



Notiziario CSTN

APRILE 2023
N° 128



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 XII - N° 128

NOTIZIARIO ON-LINE

aprile 2023

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|----------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Navi Museo | pag. 26 |
| • L'aquila solitaria (II parte) | pag. 2 | • Regata dei Tre Golfi | pag. 30 |
| • Grandi armatori Vela d'Altura | pag. 10 | • L'ultima foto dell'album | pag. 34 |
| • Mare e cielo | pag. 16 | • Storia del canottaggio..... | pag. 36 |
| • Storia delle riviste della nautica | pag. 21 | | |

EDITORIALE

Il "CSTN" sta procedendo a due importanti operazioni per migliorare la fruibilità del proprio patrimonio bibliotecario, sempre in aumento e sempre più oggetto d'interesse da parte di un pubblico in continuo crescendo. La prima operazione è la ristrutturazione e l'ammodernamento del nostro vecchio sito www.cstn.it grazie al quale ci facciamo conoscere e siamo contattati quotidianamente dall'Italia e dall'Estero. Appassionati, ricercatori, cultori della storia della marineria e dello yachting, studenti universitari trovano e ricevono risposta alle loro esigenze. E' ripartita anche l'operazione di digitalizzazione della preziosa ed unica raccolta completa della rivista nazionale "Lega Navale" dal 1897. Le prime annate sono adesso consultabili on line, pagina per pagina, e questo per noi che abbiamo fatto tutto in casa è un grande motivo di orgoglio.

Se tutto questo è stato possibile lo dobbiamo ai Soci della Sezione che in passato hanno collaborato ad acquisire le annate digitalizzate e nella parte finale soprattutto all'amico Maurizio Elvetico, impagabile collaboratore del "CSTN", che grazie alla sua comprovata competenza nel campo informatico, sta portando avanti entrambe le operazioni. Invitiamo i nostri lettori, i ricercatori e i curiosi a visitare il nostro sito comunicando i propri commenti ed eventuali suggerimenti.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto in copertina: "Una perfetta convivenza tra una murena (*Muraenidae*) e un gronco (*Groncus vulgaris*) presso lo scoglio del Vervece nel Golfo di Napoli".

Hanno collaborato: *Franco Aramini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, , Francesco Gandolfi, Giuseppe Peluso, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Pio Salzano, Emilio Somma.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

STORIE DI NAVI

Dopo la prima parte sul n° 125 di Gennaio 2023, pubblichiamo la seconda ed ultima parte dell'interessante storia della nave corsara tedesca che diversi lettori ci hanno sollecitato. L'avventura dell'Aquila Solitaria s'intensifica con azioni sempre più audaci, ricchi di bottini e di suspense a caccia del nemico da battere.

(La prima parte di "L'Aquila Solitaria" è stata pubblicata sul Notiziario CSTN n° 126 di gennaio 2023, pag. 13.

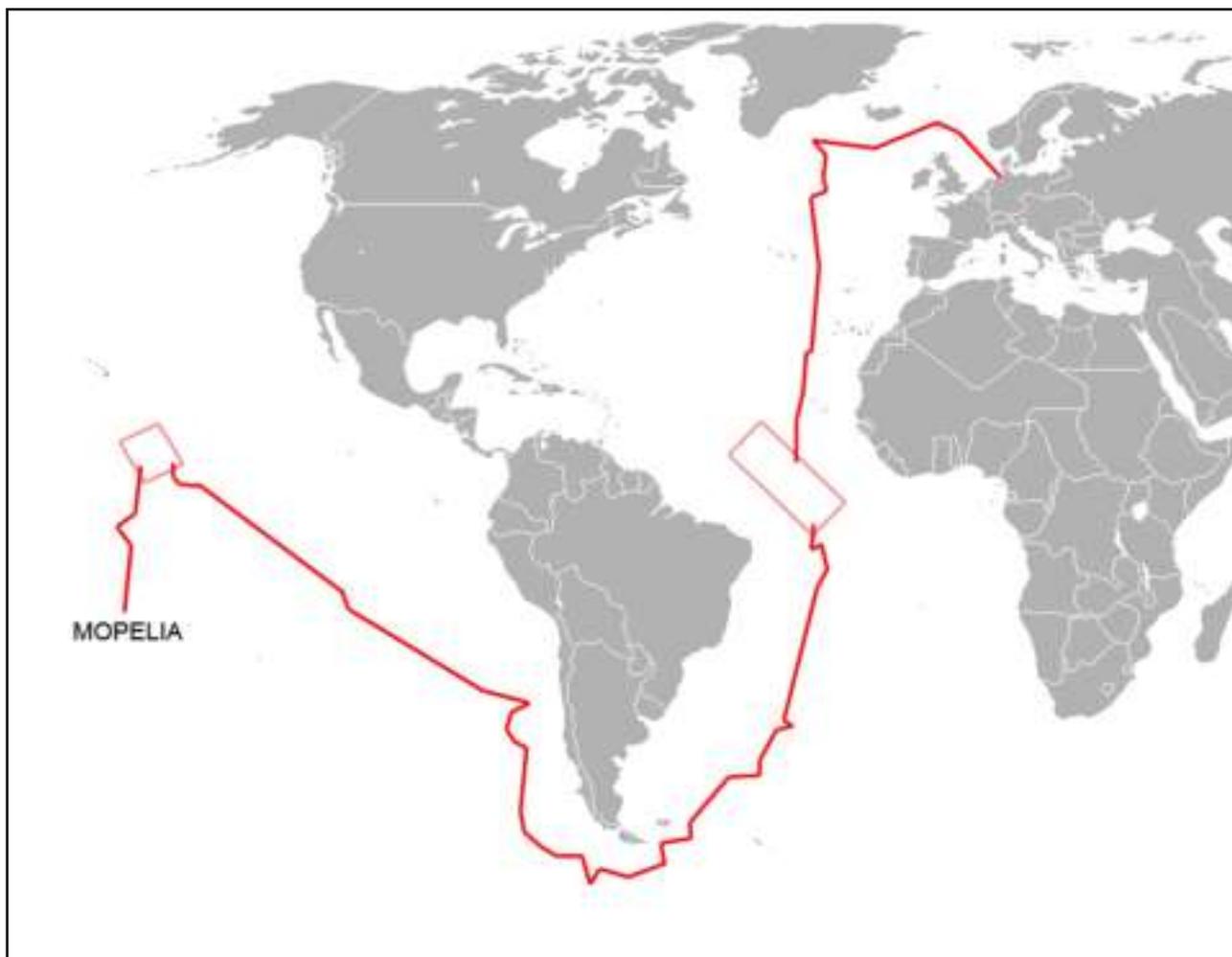


L'AQUILA SOLITARIA

Una lunga crociera porta un corsaro a vela tedesco a battere le rotte commerciali avversarie di due Oceani per oltre sette mesi. Numerose difficoltà costelleranno la sua missione eroica ma disperata. Non saranno però i cannoni inglesi a fermarlo, ma la forza della natura (Parte seconda)

di FRANCO MARIA PUDDU

Il *Seeadler* aveva lasciato la Germania il 21 dicembre del 1916 per iniziare la sua guerra solitaria. Aveva fatto rotta a nord e, dopo aver superato il controllo da parte di un incrociatore ausiliario inglese grazie ad alcuni accorgimenti, aveva oltrepassato le Orcadi e poi, piegando a sinistra, aveva circumnavigato la Gran Bretagna per far rotta a sud e, all'altezza del Portogallo, aveva incontrato le sue prime due vittime, due piroscafi inglesi, che aveva spedito a fondo con una carica esplosiva collocata nella stiva dopo averli predati di tutto quanto poteva essere utile.



La cartina mostra la rotta percorsa dal SMS Seeadler dal 21 dicembre 1916 al 15 agosto 1917; le due zone evidenziate indicano le aree nelle quali avvennero i maggiori affondamenti, in Atlantico dal 21 gennaio al 30 marzo 1917 e in Pacifico dal 14 giugno all'8 luglio; infine, la posizione dell'atollo di Mopelia.

La lunga crociera del corsaro

Quindi dopo una decina di giorni, mentre si trovava a metà strada fra l’Africa e il Brasile entrava in quella che sarebbe stata la sua migliore zona di caccia: in due mesi, fra il 21 gennaio e il 21 marzo 1917 vi avrebbe incrociato, predato e affondato a pochi giorni di distanza l’una dall’altra dodici navi, tutte a vela, delle quali cinque francesi, tre inglesi, tre americane e una italiana. Subito dopo però, il traffico mercantile, fino a quel momento sostenuto aveva iniziato a diminuire fino a cessare del tutto. C’era un motivo.

Il *Seeadler* aveva a bordo un apparato radio che non aveva mai usato, né utilizzerà mai in seguito per non tradire la sua presenza. Anche un altro corsaro, il *Wolf* al comando del *Fregattenkapitän* (capitano di fregata) Karl August Nerger, si era comportato così navigando per quindici mesi senza mai collegarsi con Berlino, tanto che fino al suo rientro vittorioso in Germania, era stato considerato perso in azione. Il silenzio radio aveva protetto il corsaro.

Nonostante questa precauzione, però, gli inglesi avevano notato che improvvisamente avevano iniziato a verificarsi strane perdite di mercantili in una zona dell’Atlantico fino a quel momento tranquilla; erano state attribuite ai siluri di U-boote dileguatisi dopo gli affondamenti, o agli ordigni di campi minati seminati, questo era noto, da navi corsare.

Un altro elemento strano era costituito dal fatto che non si era ritrovato un solo superstite né alcun cadavere appartenente agli equipaggi delle navi scomparse, che, fra l’altro, erano tutte navi a vela.

Dietro questi anomali avvenimenti doveva esserci qualcos’altro, e iniziava a farsi strada il sospetto dell’esistenza di una nave corsara tedesca sconosciuta che incrociava in quelle acque, ipotesi corroborata dai dati forniti dallo spionaggio militare. E a questo punto avveniva un fatto che sarebbe stato lo spartiacque nella caccia inglese al corsaro tedesco.

Come abbiamo visto la tattica di von Luckner era quella di avvistare, abbordare, depredare e affondare i mercantili nemici, portando a bordo della sua nave gli equipaggi presi prigionieri. Spazio a bordo ce ne era in abbondanza e anche viveri, e l’ospitalità forzata che il comandante tedesco offriva ai suoi prigionieri era quanto di meglio fosse umanamente possibile.

Ma, per la legge dei numeri, più prede cadevano in trappola e più prigionieri riempivano la stiva, al punto che il loro numero era diventato eccessivo, e sarebbe stato impossibile andare avanti così senza soluzione di continuità. E von Luckner fu costretto a prendere la prima delle due decisioni che saranno fatali per la sua nave: liberarsi dei prigionieri che oramai iniziavano a costituire un notevole problema, imbarcandoli su una nave catturata da utilizzare come tender per portarli a riva in un porto neutrale.

Il viaggio del Cambronne

Così doveva avvenire che il 21 marzo le vedette avvistarono un veliero francese un poco più piccolo del *Seeadler*, il *Cambronne* (per dirla con una frase del poeta romano Plauto, *omen nomen*, ossia il nome è un presagio), da 1.833 tonnellate che venne puntualmente fermato, abbordato e depredato. Ma questa volta anziché affondarlo vi vennero trasbordati i 264 prigionieri che si trovavano sul corsaro e, con pochi uomini del *Seeadler* a bordo venne lasciato con l’incarico di far rotta verso il porto neutrale brasiliano di Rio de Janeiro dove sarebbe giunto nove giorni dopo.

Prima però von Luckner fece controllare che a bordo non vi fosse un apparato radio con il quale il *Cambronne* avrebbe potuto dare subito l’allarme e provvide poi a disalberarlo parzialmente, in maniera che, anche con il massimo vento favorevole, non avrebbe toccato più di tre o quattro nodi. Questo per poter avere il massimo vantaggio per allontanarsi il più rapidamente possibile dal punto di rilascio fra le due navi; non appena il tender avesse raggiunto la sua meta, infatti, gli inglesi avrebbero avuto la prova dell’esistenza del *Seeadler*, e sarebbe cominciata la grande caccia.

Così fu, e in breve la Royal Navy seppe quale era il nemico da distruggere. Infatti se fino a quel momento aveva solo sospettato della sua esistenza, adesso, conoscendone le possibilità, aveva intuito che il corsaro avrebbe iniziato a trovarsi in difficoltà, e che non avrebbe avuto altra alternativa che cambiare teatro di operazioni abbandonando l’Atlantico.

