



Notiziario CSTN

NOVEMBRE 2024
N° 147



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° 147

NOTIZIARIO ON-LINE

novembre 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Da Napoli a Buckingham Palace | pag. 22 |
| • La navigazione delle grandi scoperte (1a).. | pag. 2 | • I grandi Velai | pag. 24 |
| • L'Olimpiade di Parigi 1924 | pag. 8 | • Marcello James: 100 anni di sport | pag. 29 |
| • Classis Misenensis | pag. 12 | • Bandiera abbrunata | pag. 35 |
| • Nave traghetto "Messina" | pag. 18 | • Libri in vetrina e AIVE NEWS | pag. 36 |

EDITORIALE

In questo numero di novembre con il primo capitolo della sua storia "Le Navigazione delle grandi scoperte" l'autore, l'esimio Prof. Silvestro Sannino, senza sottrarsi ad una non esigua fatica, ha voluto, a puro titolo di cortesia, simpatia e stima, dare ai lettori del nostro Notiziario la straordinaria opportunità di "ripassare" l'avvincente parte di storia che riguarda le conquiste geografiche che hanno segnato il destino dell'intero mondo che viviamo. Chi leggerà: vivrà e sarà stupito! E per attirare la curiosità di tutti anticipiamo i titoli dei sette capitoli programmati: "La vigilia delle grandi scoperte geografiche" - "Da Enrico il navigatore a Joao II" - "La rotta per le Indie orientali" - "La più grande scoperta geografica della storia" - "La nave Victoria nel primo giro del mondo" - "Eredità della epopea delle scoperte geografiche" - "I grandi navigatori".

Ovviamente i commenti partecipativi dei lettori saranno particolarmente bene accetti.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia della foto: "Invito a sentire il rumore e il profumo del mare: . . . la natura allo stato puro".

Hanno collaborato: **Attilio Borda Bossano, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Mario Massa, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino.**

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

Il Direttore del Centro Studi, su invito del Presidente Nazionale, ha partecipato all'Assemblea Generale dei Soci tenutasi a Senigallia il 18 e 19 ottobre. Nel corso dell'intervento effettuato, sono state illustrate la struttura, la consistenza della biblioteca e le finalità socio-culturali del CSTN. Questa realtà, unica nel suo genere tra i Centri Culturali della LNI, in parte sconosciuta, è stata accolta con interesse.

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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @centrostuditradizioninautiche

LE NAVIGAZIONI DELLE GRANDI SCOPERTE

Questo è il primo dei sette capitoli, rassegna storica e scientifica delle Grandi Scoperte Geografiche, con i quali il prof Sannino si accinge a pubblicare, in stile saggistico appositamente per il nostro Notiziario, quanto da lui trattato, riveduto ed aggiornato nella sua opera integrale "Storia della Navigazione" in 2 volumi in cofanetto, Editore La Tribuna, 2007, pag. 1052. Silvestro Sannino, laurea, ordinario di Navigazione, Preside di Istituti Nautici e Ispettore del Ministero della Pubblica Istruzione. È anche autore di scritti che toccano vari campi del settore scientifico e ambientale.



VIGILIA DELLE GRANDI SCOPERTE GEOGRAFICHE

SILVESTRO SANNINO

(Primo capitolo)

IMPORTANZA DELLE SCOPERTE

Le grandi scoperte geografiche segnano un periodo storico unico, eccezionale, travolgente, per i risvolti che provocò in tutti i campi delle attività umane: geopolitiche, economiche, culturali, antropologiche. Esse segnarono un'epopea nuova, repentina e veloce. I traffici marittimi, confinati per millenni nel Mediterraneo e nel vicino Atlantico, nel giro di appena un secolo (1422- 1522) si estesero alle frontiere più remote della Terra schiudendo alla Cristianità ogni confine geografico.



Planisfero del Cantino nella Biblioteca Universitaria di Modena, il più antico planisfero portoghese sopravvissuto (1502).

Come mai un corso storico dai risvolti così totalizzanti e profondi si poté realizzare? Una causa unica o prevalente e quindi una risposta semplice e immediata ad un processo così articolato e complesso, che ha segnato l'evoluzione dell'umanità come nessun altro nella storia, non esiste. Pertanto si rende necessario evidenziare alcuni aspetti che in qualche modo riescono a fornire una idea realistica delle condizioni che furono alla base delle attività e causarono la più grande rivoluzione storica di ogni tempo. L'epopea delle scoperte fu realizzata grazie alle navigazioni che arditi navigatori fecero in tutti i mari del globo teraqueo, sia in vicinanza di coste sia per l'alto mare aperto degli oceani sconosciuti. *Por mares nunca de antes navegados* come canta il poeta Luiz de Camoes nell'incipit del suo poema epico *Os Lusíadas* riprendendo una sublime immagine poetica del nostro Dante. Ed il poeta lusitano è orgoglioso di affermare che gli eroi delle navigazioni che canta sono tutti personaggi veri, reali e non mitologici come invece si ha nei poemi epici dell'antichità arcaica. Mai nella storia la navigazione può vantare un numero di protagonisti così numeroso e di grande spessore umano oltre che per l'eccelsa arte nautica e marinaresca.

IL RISVEGLIO CULTURALE DEL BASSO MEDIOEVO

La dissoluzione dell'impero romano e l'avvento del cristianesimo avevano ridotto le attività culturali della civiltà greco-romana a quella religiosa, con poche eccezioni. I classici greci e romani trovarono accoglienza e rifugio nella civiltà araba, dopo il VII secolo della nostra era. In particolare venne coltivata l'astronomia e la geografia di Tolomeo, nella loro struttura concettuale originale ma con alcune varianti sul piano degli aspetti quantitativi. La Spagna musulmana poté godere di una situazione di privilegio nelle attività filosofiche e scientifiche. L'anno mille, termine del primo millennio dell'era volgare, coincide con il breve papato (999-1003) di Silvestro II (Gerberto di Aurillac) il quale riesce a scuotere il torpore scientifico dell'alto medioevo e ne stimola le attività relative, dando inizio ad un nuovo corso della cultura nella Cristianità.

Nei primi secoli del secondo millennio vengono tradotte, dall'arabo in latino, le principali opere classiche: da Adelardo di Bath, da Giovanni di Siviglia ed in particolare da Gerardo da Cremona, autore, con i suoi discepoli, della traduzione di circa 90 opere, tra cui l'*Almagesto* e gli *Elementi di Euclide*. A Gerardo da Cremona viene anche attribuita la *Theorica Planetarum*. Si tratta di un breve trattato di astronomia, basato sull'*Almagesto* di Tolomeo (*immagine*), in cui viene enunciato, per la prima volta in modo esplicito, il principio della determinazione di longitudine mediante le distanze lunari. Alla pag. 37 dell'edizione in dotazione della Bibl. Naz. di Firenze si legge: "Luna esistenti in medio coeli si aequaueris eam per tabulas alicuius regionis scies longitudinem inter regiones per differentiam locorum lunae et non oportebit te expectare eclipsim" Quindi non è J. Werner il primo a proporre il metodo delle distanze lunari nel 1514!



Il confronto con la scienza araba diede un nuovo indirizzo alla filosofia della Scolastica che cercò di conciliare la realtà fisica con la

morale e lo spirito. Il fermento culturale è frenetico, notevole. La fine del XII secolo vede sorgere le università di Bologna e Parigi; e poi in rapida successione Oxford, Padova, Napoli, Cambridge, Montpellier, Salamanca... Gli studi erano basati sulle sette arti liberali del *Trivium* (Grammatica, Retorica, Dialettica) e del *Quadrivium* (Aritmetica, Musica, Geometria, Astronomia).

Nascono gli ordini religiosi dei Francescani e dei Domenicani, i quali avranno un ruolo decisivo nella elaborazione e nella diffusione della cultura, in generale, ed in particolare in quella scientifica.

La filosofia di Aristotele viene introdotta attraverso i commenti degli arabi Avicenna ed Averroè. Essa trova un ordine organico per opera del domenicano Alberto Magno, uomo dottissimo tra i più rappresentativi della scolastica. Dopo una prima avversione della Chiesa, sistemate alcune posizioni di principio, l'Autorità di Aristotele viene accettata nella Cristianità. Ma si rende necessario un adattamento della filosofia aristotelica con la dottrina cristiana, la quale si deve liberare di alcuni vincoli dogmatici legati alla rigida esegesi della Sacra Scrittura e superare le posizioni più radicali della patristica, Sant'Agostino compreso. Per questo compito, non semplice, è il dotto e geniale Tommaso d'Aquino, domenicano, a fornire un contributo decisivo per il nuovo assetto della dottrina cristiana con la *Summa Teologica* ed altre opere.

Inoltre Tommaso d'Aquino riabilita le attività mercantili, beninteso se esse hanno delle finalità nobili, se i guadagni servono a sostenere la famiglia o a redimere i poveri e gli indigenti. In tal modo la decretale su usurai e speculatori di papa Gregorio IX "Naviganti vel eunti ad nundinas ... usurarius est censendus" del 1236 viene aggirata. Il dibattito tra fede e ragione tende a trovare più idonee soluzioni di convenienza ed evitare condanne per eresia. Le relazioni commerciali crescono, si ampliano; esse generano una nuova borghesia che respinge l'idea di dignità sociale basata sulla nascita e reclama un ruolo adeguato mentre il profitto e la ricchezza diventano valori assoluti. E' l'inizio di un progressivo tramonto del medioevo.

La filosofia aristotelica è uno dei fattori che fa assumere alla cultura una posizione più tollerante verso la scienza, più favorevole allo studio della natura. Alberto Magno, con il francescano Roberto Grossatesta

mostrano interesse per la natura e stimolano quindi uno spirito scientifico; mentre il francescano Ruggero Bacone comprende l'importanza degli esperimenti nello studio della scienza, sulla scia degli arabi.

Bacone, al pari degli altri scolastici, fu un enciclopedista. Nella sua *Opus Maius* egli discute dell'estensione dell'Oceano riprendendo le posizioni di Aristotele, di Seneca... ed arriva alla conclusione che esso non è molto esteso e può essere navigato. Questo passo verrà seguito fedelmente da Pierre D'Ailly nella sua opera geografica *De Imago Mundi* del 1410, uno dei libri più annotati da Cristoforo Colombo.

Molta fortuna ebbe nel XIII secolo il testo di astronomia *De Sphaera Mundi* del monaco inglese John of Holywood, detto il Sacrobosco, il quale si ispira al *Libro di Astronomia* dell'arabo Al-Farghani (o Alfragano) che sarà anche il riferimento di Dante. L'*Almagesto* di Tolomeo, emendato dagli arabi, viene quindi diffuso nella Cristianità. Esso fu anche seguito per ricavare le regole per i naviganti nella navigazione astronomica delle scoperte geografiche (*Guide nautiche di Monaco e di Evora*).

I GRANDI VIAGGIATORI DEL BASSO MEDIOEVO

La spinta a trovare nuovi mercati, a viaggiare anche per motivi religiosi, apre nuovi orizzonti e nuove prospettive al processo di scambi di esperienze, di civilizzazione.

L'impero di Gengis Khan agli inizi del XIII secolo salda le regioni europee con quelle cinesi favorendo nuove relazioni e seducenti itinerari mercantili. Nel 1245 Giovanni da Pian del Carpine raggiunge la Mongolia e fornisce al ritorno utili notizie nella sua *Historia Mongolorum*.

Più tardi il giovane Marco Polo visita la Cina e le regioni sudorientali compiendo uno dei più lunghi viaggi di ogni tempo, dal 1271 al 1295. I suoi ricordi, raccolti dal compagno di carcere Rustichello da Pisa, furono pubblicati in francese col titolo *Il Libro delle Meraviglie (Il Milione)*. In esso si parla del Catai, di Cambaluc (Pechino), del Cipango (Giappone) suscitando curiosità, interesse ed apre nuove prospettive nelle concezioni geografiche delle generazioni successive fino a Colombo. Nella Insulandia egli non vedeva più la Stella Polare e dice che "perdette la Tramontana".

L'interesse ad aprire una via marittima per l'India e l'oriente spinge, nel 1291, i fratelli genovesi Ugolino e Vadino Vivaldi a tentare l'impresa di navigare intorno all'Africa. Essi escono da Ceuta con due galee e



navigano lungo le coste africane ma si perdono nell'oceano e non fanno più ritorno. Ma l'idea di fare il periplo dell'Africa per andare in oriente viene sostenuta con ragioni storiche non infondate (*Periplo di Neko in Erodoto*), con il conforto di antichi geografi e di informazioni recenti, da uomini illuminati come il maiorchino Raimondo Lullo ed il veneziano Marin Sanudo.

Nel XIV secolo il francescano Andrea da Perugia è vescovo di Zayton, nel 1323; altri religiosi tra cui Giovanni da Montecorvino, Oderico da Pordenone, Jourden de Severac ... visitano molte regioni della Cina e dell'India, fornendo inediti e preziosi resoconti.

Intorno al 1325 il grande viaggiatore Mohammed Ibn Battutah visita la Persia, l'India, Giava, la Cina, l'Africa Mediterranea, il Marocco, il Sudan, l'Etiopia, il paese dei neri fino a Timbuctu. Egli compie traversate nell'Oceano Indico e nei mari della Cina nei quali fa viaggi anche di 37 giorni di navigazione in alto mare. Battutah descrive nel suo *al-Rihila* tutti gli aspetti mercantili ed i favolosi prodotti esotici dell'estremo oriente (sete, porcellane, carteria, canfora, spezie...)

I resoconti dei grandi viaggi suscitano stimoli in alcuni testi che amplificano la cornice favolosa. Nel *Libro del Conoscimento* il Sudan viene indicato come un luogo di grande produzione di oro. Incomincia a farsi largo anche l'idea di poter raggiungere l'Oriente attraverso l'Atlantico, sulla autorità di alcuni autori antichi. Il suggerimento è contenuto anche nel *Libro delle Meraviglie di Mandeville*, un'opera di un genere fantastico. Ma l'idea era diffusa all'epoca, secondo Gilles de Bouvier che scrive alla metà del XV secolo, come riferisce lo storico portoghese Jaime Cortesao.

