



Notiziario CSTN

APRILE 2024
N° 140



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIII - N° 140

NOTIZIARIO ON-LINE

aprile 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Azobè. Le Favola di un Albero | pag. 22 |
| • Ricordo di Giancarlo Lodigiani | pag. 2 | • La nave goletta "Edoardo Scarfoglio" | pag. 26 |
| • I grandi progettisti (4a.puntata)..... | pag. 4 | • La barca del Primo Ministro | pag. 29 |
| • La Feluca sorrentina | pag. 10 | • Ancora sul naufragio dell'Andrea Doria | pag. 31 |
| • Archeologia navale | pag. 13 | • Le due corazzate Palestro | pag. 33 |
| • Vento in poppa? No grazie | pag. 18 | • Libri in vetrina/pag.40 copertina | pag. 35 |

EDITORIALE

Dal neo Dottore Marco Di Deo riceviamo e pubblichiamo il seguente messaggio: "Gentilissimo Direttore del Centro Studi Tradizioni Nautiche, volevo comunicarLe che martedì 26 Marzo mi sono laureato in Scienze della Formazione Primaria a Bologna con la tesi avente per oggetto le Navi Scuola di Genova, Venezia e Napoli. Come da accordo le invio una copia in pdf del mio lavoro di ricerca, come da accordo, sapendo essere cosa gradita. La ringrazio per l'interesse e il supporto per il reperimento del materiale necessario. Grazie. Cordiali saluti, Marco Di Deo"

A pagina 173 della tesi tra i ringraziamenti a tutte le Biblioteche italiane è riportato un ringraziamento specifico: ". . .al direttore della Biblioteca del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana di Napoli, il quale ha mostrato particolare sensibilità e interesse per il tema di ricerca." Il PDF con la tesi di laurea magistrale in Storia della pedagogia dal titolo "L'Infanzia abbandonata. L'esperienza educativa delle Navi Scuola" è stata archiviata nella Biblioteca del CSTN insieme alle precedenti già esistenti.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di Blue Passion. Didascalia foto di copertina: "Dalle antiche e nobili mani del maestro d'ascia nasce la barca. L'opera non è ancora finita, ma la parte fondamentale, la struttura portante, rivela già la sua bellezza e il suo carattere: navigare e reggere il mare."

Hanno collaborato: *Ciro Altiero, Carlo Bertorello, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Sirio Ricca Rosellini, Lorenzo Salazar, Silvestro Sannino.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

IL TESTAMENTO VIVENTE DI UN GRANDE SIGNORE DELLA VELA.



(foto di Paolo Amodei)

Si può vivere molto e non lasciare niente e si può vivere poco e lasciare patrimoni immateriali che è un dovere per chi resta custodire, trasmettere e cercare di prolungare nel tempo.

Ci ha lasciati, molto prematuramente, Giancarlo Lodigiani, Presidente dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca, amico ed estimatore del CSTN del quale aveva intuito tutta la potenzialità.

Prima uscita da Presidente AIVE, insieme al Segretario Generale Gigi Rolandi, a Napoli per visitare la nostra sede e programmare la convenzione (AIVE/LNI-CSTN) firmata dopo poco tempo personalmente con l'Ammiraglio Donato Marzano (Presidente Nazionale LNI).

La Sua una vita intensa e brillante con il mare sempre in primo piano: studi, sport, allievo e socio dello Yacht Club Italiano di Genova, laurea con il massimo dei voti e "il valore aggiunto di far la tesi con Federico Caffè (famoso economista keinesiano)". Poi il servizio militare, Ufficiale di Marina (di complemento) in Accademia Navale a Livorno.

Sposa Georgia e si trasferisce a Londra dove lavora per molti anni nel mondo Finanziario della City e dove nascono le loro figlie Irene e Giulia.

Rientrato in Italia a Roma il primo pensiero è comprare una barca cabinata e tornare a navigare.

Nel 2001 il sogno è realizzato: arriva *Astarte II*, progetto Sciarrelli costruito da Craglietto. Tutti i week end sono dedicati al mare, tra le isole toscane (Giglio, Giannutri, Elba) e poi le crociere in Corsica senza tralasciare la partecipazione all'Argentario Sailing Week.

Sono anni indimenticabili per il comandante Lodigiani e le sue quattro donne dell'equipaggio di casa.

Da buon genovese, tanto realista e pragmatico quanto sognatore e visionario, nel 2006 realizza "l'incontro" della sua vita di armatore e acquista un gioiello della cantieristica italiana firmato S.& S.

Questo il Suo commento: "Alla fine però se uno non prova a realizzare i sogni questi da soli non lo fanno".

Giancarlo Lodigiani è stato eletto presidente dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca nel 2022. È trascorsa appena la metà del Suo mandato, ma è stato per Lui sufficiente per lasciare nella storia della vela d'altura del nostro Paese, il merito di aver aperto la porta del mondo delle barche "classiche" a quelle costruite in vetroresina prima degli anni '70 e staziate con la formula IOR: un patrimonio di progettazioni e costruzioni che aspettava di essere recuperato, salvaguardato ed assolutamente valorizzato.

Intanto per questo il CSTN è al lavoro per ordinare l'archivio storici dei certificati di stazza che l'U.V.A.I. (Unione Vela Altura Italiana) ci ha affidati.

(La Redazione)



"Voscià" la barca della famiglia Lodigiani in navigazione nell'arcipelago toscano. (foto di James Robert Taylor)

Dalla rivista "Il Giornale della Vela"

"La sua vita velica è un vero manuale di passione e di splendide barche. La ricordiamo attraverso la sua storia raccolta dalla sorella Francesca, pubblicata nel dicembre 2022.

<https://www.giornaledellavela.com/2024/03/01/giancarlo-lodigiani-2/>

I GRANDI PROGETTISTI DELLO YACHTING

Le prime tre puntate di questa preziosa ricostruzione storica dei più grandi progettisti e cantieri dello yachting mondiale, hanno avuto come protagonisti personaggi stranieri (Herrenshoff, Stephens, Fife). Adesso tocca all'italianissimo e prestigioso Sangermani.



GLI “STRADIVARI” DEL MARE

Cantiere Sangermani: fabbricatori di sogni

GIANNI MAGNANO

(Quarta Puntata)

Tra le grandi dinastie italiane di progettisti e costruttori di barche famose, si deve parlare dei Sangermani, nati e vissuti da generazioni in Liguria, iniziarono l'attività fin dal 1896, quando “Dorin” al secolo Ettore Sangermani di Mulinetti costruì la prima barchetta per il figlio appena nato.



Ritratto di “Dorin” Sangermani fondatore del cantiere nel 1896.

Fu così che la grande passione per il mare e la vela lo portarono a meritare un riconoscimento speciale all'Esposizione di Montecatini nel 1906.

E così “Dorin” iniziò come hobby a costruire barche; probabilmente non pensava di essere il fondatore di un cantiere che sarebbe diventato importante e conosciuto in tutto il mondo.

A “Dorin” piaceva, prima di ogni cosa, costruire barche per diletto, le realizzava per qualche pescatore, che voleva un gozzetto per uscire a calare le reti o per un amico che voleva la lancetta per andare a fare il bagno, così che fino agli Anni '20, il suo rimase un cantiere amatoriale.

Poi dal piccolo diporto, arrivò pian piano, alla passione per le regate a vela.

Nel 1928 il figlio Cesare, ormai adulto, vince il campionato Ligure nella classe 5.50.

E così man mano le ambizioni crescevano e il piccolo cantiere di Mulinetti si trasformò e divenne gradatamente una importante realtà.

Nel 1934 il cantiere Sangermani era ormai strutturato, e si trasferì a Rapallo per meglio soddisfare le esigenze



Foto 2. "Chiar di Luna" vinse anche la Giraglia III Classe RORC nel 1955.

progettazione americano che aprì una collaborazione che si riprodurrà più volte negli anni a venire. Oramai chi va per mare a vela lo sa: "timonare un Sangermani è un'altra cosa". Un autentico pezzo di storia della nautica e dell'artigianalità italiana.

In quegli anni il "Dorin" fondatore dell'attività, fu affiancato dal figlio Cesare che con la stessa passione portano avanti il lavoro del ormai anziano padre.

Nel 1950 ci fu la costruzione n° 35, un racer dalle linee purissime che va al Fastnet e vinse la celebre regata.

Si chiama **Chiar di Luna** (foto 2) lungo di appena 10 metri, costruito per conto della Marina Militare Italiana. Questa vittoria in una delle regate più lunghe e dure che si corrono nell'Atlantico, aprì le porte del cantiere alla committenza internazionale.

Gli anni Cinquanta sono anni di evoluzione della storia dello Yachting che, dopo la parentesi della guerra, ritornò a dimensioni internazionali e il cantiere Sangermani fu protagonista e costruì barche sempre più belle.



Foto 3.

di produzione, nel Tigullio vennero varati più di una quarantina di splendidi yacht tra cui uno sloop di 22 metri, **Saman II**, che per le sue dimensioni, eccezionali per quei tempi, è paragonabile ad un mega yacht dei giorni nostri.

Durante il periodo bellico i Sangermani furono chiamati a dirigere il cantiere di Riva Trigoso, fu un breve periodo caratterizzato soprattutto da produzioni belliche, ma poi nel 1946 i Sangermani trovarono una nuova collocazione in un'area alla foce del fiume Entella e lì si stabilirono definitivamente nella ben nota sede in via dei Devoto.

Le barche dei Sangermani divennero un simbolo dell'artigianato di qualità in Italia e all'estero e un vanto per l'economia ligure. Molti lussuosi yacht furono varati in quegli anni.

Alla fine degli anni 40 gli yacht costruiti a Lavagna, erano già un mito per eleganza e perfezione, noto per l'accuratezza delle sue produzioni.

Nel 1946 fu varato **Mizar** (I -63) un 6 metri S.I. su progetto Sparkman & Stephens, il famoso studio di

Prende in quegli anni il mare *Artica II* (foto 3) nel 1954, sempre per la Marina Militare Italiana, un jawl di 13 metri progettato da John Illingworth destinata alla formazione degli ufficiali di marina, che farà crociere in tutto il mondo.

Nel 1958 venne varata *Alcor II* progetto dell'architetto inglese Laurent Giles.

Il decennio successivo sarà molto proficuo per il cantiere di Lavagna: scesero in mare oltre 60 tra cui gli yacht *Stella Polare* per la Marina Militare Italiana, *Oliana IV* e *Sumbra* due II classe RORC, poi *Cigno Nero*, *Patricia II*, *Xingù* e *Samurai*, quattro I classe RORC, che si distinsero in molte regate all'epoca, Poi ci fu *Gitana IV* del Barone Rothschild, che vinse il Fastnet conquistando un record imbattuto per molti anni, *Susanna II* un altro I classe RORC ancora su progetto di Laurent Giles che vinse tre volte la regata della Giraglia negli anni tra il 1964 e il 1966.

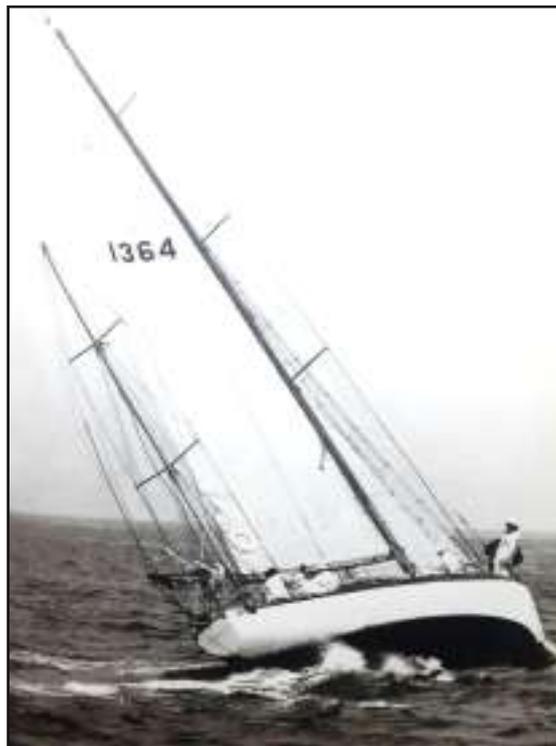


Foto 4a



Foto 4b

Foto 4° a b c - (a) *Stella Polare* della Marina italiana, (b) *Susanna II* in una partenza alle regate di Genova e (c) *Xingu* all'arrivo in porto a Sanremo dalla Giraglia nel 1961 tre fortunatissimi yacht costruiti negli anni Sessanta dal Cantiere ligure.

Il Cantiere Sangermani era ormai uno dei cantieri leader nel mondo, con diversi premi conquistati nelle più note regate al mondo.

L'evoluzione del mondo dello Yachting negli anni Settanta portò Cesare Sangermani a collaborare con famosi progettisti del calibro di



Foto 4c

Giles, Sparkman e Stephens, Illingworth, Rhodes e studi italiani come gli architetti navali Anselmi e Borletti, Carlo Sciarelli proiettando il cantiere ligure tra le più alte vette della costruzione di yacht al modo.

Nel 1968 venne varata “*Mabelle*” di Serena Zaffagni un seconda classe RORC che vinse parecchie regate e fece parte della squadra italiana all’Admiral’s Cup in Inghilterra.



Foto 5 - “Mabelle” lo splendido yacht di quasi 14 metri costruito a Lavagna per Serena Zaffagni.



Nel 1974 ci fu “*Chaplin*” per il genovese Giovanni Novi che ha partecipato più volte alla Giraglia, tutt’oggi è presente in molti raduni per barche d’epoca, dopo essere stato donato dalla Famiglia alla Marina Militare Italiana. Nel 1978 la guida del cantiere passò al figlio Cesare Junior che ebbe il merito di introdurre nuovi materiali, il legno con le resine epossidiche, la fibra di vetro, l’alluminio strutture a nido d’ape, il Kevlar e in ultimo il carbonio, si aprì così una nuova era senza nulla togliere all’eleganza degli scafi prodotti.

Foto 6 - Cesare al tavolo da disegno nel suo cantiere a Lavagna

In quegli anni uscirono dai capannoni di Lavagna “*Guia 2000*” e “*Rolly Go*”, portati al successo da Giorgio Falk.



Foto 7 - “Guia 2000” lo splendido Yacht per Giorgio Falk varato nel 1978 vincitore della regata della Giraglia nel 1979 e di due Campionati del Mediterraneo.

Gli anni Ottanta videro altre collaborazioni autorevoli, grazie ai nuovi materiali impiegati: con l'ingegner Fabio Buzzi e Luca Olivari che collaborarono allo studio di nuovi scafi sia a vela che a motore tra cui *"Articolo V"* e altri.

Negli anni Novanta ci fu l'innovativo *"Wallygator"* di Luca Bassani costruito interamente in carbonio su progetto di Luca Brenta.

Negli anni 2000 ci fu la quarta generazione dei Sangermani, entrarono nell'attività il figli di Cesare J., Filippo e Giacomo che continuarono con rinnovata energia L'attività di famiglia si ampliò, ristrutturando yacht prodotti dallo stesso cantiere anni prima, come *"Seconda Santa Lucia"*, *"Beatrice"*, *"Viola"* e molte altre.

L'attività continua insomma dopo decenni di attività i Sangermani trovano in ogni generazione la forza per nuove sfide, nuovi materiali, nuovi progetti, ma sempre con lo stesso impegno e la solita perfezione.

Lo scopo originale non si perde: costruite gli *"Stradivari del mare"* come voleva "Dorin" che partì dal magazzino di Mulinetti.



Foto 8. *"Rolly Go"* Prima classe I.O.R. progettato dall'architetto argentino German Frers.

