



Notiziario CSTN

OTTOBRE 2024
N° 146



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° 146

NOTIZIARIO ON-LINE

ottobre 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Temistocle l'ateniese | pag. 15 |
| • Lettere in Redazione | pag. 2 | • Cunservet Deu su Re | pag. 18 |
| • La statua della Madonna (estensione)..... | pag. 4 | • Piccolo yachting . . . | pag. 21 |
| • Amicus Plato . . . | pag. 7 | • Marcello James: 100 anni di sport | pag. 29 |
| • L'eroico combattimento | pag. 12 | • AIVE NEWS | pag. 36 |

EDITORIALE

Sin dall'inizio della fondazione nel 2012 la forza di questa rivista è costituita dal livello dei contenuti, dalle materie storiche trattate e dalle firme riguardevoli che ci onorano della loro collaborazione. La partecipazione, a "title lovely", caratterizza e rende appassionante l'insieme che si diffonde sempre più tra lettori che sono ormai diverse migliaia. Altro valore aggiunto del Notiziario è la corrispondenza che riceviamo sull'email "notiziario@cstn.it" ed alla quale rispondiamo sistematicamente. Su questo numero di questi interventi ci sono degli esempi. In un'epoca in cui si legge sempre meno trovare persone che sentono il bisogno di scambiare opinioni, pareri, approfondimenti in nome della cultura marinara, quella che noi esclusivamente trattiamo, la quale come "il sapere ha un piede in terra e l'altro in mare".

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia della foto: "L'8 metri Stazza Internazionale Vega (I-4) costruito dal Cantiere Baglietto di Varazze (GE) nel 1925, ancora oggi navigante.

Hanno collaborato: **Antonio Annunziata, Attilio Borda Bossano, M.A. Bragadin, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino.**

INFORMAZIONI DAL CSTN . . . (a cura del Direttivo)

"Il 5 settembre, il Centro Studi Tradizioni Nautiche ha ripreso, a pieno ritmo, le attività! Il socio Mario Di Monte ci ha donato la scatola di montaggio del veliero a motore denominato "Capri" che Gennaro Lepre sta assemblando con competenza. Il 26 settembre, presso la Sala Rolandi, nell'ambito del programma "Leghiamoci ad una storia", lo scrittore Ciro Pellegrino ha presentato la sua ultima pubblicazione. L'evento ha visto coinvolti nell'organizzazione il Centro Studi, la Lega Navale Sezione di Napoli e l'Accademia dell'Alto Mare."

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

IL NOTIZIARIO È SU



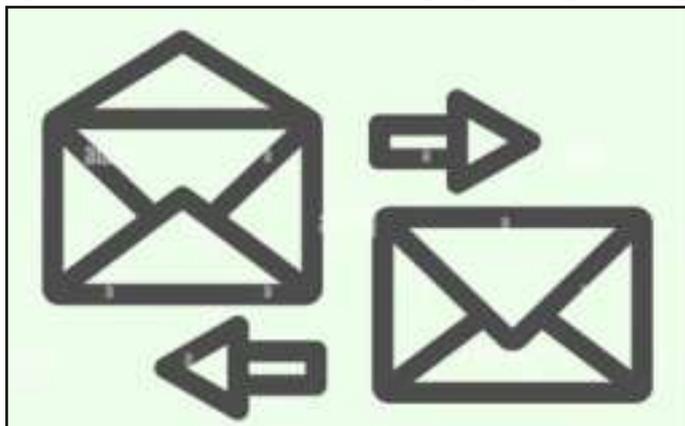
COME @centrostuditradizioninautiche

CORRISPONDENZA CON LA REDAZIONE

Tutti sanno ormai da anni che il Notiziario non s'interessa abitualmente, per propria scelta filosofale, di cronaca e di avvenimenti attuali se non strettamente collegati alla storia quale "ricerca sui fatti del passato e il tentativo di una narrazione continua e sistematica degli stessi fatti, in quanto considerati storia dell'uomo" (da Wikipedia). Da un articolo pubblicato nel numero passato ("La titanica impresa di Pola") è scaturita una corrispondenza spontanea e motivata che dimostra quanto è importante lo scambio anche tra sconosciuti che hanno interessi condivisi.

A titolo d'esempio, sui tanti che ricorrono al CSTN, riportiamo lo scambio epistolare avvenuto recentemente con la nostra redazione.

LA POTENZA DEL COMUNICARE



Il 06/09/2024 15:00, Livio Lupi ha scritto alla Redazione del CSTN

Spett.le Redazione,

in riferimento all'articolo sui due grandi Eroi di guerra Rossetti e Paolucci apparso sull'ultimo numero del Notiziario, mi sento in dovere di aggiungere alcune note di natura storica/storiografica.

Il lungo articolo, scritto nel lessico tipico degli anni '20, alla fine non rende giustizia al valore dei due Raffaele perché insiste su una roboante descrizione dell'azione senza mai scendere in quei particolari che l'hanno resa così grande.

La lunga preparazione fisica e tecnica dei due, la loro lotta contro le correnti, i dubbi che attraversano le loro menti, il loro stato d'animo durante l'azione, le difficoltà tecniche affrontate, la pioggia sferzante, l'improvviso quasi-affondamento della mignatta, l'esplosione della seconda torpedine con il conseguente affondamento del transatlantico Wien mancano!

Non è certo, ma sembra anche che Rossetti abbia devoluto alla vedova Vukovic parte della sua ricompensa per l'affondamento della corazzata.

*Per completezza menziono anche alcuni aspetti che non vogliono minimamente scalfire la grandezza, il valore, il coraggio, la determinazione e la tenacia dei due ma che emergono dallo studio della Storia. L'imperatore Carlo I sentiva che entro breve sarebbe stato sconfitto e, pur di non dover consegnare tutta la flotta al nemico, preferì cederla al nascente Regno di Slovenia Bosnia e Serbia, germoglio del futuro Regno degli Slavi del Sud (Yug - Slavia). UFFICIALMENTE l'Italia non sapeva di questo "passaggio di proprietà", ma è ipotizzabile di sì perché aveva diverse spie a Pola, complice anche la lingua. Inoltre si sapeva perfettamente che per la fine del conflitto era questione di giorni, come in effetti è stato. Per ultimo, è vero che i nostri hanno avvertito il comandante Vukovic dell'imminente pericolo, ma non hanno salvato l'equipaggio perché ci sono stati comunque oltre 200 morti. 300, secondo alcune fonti. Queste riflessioni portano a dubitare sulla effettiva necessità di affondare la **Viribus Unitis** in quel preciso momento storico, cosa **BEN DIVERSA** all'inizio del progetto, primavera 1918.*

Bibliografia

Le audaci imprese dei MAS di Ettore Bravetta, edizioni Giacomo Agnelli - Milano gennaio 1931 - pagg. 129-157

La grande guerra sul mare del contrammiraglio Bravetta, edizioni Mondadori - Milano 1925 - pagg. 270-277

Firmato: Livio Lupi, affezionato lettore

Il 08/09/2024 11:00, la Redazione del Notiziario risponde:

Gentilissimo “affezionato lettore” Livio Lupi.

Prima di tutto grazie per la sua gradita e cortese nota in riferimento all’articolo da noi pubblicato sul numero di settembre.

Quando i lettori, che sono ormai molte migliaia, in Italia e all’estero, sentono il bisogno di intervenire aggiungendo precisazioni, correzioni, approfondimenti etc . . . degni di nota, ci sentiamo orgogliosi di aver creato una sorta di simposio su materie di mare sempre poco conosciute e bisognose di contributi come quello che lei ci ha inviato.

Noi siamo sempre soliti pubblicare quanto ci viene suggerito e, se non ha nulla in contrario, lo faremo, ovviamente a nome suo, anche in questa occasione nel prossimo numero.

Inoltre notiamo che lei, “affezionato lettore” . . . definizione per noi molto gratificante e per questo le siamo profondamente grati, non è iscritto nella mailing list del Notiziario CSTN, e desumiamo che probabilmente lo scarica dal nostro sito www.cstn.it, dove è anche possibile scaricare tutti i numeri arretrati sin qui pubblicati, 145 dal settembre del 2012.

E’ inutile dire che ci farebbe piacere d’inserire il suo indirizzo nella mailing list, sempre a titolo gratuito, e magari, perché no?, poterla annoverare tra i collaboratori avendo capito che lei deve essere uno appassionato, non trascurabile, di storie marinare.

Cordiali saluti.

Paolo Rastrelli (Redazione Notiziario CSTN)

Il 08/09/2024 15:25, Livio Luci risponde:

Egregio Paolo,

è molto semplice: i lettori sono molte migliaia perché il notiziario li merita.

Non ho nulla in contrario alla pubblicazione delle mie brevi note. L'incursione di Pola è un must della Grande Guerra sul mare. Ce ne sarebbero altri, che purtroppo stanno scivolando verso l'oblio come: la risposta dei nostri MAS al bombardamento di Cortellazzo, l'affondamento della (corazzata) Wien, la beffa di Buccari, l'affondamento della Santo Stefano . . .

Sono un "affezionato lettore" perché il mio caro amico Massimo Dal Mas, anche lui velista e già nella vostra mailing list, mi passa le copie della Rivista ogni mese, e se se ne dimentica le vedo dal sito.

Può inserirmi nella mailing list, mi fa piacere e se, molto umilmente potrò, sarò onorato a portare il mio piccolo contributo. Sono un appassionato di Grande Guerra in generale.

Parlando di vela e tradizioni: nella notte dei tempi ebbi un maestro che mi trasmise alcune particolarità su come gli artigiani costruivano i bozzelli nei cantieri veneziani fino al secondo dopoguerra, cioè fino all'arrivo delle forniture industriali. Rielaborando queste informazioni, adattandole ad uno stile più moderno e soprattutto mediandole con i materiali oggi reperibili, anch'io mi sono messo a costruire bozzelli "classici", chiaramente facendo anche uso di utensili elettrici. Lo faccio per pura passione, perché creare un oggetto partendo da un ciocco di legno è magia, perché adoro lavorare con le mani . . .

Magnetizzato dalla potenza del web, in questo link ho messo alcuni filmati che mostrano come costruisco i bozzelli.

<https://www.youtube.com/@bozzello63/movies>

cordiali saluti, Livio Lupi

NOTA DELLA REDAZIONE:

VISITANDO IL SITO SUINDICATO AVRETE LA MAGICA ED AFFASCINANTE VISIONE DI VEDERE LE FASI DI COSTRUZIONE DEI BOZZELLI FATTI RIGOROSAMENTE A MANO DALL’AMICO LIVIO.

ANCORA . . . LA MADONA DI MESSINA

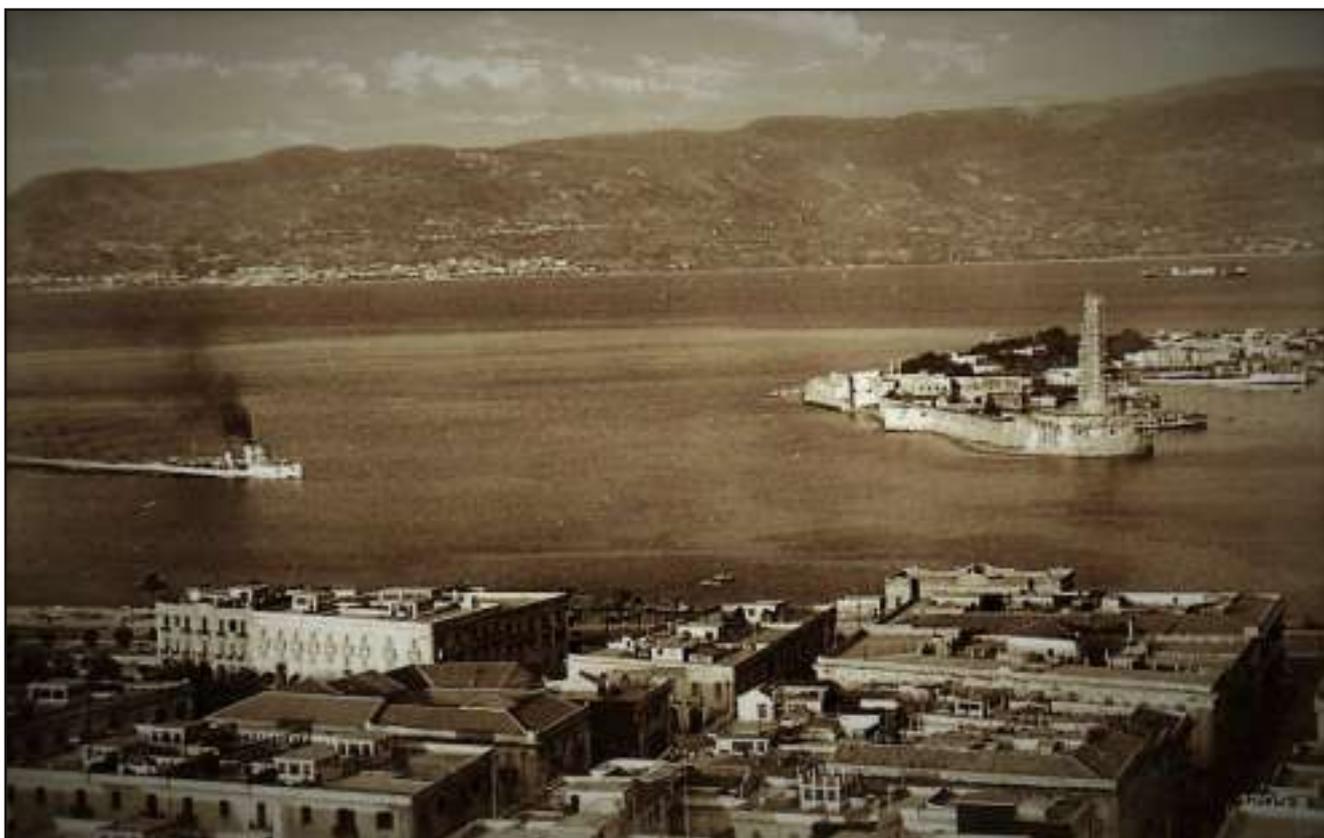
L'amico messinese Attilio Borda Bossana, apprezzato e valente giornalista e scrittore, cultore della storia marinara, a seguito del nostro articolo (anno 1934) sulla storia della statua della Madonnina del porto di Messina, ha raccolto il nostro appello ed ha inviato un suo scritto che completa quanto da noi riportato con l'aggiunta di note e rare foto d'epoca. Credendo che questi sono i miracoli che il Notiziario riesce a fare in nome della cultura del mare, che unisce e non divide gli uomini, ringraziamo Attilio ed aspettiamo sempre qualche suo nuovo e prezioso contributo.



NOVANTA ANNI FA LA CONSACRAZIONE E NEL 1954 L'INCONORAZIONE DELLA STATUA DELLA di ATTILIO BORDA BOSSANA

Una delle presenze architettoniche e monumentali più rappresentative e rappresentate della città di Messina è la stele con la Madonna della Lettera all'ingresso del porto. Ma è anche l'elemento che meglio rinsalda il territorio al suo mare, che unisce i viaggiatori ai suoi abitanti con le parole “Vos et ipsam civitatem benedicimus” riportate sul bastione cinquecentesco del Forte del SS. Salvatore.

