



# Notiziario CSTN

OTTOBRE 2023  
N° 134



# Notiziario CSTN

**CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE**

[www.cstn.it](http://www.cstn.it)

**LEGA NAVALE ITALIANA**

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

**ANNO XII - N° 134**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**ottobre 2023**

## SOMMARIO

- |                                      |         |  |         |
|--------------------------------------|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                   | pag. 1  | • I poteri della luna .....            | pag. 23 |
| • Bounty's Bastard .....             | pag. 2  | • Storia del Canottaggio .....         | pag. 28 |
| • Il Cantiere di Castellammare ..... | pag. 8  | • I monotipi del Golfo di Napoli ..... | pag. 33 |
| • Lo Scirocco .....                  | pag. 15 | • La signora dell'Atlantico .....      | pag. 35 |
| • Cuori da oceano .....              | pag. 20 | • Libri in vetrina .....               | pag. 40 |

## EDITORIALE

Al Salone della Nautica 2023 di Genova la casa editrice NUTRIMENTI di Roma, tra le ultime novità nella sua affermata "linea mare", ha presentato il libro "Le bandiere marittime" i cui testi sono stati curati dal nostro "Centro Studi" che si è avvalso della ricca raccolta bibliografica conservata nella propria biblioteca. Il nostro prezioso collaboratore Maurizio Elvetico, che oltre al testo ha anche curato parte delle illustrazioni della nuova iniziativa editoriale, è stato a Genova per presentare il libro nello stand della LEGA NAVALE ITALIANA insieme al Direttore della rivista della Presidenza Nazionale, dottore Antonio Cosentino.

Il "Notiziario CSTN" raccomanda a tutti i suoi lettori l'acquisto e la lettura del volume perché "le bandiere restano un mondo affascinante, ma anche perché rappresentano un pezzo importante di cultura marinara".

*Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto di copertina: "2012. Foto scattata in occasione delle regate di Vela Latina nelle isole Kerkennah al largo di Sfax sulla costa orientale della Tunisia".*

Hanno collaborato: *Vincenzo Dell'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Vincenzo Palombo, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, 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

## RITAGLI DI STORIA

*Le avventure e i personaggi della storia della navigazione rivisitati con spirito critico ed accurate ricerche storiche non è un compito facile che può fare chiunque. Franco Puddu riesce a farlo con grande impegno e serietà d'intenti e il risultato sono i suoi articoli, sempre molto "gettonati" dai nostri lettori che li apprezzano. Il tema è l'arcinoto ammutinamento del Bounty, argomento sul quale sono stati girati ben due film di successo; mentre l'interrogativo che si pone Puddu è di verificare se il noto brutto carattere del Comandante Bligh non ha cancellato del tutto le sue indubbie capacità marinare.*



## **BUONTY'S BASTARD UNA LEGGENDA METROPOLITANA?**

**Questo soprannome affibbiatogli dai giorni in cui visse la spiacevole avventura del Bounty seguirà fino alla morte il comandante William Bligh. Ma fu proprio quel mostro di ufficiale che si dice? Per il momento sappiamo solamente che fu un ottimo marinaio**

*FRANCO MARIA PUDDU*

Certo, a voler essere sinceri l'inizio della vita non fu particolarmente sorridente per il giovane William. Nacque nel settembre del 1754 in Cornovaglia, una terra, oggi che siamo tutti seguaci di National Geographic, splendida e bellissima. In realtà alla fine del sedicesimo secolo sassosa, povera e selvaggia, estremo lembo sudoccidentale di un'Inghilterra che terminava con un promontorio chiamato con il significativo nome di Land's End.

Era figlio unico, promessa di solitudine; il padre era un modesto ufficiale delle dogane mentre la madre morì quando lui aveva 14 anni. Ma non dovette essere una perdita particolarmente drammatica, dal momento che lui aveva già lasciato la casa paterna per imbarcarsi come valletto del comandante della HMS *Monmouth* all'età



di sette anni. Ebbene sì, a sette anni, ma questa era una pratica abbastanza comune in quei tempi, perché consentiva di entrare giovanissimi nella Royal Navy per avere poi una carriera più veloce e divenire, forse, comandante.

*Nel XVI e XVII secolo era cosa normale che entrassero in Marina bambini anche al di sotto di 10 anni. Nel dipinto di Louis Philippe Crespin un giovanissimo portatore di cariche di lancio rifornisce il pezzo al quale è assegnato su di un vascello di linea francese.*

Nel 1546 in Inghilterra era nata la Navy Royal (poi sarebbe divenuta Royal Navy), creata prima ancora dell'Esercito, e quindi Arma dominante. Ma sin dall'inizio non avrebbe avuto tempi facili, specialmente andando avanti. Negli anni in cui nacque il nostro William, i momenti sarebbero divenuti ancor più brutti, basti pensare che ce ne furono alcuni nei quali avrebbe avuto più comandanti che navi, ondate di crisi e di incertezze e addirittura due massicci ammutinamenti ai quali presero parte anche molti ufficiali, perché le paghe erano basse e vecchie di decenni. Vita dura, cibo schifoso, turni massacranti, disciplina a volte inumana: benvenuto William ecco il tuo paradiso di gloria.

## La vita era dura per tutti

Non che a terra la vita dei suoi coetanei offrisse prospettive più allettanti. Per non aver problemi, nella fine del 700 un bambino doveva nascere, ed essere riconosciuto (poteva non succedere), in una famiglia nobile (ne esistevano tante) ma non disestata politicamente (cosa piuttosto frequente dopo la guerra civile di un secolo prima) né economicamente (cosa frequentissima). Cinquanta anni dopo, grazie alla penna di Charles Dickens, il mondo avrebbe poi conosciuto l'epopea di Oliver Twist e di tanta parte di infanzia britannica. Tutto sommato non andava molto bene per un'infanzia sovrastata dal bigottismo e dall'ipocrisia del periodo vittoriano.

Ma, tornando al nostro discorso, non ci interessa adesso schedare la carriera di Bligh: vediamo solo che nel 1770, a diciassette anni, ottenne il grado di midshipman (equivalente al nostro aspirante ma con altre prospettive) imbarcando sull'HMS *Hunter*, uno sloop da 10 cannoni, poi su due altre unità analoghe fino al 1776, anno in cui fu comandato a imbarcare sulla HMS *Resolution*, uno sloop adattato a nave oceanografica, su richiesta del già leggendario esploratore James Cook. Lo aveva scelto perché nei suoi precedenti anni di servizio Bligh si era distinto per doti di cartografo e ufficiale di rotta, caratteristiche che servivano all'esploratore in procinto di partire per la sua lunga navigazione. Questo viaggio sarebbe stato vitale nel futuro di Bligh, anche se nessuno, al momento, se ne poteva rendere conto.

Proprio in questa occasione, Cook, in un diverbio trasformatosi in scontro armato con dei nativi dell'isola di Kealakekua nelle Hawaii, allora Isole Sandwich, venne ucciso e la spedizione si interruppe; Bligh non sarebbe tornato in Inghilterra prima del 1780, tanto serviva nei lunghi viaggi di allora. Seppe però spendere bene il suo tempo perché fu lui che presentò la relazione ufficiale sul viaggio e sulla morte di Cook, cosa che gli diede una certa notorietà.



*Questo ritratto di John Webber ci mostra William Bligh nel 1775, all'età di XX anni. Notare sotto la mano destra che stringe un compasso, una carta nautica, che indica la sua specializzazione di cartografo.*

Soffermiamoci un momento su un punto; Cook, che era in età di pensione, navigava per sua volontà, e sembrava andare d'accordo con il giovane sottoposto. L'esploratore era noto come affabile e cordiale, ma aveva un carattere molto spigoloso. Nel suo secondo dei tre viaggi di esplorazione, aveva avuto un momento di attrito con l'equipaggio perché molti marinai, come era costume, avevano acquistato delle scimmiette da portare in Inghilterra, ma queste, come è noto, sporcano dove capita e Cook, per risolvere il problema della pulizia della nave, ordinò ai loro padroni di filarle a mare. L'ordine venne obbedito, ma non certo con piacere. E quando si verificò l'incidente che avrebbe portato alla sua morte, fu generato dall'alterigia con la quale aveva trattato un monarca locale, irritandolo e provocandolo fino allo scoppio di collera e ostilità. Questo era il suo carattere.

Quello di Bligh non si poteva certo dire violento, anzi, in tutta la sua carriera se andiamo a leggere i brogliacci di bordo delle navi che comandò o sulle quali fu imbarcato, vediamo che comminò una quantità di punizioni di gran lunga inferiore a quelle che impartivano quotidianamente i suoi colleghi. Un difetto però l'aveva, una lingua tagliente come uno staffile: era capace con le parole di irritare a morte chiunque. Non accadeva spesso ma accadeva. Comunque, caratterialmente andava d'accordo con Cook, se vogliamo un segnale non confortevole per il suo futuro ma spiacevolmente premonitore.

Ottenuto il grado di sottotenente di vascello, Bligh si sposa e sosta per un anno in Patria, ma deve ripartire per prendere parte alla guerra anglo olandese e successivamente, nel 1782, per fronteggiare, a Gibilterra, la flotta del Re di Spagna.

### **La Marina mercantile per la Royal Navy**

L'anno successivo William fa un escamotage che allora facevano in molti: lascia la Royal Navy per la mercantile. Allora la carriera in Marina lo prevedeva: gli equipaggi si arruolavano a campagna. Scoppiava la guerra contro gli Spagnoli? Ci si arruolava per la durata della campagna, fosse stata sei mesi o otto anni. Questo sistema però, alla lunga, causava molte diserzioni, e la corda della forca schioccava spesso e volentieri.

Per sottufficiali e ufficiali era diverso, perché veniva offerto loro di transitare sulle mercantili; infatti la guerra poteva essere temporanea, ma i mercantili che portavano in Inghilterra le ricchezze predate nelle colonie dovevano navigare senza sosta perché era con quelle merci che viveva la Corona. E soprattutto la paga era migliore.

Così tra il 1783 ed il 1787 Bligh passa alla mercantile come tenente di vascello in comando sull'HMS *Bounty*. Una cosa anomala perché il *Bounty* era una nave civile acquistata dalla Royal Navy per una missione di Stato; non era quindi una nave da guerra, ma non faceva neanche servizio mercantile. Che fosse armata non aveva significato: allora tutte le navi lo erano. La spedizione era scientifica e organizzata dalla *Royal Society for the encouragement of Arts, Manufactures & Commerce* per prelevare da Tahiti delle piante dell'albero del pane da utilizzare per nutrire gli schiavi a basso costo.



**Una ricostruzione dell'HMS Bounty, costruita per girare il film del 1962 e poi utilizzata a lungo da un armatore privato per crociere a pagamento. Nel 2013, quando la replica aveva già 50 anni, venne travolta dall'uragano Sandy durante un'incauta navigazione, e affondò.**

Conosciamo la storia, cosa successe e come andò a finire. Guardiamola però sotto un altro punto di vista poco osservato, e facciamo anche alcune considerazioni che meritano un approfondimento.

Ancora oggi non si sa con esattezza il motivo per il quale scoppiò la rivolta. Si è parlato di problemi di omosessualità tra il secondo, Christian Fletcher, e un marinaio quindicenne imbarcato come aspirante anche se non aveva il brevetto. Ma si è parlato anche di un equipaggio costretto da un ritardo a prolungare di cinque mesi la sosta a Tahiti, sconvolto dalle abitudini delle *vahinè* (le tahitiane). Il problema non era nel comportamento delle donne, consono alle abitudini locali, ma nei marinai, abituati alle algide inglesi, che si videro aprire davanti agli occhi un altro mondo.

Non erano certo i bei ragazzi che mostrano i film: abbiamo le note caratteristiche di molti di loro vergate da Bligh, che li descrivono come erano, dentature guaste, butterati dal vaiolo e altro ancora, il che ci fa pensare cosa le tahitiane trovassero in loro. Forse la novità.

Se noi, invece, conosciamo Bligh come un uomo cupo psicopatico e violento la colpa è di Hollywood che nei film *“Mutiny on the Bounty”* del 1935 e *“Bounty”* del 1962, ha fatto recitare nella sua parte prima Charles Laughton, poi Antony Opkins, entrambi bravissimi ma prigionieri di un personaggio inesistente che doveva essere duro e indisponente per giustificare l’ammutinamento. Che razza di film sarebbe stato quello di un equipaggio che si rivolta contro un comandante un po’ seccatore, soprattutto perché vuole andare a donne?

Quando avvenne l’ammutinamento Bligh aveva 34 anni; nei suoi ritratti non sembra certo un sadico pervertito come lo fa apparire Laughton. Fisicamente più simile Opkins, ne fa però un uomo duro, inflessibile e vendicativo contro i marinai che, “poverini”, volevano meno disciplina inumana e amore nelle isole dei mari del Sud. Il significato del fatto che in un impeto di magnanimità anziché ucciderlo lo avessero abbandonato con altri diciotto senza strumenti e quasi senza viveri su una lancia in mezzo all’Oceano passa in seconda linea.



*In questa stampa di Robert Dodd del 1790, la lancia con Bligh e i suoi 18 fedeli viene abbandonata nell’Oceano con cinque giorni di viveri, un cronometro e un sestante rotto. La perizia con cui riuscì a salvare se e i suoi compagni e la rabbia degli ammutinati fu forse il motivo del soprannome di Bounty’s Bastard.*

## Nascita di un “bastard”

Tenete però conto del fatto che gli inglesi, che sono abilissimi nel camuffare o nascondere le storie nelle quali non compaiono bene, non hanno mai amato parlare del Bounty mutiny che, fuori dell’Inghilterra, in Europa conoscevano in pochi, e per questo i due film furono il botteghino pubblicitario di Bligh. Un proverbio ebraico recita “*Se la gente del villaggio dice che tua sorella è una prostituta, è inutile che tu sia figlio unico*”: così Bligh entrò nell’empireo dei cattivi.



*Le immagini di Bligh, a destra, e di Charles Laughton, a sinistra, che lo rese celebre interpretandone il personaggio nel film del 1932. Per una persona che non conosceva le sembianze del vero Bligh, identificarlo con un sembiante come quello impersonato da Laughton non deponeva certo a favore.*

Intendiamo: non era un violento ma, come abbiamo visto, un cattivo carattere lo aveva e a riprova di questo si sa di vari alterchi con Fletcher che morivano solo perché lui era il comandante. E quando dovette convivere per 47 giorni con i suoi compagni che dovettero sopportare di essere abbandonati su una lancia nell’Oceano ma soprattutto con lui, in ben due occasioni corse il rischio che lo filassero a mare se non fosse stato per l’intervento di un vecchio sottufficiale (nessuna Marina soffrirebbe della mancanza di molti ammiragli, ma non della capacità e della saggezza di nostromi e capicannone), e non certo perché fustigasse o maltrattasse i suoi compagni, ma per la sua maledetta capacità di insultare. Tuttavia sopravvisse.



*La linea blu indica la rotta del Bounty fino alla X rossa, punto dell’ ammutinamento. Da là parte una di puntini verdi che è quella seguita dalla lancia di Bligh. Quella a tratti blu è quella degli ammutinati verso Tahiti, mentre quella sottile è quella di quanti non vi si vollero fermare per cercare un’isola più sicura e scelsero Pitcairn.*

E, notate bene che di questa cosa non ne parla nessuno, su una lancia non pontata, quasi senza cibo, con un cronometro e un sestante rotto per strumentazione, in compagnia di diciotto marinai che non lo avevano

voluto abbandonare, in 47 giorni di navigazione riuscì a condurre i suoi uomini prima verso l'atollo di Tofua dove in un incidente con gli indigeni perse un uomo che si sacrificò per salvarli, poi all'isola di Timor percorrendo 3.618 miglia nautiche, ossia 6.700 km, navigando praticamente a memoria, ricordando le rotte che aveva percorso nel suo viaggio con James Cook. Un'impresa mirabile, anche per il *Bounty's Bastard*, come oramai era stato soprannominato.

Ma superata la vicenda Bounty, quando la sua carriera bon grè mal grè continuò e, nel 1790 raggiunse l'ambita nomina a comandante, continuando a navigare. Fra il 1791 e il 1793 con lo sloop *Providence* ripeté la navigazione del *Bounty* che questa volta fu coronata da successo e la Royal Society, in riconoscimento, diede il suo nome a una pianta fino ad allora non nota, che divenne così la *Blighia Sapida*, fino a che, nel 1805, non fu nominato governatore del Nuovo Galles del Sud.

