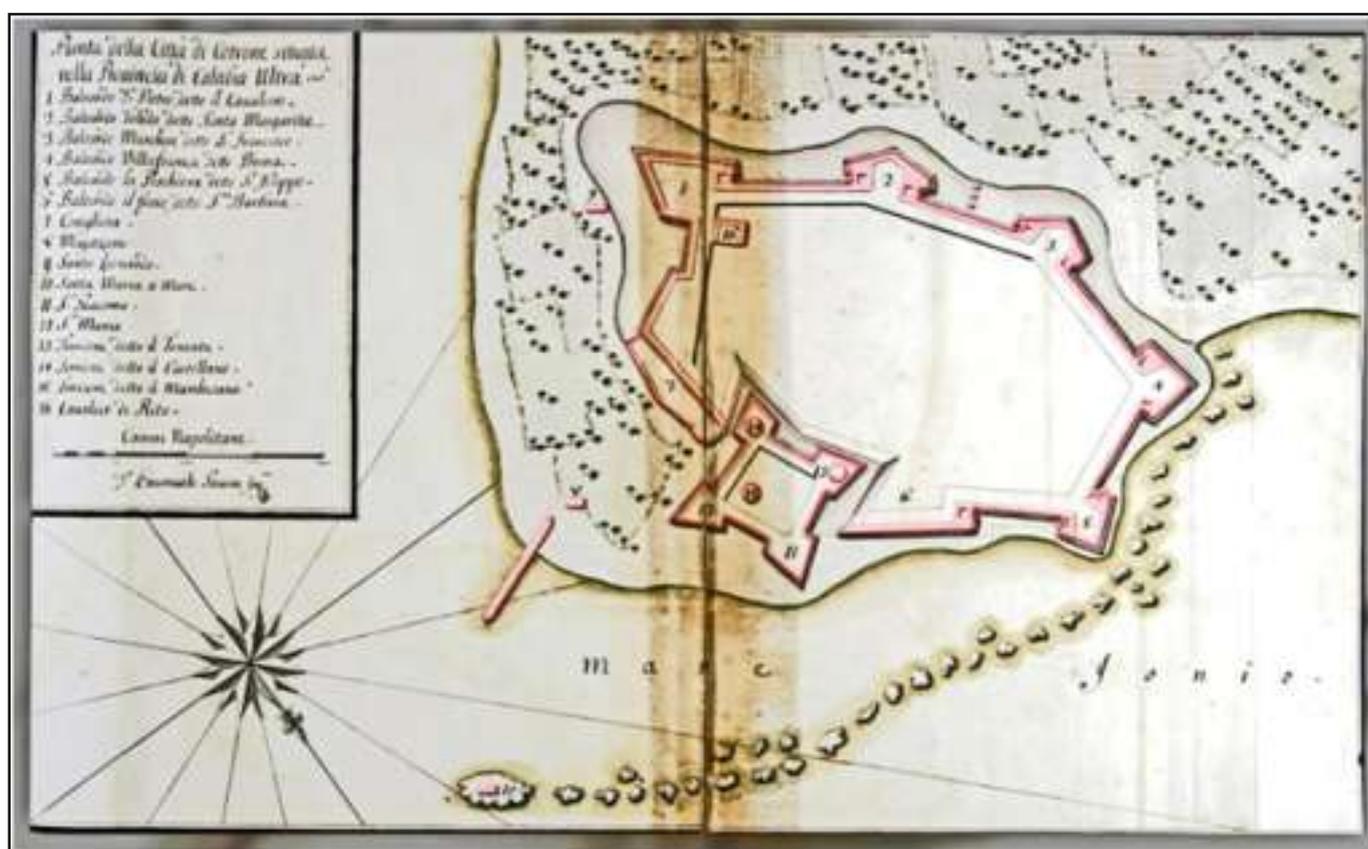
Anche qui gli spagnoli, dopo il loro arrivo, attribuirono un ruolo essenzialmente militare sia alla città sia al porto dando luogo alla costruzione di una cinta muraria e di un castello, per proteggere il sito dagli attacchi della pirateria ottomana. Durante l'esecuzione di questi lavori il porto ebbe un'importante funzione difatti per agevolare lo scarico dei massi lapidei, che giungevano unicamente via mare, nel novembre del 1542 vi fu stabilito un pontile in legno per "possireno scaricare le petre le barche allo più vicino dela fabrica". (1). Dalla documentazione consultata risulta che numerose imbarcazioni trasportanti blocchi lapidei, all'epoca chiamati "cantoni", giungevano in quel porto ancora nel mese di agosto del 1550. (2).

In un resoconto stilato al termine dei lavori di fortificazione si legge: "Cotrona è piazza reale posta sul mare, molto ben munita di artiglieria e bastimenti di guerra, con buon presidio di milizia spagnola, che guarda con

molta gelosia la città e il castello da esso poco spazio distinto . . . Trascurando la guardia di qualunque altra città della Calabria nella sicurezza di Cotrone solo ripongono la difesa della provincia tutta”. In effetti la presenza di naviglio da guerra dava allo scalo più un’importanza militare che commerciale.

Per quanto riguarda l’ubicazione del porto all’epoca la morfologia dei luoghi era configurata da un promontorio alla base del quale vi era una rientranza (chiamata “fossa”) costituita da una scogliera naturale dove all’interno era posizionato il molo protetto e sorvegliato dal castello con i suoi cannoni piazzati sul bastione Santa Maria. Dopo il periodo del raccolto (grano, orzo, legumi, ecc.), vi attraccavano numerosi bastimenti ma con cattivo tempo l’accesso e la permanenza in porto risultava alquanto pericolosa, non solo a causa dei venti dominanti provenienti da E e NE, ma anche perché tutt’intorno vi era la presenza di numerose secche. Tra la fine del Seicento e l’inizio del secolo successivo il traffico si intensificò notevolmente specialmente per il carico dei grani diretti principalmente verso Napoli, e di conseguenza si susseguirono numerosi naufragi dovuti anche al costante insabbiamento della zona.

La presenza di magazzini ubicati in prossimità del molo è indicata fin dall’inizio del Seicento e la loro esistenza, nel tempo divenne sempre più importante. In particolare uno più vicino al molo, all’inizio del ‘700 diviene la sede abituale dei custodi del porto nonché il ricovero dei padroni dei bastimenti e dei marinai durante le tempeste.



2 - Pianta della città di Cotrone e Castello (1700). Ben delineato il pontile che consentiva il carico/scarico dei bastimenti. (A.S.NA. Carte Montemar).

Durante il regno di Carlo di Borbone le prime disposizioni per il rifacimento del piccolo porto di Cotrone furono date nell’estate del 1752, difatti il 7 luglio di quell’anno, attraverso la Segreteria di Stato di Azienda, si ordinò all’Università di Cotrone di nominare una “Giunta” la quale doveva sovrintendere alla gestione economica per i lavori del nuovo porto. Il Governo, che intendeva realizzare una struttura ex novo, aveva preventivato di utilizzare anche i 1.100 D.ti annui provenienti dal gettito dei diritti di ancoraggio. (3)

Il progetto della nuova struttura fu affidato al competente ingegnere per le opere di marina Giovanni Bompiede il quale recatosi sul posto, dopo aver studiato la morfologia dei luoghi, decise di ricavare l’ambito portuale dallo specchio d’acqua della “Fossa” proteggendolo con un molo foraneo a braccio ricurvo che nell’ultimo tratto era quasi parallelo alla costa. Questa struttura, radicata all’estremità della punta detta “Iuno Secco”, andava a congiungersi ad un grosso masso emergente dalla scogliera naturale dove vi erano i resti dell’antica chiesetta o eremitorio di “S. Maria delo Mare”. Prevista anche la realizzazione del banchinamento interno e sulla costa a ponente furono

delineate due scogliere di sottoflutto poste a protezione dell'imboccatura del porto. Entrambi questi pennelli partivano dalla spiaggia in direzione di Capo Colonna; il primo subito dopo l'imboccatura ed il secondo distante 150 "canne".



3 - Progetto per la realizzazione del porto di Crotona delineato dell'ingegnere Giovanni Bompiede (1756). (A.S.NA. Segr. di Stato d'Azienda).

I lavori, comunque, sia per problemi di bilancio sia per questioni tecniche, furono iniziati nel maggio del 1756, sotto la direzione dell'ingegnere Capitano Giuseppe Laurenti, che venne coadiuvato dall'ingegnere militare Pasquale Landi e dal "delineatore" Alfieri Gennaro Tirone. (4).

Nel marzo del 1762 Gennaro Tirone, a seguito del decesso dei suoi due superiori, fu nominato responsabile tecnico dell'opera venendo assistito nei lavori da suo nipote Andrea Tirone in qualità di "Alfiere aggregato". (5).

A partire dal 1763 si operò anche la realizzazione di un'edificio "di rimpetto la bocca del porto ove s'ormeggiano li bastimenti in contumacia" per allogarvi la "Deputazione di Salute Pubblica". Il progetto e la costruzione di questi ambienti ("un casino lungo palmi 34, largo palmi 24 ed alto palmi 16 con suo astraco e cielo e suoi parapetti") furono affidati al capomastro delle opere del regio porto di Crotona, il napoletano Salvatore Mazza ed al muratore crotonese Pasquale Iuzzolino. La spesa complessiva preventivata fu di D.ti 398. (6).

Per quanto riguarda lo svolgimento dei lavori di realizzazione della struttura del molo questi durarono oltre vent'anni infatti i lavori proseguirono con una certa lentezza per due motivi fondamentali: la mancanza sul posto sia del materiale lapideo necessario sia della manodopera non specializzata.

La penuria di materia prima e gli alti costi per trasportarla in loco fu la causa maggiore dei rallentamenti ma anche la cagione della distruzione dell'antico tempio dedicato a Giunone. Difatti una gran quantità di blocchi, per formare il nuovo molo, furono ottenuti smembrando l'antico tempio che era collocato sul contiguo "Promontorio delle Colonne". (7)