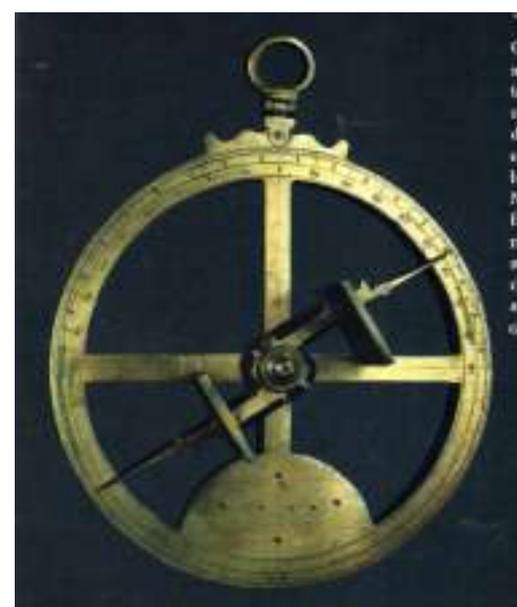
Una flotta cinese di circa 250 navi al comando dell'Ammiraglio eunuco Zhen-He (1371-1435) (*statua*), il più grande navigatore della storia della Cina, tra il 1405 e il 1435 navigò tutti i mari orientali con sette spedizioni portate a termine. Zhen-He raggiunse il golfo persico e le coste dell'Africa orientale. Le navigazioni verso ponente venivano fatte nel periodo invernale mentre il rientro avveniva tra l'estate e l'autunno in sintonia coi monsoni. A partire dal 1435 la Cina tornò al confucianesimo più radicale che privilegiava le attività agricole e artigiane e lasciò il dominio dei mari agli arabi che vennero poi sostituiti dai portoghesi e da altri paesi europei (olandesi, inglesi...). E' molto probabile che i viaggi di Zhen-He avessero una risonanza di rilievo negli ambienti della mercatura.

I PAESI IBERICI

I paesi iberici, Portogallo e Spagna, furono i protagonisti assoluti delle grandi scoperte geografiche, almeno per il XV e buona parte del XVI secolo. Le attività nei due paesi trovarono terreno fertile per il verificarsi di alcune condizioni particolari alle quali conviene dedicare qualche cenno.

Nel basso medioevo i mercanti e i navigatori italiani dominano la scena mondiale. Francesco Balducci Pegalotti, intorno al 1340, descrive, nel manuale *La Pratica della Mercatura*, le condizioni del commercio e le operazioni finanziarie delle città in cui gli

italiani avevano interessi economici. Tra queste vi era Londra ed i mercanti lombardi si riunivano in una strada centrale che poi prese il nome di Lombard Street, oggi sede di importanti banche mondiali, compresa la *Bank of England*.



Astrolabio di ottone del XVI mutuato da uno strumento arabo più complesso.

I traffici sempre più intensi, tra Mediterraneo e nord Europa, fanno emergere due Paesi che si trovano in posizione strategica su queste rotte: il Portogallo e la Castiglia (*piantina*). Tali Paesi non hanno ancora una sufficiente cultura nautica, unita ad esperienze marinesche, e ricorrono alla consulenza di navigatori italiani.

Agli inizi del XIV secolo troviamo gli ammiragli genovesi Benedetto Zaccaria e Gil Boccanegra al servizio in Castiglia ed Emanuele Pessagno in Lusitania. Prima di essi il genovese Lanzarotto Malocello scopre le Isole Canarie, le antiche isole Fortunate dei Romani. Più tardi, nel 1341, Niccoloso da Recco ed il fiorentino Tegghia del Corbizzi guidano una spedizione alle Canarie, evento ricordato anche da Petrarca nel *De Vita Solitaria* mentre il Boccaccio fece una relazione dal titolo *De Canaria*. E' probabile che anche le Azzorre siano state scoperte in questo periodo da Italiani perché italiani sono i nomi riportati dalla

cartografia del tempo, ed in particolare dalla carta di Angiolino Dalorto del 1339 e dall'*Atlante Mediceo* del 1357.

La Penisola Iberica può usufruire delle condizioni scientifiche e, più in generale, culturali, create dalla civiltà araba e del prezioso contributo degli Ebrei. Esse si traducono in un notevole, reale vantaggio rispetto agli altri Paesi Europei, nella fase delle grandi scoperte e del dominio dei connessi traffici e commerci quando le navigazioni oceaniche richiederanno altre conoscenze cosmografiche e nuovi supporti tecnici.

In astronomia gli arabi avevano introdotto dei metodi più precisi per descrivere i moti del sole e della luna. Anche le stelle venivano indicate con le coordinate celesti della longitudine eclittica e la declinazione. Intorno al 1250 Alfonso X di Castiglia, detto il *Sabio*, organizzò un gruppo di studiosi diretto dall'ebreo *Hasan*. Essi prepararono le famose *Tavole Alfonsine* che furono usate anche in navigazione. La produzione scientifica del gruppo di *Hasan* è contenuta nel *Libros del Saber di Astronomia*.

La costruzione e l'impiego dell'astrolabio, già introdotto da Ipparco, viene diffusa in alcuni trattati, al pari di altri strumenti di misura come il *quadrante vetus* ed il *bastone di Giacobbe* dell'ebreo provenzale Levi Ben Gerson, precisi alla frazione di grado.

La conoscenza delle dimensioni della Terra trova in penisola iberica, specie tra gli ebrei *conversos*, le persone in grado di confrontare e valutare le misure fatte da Eratostene con quelle indicate nel Talmud di Babilonia e le misure degli arabi. Queste ultime furono eseguite nel IX secolo dagli astronomi del califfo al-Mamoun con misure eseguite nei deserti di Palmira e del Singiar. La media delle due misure fornì il valore di 56 e 2/3 miglia arabe di 1973.2 m. secondo l'arabista Carlo Alfonso Nallino. Pertanto il grado di meridiano veniva ad essere pari a 111.815 m. con un errore di circa un km., cioè inferiore al 1%. Il valore di 56 e 2/3 miglia, espresso anche in cubiti (con un miglio arabo pari a 4.000 cubiti), fu trasmesso nel libro di Alfagrano. Gli europei intesero però le miglia arabe come romane, del valore di 1480 m. da cui la confusione circa una Terra, fatta da alcuni dotti, più piccola del 25% alla vigilia e durante le scoperte geografiche.

Ma i naviganti avevano già da tempo un'idea più congrua del valore del grado di meridiano. Infatti essi ridussero la lunghezza del Mediterraneo ai reali 40°, dai 62° errati di Tolomeo.

La caduta di Costantinopoli (1453) e l'introduzione della stampa di Gutenberg (1454) sono due fattori notevoli del crepuscolo del medioevo ma meno incisivi ai fini delle scoperte geografiche, almeno il secondo.

L'AUTUNNO DEL MEDIOEVO

Le crociate, in buona sostanza, fallirono sul piano militare e religioso ma favorirono relazioni commerciali e culturali con l'Oriente, creando i presupposti per mettere in crisi la società feudale e segnare il tramonto del medioevo nella Cristianità. Emerge una nuova classe sociale formata da mercanti, finanzieri, industriali. Le attività mercantili attirano sempre più i grandi capitali. (Peruzzi, Spinola, Bardi, Welser, Fugger, Haro ...) Un più diffuso spirito laico favorisce l'adozione di politiche più liberali verso i mercanti stranieri. Crescono ricchezze e consumi che stimolano nuove produzioni e nuovi mercati, specie dei beni di più alto pregio.

Mentre si affievolisce l'idea della rinuncia ai beni voluttuari e di lusso come una virtù primaria, tuttavia le forme di pensiero nella vita pratica del tardo medioevo sono pervase da diffusa credulità e mancanza di senso critico. L'immaginario si intreccia con la realtà, il tono scherzoso si mescola con stili di serietà. Non mancano i conflitti esistenziali. L'uomo mostra interesse per il nuovo ma rimane cauto e teme la novità; ha il senso del peccato e paura del castigo. Il demonio, la scomunica, la magia condizionano la vita quotidiana. Lo spirito nel tardo medioevo è incline a generalizzare casi particolari e ciò non favorisce la corretta visione scientifica dei problemi. Negli ambienti degli eruditi, spesso da tavolino, la forma, l'*ipse dixit*, quasi sempre, riesce a prevalere sul contenuto, sulla sostanza. Nelle attività operative, come la pratica navigatoria, però prevale sempre l'esperienza, il realismo.

Si registra una graduale emancipazione dalla Chiesa mentre si afferma l'autorità forte del sovrano; nasce un sentimento di fiducia verso il concetto di giustizia. La cultura comincia a svincolarsi dal monopolio degli ecclesiastici e delle università, con l'apporto di contributi di laici e di ebrei (i *conversos*). Gli *studia humanitatis*

che fiorirono in Italia alla fine del XIV secolo non sembrano essere in sintonia con gli interessi scientifici, come lo stesso Petrarca farebbe intendere; in proposito lo storico della scienza George Sarton esprime giudizi severi sugli umanisti “*presuntuosi dilettanti*” e ritiene che l’Umanesimo rappresenti un regresso sul piano filosofico e scientifico. Tuttavia, verso la fine del XV secolo, Poggio Bracciolini, eminente esponente dell’umanesimo, critica l’ascetismo medievale, condanna le pratiche astrologiche, esalta il lavoro umano, sublima la concezione della conoscenza al servizio della vita civile etc. Questi fervori culturali contribuiscono ad accelerare il tramonto del medioevo. Ma la dignità dell’uomo in quanto libero artefice del proprio destino richiede un lungo esercizio per radicarsi nelle coscienze dei popoli. Con le scoperte geografiche si realizza in modo compiuto quel passaggio da un’economia locale ad un’economia mondo, secondo un felice aforisma, un paradigma simbolico di Fernand Braudel.

La storiografia prevalente dell’epopea delle scoperte non sembra aver dedicato sufficiente attenzione alle condizioni ed ai motivi alla base del grandioso processo di *descubrimientos*, almeno non in tutti gli aspetti. D’altra parte la storiografia di quell’epoca e di quegli eventi indugia spesso in sterili polemiche e/o in interpretazioni di parte, faziose, carenti di adeguate analisi sulle tematiche in esame.

E’ possibile individuare due grandi correnti di approccio storiografico. Una più interessata agli aspetti epici, volta ad evidenziare l’impresa dei protagonisti di turno, la quale solo come corollario, quasi come aspetto secondario, finirebbe per alimentare i commerci, la colonizzazione, l’espansione politica e culturale. L’altra tende invece a trovare i motivi economici, politici e sociali alla base della scoperta, della conquista e della espansione territoriale nonché le ragioni sociali e culturali per cui si sostanziarono le Grandi Scoperte.

La prima corrente è quella in cui si ha una produzione letteraria maggiore. Ma spesso l’autore si esalta sugli aspetti epici del protagonista di turno evidenziando il suo spiccato individualismo, magnificando gli elementi eroici e finendo per fare l’apologia del capitano dell’impresa. Purtroppo la maggior parte degli autori, anche celebri, si lascia ammaliare dalla seducente sirena dell’esaltazione, a priori e a prescindere. Spesso però finisce per operare torsioni improprie ed omettere elementi notevoli. In tal modo è difficile evitare errori di metodo e di contenuti, anche grossolani, e talvolta non cadere nel ridicolo. Nell’itinerario indicato si cercherà di fare un resoconto storico con uno stile letterario saggistico o, se si vuole, ellenistico, privo di fronzoli, alle commentari di Cesare. Almeno si spera, nell’intenzione dell’autore.

(*Silvestro Sannino, settembre 2024, continua*)



(immagine sopra: “Globo Verde” mappamondo in legno del 1515 scolpito e dipinto a mano alto 24 cm, raffigura con precisione le regioni meridionali del continente africano)

OLIMPIADI finestra sul passato

Si è appena spenta l'eco della XXXIII Olimpiade di Parigi 2024 svolta dal 26 luglio all'11 agosto, per la vela a Marsiglia. Omaggio a Parigi, unica Città con Londra, ha il record di aver ospitato tre Olimpiadi (1900-1924-2024)! A Parigi la squadra azzurra della vela, e non solo, ha fatto sognare l'Italia e ha fatto parlare di se. Tutto quello che c'era da dire è stato detto: stampa e televisioni hanno messo in mostra ogni particolare. Nessuno ha detto una parola sull'Olimpiade di Parigi 1924 eppure qualcosa da ricordare c'è e lo fa doverosamente il Notiziario che, grazie agli archivi del CSTN non si dimentica del passato perseguendo la massima: "nutrirsi del passato per aggredire il futuro".

(dalla "Storia delle Olimpiadi della Vela" di Henry Guisan, pubblicato ad agosto 1960 dalla rivista Yachting Italiano . . . con qualche aggiunta della Redazione.

VERAMENTE MONDIALE L'OLIMPIDE DEL 1924 A PARIGI

I Giochi della VIII Olimpiade si disputarono a Parigi nel 1924. Sono i primi Giochi Olimpici veramente mondiali con una quarantina di Nazioni partecipanti. I Giochi del 1924 consacrano definitivamente l'Olimpismo moderno. Dopo ventotto anni dal loro rinnovamento, raggiungeranno la favolosa tradizione dei millenari Giochi della cittadina di Olimpia, ai piedi del monte Olimpo e del monte Saturno, dove, ogni quattro anni, per ben dieci secoli, all'apparire della luna nuova del solstizio d'estate affluiva la gioventù, i poeti, i dotti, gli uomini di stato, i ricchi e i poveri del mondo antico Greco. L'antica tradizione voleva anche la "tregua delle armi e la pace consacrata"; sfortunatamente questo punto, proclamato dagli antichi araldi, non fu mantenuto. Questa tregua era una volta rispettata affinché i Giochi Olimpici potessero aver luogo. Nell'antichità c'erano i Giochi d'Olimpia e i Giochi parziali come i Giochi di Delfo, di Corinto, di Némée. Nei tempi moderni vi sono i Giochi Olimpici e i Giochi parziali come i Giochi Asiatici, Mediterranei e Panamericani.