Giungendo via mare o partendo dalla città dello Stretto, a bordo di ferry boat una volta, di aliscafi e traghetti poi o di navi da crociera, quella frase riconduce al primo secolo d.C., all'anno 42, quando l'apostolo Paolo, durante il suo viaggio verso Roma, fece sosta a Messina, raccontando le opere di Gesù. Un gruppo di messinesi si convertì al Cristianesimo e inviò subito una rappresentanza in Terra Santa a rendere omaggio alla Madre Celeste, ancora vivente. Maria incontrò l'Ambasceria il 3 giugno a Gerusalemme e scrisse per l'intera popolazione una lettera in ebraico, legata con una ciocca di capelli, oggi conservati nel Duomo di Messina, con la frase di benedizione perpetua sulla città. Da ciò derivò il forte culto mariano e la devozione alla Madonna della Lettera che viene ribadita il 3 giugno di ogni anno, festa della patrona di Messina. La Stele votiva con la Statua della Madonna benedicente, simbolo della tradizione religiosa della città, legata al culto della Sacra Lettera, fu realizzata nell'ambito degli interventi promossi dall'Arcivescovo Mons. Angelo Paino, durante gli anni fervidi della Ricostruzione.



1934 La stele della Madonnina è in costruzione.

Novanta anni fa, il 12 agosto 1934 la Sacra Effigie fu consacrata ed illuminata da papa Pio XI che azionò dalla sua residenza romana il delicato meccanismo radioelettrico progettato da Guglielmo Marconi.

Il 13 agosto 1947 Pio XII ripeté il gesto del suo predecessore illuminando, per la seconda volta nella storia, la stele da Roma, solennizzando la conclusione dei lavori di riparazione per i danni che la statua della Madonnina, come i messinesi amano definirla, aveva subito durante il secondo conflitto mondiale; una scheggia tra l'altro ne aveva danneggiato un braccio. Il Papa volle ricordare il gesto con un radiomessaggio e ribadendo che il risorgere della stele è come una «promessa che si rinnova», promessa a una città devota a Maria nei secoli e promessa di un popolo alla sua Madre e Regina. Queste furono le sue parole: «In questa mistica sera, al cospetto del vostro mare azzurro e della vostra terra incantata, torna l'esultanza di tutto un popolo che in questo momento appunta sulla colonna votiva i suoi sguardi e il suo pensiero e a Maria tutta



La statua della Madonna in una fase di lavorazione nel 1934.

l'anima [...]». Poi settanta anni fa, il 16 settembre del 1954 per commemorare l'anniversario della partenza di Don Giovanni d'Austria alla volta di Lepanto, la statua fu solennemente incoronata alla presenza del cardinale di Palermo, mons. Ernesto Ruffini, e impresiosita della Sacra Lettera in bronzo dorato, nella mano sinistra della Madonna. L'imponente struttura si eleva fino a sessanta metri sul livello del mare, posta sulla terrazza circolare del Forte SS. Salvatore (XVI secolo), nel punto estremo della Falce del Porto, delimitata dal bastione che reca l'iscrizione di benedizione. È costituita dalla stele ottagonale prismatica rastremata, rivestita in pietra di Trapani, internamente praticabile culminante nel capitello floreale sulla base del quale poggia la statua svettante sul globo e rivolta verso l'abitato.

Il manufatto apicale, alto sette metri, cavo e sostenuto da un traliccio interno ferroso, fu forgiato dalla ditta Cerri di Milano che tradusse il bozzetto dello scultore Tore Calabrò, ispirato dal simulacro d'argento del 1902 di Letterio Gangeri, custodito nel Tesoro del Duomo.

È costituito da una serie di lamine di rame modellate a stampo e saldate l'una all'altra tramite perni rivettati, dorate a foglia d'oro applicata su una missione di olio di lino pigmentato, che il restauro del 1998 ha ripristinato. A disporre l'intervento fu l'Amministrazione comunale che deliberò di affidare la doratura alla ditta Rosario Schillace di Acicatenà, la stessa a cui il Comune di Messina aveva precedentemente affidato i lavori di restauro della statua e dell'armatura portante per un importo di 121 milioni di lire.

Entrambi gli interventi di restauro, furono portati avanti in intesa con la sezione Storico artistica della Soprintendenza ai beni culturali di Messina, dopo i lavori di somma urgenza per il consolidamento della stele. Dal 24 aprile 1998 al 29 giugno 2000, fu anche montato sulla stele un orologio elettronico, voluto dall'arcivescovo, mons. Giovanni Marra, posto alla base della statua, in corrispondenza della sfera, perché segnasse l'attesa e l'arrivo del Giubileo.

Il 3 agosto 2008 è stata rimontata, grazie all'intervento dell'Autorità portuale di Messina e la collaborazione della ditta Schipani, la corona che cingeva la statua della Madonnina, da anni in disuso ed il cui circuito elettrico era stato danneggiato nel settembre 2004, da un fulmine. Vari interventi poi nel 2010 e nel 2019 hanno permesso il ripristino di alcune lettere mancanti, mentre ad agosto 2019 è stata attivata l'illuminazione della cortina muraria esterna del Forte San Salvatore. La realizzazione si deve ad un progetto commissionato dall'Istituto Italiano dei Castelli, in collaborazione con Marina Militare attraverso il Comando Marittimo Sicilia, e grazie ad un'ampia sinergia tra istituzioni locali, forze sociali, culturali, imprenditoriali e religiose della città tra cui la Fondazione Bonino-Pulejo, il Banco Bpm, l'Università di Messina e Bertani Domains e con il duplice significato di abbellire la fortificazione cinquecentesca e l'ingresso del porto, con le luci del tricolore, per ribadire la speranza e il sentimento di appartenenza ad una Nazione, riscopertasi unita nella lotta contro il coronavirus.

A luglio di quest'anno sono stati poi completati i lavori di messa in sicurezza della Stele della Madonna della Lettera Infine avviati nel settembre 2022, insieme agli interventi della Porta spagnola del Forte San Salvatore e al Portale di accesso alla Lanterna del Montorsoli, finanziati dall'Assessorato regionale dei Beni culturali e dell'Identità siciliana per un importo complessivo di un milione 178mila e 473 euro.



La stele della Madonnina con scritta.

STORIA DELLA NAVIGAZIONE

Il Professore Silvestro Sannino segue amorevolmente il nostro Notiziario e la redazione è orgogliosa ed onorata di poter contare sulla sua preziosa ed edificante collaborazione. La sua numerosa bibliografia spazia in vari campi e soprattutto sulle scienze e sulla storia della Navigazione nautica, materia della quale è stato Ordinario, Preside di Istituti Nautici e Ispettore del Ministero della Pubblica Istruzione. Possiamo anticipare, con particolare vanto, che dal prossimo numero l'amico Silvestro sta preparando, in esclusiva per il nostro Notiziario, una straordinaria sintesi a puntate delle grandi scoperte geografiche che egli stesso definisce: "la più grande rivoluzione storica di ogni tempo".



AMICUS PLATO SED MAGIS AMICA VERITAS SILVESTRO SANNINO

ELOGIO DEL NOTIZIARIO CSTN

Complice il gran caldo degli ultimi tempi ho fatto una rapida incursione, a volo di uccello, nell'archivio del Notiziario diretto con chiara e sapiente visione culturale, varietà degli argomenti trattati, eleganza e coerenza dell'indirizzo editoriale non disgiunte da una veste tipografica di gradevole estetica, cadenza di uscita puntuale e sobrietà delle singole copie della rivista, la quale è dedicata in primis alla diffusione degli studi relativi alla migliore tradizione nautica. E la Redazione sa che tale giudizio è condiviso da Decio Lucano.

Per uno storico della navigazione sono molti gli argomenti sui quali poter fare delle utili riflessioni ma sarebbe

un percorso troppo lungo e gravoso per gli eventuali lettori. Mi basta dire, hic et nunc, che ho trovato sempre nei temi proposti interesse e vivacità nei contenuti, originalità nelle elaborazioni, sobrietà nelle analisi, concretezza e chiarezza nei messaggi specifici. Quando si parla dei porti e degli approdi del Regno delle due Sicilie o delle regate veliche, dell'Horologium Oscillatorium di Huygens (ritenuto da molti autorevoli storici della scienza il trattato più importante dopo i Principia Mathematica di Isaac Newton) o dei viaggi in Antartide del San Giuseppe Due di Giovanni Aimone-Cat o si esplorano e si descrivono i fari del mondo, etc. etc. in modo chiaro, convincente, pertinente ed esaustivo bisogna prendere atto che non vi sono altre riviste, del genere euristico, in grado di reggere il confronto, e non solo in lingua italiana.

E mi fa piacere di aver potuto dare un contributo al Notiziario con alcuni brevi saggi

sulla navigazione più ardua e più difficile di ogni tempo fatta dalla nave *Victoria* al comando di Juan Sebastian Delcano (*ritratto*). A tal fine ho ricostruito la rotta della *Victoria* sulla base dell'unico roteiro della spedizione a noi pervenuto, quello di Francisco Albo. Questo studio mi ha consentito di fare, per la prima volta, un'analisi tecnica accurata della sublime navigazione della *Victoria*, in linea con il tenore generale, scientifico e tecnico, del Notiziario.



Juan Sebastian Delcano (1486 o 1487-1526).

A PROPOSITO DI DUE RECENTI ARTICOLI

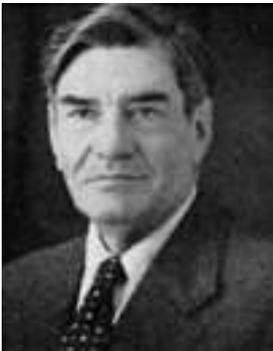
Sic rebus stantibus devo rilevare, purtroppo, che due articoli pubblicati nei numeri: CSTN - 142 (Vita su una Nao) e CSTN - 144 (Il trattato di Tordesillas) a mio parere non possono essere ritenuti, in relazione al tenore del Notiziario, di adeguato livello generale

e specifico. Ritengo che tale segnalazione sia doverosa da parte mia anche perché il Direttore spesso, nel merito di argomenti particolari, come nel caso di specie, si deve fidare dell'autore. Nel primo articolo, "Vita su una Nao", dopo una specie di preambolo, ora arbitrario nei giudizi ed ora errato nel merito, viene riportato alla lettera il contenuto inedito della pag. 47 e seg. del II Volume del mio libro "Storia della Navigazione" senza alcun riferimento alla fonte. E questo "stile" di espressione si chiama "plagio letterario", censurabile sul piano culturale, etico e giuridico; aggravato, nella fattispecie, se si considera che il detto articolo ha finalità mercantile, non euristica; specie se è saccheggio.

Negli articoli citati si notano diffusi misologismi e paralogismi che disorientano il lettore poco addentrato nella complessa storia dell'epopea delle Grandi Scoperte Geografiche. Nei due scritti mancano le indicazioni sulle fonti storiche di riferimento e l'elaborazione soffre di incoerenza strutturale. I giudizi ivi espressi sono basati su enunciati spesso apodittici, arbitrari, e con diffuse inesattezze, specie di natura navigatoria.

Il Trattato di Tordesillas viene presentato come una specie di disputa tra "paranze" in concorrenza tra di loro che litigano nei mercatini rionali. L'autore lamenta che gli storici non hanno compreso l'importanza del trattato ma senza indicare a quali storici intende riferirsi. Tutti gli storici?

Cominciamo col dire che la storiografia delle Grandi Scoperte Geografiche annovera autori di varie nazioni con vaste competenze sul piano generale e scientifico. In particolare la scuola portoghese ha espresso una serie di studiosi tra cui molti cattedratici di fama internazionale. Tra questi Armando Cortesao (*foto*), storico di



estrazione scientifica, nel trattare l'argomento con un'analisi completa, approfondita e convincente, sul piano storico e geografico, conclude la sua indagine in questi termini: "Quello che importa rilevare, penso, malgrado la rivalità, le divergenze ed i difficili negoziati, Spagnoli e Portoghesi riuscirono a dividersi amichevolmente ed in pace il mondo che avevano scoperto o stavano per scoprire. Questo accordo trascendente nella storia universale si deve alla intelligenza tattica e diplomatica sorretta da un puro amor patrio sia di D. Fernando e di D. Isabel e sia di D. Joao II. Il Trattato di Tordesillas è, senza dubbio, uno dei più grandi e ammirevoli strumenti diplomatici di ogni tempo - fonte perenne di analisi, di studio e di riflessione sotto molti e vari aspetti".

Armando Cortesao (1891-1933).

LA RATIO DEL TRATTATO DI TORDESILLAS

Ma per capire la reale consistenza e importanza del predetto trattato bisogna cercare di penetrare la sua ratio, la sua ragion d'essere. Questo implica individuare le condizioni geopolitiche precedenti al trattato e alla sua formulazione giuridica, con particolare riguardo alla posizione della linea di demarcazione, detta raia, coincidente col meridiano situato a 270 leghe dalle isole di Capo Verde. Quale isola di esse?

Per individuare le condizioni geopolitiche alla vigilia del trattato è necessario esaminare brevemente le attività marittime dei due Paesi Iberici, Spagna e Portogallo.

Il Portogallo, dopo la conquista di Ceuta del 1415, inizia la sua attività di ricerca di nuovi mercati lungo la costa africana e nel vicino Atlantico. Alcune tappe: nel 1420 si scopre Madera e nel 1427 vengono scoperte (o riscoperte) le Azzorre da Diogo da Silva. Sotto la guida energica e sistematica di D. Henrique o navegador, nel 1434 Gil Eanes supera il temuto Capo Bojador. Quindi i navigatori portoghesi raggiungono Cabo Blanco in Guinea e tra il 1441 ed il '44 Nuno Tristao raggiunge Capo Verde e poi la foce del Gambia. In tali anni viene introdotta la caravella, la nave simbolo delle scoperte, adatta alle navigazioni costiere e di bolina.



D. Henrique, dalla sua sede di Sagres, incoraggia anche navigatori e mercanti stranieri a visitare i luoghi appena scoperti. Tra questi il veneziano Alvise Cadamosto, diretto alle Fiandre, viene convinto a dirigersi a sud nel 1455 fino al fiume Gambia, viaggio che ripete l'anno successivo assieme al genovese Antoniotto Usodimare. I due mercanti navigatori, a causa di una tempesta, sono spinti verso ovest e tre giorni dopo vengono scoperte le isole di Capo Verde. Gomes Eanes de Zurara nella sua *Cronica dos Feitos de Guiné*, osserva con crudo realismo: "I mercanti non navigano che là dove il profitto è sicuro".

I grandi spostamenti in latitudine portano all'osservazione sistematica della stella Polare (o Tramontana) per il controllo della latitudine. Con la caduta di Costantinopoli nel 1453 si comincia a pensare di poter raggiungere l'India superando il Promontorium Passum degli antichi; ma nel 1460 muore D. Henrique e le attività di scoperte perdono velocità. Tuttavia nel 1471 Joao de Santarem e Pero Escobar raggiungono l'Equatore e viene sfatata l'antica credenza degli antipodi impenetrabili, ancora viva nell'*Ulisse* di Dante.