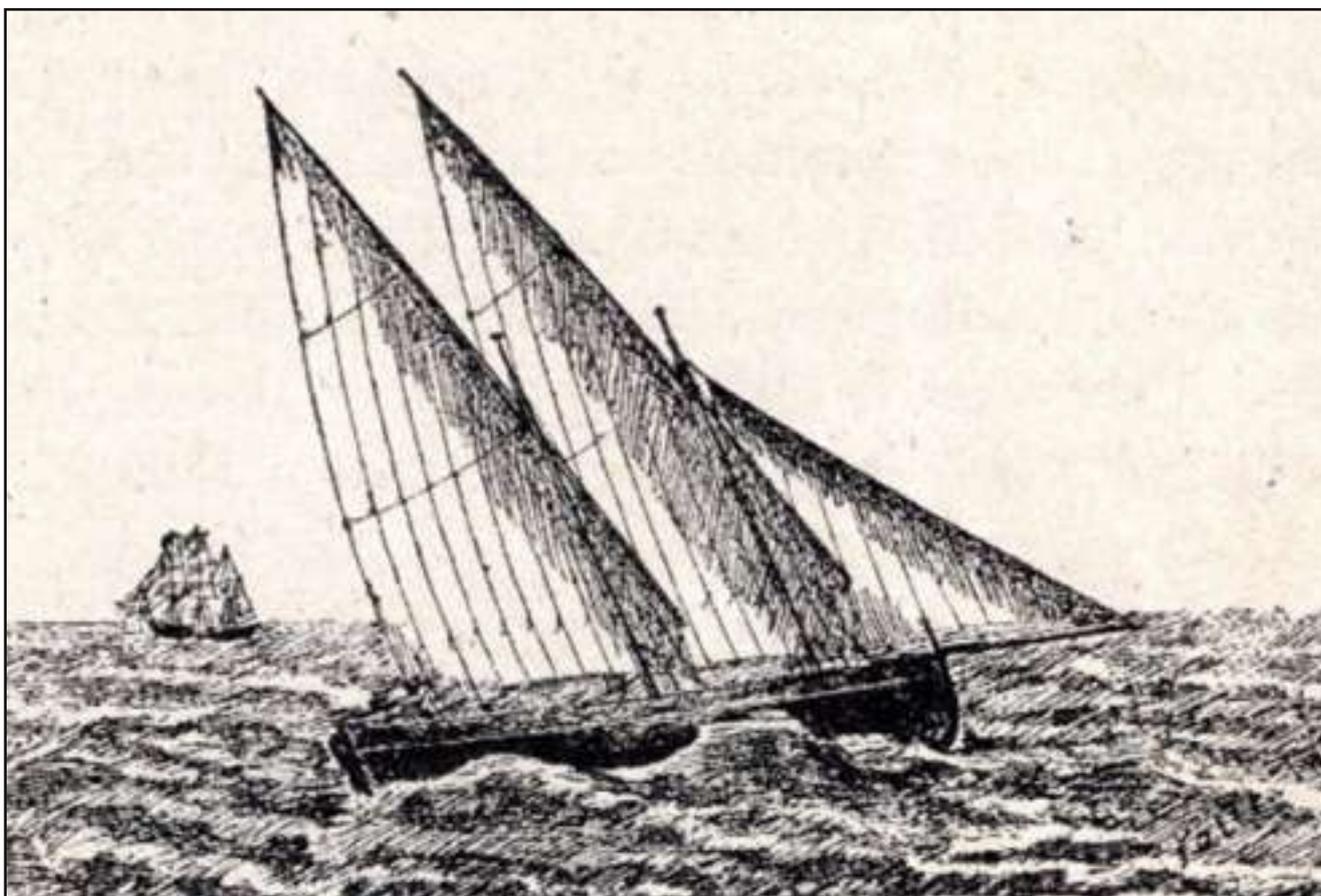


TRA SCIENZA E FANTASIA

Raro e prezioso articolo datato 1892 sulla tipica Feluca sorrentina, imbarcazione che per un secolo, a cavallo tra '800 e '900, è stato l'unico mezzo che collegava quotidianamente Sorrento a Napoli e viceversa non esistendo ancora la Circumvesuviana. Il percorso, circa 12 miglia a tratta, era assicurato mattina e sera trasportando passeggeri e merci. Frequentando le marine sorrentine e parlando con i vecchi marinai che non ci sono più, abbiamo sentito a voce le leggendarie imprese di questi viaggi. Sulla feluca si caricavano non solo i classici prodotti sorrentini come olio, agrumi e latticini, ma anche animali vivi, cavalli e bovini per la macellazione. Per i passeggeri vi erano due tipi di biglietti: "normale e "vogatore" questo secondo per le persone che si rendevano disponibili a remare in caso di mancanza di vento. Ma la parte più interessante dei racconti erano le sfide giornaliere tra i timonieri, i migliori dei quali riuscivano anche a fare due viaggi di andata e ritorno nell'arco delle 12 ore. Ma questa è un'altra storia . . . !

LA FELUCA SORRENTINA

LORENZO SALAZAR



Per antico, continuo ed unanime consenso di viaggiatori e di artisti, Napoli gode fama di bella tra le belle contrade del mondo; ed il suo golfo è reputato un incanto.

Ogni zona della sua curva, che dalle falde del Vesuvio si distende fino a Procida e ad Ischia, ha un carattere speciale di bellezza. E Sorrento che, dall'alto d'una collina tagliata a picco, si rispecchia nell'onda di straordinaria limpidezza; sta sotto un cielo di purissimo azzurro; si profuma di fior d'arancio; s'adorna di ville incantevoli coronate di verde, e respira brezze mitissime e vivificanti, è l'altissimo girone di questo paradiso terrestre partenopeo. Forse per ciò, quanto ne proviene ha in sé la soave impronta del bello. L'uomo è ispirato dall' "ambiente", e l'opera di lui ne risente l'influenza. Il più che naturale paesaggio della vaga costiera, si completa con la flottiglia di bianche vele, che, quasi stuolo di gabbiani lascianti il nido, si distacca la mattina dalle varie insenature, e sorvola leggiera sulle acque del golfo, volgendo la prora a Napoli e ritorna sull'imbrunire ai cari lidi.

Quella flottiglia è composta di feluche sorrentine.

Esse partono dalle due marine di Sorrento, da Cassano, da Vico; e, nella giornaliera traversata, gareggiano in velocità di cammino, in maestria di manovra.

Così il tipo va ognora più perfezionandosi, e giunge a non temere il confronto coi più famosi yachts da corsa, che, spesso, si misurano con le feluche. Questa navicella ha la proprietà di navigare con qualsiasi tempo, senza zavorra, e regge assai bene al mare ed al vento. Quando questo le è addirittura contrario, ammaina le vele e mette fuori i remi, vogati da quattordici robusti rematori. Il suo poco pescaggio e l'assenza di zavorra la rendono veloce anche sotto l'impulso del remo. E nelle regate annuali del golfo di Napoli, le corse a vela ed a remi delle feluche sorrentine fanno parte interessantissima del programma.

Per varie stagioni, tenne il primato la famosa *Sfogliatella*, che sarebbe la napoletana versione di "Voi au vent"; ma sorsero le costruzioni del principe degli ingegneri navali napoletani: del cav. Ambrogio Castellano, e la *Sfogliatella* fu.

Il Castellano, non pago degli allori di cui s'è cinto con la creazione di *Cenis*, di *Mbriana*, dei velieri e piroscafi mercantili, ha voluto provarsi anche nel genere più umile delle patrie feluche, e da quel tempo le sue costruzioni primeggiano nelle gare.

L'anno scorso, nelle regate di Sorrento, la feluca *S. Agnello*, costruita da Ambrogio Castellano, riportò il primo premio, sia nella corsa alla vela sia in quella a remi.

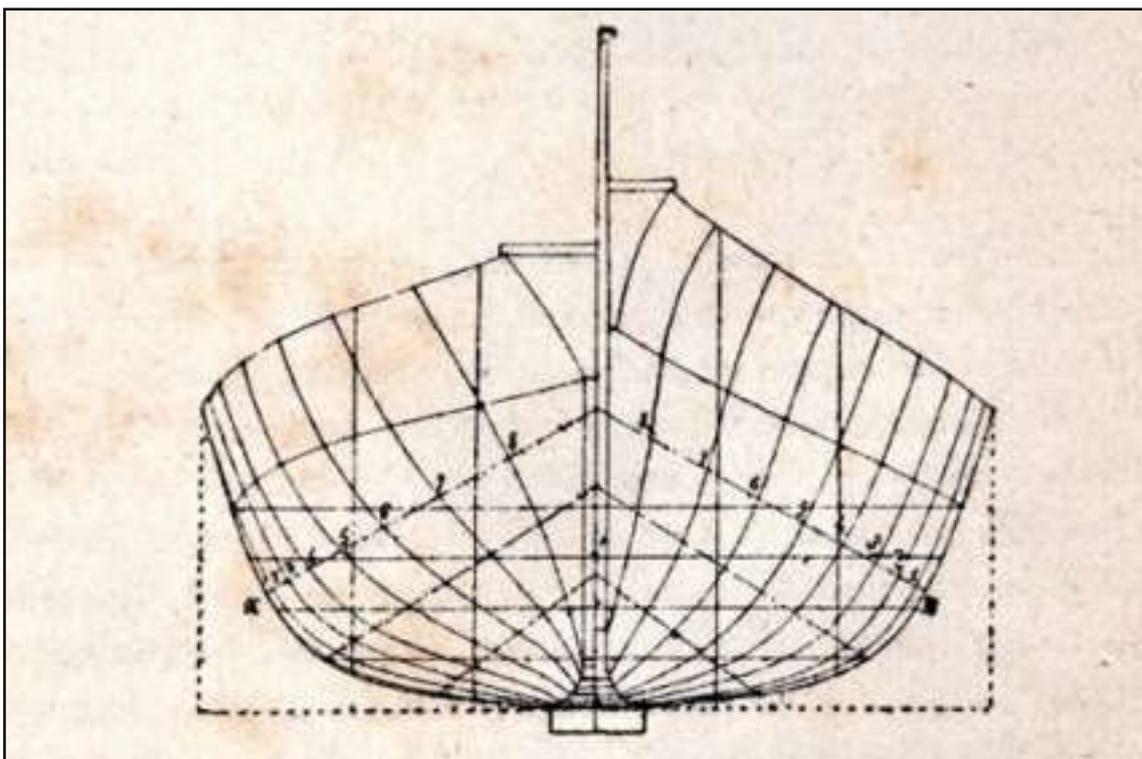
Ed ora è il piano della feluca *Oriente*, disegnato dal Castellano, quello che offriamo, tra i disegni della Rivista Nautica, agli amatori di costruzioni navali da diporto. La feluca sorrentina, infatti, benché destinata al traffico, se un poco ingentilita negli accessori, può benissimo adibirsi allo yachting.

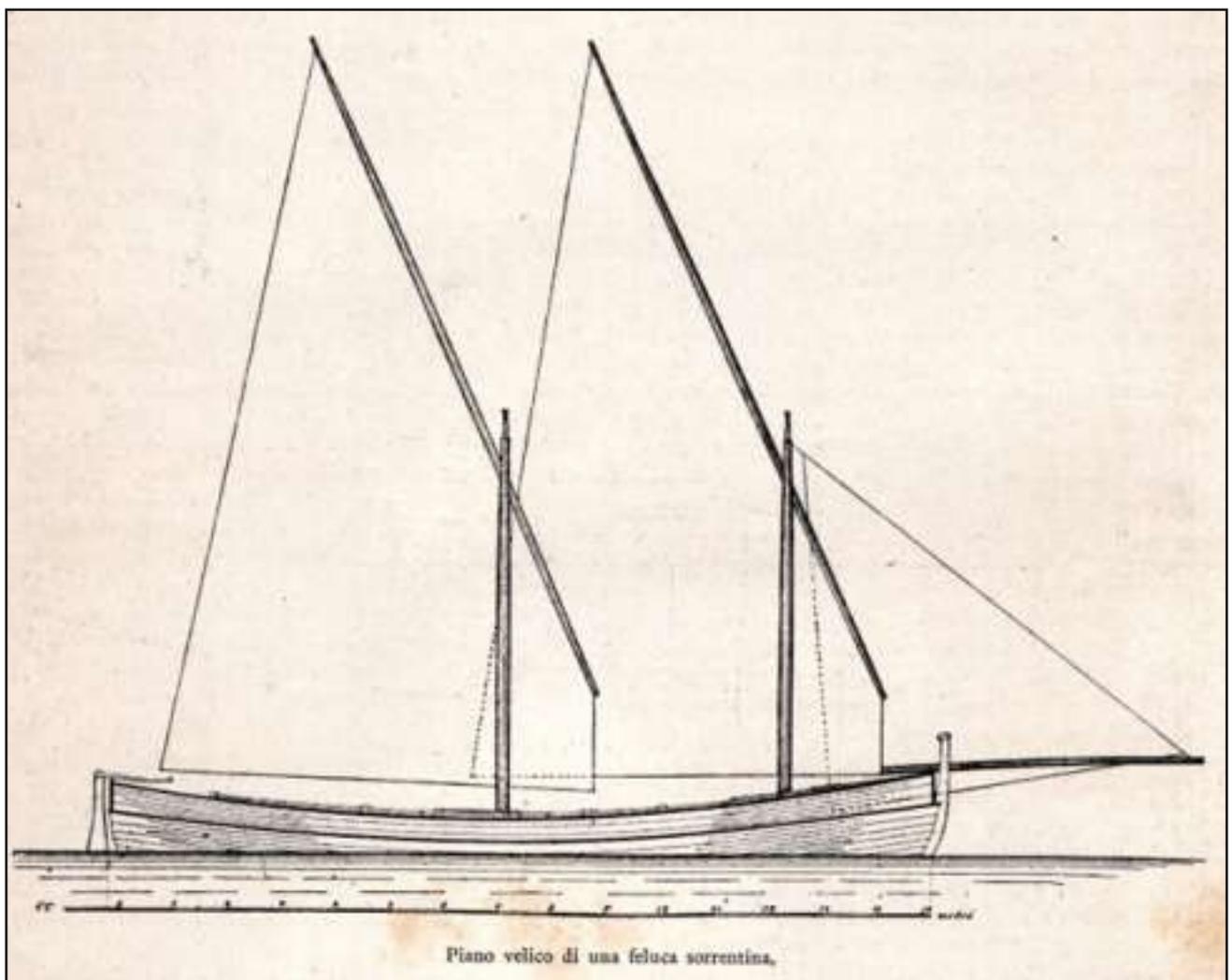
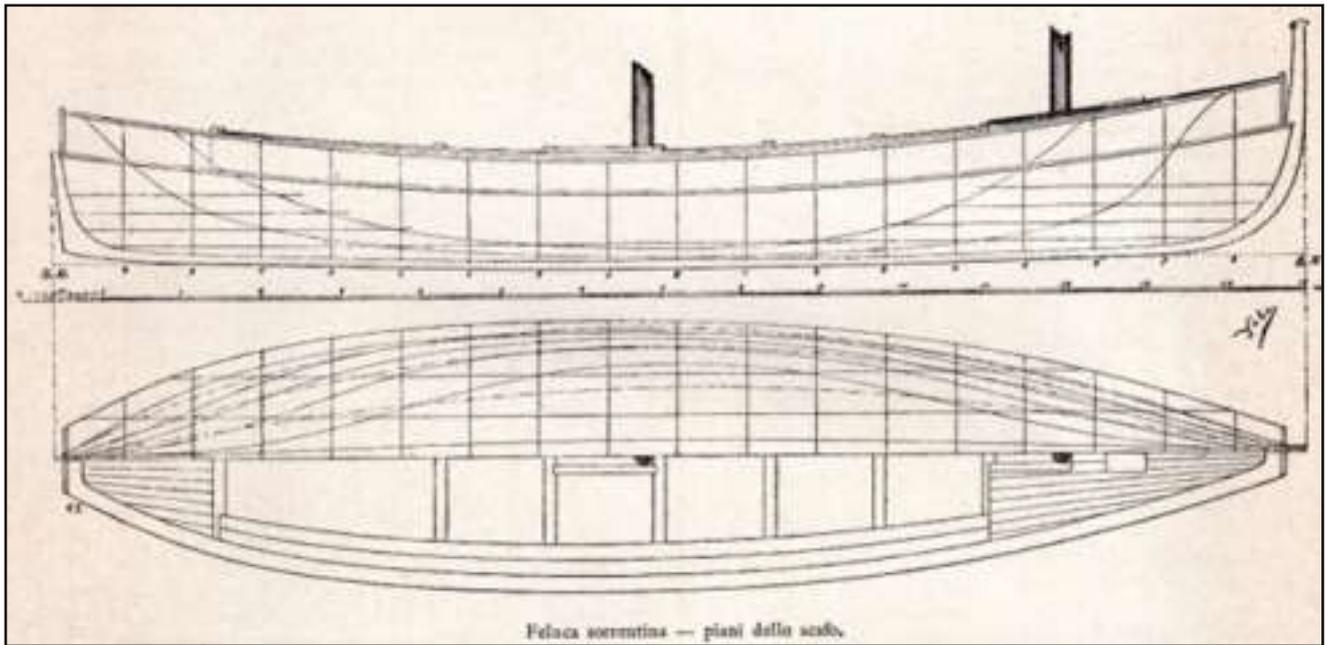
Ecco, pertanto, le dimensioni dell' *Oriente*:

Lunghezza massima, m. 15,60; lunghezza alla linea di galleggiamento, m. 15,20; largherà fuori fasciame, m. 3,10; altezza puntale, m. 0,75.