Anche qua Bligh, del quale tutto si può dire meno che non fosse un uomo onesto, impossibile ma onesto, si accinse ad assolvere il suo incarico. Ma come immaginerete il New South Wales, lo Sato australiano con capitale Sidney, era allora zona di frontiera, poi è noto che la Corona impiegava l'Australia come terra di deportazione, quindi non doveva assomigliare molto alla Repubblica di Platone. E Bligh, con coscienza e dedizione, riuscì a mettersi contro prima i coloni, poi i primi industriali locali fino a far scoppiare un ammutinamento, che in terra si chiama rivolta, e Rivolta del Rum, così venne chiamata, fu.

### **E adesso anche la Rivolta del Rum**

Come era da immaginarsi, Bligh venne destituito, imprigionato e poi sottoposto a processo, ma fu tanto capace e riuscì a raccogliere tante prove a suo favore e sulle malefatte dei suoi detrattori che alla fine questi vennero sconfitti e alcuni furono imprigionati. Bligh, riabilitato, venne promosso contrammiraglio e, nel 1814, vice ammiraglio, ma senza più ricevere incarichi. La sua carriera era finita e non per l'età, ma perché qualcuno capì che era meglio tenerlo tranquillo, e lui alla fine si ritirò in Inghilterra a Farningham, nel Kent. Morì in pace, a Londra, tre anni dopo. Tutto sommato non fu un personaggio negativo.

*Una statua di bronzo di Bligh in un giardino pubblico di Sidney, in Australia, un Paese allora di fuggitivi e di deportati che si erano adattati alla loro legge, e che naturalmente avversarono i tentativi di un illuso Bligh di far rispettare loro quella costituita.*



Fu un buon cartografo, un superbo marinaio, anche un onesto servitore della corona. Ma fu anche un caratteraccio e un rompiscatole, una di quelle persone che hanno la mania di spaccare il capello in quattro e la pessima capacità di sbattervelo in faccia nel peggiore dei modi. Non crediamo onestamente che questo sia sufficiente a giustificargli l'infamante appellativo di *Bounty's Bastard*.

*L'ultimo affronto in Patria. Questa targa apposta sulla casa abitata da Bligh a Londra avrebbe potuto essere intitolata a un "esploratore" o "navigatore", invece si è preferito ricordare l'evento del Bounty. Evidentemente non avevano spazio per scrivere "bastard".*

## RITAGLI DI STORIA

*Descritta in tutti gli stili possibili la storia dell'antico Cantiere di Castellammare di Stabia nella narrazione di Emilio Somma richiama un neo "dolce stil novo" ed evidenzia aspetti e angolature alquanto insolite della Città dalla quale il cantiere prende il nome. Certamente il "leitmotiv" che caratterizza i suoi originali racconti, di uomo colto ed attento ai particolari, è ispirato alla sua indole poetica e romantica, mai stucchevole e contorta, e la lettura diventa interessante.*

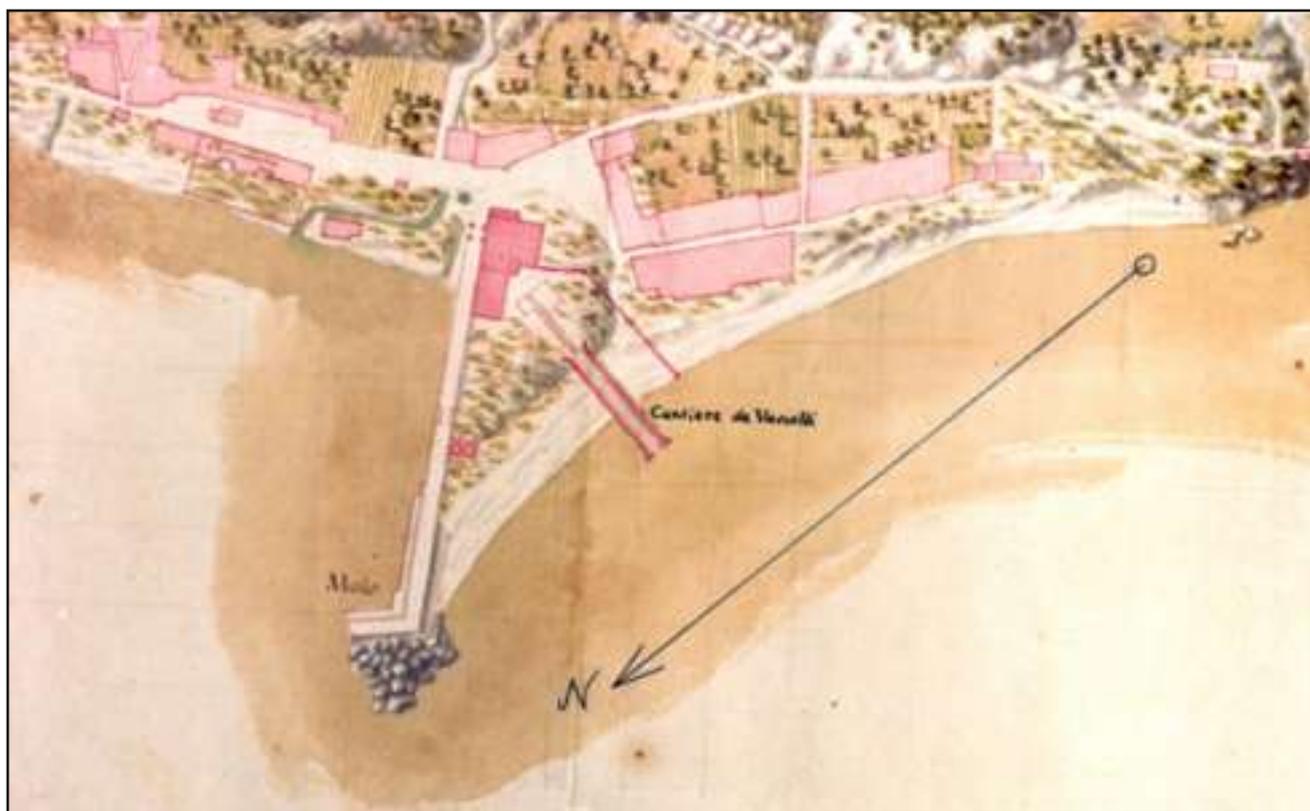
# IL CANTIERE NAVALE DI CASTELLAMMARE DI STABIA

EMILIO SOMMA

Chissà cosa dovette pensare quando, in qualità di primo ministro e segretario di stato di re Ferdinando IV di Borbone, mise piede in quell'angolo di paradiso che doveva essere Stabia di fine '700!

Una cittadina sede di una reggia immersa nei boschi, ricca di decine di acque curative, posta alle falde di una montagna ricca di verde, un arenile vasto situato nel cuore della città, non poteva non diventare determinante per le sorti del regno.

Il lettore provi ad immaginare la scena. Sull'ampio litorale, sede di decine di piccoli cantieri, altrettante decine di piccoli scugnizzi. Giarre d'acqua venivano riempite dalle sorgenti che disperdevano in mare tanto "ben di Dio".



*Pianta del Cantiere Reale e sue adiacenze con lo scalo per varare i vascelli da 74 cannoni. Napoli, Biblioteca Nazionale.*

Nell'arco di duecento metri da dove sir John E. Acton (*foto*), all'esito di un sopralluogo, decise di far installare il Regio Cantiere delle due Sicilie, insistevano nove antiche chiese.

Trovare nove chiese in duecento metri di strada è cosa impossibile anche a Napoli in via de' Tribunali ove leggenda vuole che siano presenti più chiese che in tutta Roma.

Tra di esse, la più bella, la Chiesa del Gesù che consente ancor oggi di ammirare la Madonna del Soccorso di Luca Giordano.



E poi ancora la Chiesa di Porto Salvo, la cui sagrestia è stata costruita sulla fonte dell'acqua della Madonna. In questa chiesa è possibile ammirare la Madonna che ha, ai suoi piedi, la più antica rappresentazione della città di Castellammare del '500.

Nelle stradine buie e strette botteghe di fornai vendevano, in precarie condizioni igieniche, le famose gallette, biscotti duri che portavano i naviganti unitamente all'acqua della Madonna in botti affumicate per meglio conservare i prodotti.

E nell'aria ci sembra di udire il canto delle popolane che attendevano, ansiose, sull'arenile e con i falò accesi per favorire l'ingresso in porto, l'arrivo dei loro uomini che tornavano dalla pesca.

A quell'epoca già si cantavano 'Michelemmà', composta da ignoto nel XVII secolo e 'O guarracino', scritta sempre da anonimo nel 1768.

Il baronetto Acton (foto) non si perse d'animo e decise che lì sarebbe nato il cantiere.

Vi erano tutti i presupposti. C'era mano d'opera locale esperta (i famosi mastri d'ascia), legno in abbondanza che poteva, con teleferiche e tramite canali, esser portato giù dal monte Faito; decine di acque che avrebbero consentito, in ampie vasche, la

stagionatura del legno; la esistenza di un porto ben riparato dai venti dominanti e dal mare; per ultimo la presenza a poca distanza della reggia di Quisisana che avrebbe consentito ai sovrani di seguire personalmente l'andamento dei lavori.

Il tutto a poco più di venti chilometri dalla capitale del Regno, forse capitale d'Europa in anni in cui l'Europa era capitale del mondo!

I lavori per la costruzione del cantiere per i quali furono stanziati 70.000 ducati, ebbero inizio il 20 giugno 1783 e furono diretti dall'Ispettore dei Regi Arsenali Andrea Danero, dall'ing. Giovanni Bompiede, dal T.C. Salvatore Carabba e dall'ing. Antonio Imbert (Catello Vanacore - Bianca d'Antonio: *Il Cantiere Navale di Castellammare di Stabia*)

Furono lavori importanti ma più imponenti furono i lavori di logistica e di supporto all'attività del cantiere.

Fu recintato l'arenile e si trasformò il monastero dei Carmelitani in bagno penale (dalle stelle alle stalle) ove poter ospitare i galeotti da impiegare nei lavori pesanti.

La vicina fabbrica dei cristalli fu adibita ad alloggio ufficiali e divenne così la caserma Cristallina, oggi ridotta in cattive acque.

Si costruirono grandi magazzini per il deposito della pece e per la lavorazione dei legnami; infine uno scalo fisso con relativo avantiscalo.

Ma a quote più alte si manifestò l'ingegno italico. Siccome la sorgente di Fontana Grande prossima al porto non era sufficiente per raffreddare gli impianti di lavorazione che erano posti ad un livello più alto, i tecnici progettaronò un acquedotto che portava acqua da Agerola posta a 1000 s.l.m. fino a Castellammare, passando per i boschi di Quisisana (Mannaggia 'a marina - Antonio Cimmino)

Ancora oggi sono visibili tratti di canale con tombini di ispezione che venivano ripuliti quasi ogni giorno dall'erba e dagli arbusti che vi cadevano dentro.



Furono, inoltre, costruiti due fari ad altezza diversa, uno accanto alla basilica di Pozzano, un secondo a livello più basso.

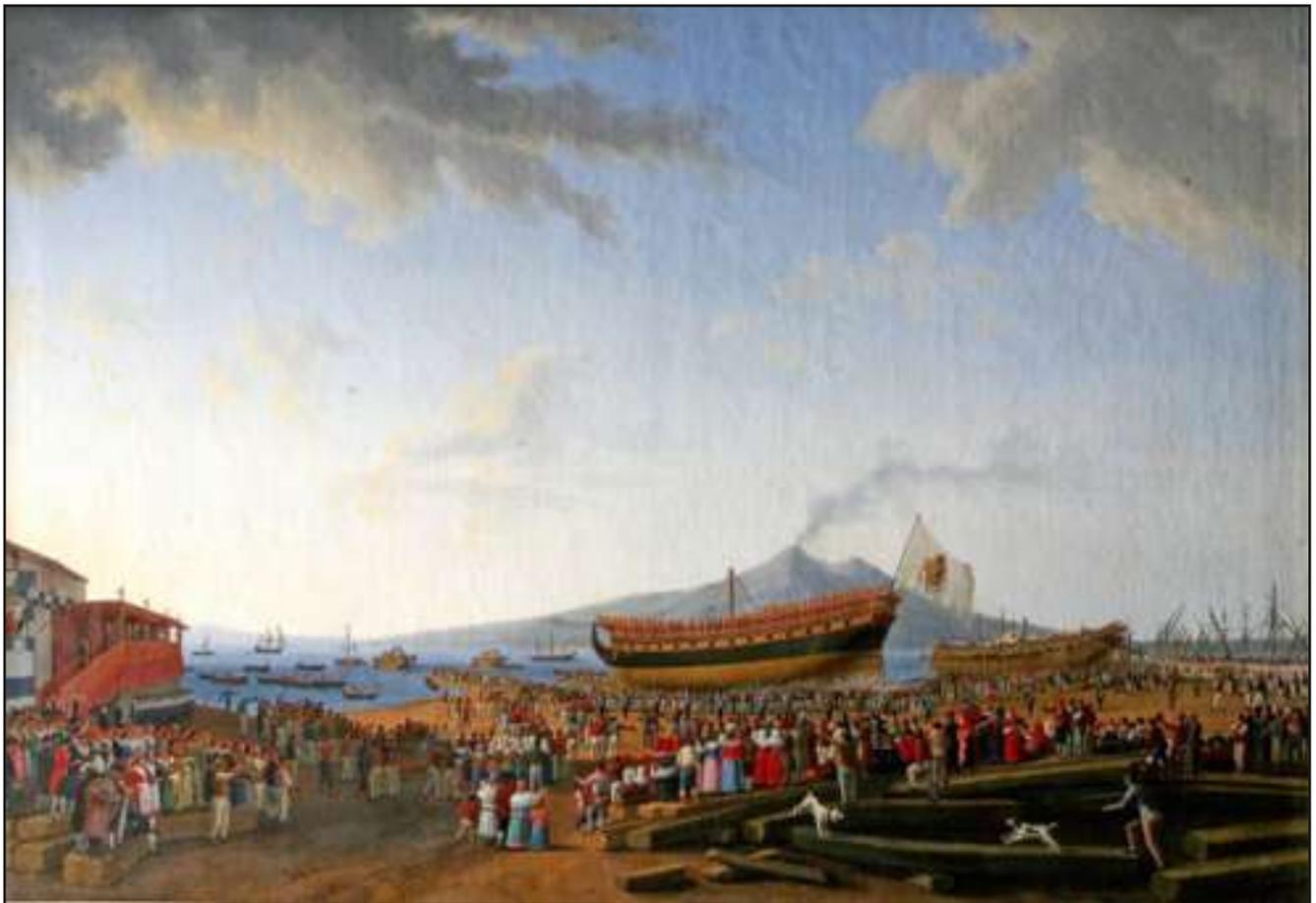
Fu così apprezzata la nascita del cantiere navale da determinare diciassette diverse nazioni ad aprire in Castellammare altrettante sedi consolari.

I lavori durarono complessivamente tre anni.

Nel 1786 scesero in acqua le prime tre navi e nello stesso anno su un terreno limitrofo, sorse la prima corderia del Regno che ancora oggi fornisce cordame a navi di mezzo mondo. Fra i clienti più importanti dell'opificio vanno ricordati l'Ammiragliato inglese dell'800 ed, ai nostri tempi, il *Vespucci* della Marina Militare italiana.

Il 13 maggio 1786 veniva varato il primo scafo, la corvetta *Stabia*, seguita dal vascello *Partenope* e dalla corvetta *Flora*. Il caso volle che nello stesso mese dello stesso anno nella seconda capitale europea le navate della cattedrale si riempissero delle note dell'Incarnatus Est di Mozart, messa in do minore KV 427.

Altri tempi, altre e più alte competenze, probabilmente altra moralità.



*Cantiere di Castellammare di Stabia 10 agosto 1786. Varo del vascello da 74 cannoni PARTENOPE. J. F. Hackert, olio su tela (particolare). Reggia di Caserta.*

Nel primo periodo borbonico, vale a dire dal 1796 al 1795, furono varati quindici scafi.

Solo due nell'interregno francese.

Nel secondo periodo borbonico che va dal 1822 al 1860, ben trenta navi, prevalentemente militari, scivolarono in acqua nello scalo stabiese. Tra esse vanno ricordate le fregate *Partenope*, *Archimede*, *Carlo III* ed il *Sannita* dotate di macchine da 300 cavalli.

E così tra scugnizzi, lazzaroni, guappi, lavandaie e mastri d'ascia di sopraffina esperienza si tirava avanti in questa parte di mondo.