Joao II (1455-1495).

Nel 1474 le attività di scoperte passano sotto il controllo del principe ereditario che sarà poi re, col nome di Joao II (*ritratto*), dal 1481 al 1495. Il "principe perfetto" dà nuovo impulso alle attività di scoperte creando anche una giunta di matematicos per il supporto astronomico. Infatti alle basse latitudini la stella Polare non era più visibile (si perdeva la Tramontana) per cui si doveva osservare il sole con l'astrolabio nautico e le tavole di declinazione del sole. Nel 1481 viene costruito da Diogo de Azambuja il castello della Mina mentre Diogo Cao fa il suo primo viaggio (1482/84) in cui raggiunge e supera la foce del Congo fino a 13° sud.

Egli compie un secondo viaggio (1485/86) in cui lottando contro gli alisei di sudest e la corrente fredda del Benguela raggiunge Cabo Lobo in 23° sud. Segue il viaggio di Bartolomeu Dias (1487/88) che raggiunge e supera il Cabo da Boa Esperanza. Egli segue la costa che si incurva verso nordest e riconosce dalla corrente calda di Aghulas di essere penetrato nell'Oceano Indico. Al ritorno a Lisboa, Dias illustra la rotta al re Joao in una seduta in cui è presente anche Colombo. I due viaggi di Cao e di Dias mettono in evidenza la grande difficoltà di navigare lungo la costa del Sudafrica, contro i venti alisei e la corrente del Benguela, sfruttando solo per tempi limitati le brezze di mare e di terra; mentre il lungo tempo richiesto per giungere al Capo di Buona Speranza espone i marinai al micidiale scorbuto. Si rende quindi necessario cercare una rotta più agevole e più rapida. Dopo il rientro di Dias i viaggi di scoperta vengono sospesi. Come mai proprio quando la meta, cioè l'India, sembrava a portata di mano? È questa una svolta decisiva nella strategia di Joao II tesa a studiare il regime dei venti dell'Oceano Atlantico Meridionale.

Mentre Cao e Dias fanno i loro faticosi viaggi Cristoforo Colombo propone prima al Portogallo e poi alla Spagna di navigare per l'India lungo una rotta per ponente. Ma il suo progetto non viene ritenuto valido, sia a Lisboa sia in Castiglia, dalle rispettive giunte dei cosmografi, ed a buona ragione, malgrado la fantastica apologia di quel brillante e celebre storico di Colombo che fu Irving Washington.

Per quasi tutto il XV secolo la Spagna, come le altre nazioni europee, non si mostra interessata alle scoperte geografiche. Solo nel 1492, dopo la cacciata degli ultimi Mori da Granada, i sovrani di Castiglia ed in primo luogo la regina Isabella (*ritratto*), accolgono la proposta di Colombo e forniscono al genovese due caravelle (la *Pinta* e la *Nina*) ed una nao (la *Santa Maria*). La flottiglia parte il tre agosto 1492 da Palos de la Frontera e dopo una sosta di quasi un mese alle isole Canarie, in possesso della Spagna fin dal XIV secolo, lascia l'isola di Ferro con rotta a ponente. Dopo 33 giorni di navigazione il 12 ottobre (23 ottobre nel calendario odierno) un marinaio della *Pinta* avvista l'isola di Guanahani chiamata poi San Salvador. Dopo aver esplorato parte di Cuba ed il versante nord di Haiti, Colombo, il quale pensava di aver raggiunto l'India, parte per il ritorno ed a causa di una tempesta fa sosta a Lisbona, ai primi di marzo, prima di rientrare in Castiglia.



La regina Isabella II di Spagna (1451-1504).

Egli viene ricevuto da re Joao II in modo cortese, anche se i cronisti coevi

esprimono pareri diversi.

Quindi raggiunge Palos il 15 marzo 1493 e si reca presso i sovrani, i Re Cattolici, a Barcellona, i quali lo accolgono con grandi onori mentre la sua impresa si diffonde nella Cristianità. In breve viene allestita, sotto la saggia e lucida regia del “primo ministro” Juan Rodriguez de Fonseca, una flotta di 17 navi che è pronta a partire già nel mese di settembre con circa 1200 uomini. Prima del viaggio i sovrani lo invitano a fare la carta del Mare Oceano con la posizione delle nuove terre, come da suo solenne impegno quando aveva ricevuto l’incarico, in forza delle Capitolazioni, per il viaggio “dalle parti delle Indie”; ma Colombo non sarà mai in grado di realizzare una carta del genere, compito fuori delle sue capacità geografiche e cosmografiche.

INTERESSI E STRATEGIE A CONFRONTO

La scoperta delle nuove terre pone subito il problema, politico e diplomatico, di stabilire nuovi criteri per definire i limiti delle zone di influenza di Spagna e Portogallo. Le precedenti regole, fatte sempre sotto l’egida del Papa pro tempore, avevano un criterio di demarcazione basato sulla latitudine ma adattato alle terre già possedute. Il trattato di Alcacovas del 1479 assegnava le scoperte a sud delle Canarie al Portogallo perché lì non vi erano altri Paesi interessati ma solo i Lusitani. Ora si rendeva necessaria una demarcazione nel senso delle longitudini mediante un meridiano che separasse le zone portoghesi da quelle spagnole.

E già il papa Alessandro VI nel 1493 preparava una bolla in cui si stabiliva che il meridiano di separazione o raia fosse la linea tracciata da polo a polo e passante a 100 leghe a ovest delle isole di Azzorre o di Capo Verde. Gli interessi dei due paesi iberici erano chiari per la Spagna che voleva salvaguardare il possesso delle nuove terre scoperte; per il Portogallo la situazione era più delicata. Da una parte i lusitani volevano garantirsi le terre dell’oriente dove si producevano le spezie pregiate; dall’altro volevano avere un’influenza sull’Atlantico Meridionale in cui cercavano le rotte buone per l’Oriente via Capo di Buona Speranza.

Se la raia si spostava troppo a ovest rischiavano di perdere a est le isole delle spezie, non ancora raggiunte ma la cui esistenza era nota. Viceversa una raia più a est impediva il controllo dell’Atlantico Sud e parte del Brasile di cui il re aveva notizie riservate, secondo la politica del “sigilo”, come ricorda anche Colombo nel suo terzo viaggio e riportato da Fra Bartolomé de Las Casas nella sua “Historia de las Indias”.

La scelta del meridiano a 270 leghe garantiva a D. Joao II tutti gli interessi a est e a ovest; e gli sviluppi futuri dovevano dargli piena ragione. Joao II poté richiedere la posizione della raia a 270 leghe, senza rischi per i propri interessi, perché i Portoghesi avevano dati più precisi della geografia orientale e dell’Atlantico come si può desumere anche da tutti i fatti legati alle attività dei lusitani, molti dei quali si possono riscontrare da un’attenta analisi del planisfero del Cantino del 1502. Inoltre avevano conoscenze più precise sulle reali dimensioni della Terra. Infatti essi ritenevano il grado di meridiano pari a 17.5 leghe ed anche 18 in Duarte Pacheco Pereira, *(ritratto)* uno dei navigatori più istruiti dell’epoca, con un errore sulla misura reale inferiore al 4%.

La conferma viene dalla considerazione che nel progettare il viaggio alle Molucche Faleiro e Magellano trovarono, in base ad elementi di fonti portoghesi, che le isole delle spezie pregiate si trovassero a cavallo dell’antimeridiano della raia. Pertanto quelli che affermano in modo sincretico e avventato che Magellano non conoscesse la grande ampiezza dell’Oceano Pacifico dimostrano di non avere alcuna conoscenza dei problemi metrologici relativi alle scoperte geografiche.

Vi è ancora da osservare che dal diario di Francisco Albo emerge, nel viaggio dalla Castiglia alle Molucche, una valutazione della stima della longitudine con un errore inferiore ai 5° rispetto ai valori reali e questo si spiega perché il viaggio fino alle Molucche avvenne in condizioni sempre favorevoli di navigazione.

Il superiore livello di ordine cosmografico e nautico trova ancora riscontro nel fatto che dopo il primo viaggio di Vasco da Gama in India, fatto alla fine del XV secolo, doveva trascorrere quasi tutto il XVI secolo prima che una nave non portoghese riuscisse a seguire la rotta per l’Oriente via Capo di Buona Speranza.



Duarte Pacheco Pereira (1460-1533).

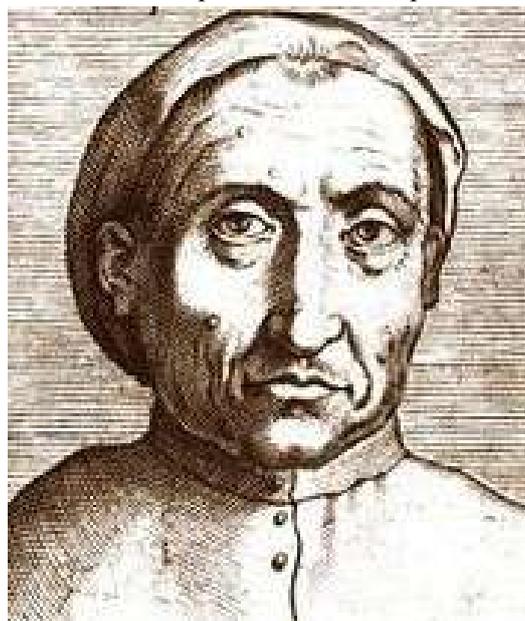
Sui problemi relativi alle longitudini delle Molucche che emersero nella Giunta di Badajoz del 1524 e col trattato di Saragozza del 1529 ne possiamo parlare in altra occasione se lo ritieni opportuno, caro Direttore Paolo. In quella eventuale sede si discuterà anche del problema di individuare operativamente la posizione geografica della raia, cioè del meridiano di demarcazione (e del suo antimeridiano).

E' significativa la scossa filosofica che subì la posizione dei neo aristotelici dopo l'arrivo della *Victoria* il sei settembre 1522. Infatti il filosofo aristotelico Pietro Pomponazzi (*ritratto*), discutendo del rapporto tra scienza ed esperienza si chiedeva: e se l'esperienza viene in conflitto con la scienza come si risolve il dilemma?

Fino a qualche anno prima non vi erano dubbi, si rispondeva: "Ipsa dixit" l'ha detto lui, Ari e non si discute. Ma ora alla stessa domanda Pomponazzi risponde: "Standum est sensui et dimittenda ratio" vale a dire se l'esperienza è in conflitto con la scienza allora l'esperienza resti, si deve considerare e la scienza (filosofia) deve essere accantonata, messa in disparte.

Si tratta di una delle rivoluzioni culturali più profonde e più drastiche di ogni tempo!

(*Silvestro Sannino 25 agosto 2024*)



Pietro Pomponazzi (1462-1525).



"Le navi di Colombo" , stampa del 1892, del pittore tedesco Gustav Adolfo Closs (1864-1938), Fonte il Giornale domenicale di Stoccarda "Uber Land, Uber Meer", n°49 anno 1892.

NON C'È TRAMONTO ALL'EROISMO

Tutte le guerre sono esecrabili, ma non per questo gli atti di supremo eroismo devono essere dimenticati. Pochi ricordano la storia del sommergibile "Torricelli" e del suo equipaggio, capaci in una estrema azione di guerra di stupire i flemmatici nemici inglesi fino al punto di essere costretti a rendere gli onori militari ai marinai italiani. (dalla rivista "Mare" della Lega Navale Italiana, luglio 1952)

L'EROICO COMBATTIMENTO DEL SOMMERGIBILE "TORRICELLI" Il Comandante, gli ufficiali e l'equipaggio onorati dagli inglesi M.A. BRAGADIN



La notte sul 2 giugno 1940 il sommergibile *Torricelli* stava attraversando lo Stretto di Perim: due giorni prima, al largo di Aden, aveva subito caccia da parte di unità inglesi e riportato danni tali da costringerlo a rientrare a Massaua, per di più navigando solo in emersione. Verso l'alba, poco a Nord di Perim, il *Torricelli* incrociò una cannoniera britannica, che lo avvistò. Ma la cannoniera (la *Shoreham*) possedeva una velocità inferiore a quella sviluppata dal sommergibile in superficie, perciò mentre il *Torricelli* arrancava a tutta forza verso Assab - essa chiamò in zona altre navi e si mise a tallonare da lontano il suo avversario.

5 CONTRO 1

Alle prime luci dell'alba, cinque navi britanniche erano già in vista del sommergibile: alla *Shoreham* si erano aggiunti una seconda cannoniera e tre grossi cacciatorpediniere i quali, per la maggiore velocità, si avvicinavano rapidamente. Impossibilitato ad immergersi, la fine del sommergibile era ormai questione di minuti, ma l'equipaggio era ben deciso a vender cara la pelle. Il comandante, Capitano di Corvetta Salvatore Pelosi, alle 5.30 fece aprire il tiro, prima degli Inglesi.

Il bilancio delle armi si riassumeva molto semplicemente: un cannone da 100 mm. e quattro mitragliatrici del sommergibile, contro diciotto pezzi da 120, quattro da 102 ed un centinaio di mitragliere degli avversari. Eppure il secondo colpo del *Torricelli* esplose sulla *Shoreham*, che fu poi costretta ad andarsene alla base, per riparazioni. Pelosi fece lanciare i siluri, ma gli Inglesi ne videro le scie e li evitarono.

Dopo mezz'ora di cannonate il *Torricelli* è ancora indenne, benché le distanze si siano talmente accorciate che sono entrate in lizza anche le mitragliatrici. Però alle 6.05 il sommergibile incassa un colpo: Pelosi ne è ferito,

il timone immobilizzato. Il sommergibile seguita a difendersi accanitamente e gli avversari, benché gli rovescino attorno una valanga di fuoco con tutte le armi, non riescono a colpirlo ulteriormente. Invece un proiettile del **Torricelli** va a segno sul CT **Kartoum** che, in preda all'incendio, è costretto ad abbandonare il campo ed allontanarsi verso Aden: poco più tardi le fiamme fanno esplodere il deposito munizioni e il **Kartoum** va a picco. Gli Inglesi ora tentano di accerchiare il sommergibile, per costringerlo alla resa e catturarlo ma, pur ferito, Pelosi tiene saldamente il comando ed ordina l'autoaffondamento della nave. Qualche minuto dopo il **Torricelli** e la sua bandiera scompaiono nelle onde. Prima di gettarsi in acqua i marinai lo salutano alla voce, trascinano Pelosi giù dalla torretta e poi lo sostengono affinché, ferito com'è, non anneghi. Il silenzio torna sul mare.

I CT **Kandahar** e **Kingston** si avvicinano per salvare i superstiti. Nessuno, meglio di quelli che hanno partecipato alla lotta contro il sommergibile italiano, potrebbe apprezzarne maggiormente il grande valore militare e morale. E gli Inglesi, che ne sono rimasti stupefatti ed ammirati, manifestano subito i propri sentimenti, con assoluta sincerità e con molta cavalleria.