Gli inglesi iniziarono perciò a braccarlo creando un dispositivo che lo avrebbe tallonato sospingendolo verso il sud per tendergli una trappola con tre incrociatori ausiliari in un punto nel quale sarebbe stato obbligato a transitare per raggiungere il Pacifico: il passaggio di Capo Horn.

In questa partita a scacchi giocavano due elementi: la conoscenza dello scenario e il numero di mezzi navali da parte della Royal Navy, il sesto senso e la perizia marinara da parte di von Luckner, e questi si dimostrarono vincenti.

A questo punto, infatti, successe una cosa incredibile: mentre gli inglesi cacciavano il corsaro tedesco lungo la rotta che avrebbe seguito qualsiasi comandante dotato di un minimo di buonsenso, il conte von Luckner ne scelse un'altra, molto più pericolosa, sulla quale erano passati secoli prima i migliori comandanti del tempo.



In questa splendida e rara immagine ripresa dalla coffa di un veliero nel 1919, il lettore può vedere quanto dure fossero le condizioni vissute dagli equipaggi delle navi a vela che affrontavano il passaggio di Capo Horn ancora agli inizi dello scorso secolo.

E mentre il dispositivo britannico bloccava le rotte poste a quaranta chilometri a sud di Capo Horn, dopo tre settimane di dura navigazione in condizioni di tempo e mare proibitive il **Seeadler** entrava nell'Oceano Pacifico passando a centoventi chilometri a sud dalle rotte del Capo, lasciando gli incrociatori di Sua Maestà con un pugno di mosche in mano.

A questo punto, però, la fortuna iniziava a prendere le distanze dal **Seeadler**; in quegli anni la situazione geopolitica del Pacifico era molto diversa da quella che si sarebbe verificata durante la Seconda Guerra Mondiale, e i traffici mercantili che alimentavano la guerra e transitavano in quel quadrante non erano essenziali quanto lo sarebbero stati quelli di venticinque anni dopo.

E anche se le navi che percorrevano quelle rotte non erano sempre scortate, come aveva calcolato e sperato von Luckner, queste erano poche, tanto è vero che la caccia del **Seeadler** si era ridotta ad un penoso vagolare sulle onde di un oceano deserto.

Dall'ingresso nel Pacifico all'incontro con la prima preda, infatti, dovevano passare due mesi di navigazione, e i tre mercantili a vela statunitensi che, nell'arco di un mese, incontrò saranno un ben misero carniere. E adesso si profilavano all'orizzonte anche altri problemi.



Ancora una bella immagine pittorica del SMS "Seeadler" visto di prora, immortalato sulla tela dal Marinemahler (pittore di marina) tedesco Christopher Rave, che verrà ripresa negli Anni 20 divenendo una celebre cartolina postale.

Grandi problemi da risolvere

Il primo era che nei sette mesi circa di crociera senza scalo, il *Seeadler* non aveva potuto fare manutenzione in carena, e adesso ne aveva decisamente bisogno.

Il secondo, invece, riguardava l'equipaggio che, pur fortemente motivato e pronto a qualsiasi sacrificio, non metteva i piedi a terra da sette mesi, e la cosa iniziava a creare ripercussioni sul suo morale, per cui von Luckner iniziò a cercare sulle carte nautiche un approdo amico o neutrale e possibilmente deserto dove trovare un ancoraggio che potesse coniugare le possibilità di fare carenaggio e far scendere a terra gli uomini.



Un'altra immagine fotografica di un gruppo di appartenenti all'equipaggio del Seeadler ripresa durante la crociera; notare la tenuta di navigazione in guerra, con calzoncini estivi bianchi e camici in panno blu scuro. I due in bianco dovevano far parte del personale sanitario.

A queste due necessità, poi, se ne aggiungeva un'altra e più grave: fare rifornimento di viveri freschi perché subdolamente aveva iniziato a fare la sua comparsa fra l'equipaggio, in forma ancora lieve, l'antica e mortale maledizione dei naviganti: lo scorbuto.

Sul *Seeadler*, come abbiamo visto, le abbondanti riserve di viveri avrebbero consentito di andare avanti senza problema ancora per più di un anno, ma si trattava di viveri secchi: carne salata, salumi, gallette, legumi, granaglie, merceologicamente ottimi ma del tutto carenti di vitamine, e lo scatolame disponibile non poteva fornirne in maniera sufficiente.

Tutto era andato bene fin quando la caccia aveva fatto catturare numerose prede, raziando le provviste fresche delle quali era stato possibile all'equipaggio e ai prigionieri catturati di alimentarsi normalmente, anche se i prigionieri erano avvantaggiati rispetto ai tedeschi perché questi avevano già più di un mese di navigazione alle spalle al momento della loro cattura; inoltre i prigionieri sarebbero rimasti sul corsaro, chi più chi meno, solo altri quattro mesi prima di tornare a terra con il *Cambronne*.



Questa volta il pennello di Willy Stower ha immortalato il corsaro in un momento cruciale: il fermo del mercantile francese "Cambronne", in primo piano, catturato il 21 marzo 1917 e rilasciato con 264 prigionieri verso Rio de Janeiro, dove la nave arrivò il giorno 30.

I marinai tedeschi invece dovevano continuare a navigare altri tre mesi prima di catturare i tre schooner americani che avrebbero portato una piccola boccata di ossigeno con i loro viveri freschi, assieme però a trentanove nuovi prigionieri.

E non bisogna poi dimenticare il problema dell'acqua che si trovava nei serbatoi di bordo ancora in abbondanza. Rispetto a quanto avveniva secoli prima sui velieri, la vitale acqua non era diventata né verde né marrone per la presenza di alghe, microorganismi o ruggine. Ma aveva cambiato sapore, era diventata insipida e non dissetava: era acqua vecchia.

Così emorragie gengivali, immotivate astenie, problemi intestinali e altro avevano iniziato a serpeggiare fra gli uomini: erano il segnale evidente dell'arrivo dello scorbuto e von Luckner aveva capito di dover correre immediatamente ai ripari.

Alla ricerca della terra promessa

Il comandante del *Seeadler* dalle carte aveva scoperto che il veliero si trovava a meno di cento miglia dall'arcipelago delle Isole della Società, facente parte delle Isole Sottovento, un arcipelago del Mare dei Caraibi a sud delle Piccole Antille, uno sparuto gruppetto di isole caratterizzate, ma questo il comandante tedesco non lo poteva sapere, da fenomeni vulcanici, lontano dipartimento d'oltremare della Polinesia Francese. Di queste faceva parte Maupihā'a, in tahitiano, chiamata dagli europei Mopelia; un piccolo atollo corallino con diverse estensioni di terra visitato per la prima volta nel 1767 dall'esploratore inglese Samuel Wallis; adesso, nel 1917, era popolato solo da tre polinesiani che cacciavano tartarughe per conto di una ditta francese, che veniva a sua volta a raccogliere il risultato della caccia ogni certo numero di mesi. La sicurezza era assicurata. Mopelia era ricoperta quasi completamente da palme, aveva una sorgente d'acqua ed era ricca di piante commestibili, noci di cocco e maiali importati chissà da chi e chissà quando, oramai tornati allo stato selvatico, mentre la laguna era ricca di pesci e crostacei. Un paradiso terrestre nel quale, alla fonda ma non lontana da

terra, il *Seeadler* ormeggiò il 19 luglio.

I primi giorni von Luckner lasciò l'equipaggio libero di andare a terra, nuotare nella laguna e rilassarsi, intanto provvedeva a raccogliere viveri freschi e a rifornire le tanche di bordo.

Nel frattempo studiò come carenare secondo i sistemi dei velieri che un tempo che non potevano tornare alla base per questa attività. Il *Seeadler* sarebbe stato portato ad arenarsi di lato su un basso fondale e l'equipaggio, tramite cavi fissati all'albero maestro, lo avrebbe fatto inclinare fortemente prima da un lato e poi dall'altro, scoprendo alternativamente parti di carena che sarebbero state così ripulite da alghe e concrezioni calcaree che, specie in una nave a vela, rallentavano la navigazione. Nel complesso una sosta proficua e necessaria, ma anche idilliaca.

Fino alle 09.30 della mattina del 15 agosto.

Cosa avvenne quel giorno ce lo hanno riportato le testimonianze di chi visse quegli eventi, ma noi, in più, sappiamo anche perché questi si verificarono, cosa che invece il comandante von Luckner non poteva immaginare né prevedere.

Sappiamo che le vedette della coffa dell'albero maestro, gli occhi sempre vigili della nave anche durante la "franchigia" dell'equipaggio, videro d'improvviso un ribollire e rigonfiarsi del mare a oltre tre miglia di distanza, con grandi onde che iniziavano ad alzarsi come una sola muraglia che iniziava a precipitarsi, sempre più veloce, verso Mopelia e tutto quello che conteneva, *Seeadler* compreso.

Tragico epilogo a Mopelia

Von Luckner, richiamato dalle grida di allarme delle vedette pensò a una tempesta tropicale improvvisa, a un uragano, ma il tempo era buono e la cosa inspiegabile. Oggi sappiamo che si trattò di uno dei tanti fenomeni vulcanici che si verificano ancora in quella zona di Oceano, che con un terremoto sottomarino aveva causato un'onda anomala.

Ma in quel momento il perché del fenomeno non interessava al comandante tedesco, lui voleva e doveva solo salvare la nave e l'equipaggio, pertanto fece battere il segnale "tutti sul ponte" ordinando contemporaneamente ai motoristi di accendere il diesel per dar forza all'elica.

L'unica possibilità di salvezza per la nave, infatti, era quella di mettersi prora all'onda, cosa che solo grazie al motore avrebbe potuto fare in tempi rapidi, perché qualsiasi manovra improvvisa da fermo, per una nave a vela, è impossibile. Ma il diesel, usurato dai periodi di impiego alternati a quelli, molto più lunghi, di fermo per navigare a vela, e curato sia pure di continuo ma solo con manutenzioni ordinarie, non rispose e non si mise in moto. E la fortuna voltò le spalle al *Seeadler*.



Il dramma si è consumato e l'epopea si è conclusa: il relitto squassato dallo tsunami rimasto sugli scogli di Mopelia in una immagine ripresa da un fotografo della Marina australiana un anno dopo; nell'indicazione riportata sulla lastra il nome dell'atollo è stato scritto erroneamente.

Il mare lo ghermì con una gigantesca e mostruosa onda che noi oggi chiamiamo tsunami, lo sollevò in alto facendogli scavalcare gli scogli e lo scaraventò contro di loro, squassandone lo scafo, disalberandolo nel contraccollo e incastrandolo per sempre nella barriera corallina.

Fortunatamente l'equipaggio, con il suo comandante, sopravvisse senza perdite e in seguito visse altre avventure continuando, con mezzi di fortuna, imperterrito, la guerra di corsa sull'Oceano per qualche tempo ancora e anche con qualche successo, ma questa è un'altra storia.

La nostra narrazione si ferma con la fine del *Seeadler* sulla barriera corallina di Mopelia, perché non fu solo la fine di una bella nave, ma quella definitiva di un'epopea iniziata tanti secoli prima con le scorrerie dei pirati fenici e continuata attraverso il tempo con i corsari inglesi, francesi, turchi, olandesi, spagnoli fino ad arrivare al mondo della radio, dei motori, dei sommergibili e degli aerei, mondo nel quale l'Aquila Solitaria aveva avuto il coraggio di continuare a combattere come un tempo, con onore e dedizione colpendo un nemico più grande e più potente di lei.

In seguito ci saranno altri corsari tedeschi che, nella gigantesca e sanguinosa guerra che devasterà il mondo venti anni dopo, correranno gli oceani con bravura, spavalderia e anche con onore. Ma sarà tutt'altra cosa, mai più niente come il *Seeadler*, con le sue grandi vele al vento, fenderà i mari.

Sulle rocce di Mopelia con il *Seeadler* erano definitivamente finiti un mondo e un'era. Altre splendide e grandi navi a vela, specie quelle destinate a forgiare nuove generazioni di uomini di mare, imporranno al mondo l'immagine della loro bellezza fino ai giorni nostri, ma sarà tutt'altra cosa, niente di paragonabile al tre alberi scozzese comprato dagli americani, catturato dai tedeschi e morto per mare nell'Oceano.

Il conte Felix von Luckner, il nobile scavezzacollo che era fuggito quindicenne per inseguire i suoi sogni di mare di vela e di vento, sopravviverà a due guerre mondiali e alla fine mollerà per l'ultima volta gli ormeggi nel 1966 in Svezia, ma siamo sicuri che quando le vele furono imbrogliate per lui l'ultima volta non si trovò solo nella bonaccia.