Anticamente la folla affluiva verso lo stadio di Olimpia che aveva per sfondo il boschetto sacro, dove, secondo la leggenda un bambinello chiamato Zeus vi andò a giocare per poi raggiungere la cima del monte Olimpo da dove regnò sugli dei e sugli uomini. Ora la folla affluisce agli stadi dove il cemento armato ha sostituito il marmo. Le alte costruzioni hanno sostituito il boschetto che faceva da sfondo.

Vi è ancora un paragone da fare: in tutte le discipline atletiche dell'antichità, il fattore morale primeggiava sul fattore fisico, la forza al servizio dello spirito. Oggi questa regola, che pertanto è scritta in testa allo Statuto Olimpico, è sovente misconosciuta da chi giudica l'uomo con il metro e il cronometro in mano.

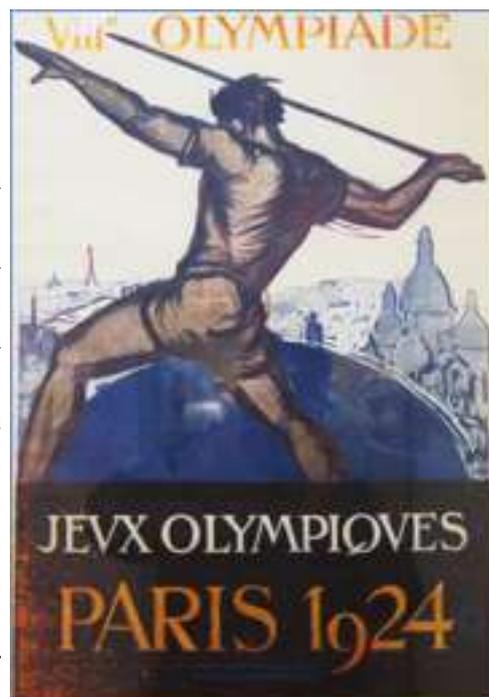
Ma ritorniamo ai Giochi della VIII Olimpiade.

Il 2 giugno 1921, il C.I.O. riunito a Losanna, accoglie favorevolmente la domanda presentata dal Comitato Olimpico Francese e designa la città di Parigi come sede della VIII Olimpiade del 1924.

La sua preparazione è un esempio unico nella storia delle Olimpiadi. Dopo la decisione di Losanna, il C.O.F. si rivolge al consiglio comunale di Parigi per la costruzione di uno stadio olimpico. Tale domanda è respinta. Per contro, Parigi propone una soluzione che consente di utilizzare i parecchi stadi già esistenti dividendo fra loro le diverse gare. Il C.O.F. non può accettare, perchè tutte le discipline sportive devono essere disputate, secondo il regolamento dei Giochi, in un solo stadio.

Non si può nemmeno pensare di usufruire dello stadio di Pershing e di altri alla periferia della città. Il C.O.F. si rivolge allora al Racing Club de Paris, che in un magnifico slancio sportivo, accetta di prendere a suo carico la trasformazione dello stadio di Colombes in stadio olimpico.

Il sabato 5 luglio 1924 con un sole smagliante, il cardinale Dubois, arcivescovo di Parigi, presiede al mattino a una cerimonia solenne in Notre Dame di Parigi. A mezzogiorno i membri del C.I.O. e del C.O.F. sono trattenuti



all'Eliseo. Alle 15 il presidente della Repubblica Gaston Doumergue con il principe di Galles alla sua destra e il principe Carol di Rumenia alla sua sinistra, prende posto nella tribuna d'onore. Inaugura ufficialmente le Olimpiadi in presenza delle delegazioni di 44 Nazioni partecipanti, che sommano ben 5.000 atleti. L'atleta francese Gèò Andrè pronuncia il Giuramento Olimpico. La grande Maratona spetta al finlandese A. Stenroos con 6 minuti di anticipo sull'italiano A. Bertini.

L'indomani delle Olimpiadi di Parigi del 1924 giunsero al conte Clary, presidente del C.O.F. quarantaquattro messaggi di gratitudine e di riconoscenza da parte delle Nazioni partecipanti. Il più breve messaggio fu quello americano così redatto: "Caro conte Clary, questo è per salutarla e per dirle grazie per tutte le cortesie e gentilezze. Che Dio possa essere con Lei sin che ci incontreremo nuovamente. Cordialmente, suo R. Thompson".

I GIOCHI VELICI

Le regate veliche del 1920, con tutto ciò che comportavano di negativo e di pregiudizievole per l'avvenire dello yachting, hanno provocato delle reazioni salutari. Su proposta degli organizzatori e dell'I.Y.R.U., il Congresso Olimpico di Losanna nel 1921 decide di far disputare le prove di yachting in tre classi solamente, ossia: monotipo per il singolo, 6 m. S.I. e 8 m. S.I. Il C.O.F. su proposta della Commissione dello Yachting, presieduta da M.C. Massieu, ratifica la scelta del monotipo francese, creato nel 1922. E' una barca a deriva mobile di 450 kg. e di 20 mq. di superficie velica, con randa, flocco e spinnaker. Saranno messi a disposizione dei concorrenti otto giorni prima della prova dopo un sorteggio. Tutte le vele sono nuove ed eseguite dallo stesso velaio.

La scelta del bacino per le regate diede luogo a numerose polemiche. Dapprima fu scelto il bacino di Meulan vicino a Parigi, sulla Senna; ne risultò un violento malcontento all'estero dove si pensava, e non senza ragione, che era inconcepibile far correre dei 6 e degli 8 m.S.I. su un fiume solcato da chiatte, su un percorso di 1,5 Km. e 250 m. di larghezza. L'U.S.N.F. e il C.O.F. avvertiti decidono di riferire all'I.Y.R.U. Il 15 giugno 1923, è indirizzata una lettera al maggior B. Heckstall Smith, segretario dell'I.Y.R.U. sollecitando il parere della massima autorità internazionale. Questa lettera restò senza risposta! La polemica continuò fra i partigiani di Meulan e i partigiani del mare, almeno per i 6 e per gli 8 m.S.I. Non fu che nella primavera del 1924, a qualche mese dalle regate, che presa la sola decisione logica: i monotipi regateranno a Meulan e i 6 e gli 8 m.S.I. a Le Havre.



Meulan 1924. Rare immagini dei monotipi ammessi all'Olimpiade e il finlandese Dittmar 3°cl.

L'organizzazione delle regate di Meulan fu affidata al Cercle de la Voile de Paris che, fondato nel 1858, successe al Cercle de la Voile de la Basse- Seine e al Cercle d'Asnières. Il C.V.P. s'installò dapprima ad Argenteuil, poi nel 1892 a Meulan-Les Mureaux.

Il solo percorso possibile era delimitato da una boa di fronte alla sede del C.V.P. e da un'altra boa davanti alla punta a valle dell'isola di Yaux.

La Société des Régates du Havre, fondata nel 1838, era la decana delle società francesi e la quarta come anzianità, delle società europee. Essa fu incaricata dell'organizzazione delle regate olimpiche per la classe 6 e 8 m.S.I. Furono fissati due percorsi, l'uno di 10 miglia marine per i 6 m.S.I. e uno di 16 miglia per gli 8 m. S.I.

Ecco alcune delle prescrizioni generali:

- Tutti i partecipanti devono essere dilettanti;
- L'equipaggio iscritto e partente alla prima regata, non può essere modificato. La sostituzione di un membro malato o impossibilitato di continuare non è autorizzata per tutta la durata delle prove olimpiche.
- Ogni Nazione non può avere che un solo rappresentante per classe.

A causa del gran numero degli iscritti, vi furono a Meulan due prove eliminatorie e i concorrenti furono divisi in due gruppi designati dal sorteggio, e i due primi di ogni classe furono qualificati per la semifinale. Gli otto concorrenti così classificati disputarono due semifinali con classifica finale a punteggio corrispondenti alla somma dei posti ottenuti.

L'introduzione della classe a deriva per il singolo è stata positiva. È interessante constatare che un quarto di secolo fa si considerava del tutto normale affidare una deriva con 20 mq. di vela, fiocco e spinnaker ad una sola persona. L'età media dei concorrenti in questa classe fu molto più elevata che nella serie dei 6 e 8 m.S.I. Ciò che fa pensare che nella manovra contasse più l'esperienza che l'agilità.

I 6 e gli 8 m. S.I. dovevano correre due prove di cui i due primi di ognuna erano ammessi alle semifinali, corse in due regate con classifica finale a punteggio corrispondenti alla somma dei posti ottenuti.

Le regate effettuate nel bacino di Meulan, si rivelarono un errore, poiché non si riscontrarono le condizioni richieste per delle regate olimpiche.

Per contro le regate di Le Havre ebbero delle condizioni di vento e di mare ideali. Giornate di mare calmo, giornate di venti medi, con mare leggermente ondosio, giornate di mare mosso con venti di forza 9 con punte che arrivavano a forza 14! Grazie a tali eccezionali condizioni atmosferiche le regate olimpiche di Le Havre del 1924 furono anzitutto una lotta fra equipaggi; in tali regate, lo scafo, l'attrezzatura e le vele non ebbero il ruolo principale.

La preparazione, la resistenza, il coraggio e lo spirito sportivo degli yachtsmen possano ancor oggi servirci di esempio e di lezione. A Meulan, diciassette partenti, sei regate, una sola protesta per investimento involontario, dovuto alla corrente. A Le Havre, nove 6 m.S.I. e cinque 8 m.S.I., ogni classe disputa cinque prove. Non una sola protesta. Nella famosa giornata di venerdì 5 luglio, con mare grosso e vento d'uragano con punte che arrivano ai 140 Km. orari, tutti i 6 m.S.I. (con tre uomini) prendono la partenza e finiscono la regata. Lo stesso avviene per gli 8 m.S.I. dove un solo concorrente, il belga, deve ritirarsi a metà regata per avarie. Tempora mutantur !

Lo sport della vela è in cerca della sua strada. Nel 1908, 1912, 1920, 1924, tante regate olimpiche, tanti sistemi di classifica. Tutte le Federazioni Internazionali hanno fissato da molto tempo tale particolare della competizione. Solamente l'I.Y.R.U. non ha fatto nulla. Lo yachting da regata non ha niente da guadagnare in questa astensione. Un'altra ombra nel quadro dello yachting internazionale è il disinteresse progressivo del pubblico. Nel 1912 a Stoccolma, fu necessario istituire dei treni speciali per il numerosissimo pubblico appassionato delle regate. Nel 1920 ad Anversa, il pubblico era assente. È però vero che quelle strane regate, nelle quali sovente un solo yacht disputava la prova in solitaria passeggiata, non avevano niente di attraente. Ma ciò che è più grave è di constatare l'assenza quasi totale del pubblico a Meulan e a Le Havre in occasione delle regate olimpiche, mentre negli anni prima gli spettatori vi accorrevano in folla. Sarebbe troppo lungo analizzare le cause di tale defezione. Tra le altre, le principali vanno annoverate nel fatto che apparvero quegli sports spettacolari che appassionano la folla quelle specie di spettacoli sportivi che non possano offrire le regate a vela.

DALLA STORIA DELLE OLIMPIADI



I Giochi olimpici dell'antichità furono definitivamente abrogati con un editto dell'Imperatore Teodosio (*ritratto a sin.*) (347-395 d.C.) promulgato a Milano nel 393 d.C.

Nel 1894 alla Sorbona di Parigi, il barone Pierre de Coubertin (*foto a des.*) (1863-1937) proclamò la ripresa dei Giochi Olimpici. La loro realizzazione è



affidata al Comitato Internazionale Olimpico (C.I.O.). La prima Olimpiade dell'era moderna fu organizzata ad Atene nel 1896, nell'elenco dei premiati non figura lo yachting che esordisce ai Giochi di Parigi del 1900.

NEL 1924 LA PRIMA PARTECIPAZIONE ITALIANA NELLA VELA OLIMPICA

Doveva essere in pompa magna la prima partecipazione italiana all'Olimpiade del 1924: era in carica Mussolini e non si poteva perdere l'occasione e sfruttare l'evento per dimostrare la potenza e il vigore del nuovo regime.

Il C.O.N.I. aveva avuto l'ordine di far pervenire al C.I.O. l'iscrizione dell'Italia in tutte le tre classi ammesse, come regolarmente avvenne. Però le cose non andarono così e la presenza italiana fu affidata alla sola classe dei 6 metri S.I. e chi fosse eventualmente interessato a saperla tutta questa storia, a dir poco intricante, può leggere la ricostruzione pubblicata dal NOTIZIARIO CSTN sul n° 99 novembre 2020, pagg. 20/23 (www.cstn.it).

Comunque la VIII Olimpiade moderna della vela, Parigi 1924, registra la prima partecipazione di una barca italiana. Alle regate di Le Havre, infatti, è presente la seguente barca e il seguente equipaggio:

- **Barca** 6metri S.I. *Mebi* (I-30), progettista e proprietario il genovese Francesco Giovanelli, costruttore Cantiere Baglietto di Varazze (GE). Secondo proprietario ing. Carlo Nasi, terzo proprietario Reale Club Canottieri "Italia" - Napoli.

- **Equipaggio:** Carlo Nasi (tim.), Cencio Massola, Edoardo Moscatelli, Roberto Moscatelli, Guido Giovanelli. *Mebi*, che non si classificò per le finali, in classifica generale è 7° su 9 concorrenti, nelle tre regate disputate ha riportato i seguenti risultati: 5°.5°.rit..



1924. Il 6 metri S.I. MEBI (I-30) copre ENIGMA (I-27) durante le regate preolimpiche.

RITAGLI DI STORIA

Ripassare ogni tanto la nostra storia, quella che è alla base della nostra civiltà e della nostra millenaria cultura, non fa male a nessuno soprattutto quando le vestigie che documentano i fatti e i luoghi sono giunti copiosi sotto gli occhi di noi, uomini degli anni 2000. Testi e foto dell'affascinante articolo riportato dalla rivista "Arte Navale" di Novembre 2002 aggiunge rammarico alla fine della sua pubblicazione.

CLASSIS MISENENSIS: I PADRONI DEL MEDITERRANEO

*Viaggio a ritroso in un luogo che fu sede della flotta romana e imperiale
di MARIO MASSA - foto di FRANCESCO RASTRELLI*

Era l'alba di un giorno che sembrava eguale a tanti altri, quando gli abitanti di Miseno, piccolo borgo della Campania, videro salpare dal porto militare una imponente flotta. Era il 31 a.C. e la flotta, agli ordini di Ottaviano e Agrippa, dopo pochi giorni si scontrò con la flotta avversaria di Marcantonio e Cleopatra nel mare di Azio. La sua vittoria condusse Ottaviano a divenire il primo imperatore di Roma.

