



# Notiziario CSTN

GENNAIO 2025  
N° 149



# Notiziario CSTN

## CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

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

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIV - N° 149

NOTIZIARIO ON-LINE

gennaio 2025

### SOMMARIO

- |  |         |  |         |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                             | pag. 1  | • Canottaggio Storico (+ addenda)..... | pag. 22 |
| • Navigazione delle grandi scoperte (3a) ..... | pag. 2  | • Straulino e Rolandi .....            | pag. 29 |
| • Paul Elvstrøm .....                          | pag. 8  | • Un cantirere immaginario .....       | pag. 31 |
| • Accadde a Febbraio .....                     | pag. 13 | • Libri in vetrina .....               | pag. 34 |
| • Armatori Torresi .....                       | pag. 17 | • A.I.V.E. NEWS .....                  | pag. 35 |
| • I grandi Racer della vela .....              | pag. 20 | • Velisti e Ninfe .....                | pag. 38 |

### EDITORIALE

Con questo numero 149 di Gennaio 2025 la nostra rivista on line "NOTIZIARIO CSTN" entra nel suo quattordicesimo anno di vita con questi risultati confortanti:

- da settembre 2012 a gennaio 2025 sono stati pubblicati 149 numeri mensili + 5 supplementi speciali;
- la rivista, tramite la propria mailing list in continua crescita, raggiunge 2000 nominativi in Italia e all'estero oltre le liste collegate (Associazioni, Circoli, Club, Federazioni . . . ) che raddoppiano e superano la nostra lista;
- l'elenco dei collaboratori alla redazione, appassionati, storici, scrittori, ricercatori, . . . – professionisti e dilettanti - sono preziosi e aggiungono valore al Notiziario.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion@'. Didascalia della foto: "Spettacolare immagine del cutter aulico 'Marigold' costruito nel 1892 da Camper & Nicholson, ripreso durante una regata di barche d'epoca".

Hanno collaborato: **Ciro Altiero, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Livio Lupi, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Gigi Rolandi, Silvestro Sonnino.**

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

**Dicembre** ... un mese ricco di attività e novità qui al Centro Studi. Giovedì 12, incontro con la scrittrice Valeria Parrella che ha presentato il suo ultimo libro. Venerdì 13, presso l' "Accademia dell'Alto Mare - Sala Rolandi", convegno sul tema "Agostino Straulino - Marinaio, ufficiale, Sportivo", organizzato dalla Lega Navale Italiana (P.N.) e dal Centro Studi, in collaborazione con la Sezione di Napoli e con la presenza di Autorità della Marina Militare e di giornalisti/scrittori del settore, Con l'occasione è stata inaugurata la mostra itinerante curata dal "Cantiere della Memoria", realizzata su 19 pannelli relativi alla biografia ed alle imprese militari e sportive dell'Ammiraglio. Sabato 14, è stata sottoscritta una convenzione tra la "Stazione Zoologica Anton Dohrn" e la Sezione LNI di Napoli che vede direttamente coinvolto il Centro Studi, iniziativa finalizzata alla promozione e divulgazione, anche sotto l'aspetto scientifico, dell'ambiente marino. Infine, la Presidenza Nazionale ha dotato il Centro Studi di nuove attrezzature hardware e software.

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

*Dobbiamo essere grati al Prof. Sannino che nel proporzionare quanto già trattato nella sua opera primaria "STORIA DELLA NAVIGAZIONE, (2 volumi in cofanetto) Ed. La Tribuna, 2007" che stiamo pubblicando sul Notiziario CSTN, non trascura di aggiungere nuovi particolari, considerazioni e riflessioni che danno la misura del suo valore di storico in continua ricerca e la passione che mette nel suo non trascurabile lavoro. Noi che abbiamo il privilegio di seguirlo con attenzione e stare in continuo contatto con Lui, abbiamo il dovere di ringraziarlo.*



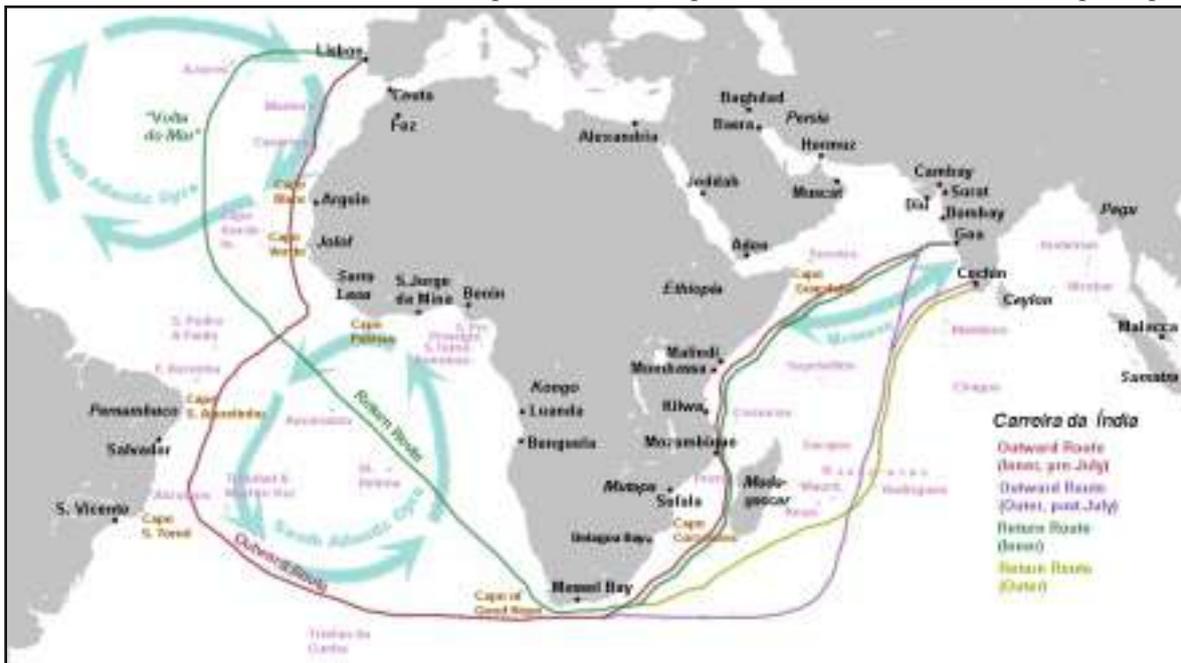
## LA ROTTA PER LE INDIE ORIENTALI (A CARREIRA DA INDIA)

**SILVESTRO SANNINO**

*(Terzo capitolo)*

### IL VIAGGIO DI SCOPERATA DI VASCO DA GAMA

Dopo la scoperta del Cabo Tormentoso, poi chiamato da re Joao II Cabo da Boa Esperanza, non vi furono altri tentativi per arrivare in India. La circostanza sembra strana ma alcuni autorevoli storici lusitani ritengono che i portoghesi vollero capire bene il regime dei venti e delle correnti per trovare le rotte più idonee, più brevi, per arrivare in India. Ridurre i tempi delle traversate era una difesa contro le malattie ed in particolare contro lo scorbuto. Intanto nel 1492 vi era stata la scoperta del Nuovo Continente da parte di Cristoforo Colombo e nel 1494 il Trattato di Tordesillas sanciva la ripartizione delle terre scoperte secondo una linea meridiana o raia. Nelle trattative il re lusitano Joao II volle spostare la raia a 370 leghe a ovest delle isole di Capo Verde per assicurarsi il controllo dell'Atlantico sud senza però rischiare di perdere, a oriente, le isole delle spezie pregiate.



*Scoperte, viaggi ed esplorazioni portoghesi: date e prime località di arrivo dal 1415 al 1543, principali rotte nell'Oceano Indico (blu) territori portoghesi sotto il regno di Joao II (verde).*

Re Joao muore nel 1495 e gli succede Re Manuel I che continua la energica attività delle scoperte e nel 1497 invia Vasco da Gama (1469-1524), un fidalgo "esperto nelle cose di mare", a trovare la via per l'India. L'armada parte da Restello (Lisboa) sabato 8 luglio 1497 ed è formata da tre *nau*: la **Sao Gabriel** al comando di Vasco da Gama, "capitao mòr" o capitano generale; la **Sao Raphael** al comando di Paulo da Gama; la **Berrio** al comando di Nicolau Coelho. La condotta della navigazione fu affidata a Pero de Alenquer che era stato già primo pilota con Dias. Sabato 15 si è in vista delle Canarie. Si prosegue secondo la ormai consueta rotta per le Isole di Capo Verde scortati anche da una caravella di B. Dias diretta al forte della Mina. Si naviga verso sud in una fase di calmerie e scarsa visibilità per cui le navi si perdono di vista. Ai primi di agosto sono ricongiunte ed ai venti del mese si stima di essere a circa 200 leghe dall'isola di Santiago e quindi presso l'equatore. Non



esistono dati tecnici precisi sulla rotta seguita; il roteiro scritto da un membro della ciurma risulta generico negli aspetti nautici. Per circa tre mesi si naviga in mare aperto, verso sud, ed il primo di novembre, giorno di Tutti i Santi, si vedono segnali di terra. Sabato 4 novembre lo scandaglio segna 110 braccia di profondità e poco dopo si avvista terra, stimata a circa trenta leghe dal Capo di Buona Speranza. Vasco da Gama ed il pilota d'Alenquer sbarcano e misurano l'altezza di sole con un quadrante di legno. Il luogo, ben riparato da quasi tutti i venti, viene chiamato Baia di Sant'Elena.

La navigazione prosegue lungo la costa. Domenica 19 novembre si doppia il Capo già raggiunto da Dias. Si naviga contro la corrente calda di Aghulas ed il giorno di Natale si trascorre nel luogo da allora chiamato Natal. Navigando lungo la costa verso Nordest si incontrano varie etnie di indigeni con almadie. Si fanno frequenti soste. Si arriva al golfo di Sofala in 20°S a metà febbraio ed ai primi di marzo si giunge nella città di Mozambico. Il 7 aprile, domenica delle Palme, si perviene a Mombasa ma trovano un ambiente ostile per cui le navi

puntano su Malindi in 3°S ove giungono il giorno di Pasqua. Qui trovano un pilota di nome Malemo Canaqua che li guiderà in India. Il pilota, che impiegava il kamal per la misura dell'altezza degli astri per controllare la latitudine, fu ritenuto per lungo tempo, per errore, il grande navigatore arabo Ahmad Ibn Majid. La traversata viene effettuata, con l'inizio del monzone di sudovest, per l'alto mare dal 24 aprile al 20 maggio, e spologo nel porto di Calecut, 11°N, importante centro di smistamento commerciale della regione indiana del Malabar.

Gama viene accolto dal Samorin (Signore del mare) in modo benevole, come potenziali clienti. Iniziano buoni rapporti commerciali; si offrono pepe, cannella, chiodi di garofano zenzero e pietre preziose in cambio di oro, argento, corallo e tessuto scarlatto. Ma ben presto nascono violenti scontri con i musulmani che temono per il loro monopolio nei commerci ad opera degli intrusi.