Ad attenderlo erano sicuramente decine e decine dei più bei nomi fra gli uomini di mare che nei secoli avevano rappresentato la nobiltà della vela, ad applaudirlo in attesa che iniziasse a raccontare le storie dell'Aquila di Mare con la quale aveva volato a lungo, storie che loro già conoscevano ma che volevano sentire ancora, ancora e ancora un'altra volta. Per l'eternità.



Qualcuno ricorda ancora oggi il "SMS Seeadler": nell'immagine uno dei due cannoni Krupp da 105 millimetri della nave recuperato e trasformato in monumento in memoria del veliero a Papeete, capitale della Polinesia francese.

I GRANDI ARMATORI DELLA VELA D'ALTURA

Approfittando della disponibilità e della sconfinata conoscenza del mondo della Vela d'Altura dell'amico Toti Gandolfi realizziamo un vecchio desiderio che da anni tenevamo nascosto nel cassetto dei sogni: la storia dei più famosi e grandi armatori che hanno creato ed animato le regate d'alto mare portando il tricolore ai vertici del movimento. Vela d'altura vuol dire e sottintende un impressionante numero di attività che vanno dai progettisti ai cantieri costruttori, dai club organizzatori ai timonieri ed agli equipaggi, dai giornalisti ai fotografi specializzati. Tutto questo noi speriamo di raccontarlo in questa speciale rubrica che parte da questo numero.



MAX BORIS *FRANCESCO TOTI GANDOLFI*

Nato il 1° marzo 1913 a Venezia, dove i genitori si erano trasferiti per necessità di lavoro, Max Boris passò la quasi totalità della vita a Firenze, dove prima formò la sua personalità di uomo e dove in seguito svolse con



Capri 1987. Max Boris e la nipote Novella Spadolini.

successo un'attività commerciale nel settore tessile.

Fondamentale nella sua formazione si rivelò la passione per la montagna, sia per le arrampicate che per lo sci. Socio del Club Alpino Italiano e del Gruppo Speleologico iniziò varie amicizie, in particolare importante fu l'incontro con Renzo Battaglini, figlio del commissionario Lancia per Firenze e Provincia, anche per le conseguenze che ebbe, a guerra finita, sull'attività velica di Max Boris; negli anni Trenta tuttavia l'attività sportiva dei due amici era ancora rivolta alla montagna - fu Battaglini, il cui padre era apertamente antifascista, a fargli incontrare Pippo Codignola, Enzo Enriquez Agnoletti, Carlo Francovich, Carlo Furno, Raffaele Ramat e altri esponenti liberal-democratici fiorentini anti-regime.

Boris fu tra i primi ad aderire al Partito d'Azione dopo l'8 settembre 1943, partecipò alla Resistenza con una certa responsabilità all'interno del Comitato militare del PDA, occupandosi del recupero di armi e di autovetture, compiendo azioni e partecipando a imprese importanti come il recupero di un'ingente quantità di armi e di

munizioni lanciate dagli alleati sul Monte Giovi nel Mugello nel febbraio del 1944. Catturato, in seguito ad una delazione, dalla Banda Carità venne interrogato e torturato, senza che i fascisti riuscissero a estorcergli informazioni.

Nel giugno del 1944 venne inviato al Campo di Fossoli e destinato alla deportazione in Germania; sul treno che lo portava al nord riuscì a fuggire ma venne ricatturato e inviato a Mauthausen dove arrivò il 1° luglio del 1944 e dove riuscì a sopravvivere facendo finalmente ritorno nel maggio del 1945 (dei 960 internati partiti da Fossoli ne sopravvissero solo 140).

Rientrato a Firenze Max Boris si impegnò soprattutto nell'attività politica, a favore della Repubblica e della restaurazione della democrazia in Italia e divenne l'ultimo presidente del Comitato toscano di liberazione nazionale (CTLN). Non ci restò molto, tuttavia, come scrisse lui stesso: "Le cose che mi avevano dato noia sotto il fascismo non dovevamo rifarle noi. Torniamo a fare i civili, mettamoci al lavoro e basta. Fare l'uomo politico? Non è un merito, deve essere un servizio al Paese".

Tornato allo stato di civile, Boris ritornò all'attività tessile, che era sua e di suo padre prima della guerra, avviando un'azienda commerciale all'ingrosso che, condotta con competenza e impegno, gli assicurò una solida posizione; fu così che nel 1960, assieme all'amico Renzo Battaglini, commissionò al Cantiere Sangermani di Lavagna uno yawl di oltre 15 metri. Memore di una disavventura vissuta insieme venti anni prima sul Monte Sumbra, nelle Alpi Apuane, quando l'amico Max era precipitato in parete ed era stato salvato dal compagno di cordata, Battaglini propose di chiamare la barca "**Sumbra**", dando così inizio a una fortunata genealogia, arrivata sino al numero 5, tutti tranne l'ultimo presenti quasi ininterrottamente alla Giraglia per un ventennio.



Il primo Sumbra I-1640

Il primo *Sumbra* non fu particolarmente competitivo e i migliori risultati furono due secondi di classe in quattro partecipazioni; Max Boris e Renzo Battaglini si rivolsero allora al più celebrato studio di progettazione dell'epoca, Sparkman & Stephens di New York, che realizzò il disegno N° 1761, uno sloop di 17 metri, che come il primo Sumbra fu costruito dal Cantiere Sangermani.

I risultati non tardarono ad arrivare, alla prima partecipazione nel 1966 il *Sumbra II* fu 2° in I Classe, l'anno dopo la vinse, come nel 1970, anni in cui realizzò anche il miglior tempo compensato di tutte le classi, e tranne che nel 1968 si mantenne sempre ai vertici; dal 1969 Max Boris figurò come unico armatore, in quell'anno la Lancia, della quale la famiglia Battaglini era storica concessionaria per Firenze e Provincia, era passata alla Fiat e il passaggio non fu indolore per la rete di vendita.



Il Sumbra II I-4504

Dopo un sesto di classe nel 1971 la grande avventura: l'Atlantico. Salpato dall'Italia in settembre il *Sumbra II* attraversò l'oceano sino ai Caraibi, dove restò quasi un anno. All'inizio di giugno ci fu la "Regata del Descubrimiento", 2.700 miglia sul percorso Bermuda-Bayonne, e nonostante l'equipaggio risicato il *Sumbra* fu 9° su 52 partecipanti - naturalmente quell'anno alla Giraglia il *Sumbra II* non ci fu.

Nel 1973 l'organizzazione della One Ton Cup fu affidata all'Italia, fatto che scatenò molti armatori italiani; tra questi Max Boris, che si affidò ancora una volta a Sparkman & Stephens, che disegnarono un One Tonner di quasi 12 metri, teoricamente adatto alle condizioni di vento forte previste sulla Sardegna settentrionale tra la fine di agosto e l'inizio di settembre. In realtà il grande studio di New York aveva iniziato la propria fase calante e tutte le barche disegnate nel 1973 per la OTC (oltre al *Sumbra III*, *Thunder* e *Winsome V* per armatori inglesi, *Bonita* e *Ornella* per altri due italiani, anche se Bonita finì per gareggiare per l'Australia, essendo la partecipazione limitata a non più di tre barche per nazione) delusero, arrivando addirittura dopo barche da loro disegnate negli anni precedenti come il Lightnin' del 1972, miglior S&S ma solo 6°. *Sumbra III* finì ottavo.



Il Sumbra III I-5643

Alla One Ton Cup aveva esordito un'imbarcazione molto innovativa rispetto agli One Tonner sino ad allora vittoriosi, opera prima di un disegnatore all'epoca sconosciuto ma destinato a una carriera clamorosa: Doug Peterson. *Ganbare*, la sua barca, non aveva vinto la OTC solo per la penalizzazione giustamente ricevuta per

l'errore compiuto nel doppiaggio dell'Asinara nel corso della regata media, e aveva impressionato tutti i presenti.

Tra questi Max Boris, che venduto velocemente il *Sumbra III* in Francia, dove naviga ancora come *Glenn Mael* (nel 2019 si è piazzato terzo alla Panerai Transat Classique, da Lanzarote a St. Kitt) commissionò a Peterson una barca per la OTC del 1974.



Il Sumbra IV I-6061

Il *Sumbra IV*, costruito in alluminio dal cantiere olandese Royal Huisman, diede al suo armatore ben altre soddisfazioni; non alla OTC del 1974 a Torbay, dove fu 19° su 33 nonostante la presenza a bordo dello stesso Peterson, ma l'anno dopo vinse la Giraglia, la Settimana delle Bocche e il Campionato Internazionale del Mediterraneo, con un 5° alla Middle Sea Race. Nel 1976, dopo alcune modifiche disegnate sempre da Peterson, ci furono due importantissimi secondi posti, alla Giraglia e alla OTC di Marsiglia, che era stata preceduta dalla vittoria nel Week End des Tonners. Alla fine dell'anno l'autentico canto del cigno, un fantastico primo posto assoluto alla Middle Sea Race, contro barche che costituivano l'élite solo mediterranea dell'epoca: gli italiani *Benbow*, primo in tempo reale, e *Yena*, l'australiano *Bumblebee 3*, splendido disegno di Germán Frers che all'Admiral's Cup dell'anno prima era stato una delle star della squadra del suo Paese, alla Middle Sea Race del '76 secondo ma a quasi un'ora dal *Sumbra*, il maltese *Zumbido*, timonato dall'astro locale John Ripard, gli americani *Charisma* e *Phantom* (quest'ultimo però con equipaggio italiano), il francese *Gitana VI*, il *British Soldier* inglese ...

Dopo il 1976 non risultano altre partecipazioni di un *Sumbra* alla Giraglia; Max Boris ne disputò invece alcune altre, su barche di amici che ebbero grandi vantaggi dalla sua esperienza; nel 1977 contribuì alla vittoria in II

Classe di *Ariel*, barca del cognato Festimanni, mentre l'anno dopo la stessa barca, sempre con Boris a bordo, si piazzò seconda, a meno di un quarto d'ora dal vittorioso *Juno TT*.

Da appassionato e vittorioso regatante Boris si trasformò in altrettanto appassionato crocerista, con il suo ultimo *Sumbra*, il quinto, del quale non risultano partecipazioni a regate ma crociere tante, sin quasi alla fine; Max Boris ci ha lasciati il 18 dicembre del 2005.



Le informazioni sulla vita privata di Max Boris e in particolare quelle relative agli anni 1930/1946 derivano, oltre che dalle preziose informazioni fornite dalla figlia Valentina e da suo marito Guido Spadolini, da "Al tempo del fascismo e della guerra – Racconto della vita mia e altri", che Max Boris ha dettato nel 2006, sotto forma di intervista, a Simone Neri Seneri.

BORIS MAX

(da IL TIRRENO-LIVORNO 22/03/2008)

A Scarlino oggi la regata "costiera" verrà invece dedicata a Max Boris, uno dei più importanti armatori della vela italiana degli anni 70 e 80 vincitore, tra l'altro, della Middle Sea Race 1976 con il suo *Sumbra IV* (I-6061). Per l'occasione la famiglia Boris, e in particolare la figlia Valentina Boris, moglie dell'architetto Guido Spadolini, presidente del Club Nautico, ha voluto donare una coppa storica che diventerà "challenge", cioè rimessa in palio ogni anno.

VM/1971-5, p.147)

Ritorno graditissimo dell'amico Peppe Peluso che torna sulle pagine del Notiziario con i suoi particolari ed inediti racconti frutto di accurate e minuziose ricerche. Gli diamo il bentornato con la speranza che riprenda i vecchi ritmi che lo vedono ancora tra i nostri più prolifici collaboratori.



MARE E CIELO

Un primato di volo conseguito nel golfo puteolano

GIUSEPPE PELUSO

I Campi Flegrei hanno avuto un importante ruolo nella storia del volo; da quello mitologico di Dedalo, che atterra a Cuma e vi costruisce il Tempio di Apollo, a quello storico dell'Aeronautica che a Pozzuoli ha costruito la sua Accademia.

Da segnalare inoltre che in questo golfo il Tenente di Vascello Bruno Brivonesi nel 1914, con un traballante idrovolante, raggiunge i mille metri di altitudine; un primato mai raggiunto prima da questa tipologia di aeromobili [*foto 1*].