Quando sale sul **Kandahar**, amorevolmente sorretto dai suoi, Pelosi è ricevuto con gli onori prescritti per gli ufficiali britannici: fischietto dei nostromi, equipaggio sull'attenti.

Il caposquadriglia, Capitano di Fregata Robson, accoglie il nostro comandante con grande cortesia, gli stringe la mano, dispone che sia medicato ed assistito, poi, con molta franchezza gli dichiara:

“Sono molto dolente che abbiate perduto la vostra nave, ma questa è la guerra. Però permettetemi di esprimervi la nostra più alta ammirazione per il valoroso comportamento del vostro sommergibile. Esso da solo, ha affrontato cinque navi, ha aperto il fuoco per primo con il suo unico cannone contro tutti i nostri, ed ha combattuto con la massima decisione. Noi, cinque contro uno, non siamo stati capaci né di affondarvi né di costringervi alla resa e di catturarvi”.

SEPOLTURA IN MARE

Anche sul **Kingston** il tenente di vascello Neri, ufficiale in II del **Torricelli**, ebbe analoga accoglienza, il comandante gli strinse calorosamente la mano e si congratulò con lui. L'ammirazione inglese, dunque, non era un fatto sporadico, ma diffuso in tutti coloro che avevano partecipato al combattimento. Sul **Kingston**, durante la navigazione verso Aden, poco più tardi morirono tre marinai che erano stati raccolti in fin di vita. Il caposquadriglia, comandante Robson, non appena ne fu informato chiese a Pelosi di decidere se le tre salme dovevano essere inumate in mare od a terra: il nostro scelse la sepoltura in mare, dove i tre caduti avevano degnamente combattuto.

I due cacciatorpediniere inglesi, allora, si disposero affiancati a breve distanza l'uno dall'altro ed ebbe inizio il rito funebre, in perfetto stile navale. Gli equipaggi britannici ed i superstiti del **Torricelli** si schierarono sui ponti a capo scoperto. Il comandante del **Kingston** lesse la preghiera funebre della Marina inglese, il Tenente di Vascello Neri pronunciò quella della Marina italiana. Poi, mentre un picchetto britannico presentava le armi, le tre salme vennero sepolte in mare, ciascuna avvolta in una bandiera tricolore, salutate da! trillo dei nostromi e da tre scariche di moschetteria.



Salvatore Pelosi (1906-1974) M.O. al Valore Militare.

Ma le manifestazioni di cavalleresco omaggio erano ben lungi dall'essere finite. Giunti ad Aden il comandante Robson invitò a pranzo Pelosi ed il suo "secondo", per commiato dal *Kandahar*. Due sere dopo, il 25 giugno, i nostri furono invitati ad un pranzo ufficiale offerto in nome dell'ammiraglio di Aden, che in quei giorni si trovava fuori sede. Il pranzo ebbe luogo sulla nave *Lucia* e vi parteciparono nove ufficiali superiori britannici, cioè i comandanti di tutte le navi da guerra presenti in porto: scopo dichiarato fu quello di far conoscere i nostri ufficiali e di rinnovar loro le espressioni d'ammirazione per il valoroso comportamento del *Torricelli*.

LA LODE DELL'AMMIRAGLIATO

Pelosi ed i suoi uomini rimasero ad Aden altre due settimane, sul piroscalo *Toklina*, che doveva portarli in India. Ma il 12 luglio vi fu una nuova e ancor più sorprendente manifestazione in loro onore. Quel giorno l'ammiraglio di Aden rientrò in sede e subito si recò sul *Toklina*, scusandosi con Pelosi per non averlo potuto vedere prima. E disse che ci teneva a portagli personalmente una comunicazione ricevuta dall'Ammiragliato britannico: questo famoso alto comando avversario, infatti, lo aveva incaricato di esprimere a Pelosi le congratulazioni della Marina inglese per la gesta del *Torricelli*.

Prima di accomiarsi, l'ammiraglio aggiunge ancora: "Non posso davvero considerare l'azione di Perim come una nostra vittoria. Oltre alla perdita del *Kartoum* e gli altri danni, ci sono 700 colpi di cannone e 5.000 di mitragliera che le mie unità hanno consumato e che mi sarà difficile reintegrare. Eppure le mie navi non sono state capaci di affondarvi. Vi informo, poi, che l'Ammiraglio mi ha incaricato di disporre affinché nei campi di prigionia sia riservato un particolare trattamento ad uomini valorosi come i vostri": ciò che si verificò realmente.

Credo che durante l'ultima guerra su tutti i fronti, nessuno mai abbia tributato ad un avversario onori così eccezionali come quelli che ricevettero il comandante Pelosi ed i suoi uomini: onori che hanno illuminato di luce pura e splendente la medaglia d'oro, di cui il nostro Comandante fu poi decorato.

Medaglia d'oro al Valor Militare

Capitano Salvatore Pelosi (motivazione)

Comandante di sommergibile dislocato in acque lontane ed insidiatissime, durante ardua missione svolta in condizioni ambientali oltremodo avverse, scoperto e sottoposto a prolungata caccia da parte di numerose siluranti, visto impossibile il disimpegno, emergeva accettando il combattimento in evidenti condizioni di inferiorità.

Aperto il fuoco con il cannone e con le mitragliere, si impegnava in epica lotta a distanza ravvicinata contro tre cacciatorpediniere e due cannoniere.

Lanciati anche i siluri, a corto di munizioni e con l'unità ripetutamente colpita, ed egli stesso ferito, decideva di salvare i suoi marinai ed affondava il battello che scompariva con la bandiera a segno salutato alla voce dal valoroso equipaggio.

Nell'impari lotta, il sommergibile affondava un CT ed infliggeva danni alle rimanenti unità avversarie. Trascinato in mare dai marinai che si erano rifiutati di abbandonarlo era da loro stessi sostenuto allorché, in seguito alla ferita riportata, aveva perduto i sensi. Coloro ai quali egli aveva indicato la via dell'onore e del dovere ridavano in tal modo alla Nazione ed alla Marina uno dei suoi figli migliori affinché a questi fosse ancora concesso di operare per il bene della Patria.

Magnifico esempio di uomo e di Ufficiale al quale lo stesso nemico ha tributato ammirazione e rispetto.

Mar Rosso Meridionale, 21 - 22 - 23 giugno 1940



Grazie alla rivista "Mare" della Lega Navale (maggio 1952) abbiamo il piacere di presentare agli appassionati di storia navale uno straordinario articolo sul navarca di Atene Temistocle (Atene tra il 530 e il 520 a. C. - Magnesia 459 a.C.) a firma di Aldo Cocchia. Esempio più unico che raro, l'autore dell'articolo (Napoli 1900-1968), è stato un valoroso Ufficiale di Marina, Medaglia d'Oro, d'Argento e di Bronzo (tre concessioni), in servizio dal 1916 al 1963, partecipando alla prima e seconda guerra mondiale, alla guerra d'Etiopia ed alla guerra civile spagnola. Per le ferite di guerra nel novembre del 1968 è trasferito nel Ruolo d'Onore con il grado di Ammiraglio di Squadra e viene nominato Direttore della Rivista Marittima e dal luglio del 1963 Capo dell'Ufficio Storico dello S.M. della Marina dirigendo la stesura di parte dei volumi della collana relativa all'attività della M.M. nella seconda guerra mondiale. Fu egli stesso, privatamente, autore di alcuni libri rievocativi e di memorie. (da Wikipedia)



TEMISTOCLE L'ATENIENSE

ALDO COCCHIA

Nelle vite parallele di Plutarco la biografia dell'ateniese Temistocle è affidata a quella del romano Furio Camillo, non soltanto perchè entrambi i condottieri hanno origine oscura, ma perchè sia Camillo sia Temistocle, con la genialità delle loro concezioni belliche, seppero salvare la Patria in momento di grave pericolo. Altre somiglianze trova Plutarco nelle due vite parallele - somiglianze che a noi, per il nostro particolare punto di vista, non interessano - ma quel che lo scrittore non sottolinea affatto è che, mentre Camillo fu soltanto capo d'eserciti terrestri, Temistocle, fu essenzialmente stratega del mare. Il pericolo che incombeva sulla Grecia in genere, e su Atene in specie, intorno al 480 a. C. era pericolo che nasceva dal mare e che pertanto solo dal combattere sul mare poteva essere scongiurato in modo radicale, secondo una dottrina di guerra che non sarà mai tenuta abbastanza in onore dai reggitori di Stato grandi o piccoli che siano e che gli eventi della seconda guerra mondiale hanno luminosamente confermata.

Temistocle ateniese sentì la verità di questa dottrina - non sappiamo se per istinto o per ragionamento - e, quando il nemico, capitanato da Re Serse, si predispose a tentare l'invasione, volle che le Repubbliche elleniche affrontassero la lotta sul mare. La sua visione strategica fu completa; egli sentì o intuì tutta l'importanza del potere marittimo (il termine doveva esser coniato soltanto venti secoli dopo, ma il fatto è esistito dacché gli uomini hanno cominciato ad accapigliarsi fra di loro e cioè dacché mondo è mondo) e, sotto questo aspetto, la sua vita non presenta alcun parallelismo con quella del generale romano.

Tanto che noi siamo convinti che se il grande biografo dell'antichità potesse riscrivere oggi le sue vite, troverebbe per Temistocle (*busto*) analogie diverse da quelle già invocate e, precisamente, tenterebbe, secondo noi, un parallelo fra l'Ateniese ed Elisabetta d'Inghilterra. Non perchè il decorso dell'esistenza della figlia d'Anna Bolena abbia qualcosa in comune con il travagliato vivere dell'eroe di Salamina, ma perchè assai simili furono le vicende che segnarono i tempi dell'una e dell'altro; soprattutto perchè in Eliade ed in Gran Bretagna troviamo analoghi lo spirito la mentalità la volontà quando - giusto a duemila anni di distanza - i due Paesi vivono circostanze analoghe. La Grecia percossa dall'invasione persiana, la Gran Bretagna minacciata dalla Invincibile Armada di Filippo II. Contro la strapotente flotta nemica, che giungeva nei mari del nord aureolata dalla vittoria di Lepanto, Elisabetta levò lo sciame delle sue navi leggere; levò armi ed uomini in ogni porto; levò la perizia l'audacia la tenacia combattiva di Howard, di Drake, di Seymours, di Hawkins e si battè nelle condizioni più favorevoli per la flotta britannica: altrettanto fece Temistocle contro i Persiani del Re Serse.



Ma cominciamo col ricordare qualche dato della lotta marittima del 1588. I combattimenti del 20, 21, 22, 23 luglio sono troppo noti perchè sia il caso di rievocarli qui; basterà richiamare alla memoria che Howard non affrontò il nemico in mare aperto, in battaglia campale, ma lasciò che gli Spagnoli s'inoltrassero nella Manica e soltanto quando vide le pesanti squadre navali di Medina Sidonia impegnate in acque ristrette, prese ad azzannare, a martellare, a battere gli Spagnoli specie nelle formazioni di retro-guardia. La lotta fu talmente

vivace che la sera del 23 luglio gli Inglesi furono costretti ad approvvigionarsi di polvere da caccia nei castelli e nei villaggi della costa perchè a corto di munizioni. Il 24, nei pressi dell'isola di Wight, nuova battaglia; finché il 27 luglio Medina Sidonia riesce ad ancorare a Calais le sue stanche navi; ma neanche qui trova quel riposo del quale i suoi uomini hanno tanto bisogno ch , nella notte del 28 i Britannici lasciano cadere sulla flotta spagnola sei brulotti incendiari che portano letteralmente lo scompiglio tra le file nemiche.

Non intendiamo indugiarsi troppo a lungo sulle tristi note vicende dell'Invincibile Armada che, sbandata, tagliata a pezzi, incapace di combattere come di navigare, ebbe la tragica fine che tutti conoscono; assai pi  interessa di porre in rilievo che le condizioni belliche di Howard, di Drake, di Hawkins sembrano ricalcate punto per punto sui criteri che ispirarono la manovra di Temistocle ad Artemisio ed a Salamina. E chiariamo subito che non vogliamo affatto dire, con ci , che i grandi ammiragli di Elisabetta si siano fatti guidare dalle gesta della guerra peloponnesiaca, poich  certo n  Howard, n  tanto meno Drake, dovevano aver mai sentito parlare d'Atene: ci  che vogliamo dire   che, verificatesi circostanze analoghe a grande distanza di tempo e di spazio, vi fu analoga linea di condotta nei Greci e nei Britannici.

Sorvoliamo sugli anni della giovinezza e dell'ascesa di Temistocle; ricordiamo che egli fu di quei pochi che, in Atene, non considerarono risolutiva la battaglia di Maratona. Scrive Plutarco in proposito: "... pensava Temistocle dovesse esser invece principio di battaglie maggiori, alle quali egli andava preparando sempre s  stesso in difesa di tutta la Grecia». Andava preparando nell'unico modo in cui pu  essere preparata una guerra contro un invasore che venga dal mare, e ci  allestendo una forte flotta da combattimento; creando anzi nel paese una coscienza marinara, premessa indispensabile, non gi  ad imperialismi che l'Ellade non persegu  mai, ma alla efficace difesa contro gli imperialismi altrui. Platone accusa Temistocle "d'aver tolto ai suoi concittadini l'asta e lo scudo e di aver ridotto il popolo ateniese ai banchi ed al remo", ma l'accusa si traduce nel pi  alto elogio che si possa fare allo stratega, poich    proprio per questa trasformazione che la Confederazione delle Repubbliche elleniche riesce a sopravvivere, riesce ad arginare il dilagare della potenza persiana, riesce anzi a ricacciare definitivamente oltre mare gli invasori barbari di Oriente.

Quando, dieci anni dopo Maratona, inizia nuovamente le operazioni per invadere la Grecia, Serse (*immagine*)



ha sotto i suoi ordini un esercito di un milione e settecentomila uomini ed una flotta di 1207 navi fra triere e petencotori. Esercito e flotta di non comune possanza specie per quei tempi, esercito e flotta che ricordano singolarmente la Invincibile Armada di Filippo II ed il corpo d'invasione imbarcato sulle navi spagnole, ch  l'attaccante (nel 1588 l'attaccante   Filippo II, ma nessuno storico potr  qualificare gli Spagnoli come aggressori), ch , dicevo, tutt'e due volte l'attaccante predispone, per l'impresa bellica, una stragrande dovizia di mezzi e tutt'e due le volte - nel 500 a. C. come poi sar  nel 1500 d. C. - il pi  fiero avversario della flotta d'invasione   rappresentato dal maltempo,

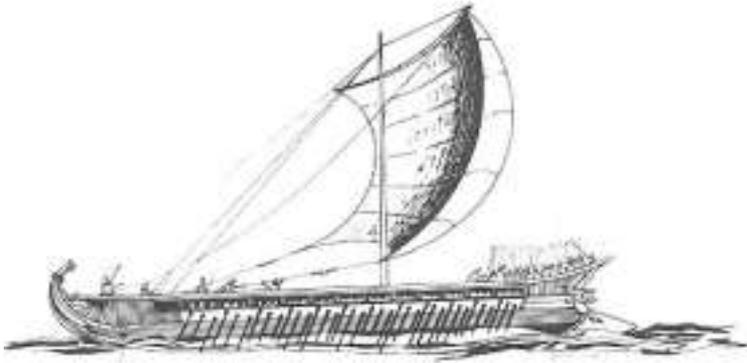
delle tempeste, dal mare.