Si fa un buon carico e si prende la via del ritorno, ma in anticipo rispetto al monzone invernale di nordest e senza l'aiuto di un pilota locale, per cui le navi portoghesi impiegano ben tre mesi per spelogare a Magadoxo (Mogadiscio) solo il 2 gennaio 1499 con un equipaggio debilitato e decimato dallo scorbuto. Tre giorni dopo la **San Rafael** vi è colpita da un fulmine e subito dopo si ha uno scontro a fuoco con una nave pirata che viene messa in fuga. Il 7 gennaio si arriva a Malindi dove viene eretto un classico Padrao, che fu poi rimosso dai locali perché ritenuto offensivo, ma infine ricostruito in seguito ed ancora esistente. Una sosta di cinque giorni serve a ridare tono ai superstiti dopo le recenti sofferenze fisiche. Si riparte venerdì 11 e sabato 12 gennaio si naviga al largo di Mombasa. La mancanza di marinai costringe però Gama a ordinare l'abbandono e l'incendio della nave **San Rafael**, dopo aver recuperato i pochi uomini rimasti e le provviste. Ancora una sosta di 15 giorni e poi tra febbraio e marzo si naviga lungo la costa verso sudovest con soste e scambi commerciali in vari luoghi o ripari per venti contrari. Il 20 marzo si doppia il Capo di Buona Speranza; quindi si segue una rotta per nord un po' inclinata verso ovest con vento nei quartieri poppieri e corrente a favore per 27 giorni. Il 25 aprile si filano le ancore nell'isola di Santiago in 15°N.

Qui termina il resoconto del roteiro. Secondo il cronachista Resende una tempesta divide le navi **Berrio** e **San Gabriel**. Coelho continuò il viaggio e giunse nel Tago il 10 luglio mentre Vasco da Gama a causa delle condizioni di salute del fratello Paulo affidò il comando della **San Gabriel** a Joao de Sa che prese il cammino per Lisbona ove arrivò prima del 29 agosto; egli, noleggiata una caravella in Santiago, si diresse verso le Azzorre per un soccorso medico ma Paulo morì il giorno dopo lo sbarco all'isola di Terceira ove venne sepolto. Vasco da Gama arrivò a Lisbona il 29 agosto secondo gli storici coevi Barros, Goes e Resende mentre Castanheda indica il 10 settembre

Dei 170 uomini partiti solo 55 fecero ritorno. Gama viene accolto con tutti gli onori: riceve il titolo di Dom ed una cospicua moradia (vitalizio). Ma il servizio reso al suo piccolo Paese fu enorme perché apriva ai lusitani la via, la rotta per l'India e quindi al monopolio delle spezie e di altri prodotti di valore il cui commercio era stato

nelle mani dei Mori Musulmani e di Venezia. E questo mentre a sette anni dalla grande scoperta di Colombo il Nuovo Mondo non forniva ancora quei vantaggi economici sperati.

### **A CARREIRA DA INDIA.**

Ma l'armada di Gama come aveva trovato la rotta buona del sud Atlantico? E' evidente che aveva aggirato l'aliseo di Sudest fino a prendere i venti di Ovest a circa 30° S, e da qui con prora a levante le navi avevano atterrato. Duarte Pacheco Pereira, l'Achille lusitano del poema epico Os Lusíadas di Luis de Camoes, grande navigatore sia di pratica sia di teorica, nel suo roteiro Esmeraldo de Situ Orbis, lascia intendere di aver svolto per incarico di re Joao II un'azione di studio sui regimi di venti e delle correnti. Quando Vasco da Gama ritorna a Lisbona può fornire all'entourage di Re Manuel elementi ancora più precisi sulla rotta da seguire.

Intanto la partenza viene anticipata a marzo per trovarsi in fase coi regimi monsonici dei venti ed il viaggio in tal modo si riduce da due anni ad un solo anno. Poi viene confermato il regime dei venti a favore ingolfandosi di più verso Ovest. Re Manuel I ha una strategia ben precisa e la segue con estrema lucidità e determinazione. Ogni anno viene mandata una flotta armata con un numero di navi che in alcuni casi arriva e supera la ventina. Il capitano o capitano generale non è sempre lo stesso per una politica mirata a coinvolgere l'intera società aristocratica lusitana: nel 1500 viene inviata una flotta di 12 navi al comando di Pedro Alvares Cabral (*immagine*); nel 1501 è la volta di Joao da Nova; segue nel 1502 una spedizione ancora al comando di Vasco da Gama; nel 1503 le flotte sono due al comando una di Afonso de Albuquerque e l'altra di Duarte Pacheco Pereira; segue nel 1504 Lopes Soares de Albergaria con 13 navi, quindi nel 1505 viene inviato Francisco de Almeida con 22 navi ed il titolo di viceré dell'India. In seguito le flotte della Carreira avranno anche più capitani generali ma una volta giunti in india tutti erano agli ordini del viceré Almeida. Nel 1509 subentrò al viceré, come governatore e capitano generale, Afonso de Albuquerque che fu in carica fino al 1515. Almeida e Albuquerque sono i due grandi ammiragli nonché governatori che hanno avuto un ruolo primario nella fondazione dell'impero marittimo portoghese.



Tuttavia non mancarono aspre rivalità tra i vari capitani generali. Gama sperava di comandare anche la seconda armada che poi fu affidata a Cabral che scoprì il Brasil. Almeida ebbe il comando ed il primo titolo di viceré dell'India solo perché Tristao da Cunha fu affetto da problemi di salute; Almeida in un primo momento non riconobbe il cambio di comando con Albuquerque ordinato da re Manuel ed anzi lo imprigionò e solo dopo la battaglia di Diu obbedì al sovrano. Lo stesso capitano Albuquerque, il geniale stratega del dominio portoghese dell'Oceano Indiano, nel 1515 dovette cedere la sua carica di governatore a Lopes Soares de Albergaria, già capitano generale dell'armada del 1504, ed il grande Afonso per il dolore morì in seguito alla triste notizia.

Dopo Vasco da Gama il primo a essere inviato in india fu Pedro Alvares Cabral con 13 navi. Cabral parte il giorno 8 marzo 1500 e segue una rotta come se l'avesse fatta altre volte: Lisboa, Madera, Isole Canarie, Isole di Cabo Verde e da qui proseguendo con rotta tra Garbino e Ponente il 22 aprile atterra in Porto Seguro (17° S) del Brasil dopo meno di due mesi dalla partenza. Cabral invia il suo scrivano Pero Vaz de Caminha con una nave a Lisbona per portare la notizia della scoperta della nuova terra che fu poi chiamata Brasil. Il cammino riprende il 5 maggio; il 20 maggio una tempesta provoca il naufragio di 6 navi tra cui quella di Dias. Le navi superstiti procedono in ordine sparso, non toccano il Cabo da Boa Esperanza ma Sofala, il 20 giugno. Risalgono la costa orientale africana; il 2 agosto sono a Malindi, traversano l'Indico con un pilota locale ed il 22 agosto avvistano l'India e quindi il 13 settembre arrivano a Calicut. Dopo vicissitudini varie in cui Cabral impone al Samorin il commercio esclusivo delle spezie con forza e ferocia impressionanti, in febbraio si prende la via del ritorno col monsone invernale; ai 4 di aprile si passa per il Cabo da Boa Esperanza, si dirige per le Isole del Capo Verde e

seguendo la “volta larga” si perviene a Lisboa alla fine di luglio. Intanto in aprile 1501 era partita un’armada di 4 navi al comando di Joao da Nova che rientrerà in settembre dell’anno 1502 dopo aver scoperto l’isola di Ascensione all’andata e l’isola di S. Elena al ritorno. Nel 1502 è di nuovo il turno di Vasco da Gama con



un’armada di 9 navi mentre nel 1503 è la volta di Afonso de Albuquerque (*immagine*) e Duarte Pacheco Pereira con flotte a scaglioni. Segue nel 1504 Lopo Soares de Albergaria con 13 navi mentre nel 1505 veleggia un’armada di 22 navi e 1500 uomini al comando di Francisco de Almeida che sarà il primo viceré dell’India. Fanno parte di questa armada Joao Serrano e Fernao de Maghalaes che avranno un ruolo centrale nell’ideare e realizzare per la Spagna il viaggio alle Molucche via ponente.

Nel 1506 segue Tristao da Cunha con 17 navi e durante la sua navigazione vengono scoperte le isole omonime, le più remote del sud Atlantico, la cui posizione fornisce un elemento preciso delle rotte seguite nella Carreira da India. Infatti i piloti sono ormai ben edotti sul regime dei venti e sulle correnti. Sanno che se vanno a sud, oltre la latitudine del Cabo di 3° o 4°, trovano venti da ovest più gagliardi ed evitano la corrente Agulhas, contraria e di maggior forza. Si spiega così perché l’armada di Tristao da Cunha si trovi ad una latitudine di circa

37°S che è quella dell’isola. Una volta superata la longitudine del Cabo di circa 10°E possono dirigere, ai primi di giugno, per NNE trovando quasi subito il monzone estivo che li spinge verso le coste dell’India ove arrivano ad agosto. Qui vengono sistemate alcune controversie sul mercato delle spezie con argomenti molto convincenti in termini di imposizioni e rigido controllo dei commerci di spezie e di prodotti esotici. Una volta verificati i flussi dei traffici e fatto il carico si parte per Lisboa verso gennaio o febbraio per presentarsi alla foce del Tago in giugno, percorrendo tra andata e ritorno circa 6500 leghe pari a circa 23.000 miglia nautiche. L’elemento importante da notare è il fatto che i portoghesi rimasero gli unici padroni della rotta per l’India per tutto il XVI secolo.

## EPISODI DI RILIEVO POLITICO E NAUTICO

La strategia politico militare dei portoghesi prevedeva la costruzione di fortezze in posizioni tali da poter difendere i loro traffici mercantili. Già il castello della Mina del 1481 costituiva un prototipo di tali fortezze. In seguito esse furono costruite lungo la costa del Mozambico e fino a Malindi.

Francisco de Almeida (*immagine*), primo viceré dell’India, usa la forza con spietata ferocia, come avevano fatto i suoi predecessori; Mombasa viene incendiata per la sua ostilità verso i lusitani. Nella sua azione egli cerca di sfruttare le rivalità tra Quiloa, Calecut, Cochin e gli altri centri commerciali i cui sovrani o samorin avevano interessi diversi. I re disposti a trattare erano ritenuti amici ma quelli che facevano una certa resistenza venivano considerati nemici e la reazione dei portoghesi nei loro confronti era immediata e spietata.

Nel 1508 la flotta egiziana, integrata da ottomani con l’appoggio di Venezia, sconfisse una squadra portoghese comandata da Lorenzo Almeida, figlio del viceré, nella battaglia navale di Chaul. Nello scontro Lorenzo combattè con grande valore ma perse la vita.



Francisco de Almeida volle vendicare subito il figlio e nel 1509 ottenne una grande vittoria navale contro il sultano d’Egitto ed i suoi alleati nella battaglia di Diu.

Almeida esprime il suo pensiero sull’esperienza maturata nei primi tre anni di attività nei mari dell’India in una lettera inviata a Re Manuel in cui afferma: “Tutta la nostra forza è nel mare. Il nostro dominio del mare

assicurerà il monopolio dei commerci contro Turchi e Veneziani”. Nel 1510 Almeida lascia la carica al nuovo governatore Afonso de Albuquerque e fa ritorno a Lisbona. Ma muore assieme a 67 soldati-marinai per mano degli indigeni nei pressi del Capo di Buona Speranza.

Afonso de Albuquerque, o Cesar do oriente, viene ritenuto un genio per la sua strategia geonavale di espansione. Egli aveva già fatto grande esperienza di navigatore, esploratore e controllo politico militare nell’Atlantico, nel Mozambico fino al Mar Rosso, al Golfo Persico e poi sulle coste del Malabar in India. In sei anni con una forza che arrivava appena ai 4000 uomini conquistò e controllò i punti strategici del commercio dei paesi orientali. Nel dicembre del 1510 ottenne la resa di 6000 difensori di Goa che fu eletta come capitale dello Estado da India.