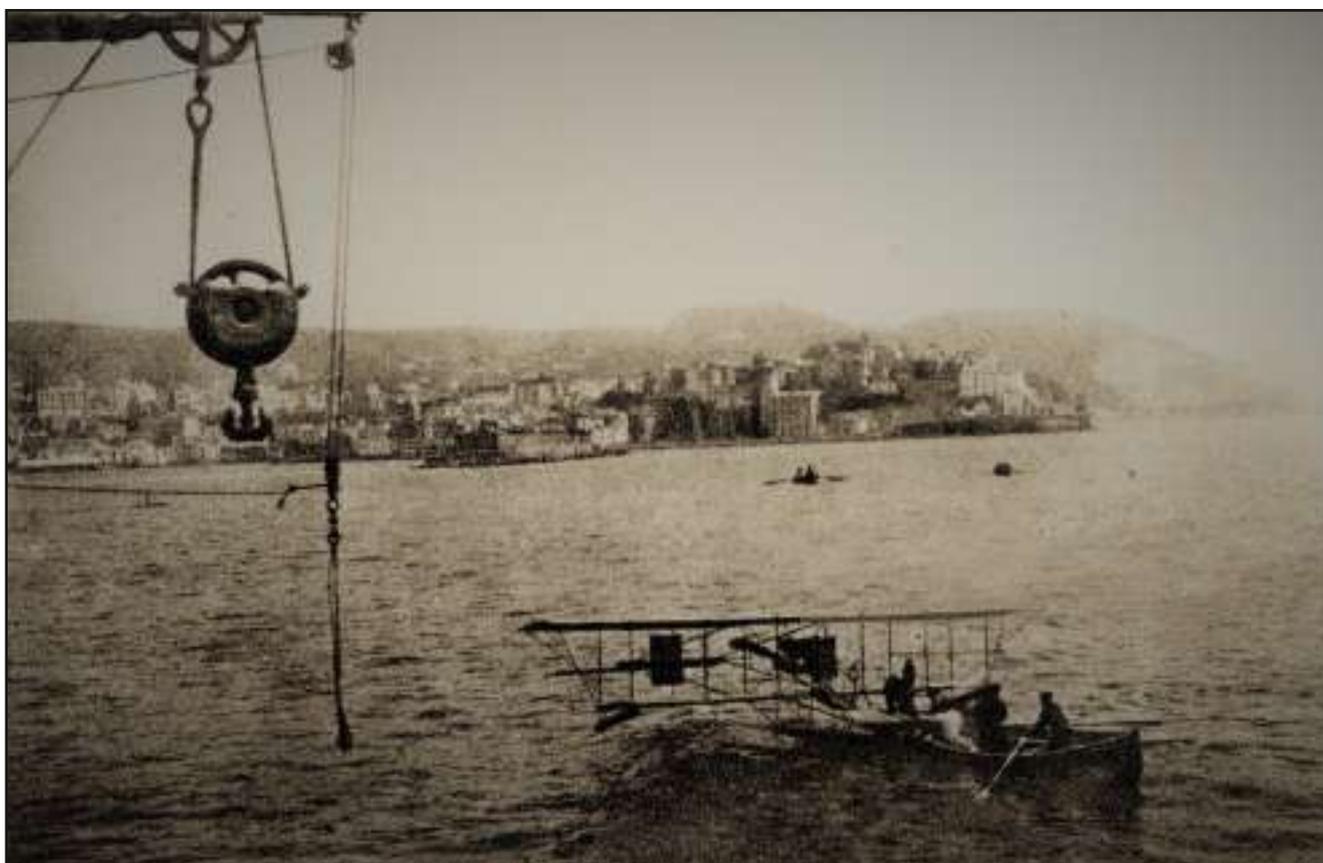


Foto 1

Bruno Brivonesi, nato ad Ancona nel 1886 e morto a Roma nel 1973, è stato un ammiraglio italiano che ha preso parte alla guerra Italo-Turca, alla Prima ed alla Seconda Guerra Mondiale.

Suo nonno e suo Padre (entrambi marinai) sono originari di Rovigno, in Istria, dove il loro cognome autentico è Brionesi; ossia abitanti dell'isola di Brione.

Nel 1903 inizia il primo anno di corso presso l'Accademia Navale di Livorno da dove ne esce nel 1906 con la nomina a Guardiamarina.

E' subito imbarcato sulla corazzata **Regina Margherita** con la quale nel 1908 contribuisce ai soccorsi in favore dei terremotati di Messina.

Fa poi domanda di partecipazione ai corsi per pilotare i primi dirigibili della Regia Marina ed appena brevettato è sulla navicella che porta in alto Re Vittorio Emanuele III, primo sovrano al mondo ad effettuare una

ascensione. Con queste aeronavi a fine 1911 partecipa in Libia alla campagna militare volta all'occupazione di questa colonia.

Lascia Tripoli nel gennaio del 1913 e, dopo il momentaneo imbarco su di un rimorchiatore, è destinato alla corazzata *Dante Alighieri* appena entrata in servizio [foto 2].



Foto 2

Il Comando Marina ha intenzione di provare ad imbarcare su questa unità un velivolo “Curtiss Flying Boat”. Nello stesso 1913 è indubbiamente l'anno di svolta nella storia dell'aviazione navale. Il Capo di Stato Maggiore Amm. Paolo Thaon de Revel istituisce ufficialmente una Sezione Autonoma Aeronautica; pertanto invita Brivonesi a frequentare il primo corso di pilotaggio per idrovolanti; gli aspiranti pilota sono cinque e alla fine Bruno riceve la tessera con il brevetto N. 5 di Pilota per Idrovolanti.



Foto 3

Brivonesi ritorna a bordo della corazzata e dopo un inizio rocambolesco, che meriterebbe essere narrato, prende sempre più confidenza con il suo piccolo apparecchio al quale si affeziona e dal quale cerca di ottenere il massimo rendimento.

Ed è così che la *Dante Alighieri* diventa la prima unità della Regia Marina ad imbarcare un aereo, seppure in via sperimentale, ed è vanto dell'Italia di aver iniziato, prima nel mondo, un vero servizio organico di idrovolanti.

Dal 20 aprile al 20 maggio del 1914 la *Dante Alighieri* trascorre un mese nella rada di Pozzuoli a motivo di importanti lavori di settaggio alle artiglierie di grosso calibro (i dodici pezzi da 305/46 disposti in quattro torrette) che sono state fabbricate nel locale Cantiere Armstrong [foto 3].

Verso la fine di aprile passa nei pressi di Pozzuoli il grande panfilo Imperiale tedesco "Hohenzollern" che ha a bordo la Famiglia imperiale, dignitari, militari d'alto grado ed ospiti illustri.

Brivonesi s'alza in volo con il suo idrovolante, raggiunge la nave al largo del golfo, la sorvola più volte, e nota che il Kaiser Guglielmo II insieme ad alcuni personaggi del seguito, l'osserva dalla passeggiata superiore della grande nave [foto 4].

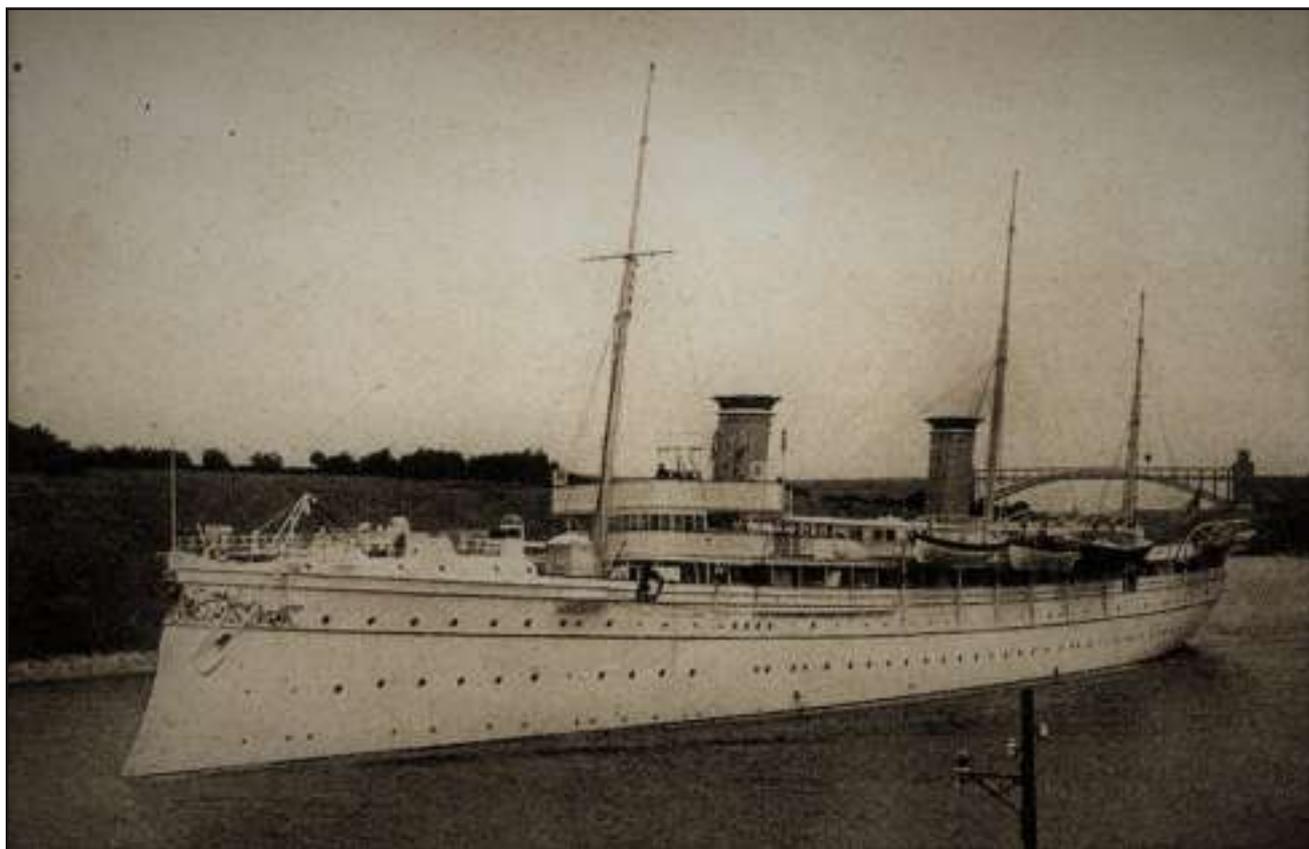


Foto 4

Sempre a Pozzuoli, nella prima quindicina di maggio, mentre la *Dante Alighieri* è ormeggiata alla punta del lungo molo, sotto la potente gru della Armstrong, Brivonesi vuole sperimentare il comportamento del suo "Curtiss" a quota elevata.

L'idrovolante "Curtiss Model H" all'epoca genericamente denominato "Curtiss Flyin Boat" e riconosciuto come il primo costruito con successo, è munito di motori assai più potenti di quelli degli apparecchi terrestri, perché con motori di poche decine di cavalli un idrovolante, al momento di partire, non potrebbe vincere l'aderenza del galleggiante sulla superficie dell'acqua.

Il suo galleggiante è a sezione rettangolare, simile ad una lunga cassetta, a fondo piatto con le estremità appena smussate, con al centro l'incastellatura del motore; lo stesso galleggiante sorregge le ali, a cellula biplana, la coda e gli equilibratori.

Ai due lati della cellula, fra i due piani portanti, sono gli alettoni, enormi e potentissimi; la coda è sorretta da un sistema di tubi, e, oltre all'equilibratore posteriore, esiste un secondo equilibratore anteriore, fissato sulla prua del galleggiante.

La cosa più buffa di tutto l'insieme è quel rettangolo di tela che si chiama col nome pomposo di "seggolino del pilota"; costituito da una piccola cornice di legno di forma quadrata, ricoperta di tela, e posta a un metro circa al disopra del galleggiante e molto più avanti delle ali.

In tal modo il pilota, completamente scoperto, prima ancora di partire in volo viene bagnato dalla testa ai piedi dagli spruzzi dell'acqua, e poi, quando è in aria, viene investito in pieno dal vento della velocità e travolto dal freddo.

Tutto questo è accompagnato dalla sensazione di restare completamente sospeso nel vuoto.

L'acceleratore del motore è comandato da un pedale come quello delle vetture automobili ma un'altra strana particolarità del "Curtiss" è quella che gli alettoni si muovono con le spalle.

Il piccolo quadrato di tela che funziona da seggiolino porta difatti una specie di spalliera mobile, nella quale si entra col corpo; facendo forza con la schiena a dritta od a sinistra si spostano gli alettoni da un lato o dall'altro, secondo il bisogno.