Non era stato certo un caso che la flotta fosse salpata da Miseno: era uno dei porti più imponenti e attrezzati dell'intero Mediterraneo, e Ottaviano ne aveva già potuto apprezzare le qualità belliche nella distruzione della flotta di Sesto Pompeo. Miseno divenne quindi, ma la data precisa è ancora incerta, sede della Classis Misensis, ossia sede della flotta romana che controllava tutto il Mediterraneo occidentale fino allo stretto di Gibilterra. Anzi, Cesare Ottaviano, in Res gestae Divi Augusti, scrive che questa flotta aveva navigato fino alle terre dei Cimbri (probabilmente l'attuale Scandinavia) oltrepassando Gibilterra. Al contempo il Mediterraneo orientale era invece affidato alla flotta di stanza a Ravenna.



Spettacolare veduta di Capo Miseno nel cuore del Golfo di Napoli.

La flotta di Miseno si distinse molto presto per efficienza e qualità dei suoi uomini, tanto che l'imperatore Domiziano la fregiò del titolo di Praetoria, ossia "Imperiale", portando la flotta alle dirette dipendenze

dell'imperatore; successivamente Commodo le conferì l'appellativo di Pia Viridex, Gordiano III quella di Gordiana e Filippo l'Arabo di Philippiana, tutti appellativi voluti per manifestare lo strettissimo legame con l'imperatore.

E il rapporto "speciale" esistente tra la flotta di Miseno e la casa imperiale ha ampie e documentate testimonianze: l'imperatore Tiberio morì proprio a Miseno nel 37 d.C. dove Caligola, con l'appoggio dei militi, fu nominato suo successore, così come poco più tardi il comandante della flotta di Miseno (praefectus classis) partecipò all'uccisione della madre di Nerone e schierò a protezione dello stesso imperatore i militi di Miseno nelle varie rivolte che si succedevano. La flotta continuò a essere attiva e presente in tutta la storia di Roma fino al VI secolo d.C. quando, a seguito delle invasioni barbariche e del regno ostrogoto, la flotta fu interamente spostata nella nuova capitale Ravenna. La città di Miseno seguì la stessa sorte della flotta, subendo la quasi totale distruzione a opera degli arabi nell'846.

Di rilievo storico anche la presenza di Plinio il Vecchio in qualità di praefectus Classis Misensis, ossia di comandante in capo della flotta di Miseno, nel 79 d.C., durante l'eruzione del Vesuvio che rase al suolo Pompei ed Ercolano. E da Miseno Plinio partì per raggiungere il vulcano e studiare gli effetti dell'eruzione.

Al tempo del suo massimo splendore l'area che gravitava intorno al Porto di Miseno ospitava fino a 6.000 uomini, militi di elevatissimo addestramento, ritenuti dei veri e propri "marines" dell'antichità. Lapidari e testimonianze marmoree del loro valore si ritrovano in tutti i musei e nei luoghi delle principali battaglie dell'antichità. I marinai della flotta non erano però Romani, provenivano, bensì, da tutte le Province dell'impero. La loro ferma durava inizialmente 26 anni, fu quindi innalzata a 28 anni. In cambio di tale dedizione, al termine dell'arruolamento era riconosciuta la cittadinanza romana, titolo trasmissibile ai figli, con tutti i benefici che ne derivavano oltre al potere di prendere possesso di lotti di terra confiscati ai nemici di Roma.



Spettacolare veduta di Capo Miseno nel cuore del Golfo di Napoli.



Esempio di naumachia, ovvero scontro tra navi in un affresco del tempio di Iside.

I militi, oltre che per la loro abilità come combattenti (la flotta romana non ebbe mai sconfitte di rilievo), erano particolarmente abili nelle manovre, tanto che a partire dall'imperatore Vespasiano, fu collocato nei pressi del Colosseo a Roma un accampamento detto castra Misenatum, ossia un accampamento dei marinai della flotta pretoria di Miseno. Questi erano addetti alle manovre del velarium che ricopriva l'arena anfiteatrale del Colosseo. E militi della flotta erano anche i partecipanti ai giochi di "guerra tra le navi" che venivano simulati all'interno dell'arena romana. La legione dei marinai di Miseno era detta Prima Adiutrix. Dall'esame dei

“colombari” presenti nell’intera area misenate, è stato altresì possibile effettuare anche una prima ricognizione della flotta presente nel porto. Si deve a Gianni Race, studioso dell’area, una sistematizzazione in tal senso. L’esareme, ossia la nave ammiraglia, aveva il nome di *Ops*, mentre la quinquareme, sua vice, era denominata *Victoria*. Della flotta facevano inoltre parte nove quadrireme: *Fides, Vesta, Venus, Minerva, Dacicus, Fortuna, Annona, Libertas, Olivus*; inoltre quarantadue trireme: *Concordi, Spes, Mercurius, Iuno, Neptunus, Venus, Silvanus, Perseus, Salus, Athenonix, Satyra, Classe e Miseno, Rhenus, Libertas, Vesta, Aesculapius, Pietas, Asclepius, Hercules. Lucifer, Diana, Apollo, Fides, Danubius, Ceres, Tibur, Pollux, Mars, Salvia, Triumphus, Aquila, Liberus Pater, Nilus, Caprus, Sol, Isis, Prudentia, Fortuna, Iuppiter, Virtus, Castor e infine undici liburne (navi veloci e maneggevoli): Aquila, Agathopus, Fides, Aesculapius, Iustitia, Virtus, Taurus Ruhrus, Nereis, Clementia. Armata. Minerva.*



Rematori e poppa di una nave romana, particolari dello stesso bassorilievo conservato al Museo Archeologico di Napoli.

Ancora oggi nel visitare l’area, una tra le più ricche di suggestivi reperti archeologici, è possibile ritrovare testimonianze dell’antica potenza militare. Proviamo ad andare quindi alla ricerca degli elementi che restano di questo glorioso passato. Provenendo da Napoli la prima sosta è a Pozzuoli: all’epoca una delle più importanti città dell’area e dedita soprattutto ai traffici mercantili, di interessante per il nostro percorso è una sosta al “Porto Romano”, soprattutto per valutare la differenza tra un porto commerciale e il porto militare di Miseno. Proseguendo, dopo pochi chilometri entriamo nell’area della “Flotta” con i due laghi di Lucrino e dell’Averno. Siamo all’epoca di Ottaviano, quando la flotta di Sesto Pompeo minacciava i ricchi litorali dell’area. E allora che Agrippa, massimo stratega di Ottaviano, sceglie il lago d’Averno quale porto militare dell’area. Nasce così



Un mosaico sommerso a Portus Julius.

in brevissimo il Portus Julius: un complesso sistema portuale che collega il lago d’Averno con il vicino lago Lucrino - tramite un canale di comunicazione scavato appositamente - e il lago Lucrino con il mare - tramite un altro canale.

L’ampia foresta, alle spalle dei due laghi, viene utilizzata per costruire gli alberi delle navi e viene addirittura forata una montagna per collegare il complesso alla vicina Cuma. La galleria prende il nome di “Grotta di Cocceio” dal nome dell’architetto, citato da Strabone, che si occupa dello scavo. La galleria è una delle più maestose opere di ingegneria

sotterranea compiuta dai Romani: è lunga circa un chilometro ed è perfettamente rettilinea.

La sua larghezza permette il passaggio in contemporanea di due carri; un sistema di spiragli e pozzi di luce assicura sia la ventilazione che l'illuminazione. Lo scopo della galleria è legata proprio a intenti militari: oltre che a un contatto veloce con la ricca area cumana, serve anche come via di transito per gli approvvigionamenti dell'imponente flotta.

Oggi il complesso del Portus Julius è distante dal mare: effetto sia del bradisismo, che si manifesta con particolare forza nell'intera area, sia dell'eruzione del 1538. la quale stravolse l'area distruggendo buona parte dei resti e restringendo la superficie dei laghi. Sempre sul Lago d'Averno troviamo anche il cosiddetto "Navale di Agrippa" era questa un'area che serviva sia come cantiere di costruzione sia come scalo dove effettuare alle navi in secco tutte le lavorazioni necessarie. Nei pressi del lago sorge poi la cosiddetta "Pseudo grotta della Sibilla", una galleria che la tradizione popolare vuole sede dell'antro della mitica fattucchiera. Anche in questo caso i lavori della galleria furono effettuati da Agrippa per scopi militari: occorre che accanto alla via marittima di collegamento tra Averno e Lucrino vi fosse anche una via terrestre per gli spostamenti delle truppe.

Lucrino nasce, nell'antichità, come porto della potente Cuma, e Dionisio così ricorda: "Cuma era famosa in tutta Italia, per la ricchezza e potenza e per ogni altro bene e disponeva dei porti più importanti", anche se già Dionigi D'Alicarnasso, in Storia di Roma Antica, parla di Miseno come porto militare di Cuma. In ogni caso la vicina Cuma nasce come colonia greca e ben presto si afferma per la sua potenza, tanto che la stessa Napoli (all'epoca Neapolis) è considerata una colonia fondata da Cuma e il golfo di Napoli è chiamato "Cratere Cumano". Sempre a Cuma, tra l'altro, divenne fiorente la coltivazione del lino. Una produzione non originaria dell'area, ma importata proprio per la flotta misenate: dal lino erano tessute le vele, i velari e anche le divise dei marinai. Superato Lucrino troviamo Baia, cittadina in epoca romana prediletta dai personaggi più famosi, che vi fecero costruire delle splendide ville nelle quali trascorrere il tempo in banchetti e feste. Tra le ville più belle, la cosiddetta "Accademia", proprietà di Cicerone, oggi distrutta.

Il problema dell'insabbiamento ci ha permesso d'altro canto di poter ancor oggi ammirare un unicum davvero eccezionale: la città sommersa di Baia. L'antica città è infatti oggi del tutto sommersa ed è visitabile in un percorso subacqueo all'interno di un parco protetto. Dobbiamo pensare che il mare aperto allora si trovava a 370 metri dalla costa attuale e lo spostamento ha preservato un patrimonio davvero imponente: resti di antiche ville si alternano a opere civili con statue, ruderi e mosaici dai colori cangianti. Per quanto concerne la Flotta, è da rilevare dai racconti di Dione Cassio (LXI, 17) come a Baia sorgesse un "circolo ufficiali" detto hebetarium, rinomato nell'impero per gli svaghi che poteva offrire.

Oggi Baia è dominata dall'alto da un imponente Castello Aragonese, trasformato in museo dell'area che conserva ancora, oltre a reperti della Flotta, anche il cosiddetto "Sacello degli Augustali" (foto), un tempietto scoperto solo nel 1968 nell'area del foro di Miseno. Gli augustali erano i sacerdoti addetti al culto imperiale, e il Sacello presenta una serie di basi con iscrizioni e bassorilievi di varia natura, in ricordo di episodi dell'epoca. Di rilievo sono le raffigurazioni presenti sui lati della prima base, dedicata all'imperatore Traiano, che riporta la divinità protettrice della flotta (Tutela classis) oltre al cosiddetto Genio della Colonia, protettore dell'insediamento. Sulla base numero 4, invece, sono riprodotte delle navi da carico a due alberi, con dediche che si riferiscono al regno degli imperatori Nerva e Traiano (96-117 d.C.).



Al museo è possibile anche ammirare una splendida statua equestre, sempre proveniente dal Sacello e raffigurante l'imperatore Nerva; da notare in particolare la posizione rampante della statua, che costituisce un'eccezione rispetto alle altre statue normalmente in posizione stante: l'imperatore è raffigurato nel gesto di scagliare una lancia e riprende il modello di statua realizzata da Lisippo per Alessandro Magno. Sempre nel museo è ricostruito l'interessante Ninfeo trovato a Punta Epitaffio, probabilmente in uso ai comandanti della flotta. Il Ninfeo presenta varie statue di splendida fattura, in particolare il Dioniso con corona d'edera, e la riproposizione dell'antro di Polifemo con Ulisse nell'atto di porgere un otre.

Superata Bacoli giungiamo quindi a Miseno, dove incontriamo immediatamente due imponenti costruzioni nate per approvvigionare di acqua l'imponente flotta: "Cento Camerelle" e "Piscina Mirabile". Quella delle Cento Camerelle rappresenta indubbiamente il più antico sistema di cisterne di cui si abbia ritrovamento: è formato da due edifici sovrapposti, probabilmente di epoca differente e indipendenti l'uno dall'altro; l'edificio superiore è composto da quattro corridoi paralleli, con grandi arcate e volte a botte, mentre nell'edificio inferiore sono presenti una serie di cunicoli paralleli, con stretti e bassi passaggi di comunicazione.

La Piscina Mirabile è situata nelle vicinanze del porto di Miseno, a sud dell'abitato di Bacoli. Si tratta di un immenso bacino lungo ben 70 metri e largo più di 25 metri. E interamente scavato nel tufo con una profondità di 15 metri. Al suo interno sono presenti 48 pilastri disposti in modo da costituire 5 navate da un lato e 13 dall'altro. Tutte le pareti sono ricoperte in cocciopesto, uno tra i migliori cementi idraulici esistenti e utilizzato in epoca romana proprio come rivestimento per le cisterne. La Piscina aveva una capacità di 12.600 metri cubi d'acqua ed era alimentata dal poderoso acquedotto del "Serino". Una visita all'interno della Piscina è un'esperienza di grande fascino: l'impressione è di penetrare in un antico tempio piuttosto che in un'opera di alta ingegneria idraulica.



La Piscina Mirabile, situata nei pressi del porto di Miseno; si tratta di un complesso di grande fascino, simile a un antico tempio.

Siamo quindi giunti a Miseno e al suo porto. Ricordiamo, tra l'altro, che il nome Miseno viene fatto derivare dal trombettiere di Enea, fido scudiero dell'eroe durante l'assedio di Troia.