Nel 1511 si diresse con una flotta verso Malacca dove stroncò le velleità del sultano ed in tal modo vendicava lo smacco subito l’anno precedente da Diogo Lopes de Sequeira inviato da Lisbona con una flotta separata, alla quale parteciparono Francisco Serrano e Fernando Magellano. Qui i due avevano avuto modo di rinsaldare la loro amicizia. Nell’anno seguente Albuquerque inviò Antonio de Abreu, già ferito nella conquista di Malacca, con tre navi verso le isole delle spezie pregiate; furono raggiunte le isole di Giava, Amboina e Banda. Il Serrano subì un naufragio con la sua nave, di cui era al comando, e riuscì a giungere in Ternate, una delle isole Molucche gran produttrice di chiodi di garofano ed altre spezie. Egli fu ben accolto dal re, vi si stabilì e visse fino al 1521. Antonio de Abreu fece ritorno a Goa dopo aver realizzato un carico di noce moscata ed altre spezie.

Nel 1513 Albuquerque che ormai controlla i mari dell’Insulindia inviò navi in Cina al comando dei capitani di mar George Alvares e Rafael Perestrelo per stabilire contatti commerciali con la dinastia Mingue. Il Cesar do Oriente fece anche una esperienza di naufragio dal quale si salvò a stento. Rientrato a Goa si dedicò con tutte le proprie energie per consolidare l’amministrazione nell’area di espansione. A tal fine per migliorare i rapporti con i governi locali favorì una politica di acasamento degli esponenti dell’aristocrazia lusitana, i fidalgo, con le fanciulle locali consapevole che il solo uso della forza non era sufficiente per il controllo dei traffici e dei commerci in regime di monopolio. Ritornò poi, l’ammiraglio, verso il Golf Persico ed il Mar Rosso cercando di consolidare la base di Socotra e mentre era impegnato in tale attività ebbe la triste notizia della sua sostituzione di governatore a favore del suo nemico personale Lopo Soares de Albergaria. Il colpo non fu digerito da Albuquerque che poco dopo morì in mare. La sua attività al servizio di Re Manuel I viene in genere sintetizzata efficacemente nelle parole a lui attribuite: *“Contro il re per amore degli uomini; contro gli uomini per amor del re.”*



**1496. 5 dicembre. Incoronazione di Manuel I Re del Portogallo.**

Afonso de Albuquerque lasciò una posizione geopolitica che consentì al Portogallo di fondare il suo impero commerciale in oriente, il primo impero di una nazione europea. La rotta per l’India, a Carreira da India rimase privilegio dei portoghesi per tutto il XVI secolo quando cominciarono a interferire altre potenze come l’Olanda e l’Inghilterra.

La padronanza delle rotte per l’India e nei mari di Oriente è testimoniata nella precisione della cartografia nautica dell’Africa e dell’Oceano Indico, nei metodi di navigazione espressi nelle Guide Nautiche di Monaco e di Evora ed in molti riferimenti degli storici e cronachisti coevi. La perfetta conoscenza e assimilazione del regime dei venti e delle correnti consentì di trovare le rotte buone, igieniche, nell’Oceano Atlantico e nei mari orientali e furono di riferimento per tutti gli altri paesi che si cimentarono nelle scoperte geografiche.

Tra i protagonisti della scienza e dell'arte nautica dei portoghesi oltre quelli già segnalati o emersi vanno citati il fidalgo Martim Afonso de Sousa il quale al suo ritorno dal viaggio in Brasil, ove organizzò la grande colonia portoghese, pose al matematico Pero de Nounes una serie di dubbi concettuali su alcune questioni di navigazione ai quali il grande Nounes rispose con alcune opere tra cui il “*Tratado em defensam da carta de marear*” (foto) in cui si analizzano alcuni limiti delle carte piano quadrate allora impiegate in navigazione. Essa si può ritenere il prologo concettuale della carta di Mercatore, inventata dal geografo fiammingo nel 1569 e poi universalmente impiegata come carta per antonomasia in navigazione. Un altro grande esperto di nautica pratica e teorica fu Don Joao de Castro, allievo di Nounes, il quale imponeva nelle traversate che la navigazione fosse seguita non solo dal pilota ma anche da altri soggetti di bordo. Il suo “*Roteiro da Lisboa a Goa*” è uno dei manuali di nautica più interessanti di ogni tempo e si integra bene con il “*Esmeraldo de Situ Orbis*” di Duarte Pacheco Pereira l'altro esperto di nautica teoretica e pratica già segnalato. Martim Afonso de Sousa e Joao de Castro furono anche governatori *do Estado da India*.



**Martim Afonso de Sousa (1500-1564).**



**Joao de Castro (1500-1548).**

Per gli aspetti più squisitamente tecnici delle navigazioni dei portoghesi si rimanda al mio libro *Storia della Navigazione in dotazione della libreria del CSTN*.

L'invio di oltre cento navi armate in poco più di dieci anni investe un aspetto economico di notevole rilievo come in altri casi di imprese relative alle scoperte geografiche. Peraltro i benefici economici in regime di monopolio si facevano sentire con un certo ritardo. Su questi aspetti è importante il ruolo esercitato dalle banche più influenti dell'epoca: i Fugger, i Welser, i Bardi, gli Spinola etc. Anche le costruzioni navali si dovettero adeguare alle nuove esigenze delle lunghe rotte della Carreira da India. Riprenderemo l'argomento in seguito in sede di consuntivo.

**(Silvestro Sannino, gennaio 2025)**

## I GRANDI CAMPIONI DELLA VELA

*La leggenda di un velista ineguagliabile per quello e quanto è riuscito a fare nella sua vita interamente dedicata allo sport agonistico della vela. Come lui nessuno: eccezionale, straordinario, geniale, imbattibile, invincibile . . . una forza della natura. Ha vinto di tutto e di più, con qualunque barca, in qualunque campo di regata, contro qualunque avversario. "Oltre ai risultati sportivi, Elvstrøm ha portato un contributo alla vela sia in termini di innovazione del regolamento di regata, che di innovazione tecnologica nell'equipaggiamento delle barche (estrattori Elvstrøm) e nell'abbigliamento dei velisti".*



## La vicenda di uno dei più grandi velisti della storia *GIANNI MAGNANO*



*Foto 1- Paul Elvstrøm alle Olimpiadi di Roma dove vinse la sua quarta medaglia d'oro Olimpica.*

Tutto cominciò quando Beppe Barnao, noto giornalista genovese, ci raccontò di una sua intervista a Paul Elvstrøm fatta anni prima nella sua Hellerup nei pressi di Copenaghen dove Paul viveva con la famiglia. Beppe ci parlò di una giornata fredda con un po' di pioviggine, Elle, la moglie di Paul, ci disse che il marito era sul pontile a provare uno spinnaker per il 505 che aveva messo a punto per i mondiali di Le Baule, era l'estate del 1957.



**Foto 2 - Pontile di prova delle vele davanti alla casa di Paul Elvstrøm.**

Paul accolse i giornalisti con la solita cortesia, non curante del fatto che piovigginava ed era freddo. Questo episodio dava la dimensione della grandezza del personaggio che allora era già un mito nel mondo della vela. Grande timoniere, velaio, scriveva libri che erano già diventati bestseller, famoso nel mondo della vela e non solo. Io all'epoca avevo poco più di 12 anni e da quel episodio l'ho sempre considerato in mito da raggiungere, non solo per i successi sportivi ma anche per la precisione e la caparbia che ha sempre dimostrato; allora aveva scritto libri sul regolamento di regata con suggerimenti importanti e molto seguiti da moltissimi velisti, aveva prodotto dispositivi importanti come il sistema auto svuotante per le derive, "il bailer" in acciaio inossidabile che creava un effetto di eiezione sul fondo dello scafo facendo defluire l'acqua accumulata durante la navigazione. Ricordo che comprai qualche libro di Elvstrøm, le sue vittorie, la meticolosa dedizione e il piglio che metteva in ogni particolare delle barche sulle quali regatava facevano la differenza tra noi "normali" e il grande campione.

La storia di Paul Elvstrøm ebbe inizio sul Finn un singolo molto diffuso dagli anni Cinquanta, frutto del finlandese Rickard Sarby scelto per ben 13 volte consecutive come Classe Olimpica. Barca complessa da portare ma da grandi soddisfazioni ai timonieri, molti campioni di quei tempi si erano formati su quella piccola deriva.

Elvstrøm cominciò ad andare sul Finn a Helsinki nel 1952 e praticò questa classe sino alle Olimpiadi di Roma nel 1960 vincendo due titoli mondiali e una Olimpiade. Negli anni Cinquanta sul Finn andavano grandi

campioni del calibro dell'austriaco Hubert Raudasch, il brasiliano Jorg Bruder e l'italiano Fabio Albarelli e molti altri.

Gli anni Cinquanta furono fondamentali per Elvstrøm, infatti già nel 1954 cominciò la produzione di vele per i Finn nella cantina della sua casa di Hellerup con pochi mezzi ma tanta voglia di confezionare tagli innovativi. Successivamente si trasferì a Rungsted dove rese più concrete le sue aspirazioni di velaio con maggiori spazi, collaboratori meglio qualificati, oramai la veleria Elvstrøm era una realtà, ricordo ancora le coroncine adesive che giravano in quegli anni una trovata pubblicitaria tra le tante messe in campo dalle "Elvstrøm sail" per pubblicizzare i suoi prodotti dalle vele all'abbigliamento sportivo.



**Foto 3 - (a e b.) La casa di Rungsted in Danimarca che accolse la seconda veleria di Paul con il celebre tavolo su rotelle e i collaboratori al lavoro.**

Dopo venne il progetto del "Trapez" una innovativa deriva monotipo che concorse nella scelta di un nuovo singolo che avrebbe dovuto prendere il posto del vecchio Finn ormai superato.

Paul Elvstrøm in quel periodo era una potenza, regatava in varie classi contemporaneamente riscuotendo successi in ogni regata.

Poi fu la volta di "Bes" un half ton ideato da Paul sfruttando i buchi lasciati nel regolamento IOR dell'epoca in vigore da barca prodotta in serie ebbe un certo successo.



**Foto 4 - Due half ton progettati da Elvstrøm in regata alla settimana di Genova nel 1972, yacht che erano molto diffusi in quegli anni.**



**Foto 5 - Un 505 in bolina con Paul Elvstrøm a trapezio in perfetto assetto.**

Nei “505” deriva biposto inglese, molto diffusa anche in Francia riuscì a vincere due Campionati Mondiali i Le Baule in Francia grazie al timoniere a trapezio molto utile con una visuale perfetta e confortevole del campo di regata.

Questo stile di portare il 505 col timoniere a trapezio venne adottato dalla classe che lo inserì nel proprio regolamento. Negli Anni Sessanta Elvstrøm era ormai noto ovunque, timoniere eccezionale con all’attivo quattro ori vinti in quattro olimpiadi con classi diverse. Tutti lo volevano conoscere sui campi di regata europei e lui era ben disposto con chiunque ammirava la sua tecnica e la sua abilità.

### **Le barche a chiglia fissa**

Elvstrøm non si limitò alle sole derive, si impegnò anche su barche a chiglia fissa riscuotendo successi come i Dragoni, i 5.50, i Soling e le Star, in tutti i casi ottenne ottimi risultati grazie a una perfetta preparazione.