Scrive il Vecchj a proposito della flotta persiana: "Palesavasi cos  subito uno dei difetti dell'armamento persiano, quello ci  dell'eccesso di numero... Il maltempo sorprese l'armata all'ancora in quello spazio ristretto, 400 navi delle linee interne andarono in costa . . . I Greci a questo punto carpirono la bella occasione ed andarono in volta presso i riparti dell'armata persiana che il tempo burrascoso aveva separati, riuscirono a circuire una divisione di 15 navi ionie, che si arresero volenterose. E non trascorsero molti giorni che le due armate si trovarono di fronte al Capo Artemisio". Potremmo dire esattamente le stesse cose circa l'Armada di Medina Sidonia e la caccia che le flottiglie di Howard e di Drake diedero alle sparse membra della flotta spagnola; le stesse cose circa la pesantezza della macchina bellica, che s'era mossa all'attacco dell'isola britannica come della penisola greca; le stesse cose circa l'accanimento ed il modo di combattere dei difensori. Soprattutto le stesse cose potremmo dire circa le concezioni strategiche che, nell'uno e nell'altro caso, avevano portato Greci ed Inglesi a difendere il suolo patrio, affrontando il nemico sul mare.

La battaglia di Capo Artemisio fu battaglia incerta, fu battaglia aggravata sul finire dalla notizia che l'esercito greco di Leonida   stato battuto alle Termopili. E qui la similitudine fra le campagne greca e la campagna d'Inghilterra finisce per un istante ch , in Grecia, l'invasore sembr  prendere il sopravvento, con le sue forze terrestri, sui difensori; ma ecco che ci si ripresentano subito daccapo situazioni analoghe se non proprio nello

svolgimento episodico delle due guerre, certo nello spirito navale che, in entrambi i casi, permise alle forze locali di dominare il campo.

A dire il vero, nella guerra marittima fra Persiani e Greci, fu più che altro la volontà di Temistocle ad imporre alla sua gente quella battaglia navale di Salamina che fu poi risolutiva di tutta la guerra, ma ciò non toglie che Greci e Britannici abbiano operato in completa analogia e, nelle due circostanze, con giusta visione strategica del conflitto. Temistocle intese che, nonostante la vittoria terrestre di Serse, la chiave della campagna era sul mare, intese che, qualora avesse battuta la flotta persiana tutta l'Ellade sarebbe stata salva e ricorse ad ogni mezzo per indurre i Greci a combattere sul mare, anche quando fu manifesta la loro riluttanza alla battaglia navale.



Una trireme greca.

Non vogliamo nè possiamo parlare della lotta riaccesa l'anno successivo e conclusa poi definitivamente con la vittoria greca di Salamina nell'isola di Cipro; ma certo in questa campagna del 480 a. C., fu il potere marittimo, sanamente e fortemente inteso dal condottiero greco, a dire la parola decisiva in favore delle modeste repubbliche elleniche; tal quale come la dirà, duemila anni dopo, per la piccola Inghilterra Elisabettiana impegnata contro lo sterminato impero spagnolo di Filippo II.

Serse attaccò. “Mille avea navi; e n'avea di veloci oltremisura duecento e sette... “ canta Eschilo; gli Ateniesi ne allineavano in tutto centottanta, ciascuna delle quali aveva diciotto soldati sul ponte.

La battaglia si svolse dove volle il navarca ateniese: in acque ristrette, martellate da vento e corrente impetuosi; in acque quanto mai favorevoli alle navi greche ch'erano poco manovriere, basse sul mare, ma robuste e ben connesse, e Serse fu clamorosamente battuto.



La battaglia di Salamina di Wilhelm von Kauibach, (1868). Fu uno scontro navale che si svolse probabilmente il 23 settembre del 480 a.C, in piena seconda guerra persiana che vide contrapposti una lega paraellenica comandata da Temistocle ed Euribiade e l'impero achamenile comandato da Serse I di Persia.

STORIA DELLA MARINA SARDA

Il nostro affezionato amico Franco Maria Puddu, ha scelto di parlarci di un argomento un po' fuori del comune, o quanto meno sul quale non ci si sofferma mai perché forse fa parte di quelle cose che diamo per scontate e che per questo motivo, rischiano inconsapevolmente, di cadere nell'oblio: parliamo delle origini della Marina del Regno di Sardegna, non poi tanto remote quanto sconosciute.

“CUNSERVET DEU SU RE”

Era l'incipit dell'inno del Regno di Sardegna, dal quale nascerà quello d'Italia. Pochi sanno che la Regia Marina chiamata comunemente Sardo Piemontese e istituita nel 1814, in realtà avrebbe dovuto essere chiamata Marina Sarda.

Di Franco Maria Puddu



Un dipinto raffigurante l'ammiraglio Giorgio Andrea Agnès Des Genèys.

La storia della Sardegna è sempre stata molto complessa, sin dai tempi più remoti. Terra che numerose volte ha dato più di quanto si potesse pensare, e che altrettante volte è stata ingiustamente misconosciuta quando non, subendo una sorta di atavica ingratitudine, ricompensata con un malgoverno gestito da funzionari che per incapacità o per punizione, venivano “deportati” per punizione dalla penisola (ricordate la minaccia: “Ti mando in Sardegna!”?) La storia che stiamo per raccontare invece, di ben altro spessore, nasce nel 1388, quando l'allora ducato di Savoia, un piccolo territorio nell'entroterra francese, con l'acquisizione di Nizza ottenne un suo sbocco al mare, e si dovette creare di conseguenza una piccola Marina per mantenere il controllo della sua costiera.

Per sopravvivere, si dovette appoggiare a seconda delle necessità a varie potenze come Spagna, Francia e Austria, ma alla fine con Emanuele Filiberto soprannominato “testa di ferro” per la sua caparbia (1528 – 1580), riuscì a imporre la sua presenza nella scena politica italiana. Al termine della Guerra di Successione spagnola (1701-1714) quando il ducato era alleato di Madrid, con il Trattato di Utrecht i Savoia nel 1713 ottennero la corona del Regno di Sicilia che mantennero fino al 1720 quando, per motivi politici, la dovettero scambiare

con quella del Regno di Sardegna. Da questa lunga spiegazione possiamo capire come mai il piccolo ducato savoiano di ascendenze transalpine si trasformò in Regno di Sardegna, fino a divenire Regno d'Italia nel 1861.

Nascita di un Regno e di una Marina

Per tornare al bandolo del nostro discorso, il nuovo Regno di Sardegna non avrebbe certo potuto sopravvivere con la limitata Marina nata per sorvegliare la breve costiera nizzarda, e anche perché tra il 1772 e il 1792 oltre alle accresciute necessità politiche e diplomatiche e all'aumentato controllo dei traffici marittimi, la piccola Marina sarda partecipò a varie vicende militari quando i francesi invasero la Savoia, Oneglia e Nizza, e quando tra il 1793 e il 1796 dovette lottare per respingere la tentata invasione delle coste sarde. In questo frangente si verificherà un episodio destinato a passare alla storia perché viene considerato il capostipite della dinastia delle Medaglie d'Oro al Valor



Nell'immagine alcuni appartenenti al Corpo Equipaggi della Marina Sarda nelle uniformi indossate nel 1795.

Militare della storia d'Italiana. Nella piccola base navale della Maddalena prestava servizio un nocchiere, Domenico Leoni. Allora nella Marina sarda era consuetudine dare ai marinai un nome di battaglia, un pseudonimo per proteggerne l'identità in caso di prigionia; succederà anche a Giuseppe Garibaldi quando vi si arruolerà nel 1833-34 ricevendo il nome di battaglia di Cleombroto, un antico re di Sparta. Leoni invece diventerà Domenico Millelire.

La prima Medaglia d'Oro

E come Millelire, al comando di una piccola reparto di marinai e due o tre cannoni, difendendo l'isola della Maddalena dall'attacco del 23 febbraio 1793 riuscì a bloccare le navi francesi che tentavano lo sbarco inseguendole poi con un lancione sul quale aveva caricato un cannone, bersagliandole furiosamente e causando loro gravi danni. Fra i reparti francesi messi in fuga si trovava anche un giovane luogotenente d'artiglieria di prima nomina, tale Napoleone Buonaparte, quello che come Bonaparte farà molto parlare di sé. Per il suo comportamento Millelire venne decorato con una decorazione che sarà la prima Medaglia d'Oro al Valore del Regno Sabauda e, per traslato, del Regno prima e della Repubblica italiana poi.

Ma al di là di questa vicenda, il problema maggiore che assillava la Marina sabauda era la protezione delle coste della Sardegna dal flagello delle incursioni dei pirati barbareschi, impegno che aveva mantenuto per tutto il XVIII secolo. Con il termine "barbareschi" venivano chiamati gli abitanti dell'area nordafricana del Maghreb, lungo le cui coste si trovavano Tunisi, Tripoli, Algeri e altri porti del Marocco, territorio che gli europei chiamavano Barberia.

Proprio in quegli anni doveva emergere la figura di un uomo che fu il punto di transizione tra la prima Marina sabauda e quella che non sarà più la forza navale di un piccolo ducato con un solo sbocco al mare ma diverrà la Marina di un Regno con interessi sul teatro europeo: Giorgio des Geneys. Nato nel 1761 in una famiglia della media nobiltà piemontese, a dodici anni era stato indirizzato verso la carriera militare arruolandolo come guardiamarina di seconda classe nella Regia Marina Sarda. Allora era normale arruolarsi poco più che bambini: nella bassa forza per disperazione, fra gli ufficiali per consuetudine. Lo stesso Orazio Nelson, di soli tre anni più vecchio di des Geneys, si era arruolato dodicenne. Comunque la giovanissima guardia marina (come si usava dire) iniziò ben presto a farsi le ossa. Nel 1778 venne promosso guardia marina di prima classe, nel 1780 si distinse nell'abbordaggio di una nave barbaresca, nel 1783 ottenne il comando di una mezza galera destinata come stazionaria con altre unità a presidio delle coste sarde contro la frequente attività dei pirati barbareschi che, come abbiamo visto, salpavano dai loro porti del nord Africa per attaccare le navi commerciali sarde o da pesca o effettuare scorrerie sui centri abitati meridionali o della costa occidentale dell'isola.

Una vita per una Marina

Così quando dopo alcuni anni, dopo aver trascorso un periodo sulla nuovissima fregata San Vittorio imbarcò in comando sulla Beata Margherita, nel 1789 catturò alcune navi tunisine, divenendo poco dopo aiutante del Viceré di Sardegna e, dopo varie vicissitudini, prese parte a contrasti regionali come ufficiale di fanteria. In quegli anni, infatti, le navi erano poche ma gli ufficiali tanti e questi, spesso, dopo un periodo di "conversione" venivano prestati all'esercito. Ritornato in Sardegna a fianco del re Carlo Emanuele IV di Savoia, des Geneys istituì una piccola base navale sull'isola della Maddalena da dove continuò la sua lotta alla pirateria, fino a quando, nel 1811, ormai contrammiraglio riorganizzò la flotta sarda. Dopo il Congresso di Vienna che nel 1814



Un sottotenente di vascello e un marinaio della Marina Sarda nelle uniformi del 1840. La Bandiera è quella da combattimento in uso fra il 1814 e il 1848.



La mezza galera Aquila, dotata di 40 remi (uno per vogatore) e due alberi armati a vele latine, era armata con tre cannoni in caccia a prora e un gruppo di fanti di Marina imbarcati

aveva riportato l'Europa all'assolutismo dello Status quo ante il periodo napoleonico, il Regno di Sardegna aveva acquisito Genova con tutto il territorio circostante nel quale avrebbe realizzato valide infrastrutture per la sua flotta, creando fra l'altro tre dipartimenti marittimi: Genova, Villafranca (sulla costa provenzale) e Cagliari. Consapevole delle necessità che aumentavano con i tempi, des Geneys presentò un suo "Progetto di Stabilimento per la Regia Marina e di amministrazione per la Medesima" nel gennaio del 1815 e in poco meno di quattro anni riuscì a realizzare una flotta il cui nerbo era rappresentato da tre fregate Euridice, Maria Teresa e (Sic) Commercio di Genova), una corvetta, i brigantini Nereide e Zeffiro, due golette, quattro mezza galere, due lancioni e quattro gondole (tipo oramai scomparso di imbarcazione a remi che non ha

niente a che vedere con quella veneta). Provvide anche a istituire un corpo che negli anni prenderà il nome di Reggimento Reale Artiglieria di Marina, Real Marina, Cannonieri di Mare e Battaglione Real Navi a seconda del caso, della necessità e della struttura.

Nel 1816 decise di dar vita alla Regia Scuola di Marina per formare in maniera ordinata e omogenea, i futuri quadri ufficiali; un istituto particolarmente indovinato come formula, se consideriamo che, pur con i vari adeguamenti che si verificheranno nel tempo, costituirà la base dalla quale si svilupperà l'attuale Accademia Navale di Livorno che, a due secoli di distanza, continua l'opera per la quale era stata ideata.

La politica delle cannoniere

Nel 1822 con una forza composta dalle fregate Maria Teresa, Commercio di Genova, dai brigantini *Nereide* e *Zeffiro* e dalla goletta *Vigilante* fece vela verso il Marocco, dove, precorrendo di quasi un secolo la cosiddetta "politica delle cannoniere", strinse con il Sultano ottimi trattati commerciali. Nel 1825 invece, le navi andranno a Tripoli, allora nella sfera di influenza dell'Impero Ottomano, bombardandola e troncadone le velleità predatorie verso le coste sarde. E ancora, tra il 1826 e il 1832, due piccoli gruppi navali vennero distaccati tra lo Jonio e l'Egeo per dare protezione al traffico mercantile sardo che incrociava in quelle acque, rese insicure dalla guerra tra la Grecia e la Turchia che vi stava imperversando. La Marina sarda, così, continuerà abbastanza in sordina a progredire e ad ammodernarsi, acquisendo gradatamente unità a propulsione mista (vapore e eolica) con navi a pale e a elica, bocche da fuoco a canna liscia e in acciaio rigata e così via, arrivando a contare, nel 1847, 4 fregate, 2 corvette, 4 brigantini, 8 cannoniere, un bastimento armato e 8 piroscafi cui, negli anni seguenti, faranno seguito due pirofregate e una goletta. La morte di Giorgio des Geneys, che aveva propugnato e realizzato la nascita e lo sviluppo della forza Marina Sarda, avvenuta a Genova nel 1839, sarà un duro colpo per questa che, fino all'unificazione, non avrà più una guida capace come la sua. Durante le Guerre di Indipendenza combatterà e sempre con onore anche se in ruoli secondari, ma questo sarà dovuto anche al teatro eminentemente terrestre nel quale si svolgerà il nostro Risorgimento, senza emergere particolarmente se non durante la controversa e sfortunata battaglia di Lissa del luglio 1866. Dobbiamo comunque ricordare anche il gravoso compito che assolverà egregiamente trasportando e rimpatriando un corpo di spedizione di 18.000 soldati italiani nel 1855 durante la campagna di Crimea (1853-56) contro l'Impero Russo a fianco di Francia, Gran Bretagna e Impero Ottomano. Ma a questo punto, la primigenia Marina Sarda, anche se non ancora nel nome, aveva sostanzialmente mutato struttura e incarichi, specialmente dopo essere passata, venti anni dopo la scomparsa di des Geneys, sotto la tutela di Camillo Benso di Cavour nel 1860 che, accorpando a lei quelle napoletana, siciliana, toscana e pontificia, darà vita alla Marina del nuovo Regno d'Italia nel marzo del 1861. Ma questa è un'altra storia.