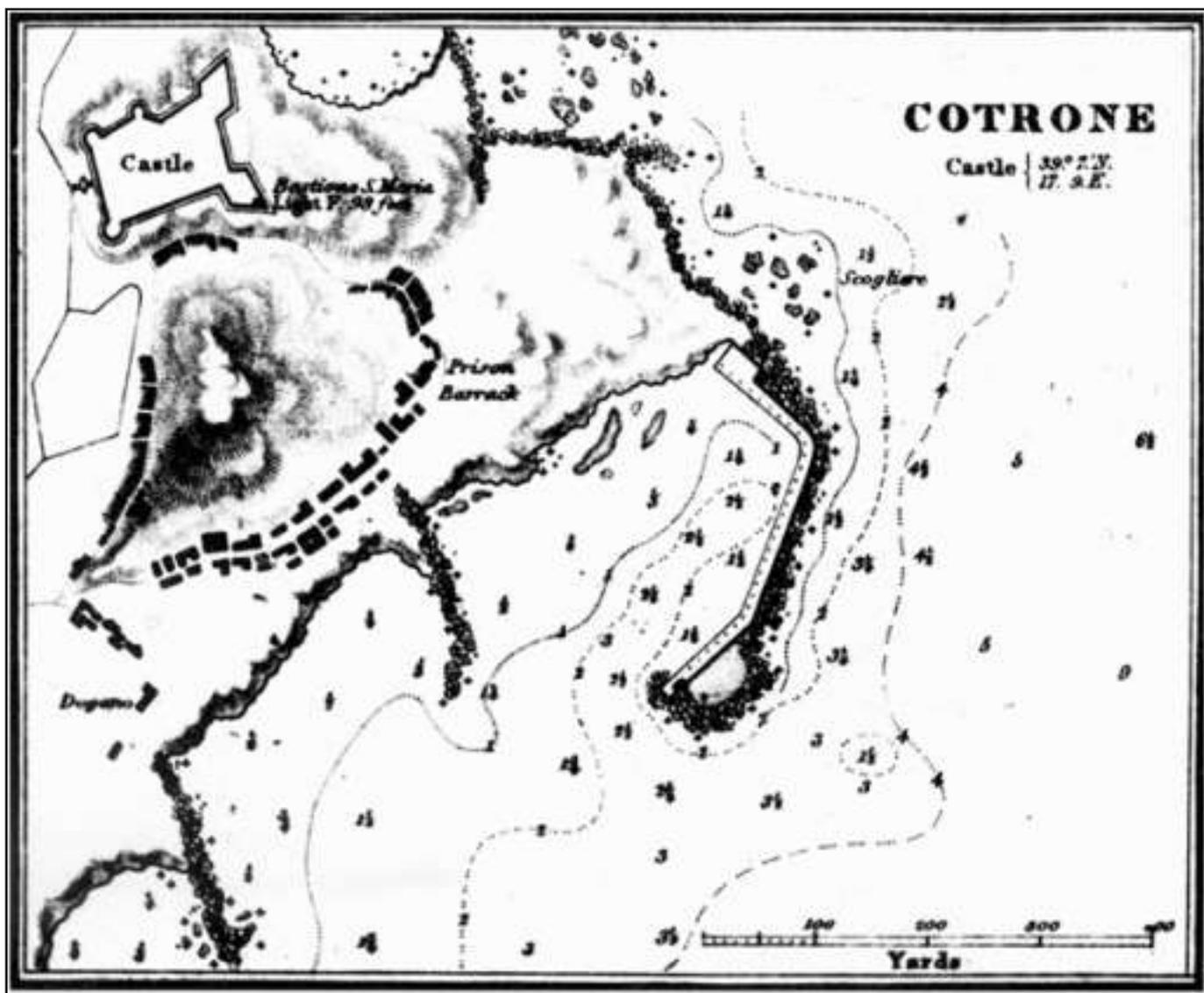
Il problema della manodopera fu risolto facendo trasferire, via mare, da Napoli a Crotona ben 140 forzati che furono sistemati, per tutto il corso dei lavori, nelle prigioni del vicino castello. (8). Nel 1778 vi lavoravano ancora circa 400 forzati ed un battaglione di soldati impiegati essenzialmente per il trasporto del materiale lapideo dal Tempio di Capo Colonne.

Nel 1780, quando le principali opere potevano considerarsi completate, la spesa totale aveva raggiunto i D.ti 160.368. L'ambito portuale così costituito poteva accogliere e riparare dalle tempeste venti bastimenti con una capacità di carico di circa 120 tonn. ciascuno. Quest'ultima limitazione veniva imposta dalla scarsa profondità dei fondali che erano sottoposti al continuo insabbiamento causato dalle correnti costiere. Per questi motivi la

cosiddetta “rendita” del porto fu di appena D.ti 10.450 mentre per tenerlo in funzione se ne erano spesi 14.000. All’inizio del nuovo secolo deceduto l’ingegnere Gennaro Tirone il nipote Andrea con il grado di “Alfiere graduato” fu incaricato della direzione delle “Reali opere del Porto di Cotrone”. Difatti nel 1806 per riparare le danneggiate strutture del porto, che continuava ad essere sotto il controllo borbonico, furono intrapresi alcuni lavori di restauro alle banchine e al molo nonché il rinforzo delle scogliere. Questi interventi rimasero fermi dal 19 maggio del 1808 in poi per il sopravvenuto decesso di Andrea Tirone. (9)

Ripresi successivamente, fu realizzato il prolungamento di un “pennello di scogli”, ma le condizioni dell’approdo non migliorarono poiché il fondale continuava ad essere costantemente colmo di sabbia e detriti.

Dopo la seconda restaurazione, con le nuove “Ordinanze di Marina” emanate il 1° ottobre del 1818, il porto di Cotrone fu classificato porto militare di terza classe e pertanto rimase sotto la cura amministrativa della Real Marina.



Come si presentavano le strutture del porto di Crotona nel 1819. W.H. Smith, Londra 1844.

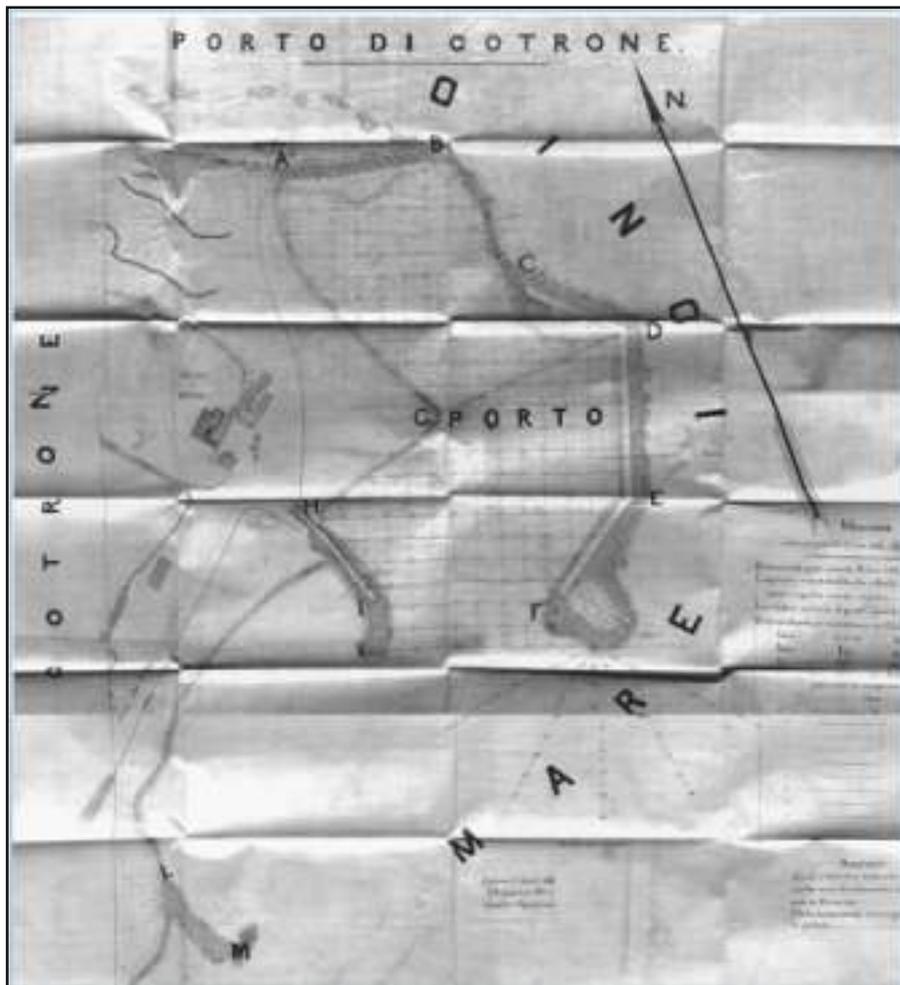
I successivi eventi, riguardanti l’approdo di Crotona, sono così riportati nel “Reso-Conto” del Carelli: “1° Porto – Sua importanza come porto unico sulla costa calabrese del Jonio. Tentativi fatti dal 1818 per suo spurgamento e per la costruzione di un pennello con un progetto di duc. 30.700. Ma di circa duc. 50 mila poi spesi dalla Real Marina, quasi mille ne sono impiegati in lavori effettivi ed il resto va perduto in costruzioni e trasporto di legni idraulici, indennità d’ingegneri, impiegati, ecc., finché vengono meno i fondi allogativi e si abbandona l’impresa. Intanto gli interrimenti si aumentano sempre più, e la pubblica salute se ne risente. Perciò dopo molti anni il Consiglio Provinciale domanda, che la restaurazione se ne faccia a spese della tesoreria Generale. Il che non essendo assentito da S.M., il Decurionato di Cotrone vi destina diversi suoi cespiti, e l’altro Consiglio provinciale nel 1845 opina che altri mezzi eziandio se ne debbano proporre da’ Consigli generali delle altre province

interessate. La Consulta avvisa, che una Commissione d'Ingegneri idraulici faccia un'esatta perizia de' lavori e della spesa; che si liquidi il prodotto annuale de' due proposti dazi di esportazione cioè di grana 2 a tomolo sul grano, e di grana 20 a cantaio sul cacio, nonché degli avanzi disponibili delle rendite patrimoniali de' Comuni del Distretto; che i Consigli provinciali delle tre Calabrie, di Basilicata e di Terra di Otranto, votino un soccorso per tre o quattro anni; e che l'Intendente della seconda Calabria Ulteriore presenti un calcolo approssimativo di ciò che potrà ritrarsi in ogni anno dal diritto di ancoraggio quando il porto sarà restituito, per concederne l'esazione per un dato tempo all'appaltatore. Ma nemmeno su questo avviso si prende più alcun provvedimento. Nel 1850 il Direttore generale di ponti e strade, recando la ragione di tanto interrimento e protrazione di spiaggia all'improvvida costruzione di circa palmi 3.400 di scogliere fatta in tempi diversi, propone l'espedito di distruggerle tutte promuovendo le corrosioni nel seno attuale, e conservando questo pe' legni di 200 tonnellate, costruire al di fuori alla profondità convenevole un altro molo isolato coi massi risultati da quel salpamento di scogli. A suo avviso S.M. ordina a principi del 1851 che l'ingegnere D. Alessandro Giordano esamini sopra luogo se con tale mezzo possa ottenersi l'intento ed insieme ne calcoli la spesa, salvo a destinarvisi i fondi, che si dichiara non dover gravitare per nulla sulla Tesoreria Generale. Egli riceve all'uopo un'anticipazione di duc. 200 dal Comune, ma tuttocchè ne volga il quinto anno, e ne sia stato vivamente e perentoriamente affrettato, alle ripetute premure del Consiglio provinciale e del Consiglio d'Ammiragliato, non vi ha punto ancora adempiuto - 2° Lanterna - A premura dell'Intendente ne approva nel 1852 la costruzione con facoltà di togliere la spesa a titolo di prestito dal fondo addetto nel 1851 alla costruzione delle traverse rotabili da Catanzaro a Cotrone, Ma trovandosi in quel tempo l'Ingegnere D. Alessandro Giordano sul luogo crede che debba prima cavarsi e restaurarsi il porto, la cui entrata non è più possibile di notte, o tutto al più che possa allogarsi un fanale provvisorio con sei becchi a riverbero sopra un basamento piramidale di fabbrica da elevarsi sul masso di tufo calcareo posto all'estremità del molo dal lato di levante. Ma questo Real Ministero ne differisce allora senza più l'esecuzione ad altro tempo". (10)

Dopo l'Unità d'Italia, nel 1867, fu inviata a Crotona una piccola draga per aumentare la profondità dell'approdo, che era in gran parte insabbiato. Per il progetto del nuovo porto bisognerà attendere il 1887.