Il sistema non è del tutto irrazionale, perché i movimenti che occorre fare con le spalle sono abbastanza istintivi, ma, nelle giornate di aria mossa, si scende coi muscoli della schiena tutti indolenziti, perché essi debbono compiere un lavoro intenso al quale non sono affatto abituati.

Non tutti i piloti montano volentieri questo velivolo, a motivo della sgradevole impressione che qualcuno prova volando così perfettamente scoperti, e così sospesi nel vuoto.

Ma questo stranissimo apparecchio ha però delle buone qualità di volo per l'epoca in cui è nato, tanto più che risulta leggerissimo ed ha un motore certamente esuberante per il suo peso.

Ed è questo il motivo per cui Bruno Brivonesi decide di effettuare su questo idrovolante il suo esperimento a quota elevata.

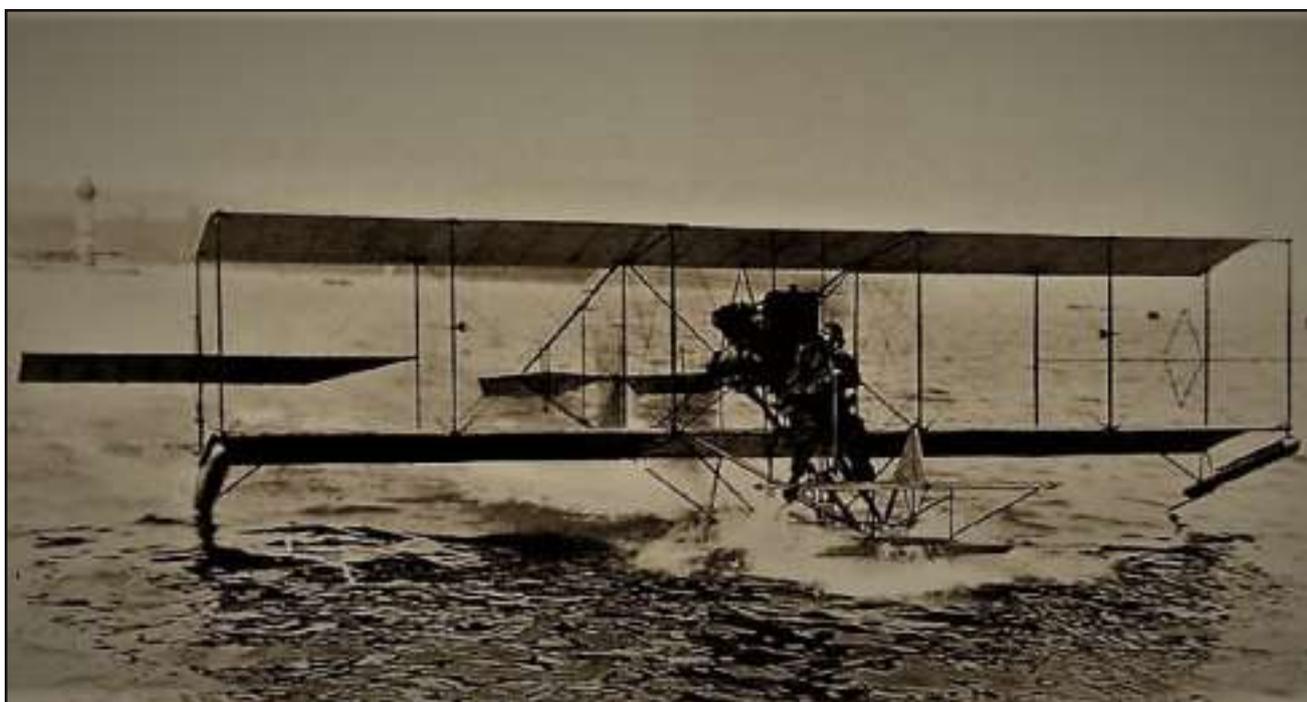


Foto 5

Lentamente ma regolarmente s'alza sempre più e, proprio al centro del golfo puteolano, supera e s'avventura di poco oltre i mille metri d'altitudine.

Poi, tutto soddisfatto per il bel volo, inizia una deliziosa discesa planata che, da quella quota insolita, sembra non dovesse mai finire.

Finalmente ammara su di una superficie leggermente increspata e flottando raggiunge sottobordo la *Dante Alighieri*. Qui il pilota trasborda su di una lancia di servizio e il velivolo è agganciato ad un picco di carico che lo isserà a bordo della corazzata [foto 6].

Bruno Brivonesi crede di non aver compiuto nulla di eccezionale, e come d'obbligo, compila il solito rapportino.

Invece, dopo qualche giorno, la notizia, apparsa in qualche giornale locale, viene a conoscenza dell'Aero Club d'Italia, che scrive al Comando di bordo chiedendone conferma e domandando qualche documento probatorio. La quota che ha raggiunto Brivonesi [foto 7] costituisce il record di altezza dell'epoca per gli idrovolanti del tipo adoperato.

Subito dopo però altri idrovolanti di tipo più moderno e più efficiente del primitivo "Curtiss", in servizio dal 1913 a fine 1915, stanno entrando in servizio. Fra gli altri, un nuovo "Curtiss" a scafo centrale ed il "Bréguet" a fusoliera con elica trattiva e con galleggiante unico. Questo ultimo apparecchio è uno dei più grossi idrovolanti esistenti e può portare a bordo quattro persone.

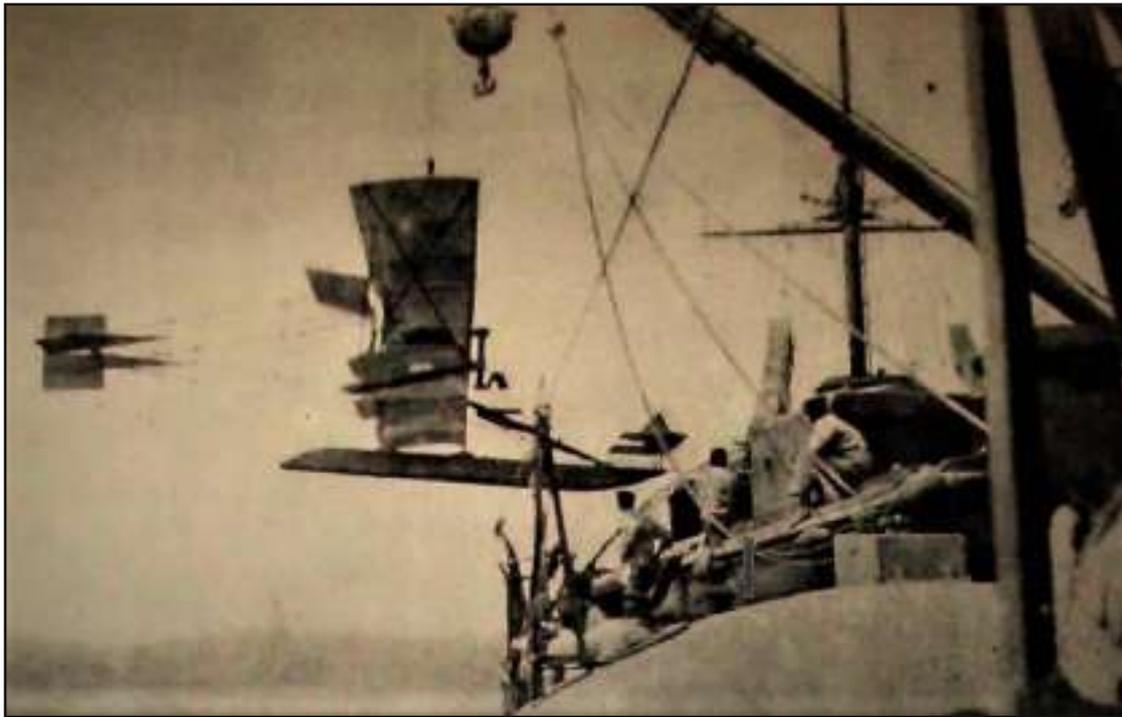


Foto 6



Foto 7

Il Ministero della Marina decide di imbarcarne uno sulla *Dante Alighieri*, ed ordina al comando di bordo di mandare Brivonesi in missione alla Scuola Idrovolanti di Venezia per eseguire il passaggio del brevetto sul "Bréguet".

Pur essendo assai lusingato all'idea del prossimo cambio, Brivonesi si separa con sincero rammarico dal suo primo piccolo velivolo che gli ha dato tante soddisfazioni ed al quale s'è molto affezionato.

(foto 7)

REFERENZE

B. Brivonesi - Mare e Cielo 2014

https://it.wikipedia.org/wiki/Bruno_Brivonesi

<https://www.earlyaviators.com/edefilip.htm>

STORIA DELLE RIVISTE NAUTICHE

Da sempre gli appassionati coltivano e approfondiscono i loro interessi anche grazie alla consultazione delle riviste specializzate. I velisti, i navigatori e gli studiosi del mare non fanno in questo eccezione. Ma quali sono le riviste nel settore della nautica che più delle altre hanno contribuito a questo, rappresentando la base della formazione teorica, dei sogni e delle ambizioni di questo estasiato "popolo del mare"? Cominciamo qui a vederne qualcuna, a partire da "Yachting Italiano" fondata e diretta a Genova da Bruno Ziravello nel 1948, giornalista sportivo, e come vedremo, molto altro...



1948 - NASCE A GENOVA "YACHTING ITALIANO", una delle prime riviste nel settore della nautica sportiva in Italia di PIO SALZANO



La copertina del primo numero - 1° trimestre 1948

Nel 1948, in occasione delle annuali Regate di Genova, il giornalista sportivo nautico Bruno Ziravello decise di pubblicare un annuario per celebrare l'evento. Man mano che il materiale raccolto aumentava e gli articoli prendevano forma, peraltro, si rese conto di una diffusa necessità palesata dall'ambiente nautico ligure per un'informativa più costante nel tempo, non limitata al singolo evento e più organica.

Nacque così, grazie al fervore e all'impegno di una delle firme più attive del panorama sportivo nazionale, "Yachting Italiano", prima rivista del Belpaese dedicata al diporto e in generale al mondo della nautica, a vela e a motore, che rappresenterà una importantissima fonte di notizie e di formazione per circa 40 anni, fino all'ultimo numero stampato nel 1987.

La rivista ha rappresentato un punto fermo per la comunità degli appassionati del settore, grazie sia ad articoli di pura e puntuale cronaca, sia a rubriche di taglio tecnico, a seconda dei casi più divulgative o più approfondite, che hanno contribuito alla diffusione di una cultura marinaresca che nel secondo dopoguerra era alquanto appannata (fatto strano in un paese con 8.300 km di coste e con una gloriosa storia navale, di

predominio antico del Mediterraneo e di grandi navigatori ed esploratori).

Oltre che sulla penna del fondatore Ziravello, direttore del periodico per tutti i 40 anni di uscite, Yachting Italiano ha potuto contare sul contributo di un altro pilastro della nautica e della sua storia, Franco Belloni, a lungo vicedirettore e caporedattore della rivista, e di numerosissimi esperti e protagonisti delle regate, delle traversate, dei Saloni nautici, che hanno concepito, creato ed animato rubriche, rassegne ed articoli di grande spessore.

YACHTING ITALIANO

RIVISTA DI VELE E MOTORI

★ DIRETTORE: BRUNO ZIRAVELLO ★

SPED. IN ABB. POST. 3-GRUPPO, UN NUM. L. 100, ABB. IL DOPIO, ABB. ANNUO (4 NUMERI)
L. 375, SOSTENIT. L. 1890, REDAZ. AMMINISTRAZ.: GENOVA QUARTO, VIA QUARTO 10, TEL. 38237

ANNO I . N. 1

PRIMAVERA 1948

Così "Yachting Italiano"

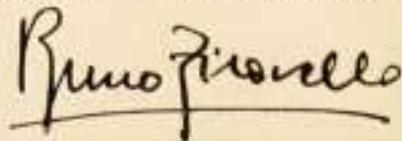
Cari Amici, quando qualche mese fa seppi che al Lido riprendeva la tradizionale manifestazione velica, promossa dall' Yacht Club Italiano, decisi di far uscire un numero unico come per il passato. Mi misi all'opera per dare una pubblicazione all'avvenimento, degna dell'avvenimento stesso. Cominciai a lavorare, malgrado le difficoltà iniziali. Man mano che il numero unico prendeva forma, m'avvidi che esso assumeva una fisionomia diversa da quella cui era nato; a pagine completate, incoraggiato da molti appassionati, primi tra i quali, il marchese Paolo Pallavicino, presidente dell' U.S.V.I., marchese Franco Spinola e dott. Beppe Croce presidente e segretario dell'Yacht Club Italiano, decisi di farne una Rivista periodica.