Vale, però, la pena di spendere qualche parola sulla nave che fu ritenuta la più bella della marina napoletana. Parlo del *Borbone*, ultimo scafo varato prima della unità d'Italia.

Era una fregata ad elica con un dislocamento di 3444 tonn. ed un motore di 1041 HP. Fu varata il 18 gennaio 1860 alla presenza del Re Francesco II.

Eh già! Una volta il varo di una nave era festa grande per la città. La città si imbandierava tutta; gli studenti venivano accompagnati sull'arenile dai professori e le campane di tutte le chiese si univano alle sirene delle navi che attendevano, alla rada, l'arrivo della ultima arrivata.

Il lettore vorrà perdonare l'autore di questo scritto per i continui riferimenti alla canzone napoletana legata al mare; ma varrà la pena ricordare due poesie (poi musicate) svettavano, all'epoca, su tutte: 'Canzone marenara', composta da Donizetti nel 1835 e 'Voca voca' (lo varcajuolo) scritta da Labriola nel 1850.

\* \* \*

Il periodo regio unitario vide una forte contrazione delle attività produttive in quanto "continuò purtroppo a mancare una visione globale della nuova realtà del Paese anche a motivo della incapacità di comprendere le esigenze storico-economiche del meridione" (Catello Vanacore, op.cit.)

Ciò nonostante dopo alcuni vari poco significativi, il cantiere stabiese compì un notevole salto qualitativo varando, nel 1871, la cannoniera corazzata *Audace*.

Disegnata dall'ing. Fasella, l'unità, che era mossa da due eliche azionate da un motore da 70 HP, fu la prima costruita interamente in acciaio.

Pochi anni dopo fu varata quella che all'epoca fu ritenuta la più potente nave militare di tutti i tempi. Era la corazzata *Duilio*, lunga 109 metri, con un dislocamento di 11190 tonn. ed un apparato motore di ben 7510 HP. Una enormità, tenuto conto dell'epoca era a compartimenti a cellula e montava cannoni da 450 di quasi 100 tonn. di peso. Internamente accoglieva la, una piccola torpediniera, per soccorso e lavori di emergenza.



*Castellammare di Stabia 7 maggio 1876. La prima corazzata Duilio sullo scalo, senza la cintura corazzata, pronta per il varo. Collezione A. Formicola.*

Quello che pochi sanno, invece, è l'increscioso episodio che accadde alla presenza del Re Vittorio Emanuele II e della principessa Margherita, indiscrezione riportata dal Vanacore nel suo lavoro.

I giornali dell'epoca raccontarono solo la prima parte dell'episodio, tacendo, per carità di patria, sul resto.

Riferì la cronaca locale la dichiarazione di un testimone del fatto: "Dicevo dunque che la carrozza del Re dovette star ferma un pezzo. Vittorio Emanuele, forse spazientito, domandò la ragione dell'arresto e dell'indugio. Vi fu chi premurosamente l'informò: Maestà, il popolo vuole entrare in cantiere per godere la presenza di Vostra Maestà e perciò s'accalca e grida. Il Re senza esitare un momento, rispose e la risposta fu un ordine: Ebbene fatelo passare!

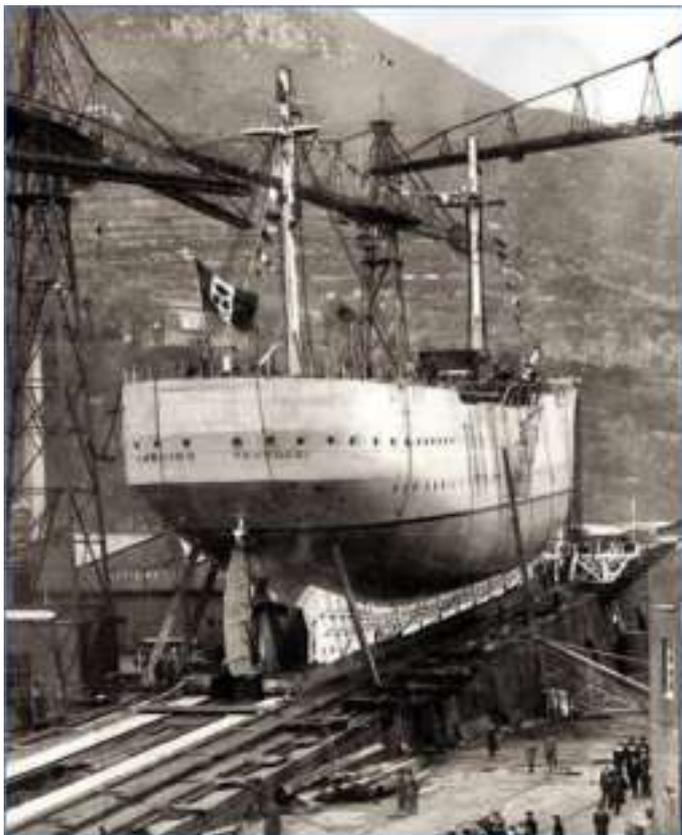
Il desiderio del Re fece cascare dalle nuvole le autorità preposte alla tutela della sua persona; e vuolsi che più di un questore presente sentisse sudar ghiaccio la fronte.

Alla fine le porte furono aperte ed il popolo si riversò nelle tribune, senza distinguere quelle contrassegnate dalla lettera A da quelle delle lettere B e C, confusamente ed impetuosamente, come l'acqua di un fiume che straripa. Ma dopo l'ingresso...trionfale del pubblico minuto si constatò che . . . non era rimasto più il posto per il Re, il quale s'era indugiato fuori a goder lo spettacolo delle dispute ed il mirabile gioco di gomiti per la conquista del posto. Soltanto più tardi, quando tra gli invasori corse voce dell'involontario sgarbo al Re, un largo solco s'aprì spontaneamente nella massa umana e Vittorio Emanuele, a piedi e con la spada sotto il braccio ed il berretto da generale un po' sull'orecchio (foto), passò salutato e benedetto dal coro d'evviva immane e possente del suo popolo convenuto per render degna una delle feste più solenni della Patria".

\* \* \*



Elencare tutte le navi costruite fino all'inizio del secondo conflitto mondiale sarebbe cosa impossibile. Ne ricorderò le più significative (tra parentesi l'anno del varo): Corazzata *Italia* (1880), Corazzata *Re Umberto* (1888), Incrociatore *Vettor Pisani* (1895), Corazzata *Emanuele Filiberto* (1897), Corazzata *Benedetto Brin* (1901), Corazzata *Caracciolo* (1920), Nave scuola *Cristoforo Colombo* (1928).



E qui un momento di rimpianto sopraggiunge avendo l'*Italia* perso quest'ultimo scafo nel 1949. Fu ceduto all'URSS quale risarcimento di guerra e finì distrutto nel 1963 a seguito di un incendio.

Nulla dirò del *Vespucci* perché è stato detto tutto ed è stato detto bene (*foto del varo*).

Per mandar via il magone ricorderò che, in relazione al periodo storico citato, dal cuore di Napoli si levarono tre canti immortali: 'O marinariello' scritto nel 1893 da Gambardella, 'Mandulinata a mare' e 'Piscatore 'e Pusilleco' scritto da E. Murolo negli anni 1921 e 1925.

E se il magone non fosse ancora passato aggiungerò una chicca. L'amico Gaetano Fontana, curatore del sito 'libero ricercatore' mi ha mandato via e-mail alcune guasche di Abraham Louis Ducros che riproducono il porto ed i cantieri stabiesi. Sono una magnificenza. (n.d.r: le pubblichiamo in un prossimo numero)

\* \* \*

Nel 1939, in seguito alle direttive imposte dall'IRI, fu disposta una trasformazione dei cantieri, a cominciare dal nome. Esso mutò in Navalmeccanica e tale nome conservò fino al 1967. Fu ampliato lo scalo, furono sostituite tutte le macchine e fu prevista una banchina di 330 metri.

La guerra interruppe l'ammodernamento appena iniziato ma non l'attività, nonostante l'8 settembre 43 le truppe tedesche avessero fatto saltare tutti gli impianti e l'incrociatore *Giulio Germanico* ancora in costruzione. (*foto a lato*)

Di questo periodo segnalerò il varo dell'incrociatore *Vittorio Veneto*, nuova nave ammiraglia della flotta italiana; nonché la progettazione ed i lavori di esecuzione del batiscafo *Trieste* ideato dal prof. Auguste Piccard unitamente al figlio Jacques. A questo delicatissimo scafo fornì un significativo contributo lo stabiese ing. Mario de Luca.





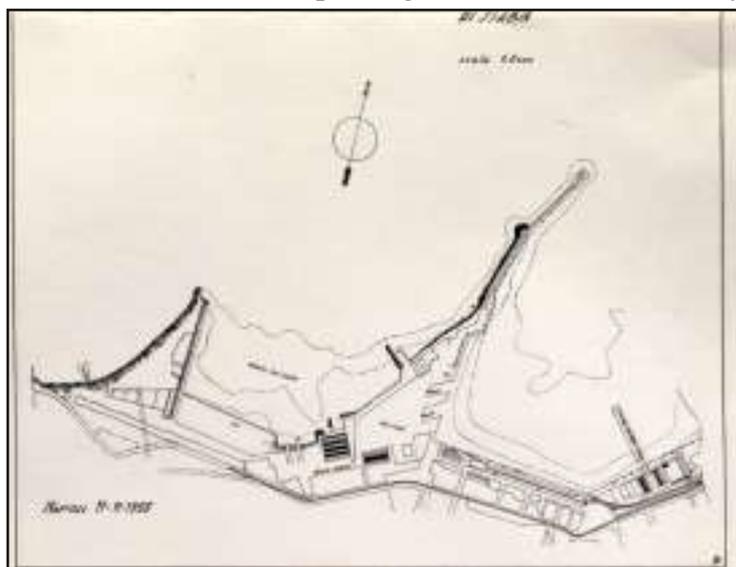
*L'edificio di ingresso del Cantiere navale di Castellammare di Stabia visto dalla piazza antistante (1920 ca).  
Collezione A. Formicola.*

Nel 1967 nacque la Italcantieri spa che raggruppò i cantieri di Monfalcone, Genova e Castellammare. Fu il periodo dei grandi traghetti che ebbero nomi di grandi poeti (*Boccaccio, Carducci, Leopardi, Manzoni*) o di grandi vie consiliari (*Domiziana, Emilia, Nomentana, Aurelia*) nonché di grandi portacontainer ordinate da armatori di tutto il mondo, soprattutto napoletani come i Grimaldi, Bottiglieri e D'Amato. Poco più di un anno fa la nuova ammiraglia della flotta italiana Trieste è scesa in acqua con tutti i suoi 240 metri di lunghezza.

\* \* \*

Solo ora mi sono accorto di aver riassunto 237 anni di leggendaria operosità in troppo poco spazio. Mi farò perdonare ricordando quanto disse la ragazza ventenne che andava sposa al giovane pescatore per suggellare il giuramento d'amore si recò in riva al mare. Scrisse l'autore della canzone:

*“Chella s'è fatta a croce cu ll'acqua 'e mare, cu ll'acqua 'e mare  
E po' ha giurato: Io nun te lasso maje, nun te lasso maje”*



*Pianta del Cantiere navale di Castellammare di Stabia risalente all' 11 novembre 1955 ovvero prima del rimodernamento avvenuto a partire dal 1960. Archivio A. Formicola.*



Il vicaiuolo del Pendino, mentre “si scioscia” stancamente con un fazzoletto, mostra di non apprezzare il conforto dell’amico smilzo, naso adunco e fossette alla Eduardo che gli fornisce finanche una spiegazione gratuita del fenomeno: è perché, incalza convinto il saputello - indice e pollice uniti in circolo - da noi lo scirocco è umido, è bagnato, viene dal mare, è attaccaticcio; da loro, a Palermo, è secco, spira dalla terra, non è appiccicoso.

Chissà!

I marinai dicono che c’è uno scirocco “breve” ed uno “lungo” e sono sospettosi di entrambi. Quello lungo proviene direttamente dal deserto sabbioso e spesso si manifesta con una pioggia rossa, dalle tracce ben visibili sulle auto. In realtà, osservano altri con aria di sufficienza, in un italiano vernacolare, si tratta più di un ostracino, di un sarquino che di uno scirocco. Meglio rinforzare gli ormeggi e prendere il ponedore.

Soffre lo scirocco lungo se viene stretto, costipato dal maestrale alto, ad occidente, dal fondo dell’Èrebo, dai Campi Elisi e, ad oriente, dall’alta pressione di Aurora, di Elios che, premendolo, gli imprimono una torsione azimutale; e lungo il meridiano esplose, furente, e genera ora l’alluvione di Firenze con acqua alta a Venezia, del novembre 1966, ora quella del Piemonte albese del 1994, sempre di novembre.

Lo scirocco breve al più fa la “seccia” su Capri e mette il cappello a Monte S. Angelo ai Tre Pizzi, soffiando pioviggine per le strade di Agerola e, qualche volta, di Ravello. Ma allora tieni gli occhi aperti verso libeccio e ponente, perché quando lo scirocco passa la “palla” al garbino son botte da orbi.

I marinai della Scarpetta e del Molosiglio vedono con lo scirocco, sconsolati, acqua torbida, con la risacca che porge ogni sorta di monnezza.

Appena fiuta aria di scirocco il carnizzaro si affretta e si adopa di nascondere girelli, prosciutti e salsiccia in frigorifero, per evitare che diventino scuri, color melanzane. Ed i campagnoli delle nostre contrade, ben conoscendo gli effetti dannosi delle forti mareggiate provocate dallo scirocco (e dal libeccio), solevano difendere le coltivazioni arboree ed orticole con palizzate di frasche o di canne (‘a licciata) che avevano la funzione di filtrare lo spray salino liberato dai frangenti dei marosi, peraltro ricco di iodio (‘a rusca ‘e mare).

Nelle fasi della luna nuova e della luna piena (sizie), con bassa pressione atmosferica sul Tirreno, lo scirocco provoca il fenomeno dell’acqua alta a Venezia e allaga Piazza San Marco.

Certo non è un ritratto lusinghiero per questo vento, tra i più nominati, ma forse tra i meno frequenti. È vero, il vento nostro è cattivello. Come ci ricorda il buon Polibio, durante la prima guerra punica i Romani si fecero sorprendere per ben tre volte, in piena estate, dallo scirocco che allora chiamavano Euronotus o Vulturnus e persero, in tempesta, circa cinquecento navi, tra triremi e pentecontori. Ma lo stesso vento consentiva alle navi amalfitane, genovesi e veneziane di ritornare dalla Siria e dall’Egitto cariche di spezie e di altre merci preziose. E furono proprio gli amalfitani che cominciarono a chiamarlo scilocco, in una lingua un po’ greco-latina, mescolata col volgare e ben condita di arabismi.

Dello scirocco, come di tutti i venti, si servivano per seguire le rotte, aiutandosi con le due Orse e specialmente con Cinosùra la quale, a contatto con gli arabi, fu meglio individuata nella singola stella della Tramontana o Stella Maris, che oggi chiamiamo Polare. Così le istruzioni nautiche del Compasso da Navigare indicavano la

rotta da capo Passero (Sicilia) all’isola Gozzo di Creta nel 1250 circa: «de lo cavo Passero a lo Gozzo de Creti 720 miglia (piccole n.d.r.) per levante ver lo silocco pauco».

Ma perché scirocco, cosa significa scirocco, da dove viene questo nome?

Un tizio fantasioso col pallino della semantica associava allo scirocco l’idea di un vento blando, di poco conto, cretino, matto, quasi sciocco.

Meglio chiedere aiuto ai linguisti i quali, con squisita cortesia, ci vengono incontro e ci fanno sapere: quelli che simpatizzano per il mondo classico greco-romano vedono lo scirocco provenire da skyron, uno degli otto venti incisi sulla torre ottagonale dei figli di Eolo in Atene, progettata da certo Andronico Cirreste; ma altri sono di diverso avviso.



**“Sulup”, il vento caldo-umido di sud-est.**

Silocco, sirocco, noto al geografo di Re Ruggero al-Edrisi come Solug, trarrebbe origine da Syrus, Syriacus cioè vento che viene dalla Siria, afferma il linguista di tendenze nestoriane e concorda il sapiente Storico della Letteratura Girolamo Tiraboschi.

Ma il navigante esperto fa notare che per dirigere dalla Sicilia in Siria non si fa vela per scirocco, bensì per levante. Si fa avanti allora l'ispano musulmano di Granada che tiene a precisare: scirocco da suluq, saluq, xaloque è vento caldo da sudest, indica "a salida do sol". Ed è anche, sulle carte nautiche medievali, siloc, xaloc, jaloque, saruq, laxaloch, issalot...va bene, tutto bene, basta così. O.K., tutto chiaro!