In uno dei prossimi numeri, daremo assai probabilmente i disegni di altre costruzioni del Castellano: del *Cenis*, cioè, il bellol yacht del duca di Cirella, e di *Mbriana*, già del duca d'Eboli ed ora del signor Novikoff.

(articolo e disegni da "Rivista Nautica" 1^a quindicina Giugno 1892 numero 8, pag.129/134 - Archivio Pattison presso CSTN).



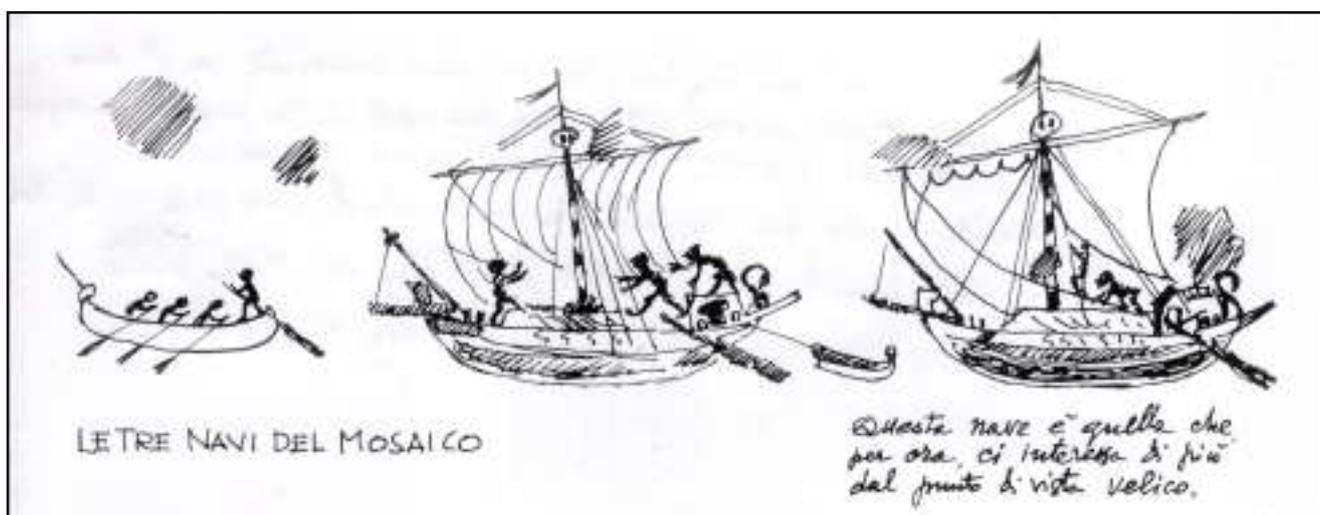


ARCHEOLOGIA NAVALE

Su un vecchio numero di una rivista nautica troviamo un accattivante articolo relativo ad una coeva scoperta avvenuta nel 1989 a Rimini dove nel corso di uno scavo per lavori pubblici vengono alla luce antichi mosaici, affreschi e reperti di straordinaria importanza soprattutto per quanto riguarda diversi particolari delle navi onerarie rappresentati nei mosaici. Incuriositi sull'autore dell'articolo e degli stupefacenti suoi disegni tecnici, veniamo a sapere che, Sirio Ricca Rosellini (1918-2009), è un ingegnere assai conosciuto per il suo impegno culturale in vari settori compreso quello della scuola essendo stato insegnante e poi preside dell'Istituto Tecnico Industriale di Cesena curando sempre più la passione per la vela e la marineria.

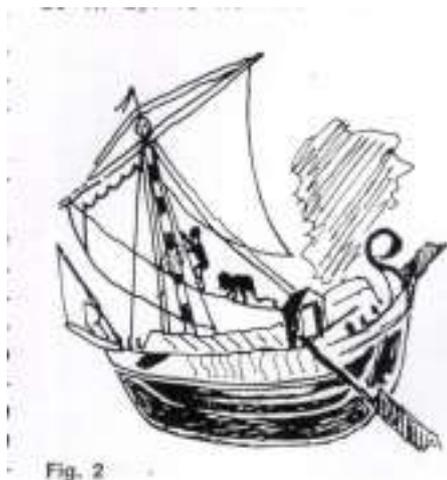
UN MOSAICO ROMANO CON IMMAGINI DI NAVI SCOPERTE A RIMINI

SIRO RICCA ROSELLINI



Debbo comunicare che nel pomeriggio del 14 gennaio (1989) è stato scoperto a Rimini nella via del Tempio Malatestiano un pavimento romano forse del II secolo dopo Cristo in mosaico nel quale tra l'altro sono raffigurate delle navi (*vedere schizzo nel titolo*).

Il reperto è interessante per molti motivi storici e artistici, ma penso che abbia anche un grande interesse per gli appassionati di vela. Mi riferisco soprattutto ad una delle navi onerarie, l'unica che per ora ho visto bene.



Essa è rappresentata in navigazione, forse sta avvicinandosi ad un porto, con la velatura chiaramente disposta in un modo inconsueto, sventata nella metà di sinistra, in portare in quella di dritta (*Fig. 2*). Io non ho mai visto nulla di simile in altre rappresentazioni note di navi romane.

Siccome mi pare, così a botta calda, che questa immagine ci aiuterà a risolvere alcuni problemi relativamente al maneggio di quelle antiche vele, mi faccio premura di riportare le notizie principali su questo argomento, sperando che da ciò nasca, oltre all'interesse per le vele antiche, anche qualche ipotesi "marina".

Mentre i lettori diranno la loro, io prometto di riportare, mano a mano che li potrò avere, gli schizzi delle immagini che appariranno.

Nel mosaico si nota con facilità che coloro che l'hanno messo in opera hanno realizzato un disegno che era stato preparato da qualche pittore ed hanno quindi scelto loro la disposizione delle tessere e le semplificazioni richieste dalla grana. Andranno ripassati tutti gli autori latini che, in qualche modo, hanno parlato di navigazione, per vedere se qualche loro descrizione di manovra non possa essere interpretata diversamente alla luce di questa nuova immagine.

Fino ad ora, i due passi più chiari relativi alle operazioni che i Romani dovevano fare per proporzionare la superficie velica alla forza del vento sono:

- per l'operazione che chiamerei “vela contrahere” - Orazio - “Contrahes vento nimium secundo turgida vela” cioè se il vento diverrà troppo forte ridurrai la vela;

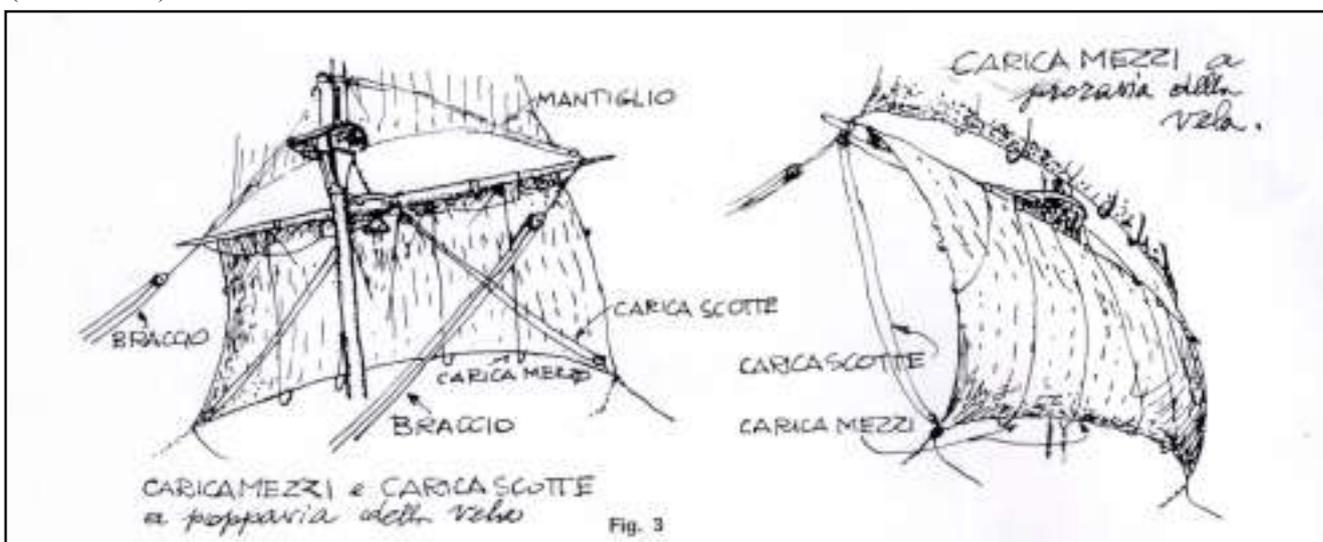
- per l'operazione che chiamerei “submittere antenna” - Seneca - “Quotiens ventus increbuit antenna submittitur: minus enim habet virium flatus ex humili” cioè ogni qual volta il vento diverrà troppo forte abbassa il pennone, infatti il vento in basso ha meno forza.

Purtroppo, queste parole che ricordano delle cose viste non ci dicono molto dal punto di vista tecnico; infatti, non ci spiega Orazio con quali artifici si riducesse la vela né Seneca ci dice se l'operazione di abbassare il pennone non dovesse essere connessa con la contrazione della vela stessa.

Molte immagini romane ci descrivono, anche se sommariamente, il sistema di imbrogli per ridurre la vela.

Io, essendomi scorticato le dita solo con le vele al terzo (nelle quali per sollevare il boma e scaricare la vela occorreva, con vento forte, usare il mantiglio di sopravvento che quello di sottovento, che aderiva alla pancia della vela, opponeva una gran resistenza e se si fosse insistito c'era caso di lacerare la tela) non avevo mai visto con simpatia il sistema di imbrogli delle vele quadre romane: perché essendo gli imbrogli a proravia delle vele, cioè sempre sottovento, non potevano lavorare bene con la vela gonfia e tesa.

Osservando, però, le vele quadre degli ultimi secoli, si nota che mentre prima si ebbero degli imbrogli posti a poppavia delle vele (caricamezzi di sopravvento ingl. *Stablines* e anche caricascotte che avevano il bozzello superiore incocciato alle ali della trozza e che lavoravano sopravvento (ingl. *Clewgarnet*) poi, aumentando le dimensioni della vela, gli imbrogli passarono a proravia delle vele stesse (questi caricamezzi furono detti dagli inglesi *Stablines*) e i caricascotte furono portati paralleli alle cadute della vela, vicini ma al di fuori di essa (*schizzo n. 3*).

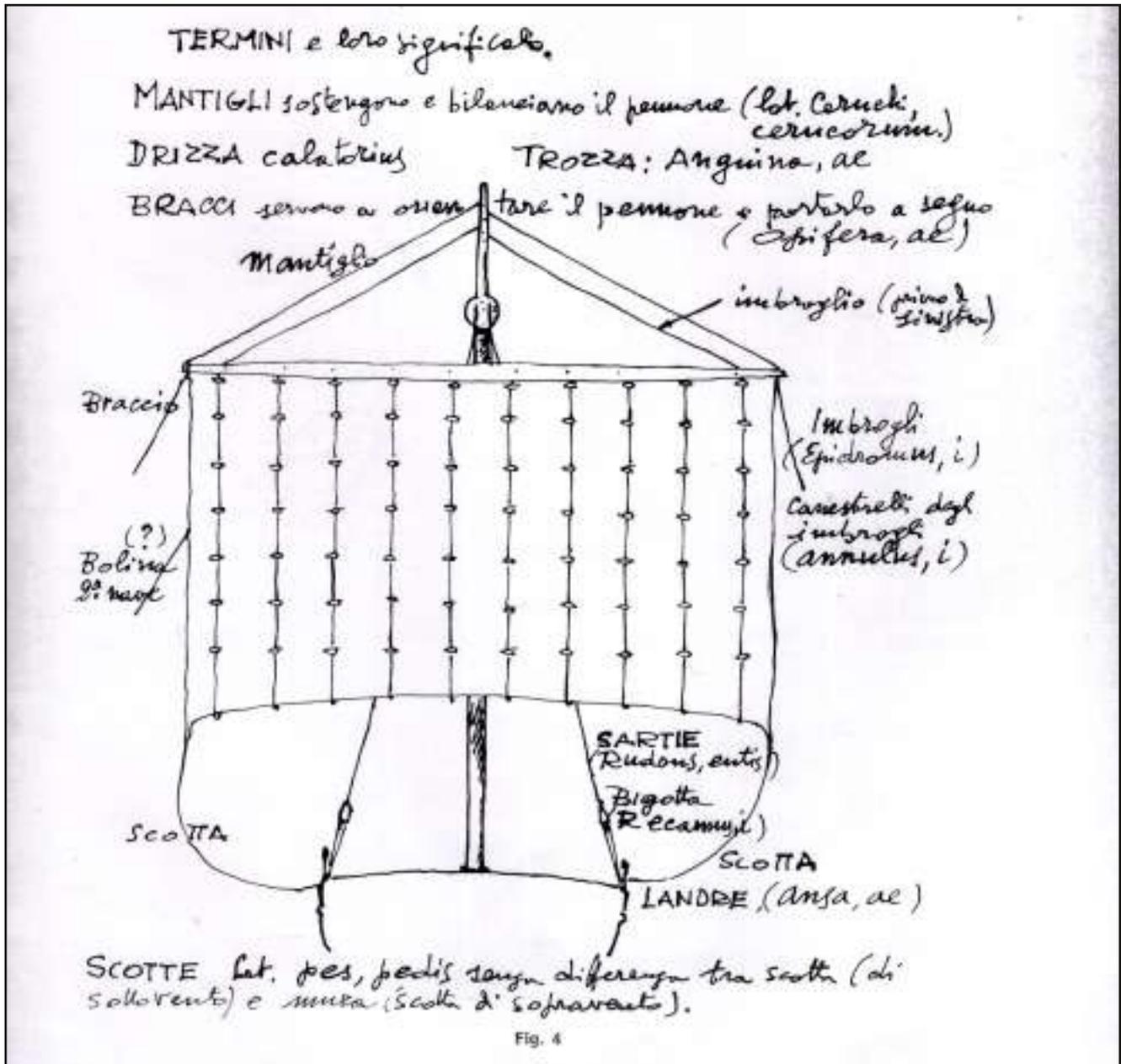


Quando poi le grandi navi attesero per imbrogliare le loro vele che il vento fosse già divenuto gagliardo, si ebbe necessità di allontanare i caricamezzi dalla tela in modo che potessero lavorare senza incontrare una eccessiva resistenza di attrito. Si ricorse allora, come i Romani, a canestrelli di legno cuciti alla vela per guidare gli imbrogli e allontanarli almeno un po' dalla tela (inglese *Buntlines trimbles*). L'azione dei caricascotte era fondamentale e consentiva ai caricamezzi di lavorare a dovere. Cerco negli schizzi di aiutare nei lettori il ricordo di queste cose.

Purtroppo, nelle rappresentazioni delle navi romane non figurano ai lati delle vele queste fondamentali manovre, però, come dirò tra poco, penso che essi avessero stabilito gli imbrogli in modo da ovviare a questo difetto. Rimane purtroppo sempre il fatto che le testimonianze, fino ad ora apparse, dimostrano che i Romani, pur conoscendo l'arte di disporre la vela nella più opportuna posizione e di ridurne la superficie, non avevano scoperto l'artificio di terzarolare la vela cioè di escluderne una parte lasciando la rimanente in condizione di lavorare bene dal punto di vista aerodinamico. Infatti, nelle immagini dove la vela è contratta, essa forma tante sacche e funziona solo o quasi solo come superficie resistente.

Studiando le varie ipotesi di attrezzatura della vela romana, quelle dell'abate Guglielmotti, dello Speziale, del Tursini e delle immagini, penso di poter formulare un'ipotesi di ricostruzione della vela della nave di Rimini (*schizzo n. 4*): che i primi imbrogli presso le cadute salissero in testa d'albero e di qui scendessero al ponte, facessero cioè la parte dei caricascotte mentre gli altri imbrogli correvano lungo il pennone fino ad un qualche bozzello a più occhi, ai lati della trozza e da qui riuniti in un sol cavo per banda andassero a poppa.