Il porto di Misenum era una splendida opera della natura: era infatti costituito da due bacini naturali, il primo

più interno, e che oggi prende il nome di "Maremorto", dedicato ai cantieri navali e utilizzato come bacino di allestimento e riparazione delle navi; l'altro, esterno, era il vero e proprio porto militare diviso in due parti dalla Punta Salparella. All'ingresso erano situati due moli a protezione: uno più piccolo, prolungamento di Punta Pennata, lungo circa 100 metri e costituito da una sola serie di piloni (pilae) congiunti da arcate; l'altro, più imponente e della lunghezza di 180 metri, era costituito da due file di pilae a sezione rettangolare, congiunte da arcate e sistemate a prolungamento della Punta Terone. Da notare che le arcate erano sfalsate tra loro, in tal modo al pieno di una corrispondeva il vuoto dell'altra, impedendo di fatto l'insabbiamento del porto. Questo era infatti il principale problema dell'area e proprio l'insabbiamento aveva fatto spostare la flotta dal Portus Julius al porto di Misenum. Ma l'incuria dei posteri ha di fatto reso non più "vivo" quel magnifico unicum: il collegamento tra i due bacini si è colmato tanto che oggi il Maremorto è definito "lago".

Ma ora esploriamo l'area con più attenzione e potremo notare alcuni particolari di grande pregio: partiamo da Punta Pennata situata nel lato orientale. I molti ruderi presenti sull'isolotto l'hanno fatta ritenere negli anni ora come sede del comandante della flotta, ora come sede di edifici di generico uso militare. Ma la particolarità di Punta Pennata è anche quella di essere attraversata da due tunnel, che avevano la funzione di far defluire le acque per evitare l'insabbiamento del porto. Volgendosi verso sud-ovest è possibile vedere la pila superstite (naturalmente la statua in cima è un'aggiunta moderna), mentre una serie di altre pilae furono distrutte a fine Ottocento per permettere l'entrata più agevole al porto alle navi di stazza moderna. Nell'area occidentale del porto, invece, incontriamo Punta Salparella dove è presente un imponente "complesso" formato da più stanze e una serie di nicchie. In quel luogo alcuni studiosi ponevano la residenza del praefectus classis, anche sulla scorta delle descrizioni lasciateci da Plinio il Vecchio quando osservava l'eruzione del Vesuvio. Anche Punta Salparella vede la presenza di due tunnel, scavati nel tufo e anch'essi con il preciso scopo di evitare l'insabbiamento del porto. Superata la Punta si incontrano altri resti di costruzioni identificate come sede del comando della flotta, ma la poca accortezza e coscienza ha fatto sì che circa il 30% del complesso fosse seppellito sotto una colata di cemento per costruire una banchina. In tutta l'area, in ogni caso, si trovano molteplici resti di abitazioni e cisterne legate alla vita della flotta. Poco distante anche un insieme di ruderi identificati come "peschiere", ossia come luoghi dove venivano allevati pesci per soddisfare il gusto degli ufficiali della flotta.

Nella città troviamo invece i resti delle antiche Terme, nate per le esigenze dei militi e costituite da un calidarium e da un praefurnium con pareti in laterizi.

Alle spalle di Miseno, infine, troviamo una lunga spiaggia detta "di Miliscola", il cui toponimo è fatto risalire a Militum Schola: nell'antichità era lì che i militi si addestravano alla guerra.

Come si sarà potuto notare, quindi, l'interesse specifico del luogo è proprio la presenza di un'area interamente dedicata a una flotta militare: si pensi che nell'area sorsero, per esempio, manifatture di ceramiche, poiché la flotta aveva necessità di stoviglie, e così via, in una moderna "filiera produttiva" che rese di altissima efficienza l'operato delle strutture.



Un mosaico ostiense raffigurante una nave romana.

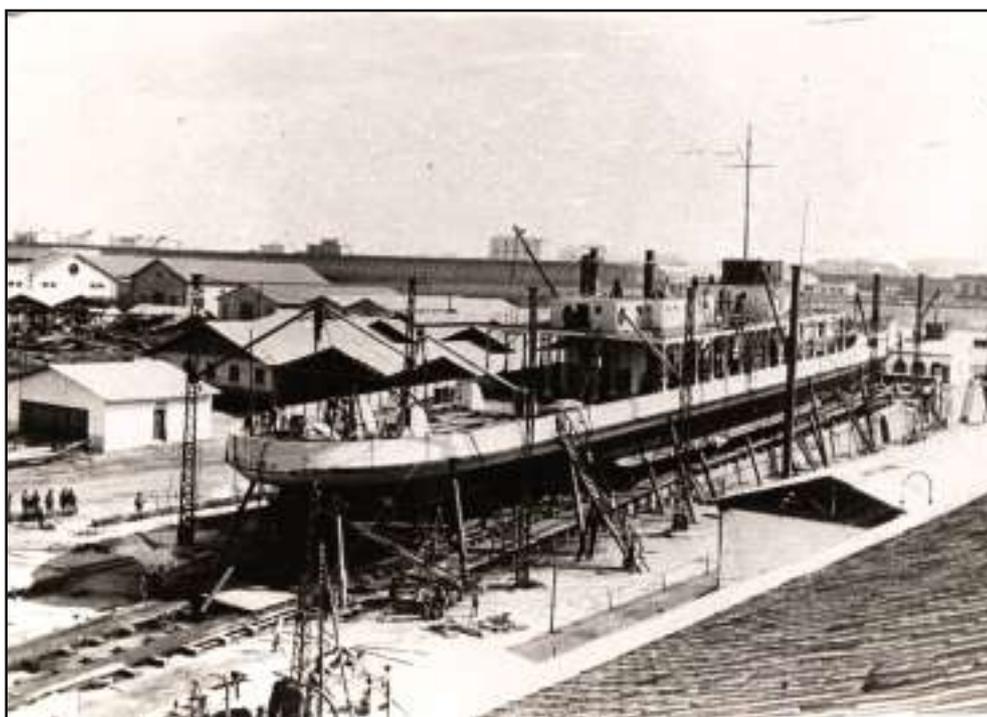
Per concludere la nostra esplorazione, diviene infine obbligatoria una tappa al Museo Archeologico Nazionale di Napoli, il più importante d'Europa. Lì potremo trovare alcune piccole chicche: antiche monete d'epoca romana che riproducono il "rostro" che rese invincibile la flotta dell'epoca; bassorilievi che mostrano navi d'epoca romana; alcuni splendidi mosaici provenienti dalla vicina Pompei e che mostrano un universo di fauna marina di rara bellezza, ma soprattutto alcuni affreschi che provengono dal tempio di Iside in Pompei e che mostrano le Naumachie, ossia le lotte tra navi e che ci fanno sia riflettere sulle connessioni tra elementi

sacri e profani, che tra l'area pompeiana e la dirimpettaia area misenate.

L'amico Attilio Borda Bossana ci fa gentilmente giungere dalla bella città di Messina un suo interessante racconto sulla storia di uno dei primi traghetti ferry boat impegnati nello stretto prima e dopo la seconda guerra mondiale. Come è solito fare Attilio accompagna e impreziosisce i suoi scritti con rare e splendide foto d'epoca che lasciano incantato il lettore.

CENTO ANNI FA GIUNGEVA NEL PORTO LA NAVE TRAGHETTO MESSINA UNICA AD OPERARE NELLO STRETTO NEL 1944 *di ATTILIO BORDA BOSSANA*

Cento anni fa, il 21 ottobre 1924 giunse nel porto di Messina, con equipaggio della Regia Marina, la nuova nave traghetti delle Ferrovie dello Stato battezzata *Messina*, allora considerata un gioiello dell'ingegneria navale. Entrata in servizio nel novembre 1924, con i suoi 206 metri di binari e la capacità di trasportare venti carri, fu la prima ad adottare tre binari e dotarsi di motori diesel, segnando l'inizio di una nuova era per i trasporti fra la costa calabra e quella siciliana. L'intensificarsi della mobilità ferroviaria tra la Sicilia e i mercati del nord Italia, con la limitazione della disponibilità per il traffico commerciale, di ferry boat penalizzati da un solo binario di carico, accelerò la decisione di costruire una nave traghetti per lo più destinata all'imbarco di carri merci, capace di traghettarne in un unico viaggio, un numero maggiore grazie ai tripli binari con cui fu progettata.



Il ferry boat "Messina" in costruzione.

Il traghetti *Messina*, varato il 19 maggio 1923 nell'Arsenale Militare di Taranto rivedendo il progetto originale dell'ing. Antonio Calabretta, l'ideatore del piropontone a ruote nel 1881, fu realizzato in un cantiere militare per l'eventuale impiego in tempo di guerra, come nave posamine o nave ausiliare. Inciso su una targa all'esterno del ponte di comando della nave, vi era il motto latino *post fata resurgo* che allude alla leggenda della fenice; la bandiera navale le fu consegnata il 18 luglio 1925 dal ministro delle poste, dei telegrafi e delle comunicazioni Costanzo Ciano, nel corso di una cerimonia svoltasi al molo Peloro in fondo al Viale San Martino; al comune era in carica il commissario straordinario Giuseppe Li Voti.

La bandiera ed il cofano per la sua custodia, scolpita da Antonio Bonfiglio, furono offerti dalla "Cittadinanza di Messina", come recitava il pieghevole con la dedica di Giulia Beltrandi Lella: *"A te bel naviglio operoso che la sicula sponda a le calabrie rive congiungi la fiera e forte Messina a feconda vita risorta l'italico drappo di fede sabauda vessillo radioso ti affida"*.

La nave traghetto *Messina* fu unità che scampò casualmente ai bombardamenti del II conflitto mondiale, trovandosi nell'estate del '43 a Taranto per riparazioni, e fu per questo protagonista dal 1944 del ripristino dei collegamenti tra le due sponde dello Stretto, rimanendo sino al 1945 l'unico vettore in grado di collegare la Sicilia e la Calabria.



1924. Il traghetto "Messina" in porto e durante una prova motori in mare.

Il 16 agosto del '43 il comandante del Dipartimento militare marittimo della Sicilia, l'ammiraglio Pietro Barone, aveva chiesto a Supermarina il rientro del *Messina*, per accelerare l'evacuazione le truppe dell'Asse dall'Isola ma la richiesta non fu evasa e così solo nell'aprile 1944 il Comando alleato riconsegnò il traghetto alle Ferrovie, consentendo la riattivazione dei collegamenti nello Stretto e permettendo a profughi e militari sbandati, accampati sulle coste calabre, di rientrare in Sicilia.



Affollamento in coperta.

La *Messina* prima nave a riprendere servizio tra Messina e Reggio Calabria, anche grazie al riattivato esercizio della Ferrovia Ionica, era soprannominata u iaddinaru (il pollaio), perché viaggiava stipata all'inverosimile, proprio come una stiva, date le poche corse giornaliere disponibili.

Quel ferry boat operò per anni nello Stretto, ritirata dal servizio nel 1948 con l'arrivo della *Mongibello* e del secondo *Aspromonte*, nel novembre 1949 la nave traghetto riprese il servizio dopo profonde modificazioni che cancellarono quel caratteristico reticolo di puntelli sui parapetti delle fiancate dei ponti passeggiata; la sostituzione dei due alti fumaioli con una più moderna ciminiera, e la sistemazione del ponte veranda a disposizione dei viaggiatori. *(foto)*

La nave fu sottoposta ad una seconda ristrutturazione nel 1956 modificandone la lunghezza, passata da 91,80 metri a 93,90, la larghezza divenuta di 15,40 metri dall'originale 11,85 e la capacità di imbarcare sui tre binari, 18 carri e 6 carrozze passeggeri.



La sua attività proseguì fino al disarmo del 26 febbraio 1981 e dopo essere stato venduto il 21 maggio 1985, lasciò il porto di Messina con destinazione Brindisi per lo ship-breaking come oggi viene definita la demolizione di una nave.

Nel 2012 l'allora sindaco di Messina, Giuseppe Buzzanca incontrando il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco riconfermò la richiesta della città di intitolare il nuovo traghetto in fase di allestimento nei Nuovi Cantieri Apuania a Messina.

La domanda era stata auspicata dal presidente dell'Associazione Ferrovie Siciliane, Giovanni Russo e da Diego Buda, entrambi rappresentanti del Comitato Pro Nave Traghetto "*Messina*", che avevano sollecitato che alla nuova nave, la cui prima sezione di un blocco del fondo preallestito era stato già posato nel bacino dei cantieri di Marina di Carrara, fosse attribuito il nome *Messina*, già prima del completamento.

I lavori della nuova unità di RFI del tipo Ro-Ro monodirezionale, adibita al trasporto dei vagoni ferroviari, caricati senza l'ausilio di mezzi meccanici esterni furono ultimati il 23 luglio 2012. Il nuovo traghetto *Messina* di tipo Ro/ro, fu varato il 7 novembre 2012 ed effettuò la prima traversata per il servizio viaggiatori tra Messina e Villa San Giovanni, il 29 luglio 2013.



Anni '50.

Quella di cento anni fa e la **Messina** oggi in servizio nello Stretto, sono le sole due navi della flotta RFI ad avere assunto il nome della città dello Stretto.

Il nome di Messina, da anni non appariva più a poppa delle navi sotto la denominazione delle singole unità di RFI, in quanto il Compartimento Marittimo di iscrizione era stato abolito e trasferito prima a Reggio Calabria e poi a Catania.



(foto sopra) La nave traghetto "Messina" attraccata davanti a Piazza Municipio negli anni '70.

(foto sotto) Il nuovo "Messina" in servizio dal 2013.





DA NAPOLI OMAGGIO A BUCKINGHAM PALACE PER RE CARLO

A Napoli succede anche questo!

Abbiamo recentemente presentato sul nostro NOTIZIARIO CSTN (n° 146 settembre 2024) il libro pubblicato dal Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli sulla storia dell'imbarcazione sociale "*AUSONIA*", il Dragone che nel 1948 ha onorevolmente rappresentato l'Italia all'Olimpiade di Torquay (Londra).

Il "Centro Studi" grazie ai suoi archivi, ha contribuito sostanzialmente alla stesura del libro con documenti storici e preziose foto d'epoca.

In occasione del lavoro di ricerca di *Ausonia* è stata scoperta una storia parallela, inserita nel testo, della quale è protagonista un altro famoso Dragone inglese che i soci del famoso Island Sailing Club regalarono nel 1947 alla coppia reale Elisabetta II e Filippo di Edimburgo quale dono di nozze.