*Foto 6 - Elvstrøm sulle barche a chiglia fissa 5.50, Star, Soling Il 5.50 “Bes” con il quale Elvstrøm vinse il Campionato Mondiale nel 1966*



*Foto 7 - Una partenza al Campionato Mondiale 1966 a Kiel vinto da Paul Elvstrøm.*

Carlo Rolandi che lo conobbe personalmente, ne sottolineò l'aspetto in un celebre articolo apparso sul nostro Notiziario anni fa in occasione della sua scomparsa.

.....” *Un altro appellativo che io ancora ricordo, fu dato a Paul Elvstrøm a Napoli nel 1960 quando, durante le regate olimpiche il popolo della banchina, venuto a conoscenza della abilità e della scaltrezza di questo già multi medagliato olimpico che sullo scoglio di “Pietra Salata” aveva ritenuto necessario modificare la sensibilità del Finn assegnatogli, lo nominò “a zoccola c’acchiata” (nдр: il topo con gli occhiali) volendo racchiudere in questa breve definizione tutta la capacità, la furbizia e l’insuperabile bravura di questo grande campione della vela mondiale.*

Ecco in breve il suo Palmares con elencate le principali affermazione della sua lunga carriera

### Palmares di Paul Elvstrøm

- 1948 Olimpiadi di Torquay medaglia d’oro classe Firefly -1952 Olimpiadi di Helsinki medaglia d’oro classe Finn
- 1956 Olimpiadi di Melbourne medaglia d’oro classe Finn - 1957 Campionato Mondiale classe 505
- 1958 Campionato Mondiale classe 505 - 1958 Campionato Mondiale classe Finn - 1959 Campionato Mondiale classe Finn
- 1959 Campionato Mondiale classe Snipe - 1960 Olimpiadi di Roma medaglia d’oro classe Finn
- 1962 Campionato Mondiale classe FD - 1966 Campionato Mondiale classe 5,50
- 1966 Campionato Mondiale classe Star - 1967 Campionato Mondiale classe Star
- 1969 Campionato Mondiale classe Soling - 1974 Campionato Mondiale classe Soling



**Foto 8 - Il Trapez la sua creatura più amata progettata per costituire una classe singola con trapezio.**

Anche in Australia negli anni Sessanta nacque il Contender una deriva per singolo con le stesse prerogative, ancora oggi molto diffusa. Forse questo tipo di derive erano troppo avanti negli anni Sessanta e non furono giustamente apprezzate in quell’epoca.

Paul Elvstrøm si è spento il 7 Dicembre 2016 dopo aver vinto tutto il possibile e dopo aver fondato una vera impresa con le sue velerie e la produzione di capi di abbigliamento che ancora oggi sono apprezzati ovunque.



### Debiti:

- Elvstrøm parla di sé e delle regate - Paul Elvstrøm - edizioni Mursia
- Il Velista Esperto - Paul Elvstrøm - edizioni Del Bianco
- Il Giornale della vela

## RITAGLI DI STORIA

*Tutto è nato a settembre 2024 quando in Redazione arriva un e-mail firmato da uno sconosciuto - Livio Lupi che si definisce "affezionato lettore"- accompagnando una cortese e pertinente precisazione su un nostro precedente articolo sull'impresa di Pola. Capiamo di avere di fronte un persona non indifferente e soprattutto un appassionato di storia, compresa quella della nostra Marina Militare. Entriamo inevitabilmente in contatto e non esitiamo ad invitarlo ad "imbarcarsi" sul nostro Notiziario. Quello che segue è il suo primo articolo, speriamo in una lunga serie. Così si presenta ai lettori: "Da buon triestino amo sia il mare che le montagne, espressioni complementari di Madre Natura. Per passione eseguo dei lavori di costruzione/manutenzione in ambito velico ma per hobby mi interessa anche della storia della Grande Guerra. Il mio piccolo canale Youtube dedicato alla vela è <https://www.youtube.com/@bozzello63/videos>. BENVENUTO LIVIO.*

### Accadde in Febbraio: "La beffa di Buccari"

LIVIO LUPI

Il 24 ottobre 1917 iniziò la 12ª battaglia dell'Isonzo, più nota come Disfatta di Caporetto. Una tragedia militare ed umana di dimensioni epocali: lo sfondamento del fronte da parte delle truppe Austroungariche e Germaniche causò la fuga della popolazione dal nord-est italiano che lasciò precipitosamente la propria casa con il nemico alle calcagna, oltre alla ritirata dell'esercito che voleva formare un nuovo fronte per arrestare l'onda d'urto nemica un poco più a sud. Ci furono momenti di grandissima tensione perché civili e militari intasarono in meno che non si dica la povera viabilità di allora, specie i pochi ponti a disposizione per attraversare i vari fiumi friulani. Il tentativo di formare un nuovo fronte sul Tagliamento fallì. In seguito, la prima battaglia del Piave (Novembre '17) cambiò gli equilibri perché le nostre truppe, addirittura contrariamente a quanto pensavano gli stessi vertici militari, riuscirono a contenere l'invasione nemica lungo la direttrice Monte Grappa-Piave.

In questo contesto di grave disfatta, con tutto il Friuli Venezia Giulia e buona parte del Veneto occupati dal nemico, la Regia Marina architettò un'azione che sarebbe stata ricordata per sempre come la Beffa di Buccari.

In quel periodo storico, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel (*foto*) era il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina. Ufficiale moderno, era aperto a tutto ciò che le nuove tecnologie mettevano a disposizione quali sommergibili, siluranti ed



**Immagine 2**

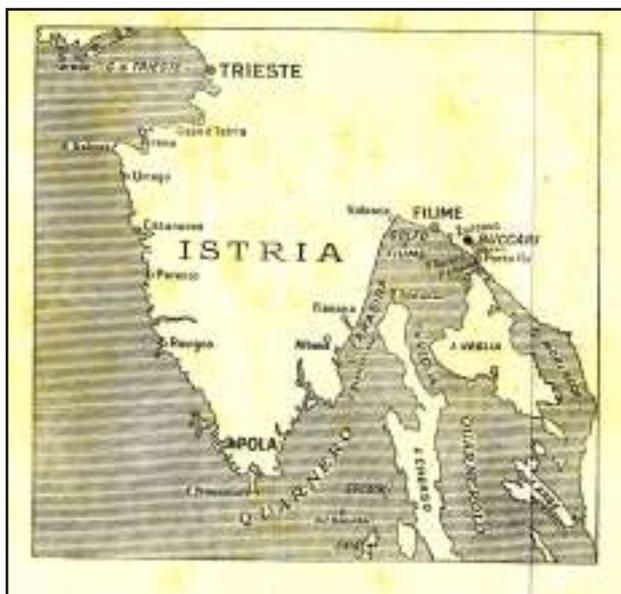
aeroplani. Proprio durante una ricognizione aerea della baia di Buccari (2) (oggi Bakar, vicino a Fiume, Croazia) un nostro ricognitore fotografò 4 piroscafi, fra cui uno grande che fu giudicato appartenente alla classe Asburgo (Habsburg), ormeggiato in mezzo alla baia. Immediatamente il Comando del Dipartimento Marittimo di Venezia organizzò una spedizione per mandare qualcuno a fare un po' di danni. L'azione fu organizzata nei minimi dettagli e raggiunse un certo grado di complessità, ma senza entrare nei particolari operativi, affido il racconto ad un libro dell'epoca.

*La mattina del 10 Febbraio, 3 cacciatorpediniere: **Animoso**, **Audace** e **Abba**, lasciarono gli ormeggi di Sant'Elena, Venezia e, all'altezza della Pagoda del Lido, presero a rimorchio 3 MAS contraddistinti con i numeri 94,95 e 96 (3). Erano comandati da Luigi Rizzo, Arturo Ferrarini (gli stessi dell'affondamento della **Wien**) e Profeta de Santis. Una volta al largo, furono poi raggiunti e scortati da 3 gruppi navali, uno dei quali comandato da Arturo Ciano, fratello di Costanzo. Questi, all'altezza dell'isola di Unie avanzò fino all'estrema prora e tese il braccio in segno di saluto al fratello, ritto in poppa del MAS 96. In quel momento i 2 fratelli non erano più sicuri di rivedersi in vita.*

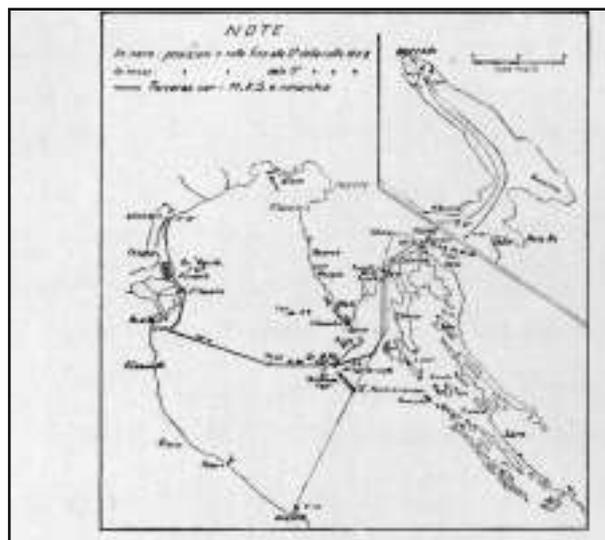


**Foto 3.**

Nel **MAS 96** era imbarcato anche Gabriele d'Annunzio. I 3 motoscafi entrarono con i loro motori malamente silenziati nel canale della Farasina (oggi Vela Vrata, Croazia), (4) largo poco più di 2 miglia nel punto più stretto, passando davanti al naso di tutte le batterie costiere. Nessuno sparò un solo colpo. Puntarono verso Fiume e quindi verso la baia nella quale erano ormeggiate le navi da affondare. (5)



**Immagine 4.**



**Immagine 5.**

Ad 1 miglio passarono ai più silenziosi motori elettrici, necessari per transitare davanti alla batteria di Porto Re ed imboccarono quindi il canale che portava alla baia, largo solo 400m e ben armato: anche qui nessuno sparò. [6] All'1:20 i nostri spararono i siluri contro il naviglio presente, ma solo 1 dei 6 andò a segno perché tutte le unità erano protette dalle reti antisiluranti. Prima di riguadagnare il largo, passando nuovamente davanti alle vedette austro-ungariche, d'Annunzio lanciò in acqua 3 bottiglie con il nastro tricolore contenenti ciascuna un messaggio scritto di suo pugno: [7]

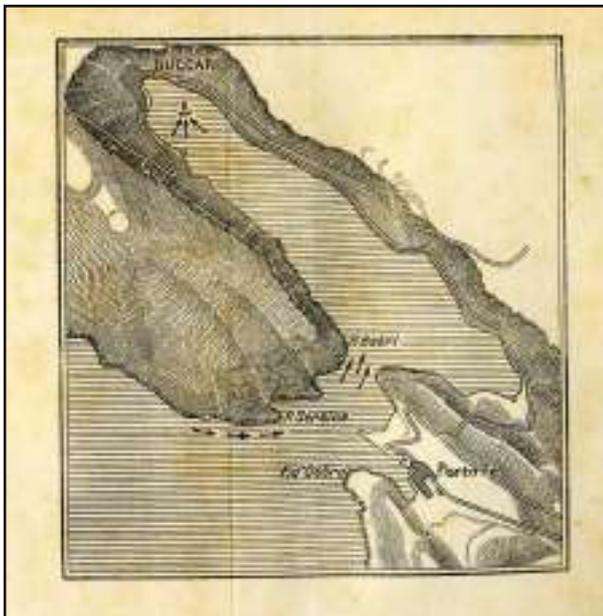


Immagine 6.