L'orditura delle manovre della nave di Rimini potrebbe così essere quella che cerco di descrivere negli *schizzi n. 4 e n. 5*.

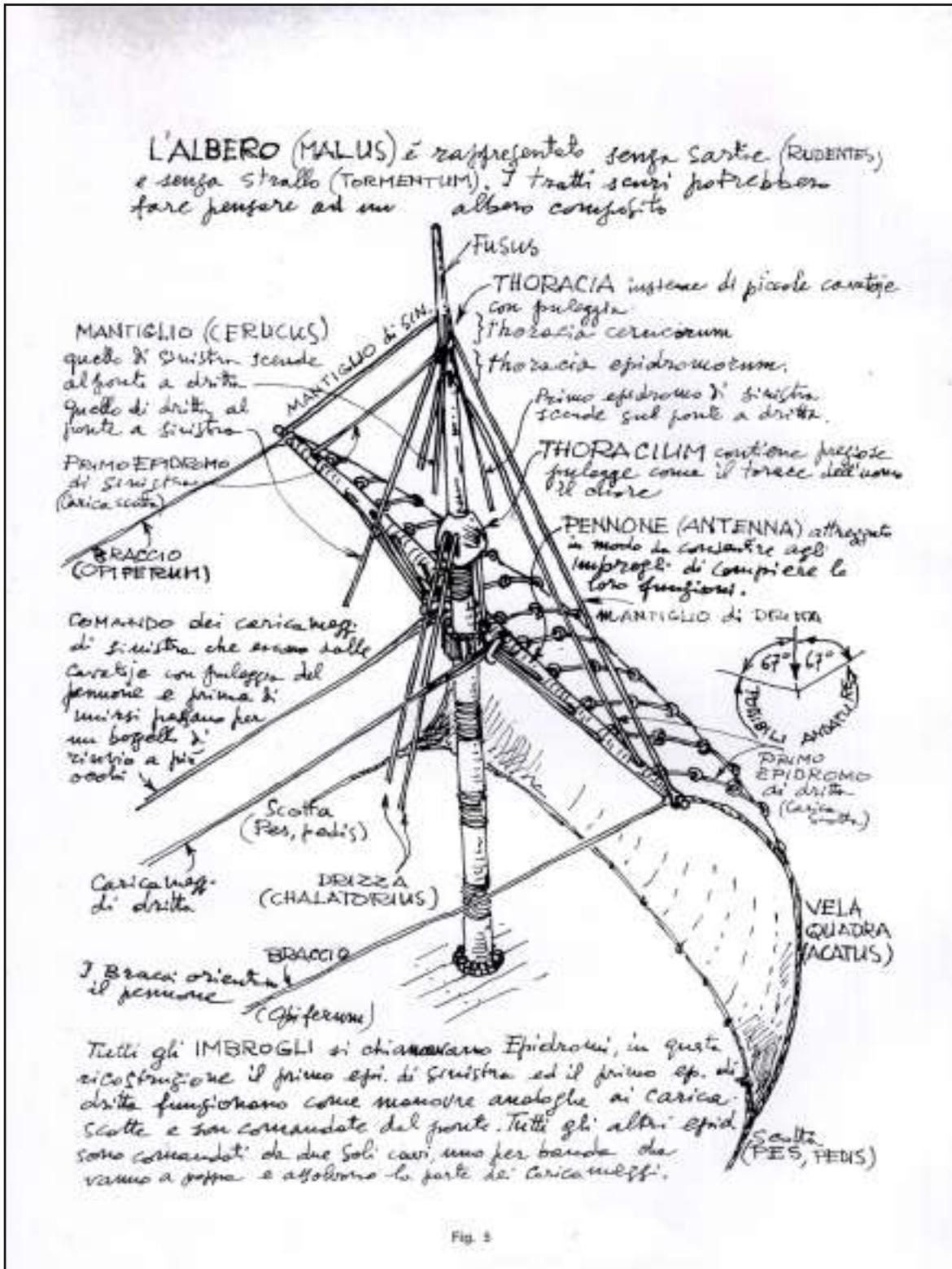


Nel mosaico di Rimini manca, rispetto a questa ricostruzione, solo un braccio, quello di dritta, forse perché in prospettiva capitava troppo vicino alla caduta di sottovento della vela.

La validità di una simile ricostruzione va dimostrata cercando di realizzare tutte le varie manovre, ed io ora ci provo:

- manovra di abbassare un poco la vela perché il suo baricentro scendesse e diminuisse l'effetto rovesciante: si poteva ottenere mollando un poco la drizza, i due mantigli e i due imbrogli laterali e recuperando un poco le scotte (antenna submittere);
- la manovra di contrarre la vela con vento ancora maneggevole poteva forse ottenersi anche con la vela in portare: mollando un poco la scotta di quel lato e recuperando dal ponte leva il primo imbroglia di quella parte, poi agendo gradualmente con gli altri imbrogli ecc.;

- la manovra di emergenza di abbassare il pennone e ridurre contemporaneamente la tela, diciamo “*antenna submittere et contrahere vela*” avrebbe potuto eseguirsi con estrema rapidità mollando le scotte per scaricare il vento e cedendo quanto basta drizza e mantigli, mentre gli imbrogli presso le cadute rimanevano fissi. Il pennone, scendendo, faceva raccogliere la tela. Appena il pennone era sceso al punto desiderato, si agiva sugli imbrogli di mezzo e si recuperavano le scotte.

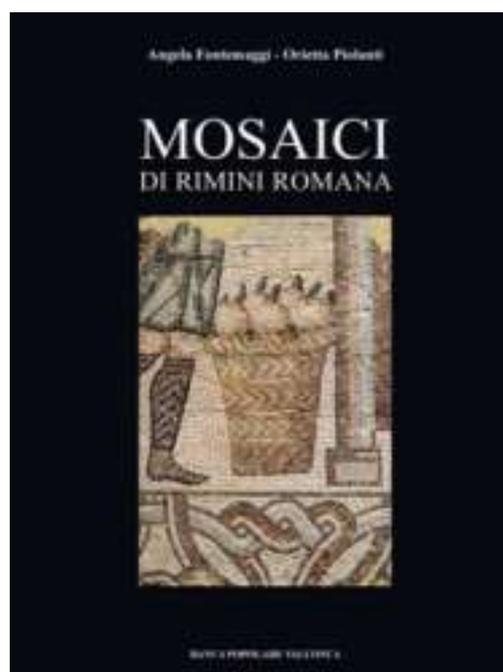
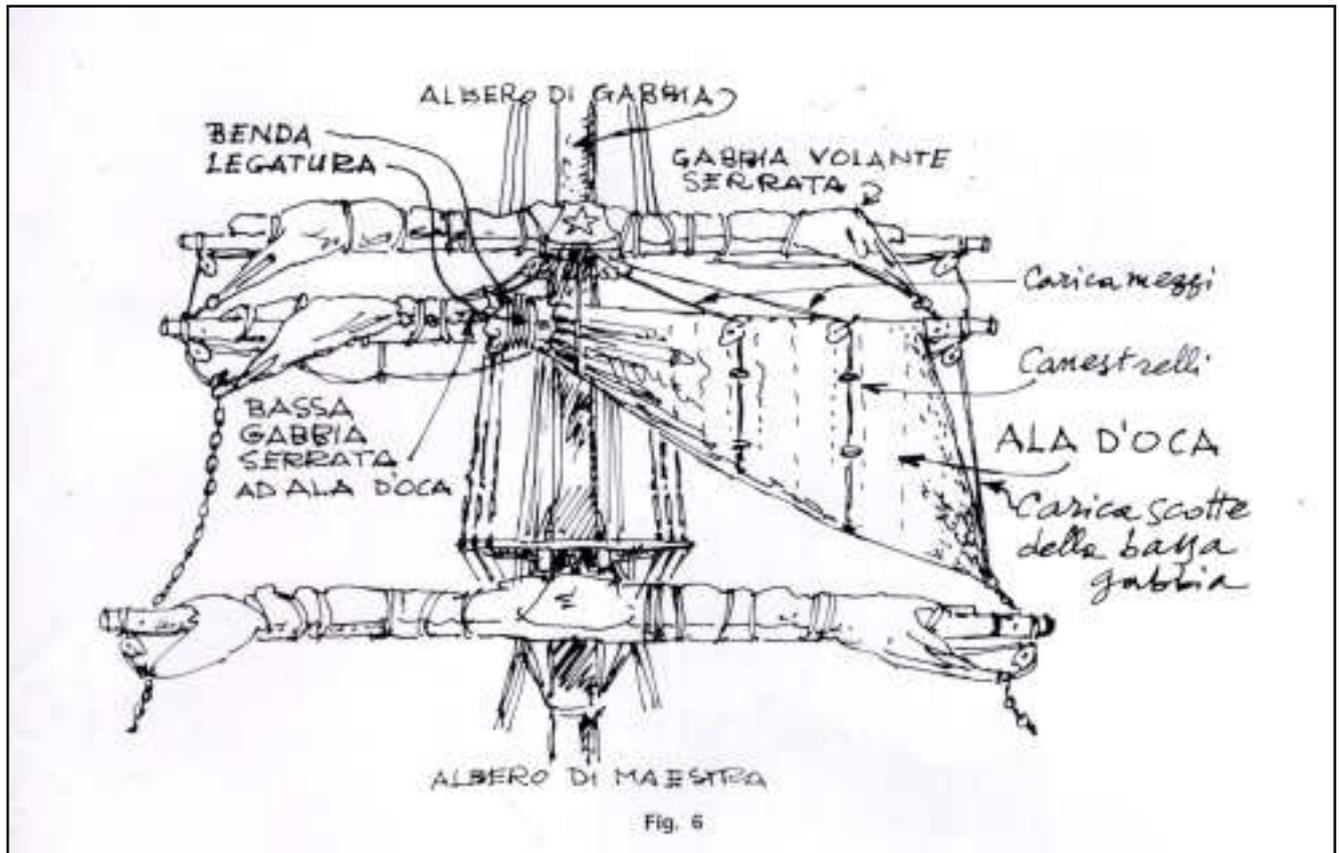


La disposizione della vela dell'immagine di Rimini potrebbe rappresentare un istante della manovra per contrarre completamente la vela cominciando da sottovento, ma io penso si tratti di qualche cosa di più complesso e più adatto ad un popolo che usava normalmente anche vele di taglio. La nave si avvicina all'ormeggio, ha il pennone bracciato di punta, potrebbe aver mollato la scotta di sinistra, aver agito sul primo

imbroglio e gradualmente poi sugli altri imbrogli di mezzo del lato di sinistra della vela. E' così rimasta al vento la mezza vela di dritta a forma di "ala d'oca" (ci ricorda una manovra che veniva eseguita nelle navi quadre sulla gabbia di maestra nella cappa) che lavora come una vela aurica e consente di mantenere l'abbrivio e se necessario di stringere (*schizzo n. 6*). Presso l'ormeggio sarà presto serrata. Un quarto della vela quindi ha potuto lavorare ancora anche se non molto bene e il tutto può dirci che anche i Romani in fondo avevano scoperto un artificio equivalente ai terzaroli.

Se quindi le mie ipotesi sono accettabili vedete che ora si può impostare un discorso sulla manovra di queste vele più completo di quello che si era riusciti a fare prima del ritrovamento della nave di Rimini.

Spero con questa mia chiacchierata di aver riproposto un problema. Giavà!



NEL REGNO DELLE 3V: VELA/VENTO/VELOCITÀ

Chiacchierando liberamente tra amici sul mondo della vela che si accinge a catalizzare l'interesse generale con la 37esima edizione della Coppa America che si svolgerà a Barcellona (Spagna) tra settembre e ottobre 2024, il nostro caro amico prof. Silvestro Sannino ha trovato lo spunto per descrivere alcune sue interessanti e piacevoli considerazioni storiche e tecniche sull'evoluzione della velocità sotto vela.



VENTO IN POPPA? NO, GRAZIE! PER UNA FILOSOFIA DELLA PROPULSIONE A VELA *SILVESTRO SANNINO*

L'AFORISMA E LA TRADIZIONE

Gli auguri come auspicio di bene, come presagio di un evento favorevole e/o felice, rientrano nella concezione, nelle buone e diffuse abitudini dell'uomo di ogni tempo. Augurare "vento in poppa" in senso simbolico significa in genere auspicare, per una cara persona, le migliori condizioni possibili, gradite e praticabili. Ma i venti più propizi, sono proprio quelli che spirano da poppa? Per le navi a vele quadre degli antichi la risposta è affermativa, è un netto sì.

Già Omero fa navigare il finto Ulisse da Creta in Egitto con un gagliardo vento di Borea che ferisce la nave in poppa (*Odissea XIV*, 253). Ma per una nave a più alberi il vento in poppa agisce con una buona efficacia solo sulle vele poppiere, mentre un vento di gran largo o al traverso investe tutte le vele. Inoltre con il vento in poppa la nave sviluppa velocità sempre inferiori a quella del vento; mentre con venti trasversali può andare a velocità anche superiori al vento.

Per gli scopi pratici può essere ancora utile "risalire" il vento, seguire rotte con vento stretto o di bolina. Pertanto per una filosofia della propulsione a vela si rende necessario conoscere il rapporto vento/vele/scafo in tutte le situazioni operative ed utilizzare le condizioni migliori.



Dipinto del Cutty Sark.

IL PROCESSO FISICO

Fino al XVII secolo la meccanica della propulsione a vela era nota per via empirica. Nel 1689 ha inizio lo studio razionale della materia con il libro "De la Theorie de la Manoeuvre des Vaisseaux" di Bernard Renau. E' un passo notevole ma nelle tesi esposte vi sono delle improprietà concettuali le quali vengono segnalate da C. Huygens. Eccelsi geometri dell'epoca, XVIII secolo, da J. Bernoulli a H. Pitot, da P. Bouguer a L. Euler forniscono preziosi contributi per indagare, capire e spiegare i vari fenomeni fisici generati dall'azione del

vento e del mare sulle vele e sullo scafo. Essi con i loro studi riescono ad affinare la teoria della navigazione a vela ad un livello soddisfacente.

La propulsione velica può fare così progressi notevoli con i miglioramenti nell'alberatura, nella velatura, nell'attrezzatura e nelle forme delle navi. La velocità passa dai sette/otto nodi ai 14/15 nodi a metà '700 per arrivare a spunti di oltre 20 nodi con i clipper del XIX secolo. E già a fine '700 il grande storico della matematica E. Montucla si chiedeva se le navi potessero avere una velocità superiore a quella del vento. Per le leggi della Meccanica di Newton la risposta era affermativa, nel caso di venti circa al traverso, come ho riportato e mostrato in forma semplice nel mio libro di "Storia della Navigazione". Un vento trasversale produce una spinta che non diminuisce se aumenta la velocità della nave. Pertanto essa è soggetta ad una accelerazione che produce un aumento di velocità che può superare quella del vento se si riesce a ridurre la resistenza al moto, diminuendo l'attrito tra opera viva e acqua e tra opera morta e aria.

Non esistono indicazioni di verifica di prestazioni reali a conferma delle discussioni teoriche fino ai tempi più recenti. Tuttavia il navigatore inglese Sir George Anson nel suo libro "Viaggio Intorno al Mondo dal 1740 al 1744" riferisce che nell'Isola delle Vele o dei Ladroni (Guam, Marianne) le canoe erano molto affilate ed avevano velocità elevate proprio in relazione al vento e fa intendere che le canoe fossero anche più veloci del vento.

Passiamo al secolo XIX che vede l'epopea dei clipper del tè e della lana raggiungere il massimo splendore per la navigazione a vela. Si registrano spunti di velocità intorno ai 20 nodi e, in alcuni casi, anche superiori. Nel 1854 il clipper americano *Sovereign of the Seas* raggiunge i 22 nodi.

Tale valore è probabile sia stato attinto con tutte le vele spiegate e vento trasversale di forza 5/6 della scala Beaufort. Un vento più forte è da escludere perché siamo in stato di gale (tempesta) e la nave avrebbe ridotto le vele alte per evitare pericoli di stabilità e perdite di velocità con angoli di sbandata intorno ai 5°. Pertanto è lecito ritenere, pur in assenza di un dato del vento misurato, che la nave abbia camminato a velocità maggiore di quella del vento, oltre un limite che sembrava un paradosso fisico ma che non era contrario alla logica della Meccanica di Newton.