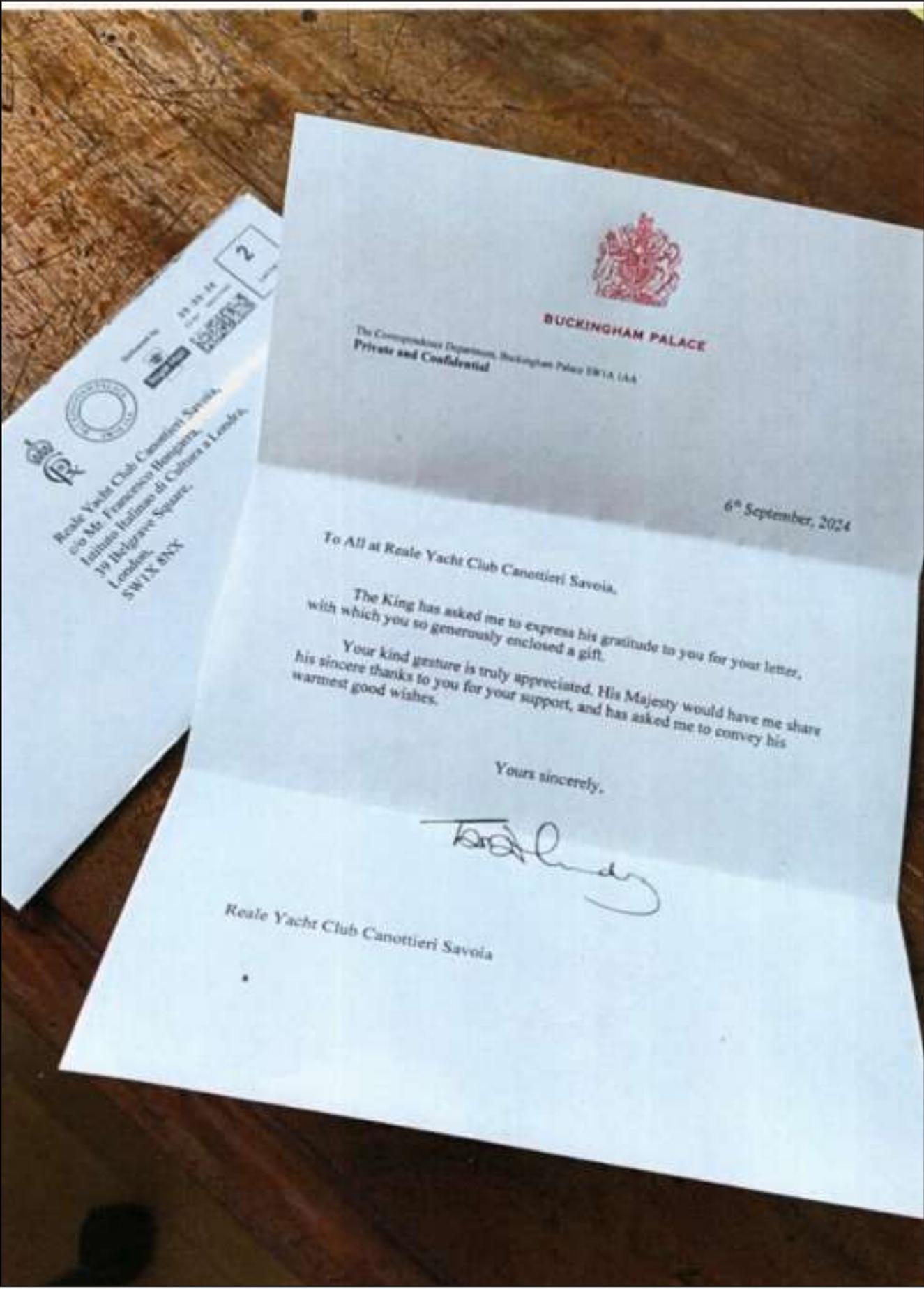
Nella rara foto il Dragone reale, nominato *Bluebottle*, con Filippo al timone e nel pozzetto il Principe Carlo alla sua prima regata.



14. Before the start of Prince Charles's first race, Crown Wark, 1957. Note the photographers' launch and *Bluebottle's* layout—the later stage of her development to date

Essendo i testi del libro in italiano ed in inglese, Il Presidente del RYCC Savoia ha pensato bene d'inviare, con i necessari rituali del caso, una copia a S.M. Re Carlo per ricordargli l'evento che lo ritrae bambino insieme a Suo Padre.

Ricevuto il dono S.M. ha disposto la seguente lettera di ringraziamento che è entrata a far parte della documentazione storica del Club napoletano.



BUCKINGHAM PALACE

The Compendious Department, Buckingham Palace SW1A 1AA
Private and Confidential

6th September, 2024

To All at Reale Yacht Club Canottieri Savoia,

The King has asked me to express his gratitude to you for your letter, with which you so generously enclosed a gift.

Your kind gesture is truly appreciated. His Majesty would have me share his sincere thanks to you for your support, and has asked me to convey his warmest good wishes.

Yours sincerely,

Reale Yacht Club Canottieri Savoia

Reale Yacht Club Canottieri Savoia
c/o Mr. Francesco Romagnolo
Istituto Italiano di Cultura a Londra,
39 Bechgarov Square,
London,
SW1X 8DX

I GRANDI VELAI

Storia davvero unica quella di Lowell North, straordinario timoniere e fondatore di una delle più famose veleria al mondo ancora oggi esistenti. Nel 1957, il fondatore di North Sails, Lowell North, decise di realizzare le migliori e più veloci vele da regata che il mondo avesse mai visto. Ci riuscì e definì cosa vuole dire andare veloce a vela. L'eredità duratura di Lowell è la combinazione di tecnologia all'avanguardia e materiali ad alte prestazioni. "La storia si fa guardando avanti" (Lowell North).



Lowell North - una vita per la vela **“Il Duca” grande campione e velaio eccezionale** *GIANNI MAGNANO*

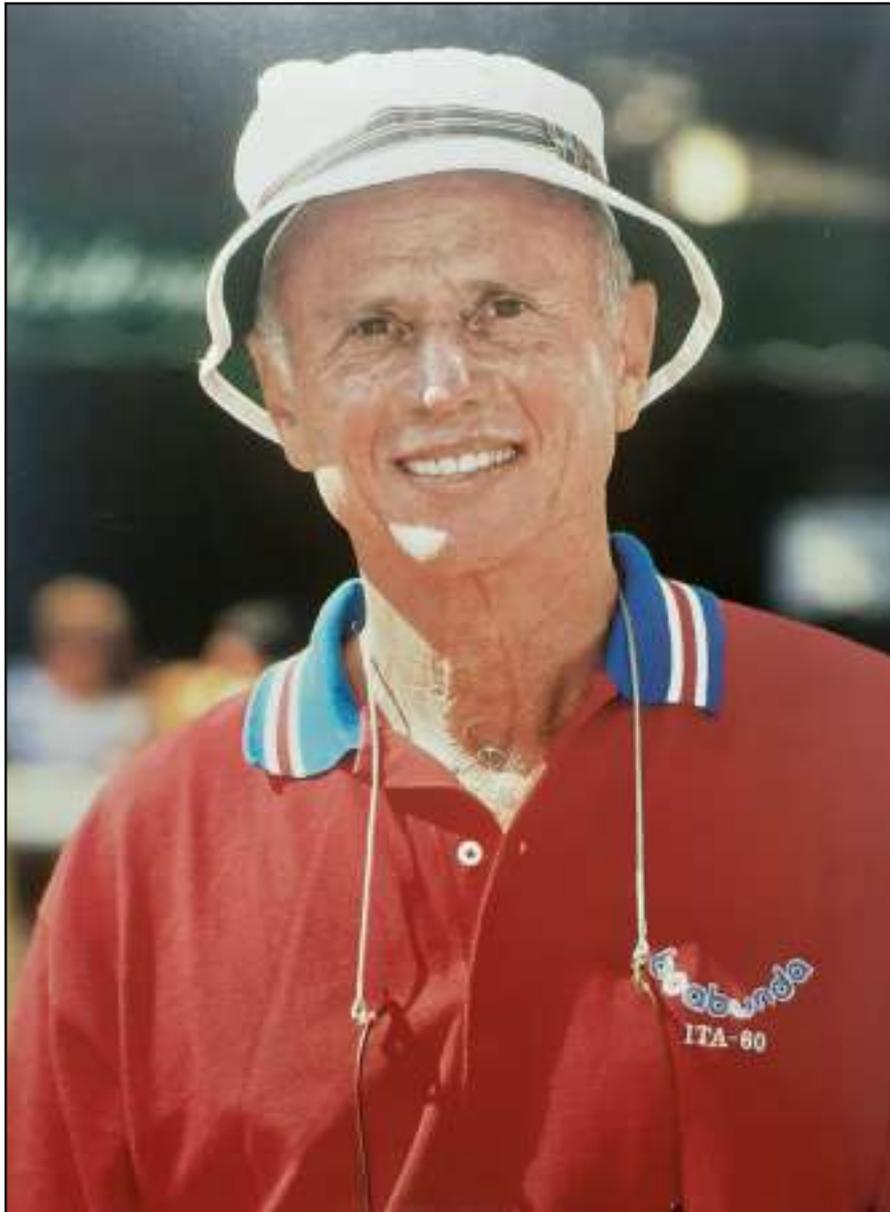


Foto 1 - Lowell North ritratto.

Nato il 2 Dicembre 1924 a Springfield in Missouri si trasferì con la famiglia vicino a San Diego in California, laureato in ingegneria aerospaziale al prestigioso MIT in Massachusetts, a 30 anni decise di mollare tutto e dedicarsi alla sua veleria.

North cominciò ad andare in Star a 14 anni con suo padre con risultati modesti, poi nel 1957 Lowell North vinse il suo primo titolo mondiale di questa classe, ne vincerà altri nella sua lunga carriera.



Foto2 - Star in regata a un giro di boa con vento forte.

Lowell era un giovane molto riflessivo studiava meticolosamente tutti i particolari delle barche e ne traeva spunti preziosi per costruire le sue vele.

Cominciò l'attività di velaio in modo stabile proprio nel 1957 in un piccolo loft di famiglia dove a malapena si riusciva a stendere una randa da Star, più tardi ampliò la sua attività.

Convinse un amico a creargli un logo per la sua veleria e da allora partì l'impresa nel mondo della vela.



Foto 3 - Marchio delle velerie North nel mondo.

Nel 1968 nacque la North Sail fondata con l'amico Tom Whidden che fu il primo CEO della azienda e da quel momento nacque il mitico gruppo delle "Tigri" – il famoso "tigers team": velisti abilissimi raccolti da Lowell perché convinto come era, che per avere il massimo del successo ci si dovesse affidare ai più bravi tecnici del momento, Lowell North diede il via a un sodalizio eccezionale, studiava meticolosamente le sue vele ideando i tagli più veloci, e questo fu a mio giudizio, la principale carta vincente per la North Sail, che in quegli anni aveva anche aperto velerie in tutti i continenti raggiungendo un pubblico sempre più vasto, le sue tigri si diffusero in Australia ed Europa dove fondò le velerie di Adelaide in Australia ed in Germania a Amburgo dove il suo loft sorgeva vicino al fiume Elba.

Tom Whidden, velista eccezionale, ideò anche le vele tridimensionali che distribuivano correttamente gli sforzi del vento e molte altre idee geniali che costituirono l'affermazione del Gruppo North Marine fino al giorno d'oggi.

Il successo della North Sail si fondava sempre più sui velisti blasonati di cui North si era attorniato.

Lowell North quindi non fu in abile sportivo, ma anche un imprenditore di successo in ogni senso.

North Sail lanciò per primo le vele 3 DL grazie all'idea di Tom Whidden che per primo intuì il ruolo fondamentale dell'informatica nella progettazione dei nuovi profili.

Lowell North si ritirò dalle competizioni di alto livello nel 1984 dopo aver vinto cinque volte il titolo mondiale degli Star, un bronzo alle Olimpiadi del Messico nel 1968 con il Dragone e un'infinità di regate. La sua storia ebbe due fasi fondamentali, quella di grandissimo timoniere e quella di celeberrimo velaio.

Da gli anni Ottanta si concentrò in modo analitico allo studio delle vele, forte di una enorme esperienza fatta sui campi di regata in tutto il mondo. Il gruppo North Sail era diventato in breve, il marchio di riferimento per tutti i velisti del mondo che volevano ottenere delle loro barche i migliori risultati.



Foto 4 - Tom Whidden Grande esperto di informatica e CEO dell'azienda qui al timone di uno yacht in prova.



Foto 5 - North a Portofino negli anni Duemila, in un evento dedicato ai grandi campioni della vela, a timone con un gruppo di allievi.

Nel 1977 la North Sail entrò anche nel giro della Coppa America e Lowell diventò il responsabile del programma vele di “*Enterprise*” il 12 metri defender USA, la North Sail entrò grazie al fondamentale contributo della “tigre” neozelandese Tom Schnackberg e di Dennis Conner, gli yacht di Coppa America montarono vele North Sail battendo di fatto la concorrenza del temuto avversario Ted Hood, che aveva dominato fino a quel momento nelle competizioni di Coppa.

Dennis Conner, altro mostro sacro della vela statunitense, pluricampione di Star e figura influente nello yachting dal 1977 si convinse della qualità delle vele North tanto che, nell’ anno del Cinquantesimo anniversario della veleria, a Valencia nel 2007 ben 11 su 12 teams montarono queste vele ed ancora oggi i concorrenti alla Luis Vuitton Cup usano vele North Sail per le regate che selezioneranno lo sfidante alla Coppa 2024.