«In onta alla cautissima Flotta austriaca occupata a covare senza fine dentro i porti sicuri la gloriuzza di Lissa, sono venuti col ferro e col fuoco a scuotere la prudenza nel suo più comodo rifugio i marinai d'Italia,

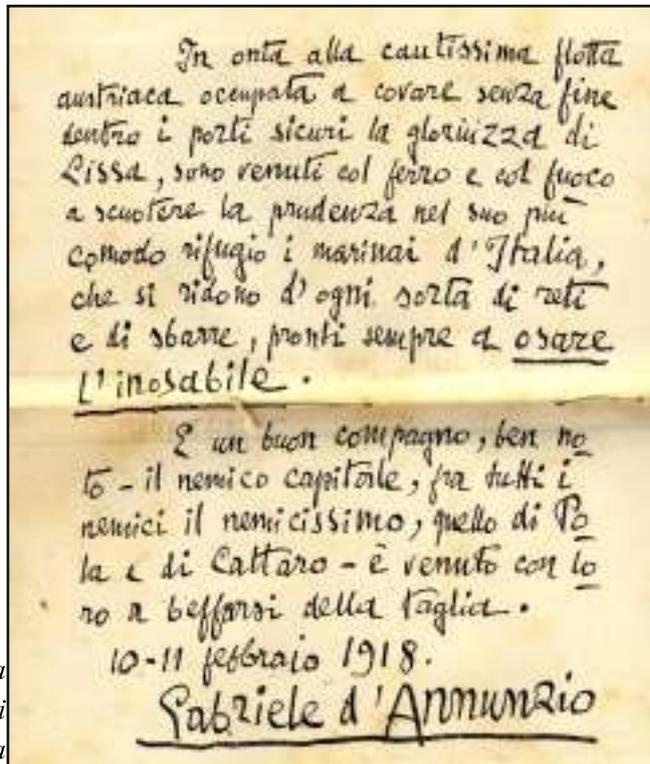


Immagine 7.

che si ridono d'ogni sorta di reti e di sbarre, pronti sempre a osare L'inosabile.

E un buon compagno, ben noto - il nemico capitale, fra tutti i nemici il nemicissimo, quello di Pola e di Cattaro - è venuto con loro a beffarsi della taglia  
10-11 febbraio 1918.

Gabriele d'Annunzio»

I nostri quindi fecero rotta verso l'Italia con le macchine a tutta forza, ma qualcosa andò storto. Lascio che d'Annunzio in persona prosegua il racconto:

«Cerchiamo di conservare la formazione a triangolo, dando voce. La terza silurante perde velocità, non ci può seguire. D'improvviso, all'altezza di Prestenizze, parte un fuoco di fucileria da qualche posto di vedetta. Nessuno curva il capo. Nel fosso di poppa c'è solo il timoniere. Uno scoppio di facezie risponde. Per giunta, accendiamo il fanaletto di poppa e rallentiamo, la terza saettia non essendo più in vista dietro di noi. Che accade? un'avaria? Di che sorta? [omissis] si tratta d'un fallo al motore di sinistra e che Andrea Ferrarini ha fermato lo scafo in mezzo al canale perché i suoi due fochisti attendano a riparare il guasto.»

Alla fine i due fochisti risolsero il problema, i 3 MAS si ricongiunsero e passarono per la quarta ed ultima volta nello Stretto della Farasina, destinazione finale Ancona, dove giunsero la mattina presto. Ancora le parole del Vate: «Poco innanzi le cinque nella nebbietta brilla il segnale della terza silurante che lietamente si ricongiunge alle compagne. La trinità navale è dunque incolume».

Se il risultato militare dell'operazione fu irrilevante, quello morale fu strepitoso: una sferzata di ottimismo a 100 giorni da Caporetto attraversò l'Italia intera! Fu durante questa impresa che d'Annunzio, parlando con i suoi compagni di avventura, disse "più dei motori possono i cuori", riferendosi al fatto che l'esito della missione sarebbe dipeso più dall'audacia dei partecipanti che dalla potenza dei motori; e fu sempre durante questa azione che cambiò il significato di MAS da Motum Animat Spes, proposto poco prima dal motorista mestrino Angelo Procaccini, in Memento Audere Semper. Ricordati di osare sempre.

All'epoca, le marine da guerra di mezzo mondo avevano cercato invano di costruire dei mezzi in grado di sfruttare al meglio una nuova arma: il siluro. Servivano delle imbarcazioni veloci, manovrabili, in grado di avvicinarsi il più possibile al bersaglio prima di lanciare il siluro, arma efficace solo a breve distanza. La risposta italiana fu la nascita del MAS già nel dicembre '14. I primissimi modelli sperimentali furono chiamati

MAS quale acronimo di Motobarca Armata SVAN, dove SVAN a sua volta stava per Società Veneziana Automobili Navali. Poi via via, pur mantenendo il nome, vennero chiamati Motoscafo Armato Silurante, Motoscafo Anti Sommergibile, Motum Animat Spes, *Memento Audere Semper*. I MAS, dai primi prototipi agli ultimi modelli costruiti, furono motorizzati in modi molto diversi fra loro. I 3 MAS della *Beffa* erano motoscafi che oggi chiameremmo *hybrid*. Lunghi 16m e dislocanti 12T, erano spinti da 2 eliche connesse a 2 motori a scoppio Isotta Fraschini L250 e, in alternativa, a 2 motori elettrici Rognini quando era necessaria la silenziosità. Questa soluzione portava la potenza complessiva a 500HP con i motori termici e 20HP con quelli elettrici. Per muovere tutti quei cavalli servivano 1100Kg di benzina ed un pesantissimo pacco batterie alloggiato sotto coperta. La massima velocità si attestava attorno ai 27 nodi con i motori a scoppio, mentre la velocità di crociera di 24 nodi offriva un'autonomia massima di 170 miglia. I MAS 94, 95 e 96, oltre all'armamento tradizionale che comprendeva anche i 2 lanciasiluri a telaio da 450mm, erano pure dotati di speciali apparecchiature per il taglio ed il superamento di ostruzioni. (8)



*Immagine 8.*

**Bibliografia:**

La beffa di Buccari - G. d'Annunzio - Edizioni Treves 1918

Le audaci imprese dei MAS - E. Bravetta - Edizioni Giacomo Agnelli 1931

MAS e mezzi d'assalto di superficie E. Bagnasco - Uff. Storico della MM 2016



## CAPITANI E ARMATORI DI TORRE DEL GRECO

Riprende la collaborazione dell'amico **Ciro Altiero** sulla storia della marineria torrese per la quale ha già scritto per il NOTIZIARIO una serie di articoli (sette da febbraio a luglio 2024) che sono stati apprezzati e bene accolti dai nostri lettori sia per il contenuto storico e sia per il corredo di rare ed originali immagini d'epoca che accompagnano i testi. Ricordiamo che **Ciro**, insieme al "maestro" **Antonio Formicola**, ha firmato il volume "Navi e Armatori di Torre del Greco", realizzato nel 2008 in un elegante cofanetto di 578 pagine. Ogni comunità come quella di Torre del Greco dovrebbe dedicare tempo e risorse per raccogliere, documentare e salvare le proprie tradizioni marinare prima che sia troppo tardi.



## ARMATORI TORRESI DIMENTICATI: LA FAMIGLIA FERRARA CIRO ANTONIO ALTIERO

Singolare è la storia della famiglia Ferrara, una dinastia di capitani e armatori che a cavallo fra la fine dell'800 e i primi trent'anni del secolo scorso, è stata sicuramente fra le più rappresentative nella marineria di Torre del Greco.

Famiglia che come vedremo non solo alla fine del 1930 non ha più esercitato l'attività nel campo marittimo, scegliendo di troncarsi con il mare anche a causa di avvenimenti luttuosi, ma che ha visto negli anni il nucleo familiare assottigliarsi, tanto che nella nostra città non è più presente alcun discendente diretto.

Le prime notizie nel campo armatoriale dei Ferrara risalgono alla seconda parte dell'800 e ci conducono al capitano Gennaro Ferrara (*foto*), coniugato con Maria Scognamiglio, che possiamo considerare a pieno titolo il capostipite della famiglia.

Gennaro Ferrara nel 1874 era armatore di una piccola goletta di appena 86 tsl varata a Torre del Greco denominata **ANGELO CUSTODE**, veliero comandato per molti anni dal capitano Salvatore Polese, fatto usuale in quanto all'epoca per un marinaio il bastimento diventava una seconda casa.

Dell'unione del capitano Gennaro Ferrara con la moglie Maria nacquero otto figli: Vincenzo, Giuseppe, Gennaro, Stefano, Francesco, Angelo, Libera e Maddalena e tutti i figli maschi seguirono le orme del padre.

Gennaro Ferrara morì nel 1886; la moglie Maria ereditò l'attività del marito e nel marzo del 1887 diventò la proprietaria del brigantino goletta di 100tsl varato a Torre del Greco denominato **GENNARO**, nome imposto dalla moglie al veliero in memoria del marito.



**Il cap. Gennaro Ferrara (fu Stefano) scomparso in mare a 37 anni sulla goletta a palo "BAMBINELLA".**

Il brigantino goletta "**GENNARO**" fu venduto da Maria Scognamiglio nel 1907 a due armatori pugliesi per 14.000 lire dell'epoca. Una volta grandi i figli continuarono l'attività armatoriale portata avanti in maniera apprezzabile dalla madre e Gennaro (fu Gennaro) si cimentò nel finanziamento di una nave goletta di circa 262 tsl costruita a Torre del Greco e varata l'8 giugno del 1902.

Al veliero cui Gennaro impose il nome di **L'INDIPENDENTE**, per circa undici anni svolse l'attività commerciale fino alla data del suo naufragio il 14 agosto del 1913 nel Mar Adriatico nelle vicinanze delle coste istriane. Anche Stefano, seguendo la vocazione di famiglia, impegnò dei capitali nell'acquisto di un brigantino goletta di cui era l'unico proprietario denominato **S.ANTONIO DA PADOVA** di 189 tsl e nell'agosto del 1913 acquistò dall'armatore Raffaele Capano 12 carati del veliero **L'ANGELO RAFFAELE**, a cui impose il nome di **ANGELO FERRARA**, un brigantino goletta di 217 tsl che non ebbe molta fortuna perché dopo tre anni di attività risultò scomparso in mare in seguito a una tempesta nel novembre del 1915.

Intanto un altro fratello, per la precisione Vincenzo nel 1910 sposava Maria Montella, figlia di Onofrio e sorella di Antonio e Gennaro Montella, anche loro armatori. Con questo legame di parentela le famiglie Ferrara e Montella consolidavano la loro amicizia anche nel campo armatoriale con l'acquisto nel 1912 dall'armatore Michele Garofalo del brigantino goletta un veliero di 136 tsl.

Al brigantino goletta fu imposto il nome di **ONOFRIO MONTELLA** in ricordo del papà dei Montella. I due cognati Vincenzo Ferrara e Onofrio Montella erano soci paritari con 12 carati ciascuno; dopo qualche anno di attività il veliero fu venduto nel 1916.

Anche gli altri germani erano attivi nel campo marittimo, non solo come armatori ma anche come capitani e spesso i fratelli Ferrara erano anche al comando dei loro bastimenti e sicuramente i capitani Francesco e Gennaro erano i più assidui naviganti in famiglia.