La spiegazione del fenomeno sul piano filosofico è da ricercare nel fatto che esso avviene in due mezzi distinti, aria e acqua con densità molto diverse. La forma dello scafo consente di assorbire energia dal vento, non dissiparla, per restituirla in parte in termini di velocità della nave.

DAI VELIERI MERCANTILI ALLE BARCHE DA REGATA

Intanto nel 1851 nelle acque del Solent presso l'isola di Wight, lo schooner *America* sbaragliava il folto campo dei maestri inglesi e vinceva la regata delle Cento Guinee sotto gli occhi della Regina Vittoria. Da allora la regata fu chiamata America's Cup e divenne la regatta più prestigiosa e più ricca del mondo.



Lo schooner 'America' nel 1851.

Nell'America's Cup furono introdotte le soluzioni più avanzate in campo tecnico sia nello scafo che nel sistema velico. Alcune fasi ci fanno capire come si è evoluta la propulsione velica in cui oggi si registrano velocità superiori ai 50 nodi con venti appena un terzo di tale valore. Qui ne esaminiamo qualcuna per fare delle brevi considerazioni in merito.

L'America's Cup, nel suo decorso storico, ha cercato di realizzare interazioni tra vento, scafo ed acqua con soluzioni tali da avere la massima trasformazione della energia eolica in termini di alte velocità della barca. I fattori in gioco sono la ricezione del vento, e quindi il sistema velico, e la forma dello scafo più efficace per catturare e accumulare l'energia del vento e restituirla poi come energia cinetica alla carena per renderla nella massima velocità della barca. In altre parole il vento fornisce al sistema vele/scafo una quantità di moto la quale in parte produce deriva e avanzo ed in parte lascia il sistema barca in direzione diversa ed in forma degradata nel flusso.

Lo schooner *America* con una velatura di taglio di circa 500 mq. era soggetta ad un forte momento sbandante che andava equilibrato con un momento di stabilità ottenuto mediante una grande larghezza rispetto alla lunghezza, di sette a trenta, ed una notevole zavorra. Come per i clipper l'angolo di sbandata sottovento non doveva superare i 5° per non penalizzare l'idrodinamica della carena. Tutte le barche successive hanno dovuto rendere ottimali tali fattori.

Mentre il sistema velico migliorava nei materiali impiegati e nella forma, utilizzando la neo teoria alare che si sviluppava con l'aviazione, il problema della stabilità veniva risolto con una chiglia, alata e pesante. Essa era posta sotto la superficie di deriva nel 12 metri *Australia II* del 1983 e per la prima volta l'America's Cup veniva strappata agli USA. Le varie soluzioni proposte e adottate nel tempo erano anche in funzione dei regolamenti variabili sulla tipologia delle barche. Si trattava quindi di operare sempre in segmenti molto particolari e le prestazioni vanno valutate, sul piano tecnico/scientifico, entro i limiti imposti. Per barche "dislocanti" il campo di regata prevede i tre classici percorsi: bolina, lasco e poppa. Negli scafi non dislocanti la regata viene ridotta ad un sol lato, con venti trasversali, percorso nei due versi.

GLI SCAFI PLANANTI

Per diminuire peso e ingombro della carena si pensò alla soluzione "catamarano". Essa consiste in due scafi integrati ciascuno di un foil per realizzare una portanza e rendere lo scafo dislocante più leggero. Inoltre lo sbandamento fa uscire lo scafo di sopravvento fuori dall'acqua diminuendo la resistenza idrodinamica complessiva. Grazie al foil dello scafo immerso ed al maggiore effetto stabilità, diminuisce il peso della barca ed anzi il catamarano è in grado di planare con modeste velocità del vento. Con lo scafo planante sono state sviluppate velocità superiori ai 50 nodi con venti appena superiori ai dieci nodi. Ma il catamarano presenta alcuni inconvenienti.



L'ultimo 'Luna Rossa' lo sfidante italiano alla Coppa America 2024.

Nella 37th America's Cup che si svolgerà a Barcellona nell'ottobre 2024 le barche sono soggette ad un protocollo sia per lo scafo (classe AC75) e sia per il campo di regata.

La barca è un monoscafo, molto leggero, con peso inferiore a 6.8 tons; la lunghezza è 22 metri con una larghezza di 4.9 metri. Ha due foils laterali con braccio di 4.5 metri e sagomati a T. Esso si è dimostrato capace di planare anche con vento moderato e brezza tesa. L'equipaggio è ridotto da otto a sei uomini addetti alle manovre.

Alla partenza lo scafo è dislocante. Con venti trasversali viene immerso il foil di sottovento, portato da un braccio azionato con un sistema idraulico. La barca comincia a prendere velocità ed il foil genera una portanza che tende ad equilibrare il momento velico abbattente e fa sollevare lo scafo che in tal modo incontra sempre meno resistenza, sia per la riduzione progressiva della carena, sia per la stabilità trasversale del sistema che rende l'inclinazione dello scafo sempre più piccola al crescere della velocità. Per un preciso valore del vento le due coppie in equilibrio (coppia velica e coppia del foil) portano lo scafo fuori acqua e quindi non più dislocante ma planante. Gli attriti dell'acqua sono quasi nulli per cui con vento teso o, ancor meglio, con vento fresco fino ai 25 nodi si sono registrate velocità superiori ai 52 nodi.

Il sistema deve funzionare al meglio per vincere la regata. Occorre quindi tener conto di tutti i fattori in gioco con un controllo sensibile e continuo. Tutti i sensori della barca misurano i vari parametri che vengono memorizzati ed elaborati da un computer con tecniche di filtraggio statistico più o meno sofisticate. In relazione al rapporto dei vari parametri e degli effetti delle loro variazioni alcuni interventi vengono presi in modo automatico, senza l'intervento dello skipper o di altro uomo dell'equipaggio. Si parla in tal caso di Intelligenza Artificiale Robot (IARo). Ma questo è un fatto di moda più che una novità tecnologica. Tuttavia va osservato che si è guadagnato molto in velocità ma si è perduto ancora di più nella varietà della gara.

Sul piano della filosofia della propulsione velica il processo avviene ancora in due mezzi, aria e acqua, di densità molto diverse anche se a regime la parte immersa si riduce ad un foil ed al timone che offrono resistenze trascurabili ma effetti notevoli. La quantità di moto del sistema velico viene trasformata in parte in avanzo, in parte in lavoro di sbandata, equilibrato dal lavoro della coppia di stabilità generata dal foil, ed in parte ceduta all'ambiente esterno, in direzione diversa da quella incidente e con flusso degradato per la presenza di vortici nel vento di scarico detto anche "vento sporco" in gergo.

L'aspetto più intrigante del fenomeno fisico è dato dal fatto che una piccola superficie del foil riesca ad equilibrare un momento velico generato da una superficie velica di circa 200 mq.

Si può vedere, nel processo appena esaminato, un'analogia con il principio di indeterminazione: non si può avere tutto; quello che si è guadagnato in velocità ha avuto un costo nel sistema, molto elaborato nei dettagli tecnici, ed a spese della varietà della gara che riduce le condizioni operative a casi particolari, molto limitati.



Tutta l'Italia sogna la Coppa America 2024.

RACCONTI DI MARE

Ognuno ha i suoi lati nascosti e scoprire quello dell'amore per la scrittura in un noto prof ing. di yachting design quotidianamente immerso tra numeri e formule matematiche non è proprio cosa di ordinaria amministrazione. Carlo Bertorello, in una sua recente piacevolissima visita al 'Centro Studi' ha fatto sommessamente trapelare la sua passione e noi sempre a caccia di argomenti per alimentare il nostro Notiziario non ci siamo fatti scappare l'occasione e pubblichiamo questo delizioso breve 'racconto fantasy' e relativi schizzi dell'autore, dove il mare regna sovrano.

AZOBE' *La favola di un albero* **CARLO BERTORELLO**

Le barche da pesca si tengono in vita sostituendo ogni anno le parti danneggiate. L'usura o gli urti, a volte le taredini, colpiscono il legno dello scafo e le ossature interne. Il pescatore non si preoccupa; sa bene che una o due tavole di fasciame, una costola, persino un madiere del fondo, possono essere sostituiti. Dopo qualche anno potreste vedere una barca dove nessuna delle parti è originale. Una soltanto non potrà mai essere cambiata: la chiglia. Su di lei si appoggiano tutte le strutture dello scafo. Accoglie il primo corso del fasciame, il più importante quello che definisce l'inizio della carena, la forma che farà galleggiare la barca. Per questo la chiglia si deve costruire con un legno che sia robusto ed elastico, e durevole così a lungo che neanche possiamo immaginare. Per fortuna questo legno esiste, è l'Azobé.



Lophira alata, dai costruttori di barche chiamato Azobé, ha una densità di 1050 kg/mc. Quasi incombustibile, è un legno esotico proveniente dalla zona equatoriale africana. Si presenta in fusti di altezze fino a 40-50 m e diametro fino a 1,50 m. Rosso-bruno, durissimo, resistente, ma allo stesso tempo elastico, è il legno ideale per costruire la chiglia dei pescherecci. Dall'Africa viene esportato nell'America del sud e in molti paesi costieri del Mediterraneo.

Il padrone di una barca con la chiglia di azobé sa che potrà lasciarla ai figli e forse anche ai figli dei figli. Fatta con quel legno, la chiglia sarà come la sua spina dorsale, capace di restare dritta quando, guardando il mare, tiene la ruota del timone all'alba di un altro giorno di lavoro.



Padron Gennaro non pensava alla chiglia della sua barca quando vide quella bimba appena nata, pensava alla donna che tante volte aveva amato.

A cosa erano serviti tutti gli sforzi che avevano fatto lui e i suoi genitori in quella nuova terra? A cosa era servito quel viaggio senza fine fino al Venezuela da un piccolo paese del Cilento?

Guardava il fagottino che teneva in braccio, sorpreso che quasi non avesse peso. Sentirla così leggera e vulnerabile gli aumentava l'angoscia di saperla senza madre. Aveva in

mente sé stesso sempre più vecchio e stanco. Ancora qualche anno e sarebbe stata sola. Devo battezzarla, si disse. Come la chiamerò?

Fu allora che gli venne in mente la chiglia della sua barca. Ricordò quando dopo essere andati in secca, tirata la barca sullo scalo, tutte le tavole di un fianco apparvero spaccate. Gli si era stretto il cuore. Non appena i mastri ripulirono dai detriti, la chiglia di azobé apparve come nuova, pronta a ricevere le costole rifatte e a sostenere nuovi corsi di fasciame. La chiamerò Azobé si disse, sarà dritta e robusta, ma anche elastica. Sarà lei il mio futuro, sarà come la chiglia della mia barca.

Quando i vicini seppero di questo nome, scossero le teste, provarono a obiettare, ma vedendo decisione e fierezza in quel volto segnato da mille giorni in mare e da quell'ultima tragica perdita, non dissero nulla.

Padron Gennaro, con la bimba tra le braccia andò dal Parroco, accompagnato dai vicini.

- Padre la voglio battezzare. - disse.

- Come la chiameremo? - rispose il Parroco, guardando le facce perplesse dei presenti.

- Azobé - rispose Padron Gennaro.

Il Parroco, tra lo stupore generale, non diede in escandescenze, non gridò, non disse che non vi era una santa o un santo per quel nome. Tutt'altro. Fissò Padron Gennaro con uno sguardo intenso. Un sorriso, tra soddisfatto e complice apparve sul suo volto.

- E' un bellissimo nome. - commentò.

Ne aveva benedette di chiglie di azobé, sugli scali del porto, quel Parroco.

Passarono gli anni e i vicini di Padron Gennaro, guardando Azobé ricordavano quel sorriso del giorno del battesimo. Azobé era cresciuta alta e dritta come l'albero di cui portava il nome. Era sempre pronta ad aiutare quando serviva. Tutti le volevano bene e la rispettavano. Aveva imparato a leggere scrivere e tenere i conti. In quel piccolo paese si viveva bene, ma non era possibile trovare un lavoro vero. Aiutava la maestra della scuola in cambio di cibo o piccoli regali.

Ogni sera guardava il tramonto del sole dietro l'orizzonte; si capiva che quel piccolo paese di pescatori le stava stretto.

Anche Padron Gennaro capì. Era diventato vecchio e aveva venduto la sua barca. Prese quel gruzzoletto ricavato e chiamò Azobé.

- Figlia mia - le disse - non trascorrere i tuoi anni migliori ad assistere un vecchio pescatore. Con questi soldi puoi pagarti il viaggio. Torna al paese da cui erano partiti i tuoi nonni. Per fortuna le cose lì sono cambiate. Troverai lavoro e un uomo bravo e onesto con cui mettere su famiglia. I tuoi cugini ti aiuteranno, ho saputo che costruiscono le più belle barche da pesca.



- Come faranno a riconoscermi? E poi mi hai sempre detto che con i tuoi cugini non correva buon sangue.

- Non preoccuparti, basterà che tu gli dica il tuo nome e vedrai, tutto sarà facile.

Azobé mise le sue cose in una valigia di cartone e andò nel porto della città vicina alla ricerca di una nave che la portasse in Italia. Sembrava non ci fosse posto; in molti, fatta fortuna, volevano tornare.

Un vecchio marinaio seduto a prua di un brigantino che faceva regolarmente la rotta La Guaira-Marina di Cassano la vide sperduta e le chiese cosa cercasse.

- Vorrei tornare in Italia, ho i soldi per pagare, ma sembra che nessuna nave abbia posto.

- Come ti chiami?

- Azobé. - rispose la ragazza.

Il marinaio sorrise guardando prima lei e poi la trave che a prua sosteneva il bompresso.

- Non preoccuparti un posto per te lo troveremo.

E fu così che dopo un mese di navigazione e due giorni di postale la ragazza arrivò su quella spiaggia da cui cinquanta anni prima erano partiti i suoi nonni.

Azobé riconobbe il capo a sud con la vecchia torre saracena. Non vi era traccia delle piccole barche da pesca, costruite all'ombra degli ulivi, che il padre le aveva descritto.

Grandi tettoie di lamiera coprivano scali dove ossature in legno che le sembrarono enormi erano pronte per ricevere i fasciami. Sarebbero stati pescherecci capaci di stare in mare per settimane. Gli ulivi erano stati espianati e le poche case isolate dei racconti di Padron Gennaro erano oramai un villaggio.

Azobé si aggirò tra i capannoni chiedendo se ci fosse bisogno di lavoro. Sono la figlia di Padron Gennaro diceva. Conosceva bene l'italiano, era la lingua che usava con il padre, ma si capiva che era straniera.

Qualcuno la guardava con sufficienza; altri nemmeno quello.

Quando oramai non aveva più speranze un uomo giovane le chiese cosa sapesse fare.

- So scrivere, leggere e tenere i conti.

L'uomo scosse la testa con una risatina, forse per l'accento un po' spagnolo.

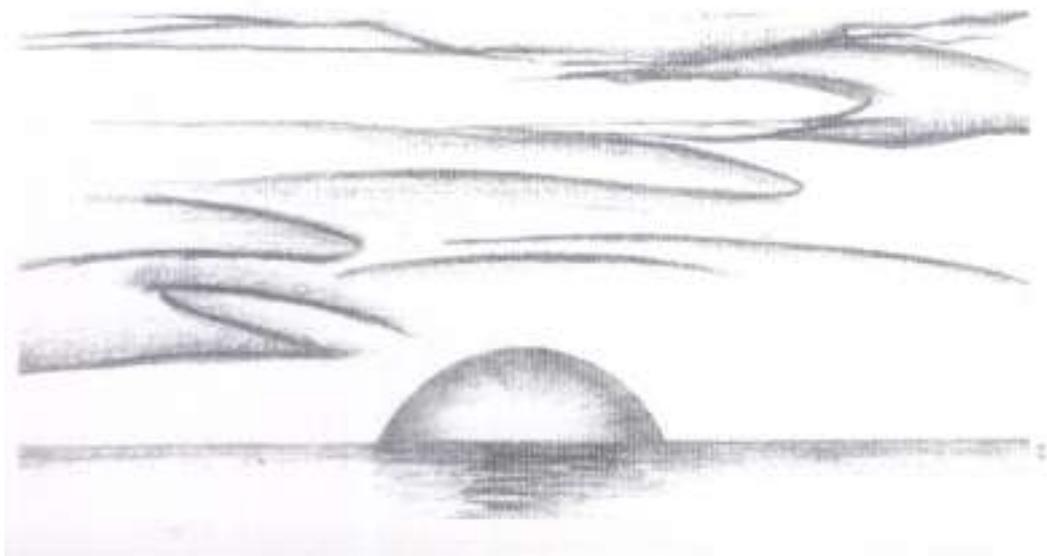
- Come ti chiami? - le chiese.