Interviene timidamente il neofita mozzo corallino, che ha navigato per scirocco da Marsala a Sciacca per portarsi sui luoghi di pesca, e chiede, mentre recupera faticosamente il calamito: "che significa quando dicono che il capobarca «tène 'a cimma 'e scirocco?» ... meglio tacere e aspettare che passi».

Gli fa eco, dalla sponda opposta tunisina, il patronus e mercante e navigante che dal fondaco di Sfax ('u funnucu), già antica consuetudine degli amalfitani per oltre un millennio, ricorda le uscite in mare per la pesca a spugne, esercizio abbandonato dai torresi da non molti decenni, e soggiunge che non è mai riuscito a capire bene il senso del proverbio «Tramontana torba e scirocco chiaro//tienti all'erta marinaro».

Subentra, spavaldo, il solito "lupo di mare", barba incolta e pipa fumante: «ma è chiaro, è lo scirocco chiaro!».

\* \* \*

Pontile di Megaride, di fronte al mare di Santa Lucia, appena increspato da un ottobrino greco-levante, Giovanni Aimone Cat rievoca episodi dei suoi viaggi in Antartide, all'inizio degli anni 70, con il **San Giuseppe Due**, una bella "feluca" di circa 20 metri, costruita da mastro Girolamo Palomba in Torre del Greco, fasciame e attrezzatura scure come le nere navi di Omero.

Si parla di alisei, di westerlies, di correnti, di bolina, della sua navigazione nel mare perennemente tempestoso dello stretto di Drake e della sua partecipazione alla Gran Regata in onore di Cristoforo Colombo del 1992, durante la quale il pilota del **San Giuseppe Due** - miss Frances Havens - fece sistematiche osservazioni astronomiche con metodi e strumenti dell'epoca delle Grandi Scoperte Geografiche, realizzati per l'occasione dall'Istituto Universitario Navale (quadrante e balestriglia) e da chi stende questa nota (quadrante e Kamal), che li aveva già utilizzati in precedenti traversate per il Brasile.



**Il "San Giuseppe II" del Com.te Giovanni Ajmone Cat, primo veliero italiano in Antartide.**

Mostro al Com.te Aimone Cat una copia di “AS-SUFALLYA” (il Poema di Sofala), trattato di pilotaggio in versi di Ahmad Ibn Magid, il grande navigatore arabo, identificato erroneamente con Malemo Canaqua, il pilota che traghettò Vasco da Gama attraverso l’Oceano Indico, da Melinde a Calicut, cantato anche da Luis de Camões nel suo poema epico “Os Lusíadas”, i cui eroi sono tutti personaggi reali, non mitologici. Il navigatore antartico sfoglia compiaciuto le pagine di Magid e rimane affascinato per l’eleganza e l’accuratezza dell’arte nautica di quella civiltà.

Il discorso orza sugli aforismi di Arato di Soli, del pescatore Amiclate del poeta Lucano, e sui proverbi marinari di ogni tempo. Con il sorriso sornione e con l’aria di chi la sa lunga Aimone-Cat dispiega sul tavolino il numero di settembre 1997 di “Pelagus”, il foglio dei Capitani di Napoli, ove è riportato il proverbio «Scirocco chiaro e tramontana scura//mettiti in mare e non aver paura» ed aggiunge: «Mi sembra esattamente il contrario dell’altro; come me lo spiega?». Qualche secondo per pensare e poi gli faccio notare che i due proverbi possono essere ritenuti entrambi fondati, ma in contesti geografici e meteorologici diversi. Il forte vento di scirocco causa mareggiate lungo le coste napoletane mentre riesce appena ad incresparsi il mare presso le rive palermitane; invece la tramontana non gonfia il mare sui litorali partenopei mentre scarica violenti marosi su quelli panormiti.

E mentre si discorre il mio pensiero corre veloce agli anni ’70, quando flottiglie di “scafi blu” partivano dal porticciolo di Santa Lucia per andare a fare il carico di “bionde” alla nave che incrociava ad una cinquantina di miglia al largo delle isole (Capri, Ischia, Ventotene). Più volte qualche “scafista” incauto era partito con la tramontana, ingannevole sotto costa, a ridosso del vento, e non era poi riuscito a tornare a causa del carico, del mare contrario e dei rinforzi notturni del “vento di terra”. La cerimonia dei parenti che uscivano in mare per lanciare corone di fiori al largo di Capri era diventato un rito frequente, malgrado li avessi ammoniti più volte a non navigare al largo con vento di tramontana.

\* \* \*

Ennio Di Chiara, già compagno di università e docente di Filosofia Naturale e Teoria dei Sistemi (cattedra immaginaria ma verosimile), continua a ripetere che non vede alcun nesso tra lo Scirocco ed i fatti pedagogici. Dunque, perché ne parliamo qui ed ora? Già, perché?

Intanto osservo che lo Scirocco è un vento ed il vento ha la funzione di mantenere la temperatura della Terra in equilibrio dinamico, trasportando il surplus di calore della radiazione solare dalla fascia equatoriale verso le calotte polari. Il vento è semplicemente il prodotto di una trasformazione di energia termica in energia meccanica e costituisce uno dei fattori fondamentali che determinano il clima di una regione e quindi la fauna, la flora, gli insediamenti umani: in definitiva le condizioni ambientali. Mi pare, quindi, ci sia sufficiente materia per argomentare in diverse discipline di studio, previste nei curricoli della scuola secondaria superiore, e su tematiche di ampio ed attuale interesse. Dunque, qualche legame con l’attività pedagogica comincia ad emergere.

Ma uno dei cardini dell’azione educativa e didattica è (o almeno dovrebbe essere) l’orientamento pedagogico, vale a dire il processo e le attività che tendono ad indicare ed a far trovare al giovane educando la giusta via, la “sua via di vita”.

**ORIENTAMENTO:** trovare l’oriente, la luce del sole, il riferimento guida, il davanti del mondo. Come il



nascituro viene alla luce dell’universo, dalle tenebre del grembo, e cerca subito il suo riferimento sicuro negli occhi della madre, luce di vita, così l’uomo passa dalle tenebre della notte fonda alla luce del giorno e guarda là dove sorge il sole, riferimento supremo nell’orizzonte geografico della sua esistenza.

L’oriente, quindi, come riferimento cardine per trovare la via di vita in quasi tutti i sistemi cosmologici. Per gli ebrei è il qedem, il davanti del mondo: ne derivano immediatamente gli altri settori cosmici, l’achor indica il di dietro, che nella terra della Palestina sta dalla parte del mare, il mijam; il semol è la sinistra del mondo e coincide con la direzione delle tenebre o tsafon; jamin

rappresenta infine la destra, il lato illuminato a mezzogiorno o darom.

Anche indiani ed arabi assumono l'oriente come cardine fondamentale di riferimento; non così i cinesi che nella loro cosmologia centrata nel trono dell'imperatore vedono nel sud, ove culmina il sole, il davanti del mondo, il wou o sing. Con il riferimento wou essi costruiscono il loro sistema di rivoluzione cosmica, mediante le pratiche divinatorie della geomanzia, così ben descritte dal sinologo ginevrino Leopold de Saussure, fratello del celebre linguista Ferdinand de Saussure.

In Grecia Omero ci propone un sistema cosmologico con riferimento al cardine orientale. Egli infatti cita i venti, qui impiegati per individuare le direzioni principali, a partire da Euro, vento di oriente il cui significato etimologico riporta ad aurora o, attraverso il sanscrito, al mattino e procede in senso orario.

***Euro e Noto piombarono e Zefiro impetuoso  
e Borea sereno che solleva grandi ondate  
(Od. V. 295)***

Poi, per le esigenze della navigazione e seguendo l'insegnamento dei Fenici, adotta anche una cosmologia con il settentrione o arcton come riferimento cardinale. Nella navigazione dall'isola di Calipso alla terra dei Feaci la ninfa raccomanda ad Ulisse, al timone della sua skedia, di riferirsi all'Orsa Maggiore e quindi al Settentrione.

Euro, dunque, come vento che indica l'oriente. La riflessione sull'orientamento, la dottrina dell'orientamento coincidono quindi con la riflessione sul primitivo vento da levante e si può ben indicare col termine Eurologia. Eurologia come scienza ed arte dell'orientamento, non solo geografico ma anche antropologico e, dunque, pedagogico.

Con il navarca Timostene Rodio, allievo di Aristotele, al vento di nome Euro viene associata una direzione compresa tra l'est ed il sud, assunta infine nella rosa ad otto venti di Andronico Cirreste segnati sulla Torre dei venti ancora esistente in Atene. Infine i marinai del Medioevo trasformarono il nome del vento di sudest Euro in Scirocco, con le varianti già viste, mentre gli eruditi continuavano ad utilizzare i nomi greco/romani dei venti.

Orientamento antropologico - problema già espresso in Omero - orientamento pedagogico: metafore forti di un cercare/trovare una via, la via alla vita, all'esistenza, nella geografia culturale della vicenda umana.

Poi si può parlare di interessi e di attitudini, di pensiero convergente o divergente: di intelligenza fluida e di intelligenza cristallina, di capacità e di abilità, di stile cognitivo e di condizioni di apprendimento, di continuatori e di innovatori; di creatività e di motivazione per capire la personalità del soggetto educando; di profili professionali, di condizionamenti ambientali, di destino di lavoro; delle informazioni corrette ed utili ai fini dell'orientamento scolastico e professionale, delle possibilità e dei limiti dell'azione di orientamento.

Dopo, e solo dopo la scelta del riferimento giusto ed affidabile; dopo essersi dotati degli strumenti del mestiere ed aver verificato di saperli padroneggiare, si può iniziare la navigazione nell'Oceano Antropologico con buone possibilità di approdare al porto giusto, sicuro. L'arte del docente si riduce quindi ad indirizzare e controllare (in senso sistemico) la navigazione pedagogica, con Scirocco o con Borea, con Garbino o con Maestro: con tutti i venti.



Come si fa? Passando ad un tono meno ironico, chi scrive questa nota ha messo a punto e proposto, qualche tempo fa, un Sistema di Auditing Interno della Scuola per il controllo e lo sviluppo della qualità sia dell'educazione e sia dell'istruzione. Il metodo dell'Auditing viene applicato da tutte le grandi, complesse organizzazioni e risponde alle strategie di sviluppo e controllo dell'educazione e dell'istruzione formali adottate in sede OCSE. Per avere un'idea concreta si potrebbe quindi partire, tenuto conto delle

fonti delle finalità dell'istruzione e con gradualità, da una ipotesi di lavoro, da un benchmark, del tipo di tale documento itinerario per individuare, scegliere e seguire vie praticabili sul piano didattico e convenienti in senso pedagogico e sociale. E lo stesso sistema di Auditing consente di valutare i risultati parziali e complessivi. (*Il vento EURO in una illustrazione di Stuart & Revett, autori delle Antiquities of Athens*).

## C'È UN ALTRO MONDO . . .

*I veri amici, quelli che valgono e che non si dimenticano, vanno via ma non ti lasciano mai. E così che scartabellando in un mare di carte che caratterizza la nostra Redazione è uscito fuori un articolo mai pubblicato tra i tanti che Giovanni Iannucci ha scritto per il nostro Notiziario. Ad un anno esatto dalla Sua scomparsa, non potevamo trovare modo migliore per ricordarlo con un Suo scritto inedito e come sempre traboccante di passione per il mare a cui ha dedicato tutta la Sua vita. Sei sempre con noi caro indimenticabile Giovanni, amico del nostro Notiziario al quale hai dato tanto con pagine irripetibili.*



## CUORI DA OCEANO GIOVANNI IANNUCCI

Qualche sera fa mi è arrivata la mail del commercialista con la scadenza. Mentre digerivo le cifre (con quel particolare fastidio che solo l'IMU sa darti), mia moglie discuteva al telefono con mia suocera su come gestire il cenone della vigilia con rientro a casa entro le 10, mio figlio apprendeva da Eurosport che sabato sarà il derby Juve-Toro; intanto mia figlia chattava con i compagni di classe per decidere ci se l'indomani sarebbero andati a scuola in presenza o in DAD, e il telegiornale blaterava del nuovo DPCM con gli ultimi colori delle regioni. Il nostro mondo. Le nostre vite.

Nello stesso momento, ma in un mondo lontanissimo da noi (nello spazio e nello spirito) Jean Le Cam recuperava Kevin Escoffier dalle gelide acque dell'Atlantico meridionale; di notte, con 35 nodi di vento e 5 metri di onda. Già, perché mentre noi ci barcameniamo tra l'Imu, la Dad e le Chat delle Mamme, un gruppo di temerari sta affrontando la Vendee Globe, la sfida più dura concepita dall'uomo: il giro del mondo in barca a vela, circumnavigando l'Antartide, senza scali e in solitario.

Che detto così potrebbe sembrare niente di che (a noi che siamo abituati a misurarci con imprevisti un articolo inedito del calibro della foratura di una ruota o del conguaglio Amgas), ma che è effettivamente qualcosa di straordinario. Provo a rendere giustizia a quello che è successo.

Kevin Escoffier, *(foto)* in quel momento terzo in classifica, era solo sulla sua barca (PRB), nel pieno del Pacifico meridionale ad un migliaio di km dal capo di Buona Speranza. C'erano 40 nodi di vento (per avere un metro di paragone, già dai 35 il vento è così forte che gli



aerei non decollano) e mare da tempesta. Kevin è in coperta, la barca fila veloce, e sembra andare tutto – relativamente – bene, quando incrocia un “treno” di onde anomale, riesce a prenderne bene un paio, ma la terza si infrange sulla coperta con forza inaspettata, e si sente un rumore orribile.

Kevin ha fatto più di un giro del mondo e ne ha viste tante, ma per un attimo non crede ai suoi occhi: la sua barca si è letteralmente spezzata in due, e la prua è alzata a 90° verso il cielo. Ma non ha il tempo di rimanere a bocca aperta di fronte a quella visione incredibile: ha la freddezza di correre immediatamente sottocoperta (anche da qui avrà l'inusuale visione del mare aperto a prua), lanciare un segnale d'allarme: “Sto affondando, non è uno scherzo. Mayday” ed indossare la tuta di sopravvivenza.

Pochi secondi e l'acqua invade tutto, gli impianti elettrici vanno in corto e Kevin non può far altro che saltare sulla zattera di salvataggio; da lì vedrà la sua amata barca andare a picco in mezzo alla tempesta, per poi rimanere solo. Solo, su una zattera di un paio di metri quadri, che fa su e giù da onde di cinque metri. Solo,

senza neanche aver potuto mettere in salvo il telefono satellitare. Solo, in mezzo all’oceano in tempesta, fuori dalla portata degli elicotteri e di qualunque mezzo di salvataggio, a più di mille chilometri dalla terraferma. Solo, con una certezza ed un’unica speranza: nessun aiuto sarebbe potuto giungere dal nostro mondo, quello grigio dell’organizzazione e della burocrazia, delle navi e degli eserciti; gli unici a poterlo aiutare erano gli



appartenenti al suo strano mondo, pazzi poeti e sognatori che su coloratissime barche di dodici metri osavano sfidare le potenze della natura, senz’altro aiuto che la propria preparazione ed il proprio coraggio.

Ed è andata proprio così: la direzione di gara comunica alle imbarcazioni più vicine le coordinate del naufragio. Il più vicino è Jean Le Cam (*foto*), sessantunenne (SESSANTUNENNE!) pluripremiato navigatore oceanico, che nella scorsa edizione della stessa regata era a sua volta naufragato, e salvato (a volte la vita è stupenda) proprio da PRB, la barca appena affondata.

Jean al timone della sua barca (*Yes we Cam*) arriva sul posto circa tre ore dopo il naufragio con 35 nodi di vento e onde da cinque metri. Tradotto in termini terrestri, significa onde alte come una palazzina di due

piani e vento che ”spezza i ramoscelli e rende impossibile camminare controvento”(cfr. Scala Beaufort).