Nel maggio 1911 i fratelli Gennaro e Francesco Ferrara acquistarono una nave goletta costruita a Castellammare di Stabia nel 1896, cui diedero il nome di **GENNARINO**; il capitano Gennaro tra il maggio del 1913 e l'agosto del 1914 effettuò altre due acquisizioni: 24 carati di un brigantino goletta di 143 tsl costruito in Grecia a cui impose il nome **AUDACE** e 12 carati di un brigantino a palo di 526 tsl denominato **ANGELINO**. Anche la famiglia Ferrara durante la Prima Guerra Mondiale subì, come tutti gli armatori, delle perdite e tre furono i velieri affondati dai sommergibili austro-ungarici fra il mese di giugno del 1916 e il mese di maggio del 1917.

Il primo fu il brigantino goletta **AUDACE** affondato il 19 giugno del 1916 a colpi di cannone a circa 30 miglia marine a nord-ovest di Capo Corso; il secondo fu la nave goletta **GENNARINO** affondata nel Mediterraneo il 26 aprile del 1917 a circa 50 miglia a sud-ovest dell'isola di Marettimo; infine il **S. ANTONIO DA PADOVA** affondato il 24 maggio del 1917 a 4 miglia da Capo S. Vito (Sicilia) dopo essere stato cannoneggiato da un sommergibile nemico. Vincenzo Ferrara, incurante degli avvenimenti bellici, nell'ottobre del 1916 insieme ai cognati Gennaro, Angela e Maria Montella acquistò un brigantino goletta di 202 tsl al quale fu imposto il nome di **ONOFRIO** che fu tenuto in attività fino al settembre del 1927 per poi essere venduto.

Verso la fine della Grande Guerra i fratelli Ferrara per far fronte alle perdite subite incrementarono la loro flotta con l'acquisto di alcuni piccoli velieri; Stefano acquisì la goletta denominata **VINCENZINA G.**, mentre Vincenzo acquisì 6 carati del **MARIELLA GAROFALO**, infine Angelo comprò prima 10 carati di un brigantino goletta ancora una volta chiamato **GENNARINO** e poi dopo un anno acquisì anche i restanti 14 carati



**Goletta "Antonio Montella" varata nei cantieri di Alimuri.**

comprandoli dalla moglie Maria Sallustro, anche lei discendente di una famiglia di armatori torresi; questi ultimi due bastimenti furono gestiti dai Ferrara per circa cinque anni.

L'ultimo veliero che vide interessato Stefano Ferrara (fu Gennaro) fu varato a Torre del Greco il 26 settembre 1921 ed era una nave goletta di 247 tsl con motore ausiliario denominata **MARIA IMMACOLATA**.

Vincenzo Ferrara nel 1922 partecipò con l'acquisto di 8 carati alla costruzione della nave goletta **ANTONIO MONTELLA** insieme alla moglie Maria Montella, che acquisì altri 4 carati, e al cognato Gennaro Montella. Il veliero fu varato alla Marina di Alimuri il 18 marzo del 1922 e, dopo qualche inconveniente durante il varo, rimase in gestione delle due famiglie fino al giugno del 1930.

Il capitano Vincenzo Ferrara morì pochi mesi dopo quest'ultima acquisizione, il 26 giugno del 1930 e nel testamento nominò la moglie Maria Montella erede universale.

Anche altri rami della famiglia Ferrara si interessarono all'attività armatoriale; il cugino Stefano Ferrara, figlio di fu Giuseppe, finanziò un brigantino goletta varato nel 1892 denominato **IL VENERABILE VINCENZO**

**ROMANO** di 135 tsl.

Nel 1911 la moglie Filomena Borriello e il suo unico figlio Giuseppe acquistarono 12 carati di un brigantino

goletta con scafo in acciaio a cui imposero il nome di **STEFANUCCIO** di 200 tsl., bastimento che fu venduto alla morte del marito nel 1912.

Facciamo un passo indietro per raccontare due avvenimenti luttuosi avvenuti in mare che segnarono profondamente la vita familiare e armatoriale della famiglia Ferrara.

Il primo riguarda il naufragio del brigantino goletta di cui Stefano Ferrara (fu Gennaro) aveva acquistato 12 carati dall'armatore Raffaele Capano; gli altri 12 carati furono acquisiti dal capitano Giovanni Lisita che altro non era che il genero di Stefano Ferrara avendone sposato la figlia Antonietta Ferrara.

Al comando del veliero fu posto proprio Giovanni Lisita e il bastimento venne impiegato per il trasporto di minerale di zolfo dalla Sicilia alla Francia.

Il 2 novembre del 1915 il brigantino partì da Porto Empedocle con un carico di zolfo con destinazione il porto di Sete (Francia) insieme con altri due bastimenti che giunsero a destinazione, ma dell'**ANGELO FERRARA** non si ebbero più notizie e pertanto dopo circa un anno a tutti gli effetti di legge il bastimento fu ritenuto "scomparso in mare" insieme all'equipaggio che era composto, oltre dal comandante Giovanni Lisita, dal nostromo Lorenzo Sportiello, dai marinai Alfonso Cerullo, Vincenzo Ferrigno, dai mozzi Giuseppe Incoronato, Vincenzo Molinaro e Salvatore Lucibello. Altro avvenimento che segnò in maniera indelebile la vita della famiglia Ferrara fu la vicenda della goletta a palo denominata **BAMBINELLA**, veliero di 257 tsl costruito a Pozzuoli nel 1920 di proprietà dei fratelli Gennaro e Antonietta, figli di Stefano, e della madre Maddalena Ferrara (fu Giuseppe).

Al comando del veliero fu posto il capitano Gennaro Ferrara, anche lui si trovava nella condizione di tanti marittimi torresi dell'epoca: era il comandante e nello stesso tempo il proprietario del bastimento.

Il **BAMBINELLA** dopo otto anni di traffico commerciale in Mediterraneo il 30 marzo del 1928 partì dal porto di Orano in Algeria con destinazione il porto di Torre del Greco ove non giunse mai. L'equipaggio, composto da otto persone, fu dato definitivamente "scomparso in mare" con atto del podestà del 9 gennaio 1929; le vittime furono: Gennaro Ferrara, imbarcato in qualità di padrone posto al comando; Carlo Lotta, nostromo; Carmine Donadoni, Agostino Cozzolino, Antonio Fantino, Giuseppe Aponte, tutti marinai e infine i mozzi Francesco Scognamiglio e Armando Argenio.

Purtroppo a quel tempo spesso i velieri naufragavano in circostanze che non si potevano ricostruire perché non essendo dotati di apparati di radiotelegrafia non avevano la possibilità di segnalare la situazione di pericolo e quindi di chiedere soccorso. Frequentemente il motivo del naufragio dei velieri era a causa di tempeste, ma anche per collisioni causate dai piroscafi durante la navigazione notturna, piroscafi che spesso non prestavano neanche soccorso ai naufraghi.

Questo è il motivo per cui i velieri e i loro equipaggi dopo circa un anno erano dichiarati "scomparsi in mare" e ai familiari per piangerli e ricordarli rimaneva un semplice verbale della Regia Capitaneria con uno scarno comunicato.

Purtroppo anche la famiglia Ferrara provò più di una volta questa triste esperienza.



*Il brigantino goletta ANGELO FERRARA nel porto di Trieste.*



*Seduto il cap. Stefano Ferrara con i figli (da sn. in piedi) Giovanna, cap. Gennaro, Antonietta e la moglie Maddalena.*

## BARCHE STORICHE

Un vecchio articolo sulla "Rivista Nautica" (marzo 1940) racconta l'affascinante storia di due giganti dello yachting internazionale, appartenuti ad eminenti personaggi che le hanno rese famose.  
(da "Rivista Nautica" marzo 1940)

### GRANDI "RACER" A VELA TRASFORMATI PER CROCIERA

E' la seconda volta nel volgere di pochi anni che grandi e famosi racers stranieri vengono in possesso di italiani trasformati in yachts da crociera.

Ricordiamo che nel novembre del 1933 il nostro Commendatore Eugenio Silvani acquistava all'asta a Marsiglia il famosissimo *Meteor V*, l'ultimo racer della grande serie costruito nel 1914, alla vigilia della Grande Guerra, per conto - come i precedenti - del Kaiser Guglielmo II dai cantieri Krupp di Kiel sul disegno del non meno famoso architetto navale Max Oertz. Con i vari *Meteor* il Kaiser si recava alle grandi regate inglesi di Cowes ove ebbero per principali competitori i Britannici del Re d'Inghilterra.

Il *Meteor V* passò poi in proprietà del Cav. Granelli e poi ancora in possesso dei Cav. del Lavoro Orlando. Misura 50 m. di lunghezza fuori tutto e 35,80 m al galleggiamento, stazza 360 tonn. ed ha una superficie velica nientemeno che di 1400 mq.

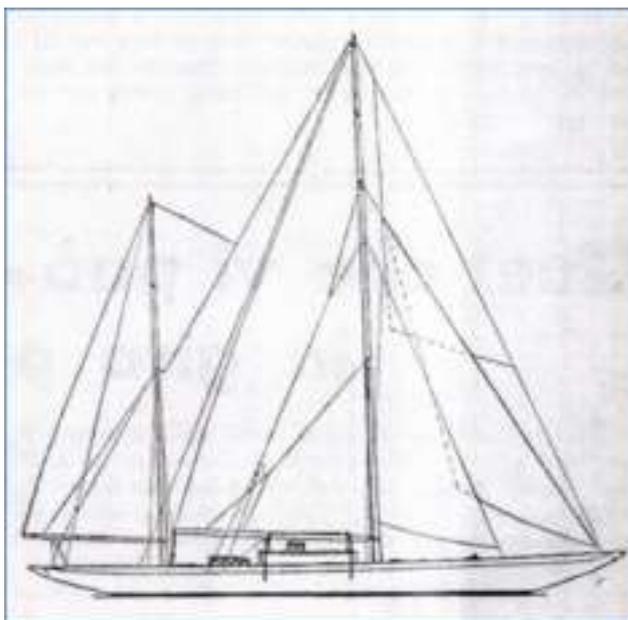
Ora è la volta di un racer della classe J notevolmente più piccolo del *Meteor* (m. 31 di lunghezza fuori tutto, 700 mq di velatura e 134 tonn. di stazza), ma sempre di dimensioni non comuni per noi e d'importanza senza pari. Si tratta dello *Shamrock V* ossia del quinto ed ultimo Challenger fatto costruire da Sir Thomas Lipton nella sua lotta trentennale per tentare invano di strappare agli americani la famosa Coppa d'America.

Fu varato il 14 aprile 1930 nei cantieri Camper e Nicholson di Gosport e con esso la somma spesa da Sir Thomas, sorpassava i quaranta milioni delle nostre lire. Il suo armamento da corsa era a cutter con unica enorme randa Marconi, ma per recarsi in America a competere per attraversare l'Atlantico con i suoi mezzi, come prescritto, venne attrezzato a Kect. In quella traversata e nell'altra di ritorno dopo la sconfitta si rilevarono le sue ottime doti marine con quella attrezzatura ed essendo poi stato messo in vendita dagli eredi di Sir Thomas Lipton. La compratrice, Miss Dorothy Ireland nel cambiargli il nome in quello di *Sea Song* lo inviò nello scorso anno ai cantieri ove aveva visto la luce per ritrasformarlo in ketch e per adattarvi un motore Diesel Glenifer di 80 CV e per gli altri adattamenti interni onde divenisse da quel bellissimo racer che era stato un cruiser non meno bello e comodo.