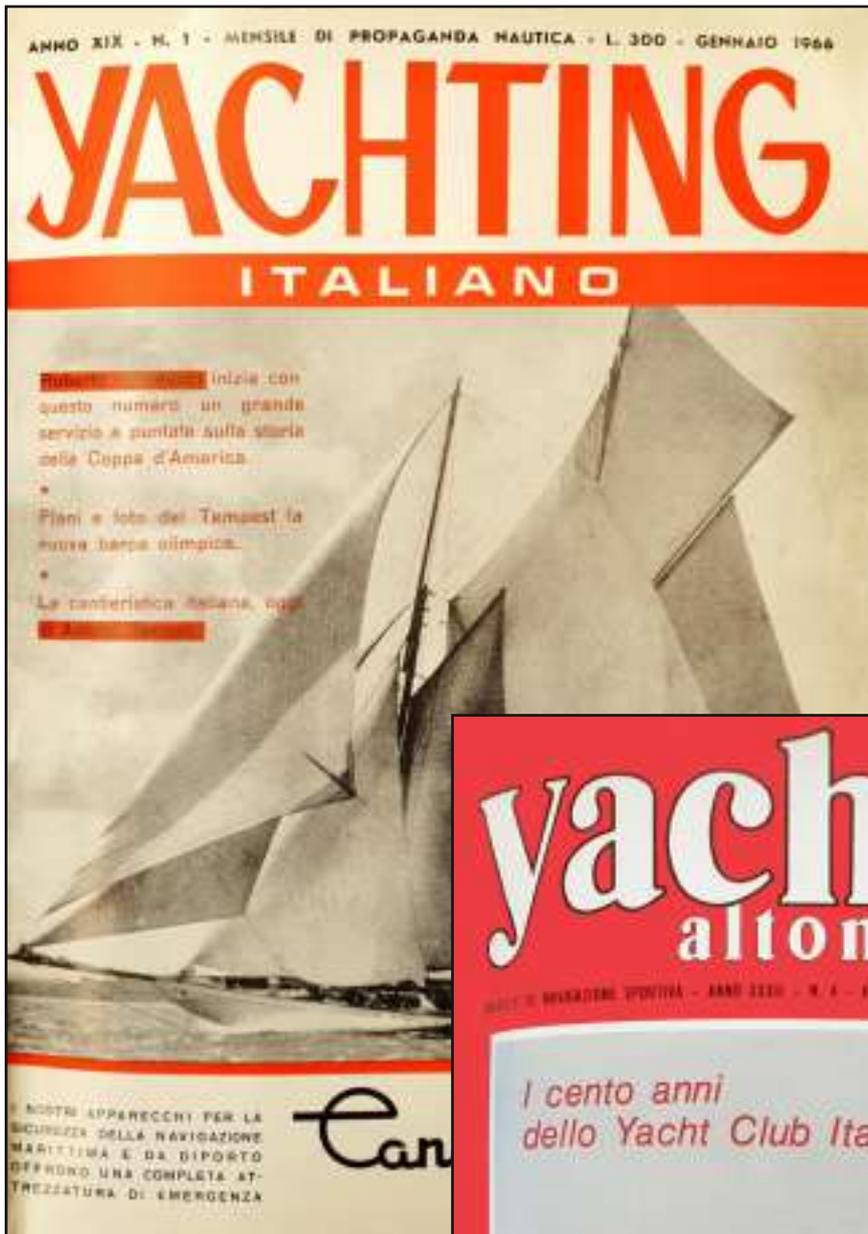
Così nacque "Yachting Italiano".

Ed ora voi direte: fuori il programma. Ecco una cosa difficile in questi tempi. Difficile per me che conosco da molti anni la "carta stampata" fare un programma; difficile per voi che non conoscete la "carta stampata", dirvi perchè è pericoloso formulare un programma. Comunque, di concreto posso dirvi questo. "Yachting Italiano" uscirà per ora quattro volte all'anno: Primavera, Estate, Autunno, Inverno. Che esso ha bisogno di voi appassionati per comperarlo e leggerlo; di voi collaboratori, per avere notizie dalle regioni dove vi è attività velica. Che "Yachting Italiano" è una palestra sulla quale possono svilupparsi tutte le idee, qualunque esse siano. Non farà della politica, ma dello sport, quindi idee sane, leali, costruttive. Infine "Yachting Italiano" costerà 100 lire al numero. Ma se vi abbonerete ai quattro numeri, con 375 lire v'arriverà a casa, purchè mandiate l'indirizzo e l'importo dell'abbonamento.

Se poi correte bene a "Yachting Italiano" e vi piacerà, vi prometto che ne faremo assieme una grande Rivista.

Vogliamo tentare?





Fra questi, solo per citarne alcuni, Beppe Croce (Presidente FIV), l'Ammir. Mario Bini, il Cap. J.H. Illingworth, Siro Ricca Rosellini, Pietro Sada, Vincenzo Vallario, Alessandro Fabroni, Capitano Black, Mario Gallini, Enrico M. Gambaro, Franco Mazzucchelli, Piero Soati, Roberto Matteucci, Italo Soncini, Marco Cobau, G.F. Anselmi-Boretti.

Il periodico inizialmente è stato trimestrale (Primavera – Estate – Autunno – Inverno), poi bimestrale, mensile, di nuovo bimestrale. Anche la testata ha assunto denominazioni via via diverse



(“Yachting Italiano”, “Yachting Italiano-Altomare”, “Yachting Italiano-Altomare, mensile di navigazione sportiva”, “Yachting, mensile di nautica e di cultura marinaresca”).

Nelle sue pagine hanno trovato puntualmente posto le notizie più disparate, da cui comprendere il presente e il futuro della nautica, e gli approfondimenti tecnici su tecniche tradizionali e di nuova concezione, sui materiali adoperati, sulle migliori attrezzature e sul modo di usarle per ottenere risultati sportivi di rilievo, o per compiere in sicurezza le traversate più impegnative.

Appuntamenti puntuali i numerosi notiziari delle vari classi nautiche, i resoconti dei campionati, le biografie e gli aneddoti dei personaggi di spicco della nautica. Le stesse inserzioni pubblicitarie, viste nella loro globalità, hanno raffigurato un resoconto indiretto ma molto significativo di questo mondo (e a questo presto dedicheremo una interessante carrellata che ci consentirà di ripercorrere le tendenze di 40 anni di innovazioni e tradizioni).





Bruno Ziravello con gli olimpionici Pino Caratino e Carlo Maria Spirito (equipaggio del Dragone "Galatea") a La Baule (Bretagna - 1952).



Bruno Ziravello (al centro) e Franco Belloni (a sinistra), direttore durante la presentazione dell'Associazione dei giornalisti italiani della nautica alla Terrazza Martini di Genova, con il presidente della FIV dr. Beppe Croce.

NAVI MUSEO

Seconda puntata della nuova rubrica sulle più famose Navi museo esistenti nel Mondo, argomento interessantissimo nel quale purtroppo l'Italia brilla per la sua scarsa attenzione. Franco Aramini questa volta ci porta in Germania dove nel porto di Bremerhaven è possibile visitare l' U-Boot 2540, uno dei più temuti sommergibili della seconda guerra mondiale.

U-Boot 2540

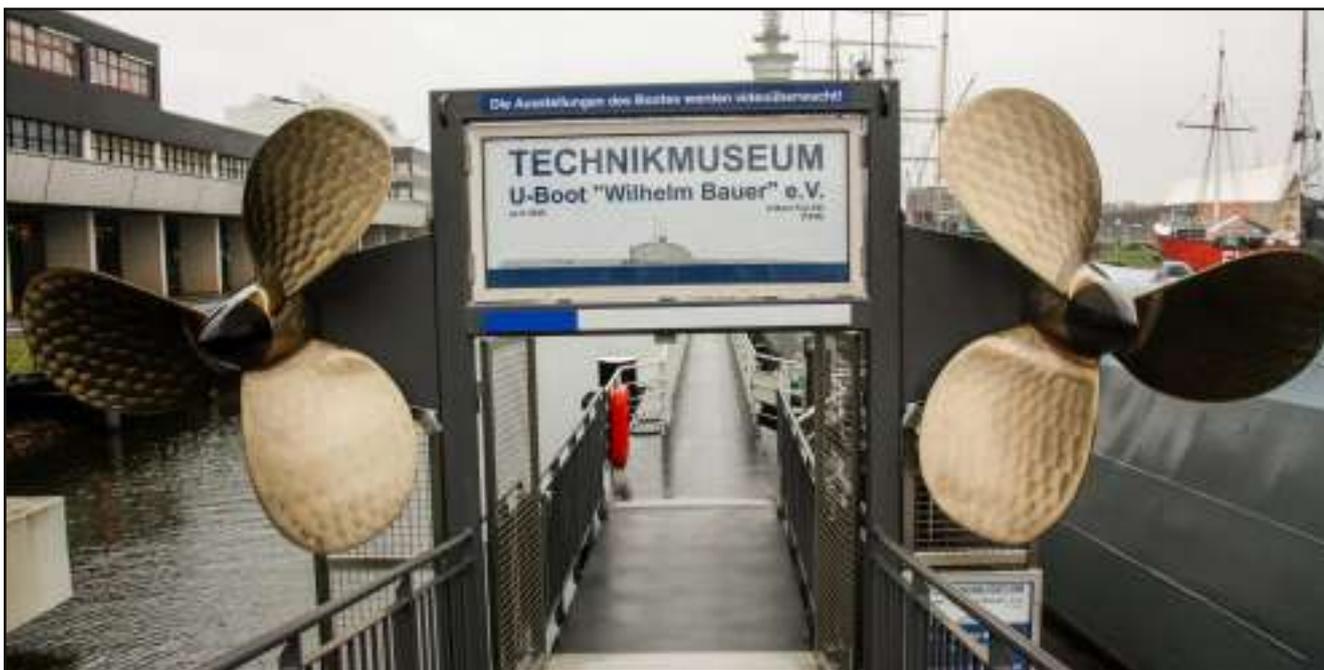
Durante la Seconda Guerra Mondiale l'industria tedesca raggiunse picchi di eccellenza che diedero vita a realizzazioni che condizioneranno le strategie subacquee del dopoguerra. Una di queste fu l'U-2450
di FRANCO ARAMINI

La guerra subacquea è nata nel 1864, durante la Guerra Civile americana; in occasione di questo evento, nei Cantieri confederati venne ideato il primo sommergibile della storia che ottenne, anche se fortunatamente, la prima vittoria dell'arma subacquea affondando una corvetta unionista.

In realtà non era un vero sommergibile, ma un semisommergibile, ossia un natante che navigava in superficie ma che poteva attaccare immergendosi appena sotto il pelo dell'acqua. Ma tanto bastava.

Cinquanta anni dopo, allo scoppio della Grande Guerra, le Marine dei maggiori Paesi europei disponevano di veri sommergibili dalle caratteristiche equivalenti fra loro, ma solo la Germania, ebbe l'intuizione di farne un uso sistematico contro le linee di rifornimento marittime avversarie.

Così la guerra totale dei battelli tedeschi, iniziata nel 1915 con l'affondamento del primo nemico, dal gennaio del 1917 per volontà dell'ammiraglio Henning von Holtendorff diverrà totale.



L'accesso al pontile dell'U-2450, il cui scafo si intravede sulla destra, a Bremerhaven. Per uno strano processo di rimozione dei ricordi dell'ultima guerra, il battello è stato restaurato fino a tornare ad essere l'ordigno letale del Terzo Reich, ma le armi sono state sostituite da simulacri e il nome da quello assegnatogli dalla Bundesmarine.

Ventuno anni dopo allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, con l'attacco alla base britannica di Scapa Flow dell'U-47 del comandante Günther Prien, gli U-boote mieteranno strage di navi alleate per quasi tutta la durata della guerra, fino ai suoi ultimi mesi.

Tuttavia, mentre nei sette lunghi anni del conflitto i sommergibili alleati furono ammodernati, migliorati e dotati di apparati e armi sempre più sofisticati per contrastare questo nemico, gli U-boote saranno anch'essi

adeguati alle nuove esigenze, ma spesso in maniera totalmente innovativa, e soprattutto verrà più volte rinnovata la loro dottrina di impiego.

Gli Alleati, in questo frangente, saranno agevolati dai conflitti esistenti tra Wehrmacht e Kriegsmarine volti all'ottenimento dei necessari finanziamenti per la ricerca e lo sviluppo di nuovi armamenti, conflitti che quasi sempre si risolsero in sfavore della Marina.