NOTE

- 1) - A.S.NA., Dipendenze della Sommaria (N.S.), Fasc. 197, Inc.1, fol. 200.
- 2) - A.S.NA., Dipendenze della Sommaria (N.S.), Fasc. 197, Inc.1, fol. 123.
- 3) - A.S.NA., Segreteria d'Azienda, Fasc. 79, inc. 45.
- 4) - A.S.NA., Sez. Militare, Segreteria di Marina (Espedienti), vol. 297, s. n.
- 5) - A.S.NA., Ibidem.
- 6) - Cfr.: Andrea Pesavento, Il porto di Crotona dal Medioevo al Settecento.
- 7) - Cfr.: G.B. Rampoldi, Corografia dell'Italia, Milano 1834, pag. 393
- 8) - A.S.NA., Sez. Militare, Segreteria di Marina (Espedienti), vol. 178, fol. 2
- 9) - A.S.NA., Sez. Militare, Segreteria di Marina (Espedienti), vol. 224, s. n.
- 10) - Cfr.: G. Carelli, Un resoconto de' porti fari e lazzeretti costruiti in costruzione od in progetto, Napoli 1858, pagg. 38 - 40.

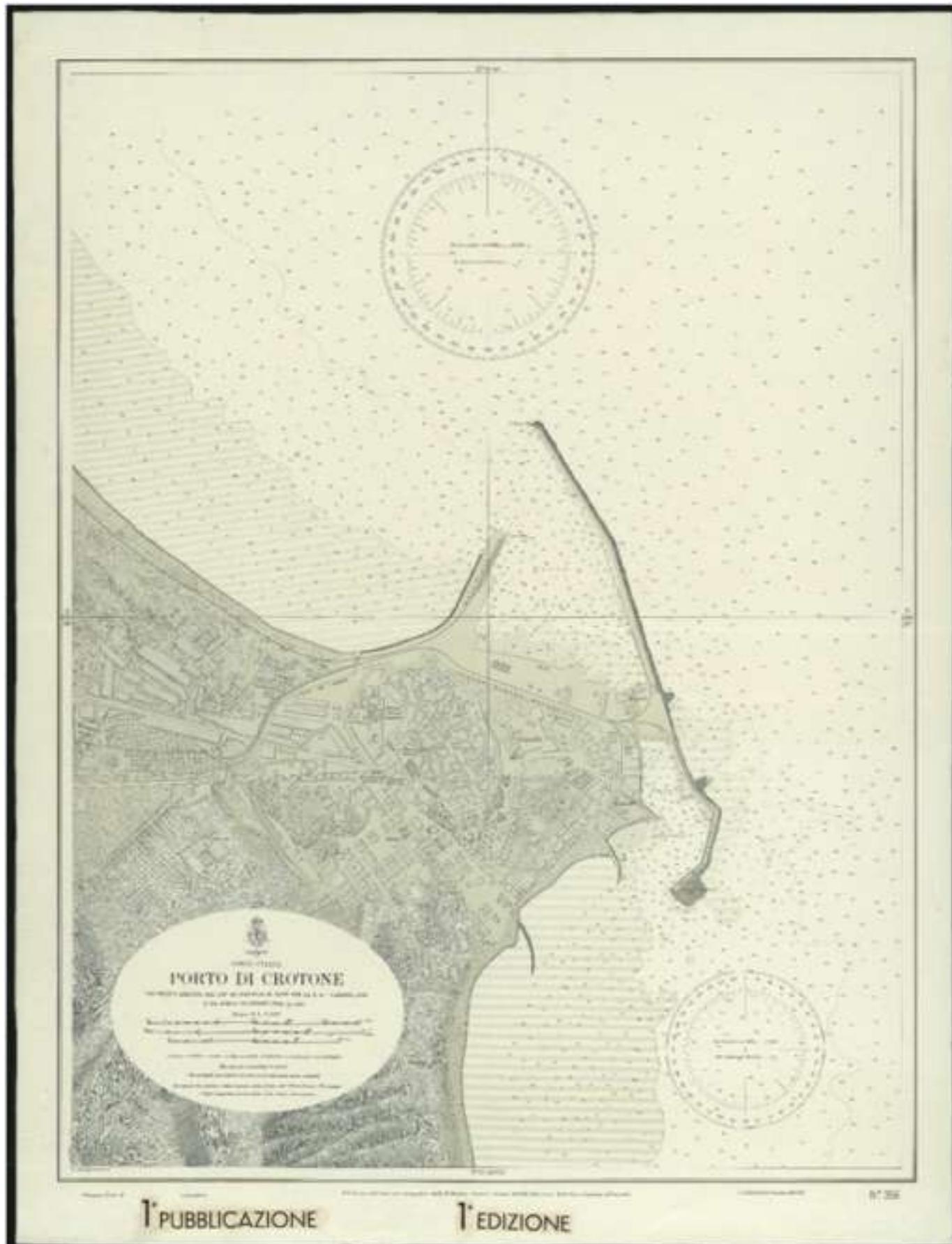


L'ambito del porto di Crotona nel 1860. (Collezione privata).



Veduta del vecchio porto di Crotona in una cartolina del primo Novecento.

Grazie all'interessamento del C.Amm. Giuseppe Angrisano l'Istituto Idrografico della Marina Militare, nella persona del Direttore C.Amm. Massimiliano Nannini, ha concesso al Notiziario CSTN la pubblicazione della carta del Porto di Crotona dai rilievi eseguiti dal Cap. di Corvetta M. Carò con la R.N. "Cariddi". 1934 e successivi fino al 1936.



PERSONAGGI DELLO YACHTING

Non è stata obiettivamente un'impresa facile ricostruire l'opera progettuale nautica di Giulio Cesare Carcano e ci voleva un toscanaccio tosto, tenace e pignolo come Sandro Alessi per riuscirci. La vita motociclistica dell'ingegnere, che da Mandello Lario ha portato in tutto il mondo il marchio Moto Guzzi, ha oscurato in parte tutto il resto. La ricetta del successo è semplice: notizie frammentate qua e là su vecchie riviste, ricordi di persone ripescate miracolosamente, qualche botta di fortuna e un po' di passaparola . . . Probabilmente ci sarebbe ancora tanto da dire, ma per adesso accontentiamoci di questo. Grazie Sandro.



GIULIO CESARE CARCANO, INGEGNERE ITALIANO

*SANDRO ALESSI
(terza ed ultima parte)*

Per introdurre *Veronica II*, I-7068, 9,00 m. f.t. (1976), l'ultima barca da regata progettata da Carcano, occorre fare un passo indietro di circa un anno rispetto a *Vinca*.

Alessandro Fornetti ne dice: «non era planante. Costruita nel cantiere Dal Ferro, a Mandello del Lario, le diedi la caccia per parecchio tempo. Quando individuai il luogo dove pareva si trovasse, vicino a Como, lo girai chiedendo a chi capitava se sapesse dove stava una tale barca. La trovai in condizioni disperate, senza coperta, ma forse ancora salvabile: però veniva da piangere guardandola. Penso che ormai sia andata.»



“Veronica II”. Qui fotografata ancora al coperto, ben prima di quando fu avvistata da Alessandro Fornetti.

Era un V cl. IOR, disegnato per l'Half Ton Cup di Trieste; è stato il penultimo scafo dell'Ingegnere ad andare in acqua. Costruita, come tutte le altre, in lamellare di mogano. Dalla posizione della rotaia di scotta del genoa si direbbe che era armata in testa d'albero.

Vista con i miei occhi alle selezioni del Tirreno della squadra italiana per l'HTC, tenutesi a Castiglione della Pescaia ai primi di giugno del 1976: anche lei non passava inosservata.



“Veronica II”. Da questa angolazione non si apprezza però l’asimmetria della deriva (a lama) di sinistra.

Aveva due derive asimmetriche in acciaio, due lame, e tutta la zavorra in sentina. Proprio per questo dislocava ben 3.800 kg, almeno il 10% più degli avversari più pesanti: una sorta di esperimento a fine carriera.

Ancorché portata da Carcano non andava proprio e infatti non si qualificò. Nè disputò la coppa - vero e proprio campionato mondiale dei V Classe IOR - sotto altre bandiere, come fecero altri scafi non selezionati per l’Italia. Se la dovrebbe ricordare anche Gigi Audizio, che a Castiglione era su *Twins XVI* con Paul Elvstrom.

Sulla tecnica di costruzione prediletta dall’Ingegnere passo invece la parola a Sergio Abrami, il progettista di *Limit TCI*, *Illimit* e *Off limits*, che in un suo articolo dal titolo “I 10 yacht che hanno cambiato la storia della vela” include *Villanella* dicendone che, come gli altri scafi plananti, «è stata realizzata in lamellare incrociato di mogano kaya, ad Anzio. Era il sistema costruttivo più leggero dell’epoca e aveva origine negli studi fatti per delle lance di salvataggio sganciabili in mare da aerei SAR, durante la II Guerra Mondiale. Carcano, come Sonny Levi nella motonautica sportiva, sarà il portabandiera di questa tecnica, di cui i fratelli Gallinari divennero un punto di riferimento internazionale».

Una dopo l’altra siamo arrivati all’ultima delle realizzazioni di Carcano ad essere sicuramente scesa in acqua, una barca che per anni era stata solo un nome con accanto un numero velico su di un foglietto, che ho fatto bene a conservare. Nulla se ne riusciva a sapere e fino a ieri l’altro, quando l’UVAI ha riaperto, tutti quelli a cui avevo chiesto davano sempre e solo la stessa risposta: “mai sentita”. Se era esistita non si riusciva a dimostrarlo.

Tuttavia, oltre ad averlo appuntato, quel nome l’avevo incontrato un’altra volta e . . . ho insistito a cercare.

È quindi con particolare soddisfazione che presento il certificato di stazza IOR di *Viridiana*, I-7552, 10,93 m. f.t. (1976).

INTERNATIONAL OFFSHORE RULE
MARK 111 AMENDED TO JAN 76

RATING CERTIFICATE NO. B552/A
MEASUREMENTS IN METRES AND KGS

TYPE ONE TONNER
DESIGNER G. CARCANO
BUILDER C.N. BIASI YEAR 1976
AGE DATE 11 1976

YACHT VIRIDIANA
SAIL NO. I-7552
OWNER OR CHARTERER
* BIASI AVV. NICOLÒ*
* VIA PADLUCCI DE CALBOLI 5*
* ROMA 00195*
* TECNOMAR*

RIG SLOOP
WHEEL FIXED

WEIGHT/LOCATIONS FROM STEM
ANCHORS BALLAST RAFTS
1 8-1.3 1 1
2 2 2 2
3 3 3 3

PROPELLER
TYPE FOLDING
INSTALLED EXP SHAFT

-----HULL-----

LOA	10.930	BMAX	3.650	FF	1.140	AW	21.00	APD	27.000
FGD	0.452	B	3.625	FFI	1.110	BW	42.00	BPD	54.000
AGD	0.780	BWL	3.090	FFD	1.040	CW	21.00	CPD	27.000
LBC	9.698	BF	0.332	FMD	1.020	DW	42.00	DPD	54.000
GSDA	0.510	BFI	0.770	FAI	1.050	AWD	6.350	PL	1437.00
GSDF	0.606	BAI	2.462	FA	1.060	BWD	6.350	SPMAX	6.150
FD	1.298	BA	2.143	VHAI	1.094	CWD	6.400	SPD	9.750
CMD	1.498	GD	0.521	VHA	1.205	DWD	6.400	SDM	6.210
MD	1.341	Y	0.780	BHAI	0.0	MAW	0.0		
GMD	1.077	DM	1.975	BHA	0.0	MACG	0.0		
GDFI	0.0					MACL	0.0	MACD	0.0
EW	225.000	EWD	2.839	PD	0.280	PRD	0.380	PBW	0.100
ESL	0.750	ESC	0.220	ST1	0.023	ST2	0.100	ST3	0.120

-----FORESAIL-----

I	13.235	SPL	4.595	P	11.850	HB	0.140	PC	11.850
J	4.600	SPH	3.050	E	3.400	BL1	0.549	IC	13.235
LPG	6.850	SL	13.100	BAD	1.215	BL2	0.643	JC	4.600
LPIS	0.0	SMW	8.280	BAL	0.152	RL3	0.712	EC	3.400
FSP	0.050	HRS	0.0	BD	0.150	BL4	0.712	MX SL	13.31
FS	1.155					BL5	0.0	MX SMW	8.28
FBI	1.010	SFS	0.290	MW	0.130	BLP	2.440	MX LP	6.90
IG	13.365	ISP	13.375	GD	0.135				

L 8.9118 S 7.9587
B 3.6250 DC 0.3209
D 0.9707 FC -0.0351

CGF 0.9720 MR 8.7207
EPF 0.9719 R 8.2383
MAF 1.0000

MEASURER ARCH. L. GIANNIBILE

DATE 26 11 76

EXPIRES. 31 10 77

ISSUED ON

BY ING. G. PD - SEGRETARIO STAZZE A.I.C.