L'avviso di secondo ordine a ruote Authion, costruito in Inghilterra disponeva di una macchina alternativa a vapore della potenza di 130 CV su due ruote a pale.



STORIA DELLA NAVIGAZIONE

Per chi avesse voglia di quantificare il contributo di Gianni Magnano al Notiziario CSTN basta andare a vedere sul sito www.cstn.it/ArticoliNotiziario/Autore/Magnano/articoli, scoprirà che con il numero 144 di agosto 2024 i suoi articoli, tutti sulla storia delle vela, ammontano a 50 e quello che segue è il 51°. Citare questo risultato equivale alla sinesi della gratitudine che la redazione intende riconoscere a Gianni.



NASCITA E SVILUPPO DEL PICCOLO YACHTING IN LIGURIA

Dalle prime regate alla vela odierna

GIANNI MAGNANO

La Liguria è stata senza dubbio una delle regioni che maggiormente hanno contribuito alla diffusione dello sport della vela in Italia.



Foto 1 - regate a Voltri di derive ai primi del 900'.



Foto 2 foto e 2 bis - 1904 Cartoline commemorative delle regate a Sanremo, la celebre località turistica, nel Novecento fu tra le prime ad organizzare Regate Internazionali in Liguria.

Dalla fine dell'Ottocento, ai primi anni del Novecento ci sono testimonianze della pratica di questo sport in Liguria, particolarmente nelle province di Genova e nel Ponente ligure.

Tutto cominciò quando si costruirono yacht che si sfidavano in regate organizzate a Sanremo, Genova e nel Tigullio.

Erano le prime gare di yacht a vela fatte imitando quanto avveniva già da qualche anno in Francia e Inghilterra. I Grandi trofei organizzati in quei paesi, il cui eco era giunto sino a noi contagiando gli appassionati locali.

In pochi anni si arrivò a costruire yacht più grandi per sfidare gli stranieri, gli armatori, di solito personaggi in vista, i loro nomi erano sulla bocca di tutti, Amedeo di Savoia noto principe torinese e duca degli Abruzzi, principe di casa Savoia, Filippo Tassara ingegnere e industriale del ferro che possedeva officine e fonderie

nell'area genovese animarono la passione della vela.

Il duca degli Abruzzi famoso esploratore del Polo Nord si fece costruire a Voltri *Artica* famoso yacht da 10 tonnellate, vincitore nel 1902 della Coppa di Francia, che nell'immaginario collettivo era un eroe.

Quando faceva visita al cantiere Costaguta, per seguire i lavori del celebre yacht era una festa di popolo con la gente che si accalcava ai cancelli del cantiere per vedere l'incontro del Duca, chiamato da tutti "U sciù Luigi", con il costruttore Ugo Costaguta.

Era una vela fatta dai "Signori" ma accese anche l'animo delle persone più semplici che, pur non possedendo i mezzi necessari, si appassionarono allo sport della vela.

La vela cominciò a prendere piede anche da noi, in effetti questi due mondi diversi per estrazione, ma uguali nella passione per il mare si mescolavano, i grandi yacht di inizio secolo, che attinsero i marinai dalle spiagge liguri, spesso tra i pescatori e i naviganti dei molti velieri che praticavano la costa ligure, a volte si trattava di maestranze che lavoravano nei locali cantieri navali, gente pratiche di mare e navigazione con la passione per gli yacht da loro stessi costruiti.



Foto 3 - Marinai sulla spiaggia in attesa di una regata, vestiti in bianco gli armatori dei Monotipi (foto Comaschi).

Una vela a due velocità insomma, quella dei grandi yacht costruiti in cantieri celebri sulla costa, e quella delle spiagge e delle piccole barche spesso auto costruite nei magazzini locali vicino alle spiagge.



Foto 3 bis - 1904 - Marinai a Portofino in attesa per una regata.

Già della fine del Ottocento iniziò un certo interesse per i piccoli yacht, nei cantieri Liguri si costruivano yacht molto maneggevoli e più adatti a piccole regate costiere, erano i "monotipi" che ebbero una certa diffusione nel mondo genovese e furono anche importati sui laghi in Piemonte e Lombardia.

I monotipi progettati dagli stessi cantieri e costruiti appositamente per una vela più modesta, ma capace di trasmettere passioni tra marinai provetti, spesso pagati da chi voleva provare in prima persona l'ebbrezza della regata.



Foto 4 - 1904 monotipi pronti alla spedizione nei laghi piemontesi e lombardi dove erano molto richiesti (foto Comaschi).



Foto 4 bis - varo di un Monotipo sulla di Voltri nel 1905 davanti al Cantiere Costaguta (foto Comaschi).

I monotipi erano condotti da 2 o 3 persone e non richiedevano equipaggi numerosi e difficili da reperire tra i marinai. Una sorta di professionismo "ante litteram" che ebbe una certa diffusione sulla costa e nei pochi circoli nautici di allora.

La svolta si ebbe a fine Ottocento, nell'Aprile del 1897 si svolsero le prime Regate Internazionali di Genova, e alcune regate nel Tigullio e nella baia di La Spezia.



Foto 5 - 1897 Regata internazionale a Genova fu la prima gara all'epoca documentata con fotografie.



Foto 6 -1908 Monotipo classe R.Y.C.I. è pronta al varo (foto Comaschi).

Da quel momento fu chiarita la distinzione tra la vela popolare dei “piccoli yacht”, più modesta e la vela dei grandi yacht.

Una sorta di linea di demarcazione tra i professionisti, pagati per fare armare i grandi yacht, e quella dei dilettanti che si affrontavano in avvincenti regate catturate da non minore passione per la vela.

Così naturalmente cominciò a diffondersi la passione per i “piccolo yachting” armati con mezzi infinitamente inferiori, ma con la stessa passione, le spiagge cominciarono ad animarsi e nacquero i primi sodalizi velici, di solito sulle spiagge della costa vicino ai cantieri navali, centri nei quali era diffuso lo sport della vela.

Nella Liguria centrale la vela dei “piccoli yacht” trovò terreno di facile diffusione, nei rioni di Sturla, della Foce del Bisagno a Genova e nel vicino comune di Voltri, nei pressi del cantiere Costaguta, a Sanremo celebre località turistica dove da sempre si svolgevano regate con la partecipazione di equipaggi dalla vicina Francia.

Il R.Y.C.I. di Genova era già stato protagonista nei primi del Novecento lanciando un piccolo yacht di 5.5 metri di lunghezza, moto leggero e pratico per neofiti.

La proposta venne direttamente dal suo Presidente, il duca degli Abruzzi celebre velista che con l'intento di promuovere la vela tra i giovani che si fece promotore della nuova classe.

Il progetto era di Attilio Costaguta che aveva da qualche anni preso le redini del famoso cantiere ligure.



Foto 7 e 7 bis - Regate a Voltri - Pegli e Sturla negli anni venti.

L'Unione Nazionale della Marina da Diporto

Nel 1913 venne istituita dal R.Y.C.I. di Genova l'Unione Nazionale della Marina da Diporto che fu il primo serio tentativo di unificare il diporto nautico in Italia. Ne era presidente il marchese Cesare Imperiale di Sant'Angelo già Direttore del Reale Yacht Club Italiano e Deputato del Regno d'Italia.

Quello fu il primo atto relativo ad una regolamentazione del Diporto in Italia.

La navigazione per scopi non commerciali aveva già mosso i primi passi in Italia. C'erano state le celebri crociere di studio di Enrico Maria D'Albertis con i suoi “Corsaro” e “Violante” con il quale fece per tre volte il giro del mondo visitando il lontano Oriente.

Si cominciava ad avvertire la sensibilità di quanti andavano per mare solo per diletto e per diporto si avvertiva sempre più impellente la necessità di una regolamentazione per gestire queste nuove attività.

Quella fu l'occasione, con l'appoggio dell'illustre sodalizio ligure, di dare una direzione nazionale agli sport nautici fino ad allora limitati da iniziative più o meno spontanee.

C'era l'esigenza di dotare il paese di un organismo, per ottenere il minimo di organizzazione sportiva, nacque l'esigenza di creare un'organizzazione in scala regionale anche per il naviglio minore e le gare di vela, nacque così la “Federazione Ligure Piccolo Yachting” “F.L.P.Y”. che dal 22 Maggio 1921 cominciò a regolare quel mondo in fermento.

Fino ad allora era tutto più semplice e per nulla regolato in modo stabile, c'erano i “gozzetti” tipici dell'ambiente ligure con prua e poppa affinati, avevano vele al terzo con un piccolo fiocco, oppure le “lancette” più piccole con poppa a specchio e vela bermudiana e altre mille varianti per foggia e dimensione.

Ogni zona aveva le sue regole e i suoi tipi di barche, si andava in regata in maniera assolutamente libera e la regata vera e propria era ancora un sogno.

In questo mondo la nascita del “F.L.P.Y.” era vista come l'unico mezzo per regolare la totale anarchia e le

inevitabili discussioni che immancabilmente nascevano ad ogni regata.

Negli anni Venti si cominciò col stabilire le classi concorrenti nelle regate in Liguria, e venne organizzato un primo campionato ligure di vela:

Nel Luglio 1921 ci furono le prime regate documentate da un articolo del “Secolo XIX” di Genova organizzate dal F.L.P.Y.



Foto 8 – 1921. Una delle prime regate a Voltri indette dalla F.L.P.Y. con la barche pronte alla regata (foto Comaschi).

Nel 1926 le classi furono ridotte a 5 le più diffuse in Liguria: erano piccole barche suddivise per tipo di lunghezza, c'erano i 5.50, i 4,50 lanciate del Circolo Nautico Sturla, i 4 metri e, i piccoli 3.50 del Circolo Nautico di Pegli per una sola persona di equipaggio.

I vari circoli nautici facevano a gara per affermare le loro barche a livello regionale e pian piano si arrivò a regole uniche per tutte le regioni italiane.

Dopo molti incontri dove si scambiarono le vedute delle singole realtà che si erano formate negli anni si arrivò alla fondazione una federazione nazionale unica.

A Novembre del 1927 nei locali del R.Y.C.I. italiano fu in fine fondata la R.F.I.V. Reale Federazione Italiana Vela, che unificò tutte le organizzazioni locali in un unico ente, infatti tutte le federazioni costituite a livello locale dovettero cambiare la propria denominazione da “federazione” in “Unione” mantenendo le stesse prerogative nelle regioni, subordinate comunque alle Federazione Nazionale.

Si aprì quindi una fase nuova, si disputavano regate a livello Nazionale, e si fecero dei regolamenti di stazza per i singoli tipi di barche.

Nel Marzo 1934 ci fu il riconoscimento da parte della R.F.I.V. delle classi nazionali metri 4,50 con un simbolo sulla vela, “C”, i 4 metri con “D” e 5,50 ridotta poi a 5.25 “B”, la classe “A” di 6 metri era praticamente una classe locale limitata alla sola Versilia, alla costa Adriatica e poche altre zone.



Foto 9 - "Magda" un 5,50 in navigazione a Genova negli anni Venti.

Con questo metodo si attraversarono tutti gli anni Trenta e si arrivò alla Seconda Guerra Mondiale ove tutte le attività si interruppero per 5 lunghi anni, non organizzarono più i Campionati Nazionali e le altre regate che si stavano diffondendo ovunque.

La vela riprese le attività regolare solo nel 1945 a guerra conclusa, dopo quel periodo pionieristico cominciò in pratica, la vela moderna con tutti i suoi aggiornamenti e le nuove classi che negli anni si diffusero tra i velisti.

Dagli anni Sessanta la principale novità che intervenne fu senza dubbio la graduale diffusione della vetroresina e la conseguente fine delle barche auto costruite in legno.

Fu un cambiamento che a poco a poco modificò in modo di pensare dei velisti, si cambiò la percezione delle cose, le nuove barche erano costruite in serie da cantieri specializzati sparì il concetto della restrizione dei regolamenti di stazza. Le nuove barche avevano gli scafi perfettamente uguali tra loro le tolleranze dimensionali erano ridottissime, anche gli alberi subirono la stessa sorte, cominciarono ad essere costruiti alberi estrusi in lega leggera che gradatamente soppiantarono i vecchi alberi in legno.

Le vele dagli anni Cinquanta, non furono più di cotone, ormai soppiantato dal nuovo tessuto in Dacron, che prese campo nella vela, assolutamente impermeabile e molto resistente.

Anche le attrezzature una volta usate vennero rimpiazzate da nuovi bozzelli e strozzascotte per le manovre correnti in Segaleo, un nuovo materiale composito a base di resine e polvere di legno, poi in plastica venne abbandonato tutte le ferramenta in acciaio Zincato e venne adottato l'acciaio inossidabile ormai disponibile dai prezzi più abbordabili

Ultimamente anche la comparsa della fibra di carbonio ha dato un nuovo impulso alla vela, con materiali disponibili per gli alberi, anche i tessuti per le vele risultano indeformabili e più leggere del Dacron.



Foto 10 e 10 bis - bozzelli in segaleo e una lunetta in bronzo per terzarolare la randa sul boma in uso negli anni Cinquanta.

....ed oggi ...

Insomma, negli anni ci fu una graduale rivoluzione nell'ambiente nautico, che travolse il mondo della vela e l'evoluzione continua tutt'oggi, con nuovi scafi, tavole a vela dotate di foils che gli consentono di volare staccandosi dall'acqua.

Fortunatamente l'essenza del nostro sport resta immutata e i giovani velisti continuano ad interessarsi alla vela, animati dalla stessa passione di un tempo.

CANOTTAGGIO IN FESTA

Con la sesta puntata chiudiamo i festeggiamenti che il Notiziario ha avuto il privilegio di riservare ai Cento anni di Marcello James, il leggendario allenatore del canottaggio campano. La ricostruzione storica della sua vittoriosa carriera è stata possibile grazie all'impegno appassionato, grato e riconoscente degli ex giovani canottieri Sergio Pepe, Vincenzo Palombo ed Antonio Annunziata ai quali siamo particolarmente riconoscenti per la loro opera anche a nome dei tanti atleti che in questa storia si ritroveranno.

28 marzo 2024 - Marcello James: cent'anni di Sport! *Parte sesta (1978-79) a cura di Antonio Annunziata*

Il 1978 è l'anno d'oro per il canottaggio salernitano, si iniziano a raccogliere copiosi i frutti della semina di Marcello James che ha dato una precisa fisionomia al suo gruppo di giovani atleti. Proseguono, intanto, la loro straordinaria carriera i due atleti simbolo del remo salernitano, Giovanni Ucci ed Enzo Villari, che si convertono alla categoria dei pesi leggeri imponendosi una rigida dieta per rientrare nella faticosa soglia dei 70 kilogrammi.