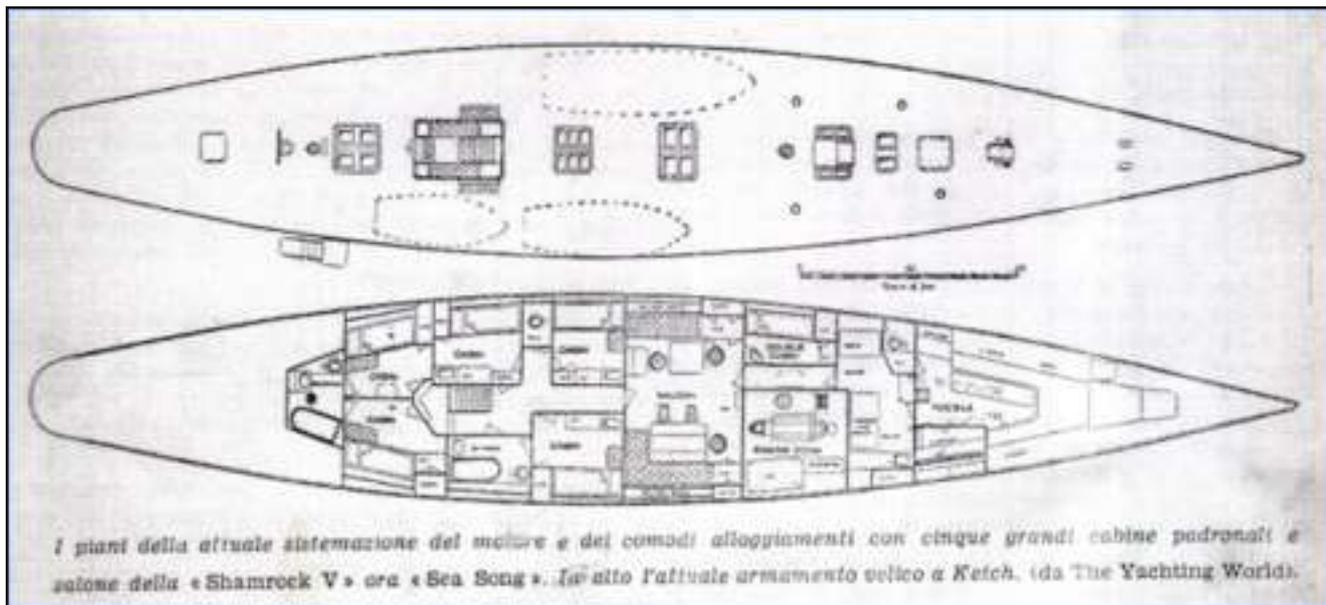
Pubblichiamo qui i piani della avvenuta trasformazione dai quali si vede a colpo d'occhio quanto enorme spazio della lunghezza fuori tutto di questi velocissimi alcioni viene perduto negli slanci di prora e di poppa.

Secondo le prime notizie questo *Sea Song* doveva venire in Italia con la sua felice proprietaria che intendeva stabilirsi a Capri ma poi - non si sa bene quello che è successo - ma il fatto sta che è diventato italiano in tutto e per tutto appartenendo ai Fratelli Crespi, i proprietari del Corriere della Sera e mentre scriviamo si trova a Portofino.

Testimoni oculari ci hanno narrato che il suo arrivo in quel luogo incantato, luogo di tappa o di sosta abituale di tutti i più belli e lussuosi yachts stranieri che vengono in Italia, è stato piuttosto drammatico perchè è avvenuto ai primi di settembre proprio quando è scoppiata la guerra attuale. L'equipaggio inglese che aveva a bordo evidentemente temeva che entrando in guerra l'Italia contro i Franco-Inglesi poteva essere catturato in mare o internato se già a terra. Quindi a tutta forza fino a Portofino abbrustolendo il motore ed appena arrivati fuga



precipitosa in automobile fino alla frontiera Francese per mettersi al sicuro... mentre tutto nell'Italia nostra era in pace e tranquillità.



*Shamrok V.*

## CANOTTAGGIO STORICO

*Lo sport del Canottaggio ci chiede spazio che noi siamo ben felici di offrire per almeno questi principali motivi che caratterizzano il nobile sport del remo: gli alti valori, umani e sportivi degli uomini che lo praticano e che l'hanno praticato restando canottieri per sempre, e poi la sua ultracentenaria storia di vittorie e di gloria che, come dimostrano gli scritti, i documenti e le foto che frequentemente pubblichiamo, nessuno ha mai abbandonato all'oblio.*

# Canottaggio, che passione!

*di VINCENZO PALOMBA E SERGIO PEPE*

*con foto di RICCARDO CARBONE*

Lo scorso 24 novembre si è svolta una singolare regata canottaggio indoor tra due pluriolimpionici: Giuseppe Abbagnale e Davide Tizzano erano in gara per la Presidenza della Federazione Italiana Canottaggio. Indubbiamente, si è trattata di una gara a handicap, non perché Giuseppe Abbagnale è stato vogatore di punta e Davide Tizzano di coppia, ma perché Abbagnale si proponeva per il quarto mandato consecutivo e la normativa, in tal caso, prevede il raggiungimento di almeno 2/3 dei voti. Tale traguardo non è stato raggiunto da Abbagnale, che ha ottenuto dalle società 128 voti (45,58%) ed è stato superato da Davide Tizzano con 140 voti. I ringraziamenti vanno a Giuseppe Abbagnale per i risultati conseguiti dai nostri canottieri negli ultimi dodici anni, e un forte in bocca al lupo a Davide Tizzano per il gravoso impegno assunto: Los Angeles 2028 è prossima, con il campo di m 1.500, i pesi leggeri esclusi e il debutto della nuova disciplina olimpica Beach Sprint.

Nell'intervista rilasciata a Gianluca Agata e pubblicata su "Il Mattino" del 2 dicembre Davide Tizzano ha manifestato la volontà di "raggiungere un accordo Ministero-Federazione- Giochi del Mediterraneo, affinché Lago Patria diventi Centro Federale sul modello di Caivano, affidato alle Fiamme Oro." Indubbiamente, la presenza del Gruppo Sportivo della Polizia, garantirebbe un tranquillo futuro al più volte martoriato impianto di regata.

Del resto, per l'inizio dell'attività remiera al Lago di Patria fu determinante la realizzazione ivi del Centro Remiero dell'Esercito, ed è quindi giunto il momento d'illustrare

## *La nascita del campo di regata al Lago di Patria*

Già a metà degli anni 50 del secolo scorso, le società remiere campane erano alla ricerca di un campo di regata in acque chiuse, e la zona flegrea presentava varie possibilità: i laghi di Averno, di Lucrino, del Fusaro, Miseno, tutti ben raggiungibili tramite la ferrovia Cumana. Tuttavia le dimensioni di tali laghi consentivano lo svolgimento di regate con un percorso limitato ai m 1.000.

Un bacino più esteso era un po' più oltre, lungo la S.S. Domiziana: il lago di Patria.

Individuato il luogo, occorre garantire il ricovero delle barche e la loro custodia. Come fare? Grazie alla Regione Militare Territoriale dell'Esercito, fu riconvertito un complesso edilizio realizzato, per necessità militari, durante la II Guerra Mondiale, e così vennero costruiti locali per l'accoglienza dei vogatori del Centro Sportivo Esercito, adeguati servizi igienici con docce, e un ampio capannone in muratura per il deposito delle barche, anche dei Circoli nautici.



**Foto 1.**

Ma ora passiamo la parola a Arturo Cascone, pubblicando in anteprima alcune pagine tratte dal monumentale “Da Nerero a Verderosso 1925-2023: 98 anni di Canottaggio al C.N. Posillipo”, tre volumi redatti, basandosi su documenti d’archivio e interviste, da Vincenzo Palomba, e in attesa di un appassionato editore.

Nel novembre 1959 Vittorio Marcatelli, decide di cambiare la guida tecnica della sezione canottaggio del Posillipo e a sostituire Valerio Perentin chiama Arturo Cascone, da qualche mese allenatore del C.N. Stabia.

Arturo Cascone ha un passato di canottiere con lo Stabia, Savoia, Posillipo e G.S. Marina Militare di Sabaudia con il quale ha vinto il Campionato Italiano” juniores” (oggi under 23) in «otto f.s.» nel 1956.

A soli 25 anni Cascone prende le redini di una gloriosa sezione portandola negli anni della sua guida tecnica ad essere tra le prime in Italia: 1960-1967: 17 titoli italiani, quattro volte terza nella “Coppa Montù (classifica delle Società di canottaggio), cinque vittorie nella “Coppa Lysistrata” di cui quattro consecutive (1960-1963).

Cascone è un appassionato e studioso del canottaggio ed è tra i primi in Italia a introdurre l’“Interval Training” negli allenamenti ed a rivoluzionare lo stile di voga dei canottieri posillipini.

Ma cosa c’entra Arturo Cascone con il Lago Patria?

È lui stesso a raccontarlo alla veneranda età di 90 anni da poco compiuti: *“Alla fine del 1959 con l’avvicinarsi della stagione agonistica e della “Coppa Santamaria”, che si correva in otto fuoriscalmo per la categoria esordienti, ero molto preoccupato. Di solito questa gara la facevano i ragazzi della “Lysistrata”, avevo un equipaggio molto forte e tecnicamente valido, ma non riuscivo a mettere in acqua l’otto fuoriscalmo, il mare faceva le bizze e non ci permetteva di allenarci. Intanto gli avversari del Savoia andavano su è giù per il porticciolo di Santa Lucia, il Napoli andava nel porto e noi a terra, solo vasca.*

*I ragazzi mi parlavano di vari laghi a nord di Napoli, sulla via Domitiana o giù di lì. Decidemmo, d’accordo con i dirigenti del Circolo di andare a vedere e caso mai ci fossero state le condizioni di andarci a remare.*

*Di prima mattina, Visconti con la sua vettura, Gino Coppola, Adolfo Cannavale ed io partimmo per la scoperta dell’Eldorado! Vedemmo il Lago di Lucrino, pieno di canne e pali per le cozze, poi il Lago d’Averno, troppo piccolo. Rimaneva il Lago Patria, ma in noi aleggiavano i dubbi per la distanza e di cosa avremmo trovato, un altro lago pieno di pali o troppo piccolo? Ma oramai eravamo in ballo! Arrivammo sotto le lunghe antenne della postazione militare del Comando americano, una stradina in terra battuta piena di buche e poi il lago! Che meraviglia, una grande distesa d’acqua calma anche se il paesaggio era selvaggio ed irreale. Facemmo un giro a piedi, perché la stradina non era praticabile per l’automobile, per cercare un contadino, qualche segno di civiltà ma non trovammo nulla. Tornando indietro vedemmo una mandria di bufale che stavamo a bagnomaria nell’acqua a ruminare e con loro vi era il guardiano. Il buon uomo non seppe darci nessuna indicazione e informazione, ma c’era una casetta rossa senza tetto, semicoperta dai rovi (sarebbe poi diventata, ristrutturata, la casermetta ed il deposito imbarcazioni dell’Esercito). Chiedemmo al guardiano se potessimo lasciare lì la barca, lui annuì e per paura che le bufale ce la distruggessero chiedemmo se potesse guardarcela pattuendo anche il compenso: un pacchetto di sigarette Alfa al giorno! (pensandoci adesso mi vengono i brividi per l’incoscienza).*

*Il giorno dopo eravamo già a scorrazzare in lungo ed in largo per il lago, non ci sembrava vero! C’erano dei pali ed altri ostacoli che richiedevano attenzione e perizia, ma tutto procedette bene per due giorni. Il terzo giorno, alla solita ora di arrivo, trovammo due signori ad attenderci, erano i fratelli Simeoni, proprietari del lago che ci proibirono di mettere la barca in acqua. Ma vincemmo la battaglia con l’impiego della nostra bomba: il Presidente Cerbone. Così ci potemmo preparare al meglio per la gara che vincemmo largamente.*

*Da quel tempo il Lago Patria fu invaso da tutti i vogatori napoletani, l’Esercito vi costruì un discreto complesso ed iniziò la sua attività remiera con l’allenatore Dudine che allenava anche la nazionale italiana”.*

Arturo Cascone alla fine del 1967 ritorna allo Stabia per poi trasferirsi a Torino come allenatore del S.C. Esperia. Diventa poi direttore tecnico del Gruppo Sportivo Fiat sezione canottaggio e “scopre” nel canavese un altro lago adatto al canottaggio quello di Candia che negli anni Ottanta e Novanta del ‘900 ospita varie edizioni dei Campionati Italiani. Per questo ama definirsi il “Magellano del Canottaggio,” e il 28 marzo scorso era al Circolo Savoia per festeggiare i 100 anni del suo allenatore Marcello James, come illustrato sul n. 141 -maggio 2024 di questa rivista.