PIAZZA DI SPAGNA 60, A

00187 - ROMA

TILT* 5000

* RATING 27.0 FEET *

* RATING 8.24 METRES *

* I CERTIFY THAT I UNDERSTAND MY *
* RESPONSIBILITIES AS COVERED IN THE *
* IOR RULE. SIGNED *
* *
* *



Certificato di stazza IOR di "Viridiana", [pag. 1.]

Un terza classe, disegnato quasi sicuramente dopo *Veronica II* e costruito da Blasi Costruzioni Nautiche, ad Ostia Antica, presumibilmente in vetroresina (materiale col quale il cantiere produceva in serie barche da crociera-regata a firma dei fratelli Sciomachen).

Facendo delle congetture sulle misure del certificato pare uno scafo meno estremo del solito, molto probabilmente non planante; armo in testa, superficie velica di bolina oltre 70 mq, dimensioni nel complesso “normali.”

Non avrei una foto da mostrare se non che, di recente, su un sito di vendite è apparsa la foto di una barca che l’inserzionista definisce “Carcano.” E a vederla ...



“Viridiana”?

Anche le finiture degli interni, assai simili a quelli di altri scafi di Blasi come *Domino* e *Morgante*, deporrebbero a favore della possibilità che . . .

E, sempre sul certificato, si legge che il boma di *Viridiana* terminava a circa 2,70 m. dallo specchio di poppa: se si osserva con attenzione dove arriva l’amantiglio della barca celestina nella foto . . .

Purtroppo l’inserzionista non ha risposto ai tentativi di contattarlo, anche telefonici, e questo lavoro deve pur concludersi; ma se qualcuno avesse delle notizie in proposito sarei lieto di conoscerle.

Per una sorta di “deformazione professionale” - la ricerca della velocità - Giulio Cesare Carcano si è dedicato anima e corpo agli scafi da regata. Tuttavia, lavorando a questo articolo è saltata fuori una sua barca da crociera di cui non avevo mai avuto cognizione: l’*Orca 48*, realizzata in vetroresina dai Cantieri Navali di Fiumicino, nel 1977: 14,46 m f.t. per 3,80 di baglio massimo; lunghezza al galleggiamento 12,50 m. Un trafiletto ne dice: «c’è uno slancio di poppa che non eravamo abituati a vedere nelle sue altre realizzazioni». 14 ton di dislocamento, delle quali 6 di zavorra in chiglia, e ben 132 mq di superficie velica di bolina: più o meno la stessa velatura delle tre grandi plananti, ma con il doppio del peso.

Ciononostante il testo continua: «sarà senza dubbio molto veloce e potente». Le foto però ritraggono solo lo stampo dello scafo ed una coperta con pozzetto centrale. Non sono riuscito a scoprire se è poi stata varata e se ha avuto un seguito.

Ma se anche Lionello Gasparini, fine conoscitore di cantieri e costruzioni nautiche, non ne sa nulla, è assai probabile che questa in acqua non ci sia mai andata.

Mentre si avvicina la fine di questa storia fa piacere constatare come almeno sei delle nove barche d’altura one-off realizzate da Carcano (a parte la “eventuale” *Orca 48*) sopravvivano, e ben conservate, a distanza di cinquant’anni: *Vampa*, *Viva*, *Vanilla*, *Vihuela*, *Vanessa* e *Vinca*.

Inoltre, uno dei *Volpina* appartiene ai fratelli Feltrinelli, titolari dell’omonimo e storico cantiere nautico di Gargnano (non si dubita quindi del suo stato di conservazione) e mi piacerebbe apprendere che anche qualche altro 5.5 è ancora sano e salvo.

Per completezza di cronaca, l'Ingegnere è stato membro di vari organismi in seno alla FIV: nella Commissione Sportiva dal 1942, per poi passare nella Commissione Tecnica nei quadrienni 1969-1972 e 1973-1976, nella Commissione Altomare dei quadrienni 1977-1980 e 1981-1984 ed infine nel Comitato d'Onore dal quadriennio 1993-1996, insieme a Franco Boido, Agostino Straulino, Nico Rode e Marsilio Vidulich, poi nel 1997-2000 e 2001-2004 con Straulino e Gabrio De Szombathely.

Ha inoltre ricoperto, e fino al 1994, varie cariche nella ISCYRA (International Star Class Yacht Racing Association) ove è stato membro dell'International Governing Committee.

Un ultimo e doveroso inciso: «fu Carcano stesso, in un'intervista del 1989, a svelare il “mistero” dei nomi con la V: ai tempi del primo Volpina, nella sua cerchia di amici c'era una ragazza [capelli rossi e nasino all'insù, ricordano altri] che aveva questo soprannome. La barca fu battezzata in suo onore e, visti i buoni risultati, la cosa andò avanti».

In conclusione mi permetto anch'io di sintetizzare la vicenda di Giulio Cesare Carcano nella vela d'altura.

Se *Villanella* era stata un fulmine a ciel sereno, uno scafo assolutamente diverso da tutti, ma proprio tutti, quelli visti fino ad allora - carena piatta, dislocamento leggero, poppa “tronca” e larga, prua verticale - la “summa” delle sue idee è stata *Vihuela*.

Villanella fu definita “una sorta di deriva ipertrofica”: proprio quello che voleva fare l'Ingegnere.

Era stata disegnata nel '69: fino al 1965 - anno dell'esordio di Dick Carter, innovatore ben più noto al grande pubblico - le carene erano a “V” e le barche pesavano, in proporzione, il doppio di *Villanella* (ed almeno un terzo più del necessario).



“Villanella”: paterazzo regolabile tramite un paranco, quando tutte avevano pesanti tenditori in acciaio; randa terzarolata a rullo; due tangoni per strambare; vele Lami. Giulio Cesare Carcano col cappellino scuro.

Mi piace pensare che Bruce Farr, Paul Whiting e Laurie Davidson, gli alfiere neozelandesi del dislocamento leggero (e della deriva mobile) nella seconda metà degli anni '70, si siano incamminati su quel sentiero anche dopo aver studiato gli scafi dell'Ingegnere.

Villanella «aveva caratteristiche lontane anni luce dalle realtà del tempo» ma oggi sarebbe di grande attualità: la storia è andata esattamente dove Carcano aveva puntato il dito.

Chissà se Verdier, Kouyoumdjian e Manuard lo sanno...

Le realizzazioni successive a **Villanella** furono tutte basate sugli stessi principi e miravano a perfezionare il "concetto", nella costante ricerca di prestazioni migliori e dell'avvicinamento tra i pregi e i difetti degli scafi.

«Era avanti Carcano, e lo sapeva».

Chiudo la chiosa ancora con le parole di qualcun'altro: «progettava tutto in maniera maniacale, ottimizzava i pesi, studiava forme ed appendici, sperimentava i materiali e, soprattutto, fu un precursore del dislocamento leggero. Fece i timoni appesi, altra soluzione originalissima per l'epoca. Non è difficile intravedere alcune delle sue idee negli scafi oceanici degli yacht designer contemporanei».

E termino questo ricordo con Fabio Riso che conclude così il proprio intervento allo YCI: «Non oso pensare cosa avrebbe potuto inventare con le tecniche costruttive dei giorni nostri e, forse più ancora, se avesse voluto trasformare in attività professionale il disegnare barche a vela, che per lui era invece un passatempo da godere insieme ad armatori amici, tra i quali ci sono stati molti nomi importanti, non solo nel campo della vela: Croce, Alquati, Fecia di Cossato, Moratti, Violati».

Ancora due cose, prima di finire. Rimangiarmi l'iconoclastia dell'inizio: "zero titoli" per uno che ha contribuito alla conquista di due medaglie d'oro olimpiche, che ha vinto una Two Ton Cup, un Campionato Internazionale di Francia 5.50m S.I. e tantissime altre regate è, come avrebbe detto lui, "una grossa frescaccia".

E ringraziare Paolo Rastrelli che, tra le tante cose, mi ha spronato ad approfondire ed a scrivere di quest'uomo fuori del comune.

Giulio Cesare Carcano, ingegnere italiano, ci ha lasciati il 14 settembre 2005, alle soglie dei novantacinque anni, nella sua casetta di Mandello del Lario in riva al lago.

Sandro Alessi, gennaio 2018 - febbraio 2021

(N.d.R.)



La straordinaria atmosfera di questa foto con l'ingegnere Carcano (primo a destra) che tiene banco nel pozzetto di una delle sue barche all'ormeggio in un dopo regata è stata involontariamente tagliata e parzialmente ridotta (cfr. Notiziario n° 104, pag. 32).

Viene ripubblicata per intero dalla redazione . . . in remissionem peccatorum.

UOMINI E FARI

I fari sono una delle passioni di Annamaria Mariotti. Li ha cercati nei suoi viaggi in giro per il mondo e li ha descritti nel suo libro "La storia dei fari" tradotto anche in lingua francese. Un mondo, quello dei fari, che da sempre ho affascinato l'immaginario collettivo, antichi come il tempo, nascono in epoca lontanissima e la loro evoluzione va di pari passo con l'evolversi della navigazione. Un faro in particolare è rimasto nel cuore di Annamaria e in questo breve racconto ci spiga il perché.



UN UOMO E LA SUA LANTERNA

ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI

L'Isola di San Pietro si trova vicino alla costa Sud Occidentale della Sardegna ed è meglio conosciuta semplicemente come "Carloforte" dal nome della sua unica città. E' una piccola isola, la strada principale che l'attraversa da Nord a Sud è lunga 12 Km., eppure è un piccolo mondo a sé; i suoi abitanti parlano un arcaico dialetto genovese perché discendono da quei pescatori di corallo originari di Pegli a cui l'isola fu donata dal Re Carlo Emanuele III di Savoia nel 1738, dopo averli liberati dalla schiavitù di Tabarka.

La costa Est dell'isola è delimitata da bianche spiagge sabbiose, mentre la costa Ovest è un continuo susseguirsi di scogliere rocciose ed è su una di queste rocce dominanti il mare che si trova il Faro di Capo Sandalo.



Bruno Colaci, il guardiano del faro è un uomo di 58 anni, cordiale e austero nello stesso tempo, un moderno eremita, uno di quegli uomini che possono ancora condurre una vita silenziosa ed appartata in un'epoca in cui la fretta regna sovrana.