Jean individua la zattera di Kevin, gli si avvicina e si rende conto che in quelle condizioni, e senza l’ausilio motore, il recupero è troppo rischioso. Così urla a Kevin di aspettare e va a compiere le operazioni per accendere il motore (che su quelle barche serve solo per le manovre in porto e di emergenza, ed è piombato), con l’idea di rimanere in vista della zattera finché le condizioni del mare (previste in attenuazione) rendano il recupero più sicuro. Ma come nelle grandi sceneggiature, qualcosa va storto ed il motore si rifiuta di accendersi. Jean deve armeggiare un bel po’, ma quello proprio non vuole saperne. Alla fine torna fuori, rassegnato a fare senza, e si accorge con sgomento che la situazione è cambiata: si è fatto buio, e lui è scarrociato molto sottovento rispetto alla zattera, che intanto non si vede più. A Jean non resta altro da fare che risalire il vento a vela, mettendosi di bolina (con quel vento e quel mare!) a cercare Kevin nella notte.

Non è facile cercare qualcosa in acqua con mare formato, la ricerca diventa tridimensionale: il cercatore e l’oggetto della ricerca potrebbero essere vicinissimi ma non vedersi perché uno sulla cresta, e uno nel cavo dell’onda successiva; i momenti di visibilità reciproca si riducono a quando sono entrambi sulle creste, oppure nel cavo della stessa onda. Immagino la sua angoscia nel pensare di averlo trovato per poi perderlo di vista, e posso solo intuire – da marinaio d’acqua dolce quale sono – quante ne avrà dette contro quel maledetto motore che gli ha fatto perdere tempo.

Ma Jean non si arrende, e in quel casino, solo in mezzo al nulla, con la barca che fa su e giù come sulle montagne russe, ad un tratto vede qualcosa, come un flash che ogni tanto compare tra le onde. Teme che sia solo un riflesso della luna su qualche cresta, ma ci si avvicina. La lucina compare e scompare, la perde di vista, pensa di essersela immaginata, ma poi per un attimo, mentre lui scende da un’onda un’altra muraglia d’acqua la solleva bene in vista, prima che sparisca di nuovo: la zattera di Kevin! Quando gli arriva vicino, per quanto vicino si possa arrivare in quelle condizioni, Kevin gli chiede “torni dopo?” e Jean deve aver detto – naturalmente in francese – qualcosa del tipo: “Col cazzo! Dobbiamo farlo adesso!” e gli lancia il salvagente, assicurato da una cima.

E qui è necessaria un’ultima spiegazione, per capire la drammaticità del recupero fatto in quel modo, e perché in un primo momento Jean aveva voluto rimandare in attesa di condizioni più favorevoli. Innanzitutto, in quelle acque gelide la tuta di sopravvivenza garantisce la tenuta per circa un’ora, poi sopraggiungono gradualmente l’ipotermia e la morte. In un mare in quelle condizioni poi è impossibile tenere ferma la barca, e

tantomeno la zattera. E ancora, con cinque metri di onda e senza motore, è impensabile accostare barca e zattera, in modo da permettere un trasbordo “asciutto”. E con la tuta di sopravvivenza addosso si galleggia, ma proprio non si riesce a nuotare.

E così quando Jean ha deciso “dobbiamo farlo adesso!” sapeva bene che l’operazione non aveva un margine di errore: nel momento in cui Kevin avesse lasciato la zattera, questa si sarebbe allontanata e sarebbe stata per lui irraggiungibile. Inoltre Kevin una volta in acqua, di notte con quelle onde, sarebbe stato praticamente invisibile, e Jean se non l’avesse preso al volo avrebbe dovuto manovrare a vela per tornare da lui e probabilmente non lo avrebbe ritrovato in tempo. Penso a noi, marinai della domenica, che al sicuro nelle acque calme nel porto, con la barca in retro ad un quarto di nodo, lanciamo la cima di ormeggio al marinaio in piedi in banchina ad un metro di distanza. In palio c’è solo il rischio di una figuraccia. Eppure qualche volta sbagliamo.

E immagino Jean che di notte, in mezzo all’oceano con trentacinque nodi di vento e cinque metri di onda, in una situazione in cui è difficile anche solo stare in piedi, lancia la cima alle braccia tese su quella zattera che fa su e giù, sapendo che in palio c’è la vita di Kevin. Non sappiamo se l’ha presa al volo, o se il salvagente è caduto in acqua vicino alla zattera. Sappiamo per certo che ad un certo punto Kevin ha dovuto fare un atto di fede, e ha lasciato la zattera per buttarsi nelle acque nere e gelide, con la certezza che, se lui fosse riuscito a non mollare quella cima, in qualche modo Jean l’avrebbe tirato fino alla barca, e l’avrebbe salvato. E in qualche modo Jean ce l’ha fatta a tirarlo fino alla poppa di **Yes We Cam** (priva ovviamente di qualsiasi scaletta o appiglio) e con uno reciproco sforzo sovraumano riescono nell’impresa di portare Kevin a bordo. Il resto sono abbracci, lacrime, e Kevin che si aggira per gli anfratti di Yes We Cam per cercare la riserva di vino che si vocifera che Jean porti sempre con se nelle sue regate intorno al mondo. Mi piace pensare che quella riserva l’abbiano poi trovata, e finita. Magari tenendo da parte giusto qualche bottiglia, da stappare alla prossima avventura.

C’è un altro mondo oltre a quello delle bollette e dei cenoni, della Dad e dei bar chiusi. C’è un mondo fatto di iceberg e tempeste, di maestosi albatros e di uomini con un cuore grande come l’oceano. Mi piace pensare che raccontarlo sia un modo di rendergli omaggio. E mi piace sognare che leggere queste storie in qualche modo ci aiuti ad affrancarci dalle nostre miserie, e ci faccia muovere qualche piccolo passo verso qualcosa di più puro.



*Lo skipper Jean Le Cam e la sua barca “Yes We Cam”, protagonisti del miracoloso salvataggio.*

## I POTERI DELLA LUNA

*Sedotti dai fantastici articoli che abbiamo l'occasione di leggere nella raccolta dei periodici esistenti presso il "Centro Studi" pubblichiamo il seguente articolo che racconta le varie influenze che hanno spinto gli uomini sin dall'antichità a leggere nelle varie fasi lunari per trarne auspici e miti popolari ad esse connesse. (da "Altomare", ottobre-dicembre 1962)*

### **. . . LUNA SEDUTA MARINAIO IN PIEDI**

*JEAN DE LA LUNE*

La luna è sempre stata l'astro e la dea dei cacciatori, dei contadini e dei pescatori. Ed anche dei marinai, ed in generale di tutti gli uomini che vivono e lavorano all'aria aperta. Perché l'alternare della fitta oscurità della luna nuova, delle varie forme e grandezze della falce, e dell'intenso chiarore ai pleniluni influenza direttamente la vita della selvaggina, delle mandrie di bestiame domestico e dei pesci, e sembra, psicologicamente, influire anche sulla meteorologia e sullo sviluppo della vegetazione o sulla evoluzione dei venti e delle tempeste.

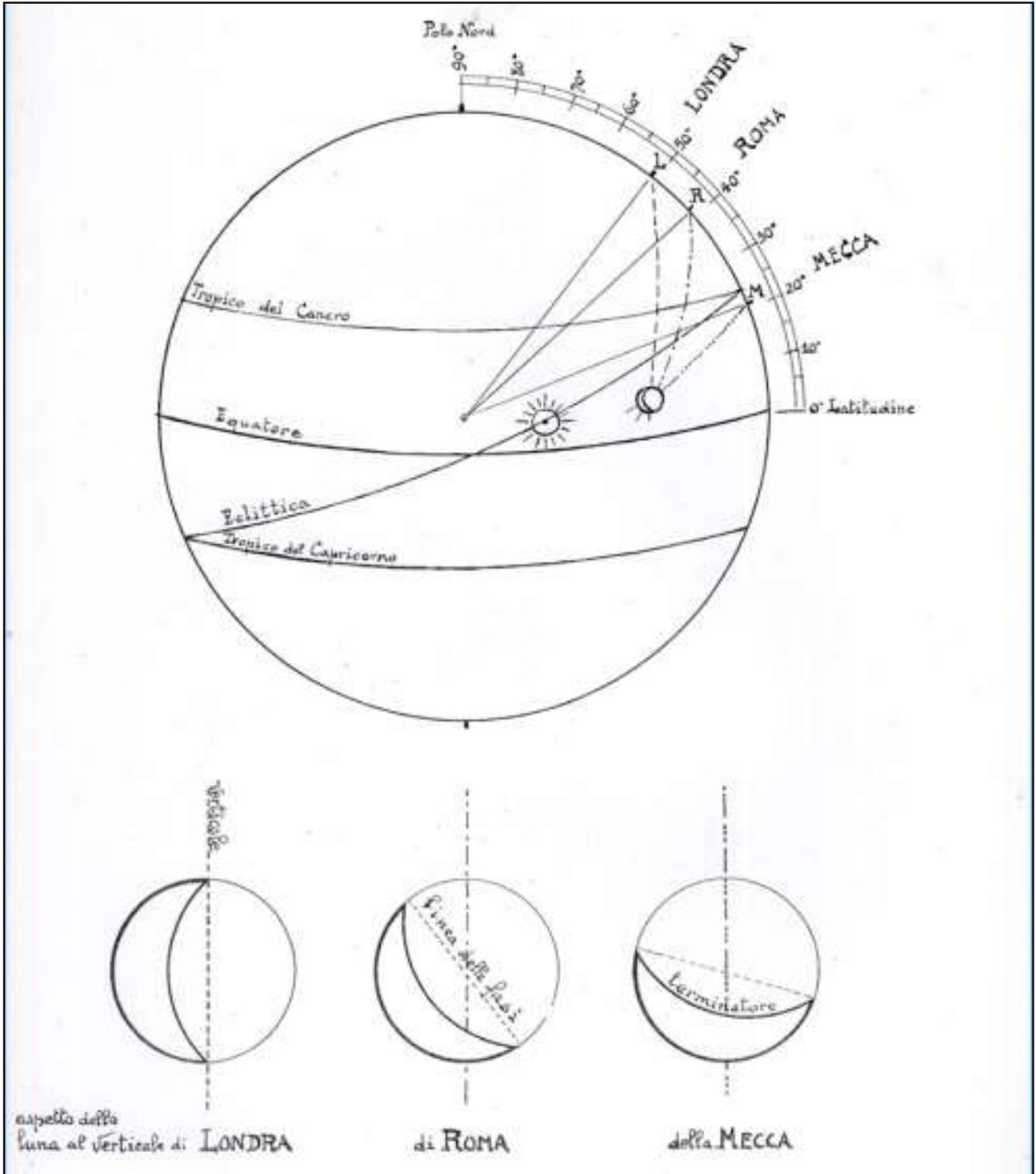


In tempi anche abbastanza recenti si riteneva che il moto della linfa negli alberi venisse accelerato dal calore del sole, e mantenuto durante la notte quando tale calore era in parte surrogato dalla luna in plenilunio, confondendo in tale modo gli effetti della luce e quelli del calore. E' abbastanza diffusa la tradizione circa la miglior epoca per il taglio delle piante legata a tali concetti, che suggeriscono il taglio quando sono minori i "succhi" vegetali che restando nel legno potrebbero farlo più facilmente putrefare. Perciò taglio in inverno e con luna calante. Esiodo consigliava di fare il taglio nel 17° giorno dopo il novilunio, e Plinio suggeriva il periodo tra il 20° ed il 30° giorno.

Per quanto riguarda la potatura e gli innesti, i contadini non sono tutti d'accordo se farli con luna crescente oppure con luna calante. Evidentemente alcuni desiderano per tale operazione avere una linfa abbondante che restauri il trauma operatorio, ed altri vogliono la pianta asciutta che non sanguini. Ricerche sperimentali non

hanno portato però ad elementi statistici, circa la riuscita degli innesti, tali da indicare, anche empiricamente, una connessione con le fasi della luna.

Credenze del genere si sentono ripetere circa la raccolta e pigiatura dell'uva, e le varie fasi della vinificazione in relazione alle fasi della luna. Ed analoghe opinioni vengono dette anche a proposito della raccolta e spremitura delle olive nei frantoi, ed in generale della semina, trapianto e raccolta di molti prodotti agricoli.

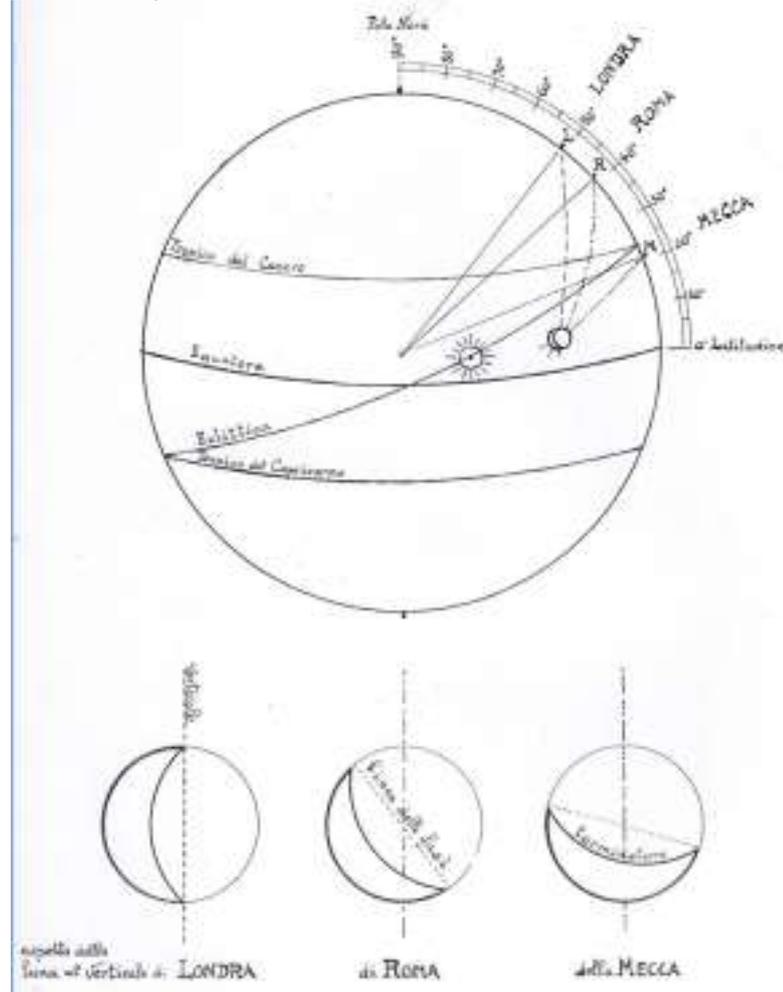


Se lasciamo la terra ai terricoli, ed andiamo in mare con i marinai troviamo una opinione molto radicata circa la previsione del tempo: a ogni luna il tempo dura. E' un modo di dire secondo il quale il tempo che fa alla luna nuova, dura per i prossimi giorni. Credere in una permanenza di carattere meteorologico è molto, ma molto ragionevole. Durante i preparativi per lo sbarco in Normandia, tra gli altri studi meteorologici, venne fatta una accurata statistica delle "permanenze" e dei "cambiamenti" del tempo per il giorno successivo. Come si comprende, questo aveva una enorme importanza per far seguire i rinforzi ed il materiale subito dopo lo sbarco. Non ricordo ora l'esatta percentuale che ho letto a suo tempo in tale studio, ma le permanenze erano in numero talmente schiacciante rispetto ai mutamenti, da far osservare all'estensore dello studio con un certo "humour" che si era finalmente trovato un sistema di previsione con una percentuale di attendibilità ben superiore a quella dei normali bollettini meteo: bastava assicurare che domani ci sarebbe stato lo stesso tempo di oggi.

Lo stesso studio indicava che i cambiamenti radicali del tempo erano spazati da cicli di parecchi giorni. Perciò se un cambiamento di tempo avviene all'incirca alla luna nuova è molto, ma molto probabile, che per parecchi giorni successivamente il tempo sia costante (sia che sia brutto che bello), ed il prossimo mutamento vada abbastanza avanti da capitare magari alla prossima luna nuova, ossia tra quattro settimane o circa 28 o 29 giorni. Da questo stato di fatto è nato un altro modo di dire, e di pensare, e cioè: il tempo cambia quando la luna cambia.

Siamo di fronte ad un tipico esempio di come una statistica possa suffragare una correlazione senza basi scientifiche. Infatti è esatto, statisticamente e scientificamente dal lato meteorologico, che vi sono dei periodi di parecchi giorni di permanenza del tempo, separati da singoli giorni di cambiamento, e che perciò queste ricorrenze nelle quali vi è un radicale cambiamento della situazione generale meteorologica debbano essere assai spaziate.