Il doppio pesi leggeri di Giovanni Ucci ed Enzo Villari.

James compie un grosso lavoro tecnico sull'otto formato da Giuseppe Della Gatta, Enrico Di Cola, Giovanni Gaeta, Mario Sessa, Giancarlo Catone, Alfredo D'Andria, Pasquale Cammarota e Gigi Galizia, con Nando Leone al timone, con un fittissimo programma di allenamenti in barca.

Secondo James, per avere un buon assieme in otto, e cioè per ottenere i necessari automatismi tra gli otto membri dell'equipaggio, ci vogliono non meno di 100 uscite in barca. Tenendo conto che la preparazione del canottiere richiede diversi allenamenti nella corsa ma soprattutto intensissimi allenamenti di pesistica, per raggiungere la quota necessaria di uscite, e considerato che bisogna fare i conti anche con le condizioni del mare che non sempre consentono di allenarsi in barca, anche nei giorni di pioggia incessante si scende in acqua a vogare.

Oltre all'otto junior, James prepara anche un otto ragazzi con Andrea Di Donato, Piergiorgio Esposito, Federico Criscuolo, Gerardo Sacco, Enrico Palumbo, Vincenzo Pepe, Massimo Adinolfi e Sergio Santoro sul quale c'è ancora tanto da lavorare in quanto alcuni atleti sono praticamente all'esordio.

E poi c'è sempre il doppio ragazzi di Salvatore Cucciniello e Antonio Annunziata che ha tanta voglia di appropriarsi del titolo sfuggito l'anno prima sul serrate finale, questa volta ipotizzando di contare su una barca all'altezza della concorrenza.

Le gare regionali dimostrano che la preparazione invernale è stata ottima, nonostante l'arrivo delle nuove barche sia previsto pochi giorni prima della gara nazionale di Monate, gli atleti dell'Irno anche sulle vecchie barche dimostrano di essere subito competitivi.

La Lysistrata, invece, continua ad essere stregata: sembrava l'anno giusto, con un equipaggio in crescita e la

barca nuova ma un clamoroso abbordaggio impedì all'Irno di proseguire la corsa verso la prima, agognata vittoria.



La "movimentata" finale della Lysistrata del 1978.

A Monate il nuovo e fiammante otto Salani non potrebbe avere miglior esordio nazionale: Giovanni Gaeta, Mario Sessa, Giuseppe Della Gatta, Enrico Di Cola, Giancarlo Catone, Alfredo D'Andria, Pasquale Cammarota, Gigi Galizia e Nando Leone al timone vincono con autorevole distacco la regata nazionale selettiva per l'incontro internazionale di Sabaudia alla 1^a Coppa del Mediterraneo.

Un otto dell'Irno, per la prima volta, rappresenterà l'Italia in una regata internazionale. A ribadire la forza degli atleti salernitani il bis concesso da Gaeta e Sessa, timoniere Leone, nel 2 con junior, l'argento nel doppio pesi leggeri di Ucci e Villari, il terzo posto del 4 con ragazzi con Di Donato, Esposito, Criscuolo e Sacco, sempre con Nando Leone a fare gli straordinari al timone. A Sabaudia prosegue la serie di successi.

Ad aprire la strada questa volta sono le ragazze Maria Grazia Leone e Jolanda Marone, prime nel doppio e Mena La Marca terza nel singolo. Le vittorie negli otto ragazzi e junior vengono assegnate all'Irno dopo il ritiro degli avversari, i soliti Ucci e Villari conquistano la medaglia d'argento nel doppio pesi leggeri e, nella stessa categoria, a Gennaro De Rosa va la medaglia di bronzo.

Ma l'evento clou è la Coppa del Mediterraneo, in cui l'otto juniores della Canottieri Irno è chiamato a difendere i colori dell'Italia addirittura nella categoria senior, per cui indossano la maglia della nazionale maggiore Giovanni Gaeta, Mario Sessa, Giuseppe Della Gatta, Enrico Di Cola, Giancarlo Catone, Alfredo D'Andria, Pasquale Cammarota, Gigi Galizia ed il valente timoniere Nando Leone.

È un momento straordinario, è la prima volta nella nostra storia sportiva che nella classe regina, nell'otto fuoriscalmo assoluto, un equipaggio composto interamente da vogatori della Canottieri Irno rappresenta l'Italia in campo internazionale.

Oltretutto, con risultati davvero lusinghieri: l'otto dell'Irno giunge alle spalle della Jugoslavia conquistando la medaglia d'argento e distaccando al terzo posto l'armo della nazionale algerina.

Questo equipaggio è davvero l'orgoglio di James, sul suo nucleo centrale è al terzo anno di lavoro ed è un esempio come l'applicazione nella tecnica, unita alla determinazione e alla totale abnegazione degli atleti, paghi ed ora è il tempo di raccogliere i frutti.



Sabaudia, l'otto dell'Irno in azzurro con Pino Della Gatta, Enrico Di Cola, Gianni Gaeta, Mario Sessa, Giancarlo Catone, Alfredo D'Andria, Pasquale Cammarota e Gigi Galizia, tim. Nando Leone.

Sotto il profilo tecnico, questo otto è perfetto: l'assieme è curatissimo, gli otto remi entrano ed escono insieme senza sbavature sia in ingresso che in uscita. I gorghi, quei mulinelli che ogni remo lascia uscendo dall'acqua, vengono lasciati ben dietro la poppa e questo è uno dei principali indicatori di una barca che va forte: quando una barca "non cammina", allora si rimane nei gorghi, nel senso che vista dall'alto c'è una continua teoria di mulinelli, senza alcuno spazio tra una vogata e l'altra.

Dopo il positivo esordio a Sabaudia, prosegue il cammino in azzurro dell'otto della Canottieri Irno che viene convocato per l'esagonale juniores e per la regata internazionale a Bled, in Jugoslavia. In entrambe le competizioni l'otto salernitano va in zona medaglia, giungendo terzo nell'esagonale e secondo nella regata internazionale, confermando il suo assoluto valore.



Bled - in azzurro, da sinistra, Pino Della Gatta, Enrico Di Cola, Gianni Gaeta, Mario Sessa, Nando Leone, Marcello James, Giancarlo Catone, Alfredo D'Andria, Pasquale Cammarota e Gigi Galizia.

Ai campionati regionali l'Irno compie l'impresa di vincere in tutte le specialità in cui partecipa, aggiudicandosi i titoli regionali in singolo e doppio ragazze, in otto ragazzi, in doppio, 4 con e otto junior e in doppio pesi leggeri e doppio assoluto.

In vista dei campionati ragazzi, James intravede la possibilità di rinforzare ulteriormente l'otto, piuttosto che riprovare la conquista del titolo italiano in doppio sfuggita per un'inezia l'anno precedente.

La società, che finora non ha mai vinto un titolo italiano nella barca lunga, spinge per tentare l'avventura in otto rinforzandolo con i due vice-campioni in doppio dell'anno precedente.

Marcello James, oltre a timonare in allenamento, alle volte scende in barca pure per il riscaldamento prima delle gare.



Lago Patria, Marcello James a timone con capovoga Antonio Annunziata e a seguire Piergiorgio Esposito, Andrea Di Donato, Enzo Pepe, Federico Criscuolo, Gerardo Sacco, Enrico Palumbo e Sergio Santoro.

La scelta è vincente, a Piediluco per la prima volta in quasi settant'anni di storia il Circolo Canottieri Irno vince un campionato italiano in otto lasciando la piazza d'onore alla Canottieri Napoli che un paio di mesi prima si era aggiudicata rocambolescamente la Lysistrata. La vendetta, sportiva s'intende, è stata portata avanti con successo e gli autori sono Antonio Annunziata, Piergiorgio Esposito, Andrea Di Donato, Enzo Pepe, Federico Criscuolo, Enrico Palumbo, Salvatore Cucciniello e Sergio Santoro, con il bravissimo Nando Leone al timone.
(continua nei prossimi numeri)



L'otto campione ragazzi del 1978 - Antonio Annunziata, Piergiorgio Esposito, Andrea Di Donato, Enzo Pepe, Federico Criscuolo, Enrico Palumbo, Salvatore Cucciniello e Sergio Santoro, tim. Nando Leone.

Anche le ragazze lasciano il segno, il doppio femminile di Maria Grazia Leone e Jolanda Marone migliora il piazzamento dell'anno precedente e si aggiudica la medaglia d'argento mentre lo skiff di Mena La Marca arriva terzo e conquista la medaglia di bronzo. La tradizione del remo rosa salernitano si rafforza, alle pioniere degli anni '30 seguono degnamente le nostre portacolori, tutte sul podio ai campionati italiani.

A Milano, nel mese di settembre, Marcello James fa il bis e compie il suo capolavoro portando al titolo italiano anche l'otto junior con Giuseppe Della Gatta, Enrico Di Cola, Gianni Gaeta, Mario Sessa, Andrea Di Donato, Alfredo D'Andria, Pasquale Cammarota e Gigi Galizia, e Nando Leone al timone. Per Andrea Di Donato è il secondo titolo dell'anno.

Ai campioni d'Italia la Federcanottaggio consegna una dotazione personale composta, oltre alla medaglia d'oro, anche da una piccola coppa personale, da maglia e distintivo riportanti la dicitura campione d'Italia, e da un regalo che però varia di anno in anno.

Nel 1978 il regalo era la borsa di campione d'Italia.

Al ritorno a Salerno ci saranno ad affollare lo spogliatoio ben sedici campioni d'Italia e, a fare da ornamento nel ripiano sopra gli attaccapanni, ben sedici borse di campione d'Italia. Entrare in uno spogliatoio così è una esperienza di forte effetto, si percepisce tangibilmente di appartenere ad una grande società composta da tanti atleti forti e, è inutile dirlo, un risultato simile non è stato più ripetuto.

Il merito, ça va sans dire, è di Marcello James, guida tecnica di eccellenza, e di Gigino Capone che ha avuto la lungimiranza di convincerlo a venire a Salerno.

Nel 1979, parzialmente, la storia si ripete con altre affermazioni in campo nazionale e internazionale.

La necessità di costruirsi un futuro spinge molti atleti, anche di valore, a dedicarsi agli impegni universitari e di lavoro a discapito dello sport agonistico che, per quanto affascinante, non può tradursi, se non per pochi, in un'attività lavorativa vera e propria.

Il bellissimo otto junior non diventa, quindi, un otto senior all'altezza del precedente a causa degli impegni di studio di alcuni suoi validi elementi.

Lo staff tecnico nel 1979 si amplia, dalla società Italsider di Napoli viene ingaggiato come vice di Marcello James un suo ex pupillo, Giuseppe Comes, noto ai più con il nome di Pippotto.

James ripropone nella categoria junior l'otto ragazzi campione d'Italia mentre entra a far parte della famiglia dell'Irno anche il singolista napoletano Franco Noio, peso leggero di notevole esperienza, che si aggiunge alla squadra senior in cui proseguono per l'intera stagione soltanto Giovanni Ucci assieme a Gianni Gaeta e Mario Sessa.

In campo regionale l'Irno si aggiudica sia la Coppa Pepe in otto junior con Annunziata, Esposito, Di Donato, Galizia, Salvati, Pepe, Cucciniello e Possanza, tim. Nando Leone che la Targa Pepe in otto senior con Della Gatta, Di Cola, M. Sessa, Gaeta, Pasquale, Della Monica, A. Sessa e Mauro, tim. Nando Leone, nonché la coppa Pattison in 4 con junior con Annunziata, Esposito, Di Donato e Pepe, tim. Leone.

In campo nazionale, l'Irno si presenta a Candia con l'otto junior e coglie il bronzo, con lo stesso equipaggio che aveva vinto la Coppa Pepe, ed è bronzo anche per l'otto senior.

Alla successiva nazionale di Piediluco venne proposto, in otto junior, un inedito misto Irno-Posillipo.

Si incrociano ancora le strade di James e di Gianni Postiglione, che decidono di predisporre un otto da opporre all'equipaggio misto federale in chiave selettiva., e furono quindi assemblati in un unico armo i due migliori 4 con della Campania, quello del Posillipo con Decimo, Caropreso, Sorrentino e De Stefano, e quello dell'Irno con Annunziata, Di Donato, Esposito e Galizia.

Purtroppo, le condizioni ambientali a Piediluco, con onda alta e un "uragano" a favore, fecero perdere la valenza selettiva alla regata e il progetto venne accantonato.

A livello internazionale, si segnala la convocazione in Coppa Europa Senior B di Gianni Gaeta e Mario Sessa, che difenderanno in Svezia i colori azzurri.

Mario Sessa, tra l'altro, raggiunse la finale europea in otto che rappresentò, fino a quel momento, la migliore prestazione azzurra nella barca regina a livello senior B.

Questa brillante uscita internazionale fece rapidamente superare la delusione delle selezioni mondiali junior, definitivamente dimenticata nelle successive regate di Castel Gandolfo, che si svolsero proprio nel periodo in cui il Pontefice era ospite nella residenza estiva, facendo pervenire a tutti i canottieri italiani la santa benedizione.



Il 4 con junior del 1979 con Antonio Annunziata, Piergiorgio Esposito, Andrea Di Donato, Gigi Galizia, tim. Nando Leone.

Forse gli atleti salernitani recepirono con maggiore successo gli auspici papali, tant'è che l'Irno vinse il 4 con junior con Annunziata, Esposito, Di Donato e Galizia, sempre con Nando Leone al timone, che si ripeterono vincendo anche nell'8 junior assieme a Salvati, Pepe, Possanza e Ferro.

La doppia vittoria nazionale alla vigilia dei campionati italiani junior sembrò molto incoraggiante, Il Mattino sottolineò la soddisfazione di Marcello James per la prova dei suoi equipaggi ai quali "si aprono ora le porte per i prossimi campionati italiani Juniores".

AFFERMAZIONE NAPOLETANA AI CAMPIONATI DI CANOTTAGGIO

29-7-79

Gli equipaggi del «Posillipo» si impongono a Castelgandolfo

Due titoli vinti: nell'«otto» e nel doppio ragazze - Alla Canottieri Napoli il titolo del «quattro con» veterani

CASTELGANDOLFO — Battiamo le mani al Posillipo, diciamo bravo all'allenatore Gianni Postiglione. Due titoli sono stati conquistati dai posillipini nei campionati italiani «ragazzi» disputati nelle acque del campo di gara olimpico del Lago d'Albano. Precedenza assoluta alla barca lunga dell'«otto» che conferma ancora una volta la validità dei tecnici del remo campano a livello giovanile. L'«otto» del Posillipo

ha conquistato le maglie tricolori più ambite della due giorni remiera romana. Si è trattato di un successo che acquista maggior prestigio per il nome degli sconfitti: Fiat-Ricambi, Lazio e Civitavecchia.