Salendo i 124 scalini della torre per arrivare alla lanterna, Bruno racconta la storia della sua vita e le situazioni che lo hanno portato a diventare guardiano del faro. E' entrato per la prima volta in un faro all'età di quattro anni quando, alla fine della Seconda Guerra Mondiale, suo padre, che era stato in marina, aveva ottenuto il suo



primo incarico come guardiano di un faro nel 1945 e da bambino Bruno ha viaggiato lungo le coste italiane e ha vissuto nei diversi fari a cui suo padre veniva di volta in volta assegnato. Alcuni di questi fari si trovavano sulla terraferma mentre altri erano situati su piccole, lontane isole dove, egli ricorda, qualche volta, durante le tempeste, avevano dovuto aspettare anche 15 giorni prima di poter avere aiuto e cibo. Mentre viveva in alcuni fari sulla terraferma si era trovato a dover camminare anche cinque o sei chilometri per poter andare a scuola.

Quando per Bruno è arrivato il momento di entrare nel mondo del lavoro, egli pensò che sarebbe stato bello trovare qualcosa di diverso da quello che faceva suo padre, ma la vita nei fari ormai gli era entrata nel sangue e, apparentemente, era nel suo destino per cui, dopo un concorso, accettò un lavoro di "Farista", come vengono ora chiamati i guardiani, e, dopo essere stato in un certo numero di fari, nel 1972 è approdato al Faro di Capo Sandalo e da allora, salvo una breve parentesi alla "Lanterna di Genova", è ancora lì.

Bruno è particolarmente fiero della sua lanterna e mostra con orgoglio le lucidissime lenti di Fresnel. Benché il faro sia stato costruito nel 1864 e mostri i segni del tempo si può facilmente vedere che lui ama il suo faro e lo tratta quasi come se fosse uno dei suoi figli.

Quando gli chiedo come è la vita in questo solitario angolo del mondo, su questa roccia ventosa e isolata, Bruno risponde che lui è felice qui, in questo piccolo paradiso. Bruno parla lentamente, poche parole, poi un lungo silenzio, parole intermittenti come la luce che scaturisce dalle lenti della torre. Lui dice che si diventa così vivendo in un faro, non conosce la fretta.

Bruno ha una famiglia che ama profondamente e che vive nella vicina città di Carloforte. I suoi figli devono andare a scuola e lui vuole che conducano una vita più confortevole di quella che ha condotto lui da bambino, ma lui dice che non si sente solo. Va a trovare la sua famiglia ogni volta che può e ogni estate la moglie ed i figli lo raggiungono al faro.

Bruno mostra l'antico meccanismo rotante che, prima che l'elettricità raggiungesse il faro nel 1980, doveva essere manovrato a mano ogni quattro ore, ma ora il faro è automatizzato e richiede molto meno lavoro di una volta, eppure Bruno sale la lunga scala ogni giorno e pulisce e lucida ogni cosa nella stanza della lanterna, da dove gode la bellissima vista del mare, delle rocce e della natura.

Improvvisamente si ferma e mostra un volo di falchi, sono i "falchi della regina", ormai rarissimi, che nidificano nelle vicinanze del faro.

Bruno dice che trovarsi nella stanza della lanterna è come passare ogni giorno in cima al mondo. Quando dice questo io posso capire come si sente, perché io mi sento come se avessi scalato non solo i 124 scalini, ma la montagna più alta del mondo !!

*(*Foto. Carloforte maggio/giugno 2006 durante la presentazione dei miei libri sull' isola ho fatto omaggio del mio libro FARI con dedica al farista di Capo Sandalo diventato un caro amico per avermi aperto il suo farò molte volte e nel frattempo era andato in pensione). www.ilmondodeifari.com*



LE REGATE DI STRAULINO

L'Olimpiade di Napoli (1960) è ormai vicina e troviamo Straulino impegnatissimo nella sua duplice veste di timoniere della classe Star e di Presidente della Sezione Velica di Napoli della Marina Militare parte in causa della complessa macchina organizzativa già in moto da qualche anni. Sul campo di regata l'equipaggio azzurro Straulino-Rolandi perderà il podio olimpico per un soffio classificandosi al 4° posto, ma sul piano dell'organizzazione l'Olimpiade di Napoli resterà memorabile.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Parte VIII (gennaio-giugno 1959)

SERGIO PEPE

L'anno preolimpico 1959 inizia con il Capitano di Fregata Agostino Straulino che si trasferisce con la famiglia a Napoli, non solo per allenarsi nelle acque dei Giochi, ma anche perché gli viene affidata la Presidenza della Sezione Velica di Napoli dello Sport Velico della M.M. (Marivela), che contribuirà alla realizzazione a terra e a mare dell'Operazione Sole mio. In *Arma e Vai* Straulino ricorda: *La Marina mi concesse un'ampia franchigia, non tanto per allenarmi, quanto per organizzare i servizi, di cui in parte si era assunta la responsabilità. La preparazione, così passo in cavalleria.*

Il 12 gennaio Straulino è ospite d'onore alla riunione conviviale del Panathlon Club Napoli che si tiene al Circolo dei Forestieri con sede nel palazzo Du Mesnil a via Partenope n. 10/A.

Il numero di febbraio 1959 di *Vela e Motore* contiene la cronaca della serata raccontata da Aniello Di Martino e la

foto 1 che ritrae, da sinistra, Carlo Rolandi, Tino Straulino, Pino Perrone Capano, Consigliere Segretario del Panathlon Club Napoli, e Federico "Fritz" Caflisch, Presidente del Club dalla fondazione nel 1953 al 1962, e negli anni '30 pilota di successo alla guida delle Mercedes SS e SSK.

Anche Riccardo Carbone attesta la presenza di Straulino a Napoli, ma questa volta a mare, come dal seguente servizio realizzato domenica 25 gennaio al Molosiglio, sinora inedito e ora messo on line sul sito dell'Archivio Fotografico Carbone.



(foto 1)



(foto 2)



(foto 3)

Nella **foto 2** Straulino è a bordo di *Andromeda* 4057 (Ottavio Puleo 1957), mentre Carlo Rolandi è a bordo di *Caprice* 3332 (Old Greenwich 1953 - foto 3).

Le **foto da 4 a 9** ritraggono le due barche mentre vengono armate. Da notare che su *Andromeda* viene issata la randa dell'iridato *Merope III* 3810.



(foto 4)



(foto 5)



(foto 6)



(foto 7)



(foto 8)



(foto 9)

Dal 1° all' 8 marzo si svolgono le tradizionali regate della Settimana di Genova e Beppe Barnao sul numero di marzo di *Vela e Motore* ci informa: *Sono note le vicende di Straulino, in cerca fin dallo scorso anno di un prodiere su cui poter fare affidamento. La scelta è caduta ora sul napoletano Carletto Rolandi, che fino allo scorso anno è stato in coppia con Roberto Ciappa. Rolandi ha preso parte in qualità di riserva a due Olimpiadi, e non è certamente l'ultimo arrivato nella Star Class. Ora dovrebbe correre assieme a Straulino in tutta la stagione, ad eccezione di quelle per i campionati italiani. Accordi in tal senso infatti sono stati presi già in partenza per espresso desiderio di Marivela e del circolo velico di cui fa parte Rolandi.*

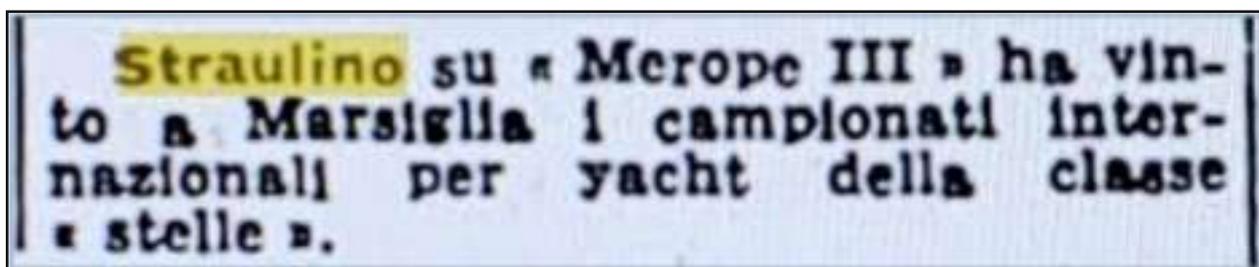
Il debutto della coppia Straulino - Rolandi è più che promettente: Coppa Cagni e Coppa Comune di Genova con 6 primi posti in sette prove!

In *Arma e Vai* Straulino scrive: *Rolandi possedeva la grinta di Rode ed un'eccellente visione della cinematica della gara. Non pesava molto, ma cercai di compensare il suo scarso peso, sottoponendomi a cura ingrassante. Potevo farlo, data la mia età. A lui, più giovane, non avrei mai chiesto un simile sacrificio. Le eccellenti attitudini di marinaio di Carlo vennero fuori in seguito come timoniere di Stelle negli anni '60.*

La replica di Genova non si fa attendere: quattro primi di giornata e un secondo posto al Campionato di Francia che si svolge a Marsiglia dal 29 marzo al 3 aprile. Si classificano secondi Mario Rivelli e Alfonso Marino su **Brise Delice** 3896 (Old Greenwich 1957).

Ne *Il padrone del Vento* di Giuliano Gallo, ed. Beat, Carlo Rolandi così ricorda la grande attenzione di Straulino per la sicurezza: *Carlo, mi raccomando, tieni sempre una scotta in mano, così se cadi fuori bordo puoi risalire" mi diceva. Invece una volta era toccato a lui di cadere in acqua. Eravamo ai campionati di Francia, io ero seduto sul boma per tenerlo basso, perché allora si faceva così, lui stava al timone, che aveva una lunga prolunga. Si rompe la prolunga e Tino piomba in mare. Ma ovviamente aveva la scotta in mano e così ho potuto tirarlo su. Con grande fatica, perché pesava poco meno di cento chili...La regata comunque l'abbiamo vinta lo stesso. E alla fine Mario Rivelli, un napoletano che era arrivato secondo, mi si era avvicinato e mi aveva detto "Neh Carlo, ma non lo potevi lasciare in acqua 'stu tonnozzo?"*

La vittoria di Straulino merita addirittura una breve nota sul Corriere della Sera del 4 aprile ([foto 10](#)).



[\(foto 10\)](#)

Alla Settimana Velica Internazionale di Napoli, che si svolge dal 22 al 29 maggio partecipano numerosi equipaggi stranieri per provare il campo di regata dei Giochi Velici, e la Settimana si trasforma in una vera e propria preolimpica. Non poteva mancare il servizio fotografico di Riccardo Carbone, che ora è on line sul sito dell'Archivio Fotografico Carbone, grazie alla congiunta sponsorizzazione del R.Y.C.C. Savoia e dell'UNASCI Unione Nazionale Associazioni Sportive Centenarie d'Italia. Ancora una volta Straulino e Rolandi su **Merope III** ([foto 11 e 12](#)) non lasciano spazio agli avversari, vincendo tutte le prove. Identico risultato nella Classe Dragone per Nino Cosentino, Giulio De Stefano e Antonio Ciciliano su **Venilia** (I-19).