Tutto ciò dipende in modo ovvio dal meccanismo di maturazione dei fronti del maltempo e del successivo



stabilirsi della situazione temporalesca corrispondente, oppure dell'instaurarsi di una zona anticiclonica e del suo lento esaurirsi o spostarsi per effetto del bilancio delle masse d'aria in moto. Però potrebbe capitare che tali cicli meteorologici vadano a cadere ripetutamente ed all'incirca in corrispondenza degli inizi di una lunazione, ed in tale caso l'accordo tra i dati statistici e le fasi lunari sarebbe soltanto fortuito.

Altre previsioni popolaristiche del tempo fanno riferimento agli aloni lunari, ed alla cosiddetta "luna rossa". Quest'ultimo fenomeno rivela soltanto che vediamo in maggior copia i raggi luminosi della banda del rosso che non quelli della zona del violetto, perchè vi è del pulviscolo sospeso nell'aria in quella direzione, tipico per esempio nel caso delle code del Simuun in provenienza dalla Libia, oppure dei

fumi o in generale un annebbiamento per lo più di carattere corpuscolare.

Potremmo accennare alle maree, ma queste sono un caso di effettiva e scientificamente determinata influenza della luna sul nostro pianeta. E noi invece vogliamo oggi parlare piuttosto delle credenze e delle frasi fatte che non hanno una giustificazione effettiva.

Una convinzione che è a mezza strada tra la superstizione e la logica, è quella che non bisogna dormire in coperta durante il plenilunio senza proteggersi il viso con un fazzoletto od un berretto, altrimenti si ha il sonno turbato da sogni angosciosi e ci si sveglia più stanchi di quando ci si era addormentati. E' comprensibile che dormire con una forte luce negli occhi ha degli effetti di questo genere, ma i vecchi marinai ci mettono volentieri un pizzico di magia, e dicono che la luna succhia la forza del marinaio e gli invia degli incubi per effetto di maleficio. E si calcano il berretto sugli occhi col gesto di uno scongiuro. Ma forse il modo di dire più tipico è quello che ammonisce: luna in piedi marinaio seduto, luna seduta marinaio in piedi.

Stà di fatto che la falce lunare può presentarsi con la linea che congiunge le estremità delle due corna (detta dagli astronomi linea delle fasi) diversamente disposta. Se questa linea è verticale avremo la luna in piedi, se è orizzontale e la curva della falce è in basso la luna è seduta o a barchetta, e se la falce volge la sua gobba verso l'alto vedremo la luna rovescia o a ponticello.

E' chiaro che la falce lunare è l'effetto della illuminazione del sole sul nostro satellite. Perciò il sole dovrà essere da lato illuminato, ed in una direzione perpendicolare al cerchio massimo che divide sulla luna l'emisfero illuminato da quello in ombra. Cerchio massimo che si chiama il terminatore. In una figura schematica, abbiamo delineato le tre situazioni possibili, riferite alla linea dell'orizzonte marino ed alla volta celeste soprastante. Sia nel caso a) che in quello b) abbiamo il sole al disotto dell'orizzonte, e perciò la luna spicca nella notte. Nel primo caso la linea che congiunge il sole alla luna, ossia la direzione dei raggi solari, è assai vicina alla direzione dell'orizzonte, e perciò la linea della fase ad essa perpendicolare è assai prossima alla nostra verticale. Abbiamo perciò la luna in piedi.

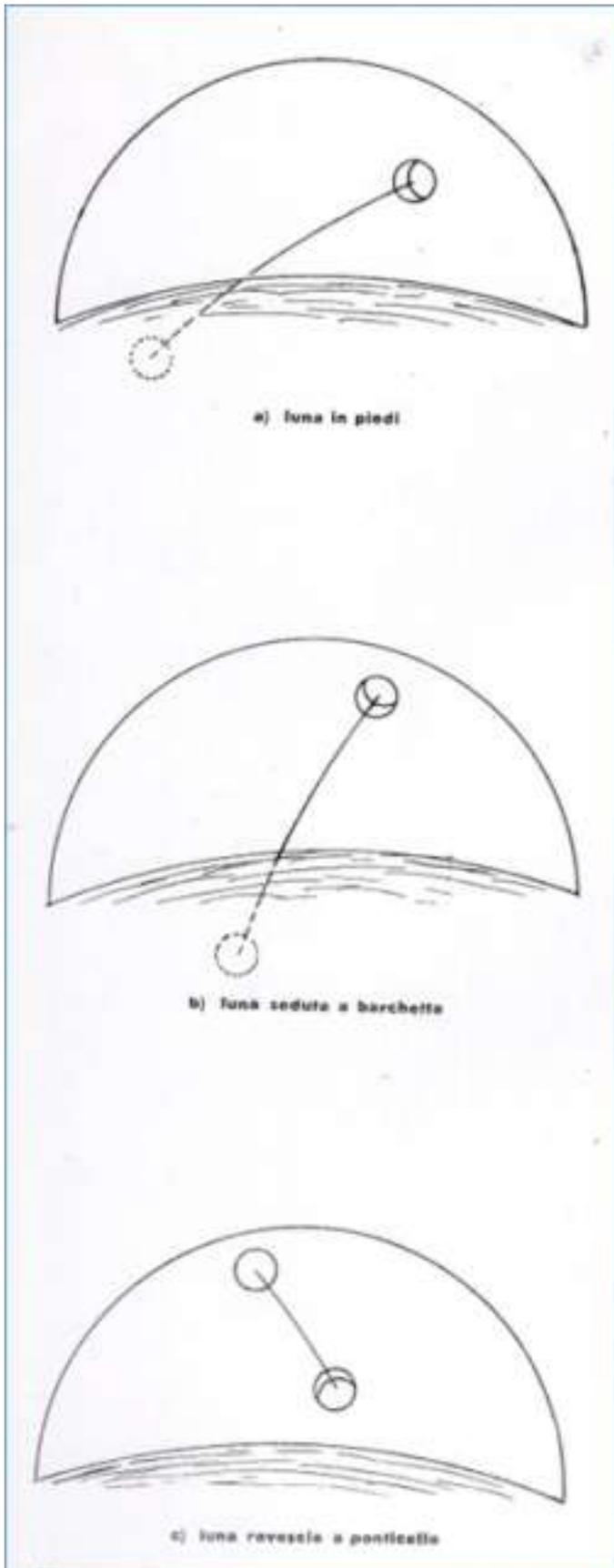
Nel secondo caso, il sole è quasi verticalmente al disotto della luna, e perciò ci proietta una luna seduta o, come anche si dice, a barchetta.

Nel terzo, caso, quello segnato c), il sole è verticalmente al disopra della luna, e perciò i due astri sono contemporaneamente sull'orizzonte, in quanto la luna sarà sorta dopo il sorgere del sole. Questo significa che siamo in pieno giorno, e che è soltanto di giorno che potremo avere la luna rovescia, detta anche a ponticello.

Per sapere quando e dove tali configurazioni sono possibili, dovremo cercare di renderci conto, in sostanza, della direzione che di volta in volta fa la linea congiungente il sole e la luna rispetto alla nostra verticale del luogo.

Ora il sole viaggia sull'Eclittica, ossia su un piano inclinato di  $27^{\circ} 27'$  rispetto all'equatore celeste, piano sul quale sono distribuite le costellazioni dello Zodiaco, mentre la luna circola attorno a noi su un piano che si discosta di circa  $9^{\circ}$  rispetto all'Eclittica. Insomma, per esemplificare la questione, il sole si può trovare in tutti i punti, al disopra ed al disotto dell'equatore, e compresi tra il tropico del Cancro e quello del Copricorno, mentre la luna può trovarsi in una zona di poco più ampia, e cioè da circa  $9''$  a nord del tropico del Cancro a circa  $9^{\circ}$  a sud di quello del Copricorno.





Nella seconda figura abbiamo delineato una ipotesi generica, e cioè che la linea che congiunge il sole con la luna sia a mezza strada tra la direzione dell'equatore e quella della Eclittica. Quindi abbiamo segnato sulla sfera celeste la posizione dello Zenit per Londra (latitudine circa  $51''$ ), per Roma (circa  $42^\circ$ ) e per la Mecca (di latitudine circa  $21''$ ). E da questi punti L R M abbiamo condotto i rispettivi cerchi verticali che vanno a passare pel centro della luna. E' evidente che, in queste condizioni la luna si mostrerà in piedi a Londra, apparirà parecchio desiderosa di sdraiarsi a Roma, e si metterà in posizione francamente orizzontale alla Mecca. Come è indicato con maggior evidenza nella parte inferiore della figura.

Ne ricaviamo un primo elemento di giudizio, e cioè che quando la retta congiungente lunisolare è all'incirca per parallelo la luna avrà tanto più tendenza a mettersi seduta man mano che ci portiamo in basse latitudini. Ed è appunto quello che si verifica in pratica: alla latitudine di Londra si ha praticamente sempre la luna in piedi, in Italia vediamo a volte la luna seduta ma possiamo considerare più normale vederla in piedi, e se andiamo in Libia od Egitto sarà molto più probabile che la luna sia seduta che non in piedi.

Evidentemente sole e luna possono trovarsi in tutta la zona compresa tra i due tropici, e perciò non è impossibile che la congiungente lunisolare sia a volte quasi ortogonale rispetto all'equatore. In tale caso, che evidentemente è piuttosto eccezionale, il ragionamento è esattamente l'opposto: avremo luna seduta a Londra e luna in piedi in Africa.

In quanto alla luna rovescia, o a ponticello, essa sarà possibile soltanto quando il sole precede (sia come ascensione retta che come angolo orario) la luna, e inoltre quando la congiungente lunisolare è vicina alla verticale. Tutte circostanze che si possono grosso modo prevedere dando una scorsa alle Effemeridi.

Probabilmente il modo di dire - luna in piedi marinaio seduto, luna seduta marinaio in piedi - è nato dall'impressione di diffidenza che suscita tutto ciò che esce dalla normalità. Nelle nostre latitudini

la luna seduta capita molto meno di frequente di quella in piedi, e questo dà la sensazione di menar gramo. Non che, naturalmente, nessuno ci creda, ma, dopotutto, "non si sa mai". Meglio stare con gli occhi aperti, e ben "in piedi" se capita in una guardia di notte.

## STORIA DEL CANOTTAGGIO

*Era nell'ordine naturale delle cose che dalla collaborazione del duo Palomba-Pepe sarebbero uscite grandi novità sulla storia del Canottaggio che sta tanto a cuore al nostro Notiziario ed in modo particolare sulla storia della "Coppa Lysistrata" che come più antica regata italiana è orgogliosamente un patrimonio della Città di Napoli.*

### L' EDIZIONE DEL 1950 DELLA COPPA LYSISTRATA

di **VINCENZO PALOMBA E SERGIO PEPE**

con il triplice hurrà per **Giuseppe Moioli**

L'edizione del 1950 è alquanto travagliata: le regate sono in calendario per domenica 30 aprile, sul tradizionale percorso dal Cenito al Circolo Posillipo, ma dopo la regata di apertura, la Coppa Alfredo Pattison per i 4 iole, vinta dal C.C. Napoli, le altre gare sono rimandate al giorno dopo per il mare molto mosso, come ci informa Cesare Marcucci su "Il Risorgimento" del 2 maggio (*foto n.1*). Al mattino del 1° maggio vi era stato un tentativo sul campo di Posillipo, ma poi viene deciso di svolgere le regate nel pomeriggio, spostando il campo di regata lungo via Caracciolo, con arrivo all'altezza della Facoltà di Economia e Commercio.



Foto 1.

L'Archivio di Vincenzo Palomba consente di pubblicare i risultati di tutte le regate (*foto n.2*). In calce si apprende: mare mosso e vento contrario. Evidentemente, in quei giorni spirava un forte vento dal I quadrante, che creava forte risacca lungo la costa di Posillipo, mentre il percorso lungo via Caracciolo è meno esposto, soprattutto nella parte finale, protetta dal Castel dell'Ovo.



Foto 2.

Da rimarcare la doppietta della Canottieri Napoli, allenata da Valerio Perentin, nelle due regate riservate agli esordienti: dopo la Pattison, la Lysistrata! Valerio Perentin (1909-1998) era stato il capovoga del 4 con della S.N. Giacinto Pullino, Oro olimpionico nel 1928 a Amsterdam, e ha allenato il C.C. Napoli dal 1938 al 1956 e non dal 1949, come erroneamente riportato sul numero 107-luglio 2021. Poi, Valerio Perentin ha allenato il C.N. Posillipo dal 1957 al 1959, e non sino al 1972 come riportato dalla Gazzetta dello Sport.

<http://archiviostorico.gazzetta.it/1998/gennaio/08/>

[Perentin addio all olimpionico dei ga 0 9801082872.shtml](http://archiviostorico.gazzetta.it/1998/gennaio/08/)

Ugualmente da rimarcare il doppio successo dell'Irno in due e quattro iole non classificati; a n. 2 del due iole Guido Roma, che per la sua ininterrotta carriera sportiva merita un articolo. Allenatore dell'Irno è Antonio Offredi, fra i migliori canottieri italiani degli anni trenta e vittima di un cruento e incredibile abbordaggio avvenuto 12 agosto 1935 sul campo di regata Berlin-Grünau, che l'anno successivo avrebbe ospitato le regate olimpiche. Ugualmente Antonio Offredi merita di avere spazio in un prossimo numero.

Il Posillipo si aggiudica le due gare con remata di coppia, mentre l'Italia, dispensato dal percorso, vince la regata per i 4 con juniores. Per il secondo anno consecutivo l'otto fuoriscalmò non classificati del Savoia si aggiudica la Coppa Santamaria. L'equipaggio confermerà di essere in ottima forma il successivo 4 giugno, battendo l'otto della Moto Guzzi sul tradizionale percorso di Posillipo, in occasione delle regate nazionali, che vedranno scendere in acqua anche il 4 senza Olimpionico della Moto Guzzi con Giuseppe Moioli, Elio Morille, Giovanni Invernizzi e Franco Faggi. A farne le spese sarà la Canottieri Lazio (a tre barche!), seguita dalla Canottieri Napoli (v. n. 129 - maggio 2023 di questa rivista). Lo storico capovoga Giuseppe Moioli (**foto n.3 e 4**) continua a dimostrare di essere la "roccia": lo scorso 8 agosto ha compiuto in perfetta forma 96 anni! Da tutta la redazione del CSTN un forte hip, hip, hip, hurrà, hurrà, hurrà!



Foto 3.

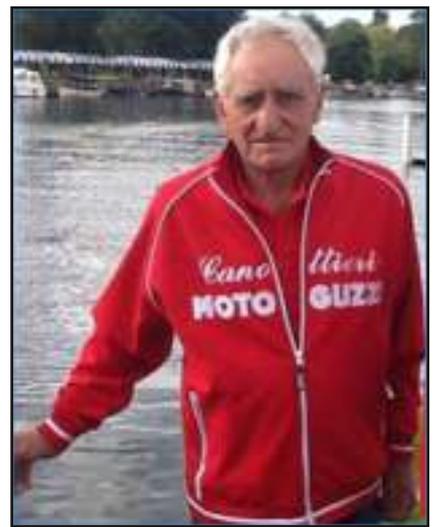


Foto 4.

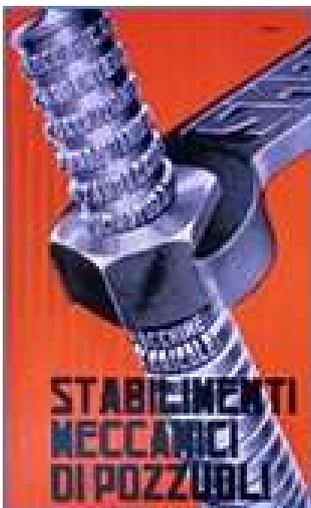


Foto 5.

Tornando alle regate in occasione della Lysistrata del 1950, da segnalare gli altri Circoli partecipanti lo Stabia, l'ILVA e il C.R.A.L. "Stabilimenti Meccanici Pozzuoli", che eseguivano le lavorazioni (**foto n. 5**) nell'originario storico stabilimento Armstrong (v. Giuseppe Peluso, *Esposizione Universale di Milano del 1906 - La partecipazione dell'Armstrong di Pozzuoli* sul n. 34 giugno 2015; idem *La gru di Pozzuoli - La settimana meraviglia Armstrong* sul n.36 agosto 2015; idem *Fusione, fucinatura, cerchiatura e stiratura - Servizio completo per i cannoni navali Armstrong* sul n. 57 maggio 2017; idem *SMP-3 l'ultimo cannone navale di Pozzuoli* sul n. 68 aprile 2018; v. anche Antonio Formicola *Le officine navali del napoletano e la Regia Marina (1870-1929)* sul n. 38 ottobre 2015 di questa rivista).