- Azobé - rispose la ragazza.

A sentire il suo nome l'uomo le sorrise.

- Io sono Marco, il cantiere è mio, ti posso dare un lavoro. Potrai dormire in una stanza che c'è dietro il magazzino.

Azobé sistemò il suo nuovo alloggio. Lavorava dal mattino presto fino al tramonto, in cantiere c'era sempre qualcosa da fare. Gli operai cominciarono ad apprezzarla e a contare su di lei. Marco ogni tanto la guardava senza farsi vedere. Azobé restava sulle sue, forse neanche se ne accorgeva. Tutte le sere al tramonto andava alla riva del mare a guardare il sole che si tuffava dietro l'orizzonte. Pensava a suo padre, al piccolo villaggio dove era cresciuta.



Una sera, mentre era sulla riva come al solito, d'improvviso senti delle grida: - Al fuoco! Al fuoco!
Si voltò e corse verso il magazzino avvolto da un denso fumo nero. Lingue di fiamma uscivano dalle finestre.
- Marco è dentro! È rimasto dentro! - gridava qualcuno. Nessuno aveva il coraggio di entrare.

Azobé non esitò, sotto gli sguardi attoniti di tutti, corse nel magazzino incurante delle fiamme.

Dopo qualche minuto uscì con Marco semisoffocato che si appendeva alle sue spalle. Tutti capirono che gli aveva fatto scudo con il suo corpo. Come è possibile? Dicevano muti gli occhi sgranati dei presenti.

Marco tra un colpo di tosse e l'altro riuscì a sorridere e abbracciandola disse a tutti:

- L'azobé è l'unico legno che non brucia.

Dopo questo episodio Marco e Azobé cominciarono una vita insieme. Lei teneva i conti e controllava il magazzino, Marco portava avanti il piccolo cantiere.

La sera Azobé andava a guardare il tramonto sulla riva del mare. Marco di solito l'andava a prendere e, tenendola per mano, la riportava a casa.

Una sera estiva l'aria era immobile. Il mare una lastra di cristallo.

Azobé si sentiva soffocare. Visto che non c'era nessuno intorno a lei, si tolse i vestiti ed entrò

decisa nell'acqua. Da bambina si bagnava nei ruscelli o tra i banchi di sabbia a fianco del porto. Le venne in mente Padron Gennaro che le diceva:

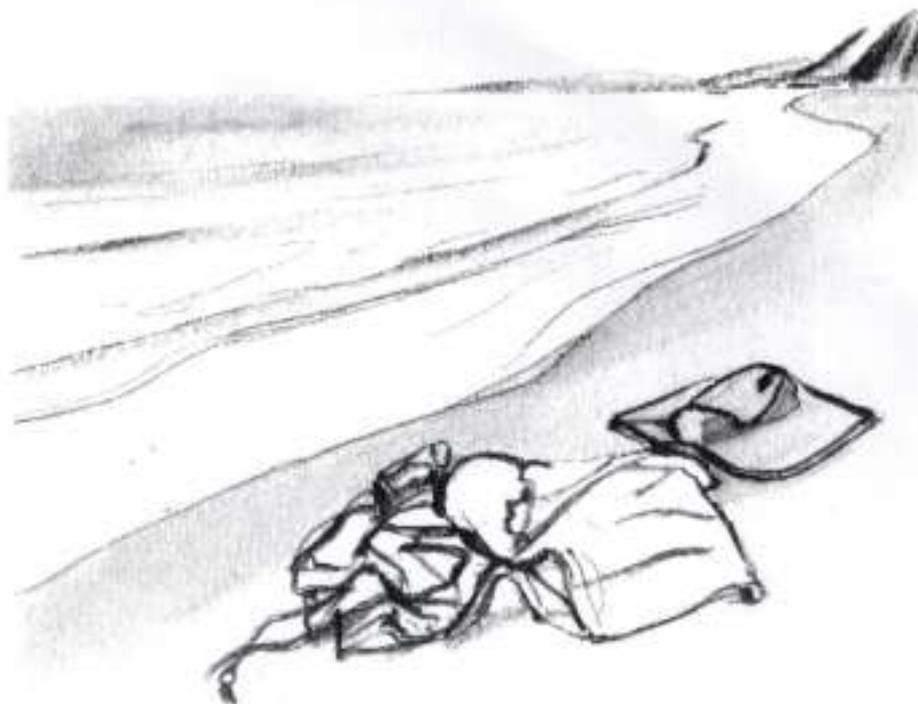
- Mai andare nel mare dove non tocchi il fondo con i piedi. Non pensò che su quella costa l'acqua diventa subito profonda.

Dopo qualche istante non ci fu più nulla. Solo il mare, una lastra di cristallo.

Marco che non l'aveva vista ritornare scese alla spiaggia. Quando vide il mucchietto dei vestiti sulla riva il suo grido di angoscia si sentì in tutto il cantiere.

Gli operai vennero di corsa alla spiaggia. Non ci fu bisogno di spiegazioni. Ciascuno di loro sapeva bene quello che Padron Gennaro non aveva mai avuto il coraggio di dire alla figlia:

L'azobé è l'unico legno che non galleggia.



NOTE STORICHE SULLA MARINERIA TORRESE

Queste brevi note su alcune barche famose della marineria torrese sono frutto delle voluminose ricerche accompagnate da rare immagini d'epoca, svolte da Ciro Altiero in archivi pubblici, privati e casa per casa della sua Città, che gli hanno consentito di realizzare, insieme al comune amico Antonio Formicola, quello straordinario volume: 'Navi e Armatori di Torre del Greco', testo sacro per la ricca storia della marineria torrese.

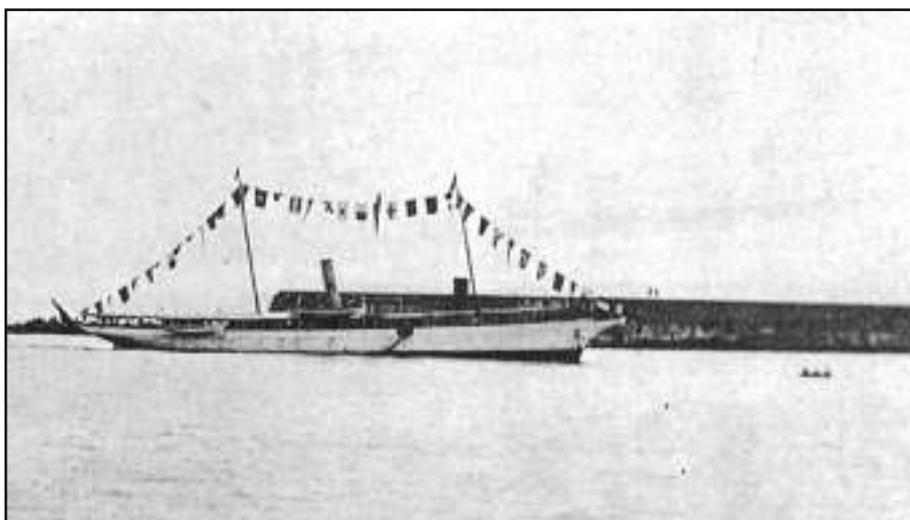


La nave goletta “Edoardo Scarfoglio”

CIRO ANTONIO ALTIERO

Come la maggior parte degli armatori torresi, il cavaliere Antonio Altiero (fu Raffaele), nato a Torre del Greco il 27 settembre 1874, iniziò la sua attività armatoriale dopo aver navigato fin dalla giovane età.

Nei primi anni del secolo scorso il capitano Altiero era al comando del *Tartarin*, yacht di proprietà del giornalista e scrittore Edoardo Scarfoglio nonché fondatore insieme alla moglie Matilde Serao del quotidiano “IL Mattino”.



Sicuramente in quegli anni fu forte il legame fra il giovane comandante e il famoso giornalista tanto da segnare la carriera armatoriale del cavaliere Antonio Altiero che impose il nome degli Scarfoglio alla maggior parte dei velieri di sua proprietà.

Alla fine della Prima Guerra Mondiale Antonio Altiero riprese la sua attività armatoriale e fra il 1919 e il 1922 varò quattro velieri divenuti tutti famosi a Torre del Greco poiché portavano il nome della famiglia Scarfoglio.

Il primo dei quattro velieri fu il brigantino goletta *Paolo Scarfoglio*, varato a Torre del Greco il 24 agosto del 1919; il veliero non ebbe molta fortuna perché poco più di un anno dalla sua costruzione naufragò al largo delle coste calabresi durante una tempesta il 4 novembre del 1920.

Pochi mesi prima di questo naufragio era stato realizzato dai costruttori Vincenzo Paolillo e Francesco Lofaro sullo scalo della “Scarpetta” il veliero *Edoardo Scarfoglio*; un bellissimo bastimento armato a nave goletta di circa 300 tonnellate varato il 15 febbraio del 1920 a cui l'armatore Antonio Altiero impose proprio il nome dell'amico scrittore; ma il grande giornalista non fece in tempo ad assistere al varo del veliero a lui dedicato perché era deceduto pochi mesi prima.



1920. Varo della goletta 'E. Scarfoglio'.

L'armatore in primo momento aveva intenzione di chiamare il veliero Raffaele Altiero, pensando di onorare la memoria del padre, difatti questo era il nome dato al bastimento quando era in costruzione, poi al momento del varo, essendo forte il legame con gli Scarfoglio, decise di imporre il nome di *Edoardo Scarfoglio*.



1920. Prima e dopo il varo, con un tripudio di folla, la goletta 'Eduardo Scarfoglio' è in mare.

Il giorno del varo fin dalle prime ore del mattino il cantiere di Portosalvo era imbandierato con grande sfarzo e, come sempre in queste occasioni, una gran folla era presente per la cerimonia del varo; la benedizione religiosa del veliero venne impartita da monsignor Acquaviva.

La madrina del bastimento fu la piccola Anna Scarfoglio, figlia di Antonio Scarfoglio; il tradizionale battesimo della nave con il rituale champagne avvenne alla presenza di tutta la famiglia Scarfoglio e di numerose autorità.

Le cronache dell'epoca raccontano che dopo la cerimonia del varo i festeggiamenti continuarono per gli invitati presso il famoso ristorante "Mimi a mare" con un menù così composto: vermicelli a vongole, branco di pesce, capretto e pollo, frittura di pesce, gateau, frutta champagne e caffè.

L'*Edoardo Scarfoglio* fu venduto dal Cavalier Altiero dopo sedici anni di attività all'armatore Ottavio Altiero, residente all'epoca in via Circumvallazione, 57 a Torre del Greco, per 80.000 lire.

Due anni dopo il veliero, al comando del capitano Domenico Borriello, naufragò nella rada di San Vito lo Capo (Trapani) in seguito ai danni riportati durante una tempesta precisamente nella notte tra l'11 e il 12 aprile del 1938; l'equipaggio riuscì a porsi in salvo raggiungendo la riva con una lancia di salvataggio anche grazie all'aiuto degli abitanti del luogo accorsi sulla spiaggia dopo l'avvistamento della nave goletta in difficoltà. Gli abitanti si prodigarono anche per rifocillare e prestare le prime cure ai naufraghi accogliendoli nelle loro modeste dimore.



Il Cav. Antonio Altiero.

Il capitano Domenico Borriello e il nostromo Antonio Gaudino, rimasti a bordo per cercare eroicamente di salvare il veliero dall'affondamento, trovarono la morte quando il bastimento che imbarcava acqua inesorabilmente veniva inghiottito dal mare in tempesta. Il mattino dopo gli abitanti di San Vito trovarono i corpi senza vita dei due sventurati marinai sulla spiaggia adiacente al naufragio del veliero.

Ancora una volta l'attività marinara, che a Torre del Greco aveva spesso portato prosperità e benessere, era stata foriera di una tragedia e lutti.

Il cavaliere Antonio Altiero negli anni seguenti varò altri due velieri con il nome degli Scarfoglio e cessò l'attività armatoriale alla fine degli anni '30 del secolo scorso.



La goletta 'Edoardo Scarfoglio' in navigazione sotto vela.

LA BARCA DEL PRIMO MINISTRO INGLESE AFFONDA NELLA MANICA

Ricorre quest'anno il 50esimo anniversario (1974-2024) del naufragio della barca da regata di Sir Edward Ted Heath, Primo Ministro del Governo inglese dal 1970 al 1974 e valente velista.

NAUFRAGIO DRAMMATICO PER 'MORNING CLOUD'

Morning Cloud, appartenente a Edward Heath, uno degli ocean racers più competitivi nel panorama nautico inglese degli ultimi tempi, si è capovolto ed è affondato, ai primi di settembre, in una feroce tempesta nel canale della Manica. Due uomini di equipaggio sono annegati. Edward Heath non era a bordo al momento del tragico incidente. I cinque superstiti sono stati sospinti dalle onde e sono atterrati a Brighton, dopo essere rimasti aggrappati ad un battello di salvataggio per quasi nove ore.



I sette uomini di equipaggio, appassionati ed esperti navigatori, sebbene non fossero gli stessi che prendono parte alle regate, stavano riportando lo yacht a Cowes, dopo che questo aveva partecipato ad una settimana di regata a Burnham On Crouch, sulla costa orientale.

L'incidente è accaduto in piena notte. Un'onda anomala si è abbattuta sullo yacht e due componenti dell'equipaggio, entrambi legati con cinture di sicurezza, sono stati gettati fuoribordo. Quando lo scafo ha cominciato a raddrizzarsi, uno dei due è riuscito ad issarsi a bordo servendosi del cavo a cui era legato, mentre l'altro, Nigel Cummins, funzionario di una casa produttrice di materie plastiche, non ha potuto fare altrettanto:

infatti, il cavo che lo teneva legato si era spezzato, probabilmente a causa di un pezzo di metallo tagliente che si trovava a lato del pozzetto.

Allora, lo skipper Don Blewitt, 44 anni, che normalmente ha il compito di condurre lo scafo sui campi di regata, virava immediatamente per ricercare il disperso; durante la manovra, Chris Chadd, 23 anni, figlioccio di Ted Heath, saliva nel pozzetto attraverso la scala interna, quando l'imbarcazione veniva colpita una seconda volta quasi fino a capovolgersi sul fianco destro.

Chadd veniva trascinato in acqua ed il *Morning Cloud* si riempiva d'acqua. Con il boccaporto prodiero divelto ed il passaggio alla scala dell'equipaggio aperto non passava molto tempo che lo yacht completamente allagato affondava, mentre l'equipaggio aveva solo il tempo di saltare su uno dei due battelli di salvataggio, senza riuscire neppure a far partire segnali luminosi.



Il percorso di Morning Cloud e la zona del naufragio.

Moming Cloud era partito da Burnham On Crouch a mezzogiorno della domenica, con tempo bello, seguito da altri cinque yachts i quali, più tardi, erano tornati tutti indietro.

Il tempo era brutto alla foce del Tamigi e le previsioni trasmesse dalla radio annunciavano che il vento sarebbe rinforzato in burrasca forza otto (39-46 mph). L'equipaggio aveva considerato la possibilità di rifugiarsi a Dover, ma quando il vento aveva accennato a diminuire essi avevano deciso di proseguire.

Domenica notte, il vento era aumentato fino a raggiungere forza 10 (60 mph) mentre il *Morning Cloud* aveva già superato da tempo sia Ramsgate che Dover, là dove avrebbe potuto trovare riparo.

Un piccolo ridosso c'è fra Dover e l'isola di Wight, valido specialmente quando il vento soffia a sud-ovest, poiché si tratta di una spiaggia sottovento. Ma *Morning Cloud* ha trovato la fine ad una distanza di quindici miglia dalla costa ed a sole sette miglia dalle acque relativamente sicure del Solent, nelle quali era diretto.

I componenti superstiti erano letteralmente sfiniti quando hanno raggiunto la costa all'alba di martedì. Uno di essi aveva perso conoscenza e un altro aveva un braccio fratturato. Ted Heath ha fatto loro visita in ospedale e più tardi tre di essi hanno potuto far ritorno a casa.

Quello è stato un giorno di doppia catastrofe per Hed Heath. Anche il suo primo *Morning Cloud*, con il quale ha vinto la Sydney - Hobart nel 1969, ha fatto naufragio. Venduto tre anni prima ad un uomo d'affari delle Channel Islands e ribattezzato *Nuage du Matin*, ha strappato gli ormeggi ed è stato gettato contro le rocce al largo di Jersey e ridotto ad un completo rottame.