I fabbisogni di questa, infatti, furono spesso messi in secondo piano rispetto a quelli dell'Esercito, politicamente più forte, che dichiarava prioritari i suoi fabbisogni per l'enormità dei fronti sostenuti.

In realtà i fronti su cui operava la Kriegsmarine non erano enormi, ma sconfinati perché comprendevano l'Oceano Atlantico e il Mediterraneo; ma questa realtà cozzava contro la ristretta mentalità di Hitler, volta solo ai teatri terrestri e incompatibile con il pensiero degli ammiragli.

Nondimeno lo sviluppo delle industrie navali tedesche riuscì a realizzare una gamma di battelli che spaziò dai piccoli e invivibili Type VII agli enormi, confortevoli e futuribili Type XXI.

Ed è di uno di questi che parleremo, l'U-2540, oggi ormeggiato come Nave Museo nel porto di Bremerhaven, sul Mare del Nord e non lontano da Brema, in Germania.



Una vista dall'alto della sistemazione dell'U-2540 con il pontile che consente ai visitatori, dopo essere entrati nello scafo dall'accesso poppiero, di tornare all'uscita dopo aver visitato il sommergibile ed essere usciti dall'accesso prodiero.

La storia

La classe Type XXI, della quale faceva parte l'U-2540, era la prima al mondo ad essere costituita da "sottomarini" e non da "sommergibili", ossia da battelli in grado di vivere in immersione continuata per più giorni emergendo solo poche ore per ricaricare le batterie, mentre i sommergibili navigavano in superficie immergendosi solo durante le fasi di attacco, disimpegno e fuga.

Tra il 1943 e il 1945 i cantieri Blohm & Voss di Amburgo, AG Weser di Brema e Schichau-Werke di Danzica realizzarono 118 battelli Type XXI, più altri settanta rimasti incompiuti all'atto della resa. Di quelli ultimati, però, appena quattro diverranno operativi, e di questi solo due potranno uscire in mare e senza combattere. Alla data dell'armistizio 13 battelli si consegneranno agli Alleati mentre 86 si autoaffonderanno; i rimanenti erano stati distrutti dai bombardamenti.

L'U-2540 impostato nell'ottobre 1944 e consegnato nel febbraio 1945 dai Cantieri Blohm & Voss e costato quasi sette milioni di Reichsmark, fece una sola uscita in mare per addestramento ad aprile prima di autoaffondarsi a Swinemünde il 4 maggio.

Nel 1957 verrà recuperato dalla nuova Bundesmarine e impiegato come unità esperienze, disarmata, con il nome di **Wilhelm Bauer** dal 1960 al 1968. Dal 1970 avrà un equipaggio civile fino al 1980 quando, dopo una collisione con un cacciatorpediniere, rimarrà agli ormeggi fino al 1983, data in cui verrà radiato. Messo in vendita dal Ministero della Difesa verrà acquistato dall'Associazione dei Musei Marittimi Tedeschi e musealizzato nel porto di Bremerhaven dall'aprile del 1984.

Il battello

L'U-2540 aveva uno scafo portante molto idrodinamico che lo rendeva quasi invisibile al sonar; al suo interno aveva due scafi resistenti sovrapposti a forma di otto: in quello superiore si trovavano la camera di lancio, la camera di manovra, i locali operativi e gli alloggiamenti; in quello inferiore gli accumulatori (triplici rispetto al normale e nuovissimi, a piastre d'argento), i serbatoi e varie cale.

I Type XXI, primi al mondo, erano costruiti a terra in otto unità modulari separate che venivano poi assemblate sullo scalo. In immersione poteva viaggiare a 6 nodi (velocità silenziosa) ma raggiungere i 17 (velocità di attacco). In superficie poteva navigare a 16 nodi: per la prima volta i battelli erano più veloci in immersione che in emersione, superando inoltre la normale velocità delle loro prede.

L'U-2540 era dotato di radar proprio e di rilevatore dei radar nemici con i sensori nella torre estensibili come i due periscopi di bordo, e poteva utilizzarli senza dover emergere.

Sfruttando un modernissimo sonar, molto migliore dell'ASDIC alleato, poteva attaccare da qualsiasi profondità senza dover salire in affioramento grazie a particolari siluri e a sei tubi di lancio dotati di un servomeccanismo elettroidraulico che ne consentiva la ricarica immediata. Disponevano di 23 ordigni contro i 17 normalmente in dotazione ai Type VII, oppure di 17 siluri e 12 mine subacquee.

Il cannone di coperta era stato eliminato con grande vantaggio per la silenziosità, e l'armamento di lancio era costituito da due impianti controaerei binati da 30 millimetri posti nella torre con scudatura idrodinamica. L'insonorizzazione di propulsori e locali di bordo era oltremodo spinta.

La profondità operativa era di 285 metri, contro i 150 dei Type VII che, oltre i 225 metri collassavano; non è nota la reale profondità di collasso dei Type XXI, ma è probabile che si attestasse sui 350 metri.

Anche logisticamente questi battelli erano di là della norma: i 57 uomini dell'equipaggio non dovevano infatti ricorrere alla "branda calda" perché ognuno aveva la sua cuccetta. Inoltre a bordo si trovava un locale frigorifero che consentiva di immagazzinare cibi freschi congelati.

Se i Type XXI fossero stati impiegati anche solo sei mesi prima, avrebbero molto quasi sicuramente ribaltato le sorti della guerra sul mare, con tutto ciò che ne sarebbe derivato.

Dopo la resa della Germania alcuni di questi battelli furono incorporati dalle Marine americana, inglese, svedese e russa che li studieranno traendone gli spunti necessari per la realizzazione delle loro migliori unità convenzionali del primo dopoguerra, rispettivamente la classe "Tang" americana, la "Porpoise" inglese, la "Hajen III" svedese e la "Wkisky" russa.

I dati tecnici	Autonomia
Dislocamento: 1.621 t in emersione / 2.100 t in immersione	In emersione 28.700 km a 10 nodi In immersione 630 km a 6 nodi
Dimensioni Lunghezza 76,70 m, larghezza 8, immersione 6,20	Elettronica 1 radar F432 D2 con antenna FuMO 65 1 rilevatore radar FuMB Ant 3 Bali 1 sonar prodiero in cuffia
Propulsione 2 diesel MAN M6V40 da 4.000 HP 2 motori elettrici 5.000 PS da 3.700 kW 2 motori elettrici silenziosi 226 PS da 166 kW	Armamento 6 tubi lanciasiluri da 533 mm con 23 siluri, oppure 17 siluri più 12 mine subacquee 2 impianti binati controaerei da 30 mm
Velocità In superficie 16 nodi, in immersione 17 nodi (velocità di attacco) oppure 6 nodi (velocità silenziosa)	Equipaggio 57 uomini (5 ufficiali e 52 sottufficiali, graduati e comuni)



Il posto degli addetti al controllo della profondità in camera di manovra, con la cloche di tipo aeronautico per il governo dei timoni di immersione con la scritta "a scendere" a sinistra e "a salire" a destra. La spaziosità dell'ambiente, di norma inconcepibile nei battelli dell'epoca, è notevole.

Il Museo

Nell'agosto 1983 l'U-2540 venne trasferito nei Cantieri navali Schichau Seebeck di Bremerhaven, per essere restaurato e successivamente esposto nella città anseatica dal 27 aprile 1984, a cura dell'associazione Wilhelm Bauer Technology Museum. Il battello, galleggiante e ormeggiato in un bacino, è visitabile passando attraverso due apposite aperture praticate a prora e a poppa percorrendone l'intero scafo. Il suo assetto e le apparecchiature di bordo sono del tutto identici a quelli del battello originale salvo l'armamento. Nella camera di lancio, infatti, i tubi lanciasiluri sono dei simulacri, e anche i due impianti controaerei in torre sono riproduzioni inerti.



Come arrivare all'U-2540

Il battello si trova a Bremerhaven, in un bacino posto a poca distanza dal mare con l'ingresso per le visite sulla Van Ronzelen Strasse al civico numero 1. È parte integrante del Wilhelm Bauer Technology Museum ed è compreso nella visita al Museo; chi lo preferisce può visitare solamente il sommergibile pagando il biglietto direttamente all'ingresso del suo pontile.

Apertura: la visita all'U-2540 è aperta dal lunedì al venerdì dal 15 marzo al 10 novembre.

Orari: dal 15 marzo al 14 maggio dalle h 10 alle 18; dal 15 maggio al 14 settembre dalle h 10 alle 19; dal 15 settembre al 10 novembre dalle h 10 alle 18.

Quest'immagine della torre del battello permette di vedere le antenne dei sensori elettronici e ottici di bordo: dopo l'antenna circolare del radiogoniometro la condotta dello shnorchel con la valvola di sicurezza, dietro di lei in secondo piano la colonna delle antenne radar, il periscopio di attacco e quello di navigazione.

LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

Bisogna sempre apprezzare l'impegno, la meticolosità e l'attendibilità con le quali collaboratori e redazione curano il Notiziario. Avevamo annunciato la fine della serie di articoli di Sergio Pepe sulla storica regata dei Tre Golfi, invece, per rettificare una minima imprecisione ed ampliare con ulteriori preziose notizie un lavoro così straordinario, non abbiamo esitato a pubblicare la presente "errata corrige" e relativa "addenda".



1961 - LA SETTIMA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI (ERRATA CORRIGE E ADDENDA) SERGIO PEPE

Nel precedente numero 127 - marzo ho riportato che la VII edizione della Coppa Sen. Andrea Matarazzo è vinta da **Bona**, il glorioso 8 m S.I. (I-16) progettato da Vincenzo Vittorio Baglietto e costruito nel 1934 a Varazze dal cantiere Baglietto per Eugenio di Savoia, mentre fu costruito per Aimone di Savoia Duca d'Aosta: mea culpa! Però, è l'occasione per aggiungere:



Foto 1

- **Bona**, divenuto nel 1937 di proprietà di Harold W. Rosasco, (v. [foto n.1](#) - archivio Vincenzo Palomba) vince la Coppa d'Italia dello stesso anno e nel 1938 il primo Campionato Italiano di Classe e la Coppa di Francia, sfidando France (F-24). Franco Belloni e Gianni Magnano sul Notiziario CSTN n. 110 - ottobre 2021, hanno illustrato la precedente vittoria nel 1904 di **Artica** alla Coppa di Francia e ci hanno informato che la Coppa di Francia fu messa in palio nel 1891 da Comité du Yacht Français per i 20 tonnellate di stazza, dal 1902 al 1909 per i 10 tonnellate, dal 1910 al 1914 per i 10 m S.I., dal 1921 al 1949 per gli 8 m S.I., dal 1953 con i 5.5 S.I. e, con alterni periodi di sosta per i 6 m S.I.. Proprio sul precedente Notiziario CSTN n. 127 - marzo Gianni Magnano ci ha raccontato la breve stagione dei 10 tonnellate.

Il vittorioso equipaggio di **Bona** alla Coppa di Francia del 1938 è composto dal timoniere Alberto Chiozza Taicin e a bordo vi sono Domenico Mordini (Oro a Kiel nel 1936 su Italia), Luigi Mino Poggi (idem), Renato Cosentino (5° Kiel nel 1936 sul 6 m. S.I. **Ciocca II**) Giacomo Caprile e Guido Cerbone.

Su **Bona** alla Coppa di Francia vedi Nemo Sfavia sul n. 64-dicembre 2017 e Franco Belloni e Gianni Magnano sul n. 124-dicembre 2022. L'Istituto Luce ha pubblicato on line il Giornale Luce con un servizio di 39 secondi sulla vittoriosa edizione del 1938 della Coppa di Francia: vedi <https://patrimonio.archiviolute.com/luce-web/detail/IL5000029254/2/la-coppa-francia-vela.html&jsonVal>.

Nel pozzetto di **Bona** vi è la seguente targa: "**Bona**, 8 Metri Stazza Internazionale. 1936: 13 regate, 12 primi, 1 secondo. 1937: 17 primi, 6 secondi, Coppa d'Italia, Coppa Re Imperatore, Coppa Duca degli Abruzzi, Coppa Duca D'Aosta. 1938: 10 regate, 6 primi, 3 secondi, Coppa di Francia, Coppa Duca degli Abruzzi" (vedi: https://www.nauticareport.it/dettnews/barche_e_navi_depoca/bona_1934-4808-8258/).

Grazie all'invidiabile archivio e alla gentilezza di Vincenzo Palomba, posso anche pubblicare la notizia dell'acquisto di **Bona** da parte del C.N. Posillipo (*foto n. 2*). Su **Bona** a Napoli vedi Gherardo Mengoni sul Notiziario CSTN n. 65-gennaio 2018.