Il tempo di 4'45"2 fatto registrare merita la citazione dei componenti di questa barca: Savoia, Strazzullo, Tinganelli, Capuano, Borrello, Romano, Longobardi, Borrelli, timoniere Franco. La seconda vittoria verderossa è stata conseguita dalle giovanissime Consuelo Zarrilli e Anna Cozzolino che hanno confermato la loro bravura anche a Castelgandolfo dopo le affermazioni realizzate a Bardolino, Candia e Piediluco.

Le due posillipine regatando su un ritmo sostenuto, con il tempo di 3'53"8 hanno lasciato nella loro scia le ragazze del Dopolavoro Ferroviario Venezia e della Canottieri Milano. Una accoppiata quella del Posillipo che fa il paio con le belle affermazioni colte in maglia azzurra da Stefano Decimo e Sergio Caropreso nelle regate internazionali di Hazevinkel.

Il terzo titolo della giornata è quello del «4 con» veterani della Canottieri Napoli.

I giallorossi Pugliese, Vitellio, Iorio e Vitagliano già protagonisti della lunga traversata nel golfo recentemente hanno vinto con l'autorità di vecchi campioni superando

dopo dura lotta la Jonica, Gallia terminata a soli due cimi di secondo. I quattro veterani della Canottieri, timonati da Marinaccio hanno dato in tal modo un'ampia dimostrazione della loro validità tecnica ed agonistica anche ad un'età non più verde.

Fra gli altri risultati della Canottieri Napoli bisogna sottolineare che il «4 con» gran favorito nella regata di campionato riservata alla categoria ragazzi non si potrà fregiare dello scudetto tricolore per un regolamento che è tutto da rivedere, in quanto mancavano ancora

Nelle regate nazionali i campani hanno ancora una volta fatto bella figura: tre vittorie formano sempre un'eccellente bottino. Francesco dello Stabia ha letteralmente dominato nel «singolo» leggeri vincendo in 7'34" davanti al favoritissimo romano Migliaccio dell'Antena, mentre l'Irno Salerno ha vinto nell'«otto» e nel «4 con» juniores. Anche per l'allenatore Marcello James, una giornata particolarmente felice se si considera che il «4 senza» juniores si è piazzato terzo.

All'«otto» (Annunziata, E-sposito, Di Donato, Gallia, Salvati, Pepe, Ferro, Possanza, tim. Leone) ed al «4 con» si aprono ora le porte per i prossimi campionati italiani juniores.

511

Indubbiamente, il doppio successo alla vigilia dei campionati italiani di Milano era un ottimo viatico, c'erano le premesse per ripetere i successi dell'anno precedente.

Le cose, però, andarono diversamente.

Si crearono accese discussioni su quali equipaggi preparare e, in una situazione che se condotta con maggiore distensione avrebbe certamente portato ad una soluzione condivisa, l'epilogo fu veramente singolare: il circolo decise di ritirare la squadra e di non portare alcun equipaggio juniores ai campionati.

Dal canto loro, buona parte degli atleti abbandonarono il canottaggio.

Un importante patrimonio sportivo, rappresentato da ultimo dalla doppia vittoria proprio alla vigilia dei campionati in 4 con e otto, a causa di un corto circuito comunicativo venne dissipato in due giorni.

A Milano venne invece allestito un otto senior, con quel che residuava dopo i disastrosi abbandoni, che però ebbe poca fortuna.

Fu anche l'ultima volta di Marcello James alla guida dell'Irno, in una trasferta amara che però non ha offuscato un periodo aureo per il remo salernitano, in cui oltre a conseguire risultati mai ripetuti in seguito, come la vittoria di due titoli in otto nello stesso anno, a Salerno venne costruito un modello vincente di società sportiva.

Dopo la luminosa parentesi all'Irno, Marcello James tornò al Savoia, lasciando una traccia indelebile nel canottaggio salernitano e nei cuori dei suoi atleti per i quali, ancora oggi, è un riferimento assoluto.

Anche a distanza di anni, il vincolo con Salerno è sempre rimasto fortissimo.

Tutti gli atleti salernitani sono rimasti affettivamente legati al grande allenatore, mantenendo ancora oggi uno stretto contatto con la loro guida tecnica dei tempi d'oro.

Qui James è premiato alla festa del centenario del Circolo Canottieri Irno, nel 2010.

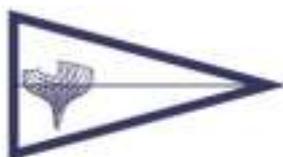


Alla Festa del Centenario dell'Irno, sul palco della premiazione accompagnano Marcello James da sin. Enrico Di Cola, Enrico Palumbo, Mario Sessa, Pasquale Cammarota, Giancarlo Catone, Gigi Galizia, Andrea Di Donato, Enzo Pepe, Piergiorgio Esposito ed Antonio Annunziata.

E alla festa dei 100 anni di Marcello, una delegazione salernitana composta da Gianvito Cioffi, Ferdinando Autuori, Gianni Gaeta, Enzo Pepe, Nando Leone ed Antonio Annunziata è venuta a festeggiarlo nella splendida cornice del Circolo Savoia, consegnandogli dei cuscini e delle tazze mug con impresse le immagini dei suoi atleti.



Al Savoia, Il Presidente Fabrizio Cattaneo della Volta introduce Antonio Annunziata per la consegna di stampe ricordo da parte dei canottieri salernitani a Marcello James, affiancato dal Presidente federale Giuseppe Abbagnale.



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

Settembre molto intenso per il pianeta barche d'epoca e classiche in appuntamenti importanti da Barcellona a Monfalcone, mentre già ci si prepara al gran finale di ottobre in Italia, tra Tirreno e Adriatico. Un movimento che coinvolge nel complesso quasi 100 barche, accompagnate alla XII Puig Clàssica dalla bella Nave Palinuro della Marina Militare, autorevole testimone dell'incontro tra due mondi, quello ipertecnologico che vola a oltre 50 nodi sui foil di Luna Rossa, e quello di scafi che furono all'avanguardia alla loro epoca.



Gigi Rolandi, Presidente AIVE, a bordo del Palinuro.

Basta pensare ai 12 metri Stazza Internazionale che nell'ambito della Puig Clàssica organizzata dal Real Club Náutico de Barcelona hanno disputato il loro mondiale, schierando a bordo vecchie conoscenze delle America's Cup che furono. Come nel caso di *Kookaburra II* di Patrizio Bertelli che imbarcava il grande Torben Grael. In questo contesto da segnalare le vittorie italiane di barche AIVE con *Ojalà* di Susan Carroll e *Kookaburra II* di Bertelli. Peccato per *Crivizza* di Ariella Cattai, timonata da Gigi Rolandi, malamente speronata da un concorrente spagnolo con danni a scafo e soprattutto al timoniere, impossibilitato a concludere la serie, ma il cui team ha comunque portato la barca a piazzarsi sul podio al terzo posto. Erano 8 le barche AIVE presenti a Barcellona, con l'idea di prendere subito il largo per arrivare in tempo ad Imperia per partecipare alle Vele d'Epoca. Il maltempo però ci ha messo lo zampino e solo *Barbara*, che ha anticipato la partenza dalla capitale catalana, è riuscita ad arrivare, mentre altri iscritti, compresi *Corsaro II* e *Chaplin*, sono rimasti bloccati in porti spagnoli lungo il percorso. Una circostanza che ha inciso sul numero dei concorrenti alle Vele d'Epoca di

Imperia organizzata dall'Assonautica, dove un ponente non esattamente benevolo, che ha alzato gran mare, ha permesso di regatare in sicurezza solo il sabato e la domenica. In questo contesto sono saliti sul gradino più alto del podio *Palynodie II* nelle Classiche, *Puritan* nelle Big Boat, *Sagittarius* nei Classic IOR, *Arcadia II* nei One Tonner, *Midva* negli Spirito of Tradition, *Vistona* nei Cruiser A, *Flicka* nei Cruiser B, *Tartana* nelle Vele Latine, *One Wave* negli Epoca B e *Marga*, vincitrice anche della Parata, negli Epoca A. Ad Imperia presente il bel 8 metri SI *Aria* di Serena Galvani, realizzata 90 anni fa a Voltri dal Cantiere Costaguta, che timonata da Pietrò D'Ali ha mostrato classe e valore.



La stupefacente "Vistona" (varo 1937) di Gian Battista Borea d'Olmo, vincitrice della classe "Cruiser A".

Nelle stesse date di Imperia, a Monfalcone, con previsioni che hanno scoraggiato chi veniva da Venezia, Marina di Ravenna e da altri porti dell'alto Adriatico, è andato in onda con 22 partecipanti, dei quali la metà stazzati AIVE, il VI International Hannibal Classic-Memorial Sergio Sorrentino a cura dello Yacht Club Monfalcone. Anche in questo caso il meteo ha giocato contro, ma per ragioni opposte. La regata di sabato infatti è stata annullata per bonaccia e domenica, con una brezza leggera da nord ovest, si sono imposti **Serenity** del 1936 negli Epoca, **Nembo II** del 1964 nei Classici e tra gli Sciarelli, **Agos** del 1976 che ha vinto anche il Trofeo Sergio Sorrentino, come primo della classe più numerosa. Presente **Sorella** del 1859 della Marina Militare, la barca più antica tra i partecipanti. Una notazione di contorno: sono ancora pochi i Classic IOR che partecipano alle manifestazioni in nord Adriatico, un tema sul quale lavorare per far rinascere molte di queste barche, anche con passato importante, che restano in rimessaggio.

Intanto è in preparazione il gran finale della stagione. In Tirreno il 12 e 13 è in programma a La Spezia il XXII Trofeo ADSPMLO - Trofeo Assonautica a cura della Lega Navale di La Spezia e a seguire, il week end successivo, il 19 e 20, il tradizionale Raduno Vele Storiche di Viareggio per una chiusura in bellezza. In Adriatico dopo il XXVII Trofeo Città di Trieste del 5 e 6 ottobre, il 12 ottobre appuntamento, ancora a Trieste, per la XVIII Barcolana Classic.

PALINURO, anello di congiunzione.
di Corrado Ricci

La storia della grande vela agonistica di ieri e di oggi nel raggio di mezzo miglio col Palinuro posto nel baricentro a fare da ideale anello di collegamento tra mondi diversi ma uniti dalla stessa passione. Uno scenario unico quello offerto dal porto di Barcellona nei primi giorni di settembre con la confluenza annuale degli scafi chiamati a raccolta per la Puig Vela Clàssica (siamo giunti alla 17esima edizione) andata a saldarsi alla presenza dei 12 metri stazza internazionale impegnati nel campionato mondiale e ai bolidi in corsa per la conquista dell'America's Cup. Il 3 settembre, alla vigilia delle regate delle barche storiche e nel bel mezzo dei Round Robin della Louis Vuitton Cup, l'AIVE si è fatta promotrice della prova di orgoglio italiana che ha avuto come teatro la nave scuola della Marina Militare, cogliendo nel novantesimo compleanno dell'unità

forgia-nocchieri l'occasione per testimoniare gratitudine per il servizio reso e per consolidare le relazioni con la forza armata sulla rotta delle sinergie per i raduni delle vele d'epoca. Il presidente Luigi Rolandi ha spiegato: *“E' sempre emozionante salire sul **Palinuro**, rapportarsi col suo equipaggio e cogliere la dedizione con la quale si spende per tramandare la tradizione dell'antica marineria da cui tutto discende, anche l'evoluzione degli scafi in gara su queste acque per conquistare il trofeo più ambito della storia della vela. Questa volta l'emozione si risolve nell'abbraccio reso dall'associazione al **Palinuro**; non è solo ideale ma reale con la presenza su questo ponte di armatori, comandanti e marinai delle barche d'epoca presenti a Barcellona per spiegare al vento il Tricolore e per tifare **Luna Rossa**. Anche così, lontani dalla nostra amata Patria, celebriamo il suo rapporto col mare e coltiviamo relazioni internazionali fondate sulla passione per la vela”*. Sul ponte del **Palinuro** c'erano le rappresentanze di **Barbara** (il cui armatore Roberto Oliveri aveva lanciato al vicepresidente Comandante Giuseppe Cannatà l'idea dell'adunata tessendo un'impeccabile organizzazione supportato dal segretario Francesca Lodigiani e da Mario Bergamini), di **Crivizza**, **Eilian**, **Ojala'**, **Kookaburra II** che, con gli equipaggi militari del **Corsaro II** e del **Chaplin**, hanno messo gioiosamente a dura prova, per le strette, la mano del trimmer di **Luna Rossa** Federico Colaninno; il velista è stato bersagliato di domande per cogliere il dietro le quinte della sfida epocale ma è stato attento a non svelare troppi segreti. Il comandante del **Palinuro** Samuele Mondino ha fatto gli onori di casa presentando la bergantina in tutto il suo fragrante splendore, come se fosse stata appena varata; ciò accadde, invece, nel 1934 a Nantes (quando, con la prima configurazione a scuna, era stata concepita per la pesca del merluzzo nei banchi di Terranova con base a Saint Malo). Entrò in scena nei ranghi della Marina Militare Italiana nel 1955 in seguito alla consegna del **Colombo** all'ex Unione Sovietica (quale risarcimento dei danni di guerra) e il disarmo della goletta **Ebe**, che ora troneggia nel Museo della scienza e della tecnologia di Milano. Grazie alle cure dell'equipaggio e alle manutenzioni garantite annualmente dall'Arsenale della Spezia, per il **Palinuro** il tempo sembra essersi fermato. Le visite abituali all'unità all'ormeggio durante le campagne addestrative si risolvono in un viaggio nella storia. A Barcellona ciò è avvenuto con un valore aggiunto: la mostra-focus sui rapporti fra Guglielmo Marconi e la Regia Marina e l'importanza che essi hanno avuto per lo sviluppo delle comunicazioni nell'etere. Anche questo un ulteriore motivo di orgoglio esibito nel capoluogo della Catalogna, secondo porto della Spagna, con l'auspicio che la Coppa America possa giungere in Italia. Intanto, il 3 settembre, **Luna Rossa** appariva lanciata nelle selezioni per accedere alle semifinali dalla Louis Vuitton Cup. Il meeting a bordo

ha consolidato le relazioni della Marina Militare e dell'AIVE con Leonardo Garcia de Vincentiis, presidente dell'Associazione spagnola delle barche classiche, impegnato in prima linea non solo nell'organizzazione del Puig ma anche per approdare a normative comuni europee per la tutela e valorizzazione delle barche d'epoca attraverso agevolazioni da riconoscere agli armatori (ormeggi e fiscalità) e per dar vita a Barcellona ad un porto museo che preveda visite a bordo delle barche d'epoca. L'onore del taglio della torta di compleanno del **Palinuro** lo ha avuto Ariella Cattai impreziosita dall'esibizione del gruppo musicale Italo-Catalano 'Los Carosones' e dalla presenza dei giornalisti italiani accreditati alla Coppa America.



Ariella Cattai Rolandi, al taglio della torta dei 90 anni del "Palinuro".



(a sinistra) Roberto Oliveri, il Com.te Samuele Mondino, il presidente AIVE Gigi Rolandi e Federico Colaninno. (a destra) Il gruppo musicale "Los Carosones" ha allietato l'atmosfera a bordo.