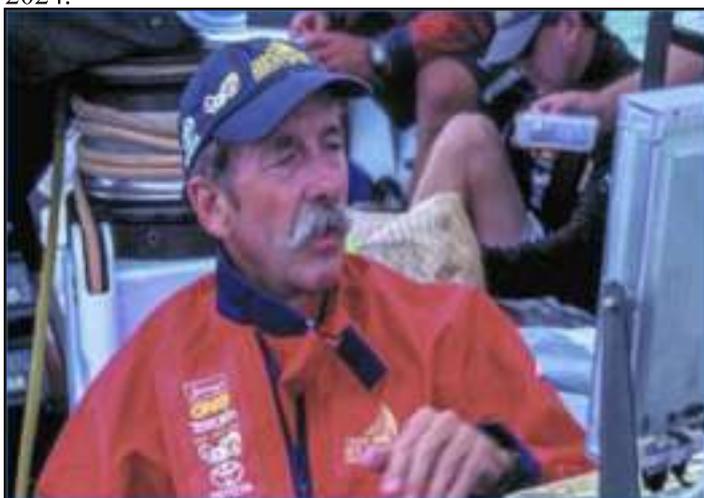


Foto 6 - Tom Schnackberg Tigre neozelandese, baffuto e eccellente tecnico ed esperto velaio ideatore delle vele in kevlar a taglio radiale.

Foto 6 bis - Dennis Conne influente protagonista della Coppa America dagli anni Settanta.

Con questa affermazione North conquistò l’intero panorama della vela agonistica mondiale, la North Sail era un’azienda a tutto tondo, Lowell North era ormai diventato per tutti “the duke” per la sua leggendaria abilità nel mettere a punto le vele di ogni scafo da regata.

La sua parola era legge nella vela e pochi anni dopo, dotò la sua azienda di un tunnel del vento asservito al computer, che effettuava così le analisi strutturali, disegnando al computer i ferzi per tagliare il tessuto con un plotter laser ad esso connesso.



Foto 7 - Tom Blackaller Grande timoniere e Tigre della scuderia North Sail.

Anche Tom Blackaller è stato una “tigre” ha diretto la veleria North di San Francisco dal 1973 al 1980, pluricampione della classe Star di cui vinse il titolo mondiale due volte, campione di 6 metri e vincitore di molte regate, E’ stato timoniere e tattico in coppa America nelle edizioni dal 1983 e nelle edizioni successive. Lowell North ha il merito con le sue “Tigri” di aver applicato alla vela le tecnologie più avanzate, nel 1972 aprì una veleria in Germania ad Amburgo sulle sponde dell’Elba ed iniziò la produzione per l’Europa.

Nel 1977 Dennis Conner per primo adottò le vele North Sail nelle sfide di Coppa America. Ormai l’impero di North si era espanso in tutto il mondo e si era trasformato in una grande impresa commerciale, dal 1980 cominciò anche a produrre abbigliamento e capi tecnici per la vela, e lo spettro delle sue attività crebbe ulteriormente.

Lowell North consolidò il suo impero in tutto il mondo e nel 1989 decise di evolvere l’1% del suo importante fatturato, per la salvaguardia degli oceani sempre più tartassati dalle attività umane. Negli anni Ottanta decise anche di cedere le velerie e il suo storico marchio per ritirarsi continuando però ad andare per mare col suo yacht “*Sleeper*” pur rimanendo un riferimento importante nell’ambiente della vela mondiale.

Infine si può affermare che Lowell North oltre che un immenso velista sia stato, nel corso della sua lunga vita un eccellente imprenditore nel campo dallo yachting, capace di coniugare in modo unico la grande passione per l'agonismo e l'amore per il mare, nel 2011 venne inserito nella Hall of Fame della vela negli Stati Uniti d'America.

Nel 2019, all'età di 89 anni morì nella sua casa di Point Loma in California a causa di un attacco di cuore nella notte del 2 Giugno, al fianco della moglie Bea.



Lowell North, due medaglie olimpiche al collo e trofei per tutta la casa.



Debiti:

- Le vele più famose del mondo - Michel Levitt - Yachting Librery
- Il Giornale della Vela

BARCHE STORICHE

Un prezioso intervento non programmato ci vede doverosamente e piacevolmente sollecitati ad aggiungere la settima puntata che corona i festeggiamenti per il centenario dell'allenatore Marcello James. L'autore, Giulio Palomba, ex brillante canottiere del Savoia, ci racconta i suoi ricordi accompagnandoli con imperdibili immagini. Si aggiungono così altri anni gloriosi al mitico Marcello James e vittorie e titoli per l'Albo d'Oro dei canottieri bianco-blu.

28 marzo 2024 - Marcello James: cent'anni di Sport!

Parte settima e ultima (1979/1988) a cura di Giulio Palomba

Sul finire del 1979 Michele Morace, già allievo di Marcello James e all'epoca Consigliere al Canottaggio dello YCC Savoia, propizia il ritorno di James al Savoia. Il rientro inizia col botto! Domenica 20 aprile 1980 il Savoia vince la Coppa Lysistrata con Guerra, De Stefano, Grieco, Desidery. Assante, Bencivenga, Cuomo, Amabile, tim. Ciardi. Così, grazie a Marcello James si inizia a rinnovare l'ascesa del Savoia nel panorama nazionale ed internazionale.

Nel mese di ottobre del 1981 arrivano nella squadra del Savoia due cugini, entrambi, appena quattordicenni, Giulio Palomba e Leonardo Massa, che nella stagione 1982 formano un "doppio ragazzi", vincono il Campionato Regionale e, dopo una entusiasmante vittoria in semifinale, si classificano quinti al Campionato Italiano di categoria. Anche il più esperto equipaggio del "quattro di coppia ragazzi" con Massimo Guerra, Enrico Milano, Mariano Barbi e Mariano Esposito vince il Campionato Regionale e si classifica terzo al Campionato Italiano di categoria.



Sezione canottaggio anni 1982-83 - (dall'alto da sx verso dx) Alfredo Striani - Enrico Milano - Carlo Castellano - Leonardo Massa - Giulio Palomba - il timoniere Fabio Milone - Mariano Barbi - Alberto Ferri - Mariano Esposito (attuale allenatore della sezione canottaggio) - l'allenatore Marcello James - Massimo Guerra.

Nel 1983 il circolo Savoia compie 90 anni e grazie agli insegnamenti di Marcello James ed all'impegno del Presidente Guido Pepe, del neo Consigliere al Canottaggio Ernesto Ciaramella, e dei Soci del sodalizio, la squadra dei canottieri si infoltisce, si rafforza e diventa sempre più coesa e compatta. Arrivano altri giovani atleti tra cui Alfredo Striani che forma un doppio con Federico Sisimbro, e poi Carlo Castellano che insieme a Giulio Palomba, Leonardo Massa e Enrico Milano formano il glorioso quattro timonati da Carlo Serafini. James ha a disposizione quattro ragazzi uniti e grandi amici, li forgia nel fisico, nello spirito e nella mente e realizza un capolavoro!

I risultati non tardano ad arrivare per il quattro con ragazzi. Dopo tre vittorie alle gare regionali, la vittoria nel derby Campania-Lazio e quattro vittorie in gare nazionali, arriva anche la vittoria al Campionato Italiano Ragazzi, mentre il doppio ragazzi con Alfredo Striani e Federico Sisimbro si classifica quinto. Nello stesso anno 1983, anche il quattro di coppia junior di Guerra, Barbi, Ferri e Esposito ottiene risultati soddisfacenti e a settembre James li unisce ai compagni di squadra del quattro con ragazzi per formare un "otto" che partecipa al Campionato Italiano Junior, giungendo quinto.



Piediluco, giugno 1983, Campionato Italiano Ragazzi "Quattro con": da sin. Il Consigliere al Canottaggio Ernesto, Ciaramella, l'allenatore Marcello James, il Presidente del Savoia Guido Pepe, Palomba, Massa, Castellano, Milano, tim. Serafini.

Nello stesso anno 1983, anche il quattro di coppia junior di Guerra, Barbi, Ferri e Esposito ottiene risultati soddisfacenti e a settembre James li unisce ai compagni di squadra del quattro con ragazzi per formare un "otto" che partecipa al Campionato Italiano Junior, giungendo quinto.

Il 1984 si presenta impegnativo per i ragazzi del quattro con, per via del passaggio alla categoria superiore Junior. Nel frattempo, cambia il timoniere, prima Fabio Milone e poi, definitivamente, Claudio Labruna. Sul



quattro di coppia Junior sale Alfredo Striani al posto di Alberto Ferri, e così il Savoia vince due gare regionali e arriva secondo alla nazionale di Sabaudia. Il quattro con, ora junior, si aggiudica nelle gare regionali, la Coppa Pattison e la Coppa Correrà, nonché tre regate nazionali, che preludono al debutto in nazionale con la maglia azzurra e la partecipazione al mondiale junior in "otto".

Il 4 con Juniores con la Coppa Correrà e la Coppa Pattison.

Infatti, a maggio arriva la convocazione per il raduno federale con la Nazionale, in preparazione della regata doppia di Brno del 2 e 3 giugno, a cui gli atleti di James partecipano con l'equipaggio societario e vincono due medaglie d'argento. Dal 18 al 22 luglio sono programmati i mondiali junior a Jonkoping in Svezia a cui i quattro canottieri del Savoia partecipano con l'otto classificandosi al nono posto.



Jonkoping, 1984, Campionato mondiale Junior, "otto": capovoga Giulio Palomba, al carrello n. 5 Carlo Castellano, al n. 6 Leonardo Massa, al n.8 Enrico Milano.

Tornati in patria, inizia la preparazione dell'ultima sfida della stagione, il Campionato Italiano di categoria. Il tecnico James con i suoi ragazzi mette a punto la barca delle grandi occasioni, che il 23 settembre a Piediluco si laurea campione d'Italia junior con una gara magistrale, lasciando dietro il G.S. Fiat a 2'' e 40 e la Canottieri Lazio a 3'' e 30. Per accogliere l'allenatore e gli atleti, al Circolo Savoia viene organizzata una festa memorabile.



1984 Campionato Italiano Juniores "Quattro con": Palomba, Massa, Castellano, Milano, tim. La Bruna.

Nel 1985 si realizzano due grandi storie di Sport e di Amicizia. A marzo, nel pieno della preparazione agonistica, Carlo Castellano deve fermarsi a seguito di un incidente con il motorino ma, con il gesso al braccio, riprende subito a frequentare la palestra. Intanto le sfide si avvicinano e sale sul quattro con Alfredo Striani, al posto dell'infortunato Castellano. L'equipaggio, formato da Giulio Palomba, Leonardo Massa, Alfredo Striani, Enrico Milano, tim. Claudio La Bruna, dopo la vittoria della Coppa Pattison a Lago di Patria, viene subito

messo alla prova nelle gare nazionali e, tra vittorie e sconfitte, conquista a Orbetello l'oro al Campionato Italiano Regolamentare Juniores in quattro jole.



1985, Campionato Italiano Juniores "Quattro Jole": Palomba, Massa, Striani, Milano, tim. La Bruna.

Un mese dopo, con la maglia della Nazionale, lo stesso equipaggio conquista due medaglie d'argento alle regate internazionali di Brno.

Le energie ed i pensieri però sono tutti concentrati sui Mondiali Juniores, in programma a Bradenburgo, in casa dei temibili tedeschi dell'Est. Così, dopo un anno di allenamenti intensi ed estenuanti, condotti anche in raduni federali e sempre sotto la guida del tecnico James, si realizzano primati: per la prima volta un "quattro" nazionale è composto da atleti della stessa società, che per la prima volta conquistano una Medaglia di Bronzo, dietro i fortissimi tedeschi dell'Est (il cui centro barca tre anni dopo, all' Olimpiade di Seul del 1988, in due con, batterà gli inglesi Holmes e Redgrave e farà tremare le gambe ai fratelli Abbagnale e agli statunitensi).



1985 Brandenburg Germania. Bronzo al Campionato Mondiale Juniores "Quattro con": Palomba, Massa, Striani, Milano, tim. Labruna. Equipaggio interamente RYCC Savoia allenato da Marcello James.



1985 Brandenburg Germania. Bronzo al Campionato Mondiale Juniores "Quattro con": Palomba, Massa, Striani, Milano, tim. Labruna. Sul podio con i vincitori della DDR (notare le differenze di altezza!)

La gioia e l'entusiasmo di tutto il gruppo del Savoia è incredibile e di buon auspicio per tutta la squadra nazionale che, galvanizzata da un'iniezione di fiducia, ottiene ottimi risultati.



Dopo una grande festa al rientro in patria, è la volta del campionato italiano junior. Tutti si aspettano che i reduci dal bronzo mondiale si presentino in gara con il quattro con e invece ecco realizzarsi la seconda indimenticabile impresa: James, pur sicuro di poter vincere il titolo italiano in quattro con, presenta l'ammiraglia, l'otto, con a bordo il recuperato Carlo Castellano, che aveva affrontato tanta sfortuna prima, e tanti sacrifici dopo. Così, con la voglia di dare a tutti la possibilità di vincere un titolo, insieme ai quattro già titolati in jole, schiera in barca anche Marco Finaldi e i fratelli Maurizio e Marcello Franzoni, sempre incitati da Claudio Labruna. Con la voglia e la grinta di chi sa di aver percorso la strada più difficile, ma più ambita, James e gli atleti del Savoia affrontano la gara impavidi e determinati, conquistando quell'Oro tanto atteso e così si fregiano del titolo di Campioni d'Italia nella barca regina.





1985, Campionato Italiano Juniores "Otto di Punta": Giulio Palomba, Leonardo Massa, Alfredo Striani, Enrico Milano, Maurizio Franzoni, Marcello Franzoni, Carlo Castellano, Marco Finaldi, tim. Claudio La Bruna.

Nel 1986 James si trova a gestire una situazione difficile, in quanto i suoi atleti passano nella categoria senior B, o Under 23, e i migliori entrano nel giro della Nazionale assoluta, creando discontinuità negli allenamenti di squadra e alterando il delicato equilibrio di un gruppo sempre unito ed affiatato. Leonardo Massa sale sul quattro con senior A e vince la regata internazionale di Vichy e poi quella di Nottingham, partecipa in 8 alla regata di Lucerna ed è riserva al Mondiale assoluti di Nottingham, mentre Giulio Palomba si afferma come capovoga dell'otto senior e partecipa alle regate internazionali di Vichy e Bled e poi ai campionati mondiali universitari ad Amsterdam. Sempre a Bled, Carlo Castellano fa parte dell'otto azzurro senior B che, in due gare disputate a distanza di 24 ore, si classifica secondo e poi primo.