Aniello Di Martino in *Vela e Motore* di giugno fa il punto sulla nuova coppia: *Sotto il profilo della preparazione olimpica le regate degli Star non avevano niente da indicare se, come crediamo, la nostra rappresentativa in questa classe è sin da ora già scontata. In queste regate Straulino non aveva che a dimostrare come egli sia riuscito a mettere a punto Merope III con quella sua particolare meticolosità facendone una barca di rendimento pari alle esigenze di un timoniere della sua classe.*



(foto 11)



(foto 12)

*E con la barca Straulino è riuscito a mettere a posto anche il proprio prodiere, Carletto Rolandi, che egli stesso ha definito "un manovratore d'eccezione". Ed infatti noi che abbiamo avuto la ventura di poter seguire da vicino l'equipaggio di **Merope III** abbiamo rilevato come Rolandi nel suo delicato e difficile compito sa precorrere più che intuire la manovra ad un semplice batter di ciglio del timoniere che la richiede. (E ciò per quel grande affiatamento di azione che nelle regate a vela ha la sua importanza). E il trio **Merope III**, Straulino, Rolandi ci ha fatto rivivere le strabilianti affermazioni dei tempi passati se in sei regate ha sempre tagliato, con notevole distacco il traguardo di arrivo. E in merito di tanto gli si può perdonare la "disavventura" capitatagli nella regata-crociera Napoli-Ischia che lo vedeva al secondo posto. Che Straulino abbia tenuto duro e sia arrivato primo non vuol dire che gli altri non abbiano mirato al primato. Anzi essi spesso hanno dominato alla partenza nelle prime posizioni pigliando il comando della regata e che hanno mantenuto fino a quando la tattica di Straulino lo voleva. Straulino raggiunti e superati i suoi antagonisti, la lotta si limitava alla conquista delle piazze d'onore. Ben diciotto*

equipaggi erano iscritti: nove italiani, cinque svizzeri, due tedeschi, un austriaco e un francese.

Il XXI Campionato Italiano si svolge dal 9 al 14 giugno a Trieste, in quanto vinto l'anno precedente dall'istriano Dario Salata e, come anticipato da Beppe Barnao, Straulino ha a prua di **Merope III** un Ufficiale della M.M., Francesco Lapanje, con il quale vince il dodicesimo titolo italiano, che sarà l'ultimo.

Gino Paulin in *Vela e Motore* di luglio, tra l'altro, ci informa: *L'istriano Salata, vecchio e più che mai feroce lupo di mare, ha avuto la soddisfazione di essere l'unico concorrente a poter concludere vittoriosamente una prova battendo in un magnifico duello il suo grande rivale. Alla vigilia del Campionato grande interesse aveva suscitato la notizia che Nico Rode, il grande prodiere che aveva colto nella sua lunga carriera le più luminose vittorie in qualità di manovratore, si sarebbe presentato al comando di una nuovissima imbarcazione messagli a disposizione dallo sportivissimo gentleman del mare Mazzucchelli. Nico Rode aveva già regatato in principio di stagione nelle acque di Trieste vincendo una regata nazionale Stelle ed un'altra regata nazionale. L'interesse ripetiamo, per questa esibizione era veramente sentito e del resto le due prime prove avevano confermato ed avvalorato questi giudizi. Rode è stato secondo nella prima prova e terzo nella seconda e sembrava quindi che il duello con il suo caro amico fosse appena agli inizi, quando invece c'è stato lo scivolone di una prova scorbutica che ha indubbiamente messo il bravo Nico in una condizione di inferiorità, sì da precludere un brillante risultato finale. In classifica finale Nico Rode conclude il suo primo campionato italiano da timoniere al quarto posto.*

In Arma e Vai Straulino così ricorda l'incontro con Nico Rode: Provai un certo impaccio nel ritrovare il caro amico nel campo di regata, uno contro l'altro. Che cosa sentisti nel tuo cuore, Nico, quel giorno? Tra gente di mare, come te e me, i sentimenti difficilmente si mostrano. Si preferisce tenerli dentro ed esternarli attraverso un gesto, un fatto, qualcosa di tangibile, qualcosa che non siano le solite parole. Pensasti pure tu alle nostre entusiasmanti vittorie, alle amare sconfitte, alle innumerevoli corse combattute fino allo spasimo? Anni di vita in comune, appuntamenti eccitanti sulle banchine dei porti. Non volermene, Nico, ti dissi quel giorno, non volermene perché ti sono sempre amico. Mi ascoltasti?



Non volermene, Nico, ti dissi quel giorno, non volermene perché ti sono sempre amico. Mi ascoltasti?

Alla fine di giugno si ricompone l'equipaggio Straulino-Rolandi che si aggiudica su **Merope III** la storica Kieler Woche con tre primi di giornata su sei prove. Nella Classe Dragone identico risultato per Nino Cosentino, Giulio De Stefano Antonio Ciciliano su Venilia.

Postille

- Gli articoli di *Vela e Motore* e *Yachting Italiano* sono riprodotti nel volume *Agostino Straulino con la Vela nella Storia*, a cura di Franco Belloni, Paolo Rastrelli e Carlo Rolandi, pubblicato nel 2005 dal nostro Centro Studi, con il patrocinio della Federazione Italiana Vela.
- Il circolo velico di cui fa parte Rolandi era il Circolo Canottieri Napoli, del quale è stato Presidente dal 1972 al 1974.

GIMCRACK

1932

Vi sono barche che hanno fatto la storia della vela per le loro imprese, i successi in regata, per la fama del loro armatore, per il prestigio del proprio skipper. Lo sloop di questo articolo ha invece un record tutto particolare, quello di essere stato probabilmente la prima imbarcazione impiegata per lo studio dei fenomeni dinamici delle imbarcazioni a vela a cui sono legati due personaggi che hanno contribuito alla storia americana dello yacht design: Drake Sparkman, partner di Olin Stephens e il professore Kenneth Davidson.



Sound Interclub

Nel corso della fine degli anni 20 del '900 i più prestigiosi yacht club degli Stati Uniti d'America diedero vita a numerose regate di classe.

Tutto ebbe inizio durante l'inverno del 1925 quando alcuni soci del Seawanhaka Corinthian yacht club decisero di realizzare un'imbarcazione le cui dimensioni fossero comprese tra la Star Class e la 6 m S.I. ma adatta per la crociera e le regate. Senza lasciar correre molto tempo iniziarono a valutare molti progetti e alla fine la scelta cadde sull'architetto navale Charles Mower (1875-1942) che disegnò uno sloop di 28 piedi dando origine alla *Sound Inter Club Class*.

Successivamente, nel 1928, William Starling Burgess, che in seguito avrebbe progettato, tra l'altro, ben tre J-Class vincitori in altrettante edizioni consecutive dell'America's Cup (1930-1937), volle promuovere una sua classe di monotipi adatti alla regata, ma con doti di daysailed.

L'estate di quell'anno la passò navigando in quel canale naturale, noto come Long Island Sound, compreso tra la costa del Nord America e Long Island, in pratica di fronte la città di New York, che dalla fine dell'800 vide sorgere numerosi prestigiosi yacht club. Il suo intento era quello di mostrare la sua creazione, uno sloop di 30 piedi, il cui nome *Atlantic Coast One Design* era

indicativo dell'intenzione del suo progettista di proporre un'imbarcazione adatta a regate di classe. Quell'estate fu fruttuosa per Burgess che ricevette ben 80 ordini da parte dei soci di vari club che nel marzo dell'anno successivo si costituirono in un'associazione di classe che chiamarono semplicemente *Atlantic*, mentre il Pequot Yacht Club, i cui membri avevano acquistato le prime 20 unità, si offrì di tenere il primo campionato nazionale nell'estate del '29 che riscosse uno strepitoso successo.

Nel 1932 si formò un comitato costituito da membri di vari yacht club situati nell'area di Long Island Sound con l'intento di dar vita a una nuova classe di barche a vela da regata per competere con le classi Sound Interclub e Atlantic. Furono interpellati vari progettisti tra cui Drake Sparkman, partner di Olin Stephens nella Sparkman & Stephens, nata nel 1929 e subito divenuta famosa dopo il successo dello yacht *Dorada*. Lo studio così si mise al lavoro su un progetto di uno sloop di 34 piedi, realizzando in breve un primo esemplare che fu chiamato *Gimcrack*, il nome di un famoso cavallo da corsa, protagonista di moltissime gare che appassionarono l'Inghilterra del XVIII secolo nonché il nome dello yacht di John Cox Stevens (1785

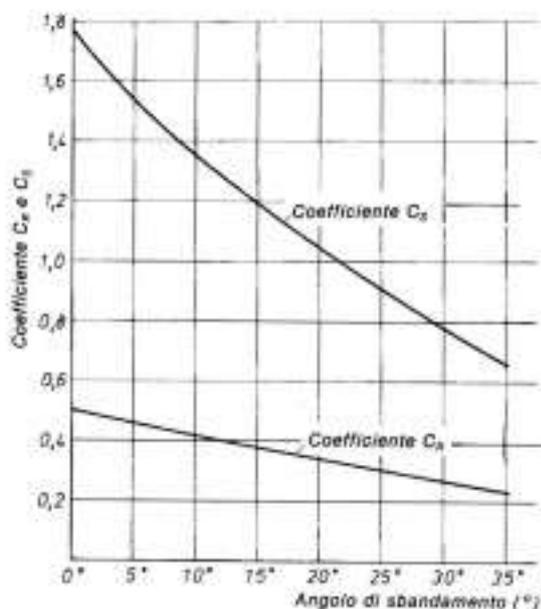




La prima vasca navale dello Stevens Institute - il prof. Davidson è l'ultimo a destra

– 1857) il primo presidente del New York Yacht Club (NYYC), fondato nel 1844 e che, già in possesso della Coppa America dal 1851, la deterrà fino al 1983.

Drake, sollecitato dal giovane socio di 24 anni Olin, contattò il professore Kenneth Davidson, che conosceva molto bene, per un incontro sulla possibilità di condurre alcune esperienze presso la vasca sperimentale che il professore aveva creato utilizzando la piscina dello Stevens Institute of Technology dove insegnava ingegneria meccanica. All'incontro Davidson avanzò una proposta basata sulla considerazione che in condizioni stazionarie forze del vento e quelle dell'acqua sono in equilibrio, uguali e opposte. Perché allora non correlare i risultati delle prove in scala naturale (da cui le forze del vento) con quelle sul modello in vasca navale (le forze dell'acqua)? Entusiasti della proposta i due soci fornirono tutto il supporto per le prove in mare, con Olin come timoniere, e il professore oltre a strumentare, compatibilmente con le possibilità tecnologiche dell'epoca, l'imbarcazione con 70 punti di misura, effettuò le prove in vasca su un modello in scala del *Gimcrack*. Le prove durarono tutto il 1933, a cui seguirono le analisi dei dati raccolti per ottenere infine quell'insieme di coefficienti passati alla storia dello



Gimcrack
 Lgelli 7,24 m (23,77 ft)
 Largh. 1,98 m (6,5 ft)
 Sup. velice 40,3 m² (434 sq. ft)

yacht design come coefficienti di Gimcrack. Quello di Davidson era il tentativo, nato con le regate, di stimare le prestazioni di una imbarcazione a vela. Già dieci anni prima, nel 1923, i progettisti Warner e Ober rilevarono i valori di pressione in alcuni punti della vela di una imbarcazione in mare dai quali desumere i valori delle forze agenti sul piano velico. Quello di Davidson fu un passo successivo ottenuto correlando i dati a mare con quelli sul modello in vasca (anche a diversi angoli di sbandamento, una condizione di prova mai eseguita prima).