Mentre scrivo, ad un giorno dal disastro, la tempesta non si è ancora placata ed è troppo presto per sapere se il secondo *Moming Cloud*, un 45' disegnato da Sparkman & Stephens, costruito tre anni fa, e valutato attualmente più di 70.000 lire sterline, sia un relitto irrecuperabile.

E' affondato in 20 braccia d'acqua, e può essere benissimo che giaccia in posizione eretta sul fondale. In questo caso, sarà un'operazione abbastanza facile per esperti di salvataggio riportarlo in superficie.

Non più di un mese fa, Heath aveva abbandonato il progetto di sostituire il suo yacht con un nuovo scafo da costruirsi in tempo per la prossima edizione dell'Admiral's Cup. Infatti, dopo i buoni risultati ottenuti da *Morning Cloud* in questa stagione, aveva deciso che era ancora valido per un altr'anno di regate; per provarlo, aveva partecipato alle regate di Cowes, vincendo tre prove su cinque, tutte con mare grosso e vento forte.

In ogni caso, se il *Morning Cloud* non potrà essere recuperato, ora è assolutamente troppo tardi per ordinare la costruzione di una nuova barca per la prossima stagione velica.



(a sinistra) "*Morning Cloud*" di bolina. (a destra) Sir. Edward Heah al timone della sua barca.

ANCORA SUL NAUFRAGIO DELLA T/N ANDREA DORIA

La storia del naufragio dell' Andrea Doria è stata già ampiamente ed autorevolmente trattata dal nostro Notiziario (vedi n° 131 Lug. 2023, n° 137 Gen. 2024 e n° 138 Feb. 2024) ed è abbastanza consequenziale che un argomento di così vasto interesse internazionale non si possa ritenere chiuso definitivamente. Analisi, supposizioni, considerazioni . . . e quella parte di mistero che sussiste nelle grandi vicende umane certamente non finiscono qui.

Volentieri riceviamo e pubblichiamo l'intervento dell'amico Avv. Sergio Pepe e la relativa risposta dell'altrettanto amico Prof. Silvestro Sannino, appassionati e preziosi collaboratori della nostra rivista.

Spett. Redazione,

ho letto sul numero 137 - gennaio 2024 di questa rivista, le osservazioni del prof. Silvestro Sannino in merito alla dinamica della collisione **Stockholm/Andrea Doria**. L'A. opportunamente chiarisce che chi sta a mare naviga e chi sta a terra giudica, tuttavia, nell'Addendum si chiede: perché Calamai all'ordine "timone tutto a sinistra", non fece seguire l'altro "macchina ferma"?

La risposta è stata data dallo stesso Comandante Piero Calamai nel corso della deposizione resa il 4 luglio 1957 alla "Commissione d'inchiesta sul sinistro dell'**Andrea Doria**", pubblicata ne "Assolvete l'**Andrea Doria**" di Fabio Pozzo, 2006, Longanesi. A pag. 270 è riportato: "Alla Macchina non furono dati ordini, sebbene fu considerato. Le Macchine non furono fermate o messe indietro, perché le navi erano troppo vicine per evitare la collisione così facendo. L'unica speranza di evitare la collisione era di continuare a tutta forza e girare rapidamente con il pensiero che se non poteva essere evitata, la collisione poteva essere ridotta in intensità, magari portando le due navi più o meno fianco con fianco, invece della prua di una contro il fianco dell'altra."

Ciò è confermato nel libro "T/N A. Doria 1956-2006: per non dimenticare" a cura del Gruppo di Lavoro sulla collisione **Stockholm - A. Doria**, 2005, Fratelli Frilli Editori. A pag. 22 il Cap. Eugenio Giannini, 3° Ufficiale di coperta, riferisce l'ordine del Comandante Calamai: "Tutto a sinistra!"

Il Cap. Curzio Franchini, 2° Ufficiale, chiede: "Comandante le macchine!?"

"No!, non le tocchi! Abbiamo bisogno di tutta la nostra velocità ora!"

Il prof. Sannino poi afferma che 8 ore di guardia in plancia del Comandante Calamai sono state una fatica psicofisica notevole, causa di un calo di lucidità mentale.

Al riguardo, in un'intervista a cura di Carla Toaldo, il Cap. Eugenio Giannini riferisce: Ricordo il coraggio e la fermezza del capitano Calamai, un uomo di rare capacità marinare, che dette ordini sicuri e perentori.

<http://www.riflessionline.it/articoli/2021/Ed%2079%20-%20aprile/2021%20-%20aprile%20nr%2079%20-%20interviste%20-%20andrea%20doria.html>

A tanto, deve essere aggiunto quanto riferito dal Cap. Giulio Badano, 2° Ufficiale, a pag. 40 del libro a cura del Gruppo di Lavoro sopra indicato. Il Cap. Badano ricorda: Il Comandante impartisce vari ordini, fra cui: accensione luci esterne, emissione di fischi di non governo, richiedere situazione in macchine, far sondare per l'accertamento dei danni, lanciare il segnale di soccorso ecc. Più oltre, il Cap. Badano riferisce: Gli chiedo se devo emettere il segnale di abbandono nave e lui mi dice di no. Capisco che il Comandante non vuole dare tale segnale per evitare confusione e panico su una nave affollata che dispone solo di metà dei propri mezzi di salvataggio, e questa decisione si dimostra molto saggia.

Infine, non va dimenticato che, quando gli Ufficiali, per ordine di grado, s'imbarcarono sull'ultima scialuppa, il Comandante Calamai rimase a bordo del Doria e disse: voi potete andare, io rimango. Ma il Comandante in 2° Osvaldo Magagnini, gli risponde che se non fosse sceso anche lui, saremmo risaliti tutti. Calamai insiste che dobbiamo andare e allora Magagnini si ferma e ricomincia a salire la biscaglina. A questo punto il Comandante si è deciso. "Va bene vengo anch' io", l'ho sentito dire con un filo di voce (Eugenio Giannini a pag. 226 del libro di Fabio Pozzo).

Quanto sopra, per il dovuto rispetto della figura del Comandante Piero Calamai e degli Ufficiali, anche di Macchina (il **Doria** si inabissò con le luci di emergenza accese e con la pompa SOS in funzione), e dell'equipaggio, che, pur disponendo delle sole lance del lato sinistro, riuscirono a far sbarcare tutti i 1663 superstiti della collisione, e a trasbordare circa il 70% sulle navi soccorritrici, mentre il 30% si imbarcò sulle lance giunte in soccorso, tra le quali meritano di essere ricordate quelle dell'Ile de France, comandata dal barone Raoul de Beadéuan. (firmato: **Sergio Pepe**)

PS: per una cognizione completa della tragica collisione indico anche: Maurizio Eliseo, *Andrea Doria* Cento Uno Viaggi, 2006, Hoelpi.

Risposta del Prof. Silvestro Sannino

Naufragio *Andrea Doria*. Sulle osservazioni dell'Avv. Sergio Pepe, CSTN gennaio 2024.

Ringrazio l' Avv. Pepe per l'attenzione che ha dedicato alla mia nota sul naufragio dell'*Andrea Doria*, peraltro non semplice nella tematica trattata per la molteplicità dei fattori in gioco.

Voglio subito osservare che il tenore del saggio non penalizza il Com.te Piero Calamai, anzi nella sostanza è a suo favore come pochi. Il saggio focalizza le cause della collisione su altri fattori: consuetudini diffuse nella marineria; carenze delle Colregs; impiego non corretto del radar; concorso di colpe tra le due navi; ufficiali dell'*Andrea Doria* senza adeguata assistenza; etc. L'ottica di approccio vuole rimanere di tipo storico, non etico né tantomeno morale, come ho premesso nella nota in discussione.

Nell'addendum ho fatto notare: l'ordine "tutto a sinistra" era forse incompleto? Lo era rispetto al disposto della regola 16 delle Colregs che imponeva, in quelle condizioni, di "fermare le macchine". Calamai ritenne, per motivi operativi, di non dare il fermo in macchina. Ma nelle aule dei tribunali vige la legge (dura lex, sed lex) e il non rispetto della "regola di via" costituiva un fattore a sfavore dell'*Andrea Doria*.

La stanchezza psicofisica accumulata dal Com.te Calamai nel lungo periodo di guardia non è un mio parere. La psicologia del lavoro riconosce un calo progressivo delle prestazioni con il tempo di impegno, diverso da soggetto a soggetto, ma reale. Il Codice della Navigazione impone al Com.te di tenere il comando di guardia in tutte le situazioni "difficili". Ma una situazione difficile può durare anche giorni, come in caso di visibilità ridotta. Altrove ho mostrato che la norma è poco felice, anzi errata. D'altra parte lo stesso Scialoja, Maestro della scuola napoletana di diritto della navigazione che redasse l'attuale Codice della Navigazione, la quale annoverava tra gli altri Francesco De Martino, Ovidio Lefebvre d'Ovidio, Giovanni Leone, etc. si rivolgeva al più brillante dei suoi allievi, Bernardino Scorza, con queste parole: "Le teorie sono una cosa bellissima e necessarissima, ma le teorie giuridiche han da servire e spiegare i fatti; perciò se v'è contrasto sono le teorie che si devono adeguare ai fatti, non questi a quelle".

D'altronde Napoleone Bonaparte, ritenuto un uomo di grande resistenza psicofisica, per la sua leggendaria capacità di lavoro, dirigeva le battaglie, che duravano anche alcuni giorni, con la presenza attiva e costante e sempre con estrema lucidità e genialità. Tuttavia nelle ultime, ed in particolare in quella di Waterloo, persa per circostanze secondarie e fortuite, malgrado il superbo piano di battaglia, egli ebbe a dichiarare, nelle sue memorie scritte nell'esilio di Sant'Elena: "Non avevo più in me la certezza della vittoria". Egli, a 46 anni, ormai non reggeva più la stanchezza (*Storia Moderna di Cambridge*, Vol. IX, pag. 373 e seg.).

Resta il fatto che nella vertenza giuridica della *Doria* non vi fu alcuna sentenza; la fase istruttoria si concluse nel gennaio 1957 con un accordo stragiudiziale. Il concorso di colpa era evidente e venne riconosciuto da entrambe le parti ma in termini diversi. Quello che avvenne dopo non ha alcuna rilevanza giuridica nel caso de quo e spesso si riduce a sterili e inutili polemiche. Gli ufficiali italiani, di coperta e di macchina, non ebbero dal "sistema Italia" il conforto di una assistenza formale e intellettuale che la Svezia invece assicurò ai suoi uomini di mare. Le diverse carenze legislative e gli inconvenienti di vario genere, emersi sia in campo nazionale e sia più in generale, furono in parte superati in seguito, con molta fatica, ma restano ancora aspetti da sistemare meglio, come è stato evidenziato anche nella mia nota.

Rimane purtroppo il rammarico che l'Italia non ha saputo dimostrare, in tempo utile, l'assurdo geometrico della versione dei fatti di fonte svedese, non sostenibile sul piano cinematografico! (firmato: **Silvestro Sannino**)



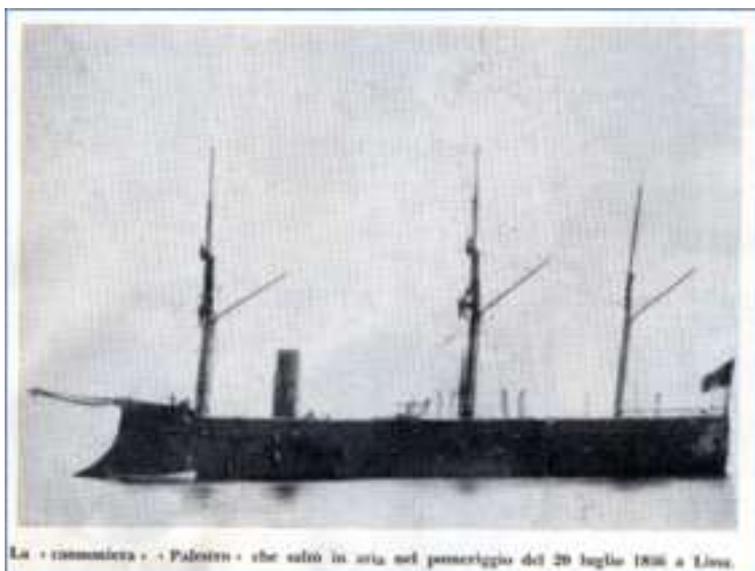
Quando all'occhio di un esperto non sfuggono i particolari! Protagoniste due navi della nostra Marina Militare che portano lo stesso nome: 'Palestro'. La seconda foto viene utilizzata al posto della prima, ma l'esperto se ne accorge e, giustamente, puntualizza e fornisce un'informazione preziosa sugli archivi fotografici! Il nostro 'topo di biblioteca' non perde l'occasione e . . . per la serie 'salviamo gli archivi' la pubblica sul Notiziario sperando di scoprire novità.
(da 'Vela e Motore' ottobre 1956)

Una interessante precisazione storica LE DUE CORAZZATE "PALESTRO"

di A.C.

Nel numero di aprile della nostra Rivista pubblicammo, con l'articolo "Nel Museo Navale di Venezia conservata una Lancia Storica", una fotografia della "cannoniera" italiana *Palestro* che saltò in aria durante la battaglia di Lissa, il 20 luglio 1866, per un incendio alla Santa Barbara. L'episodio storico merita di essere ricordato anche se non del tutto si addice alle nostre pagine veliche o motonautiche: dobbiamo riportarci al momento in cui avvenne il trasbordo dell'Ammiraglio Persano, Comandante Supremo della flotta italiana, dalla nave ammiraglia *Re d'Italia* sull'*Affondatore*, episodio saliente del predetto articolo, quando cioè la *Re d'Italia* fermò le macchine per mettere in mare la famosa lancia, ora conservata a Venezia.

Quest'arresto causò un distacco nella disposizione della squadra che si allineava in ordine di battaglia, distacco che tatticamente fu fatale alla nostra ammiraglia perchè susseguentemente aggirata e speronata dalla ammiraglia austriaca *Ferdinand Max*. La *Palestro* si teneva nelle vicinanze e in appoggio alla *Re d'Italia* e quando, nel furore del combattimento, questa ultima divenne il bersaglio principale della manovra avversaria, anche la "cannoniera" fu colpita da alcune bordate tirate a brevissima distanza da due corazzate austriache e da una fregata.



Quasi subito si manifestò sulla *Palestro* un incendio minaccioso che indusse il Comandante ad allontanarsi dalla battaglia per dedicarsi con ogni sforzo a domare il fuoco sviluppatosi in una carbonaia prossima alla "Santa Barbara" (magazzino delle polveri), locale che si cercò di allagare con le pompe.

Verso le 14, quando i cannoni delle due flotte avevano cessato di sparare, essendo la *Palestro* costantemente avvolta in un denso fumo, che palesava la gravità del pericolo, vennero mandati in soccorso della "cannoniera" gli "avvisi" *Indipendenza* e *Governolo* col compito di prendere a bordo

l'equipaggio ove occorresse salvarlo. Ma l'intrepido Comandante Alfredo Cappellini, credendo che con l'allagamento della Santa Barbara le polveri si fossero bagnate, ritenne di poter vincere l'incendio con i propri mezzi e rifiutò i soccorsi. Senonchè - così le testimonianze - improvvisamente si presenta al Cappellini il Comandante in 2a Viterbo tutto annerito dal fumo e abbruciacchiato dalle fiamme e lo previene che non vi è più salvezza possibile per la nave: il fuoco guadagna terreno di minuto in minuto e alcune polveri che erano sul compartimento semi allagato, conservate in barattoli di rame a chiusura ermetica, arrischiavano egualmente di esplodere. Ordina allora il Cappellini che si trasbordino sul *Governolo* i feriti e poscia si passi l'intero equipaggio. E voi Comandante? - chiede il Viterbo - io non abbandonerò il mio legno - rispose il Cappellini.

Viterbo raduna l'equipaggio, comunica gli ordini di abbandonare la nave e fa nota la disperata risoluzione del Cappellini. I rozzi ma generosi animi di quella gente si scuotono all'idea del sublime coraggio dei loro

Comandante e tutti «insieme gridano: nessuno di noi abbandonerà il Comandante vogliamo seguirne la sorte. -O miei bravi - esclama Cappellini - Vita l'Italia! Viva il Re!