Per quanto riguarda le foto delle regate, Il *Risorgimento* ha pubblicato le due foto di Riccardo Carbone sopra riprodotte, tuttavia presso l'Archivio Fotografico Riccardo Carbone non sono stati ancora rintracciati i negativi dell'intero servizio fotografico. L'Archivio ha, però, digitalizzato una foto dell'otto del Savoia, che avrebbe poi partecipato alla Lysistrata del 1950, giungendo secondo (*foto n.6*). Al timone è l'allenatore Gino Colombo. Da notare sullo sfondo lo storico stabilimento balneare/café chantant/teatro Eldorado, realizzato da Gabriele Valenzano nel 1894 (v. Maria Sirago, *La scoperta del mare*, ed. Intra Moenia 2013).



**Foto 6.**

Sull'Eldorado e sul Porticciolo di Santa Lucia, ancora una volta, l'Archivio Fotografico Riccardo Carbone ci viene in soccorso: ha ricevuto il Fondo Fotografico Luigi Marinelli, che contiene 808 foto scattate tra il 1890 e 1930 a Napoli, provincia e in alcune principali città italiane ed europee, nonché alle cascate del Niagara:

<https://catalogo.archiviofotograficocarbone.it/carbone-web/?#k.text=marinelli>

Ecco dal Fondo Marinelli, interamente digitalizzato, quattro splendide foto (*n. 7, 8, 9 e 10*) che ci permettono di ritornare agli inizi del 900, sostando sulla banchina del Circolo Savoia per ammirare l'evoluzione di un cutter con eleganti dame a bordo e con l'Eldorado sullo sfondo. Per individuare la barca ci viene in aiuto il libro del Centenario del Circolo Savoia, curato da Pippo Dalla Vecchia, che alla pag. 50 ha pubblicato la *foto n. 9* con la seguente didascalia: marzo 1904, il cutter *Eros* di Tommaso Bruno in navigazione nelle acque antistanti via Nazario Sauro. Indubbiamente, si tratta dello stesso cutter, con un diverso equipaggio.

Questo articolo non può che terminare con ulteriore ringraziamento all'Associazione Archivio Fotografico Riccardo Carbone Onlus, che sin dal n. 73 settembre 2018 ha concesso di pubblicare foto digitalizzate, anche grazie alle sponsorizzazioni del Circolo Savoia, dell'UNASCI e di privati, tra i quali Carlo Rolandi.



**... UN SECOLO DI FOTO DELLA BELLA NAPOLI  
CHE FU IN ATTESA DI ESSERE SALVATE**



*Foto 7.*



*Foto 8.*



*Foto 9.*



*Foto 10.*



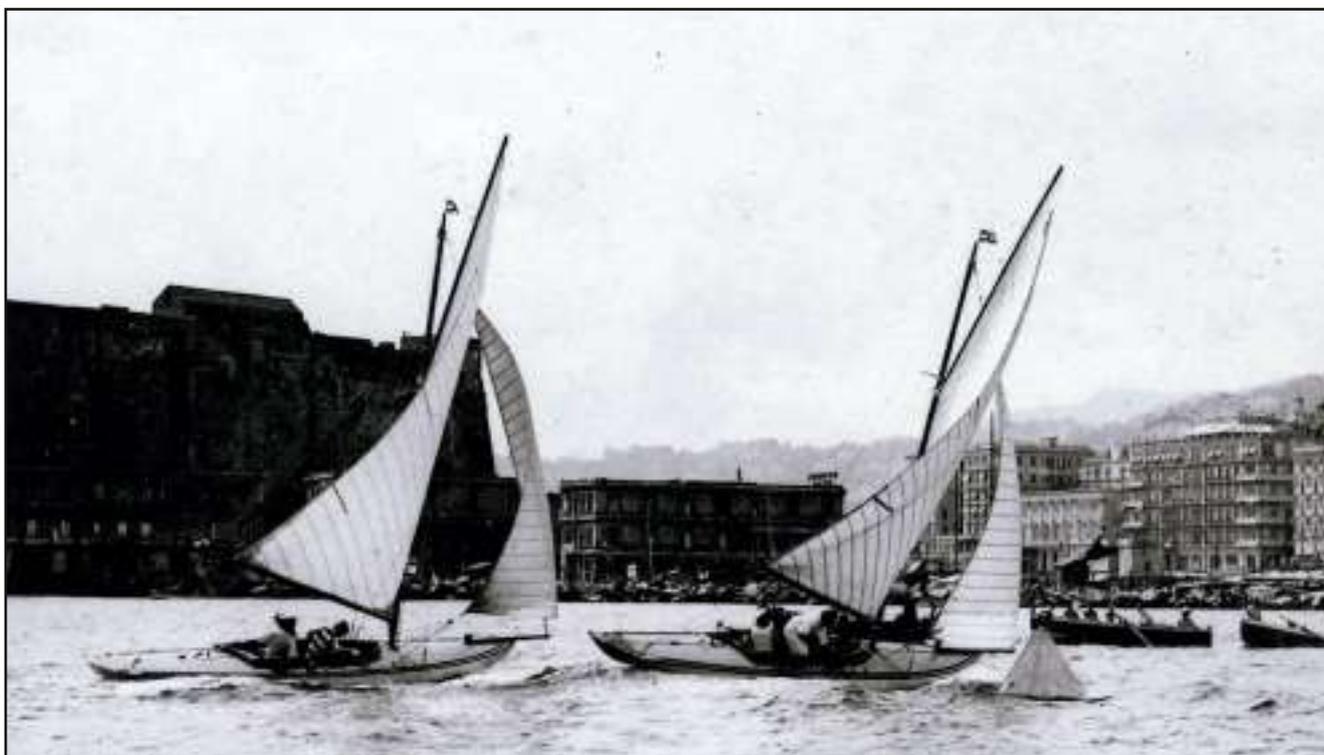
*Riccardo Carbone (1897-1973).*

## LE BARCHE CHE HANNO FATTO GRANDE LA VELA

*I monotipi napoletani fino a qualche anno fa era ancora possibile vederli veleggiare ed anche gareggiare nel golfo di Sorrento. Negli anni Trenta e fino agli Sessanta del secolo scorso hanno contribuito a rendere famosa e alla portata di tutti la vela. Enzo Dell'Aria, napoletano, Socio onorario dello Sport Velico della Marina Militare e Socio "Ancestrale" della Lega Navale, è stato Direttore del Dipartimento di Neuroscienza dell'Ospedale "Cardarell". Velista regatante e navigante di lungo corso.*

## I MONOTIPI DEL GOLFO DI NAPOLI ED "ASSO DI BASTONE" VINCENZO DELL'ARIA

Ancora prima di diventare lo "Stadio del Vento" (come gli amanti della vela agonistica sportiva chiamano oggi il golfo di Napoli), le vele che lo solcavano erano quelle dei gozzi della penisola Sorrentina che da qui portavano le derrate alimentari nella dirimpettaia città di Napoli. Il loro cammino era ampiamente favorito dal fatto che il vento di ponente, che è dominante nel golfo, forniva una comoda andatura "al traverso" che, utile per il lavoro era anche allegra nel senso sportivo e pure divertente. E furono queste due ultime qualità a favorire da sempre questa navigazione che diventò nel tempo anche turistica trasportando i "Viaggiatori" che fin dall'ottocento amavano visitare Sorrento e Capri.



*Napoli, Anni '30. Monotipi napoletani in gara con equipaggi femminili.*

Era questa una attività degna di essere incrementata ed a farlo ci pensò la nascita dei veloci "monotipi del golfo" molto invelati ed avente per chiglia una lama d'acciaio cui era attaccato un bulbo in piombo. Di questi monotipi vale la pena raccontare un poco la storia della loro costruzione e di coloro che li hanno meglio utilizzati e valorizzati: i Marinai dei circoli nautici.

A Napoli infatti sull'esempio di quanto succedeva in altri paesi cominciarono a sorgere Club nautici ognuno dei quali aveva la sua flottiglia di monotipi a vela ed il suo organico di marinai di professione quasi tutti di origine Sorrentina, verosimilmente eredi di coloro che con le vele facevano camminare i sopra citati gozzi. Ed erano proprio questi marinai i veri protagonisti sia delle passeggiate a vela verso Capri e Sorrento sia, soprattutto, delle regate per le quali i monotipi battenti i guidoni dei vari circoli veloci erano agguerritissimi.



*Napoli Anni '60. "Asso di bastone" al Molosiglio e sotto in navigazione nel Golfo (family crew).*

Uno di questi monotipi "Asso di Bastone" era bello, veloce ed agguerrito anche nel nome perché doveva non solo primeggiare ma addirittura bastonare" gli avversari. Il cantiere dove venne costruito era in una grotta che sfociava nel mare di Posillipo in una zona molto suggestiva che i pescatori ancora oggi chiamano "Presepe". Ed è stato da questa grotta che dopo averlo comprato nel 1963 lo portai al Molosiglio dove aveva sede la sezione velica napoletana dello Sport Velico della Marina Militare. Ero reduce da due anni di servizio militare svolto in Marina durante il quale, prima a Livorno in Accademia poi all'isola D'Elba, dove pure esisteva una ben fornita Sezione velica, mi appassionai allo sport della vela.



All'inizio degli anni '60 la navigazione con questo monotipo cominciò timida avendo per lo più le isole del golfo come meta. Navigavo sempre in buona compagnia e cominciai ad avere allievi di cui, come ancora oggi faccio, cominciai a distinguere i bravi ed i meno bravi. Di questi ultimi ricordo ancora il sorriso soddisfatto di quello che nel porto di Capri buttò a mare l'ancora con l'intera cima senza averne assicurata l'estremità!!!

Alla fine degli anni '60 *Asso di bastone* peccava molto di intraprendenza avventurandosi varie volte fuori dal golfo fino a Capo Palinuro ed alla vicina Camerota che per una barca non cabinata e senza motore era veramente osare troppo. Ce ne accorgemmo insieme a Giovanni Giroi, allievo ed amico, quando andando all'isola di Ponza, passando per Ventotene, avemmo la brutta sensazione di esserci persi. Nell'occasione ci fu dato un conforto illusorio da un peschereccio che alla domanda, ma dov'è Ventotene? risposero "iat allà" cioè andate di là Indicando un punto vacuo dell'orizzonte. Che figura di niente!

## DONNE ALL'AVANGUARDIA

*Grazie all'attiva collaborazione culturale del nostro Notiziario con il blog "SportMemory" di Marco Panella ([www.sportmemory.it](http://www.sportmemory.it)) torniamo con il seguente articolo, su un personaggio davvero straordinario. Una vita che sembrava volere altro, anzi volare alto. Poi una passione che scalza l'altra; prima il cielo, poi la terra e infine, quella definitiva, ovvero il mare, o meglio, l'Oceano. Avventurosa e fuori dagli schemi, la vita di Ann Davison è una storia da raccontare.*

### ANN DAVISON. LA SIGNORA DELL'ATLANTICO

PAOLO RASTRELLI

È una vita straordinaria quella di Margaret Ann Longstaffe, più conosciuta con il nome da sposata Ann Davison. Una vita che abbiamo raccontato sulle pagine del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche nell'aprile del 2014 riprendendo quanto pubblicato nel gennaio 1953 sulla rivista Vela e Motore, ma sulla quale possiamo oggi tornare ampliando e rivedendo qualche sfumatura al tempo sfuggita. La condivisione della conoscenza in rete, oggi mette tutti in condizione di scoprire qualcosa in più ed è un'opportunità che non ci vogliamo far sfuggire.



*Margaret Ann Longstaffe in Davison.*

#### **Inizia così**

Ma ora torniamo alla nostra signora inglese facendo anzitutto giustizia del cognome, Davison e non Davidson come per probabile errore di battitura pubblicato nel 1953.

Ebbene la vita avventurosa di Ann inizia il 5 giugno 1913 a Carshalton, nelle vicinanze di Londra. Di famiglia borghese, Ann cresce come tanti inglesi con la passione per i cavalli, ma anche con qualcosa in più. Sono anni in cui il volo è giovane, è simbolo della modernità ed esercita una grande suggestione. Su tutti, anche su Ann che se ne appassiona e a soli 22 anni, nel 1935, ottiene la licenza di pilotaggio. La ottiene e la usa, visto che inizia a volare pilotando voli commerciali per una compagnia con base al campo volo di Hooton nel Cheshire.

È qui che conosce e inizia a frequentare Frank Davison, proprietario dell'aeroporto e anche della compagnia per la quale lei volava. Sposato con un'aviatrice che avrà il triste primato di essere la prima donna pilota britannica caduta nella Seconda Guerra Mondiale, Frank se ne separa e nel 1939 sposa Ann.

#### **La guerra cambia tutto, presente e futuro**

I voli civili vengono messi a terra, l'aeroporto requisito per le esigenze militari. Frank perde tutto quello che ha e con Ann decide di dedicarsi alla terra. Prima acquistano una fattoria nei pressi di Liverpool, poi, nel 1943,

si trasferiscono in Scozia dove affittano una piccola isola sul Loch Lomond e, poco dopo, ne comprano una. È una vita diversa; vivono di agricoltura di sussistenza, la terra è dura da lavorare e da far fruttare, ma godono del loro tempo e della natura che li circonda. I giorni del volo si allontanano e la loro pace la trovano andando a vela nel lago che è diventata la loro casa.

### **Il tempo riserva sorprese, però**

Ad un certo punto Ann e Frank iniziano a fantasticare di viaggi e pensano di andare a vivere altrove, di emigrare. Decisione importante, impossibile prenderla all'istante. Vorrebbero arrivarci a piccoli passi, magari visitare prima qualcuno dei Paesi per verificare i più interessanti. Ne parlano sempre più spesso e sempre più spesso aprono un atlante per inseguire i loro sogni.

Sull'atlante, però ci sono più mari e oceani che terra. È così che un giorno Frank rientra da Glasgow con una lista di yacht in vendita ed è così che il loro piano inizia a prendere forma. Fanno i conti di quanti soldi possano servire e decidono che proveranno a vendere l'isola. Se riusciranno, il più sarà fatto e nulla li fermerà. Andrà così. Frank e Ann venderanno bene l'isola e, nel 1947, sono pronti per iniziare una nuova vita.

### **La *Reliance***

Con 1.450 sterline comprano un peschereccio ormeggiato a Fleetwood, integro ma da sistemare.

*“La **Reliance** misurava 70 piedi fuori tutto, con un baglio di 18,1 piedi e un pescaggio di 9 piedi e 6 pollici. Era costruita in pino di pece su telai di quercia, con una scotta di cuore verde e una tavola di olmo inglese. I telai erano raddoppiati e così strettamente distanziati che avrebbe potuto essere costruita per l'esplorazione dell'Artico. Sottocoperta, l'alloggio finito era costituito da gavone di prua, bacino di carenaggio e salone. Si trattava di una cabina di circa 14 piedi per 11, quindi di dimensioni ragguardevoli. Prima che i falegnami si mettessero al lavoro e mentre era ancora una stiva, furono pompati 2000 galloni di acqua dolce per eliminare l'accumulo di anni di sporcizia del pesce. Abbiamo preparato noi stessi il legno per la verniciatura e abbiamo faticosamente raschiato via quarant'anni di vernice di pesce dalle travi di quercia del ponte, che sono state poi semplicemente oliate e avevano un aspetto magnifico. La cucina era il nostro orgoglio. Non conoscerò mai una cucina migliore in cui lavorare, perché era esattamente ciò che volevo. Forse è stata l'unica volta in vita mia che ho ottenuto questo risultato. Era un compartimento di due metri per due metri e mezzo, strettamente utilitario.”*

*Così della **Reliance** parla Ann Davison nelle sue memorie.*

### **Il ripristino della *Reliance* è lungo e oneroso**

I soldi finiscono, arrivano ingiunzioni del tribunale, la **Reliance** non può salpare, ci vuole tempo per risolvere le cose. Provano a pensare anche a un uso commerciale del peschereccio, ma le cose non vanno. Nel 1948 persino mangiare con regolarità era diventato un problema. Con il nodo in gola decidono di vendere, ma per sei lunghi mesi non ricevono alcuna offerta. In compenso, alla vigilia di Natale del 1948 ricevono l'avviso di pignoramento. La prospettiva è un'asta giudiziaria, la svendita della barca e dei sogni. La vergogna.

### **Cambiare le carte**

La **Reliance** per Frank e Ann non era solo una barca, ma la speranza e la promessa di una vita che avevano deciso di vivere insieme.