Comunque Sparkman & Stephen non ebbe l'incarico che si aspettava. Progettazione e costruzione del monotipo furono infatti affidate all'architetto navale norvegese Bjane Aas che consegnerà nel 1936 il prototipo di una nuova classe, la *International One-design* (IOD). In compenso Olin Stephen, nel 1934, utilizzando i risultati dei test *Gimcrack* progettò il *Dark Harbor 20*, uno sloop di 30 piedi su ordine del Tarratine Yacht Club dello stato del Maine, con buone qualità veliche soprattutto di bolina, facile nella conduzione e che sarà costruito in numerosi esemplari in legno prima e in vetroresina poi. Nel suo storico articolo del 1936: *Some Experimental Studies of Sailing Yacht*, il prof. Davidson descrive il metodo e fornisce una serie di tabelle dei coefficienti che saranno impiegati per molto tempo nella progettazione di yacht a vela. Il riconoscimento internazionale anche del valore dell'esperienza del *Gimcrack* gli permise di realizzare, nel 1935 presso lo Stevens Institute, la terza vasca navale degli Stati Uniti che nell'aprile dell'anno successivo contribuirà alla progettazione del *Ranger*, un J class, efficace difensore dell'America's Cup del 1937 portando all'attenzione lo Stevens Institute. Alla vasca navale si aggiungeranno successivamente ulteriori laboratori di ricerca in vari campi dell'ingegneria assumendo poi il nome di Davidson Laboratory, in onore del professore.

Coefficienti di vela del *Gimcrack*

Angolo di sbandamento Θ	0°	5°	10°	15°	20°	25°	30°	35°
Linea	Valori delle prove in scala intera							
1 Vento apparente V_A (nodi)		6,22	9,33	11,87	14,33	16,97	19,70	22,50
2 Rotta apparente β	25,8°	26,1°	26,5°	27,0°	27,6°	28,6°	29,7°	31,0°
3 Velocità dell'imbarcazione V_B (nodi)		3,32	4,50	5,18	5,60	5,87	5,97	5,97
	Valori ottenuti dalle prove in vasca							
4 Forza motrice F_M (N)		116	238	349	458	578	685	778
5 Forza sbandante F_S (N)		390	765	1103	1410	1704	1975	2206
6 Rapporto $\frac{\text{resist. scafo sbandato}}{\text{resist. scafo non sband.}}$		1,2	1,2	1,2	1,2	1,22	1,35	1,53
	Coefficienti aerodinamici per riprodurre F_M e F_S							
7 Coeff. di forza motrice C_M (C_R)		0,457	0,417	0,378	0,341	0,307	0,269	0,234
8 Coefficiente di forza sbandante C_S		1,54	1,345	1,195	1,045	0,902	0,778	0,666
9 Coefficiente della forza aerodinamica totale C_T	1,835	1,60	1,405	1,253	1,090	1,037	0,825	
10 Rapporto $\frac{C_M (C_R)}{C_S}$	0,280	0,296	0,310	0,317	0,331	0,340	0,345	
11 Coefficiente di portanza C_P	1,814		1,397		1,079		0,809	
12 Coefficiente di resistenza C_R	0,286		0,203		0,157		0,137	
13 Rapporto $\frac{C_P}{C_R}$	6,35		6,88		6,82		5,92	

LETTERATURA MARINARA

Sono trascorsi appena cinquant'anni, e sembrano secoli, quando gli Enti Pubblici oltre ai compiti istituzionali loro assegnati trovano il modo anche di fare cultura. Ne è testimonianza una vecchia rivista illustrata curata dalla FINMARE, (CRONACHE FINMARE del 6 giugno 1972) che pubblica un bell'articolo nel quale viene presentato Giovanni Comisso (1895-1969), tra l'altro un grande scrittore di cose di mare. Un bell'esempio di fare cultura, . . . ma erano altri tempi e ce lo potevamo permettere!

LA GENTE DI MARE DI GIOVANNI COMISSO

STEFANIA JAHIER

Prosatore, poeta, saggista, avvocato, libraio, giornalista, marinaio, ma, soprattutto, viaggiatore instancabile, Comisso ha fissato le sue numerose e diverse esperienze in una produzione di notevole contenuto artistico, certamente fra le più valide del Novecento letterario italiano. Giovanni Comisso è scomparso nel 1969: era nato a Treviso nel 1895. Tra le sue opere più significative si possono citare, oltre a «Gente di Mare» del 1928, oggetto di questo articolo, i romanzi «I due compagni» (1936), «Gioventù che muore» (1949), «Le mie stagioni» (1951), «Un gatto attraversa la strada» (1955), le prose di viaggi «Cina e Giappone » (1932), «Approdo in Grecia» (1954) e il libro di memorie «Mio sodalizio con De Pisis », pure del 1954.



Foto 1.

“La storia si ripete ma non si riproduce più la vocazione speciale di un'arte scomparsa, irrimediabilmente partita dal mondo, come il canto di un uccello selvatico di una specie estinta. Niente può ridestare quella medesima reazione, fatta di piacere nei sentimenti e di consapevolezza nella fatica. Quella della navigazione a vela è un'arte la cui bella forma par già dilungarsi da noi, verso l'oscura valle dell'oblio”. Così scriveva Joseph Conrad ai primi del '900, in una sorta di epitaffio per l'arte della vela. E in effetti erano ormai iniziati i grandi anni dei vapori e degli emigranti: l'avventura cominciava ora “al di là del mare” e la nave diventava una specie di vagone per tutti. Tuttavia la bella arte sopravvisse ancora per una ventina d'anni, anche se limitata al piccolo cabotaggio, al trasporto artigianale di tegole, legna, caolino, marmo, verdura, vino, ghiaia o merce di contrabbando: una navigazione tra costa e costa, nel mare di casa.

Le qualità del grande navigatore, il coraggio, lo spirito d'avventura non sono più tanto necessarie, mentre altre doti, di prudenza, di pazienza, di attenzione, diventano indispensabili. Le storie e i racconti cui ha dato origine questa età della vela “umile” non sono però meno interessanti o meno affascinanti dei grandi viaggi di scoperta. Il loro vero protagonista non è più il mare ma la gente che sul mare vive, traendo da esso il suo quotidiano sostentamento, servendolo fedelmente piuttosto che cercando, in una continua sfida, di conquistarlo e di domarlo. Una viva testimonianza di questo diverso approccio alla navigazione è fornita da Giovanni Comisso in uno dei libri più belli della letteratura marinara italiana: scritto tra il 1923 e il 1928 “Gente di mare” racconta la vita a bordo di un veliero chioggiotto, di cui l'autore ha avuto una personale esperienza.

Sui fragili bragozzi che fanno spola tra il litorale adriatico e le coste istriane e dalmate il carico è spesso tanto pesante da intralciare le manovre alla vela. I fondali frequentemente bassi, il vento che muta direzione di colpo, le impreviste burrasche di bora richiedono che il capitano del veliero conosca le rade di fortuna come angoli di casa sua, che stia sempre all'erta, che prenda con sicurezza le sue decisioni: è infatti dalla sua prontezza di riflessi che dipende il carico, troppo importante per la sopravvivenza di intere famiglie perché lo si possa mettere a repentaglio per un atto di imprudenza o di distrazione. “Venendo da Chioggia, oltrepassata Pola, mentre sotto l'alto sole del pomeriggio d'agosto, con appena un debole vento o corrente, forse, che ci sospingeva avanti un pochino alla volta rasente alle muraglie della costa, scavate di grotte, d'improvviso l'alberotto del maestro si spezzò come niente fosse



Foto 2.

e il pennone cadde afflosciando la vela... Angelo intese il fruscio della vela, comprese e si alzò per svegliare il capitano che dormiva. Il capitano dormiva, ma poi ce lo disse che sognava, e appunto sognava che un albero si fosse rotto”. Una volta riparato l'alberotto ...a notte tarda ripartimmo ma per tutto il viaggio sempre il cuore del capitano stava in sospenso; a ogni cigolio, rivolgeva l'occhio verso l'alto, colla paura di vedere tutta la vela precipitare sul ponte”.

Forse uno dei tratti che più accomuna tutti i tipi di navigatori, dal solitario che sfida il mare per mettere alla prova le sue forze, ai grandi viaggiatori del passato, agli odierni

marittimi, è proprio la coscienza di non poter sbagliare: tra uomini di mare non c'è giustificazione per l'errore, anche se questo è dovuto, tutto sommato, a una disgrazia.

Anche il capitano di Comisso non esce dalla regola: il mare è una bestia affamata ma troppo spesso le sue vittime hanno qualcosa da rimproverarsi: un carico mal distribuito, un timoniere inesperto. Il vanto del capitano del bragozzo (ed è giusto che sia un vanto perché molto è dipeso dalla sua prudenza e dalla sua perizia) è quello, in quarantacinque anni di navigazione “di non aver mai assaggiato l'acqua del mare, e non so neanche se sappia

Forse può sembrare strano che un lavoro di routine come questo possa scaturire e alimentare un'autentica passione. Eppure è così: quando l'inverno costringe i bragozzi a disertare il mare i pescatori sono veramente tristi, e non solo perché se non pescano non guadagnano. Il fatto è che non possono adattarsi a fare alcun altro lavoro, perché le loro mani non sanno muoversi su oggetti diversi dai remi, dalla barra del timone, dalle funi delle vele. Restano allora chiusi in casa, “avviliti, vergognosi di farsi vedere, quasi che non poter pescare dipenda da loro stessi, dalla loro inferiorità di fronte agli elementi, un'inferiorità a cui non sappiano porre rimedio”. Se si riuniscono in comitiva le donne ne sono escluse, “perché all'osteria preferiscono stare assieme ai loro compagni. I compagni di lavoro e della solitudine sul mare dove è la loro vita”. La storia di “Pietro, uomo di mare” (facente parte della raccolta di racconti “Il porto dell'amore”) ripercorre appunto le tappe della crescita di questa passione, attraverso l'infanzia e l'adolescenza, fino alla maturità: dalla barchetta avuta in dono dal padre (“...e soffiava sulla piccola vela...”) che fa nascere la voglia di imbarcarsi; alla fuga, appena seienni, nascosto sul veliero paterno; alla prima prova al timone (e allora “vi mette tutta la sua attenzione come per un gioco appassionato e come se questa fiducia paterna lo maturasse nel corpo...”). Dopo il primo contatto autentico col navigare Pietro concentra tutto il suo pensiero sul mare, “così pronto a mettersi in disordine e che suo padre sapeva superare sicuro”. Come suo padre prende a spiare le nubi, a distinguere i venti, a prevedere il tempo. Capisce che questi elementi immensi e misteriosi si possono conoscere e sfruttare: “pure tanta parte sfuggiva alla loro esperienza e a volte nell'attraversare l'Adriatico, agitato dai temporali estivi o appesantito dalle nebbie invernali, rasentavano sempre la possibilità di naufragare e di non fare più ritorno... “.