Passano momenti preziosi; avviene il trasbordo dei feriti sul **Governolo** e ad esso viene inoltre dato l'ordine di scostarsi dalla nave incendiata. Tutti continuano l'opera disperata sperando nel miracolo di poter ancora salvare la nave. Ma ormai il fuoco si avvicinava ad un ripostiglio dove al momento in cui era cominciato il combattimento si era fatto un deposito di granate per averle più comode alla carica dei pezzi. Il pericolo cresceva ad ogni istante quando ad un tratto una sinistra detonazione e un gran getto di fiamme esce pauroso dai portelli della **Palestro** seguito istantaneamente da un tremendo boato. Un immenso fascio di frantumi incendiati, con uomini frammisti, vola in aria, e ripiomba sprofondando sulla superficie delle acque di Lissa: la **Palestro** è scomparsa in un baleno.

Dei 300 uomini che formavano l'equipaggio si poterono salvare un Ufficiale e 19 marinai. Al valoroso Comandante Cappellini fu assegnata la medaglia d'oro alla memoria.

La **Palestro** era stata acquistata in Francia. Dislocava 2000 tonn, fu varata il 5 settembre 1865 nel Cantiere della Seyne e aveva una macchina a vapore da 300 cavalli. Il suo aspetto risulta dalla fotografia pubblicata nella pagina precedente.

Cinque anni dopo, con l'inizio dell'industria navale in Italia, la nostra Marina a ricordo di questa eroica nave, volle battezzare con lo stesso nome **Palestro** la prima corazzata in ferro costruita dall'industria nazionale anziché acquistata all'estero, come avveniva infatti un secolo fa.

Essa dislocava 6274 tonn. e fu varata il 2 ottobre 1871 nel Regio Arsenale della Spezia.

Rimase in servizio fino al 1900. La fotografia pubblicata con l'articolo di aprile, venne attribuita alla **Palesto** perdutasi a Lissa, mentre invece è di quella costruita cinque anni dopo.

L'equivoco sorse per esser stata tratta da un album di vecchie fotografie, trovato presso un antiquario di Venezia, con pagine in parte asportate, in cui figuravano alquanto sbiadite anche le fotografie di altre navi che presero parte allo scontro di Lissa come la **Formidabile**, la **Maria Pia**, la

Castelfidardo. L'arte fotografica in quell'epoca era ai primordi, pochissimi sapevano fotografare e non esisteva per la stampa un servizio di clichés. Le rare fotografie esistenti, purtroppo imperfette e deteriorate dal tempo, sono oggi cose preziose.

La precisazione e la foto qui pubblicata è dovuta al Dr. Aldo Fraccaroli di Milano che è tra i più noti collezionisti di fotografie navali. La sua importante raccolta ammonta ad oltre 20.000 esemplari diligentemente schedati e corredati delle caratteristiche tecniche, statistiche e storiche. Il Dr. Fraccaroli è autore di pregevoli pubblicazioni storico-navali come un Annuario di quanto rimase della Marina Militare Italiana al 1946 nonché un libro "Dalla piroga alla portaerei" e in campo internazionale egli è tra i più quotati collaboratori dei 4 annuari navali esistenti al mondo come il "Jane's", il "Flottentaschenbuch" il "Marinkalender" e "Flottes de Combat".

In Italia vi sono ancora collezionisti di fotografie di navi e in particolare meritano di essere segnalati per l'importanza delle loro raccolte internazionalmente conosciute, l'Avv. Arrigo Barilli di Bologna che ha collezionato ben 50.000 fotografie di marine militari e mercantili e l'Ing. Luigi Accorsi di Legnano che ha raccolto circa 13.000 fotografie tutte particolarmente scelte e di alta qualità.

Queste preziose collezioni, estese non solo alle marine da guerra attuali, ma anche a quelle del lontano passato, sono di grande interesse dal lato tecnico e storico poiché permettono, - come è il caso segnalato - di chiarire errori sovente dovuti a imprecisa documentazione.



La seconda corazzata «Palestro» che segna l'inizio delle costruzioni navali in ferro da parte dell'industria italiana. Fu varata a La Spezia 5 anni dopo la battaglia di Lissa. (Questa fotografia fu ritrovata nella «caissoniera» saltata in aria a Lissa).

RITAGLI DI STORIA

“Il Leone di San Marco è il secolare simbolo della città di Venezia, della sua antica Repubblica e attuale simbolo del Comune e della Provincia di Venezia, nonché della Regione Veneto e di numerosi altri enti e amministrazioni civili, militari e politici”. Sulla rivista della “Lega Navale” di giugno 1919 della quale il CSTN conserva la raccolta completa dal 1897 ad oggi, troviamo un articolo particolarmente interessanti e crediamo doveroso riproporlo ai nostri lettori, non solo veneti, anche perché i racconti che finiscono con una morale non sono più tanto di moda.



FOLCO ALLORI

Nelle figurazioni antiche e moderne il leone simboleggia la forza e talvolta la collera. Lo si raffigura con, la spada o col globo: con due globi, persino, come il colossale leone di Waterloo. Il quale, posto su la piramide eretta in memoria della sconfitta napoleonica, rappresenta il trionfo delle forze alleate su l'aquila dell'impero francese. Ma il leone di San Marco non significa preponderanza di armi nè ambizione d'impero. Il leone alato, che la leggenda cristiana pone accanto al maggiore degli evangelisti, simboleggia il trionfo della ragione, la forza del diritto. Alcuni pensano che i veneziani intesero adottare quale stemma della Repubblica il leone per significare la loro potenza guerriera. Ma questa supposizione non regge, se noi pensiamo che il significato del leone di San Marco era universalmente conosciuto assai prima che i veneziani riguardassero l'Evangelista quale loro patrono.

Nell'alto medioevo il leone alato significò la legge di Cristo: quella legge vollero i veneziani raffigurare nell'insegna della loro repubblica. Figli di Roma, essi ne raccolsero le tradizioni: e sin dalle origini opinarono che solamente la giustizia fosse madre di pace.

Il leone veneto non regge nè spade, nè globi, nè scettri: mostra con l'artiglio il Vangelo e sul Vangelo è la scritta; *Pax Ubi, Marce, evangelista meus*. Nella mentalità veneta, giustizia e pace sono sinonimi: per questo, talvolta, alla parola pace - nel motto sacro - è sostituita la parola giustizia. È cosa meravigliosa che che proprio il popolo più vicino alla barbarie teutonica e slava - la quale non conosce legge morale, ma forza armata - abbia serbato intatta la fede nella superiorità del diritto e nel trionfo della giustizia.



Leone di San Marco sulla basilica di Venezia

I veneziani non giudicarono mai debolezza l'aver fede nell'Evangelo, vale a dire nel giusto: sin dalle origini, essi compresero che il loro ideale di gentilezza era alla mente dei barbari incomprensibile. E, nei luoghi misti di latini e di slavi, il leone è raffigurato con sacro libro chiuso! Il motto *Pax tibi, Marce, evangelista meus* sarebbe stato interpretato dai non latini come segno evidente di debolezza, come fiacchezza di spirito. Perché i barbari sono sempre i medesimi. Ancor oggi i tedeschi ci chiamano putridi perchè siamo fedeli all'antico nostro ideale di gentilezza. Per questo i veneziani raffigurarono in molti luoghi il sacro leone col vangelo aperto, sostituendo però alla parola pace che può significar debolezza - la parola vittoria.

In alcuni luoghi soggetti alla Serenissima, il leone regge - anziché il Vangelo - lo stemma del governatore: ciò che dalle razze servili è più comprensibile.

Il leone veneto significò sempre la lotta contro il barbaro: che altro poteva significare il simbolo della potestà del diritto? Fu scritto accanto ad un leone di Zara:

***Io sono el Gran Lion, Marco mi appello.
Disperso andrà chi mi sarà rubello.***



Leone di S. Marco sulla Porta di

Nella mente del popolo il leone alato era addirittura San Marco.

Secondo una leggenda diffusa in molti luoghi adriatici, San Marco era - oltreché **Zara**

santo - mago e alchimista. Una volta, per conoscere il segreto dei fulmini, mise le ali e volò in cielo. In cielo conobbe i segreti del paradiso: Iddio, per essere certo che San Marco non propalasse il segreto celeste, volle toglierli la parola, e per questo lo tramutò in leone. Delle antiche sembianze all'Evangelista rimasero solamente le ali.

Questa ed altre leggende corrono tuttora fra le plebi marinesche dalmate di terraferma e dell'isolario.

Un'altra leggenda, resa illustre da Teofilo Gautier, in questa sede non può esser taciuta. E' graziosa: e prima del Gautier l'aveva celebrata quel meraviglioso pittore che fu il veneziano Giorgione. Una notte un gondoliere dormiva in fondo al suo legno. Tre misteriosi signori entrarono nella sua barca e gli ordinarono di trasportarli. I tre avevano un aspetto assai dignitoso. L'uno era rivestito delle insegne ecclesiastiche; le quali, insieme con la barba assai grande, gli conferivano un'aria di gran dignità. Gli altri due erano ravvolti in ampi mantelli: ma il tintinnio delle armi - celate sotto i paludamenti - rivelava la loro qualità di guerrieri. Il barcaiuolo cominciò a remare: giunto al largo, uno spettacolo nuovo lo colmò di paura e di meraviglia. Una procella terribile si scatenò sulla laguna: i marosi, divenuti alti e minacciosi, avrebbero certamente sommerso la piccola imbarcazione se il dignitoso prelato, con gesti liturgici, non fosse riuscito a calmare le onde vicine.

La barca era salva, ma poco discosto la procella infieriva. I marosi diventavano sempre più alti, sempre più minacciosi, e una doppia cresta di spume attestava la loro violenza. Sembrava che il fortunale dovesse subissare l'intera città. Fantasmii orribili empivano il cielo di forme sinistre. Visioni macabre si formavano d'un subito e lentamente si dileguavano, lasciando nell'animo dello spettatore lo spavento e il ribrezzo. Mostri mezzo demonii e mezzo pesci sghignazzavano intorno al fragile legno. I tre personaggi misteriosi, quando più fieramente il fortunale satanico cominciò a imperversare, si levarono in piedi: il sacerdote col gesto, i due guerrieri gittata il manto con la spada sguainata, si rivolgevano contro l'irato elemento con l'atto di chi aggredisca un nemico contro il quale sia assennato combattere. Allora uno spettacolo assai più meraviglioso si presentò agli occhi del marinaio: il gesto del religioso allontanava i fantasmi dell'aria e i mostri del mare. Ma le spade arrivavano lo stesso a colpir giusto e lontano. E quegli orribili esseri - ad ogni colpo di spada - scoppiavano con rumor grande e sparivano, lasciando nell'aria quell'odore di ozono che si avverte dov'è scoppiata da vicino la folgore: quell'odore di ozono che il popolo chiama lezzo del diavolo.

Dopo una lunga lotta, durante, la quale l'inferno rinnovò più volte l'attacco con fitte legioni di nuovi e sempre più orribili mostri, la procella si dileguò. Scomparvero i fantasmi, e le acque si racquetarono. La barca approdò alla riva degli Schiavoni. I tre personaggi discesero. E il sacerdote, porgendo al marinaio un ricco anello d'antica fattura, svelò l'essere suo.

- Io sono - disse il misterioso prelato - il protettore vostro san Marco: e i miei due compagni si chiamano san

Teodoro e san Giorgio. Ho saputo che i demonii, radunatisi l'altra notte nel cimitero dei rinnegati, avevano giurato di subissare Venezia. Siamo accorsi a proteggerla, poiché troppo grandi e numerose sono le sue benemeritenze nel mondo. Reca il mio anello al Doge e fa' empir di zecchini la tua berretta.

E i tre misteriosi signori si avviarono, con passo grave, in direzione della cattedrale. Il barcaiolo non ebbe l'animo di seguirli. Ma il giorno dopo andò a riferir tutto al Doge. Il racconto parve a tutta prima una favola. Ma l'anello esibito dal marinaio empì il Consiglio incredulo di profondo stupore. Quel gioiello era da tempo scomparso dal tesoro della chiesa: e misteriosamente scomparso, chiuso com'era - con tre serrature - in un pesante forziere trovato intatto. Il Doge, in esecuzione del desiderio del Santo, empì di zecchini la berretta del gondoliere. Da quel giorno la Signoria Veneta istituì, nell'anniversario dell'apparizione, una messa solenne di ringraziamento per lo scampato pericolo.

La leggenda dell'anello di san Marco attesta la fede viva del popolo nel patrono maggiore della Repubblica. Sin dal secolo XIII i leoni alati furono scolpiti in alto rilievo su municipi e su porte. In tutti i luoghi del Veneto, del Friuli, dell'Istria e della Dalmazia il simbolo della latinità adriatica ricorda le antiche vittorie su l'orrenda barbarie balcanica. Persino a Genova si ammira un leone alato triestino. Belli sono i leoni di Pola e di Muggia, dal chiuso evangelo, e belli i leoni del pulpito che si ammirano nella maggior chiesa di Grado. In piazza Tartini, a Pirano, il leone alato si trova in compagnia di quel san Giorgio difensor di Venezia, del quale parla la leggenda che abbiamo raccontata. Magnifico è il leone d'Albona, e degno di rilievo il leone di palazzo Venezia che ammiriamo in Roma.



Frequenti come in Istria e in Dalmazia sono nell'isolario le insegne della Serenissima. Bello è il leone di Curzola, su le colonne della Piazzetta.

Più volte l'odio degli sgherri d'Absburgo non rispettò l'immagine sacra. Ma un poeta adriatico, alludendo agli inutili vandalismi delle plebi sobillate, ebbe a dir con fortuna :

E dove el gran Lion ga piantà la so zampa no ghe xe forza al mondo che sgrafi via la stampa.

Il monito non giunse mai al cuore degli orgogliosi dominatori. Essi non si domandarono mai se per caso nel gran giuoco del mondo avessero peso le tradizioni e le virtù nazionali. Governarono la Venezia Giulia e Dalmatica come se la storia umana dipendesse soltanto dalle vicissitudini della violenza. Era inutile per quegli scongiati tenere aperte le pagine della Legge. Ed oggi, libero dai ceppi absburgici, il Leone torna a imperare sul mare nostro e ripete alle giovani generazioni dell'Italia libera il motto d'amore e di giustizia:

Pax tibi, Marce, evangelista meus.



Leone di San Marco sulla basilica di Venezia



DANTE e la navigazione

Autore Silvestro Sannino

Editrice Gaia, 2012, € 8,00

ISBN 978-88-97741-02-2, 2012

“Se tu segui tua stella

Non puoi fallire a glorioso porto”

Inf, XV, 55-56

Il mare e le navi; le rotte e gli astri.

Il saggio di Sannino come guida introduttiva al tema della navigazione in Dante.

Nell'opera dantesca istruzioni per la navigazione e sommario di scienza nautica; l'opera dantesca come chiara allegoria dell'esistenza in una “serie policroma di metafore e similitudini”.

Sono quasi sempre le difficoltà, i pericoli, le ansie, le angosce, i timori, che rendono il vivere assimilabile ad una dura navigazione per mari avversi, insidiosi, crudeli, che richiede grande perizia, tenace impegno e

profonda convinzione per guadagnare infine, la desiderata meta, il salutare porto della propria esistenza.

“ . . . Il mare, il porto, la navigazione: ruota attorno a questo triangolo una serie policroma di metafore e similitudini, che Sannino registra e commenta con riflessioni appropriate che illustrano i dati tecnici senza mortificare la poesia, anzi sottolineandone costantemente la complessità.

A Sannino non sfugge, peraltro, che il poema dantesco, pur rappresentando in chiave escatologica il mondo ultraterreno, riflette uno specifico e ben concreto contesto sociale ed economico. Di qui lo sguardo rivolto dall'autore ai collegamenti fra i versi allusivi alla navigazione e le convinzioni dantesche sul mondo, sulla vita, sulle dinamiche socio-economiche. Alle notazioni specificamente nautiche Sannino aggiunge poi il commento a luoghi danteschi di tenore astronomico, quando questi siano connessi al tema della navigazione. Un utile lessico nautico chiude un libro di gradevole lettura, che reca un contributo alla corretta esegesi dantesca ed offre stimoli ad ulteriori analoghe indagini. Il poema dantesco è un'opera complessa: è bene che non sia terreno esclusivo dei dantisti di professione, ma diventi sempre più campo di convergente interdisciplinarietà.” (dalla Premessa del Prof. Agnello Baldi)