Foto 2

(International Offshore Rule), primo ad essere applicato in tutto il mondo, dopo una lunga e laboriosa gestazione, insieme al regolamento per la sicurezza (Offshore Special Regulations) entrarono in vigore, stabilendo norme molto più restrittive che ebbero il benefico effetto di bandire definitivamente barche di quel tipo dalle regate d'altura. Dentro di me, consideravo **Prima Stella** il vincitore morale della Tre Golfi."

- **Bona** è il secondo 8 metri S.I. che, stazzato R.O.R.C, vince la Coppa Sen. Andrea Matarazzo; infatti la prima edizione del 1953 fu vinta da **Miranda III** dell'Y.C.C. Savoia (v. n. 115 - marzo 2022). In relazione vittoria di **Bona** stazzata RORC il nostro Giovanni Iannucci sul n.106-giugno 2021 ha osservato: "Erano ancora tempi nei quali barche come quella, senza tuga e completamente vuote all'interno, potevano regatare insieme ad altre, dotate di tutte le dotazioni fisse e mobili che avevano le barche concepite anche per la crociera. Il rating RORC avrà anche tenuto conto senza dubbio delle loro potenzialità, ma certamente senza poter considerare quegli innegabili vantaggi dei quali godevano soprattutto in condizioni di venti leggeri e mare quasi calmo, proprio come quelle che avevamo avuto in regata. Ma se il tempo si fosse messo veramente al brutto? Ridossi sul percorso della regata ce n'erano, ma non sempre vicini. Il meteo era quello di quei tempi ed il Mediterraneo, con i suoi microclimi, ancora oggi è spesso difficile da interpretare.

Avevano una radio per segnalare un'emergenza? A quei tempi non era obbligatorio averla e credo proprio di no. Ci sarebbero voluti ancora una decina d'anni perché il regolamento di stazza IOR

- Il n. 12 - agosto/settembre 1961 de "Il nostro Posillipo" (grazie, Vincenzo Palomba!), oltre al diario di bordo della regata a firma di Cecè del Vecchio, riporta gli interventi eseguiti sul Bona per rientrare nella stazza R.O.R.C. e che consistono in: motore a scoppio Albini da 15 hp, impianto elettrico per l'illuminazione, quattro cuccette in due cabine, due brande a prua, w.c. e lavabo, fornello e ghiacciaia, attrezzatura completa per crociera, scialuppa in coperta.

- Nel precedente numero marzo è stata pubblica la seguente *foto (n.3)* tratta da Vela e Motore che ritrae, oltre al Presidente del C.R.V. Italia e Vice-Presidente dell'U.S.V.I Gennaro Carafa Cantelmo Stuart, il Col. G.N. ing. Giovanni Arciprete, Direttore dell'Arsenale della M.M. di Napoli, che contribuì in maniera determinante all'organizzazione dei Giochi Olimpici nel Golfo di Napoli. Nella foto ha appena ricevuto una coppa l'ing. Mino Simeone, quale secondo classificato nella III Classe con *Ala di Sogno* (I-1326, Sangermani 1951), primo proprietario l'ing. Maggiore di Lavagna, poi l'ing. Carmelo Simeone, e ora dell'ing. Francesco Paolo Storti, che ha partecipato alle Vele d'Epoca a Napoli e alle Grandi Vele di Gaeta (*foto n. 4*).



Foto 3



Foto 4

Il Prof. ing. Mino Simeone, è Socio del C.R.V. Italia, autore di “Architettura Navale (ed. ArteTipografica) è stato timoniere di F.D., Presidente della Commissione Tecnica FIV, componente dell’International Technical Committe ORC e della Commissione tecnica barche a chiglia dell’IYRU. A cavallo degli anni 70/80 ha progettato e costruito, con il fratello Aldo, formidabili Quarter, Half, Tree e One Tonner: i Minaldo. Tra i tanti (*Marina di Cassano, Quart ‘e luna, Glad, Sfizio, Raggio Verde, Tuquoque, Jesce Sole, etc...*), meritano di essere espressamente citati il plurivittorioso Quarter Ton *Marina della Lobra* di Pippo Dalla Vecchia. Grazie a Pucci Guarnieri posso pubblicare la *foto n.5* con al timone Gennarino (al secolo Gennaro De Lella) e sulla murata Aurelio Dalla Vecchia.



Foto 5

Marina della Lobra ebbe una disastrosa fine: poggiata sull’invasatura sistemata sulla terrazza del Circolo Savoia, in una notte di terribile sciroccata fu spinta continuamente dalla forza del mare, che aveva invaso la terrazza e la pavimentazione del Circolo, con la prua contro la parete esterna del Circolo: lo scafo fu distrutto fino alla chiglia.

Altra dovuta citazione per *Cuor di Leone* (*foto n. 6*), che alla One Ton Cup del 1980 a Napoli si vide sfuggire la Coppa per la partenza anticipata ad una regata di triangolo. Equipaggio tutto targato C.R.V. Italia: a timone Picchio Milone, e poi lo stesso progettista e costruttore Mino Simenone, Aurelio Dalla Vecchia, Massimo Dotoli, Roberto Perrone Capano, Erik Klingenberg, Paolo Signorini e il mitico Gennarino. Su *Foto 6*



Gennarino vedi Roberto Perrone Capano su Fare Vela: <https://farevela.net/2018/03/17/la-vela-napoletana-piange-gennarino-de-lella-storico-nostromo-dellitalia-il-ricordo-di-roberto-perrone-capano/>. Sulla One Ton Cup del 1980 vedi <http://rbsailing.blogspot.com/2013/12/one-ton-cup-1980.html>.

IN ATTESA DELLA FINE

A volte per una banalissima circostanza tornano a rivivere nella mente immagini viste decine e decine d'anni fa. E' quello che è successo all'amico Emilio Somma che nel raccontarci quanto gli è accaduto ci induce a riflettere su quanta drammaticità può toccare agli umani nell'atto finale della vita.

L'ULTIMA FOTO DELL'ALBUM EMILIO SOMMA

La visione di un documentario relativo agli U Boot, trasmesso qualche giorno fa in televisione, ha risvegliato in me il ricordo di una lettura fatta in età giovanile relativa a tali episodi.

Rammentavo benissimo il fatto ma non ricordavo più ove mai avessi letto detto racconto.

Poi, all'improvviso, mi sono ricordato. Certo, non può che stare in uno di questi libri. E così ho sfogliato i poderosi volumi sulla seconda guerra mondiale scritti da Winston Churchill.

Nel volume 5, a pagina 1750, compaiono le foto che qui riproduco.

Sono fotografie per un verso agghiaccianti, per altro verso drammaticamente indicative nella loro crudeltà.

Una premessa si impone.

Dopo una decina d'anni dalla fine del secondo conflitto mondiale, fu individuato non molto lontano dalla costa inglese il relitto di un sommergibile tedesco affondato nell'Atlantico con tutto il suo equipaggio.

Fra i rottami fu rinvenuta una macchina fotografica di produzione tedesca che suscitò la curiosità dei militari addetti al recupero dello scafo.

Dopo averla asciugata e ripulita ben bene fu aperta con mille precauzioni e ci si accorse che vi era dentro un rollino che si presentava ancora in apparente buono stato.

Praticamente lo sviluppo della pellicola aveva consentito di immortalare le foto dell'equipaggio che, avendo intuito l'arrivo di bombe di profondità lanciate contro il sommergibile, contando i secondi necessari per l'esplosione in ragione della profondità in cui navigavano, aspettavano l'esplosione dell'ordigno contro le pareti del sommergibile.

La prima considerazione che sorge spontanea è data dal comportamento dell'anonimo fotografo che ha avuto la freddezza di operare scatti fotografici in momenti di assoluto terrore.



La seconda nota che balza evidente dalla visione delle foto è rappresentata dagli sguardi dei marinai che guardano tutti in alto quasi a verificare l'approssimarsi dell'ordigno. E dalle dita della mano, quasi a contare i secondi che passano tra la vita e la morte. E dalle barbe incolte, tipiche di chi è chiuso dentro una prigione che non conosce luce.

La terza considerazione è data dalla eccezionale circostanza secondo cui nessuno dei marinai ripreso nella foto si salverà, compreso chi quei visi li riprende. Quei visi che

anticipano l'attimo ultimo di vita li vediamo noi, dopo settantacinque anni da quei fatti, comodamente seduti nella poltrona di casa, con lo sguardo più curioso che partecipe della tragedia che di lì a qualche secondo sarebbe scoppiata.

Per ultimo desta meraviglia che una macchina fotografica, a dispetto del tempo e delle modalità di conservazione, abbia restituito ai posteri immagini destinate all'oblio.

Nessun commento può essere apposto a tali immagini. Sarà sufficiente il senso di umana pietà.

Onore a tutti i marinai di ogni paese e di ogni guerra.



STORIA DEL CANOTTAGGIO

In questi giorni proprio quando lo "Stadio del Remo" alla periferia di Napoli, dove i canottieri napoletani, finalmente, possono curare la loro preparazione ed organizzare eventi impegnativi, Sergio Pepe continua la sua ricostruzione storica sulle gare di canottaggio ospitate nell'impianto a Lago Patria. Il canottaggio napoletano, e non solo quello, deve essere grato a Sergio Pepe per il certosino lavoro che sta portando a termine.



GIULIO CESARE CARCANO, L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI ALLA XVI OLIMPIADE DI MELBOURNE NEL 1956 E OLTRE

(parte quattordicesima - 1° gennaio / 31 luglio 1967

Campionato Italiano Juniores - otto)

SERGIO PEPE

E siamo giunti all'ultima regata in programma: dal Centro Remiero dell' Esercito scendono in acqua le ammiraglie dei Circoli, gli otto. Però, per la precisione, occorre segnalare solo uno dei 4 otto che si sfidano per il titolo è interamente composto da un equipaggio della stessa società ed è l'otto del Circolo Canottieri Savoia. La Canottieri Napoli ha al carrello n.3 un vogatore del C.C. Italsider, mentre gli altri due otto sono un misto C.C. Tevere Remo, C.C. Aniene, G.N. Fiamme Gialle, e un misto triestino composto da C.C. Saturnia, C.C. Nettuno, C.M.M. Nazario Sauro.

La *foto n. 1, 2 e 3* riprendono gli otto lanciati verso il traguardo: in testa il misto C.C.Napoli/Italsider, seguono alla corsia n. 4 il Savoia, poi alla n.3 il misto triestino e alla n.1 il misto laziale.



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

Nella **foto n. 4** l'arrivo dell'otto del C.C. Napoli/ Italsider, vanamente incalzato dal Savoia. Nella **foto n. 5** gli equipaggi stremati; in particolare il capovoga e il n. 2 del Savoia, nonché il n. 8 triestino, sono scomparsi all'obiettivo, mentre i due timonieri si scambiano accuse di invasione di corsia. Da questa foto è agevole osservare che tutti e quattro gli otto presentano al centro barca il sistema Carcano: alle spalle del numero 4, il n. 5 è sulla stessa bordata pari.



Foto 5

Nella **foto n. 6** l'otto del C.C. Napoli si avvia alla premiazione. La barca è una costruzione del Cantiere Nautico Donoratico, fondato nel 1946 dal Conte Gaddo della Gherardesca, ed è intolata al Presidente Benemerito del Circolo Piero Cutolo, scomparso nel 1965. L'equipaggio è composto da Francesco Chianese, Mario Giangrasso, Raffaele Lieto (C.C. Italsider), Armando Di Maso, Lucio Vannini, Alfredo Quarto, Alberto Scivicco, Salvatore Capuano, tim. Giovanni Maniscalco.

Per il capovoga Francesco Chianese e il n. 2 Mario Giangrasso è il quarto titolo italiano conseguito: l'anno precedente, stando alle spalle di quell'armadio di nome Claudio Padoan, avevano vinto a Orbetello sia il titolo in 4 con che in 8 e poi, secondi al Pentagonale di Bruges e, infine, senza Claudio Padoan, nuovamente primi ai Campionati del Mare a Bari nel quattro yole aspiranti. Anche il n. 4 Armando Di Maso si era già titolato a Orbetello nell'otto (per la stagione remiera 1966 v. dal n. 116 al n. 119 aprile-luglio 2022). Insomma, l'otto giallo-rosso/Italsider è una potente e collaudata macchina da guerra, e i secondi classificati non si sentono sconfitti, come sarà illustrato nel prossimo numero, che conterrà le foto della premiazione.



Foto 6