Anche se, una volta sbarcati, i naviganti del piccolo cabotaggio dedicano poca attenzione alla “gente di terra”, pure la vita di quelli che partono è molto legata all'esistenza di chi resta. Al rientro da un viaggio, appena si delinea la terra, l'equipaggio si affolla a prua, con emozione; e il capitano spiega a Comisso: “A quest'ora la mia famiglia sa già che sono in arrivo. Là sul campanile del duomo c'è un vecchio pescatore, che ha ancora gli occhi buoni e dai segni delle vele ci riconosce, allora va alla porta delle nostre case ad avvertire... “. La tipica città di pescatori è fremente di vita: lungo il canale fitto di barche, i vecchi pescatori, curvi e attenti, aggiustano le reti bruciate dalla salsedine, tenendole tese con le dita dei piedi; altri, seduti su piccole sedie, rattoppano una vela; le botteghe di verdura e frutta “sembrano vuotarsi sul selciato sconnesso”. Tutti parlano a voce alta, come se fossero sui loro velieri, tra il vento che disperde i comandi. Le donne dei pescatori sono chiaramente distinguibili per un “qualcosa di ventoso nel capo e di patito nel corpo”; le più giovani stanno generalmente chiuse nelle case e “la noia le accende negli occhi verdastri; il collo, su dalla centina delle spalle, ha tutto il desiderio di un mozzo che voglia scoprire la terra per primo...”.



Foto 3.

Seduti per terra, luridi di sole e di polvere, i bambini sono innumerevoli; giocano, si pestano, sono come cuccioli che non riescono ancora a reggersi sulle zampe. Ma dai ponti delle barche attraccate “spiccano salti i ragazzi già compatti nel corpo... e nel camminare coi larghi piedi scalzi imitano tutta l'eleganza delle onde”. Quando i pescherecci verso sera risalgono il canale, gli scaricatori gli si affollano intorno: con le funi traggono dalle barche le casse di pesce, “pare siano tesori ripescati dal fondo del mare. Grossi tonni lucidi e torniti come proiettili

d'acciaio e rosse carpene irte come draghi e le triglie coi riflessi dell'aurora e le sardine di stagno... Le mani dei ragazzi palpano l'impasto delle seppie immergendo le braccia fino al gomito...". Non sempre i pescatori battono le coste del litorale; quando con le loro barche si spingono più lontano, fino alla Morlacchia e alla Dalmazia, allora si organizzano in compagnie: prima di partire tutti i padroni di bragozzo si radunano a bere ed eleggono un capo, che tutti si impegnano a seguire e obbedire. Al loro ritorno, che avviene verso Natale per i più fortunati nella pesca, a Pasqua per gli altri, "...allora le donne corrono al molo coi figlioletti, nati anche durante l'assenza e aspettano vibranti d'ansia come fronde aggrovigliate dal vento. Il veliero arriva e subito prima ancora d'essere fermo, si salutano alla voce e si scambiano le novità; poi, imboccato il canale e ammainate le vele, le antenne fittiscono lucide d'unto come alberi della cuccagna".



Foto 4.

Tra i narratori italiani contemporanei Comisso è uno dei pochi il cui successo non è legato all' "exploit" improvviso di un racconto o un romanzo bello e di successo, ma a tutto l'arco del suo impegno narrativo. Il Premio Montefeltro, attribuitogli nel 1964, cinque anni prima della morte, aveva avuto proprio questo significato: premiare l'opera complessiva di uno scrittore tenace e schivo che era stato capace di infondere in

ogni sua opera il proprio mondo poetico, il proprio impegno di scrittore e di artista. Stilisticamente Comisso appartiene a quel genere di narratori che hanno cercato nell'estrema semplificazione del linguaggio una risposta alla crisi del romanzo tradizionale. La spontaneità della prosa di Comisso, il suo antisperimentalismo e il suo apparente carattere antiletterario, sono invece il frutto di un continuo e difficile lavoro di autocontrollo, di limatura, e soprattutto di stretta connessione tra l'immaginazione e l'esposizione narrativa e l'espressione stilistica. Questa dote Comisso, se pur l'ha rifinita col tempo e con l'applicazione, l'ha avuta fin dall'inizio: e non è un caso che essa sia apparsa proprio nella sua prima opera di respiro, quella "Gente di mare" che nel 1928 vinse il Premio Bagutta. Non è un caso perché l'adesione al mondo essenziale, scarno, semplificato eppure estremamente significativo del mare e soprattutto della sua gente non poteva che avvenire attraverso un linguaggio consono alla situazione narrata: lirico, totalmente partecipe, delicato e incisivo. Forse non è così lontano dalla verità affermare che la materia scelta da Comisso nei suoi primi romanzi - il mare, appunto - sia stata, più o meno indirettamente, una delle più felici cause di un risultato stilistico così continuo e apprezzato nel tempo.

DASCALIE IMMAGINI: Chioggia con il porto canale (*foto 1 e 4*) è uno dei centri pescherecci più pittoreschi d'Italia. I pescatori chioggiotti, quello intento a riparare le reti (*foto 3*) sono stati presi a modello da Comisso per la sua "Gente di mare". Si chiamano "vieri" i caratteristici cesti di vimini della laguna chioggiotta: li vediamo in fabbricazione (*foto 2*) e in fase di impiego nei vivai di pesce (*foto 5*).



Foto 5.

PERSONAGGI DELLA VELA

La francese Virginie Heriot (1890-1932) è stata senza dubbio la più grande donna di mare, una sacerdotessa, che ha dedicato interamente la sua vita alla navigazione e alla diffusione dello sport della vela a cominciare dalla Medaglia d'Oro da lei conquistata per la Francia all'Olimpiade di Amsterdam del 1928 nella classe degli 8m S.I. Dal suo libro "Sul mare impressioni e ricordi" (per gentile concessione dell'Editore) una significativa e poetica descrizione dei gabbiani e dei loro voli di "eterni viaggiatori". (Visitate l'interessante catalogo libri del mare sul sito www.edizionimareverticale.com)

Gabbiani

Gabbiani, misteriosi e affascinanti viaggiatori dei mari, il vostro volo è infinito, come l'orizzonte verso il quale vi librate senza posa, battendo le ali; vi amo per la grazia della vostra figura e per la delicatezza dei vostri tratti.

Leggeri e agili, a volte vi lasciate portare dal vento, altre volte riuscite a risalire contro vento e volteggiate sempre nell'aria con naturalezza e armonia. Vi prendete gioco delle tempeste, del rumore della grandine e del trambusto della pioggia.

La nebbia stessa non rappresenta un ostacolo alla vostra gioiosa ricerca di spazio. Dominate il cielo, del quale avete soggiogato le temibili forze.

Curiosi, volteggiate intorno alle barche che portano gli uomini lontano.

Uno strido per dire «ci sono» - un altro per dire «addio» - e, con un solo battito d'ali, ripartite verso l'ignoto, dal quale, in un punto imprecisato sul mare, avvolti da un grande mistero, eravate giunti con un unico slancio.

Quando dondolate sulle onde, vi osservo per ore, mentre vi lasciate cullare al ritmo della musica, a volte dolce e melodiosa, che sale dalle profondità del mare.

Allora cerco di immaginare che cosa sognano le vostre ali addormentate e di condividere con voi l'ebbrezza di quel sonno, nella profondità dell'onda.

Gabbiani, agili e graziosi, adorati amici del mio animo, non smetto di pensare che vorrei, come voi, sopra il fragore e gli spruzzi delle onde, conoscere l'ebbrezza della vostra esistenza di eterni viaggiatori!

Sulle ali che mi portano attraverso gli oceani, vi seguo con lo sguardo, per lungo tempo... ma purtroppo le vostre vele sono più potenti di quelle della mia barca.

Soltanto per un istante, per un secondo, ho l'illusione, cara al mio cuore, di assomigliarvi e di condividere la vostra vita errante...

Ma già siete spariti e il mio sogno ripiega le sue ali sulla sofferenza in cui mi lasciate...

O Gabbiani, fratelli miei, amici dei miei pensieri e delle mie fantasie, un giorno, abbandonando le ali che

la mia sola volontà ha concepito e spiegato, verrò a raggiungervi nel regno delle vostre vele celesti e vivrò, come voi questa volta, il mistero che cerco di scoprire nella scia del vostro volo azzurro, finalmente certa di poter regnare in cielo e di dominare il mare.



RICORDO DEL PRINCIPE VELISTA

FILIPPO DI EDIMBURGO, PRINCIPE CONSORTE DELLA REGINA D'INGHILTERRA ELISABETTA II

La morte di Filippo Mountbatten (1921-2021) non può passare inosservata per i lettori del Notiziario CSTN almeno per due aspetti della Sua esistenza legata al mare. È stato infatti un ufficiale di Marina ed un appassionato yachtman amante della Vela agonistica.

Per la prima attività nel 1939 entra nella Royal Navy e si diploma al Britannia Royal Naval College di Dartmouth come migliore cadetto del Suo corso. Nel 1940, dopo un primo imbarco sulla nave da guerra HMS *Ramillies* e la partecipazione ad alcune azioni navali della II guerra mondiale, è Ammiraglio di Flotta e poi fino a ricoprire la carica di Lord High Admiral, il più alto titolo onorifico della Royal Navy.

Nel 1947 in occasione delle nozze con Elisabetta, l'Island Sailing Club di Cowes dona agli sposi un'imbarcazione da regata della classe olimpica Dragone costruito appositamente dal cantiere Camper e Nicholson al quale viene assegnato il numero velico K-192. L'imbarcazione, verniciata in blu reale ed in rosso nella parte immersa, entra a far parte della flotta della Royal Navy. Nel 1956, con un equipaggio di ufficiali della marina partecipa in rappresentanza della Gran Bretagna all'Olimpiade di Melbourne dove vince la Medaglia di Bronzo.



1953. Il Principe Philip in regata con "Bluebattle" alla Settimana di Cowes.



QUADRIREMI vs. VESUVIO

L'operazione navale di soccorso condotta da Plinio nel 79 d.C.

Autore *Domenico Carro*

Editore *L'Erma di Bretschneider*

Roma 2021, pag. 152

Nel corso della catastrofica eruzione vesuviana del 79, Plinio il Vecchio prese il mare da Miseno con le quadriremi della sua flotta per soccorrere le popolazioni costiere minacciate dal vulcano. La conoscenza del suo intervento umanitario è stata ampiamente oscurata dalla morte dello stesso ammiraglio, poiché su tale evento si è focalizzato il racconto del nipote, Plinio il Giovane, la principale nostra fonte.

Tuttavia, i pur limitati e frammentari elementi di cui disponiamo hanno consentito di procedere ad una cauta ricostruzione storica di questa missione di soccorso, correlando le testimonianze letterarie con le evidenze archeologiche e vulcanologiche lungo l'intera costa

vesuviana, con il concorso di molte altre discipline pertinenti, incluse la storia marittima romana, la psicologia, la nautica, la meteorologia, l'oceanografia e l'arte del comando navale.

Ne è scaturita una compiuta raffigurazione, a grandi linee, di questa prima grande operazione navale di protezione civile della storia, effettuata dalle quadriremi romane in presenza di un cataclisma terrificante, con un coraggio sovrumano e con una tale determinazione da conseguire dei risultati di sicuro rilievo, visto anche il considerevole contenimento del numero delle vittime sul popoloso litorale colpito dall'eruzione.

INDICE DEL LIBRO

- Prefazione (Umberto Pappalardo)
- I. Introduzione
- II. Le fonti
- III. Il contesto
- IV. La flotta
- V. L'eruzione
- VI. L'allertamento
- VII. L'operazione
- VIII. L'epilogo
- IX. I risultati
- X. Conclusioni
 - Abbreviazioni
 - Fonti antiche
 - Bibliografia

ANTEPRIMA DEL LIBRO

(file PDF con le prime 20 pagine del libro)

liberamente scaricabile dalla [Scheda dell'Editore](#) (accessibile a tutti)

PRESENTAZIONE DEL LIBRO

(video di 30 minuti dal canale YouTube di Roma Aeterna)