Ann racconta che una mattina Frank la guarda e le dice *“...non posso più sopportare tutto questo. Andiamo via...abbiamo sudato, lavorato e creduto per anni...Un brutto colpo dopo l'altro. È troppo. D'ora in poi la partita si giocherà a modo mio. Secondo le mie regole. E se qualcosa andrà alla deriva sarà tutta colpa mia. E questo sarà un cambiamento. Navigheremo la **Reliance** fino agli Stati Uniti, o a Cuba, o da qualche parte, e avremo la possibilità di venderla per qualcosa di simile al suo valore. Avrò una traversata atlantica al suo attivo. Dovrebbe valere qualcosa”*

## Il sogno di Cuba

*“Scegliemmo L'Avana come destinazione - continua Ann -. Ci rendemmo conto che la nave sarebbe stata probabilmente sequestrata all'arrivo, ma L'Avana sembrava essere il posto migliore per essere trattenuta. La data di partenza fu fissata per domenica 15 maggio. La marea era giusta in quel momento, verso mezzogiorno, quando il molo sarebbe stato deserto - niente di meno di un terremoto può trattenere un uomo del Lancashire dal suo pranzo domenicale - e avremmo potuto partire senza essere notati. Una partenza notturna, anche se più consona al progetto, avrebbe comportato troppi rischi. Volevamo avere tutto dalla nostra parte e la luce del giorno era più vantaggiosa dell'oscurità. Stavamo conducendo un'imbarcazione non ancora collaudata in un canale a noi sconosciuto - e indubbiamente difficile. I nostri piani per il viaggio prevedevano, in breve, di navigare "a vapore" (a tutta velocità) lungo il Mare d'Irlanda, mantenendoci sulla sponda irlandese, fino a quando non saremmo entrati nell'Atlantico, dove avremmo spento le caldaie, per così dire, issato le vele e ci saremmo diretti verso sud fino a circa il 23° parallelo, avremmo preso l'aliseo e avremmo virato verso ovest fino a Cuba.”*

## Non andò così

Come avevano studiato a tavolino, il 17 maggio 1949 la **Reliance** salpò per L'Avana lasciandosi alle spalle problemi, ingiunzione, tribunale e creditori.

Il peggio sembrava così mettersi alle loro spalle, ma quello al quale andavano incontro sarebbe stato terribile. La tempesta li coglie poco dopo l'uscita, mare e vento montano senza tregua. La **Reliance** resiste per quasi 20 ore, ma il timone si blocca e la **Reliance** fuori controllo finisce contro gli scogli di Portland Bill. Frank e Ann con i giubbotti di salvataggio e una piccola zattera non mollano, le onde li sovrastano e li scaraventano fuori, loro risalgono una volta e due e tre.

Fino alla fine.

La fine è Franck che non ce la fa più, che non resiste e va via.

La fine è la tempesta che si placa e, miracolosamente, lascia andare Ann che risale la scogliera e si mette in salvo.

In salvo, ma senza più nulla.

Senza più il suo amore e soltanto con una vita da rimettere in piedi.



**Reliance senza timone finisce contro gli scogli di Portland Bill.**

## Nel momento più tragico della sua vita, Ann trova la forza di ricominciare

Inizia a lavorare in un cantiere navale e si dedica a raccontare quello che le era successo. Il suo libro "Last Voyage" va molto bene e nel 1952 Ann Davison acquista uno sloop di legno di 23 piedi chiamato *Felicity Ann*.

L'imbarcazione era stata progettata e costruita in Cornovaglia presso il cantiere Cremyll Shipyard da Mashfords Brothers Ltd. Con il nome originario di *Peter Piper*, a causa della guerra lo sloop rimase in cantiere fino al 1949, quando fu acquistato da un velista che lo ribattezzò *Felicity Ann*. Fu lui, avendo evidentemente cambiato idea, a rivendere la barca ad Ann.

## La sfida della vita

"Tre anni dopo salpai di nuovo, da sola, ma non fu per spirito di sfida, o di vendetta, o di espiazione, o di rivendicazione, che scelsi di tornare a uno stile di vita che era appena iniziato prima di finire in modo così disastroso. Fin dall'inizio, mentre scalavo quelle scogliere, sapevo che l'avrei fatto, che dovevo farlo, anche se all'epoca sarebbe stato impossibile spiegarne il motivo". Così scrive Ann Davison e così fa.

Il 18 maggio 1952, a ricordo di quando era salpata per la tragica traversata sulla *Reliance*, ancora una volta Ann molla gli ormeggi.

Salpa da Plymouth, è da sola ed è sulla *Felicity Ann*.



Determinata, con un coraggio e una forza di volontà fuori dal comune, Ann Davison affronterà tutte le insidie di una traversata oceanica su una barca di 7 metri. Dopo una serie di scali, il 20 novembre 1952 Ann è a Plymouth e da lì balza in Atlantico. Le tempeste la portano spesso fuori rotta, ma il 23 gennaio 1953 approda a Dominica dove trascorse un periodo di recupero prima di navigare verso la Florida e infine arrivare a New York il 23 novembre.



Ann e Felicity Ann, la signora inglese e la sua barca unite dal nome e dal destino sono ospiti d'onore al Salone Nautico di New York del 1954 che ne celebra l'impresa che passerà alla storia: essere stata la prima donna a compiere la traversata dell'Oceano Atlantico.



1954. Ann e "Felicity Ann" al Salone di New York.

### Dopo

Fatta l'impresa, Ann e il suo sloop rimasero insieme ancora a lungo.

I passaggi di proprietà di *Felicity Ann* iniziano negli anni 70, ne seguiranno vari restauri e impieghi sino a vederla, oggi, di proprietà della Community Boat Project di Port Hadlock.

Nel 1992, a 78 anni, Ann Davison scioglie ancora una volta le vele.

Questa volta per raggiungere Frank e non lasciarlo mai più.





## E' NATO A NAPOLI LO SPORT VELICO DELLA MARINA MILITARE

PAOLO RASTRELLI

Lo Sport Velico nella Regia Marina Militare nasce ufficialmente il 15 febbraio 1935 quando con una circolare (Foglio d'Ordine) a firma del Sottosegretario di Stato Ammiraglio di Divisione Domenico Cavagnari ne viene sancita l'istituzione fissando la direzione centrale presso il Comando di Napoli.



Già nel 1933 presso la R. Accademia Navale di Livorno si praticava lo sport della vela tra gli ufficiali e i cadetti ed era stata fondata la Sezione Velica R.A.N. (Regia Accademia Navale) che subito ha bandito una regata per la Classe Star da corrersi annualmente nelle acque di Livorno. I primi esemplari di Star erano appena arrivati in Italia, la Marina arma la prima flotta e la diffusione sarà sorprendente.

S.A.R. Eugenio di Savoia Duca d'Ancona, animatore e promotore della rinascita dello sport velico fra gli Ufficiali della Regia Marina, ha messo a disposizione del grande Istituto Marinaro una magnifica coppa che conferisce a questa regata un'importanza nazionale iscrivendo il suo Star Alcione alla competizione e partecipando personalmente come timoniere.

Senza dubbio la Marina con l'Accademia di Livorno ha creato una fucina di campioni.

Le regate Internazionali di Napoli dal 12 al 18 giugno 1934 registrano una brillante rappresentanza della R. Marina:

- nella classe 6 metri S.I. con i Tenenti di Vascello Monaco, di Cossato e Cantù al timone rispettivamente di **Crisia**, **Bimbin** e **Vik**;
- nelle derive con gli equipaggi della Base Navale di Taranto su **Albatros** e **Gabbiano**;
- negli Stars con **Alcione** di S.A.R. il Duca di Ancona e **Altair** e **Mezar** del R. Dipartimento marittimo di Napoli condotti dai comandanti Fasan, Margottini, e Mazzella.

Per sottolineare l'importanza che all'epoca veniva data allo Sport della Vela corre l'obbligo di ricordare la seguente disposizione che permetteva agli Ufficiali imbarcati sugli Incrociatori pesanti della nostra Flotta di

praticare la Vela durante le soste e perfino di effettuare annualmente un Campionato interflotta:  
“A marzo, del 1935: il Ministero della R. Marina dispone che le barche della classe Star imbarcate sulle due flotte naviganti costruiti dai Cantieri Riuniti dell’Adriatico di Trieste siano denominati e dislocati nel seguente modo: **Cigno** su Regia Nave Trieste; **Vega** su Regia Nave Fiume; **Antares** su Regia Nave Bolzano; **Astrea** su Regia Nave Pola; **Diana** su Regia Nave Trento; **Sibilla** su R.N. Zara”.

### Il fenomeno Straulino

Nell’ottobre del 1934, a venti anni, entra in Accademia Navale di Livorno, l’allievo ufficiale di complemento Agostino Straulino che così commenta nelle sue memorie: “*Proprio a Livorno si sarebbe deciso il futuro della mia vita. Ero ignaro del mio destino, tanto più che doveva legarmi allo sport della vela indissolubilmente*”.

Ben presto le vittorie conquistate in campo internazionale dalla coppia Straulino-Rode porteranno l’Italia,



Napoli e la SE.VE.NA (Sezione Velica di Napoli) alla ribalta dello sport velico. Per oltre un trentennio, il Golfo di Napoli, è stato la sede ideale per l’organizzazione di campionati del mondo ed europei, fino all’Olimpiade della Vela del 1960. Lo straordinario palmares realizzato da Straulino è stato in buona parte conquistato nello “stadio del vento” partenopeo. La base delle sue barche, la sua “tana”, è stata sempre il Molosiglio con il fido marinaio Piscione che vigilava su tutto. *(nella foto: Agostino Straulino e Nico Rode, formidabile coppia della Vela della Marina Militare italiana).*

### Napoli, la Marina e il Molosiglio.

Della presenza e del supporto della Marina Militare a Napoli, da sempre con Genova e Trieste le capitali della Vela italiana, sono piene le pagine dei libri e delle riviste della nautica. Ricordi che non andrebbero dimenticati soprattutto oggi che la Vela non ha più il numero di regate di una volta, le flotte di barche delle classi olimpiche, le quantità di campioni che gareggiavano sotto i colori dei vari club e della stessa Marina.

I vecchi velisti ricordano che a Napoli ogni fine settimana e per tutti i mesi dell’anno, le regate che si organizzavano erano come delle mini olimpiadi dato il livello dei timonieri e degli equipaggi e l’agonismo che ne scaturiva. Non c’era campionato o regate di una certa importanza che non avesse come barca giuria un’unità militare e gli Ammiragli comandanti del “Dipartimento Militare Marittimo del Basso Mediterraneo”, nelle loro eleganti divise bianche, presenti alle premiazioni a consegnare coppe e trofei e strette di mano.

Sono stati anni d’oro per la vela italiana, quando l’Accademia, dove la vela era un sport obbligatorio per gli allievi, sfornava ufficiali velisti che con le loro vittorie hanno dato lustro all’Italia e tutti sono passati per la SE.VE.NA.. Impossibile ricordarli tutti in questa sede, citiamo i più titolati a parte i super assi Staulino e Rode: Mario Bini, Ugo Foschini, Gianni Pera, Giancarlo Basile, Giovanni Iannucci, Ferdinando Sanfelice, Lio Coccoloni, Massimo Minervini, Bruno Petronio, Mario Merola con Lo Sardo e Cannada . . .

Questi Ufficiali con equipaggi militari a bordo delle imbarcazioni d’altura dello S.V.M.M: **Artica II**, **Corsaro II**, **Chiar di luna**, **Saggitario**, **Penelope**, **Calipso**, **Bellatrix**, **Castore**, **Merope** . . . , hanno registrato vittorie e record irripetibili in regate mediterranee e transoceaniche.

Per chiudere questa breve nota ricordiamo i Campionati interni della Marina Militare 1959 (che dal 1950 hanno visto varie edizioni sul mare partenopeo) svolti a Napoli in due tempi in clima preolimpionico. Dal 27 agosto al 30 agosto 1959 per la serie F.D e Finn e dal 3 al 7 settembre per la le classi Star, Lightning e 5.50 m S.I. “*La complessa organizzazione dei campionati in loco è stata curata, con felice realizzazione delle superiori direttive, dalla SE.VE.NA. a cui sovrintende il comandante Straulino. E ancora una volta “Marivela” a cui presiede il Comandante Gropello ci ha dato un saggio, attraverso l’attività sportiva dei nostri Ufficiali, del suo potenziamento per lo sport della vela*”.

Con la soppressione a Napoli del “Dipartimento Militare Marittimo del Basso Mediterraneo” (2013) non c’è più in quell’angolo del porticciolo del Molosiglio l’amata SE.VE.NA. con le sue barche, i suoi uomini e i suoi campioni. Restano indelebili i loro successi e noi vogliamo, sia pure brevemente, ricordarli.

*(articolo pubblicato sulla rivista illustrata “La Campania dello Sport”, settembre 2023)*



**“LE BANDIERE MARITTIME”**  
*Storia, etichetta e regole d'uso in crociera e in regata.*  
a cura del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana,  
Editore Nutrimenti Mare - Roma,  
settembre 2023, € 17.

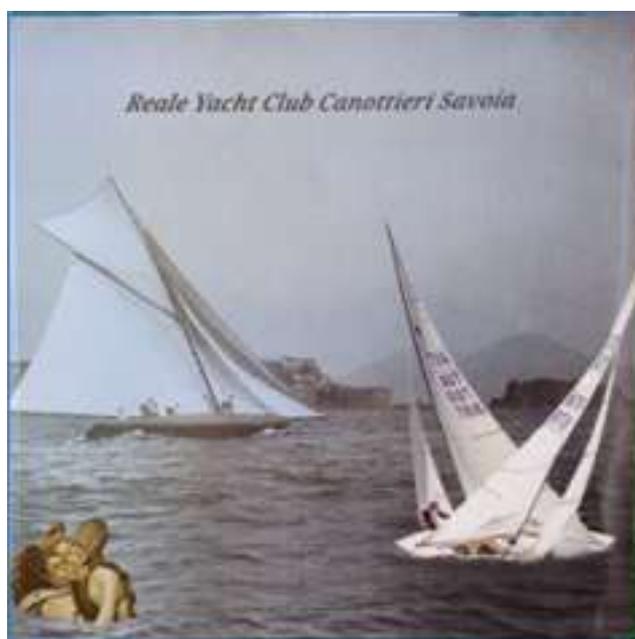
Le bandiere marittime hanno una storia lunga e affascinante e regole d'uso precise e dettagliate, una vera e propria 'etichetta' marinara che un buon diportista non dovrebbe ignorare. In questo volume troverete come nasce, e come cambia nel tempo, la bandiera marina nazionale, ma anche il Codice internazionale dei Segnali, come inviare segnali o rispondere, e poi forme e misure delle varie bandiere, anche in relazione alla lunghezza della vostra imbarcazione, dove posizionare e come disporre un Gram Pavese in un'occasione speciale. Un capitolo a parte è dedicato alla regata dove anche oggi le bandiere svolgono una funzione fondamentale, per cui conoscerne il linguaggio è assolutamente necessario. E infine una raccolta completa delle bandiere nazionale con le loro varianti marittime e mercantili.

**Reale Yacht Club Canottieri Savoia  
1893 - 2023**

**Edizione speciale per il Centenario . . .  
trent'anni dopo!**

**a cura di Giovanni Girosi,  
testi di Paolo Rastrelli e Marco  
Caiazza,  
Editore RYCC Savoia, Napoli 2023,  
p.126**

Il Club di Santa Lucia il 15 luglio 2023 ha compiuto il 130° anniversario della sua fondazione. Tra le iniziative nate per celebrare questa data speciale c'era anche la pubblicazione di un libro che ripercorre gli ultimi trent'anni, andando così ad integrare il "Libro del Centenario" voluto nel 1993 dal Presidente benemerito Pippo Dalla Vecchia. Il presidente Fabrizio Cattaneo della Volta e il Consiglio direttivo hanno inteso raccontare gli ultimi tre decenni (1993-2023), densi di successi ed avvenimenti, manifestazioni sportive ed eventi mondani. Dal ritorno al passato con la riappropriazione dell'appellativo di "Reale" alle medaglie olimpiche di Matteo Castaldo, dalla sfida lanciata in America's Cup alla nascita dei grandi eventi velici.



# L'ITALIA MARINARA



ORGANO UFFICIALE  
DELLA

## LEGA NAVALE ITALIANA

SOTTO L'ALTO PATRONATO  
DI S. MAESTA' IL RE

DIRETTORE · FRANCESCO · APONTE