A livello societario, dopo alcune vittorie e piazzamenti in diverse specialità alle regate regionali e nazionali, James allestisce un otto senior B con Giulio Palomba, Leonardo Massa, Carlo Castellano, Luigi Naddeo (già CC Irno), Alfredo Striani, Enrico Milano, Vincenzo Fusco e Fabiano Roma (già CC Irno), timonati sempre da Claudio Labruna, che conquista l'argento ai campionati italiani a Candia alle spalle dei forti militari delle Fiamme Gialle. A seguito di tale risultato, la federazione chiede a James di preparare un otto per partecipare alla Coppa Europa ad Amburgo, e così a Palomba, Castellano, Naddeo, Striani, Milano e Labruna, si uniscono Vincenzo Strazzullo, Alberto Mancini e Dario Petirro della Canottieri Napoli. L'otto si classifica terzo.



1986 Bronzo alla Coppa Europa Senior B "Otto" Giulio Palomba, Vincenzo Strazzullo, Alberto Mancini, Luigi Naddeo, Carlo Castellano, Dario Petirro, Alfredo Striani, Enrico Milano, tim. (a prua!) Claudio La Bruna.

I più che buoni risultati conseguiti infondono fiducia in James e nei suoi uomini e tutti insieme si ricomincia una nuova stagione con la grinta e la voglia di fare bene. Purtroppo Castellano è costretto a fermarsi definitivamente per motivi di salute ma continuerà la vita sportiva nel mondo della vela: sarà a bordo del Moro

BANDIERA ABBRUNATA

Gli amici salernitani, nella triste circostanza della sua dipartita, hanno affidato al Notiziario un significativo ricordo di quel grande poliedrico atleta che è stato Marco Centola. La redazione si associa al dolore della famiglia e della comunità sportiva.

La scomparsa di Marco Centola, pioniere della Vela agonistica nel Golfo di Salerno

Lo scorso 21 settembre è improvvisamente deceduto Marco Centola, storica figura di sportivo (atleta, sciatore, tennista da campo e da tavolo, pescatore subacqueo, vogatore, velista e golfista), che è stato tra i pionieri dello Sport Velico nel Golfo di Salerno. Come ci racconta Raffaele Ricci in uno scritto redatto nel 2018, in occasione dell'80° compleanno di Marco, il Circolo Canottieri Irno si affiliò alla FIV solo nel 1970, ma già nel 1972 organizzò il Campionato Italiano Contender, acrobatico singolo con trapezio, progetto di Ben Lexcen (quello delle alette di Australia II), e Classe riconosciuta dall'IYRU, già in predicato per sostituire all'Olimpiade il Finn.

“Raffaele Ricci per Marco Centola”

(dall'opuscolo-racconto da lui redatto e impaginato in proprio, 12 pagine formato A/4 con foto d'epoca b/n e color, Salerno, venerdì 13 aprile 2018).

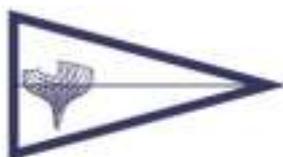
(dedica) Caro Marco, è un piccolo pensiero per i tuoi primi 80 anni e ti ringraziamo per le belle giornate passate insieme che hanno rafforzato la nostra amicizia e l'amore per il mare.



(stralcio iniziale) Ho conosciuto Marco nel 1958 quando ho iniziato a praticare atletica leggera allo stadio Vestuti. Io ero un atleta alle prime armi, praticavo il mezzofondo m.1500 in occasione dei campionati studenteschi di corsa campestre, lui era già un atleta affermato nel salto con l'asta, dove era detentore del record provinciale con m. 3,20, aveva praticato ginnastica artistica da ragazzo, inoltre era un ottimo saltatore in alto e praticava nel periodo invernale lo sci e d'estate il nuoto, il Tennis, pesca subacquea, canottaggio e vela. Lo Sport lo praticava per puro divertimento senza mai strafare e forse è stato un campione inesperto, perché vi posso assicurare aveva tutti i numeri per ottenere ottimi risultati nel salto con l'asta e negli altri sport. Parliamo di Vela, nella foto accanto del 1955 vediamo Marco con il suo amico Franco D'Errico sul Dinghy di proprietà del fratello Marino, che a sua volta praticava vela dal 1949 insieme ad altri due dinghisti Roberto Paciello e Italo Ragno, i quali si fecero promotori di una richiesta per attivare e quindi affiliare una sezione vela del Circolo Canottieri Irno, alla FIV, ma ebbero dal consiglio direttivo una risposta negativa adducendo la poca ventosità a Salerno, bisognava aspettare il 1970 quando proprio Marco Centola e Giovanni Parrilli affiliarono la sezione Vela del Circolo alla FIV. . . .(continua)



(Chi fosse interessato a leggere l'intero racconto può farne richiesta a Raffaele Ricci su raffaeledapastena@gmail.com)



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO



Con gli appuntamenti di ottobre chiude la stagione AIVE 2024 e già si pensa a quella del 2025 che verrà presentata a Venezia, nella bella sede nautica della Compagnia della Vela all'Isola di San Giorgio, il prossimo 22 novembre dalle 17 in poi. Un incontro autunnale diventato una tradizione per consentire agli armatori di iniziare già a sognare e a organizzarsi per le varie regate italiane e non solo dell'anno successivo. Nel prossimo numero il calendario completo. Ora invece obiettivo sulle quattro manifestazioni che hanno concluso una stagione intensa sui due lati della penisola e sui successi italiani nel Trofeo CIM 2024

Per quel che riguarda il Tirreno, purtroppo il meteo non è stato benevolo, ma camminando in banchina sia a La Spezia, che a Viareggio, la sensazione era che comunque armatori ed equipaggi "se ne facessero una ragione" perché comunque contenti di incontrarsi e di essere piacevolmente insieme grazie anche all'impegno titanico degli organizzatori. Salvo qualche "mugugno" sulla direzione a mare. Della serie che è comunque l'impegno, la competenza e la passione dei singoli a fare la differenza. Sul sito dell'AIVE (<https://www.aive-yachts.org>) alla sezione News si trovano tempestivamente le notizie e i collegamenti a comunicati e classifiche dei singoli eventi, quando disponibili. Ecco comunque una sintesi.

Qui Adriatico: il XXVII Raduno Città di Trieste, 5 e 6 ottobre e XVIII Barcolana Classic- Trofeo SIAD, 12 ottobre.

Grazie all'organizzazione dello Yacht Club Adriaco e della Società Velica di Barcola e Grignano una flotta complessivamente di circa 100 scafi, comprensivi di Passere e Open, ha corso nei due appuntamenti che hanno concluso la stagione dell'Alto Adriatico. In vetta al podio nel primo week end **Ciao Pais** di Massimo Fonda negli Epoca, **Nembo II** di Nicolò de Manzini nei Classici, **Aos** di Luciano Agostini e **Attica** di Maila Zarattini tra gli Sciarelli A e B. Negli IOR successo di **Lola** di Stefano Michelazzi che ha bissato il sabato successivo alla XVII Barcolana Classic- Trofeo SIAD corsa con bel tempo e vento leggero su percorso poi accorciato, così come **Nembo II** nei Classici e di **Attica** negli Sciarelli B. Tra gli Epoca si è imposto **Serenity** di Roberto Dal Tio. Negli Sciarelli A, **Tiziana** di Leontino Battistin.

Qui Tirreno: XXII Trofeo AdSPMLO-3° Trofeo ASSONAUTICA a La Spezia e 19° raduno Vele Storiche Viareggio

Peccato per il meteo che su sei giornate di regata programmate, ha consentito di disputare una sola prova per ciascuna manifestazione. A La Spezia le Vele d'Epoca alla Morin hanno attratto molti visitatori che hanno potuto anche visitare alcune barche. Proprio il pubblico ha deciso che il Trofeo Eleganza Assonautica fosse di **Stella Polare** della Marina, di ritorno da navigazioni nei mari del nord e a Barcellona, campo di regata di Luna Rossa. A Viareggio erano oltre 50 le barche che hanno invaso le banchine. La pioggia e l'assenza di vento non hanno impedito di attribuire premi non legati ai risultati agonistici: il Trofeo Vele Storiche Viareggio a **Pandora**, goletta a gabbiole in legno del 1994, il Trofeo Tirrenia II a **Crivizza** del 1966, il Premio ASDEC-MBL a **Vistona** del 1937, mentre **Dragonera** del 1961 è risultata la vincitrice del Concorso Eleganza.

Barche e armatrici italiane vincenti nel Trofeo CIM 2024

Italia protagonista con tre armatrici nell'edizione 2024 del circuito CIM- Comitato Internazionale del Mediterraneo, con **Marga** di Alessandra Angelini, ingegnere aerospaziale e imprenditrice del vino, vincitrice tra gli Epoca **Aurici**, **Crivizza** di Ariella Cattai, fisico nucleare del CERN di Ginevra con **Crivizza**, prima nei Classici e **Ojalá** dell'imprenditrice Susan Holland che si è imposta Classic IOR, tutti scafi che vedono a bordo anche giovani velisti e veliste under 30. Un successo rilevante considerate le miglia che i tre scafi hanno dovuto percorrere visto che il circuito del Trofeo CIM prevedeva nove appuntamenti in tre nazioni differenti (Spagna: Vela Clasica Mallorca (Palma) 14-18 agosto; Vela Classica Menorca (Mahon) 27-31 agosto; Puig regatta (Barcelona) 4-7 settembre; Francia: Voiles d'Antibes, 29 mai-2 juin, Régates Royales (Cannes), 23-28 settembre, Voiles de Saint-Tropez, 30 septembre-5 ottobre; Italia: Argentario Sailing Week: 13 – 16 giugno; Vele d'Epoca a Napoli, 20 – 23 giugno, Vele d'Epoca Imperia, 12 – 15 settembre; con l'obbligo di correre nelle regate di almeno due paesi e inoltre che il complesso sistema per arrivare al punteggio finale premiava di fatto chi era stato presente a più appuntamenti. Cinque le categorie nelle quali erano divisi i partecipanti. In quelle non appannaggio italiano, hanno prevalso **Mariska** (Big Boat) e **Comet** (Epoca Marconi).



Omaggio alle Signore dell'AIVE.



IO SONO ELETTRA

La storia d'amore mai raccontata tra Guglielmo Marconi e la sua nave.

Autore Marco Panella, Edizioni Rai Libri – Roma, 2024, pag. 206, € 19.00

Sono pagine veloci per un tempo sospeso. Accade così quando un romanzo ti prende e ti fa vivere la sua storia non da lettore, ma da protagonista e testimone. È così che mi ritrovo anche io accanto a Guglielmo Marconi, mi ritrovo a viverlo come un amico di sempre, pronto ad accompagnarlo nelle sue varie stagioni di vita. Mi ritrovo accanto al ragazzo irrequieto affascinato dall'elettricità, al ragazzo recalcitrante agli studi irregolari perché aveva idee e sogni troppo grandi in testa per farsi bastare un'aula, un banco, un professore e un libro di testo. Mi ritrovo accanto al ragazzo che con un colpo di fucile sparato dall'altra parte della collina di fronte casa capisce che tutto quello che aveva pensato poteva funzionare e capisce che alle onde "magiche" dedicherà la sua vita.

Sono pagine veloci perché in queste pagine io perdo il filo del mio tempo e mi ritrovo a leggerle sperando di non arrivare troppo presto alla fine.

Sono pagine che mi fanno ascoltare una voce sopita, una di quelle rimaste nascoste nelle pieghe della storia ufficiale, una voce che nessuno prima aveva mai avuto il coraggio di far parlare. La voce è *Elettra*, la nave che di Guglielmo Marconi è stata anima e cuore, casa e laboratorio, luogo intimo dei suoi anni più felici. *Elettra* ci racconta di lei prima di Guglielmo, della sua prima vita e poi dell'incontro fatale quando era ancora Rovenska e messa all'asta dall'Ammiragliato britannico era in attesa di qualcuno che la volesse oppure di essere disarmata per sempre. Il qualcuno che il destino le aveva assegnato è Guglielmo Marconi, l'uomo che aveva cambiato la vita in mare, l'uomo di cui lei sapeva perché - e qui la licenza letteraria dell'autore raggiunge una punta di coralità epica - nel mare non c'è silenzio, ma un vociare continuo tra tutti gli esseri che lo popolano, animati e non animati, che racconta quello che accade e ne trasmette la memoria. È così che il mare diventa luogo immenso di una conoscenza universale, dove tutti fanno tutti e noi, gli uomini che in mare vanno, di questo vociare quasi mai ci accorgiamo. La storia di Guglielmo e di *Elettra* è una storia di mare, ma anche e soprattutto la storia di un grande amore. Nel 1919 *Elettra* incontra Guglielmo e non lo lascerà più ed è a lei che un altro immenso amore di Guglielmo, la mamma Annie Jameson, lo affida in spirito quando muore. Sono pagine veloci, continuo a dirlo e continuo a rammaricarmi di essere arrivato velocemente alla fine perché da quel tempo non sarei mai voluto uscire e da *Elettra* non sarei mai voluto scendere. Ed è bello trovare nelle pagine due citazioni che mi sono care e che superano il loro tempo storico, quella su *Rex* e quella sull'*Andrea Doria*. Tutto ha un tempo però, anche quello di *Elettra* che, alla fine, mi gela con la sua confessione. *Elettra* ha avuto molte vite e la sua ultima - quella ormai senza più Guglielmo - si conclude in tragedia. Violentata, uccisa dalle bombe, depredata da derelitti, abbandonata nell'ignavia e poi, se possibile, uccisa ancora una volta. Al suo appunto finale, quando lei ci dice cosa avrebbe preferito, da uomo di mare ho tremato. Per lei e per noi. Chi legge il Notiziario è uomo di mare, animato spesso da un amore infinito. Un amore infinito al quale Marco Panella nel suo "*Io sono Elettra. La storia d'amore mai raccontata tra Guglielmo Marconi e la sua nave*" ha saputo dare penna ed emozione come si deve a un grande romanzo storico, a una grande storia di mare e a un grande amore. Leggetelo. Sono sicuro che vi ritroverete.



S.M. il RE George V al timone del suo yacht da corsa "Britannia".