Torniamo al Lago di Patria, e, precisamente, al 26 maggio 1960, quando fu inaugurato il centro remiero ([foto n.](#)

I), con il taglio del nastro da parte della signora Ersilia Boschetti Pironti, consorte del Gen. Guido Boschetti, Comandante del X Comiliter. Ovviamente, erano presenti i vertici del canottaggio partenopeo e i Presidenti dei Circoli nautici. Nel pomeriggio si svolse la prima regata zonale in acque chiuse e Il Mattino dedicò un intero paginone all'evento (*foto n. 2*) con articoli a firma di Gino Palumbo, futuro Direttore della Gazzetta dello Sport, Gegè Maisto, inossidabile longevo cronista, e Bruno Lucisano, primo medico-giornalista, inventore della divulgazione scientifica.



Nella *foto n. 3*, a sinistra, si scorge il Conte Roberto Gaetani, storica figura di allenatore, timoniere e dirigente, poi Gegè Maisto che intervista Benito Pane, Vicepresidente del Posillipo, e, con l'abito chiaro, Gino Palumbo.

L'articolo di Gino Palumbo è stato riprodotto sulla rivista Il Canottaggio e merita di essere qui pubblicato, perché consente di rivivere le emozioni vissute dai vogatori, dal foltissimo pubblico e dai dirigenti che in sinergia erano riusciti nella difficile impresa di dotare la Campania di un campo di regata in acque chiuse (foto n. 4 e 5). La difficile impresa continua ancor oggi, per mantenere in idonee condizioni gli impianti in acqua e a terra.

## LAGO DI PATRIA (Napoli)

REGATE ZONALI 26 MAGGIO 1960

Riconferme l'inquietante suggestiva della festa campestre di « Pie-me » ?

Quella fu la « cornice » nella quale si inserì ieri il quadro del battesimo del Lago di Patria, primo campo di regata per i canottieri di Napoli.

Lungo il bordo, sulla strada sconnessa, posta in balzo tra la verde spianata dei prati e l'ampia distesa del lago, centinaia e centinaia di automobili, e gruppi interi di famiglie accovacciati lungo le rive, e bambini che si rincorrevano con strillette golose, e coppie di fidanzati che seguivano il « serrate » del « Savona » o del « Napoli » passeggiando e tenendosi amorevolmente per mano e la « voce » dei venditori di taralli (col pepe che si confondeva con gli « urli » ed i battimenti; molti — tra una gara e l'altra — distesero sul prato una tovaglia a quadri e tiravano fuori dal cestino le bottiglie di birra ed i panini con la mortadella...

Chi non avesse scorto all'orizzonte le vestigia della antica Roma, con i ruderi degli scavi literni, avrebbe potuto inquadrare la scena in Gran Bretagna o in America, dove il canottaggio, da sempre, si festeggia così: con una allegria « scampagnata » al lago.

Ieri mattina, per nella gioia della realizzazione di un impianto che offre ampie possibilità di sviluppo tecnico, i dirigenti del canottaggio partenopeo non si nascondono una intima apprensione: i napoletani, così dicevano, sono abituati a vedere il canottaggio in casa, affacciandosi da Posillipo, a tre passi dalle rive del Circolo; lo rinvieranno sin qua, a più di mezza ora d'auto da Fuorigrotta? Sembrava un peccato di presunzione l'aver costruito tribune così ampie... E invece non bastavano. Napoli aveva detto « sì ».

I nostalgici, ieri, parlavano di tradimento. « Il canottaggio — dicevano — ha abbandonato il mare, ed il mare

s'è vendicato: è stato il mare a mandar qui il vento, ad increspate il lago ».

Non c'è tradimento. Ovvio, nel mondo, il canottaggio si fa sui laghi, non sulle onde del mare; sui laghi nascono e si irrobustiscono gli equipaggi più forti. Napoli aveva il dovere di far più forti i canottieri suoi: non poteva continuare ad accitarsi per una ristretta e sterile rivalità di « gran paese » tra Borgo Marinato e Molosiglio, tra Molisiglio e Posillipo, doveva creare le premesse per un più ampio slancio in campo nazionale.

Il progetto nacque dai dibattiti, maturò al calore dell'opera di appassionati uomini di sport; si avvale della azione del CONI e del Comitato di Canottaggio, prese concrete forme grazie al contributo decisivo delle autorità militari; ieri c'erano tutti gli uomini che hanno contribuito alla realizzazione dell'opera: c'era Ermelino Materazzo, Pa-squalino Bevilacqua, c'era il colonnello Del Pozzo ed il maggiore Mauduca; c'era Pierino De Gregori, c'era Roberto Gaetani, c'erano tutti i presidenti dei Circoli napoletani, c'erano canottieri di ogni epoca (mancò Nino Motta trattenuto altrove, ma l'opera sua, preziosissima, non fu dimenticata). Si leggeva nel volto di ciascuno, nello sguardo fatto più luminoso, la soddisfazione per il passo che si era compiuto e per la svolta forse decisiva che il canottaggio napoletano aveva affrontato e superato.

Le lacune, naturalmente, non mancavano: occorre spostare il traguardo per evitare che il sole lo investa, occorrerà dragare il fondo e distruggere le alghe (qual meraviglioso campo per fuorbordo sarà il lago, quando sarà liberato dalle erbe che vi affiorano), occorrerà sistemare le stadi e le attrezzature...

La fermezza con cui si volle realizzare e si realizza l'opera — che testimonia della vitalità dello sport napoletano di oggi — è di garanzia per il raggiungimento della sua più completa efficienza.

Al tramonto, quando il vento s'era ormai placato ed il lago era tornato alla sua quiete, le acque furono solcate



Il Capo Ermelino Materazzo, Delegato Provinciale del C.O.N.I., presenta l'equipaggio dell'Iris cittadino della Torca Pube-

Lago di Patria - Una gran-  
de folla di spettatori ha  
assistito alle regate tenute  
dal 28 maggio



dalle palate posanti degli « otto » e la voce straziata dei  
timonieri si diffuse nella corsa, accompagnando di metro  
a metro il progredire degli scafi. La folla, sino ad allora  
distatta, si fece attenta e silenziosa; poi esplose in ova-  
zione. Non era dedicato ai vincitori. Fu per il lago. Che sia  
la culla dei canottieri di domani: questo fu il linguaggio di  
quelli applausi.

La giornata si concluse con la consegna della Coppa  
Eduardo Pepe: nel giorno in cui il canottaggio napoletano  
cominciava una nuova vita fu grato toccante ricordarsi di  
chi l'aveva aiutato a fiorire.

CASO PALOMBO

di "Il Mattino", 27 maggio.

**CONSIGLIO DELLE REGATE**

Presidente: Dott. Pasquale Seravalle  
Soprintendente: Mares. Andrea Iulio Mondani

**GIURIA**

PRESEDENTE: Giudice Arbitro: Cav. Enrico Caporossi  
COMPONENTE: Giudice Partenza: Avv. Paolo Caporossi  
Giudice Arrivo: Arch. Paolo Nello Esposito

**I RISULTATI**

**I GARA** - 4 di punte con timoniere - Seniores - Con premio  
definitivo (Medaglione) per l'equipaggio esordiente meglio  
classificato - Torque Massimo Solvetti - definitivo - n. 1.732

1. Cir. Can. Napoli - Le Ruse - Domenico, Paolo Quinto,  
Enrico Giordano, Raimondo Romano, Ivo Schiavone,  
Francesco tempo impiegato 7'14"
2. Y.C.C. Serrice - Milano Ballada, Giovanni Antonio, Tosti  
Albino, Conde Vitaris, Ivo Adriano Antonio tempo  
impiegato 7'31"

2. Cir. Can. Sora - Fiorentino Domenico, Ferra Antonio, Mar-  
tino Diato, Massimo Bruno, Ivo De Paoli, Pasquale  
tempo impiegato 7'41"

Ritiro: C.C.P. Anagnino Anagnino.

**II GARA** - 2 di punte senza timoniere - Seniores - Torque Fer-  
dinando Mazza definitivo - n. 1.750.

1. Y.C.C. Serrice - Saverio Carlo, Francesco Sergio  
Chiosso del portavoce.

**III GARA** - ES 1 - Non classificati - Torque Gianni Gioiello  
definitivo - n. 1.800.

1. Cir. Can. Napoli - Pasquale Jacopo tempo impiegato  
5'27"
2. C.V.R. Italia A) Di Luca Francesco tempo impiegato  
5'37"
3. C.N. Fossillo - Antonino Antonio, tempo impiegato  
5'37"

Ritiro: C.R.V. Italia B) C.C.P. Marina Militare Napoli.

**IV GARA** - Singolo - Seniors - Con premio definitivo (Meda-  
glione per l'equipaggio esordiente meglio classificato) -  
Torque Gastone Magliocco definitivo - n. 1.752.

1. C.C.P. Anagnino Anagnino - Salvo Piero tempo  
impiegato del portavoce.

Ritiro: C.N. Fossillo A) Y.C.C. Serrice.

**V GARA** - 4 di punte con timoniere - Allievi - Coppa Regione  
Militare Meridionale definitivo - n. 1.838.

1. Y.C.C. Serrice - De Paoli Paolo, Ferraro Carlo, Abbatevico  
Massimo, Francesco Di Paolo, Ivo Benedetto Vincenzo  
tempo impiegato 7'41".

Foto 5.

Ed ecco il foltissimo pubblico nelle foto di Riccardo Carbone *n. 6, 7 e 8.*



Foto 6.



Foto 7.



Foto 8.



Foto 9.

La regata inaugurale è riservata, noblesse oblige, al 4 con seniores e viene vinta dalla Canottieri Napoli ( Lo Russo, Fabi, Santini, Romagnoli, tim. Schiattarerella - *foto n. 9*), premiata da Guido Pepe, all'epoca Consigliere Segretario del Circolo Savoia e, in futuro, Presidente per 18 anni e Presidente del CONI Regionale, Stella d'Oro al Merito Sportivo. Segue il 2 senza seniores e la Targa Fernando Massai viene assegnata a Curzio Bonaiuto e Sergio Tramontana del Savoia, dispensati dal percorso.



Anche il kayak debutta al Lago di Patria: 1° Angelo Porcaro del CC Napoli, che si aggiudica la Targa Gianni Giacalone (foto n. 10 - con il cappello bianco il Vice Presidente del Savoia Col. Mario Marino).

(*Foto 10*)

Scendono poi in acqua i 4 con allievi e la Coppa Regione Militare Meridionale viene vinta dal Savoia con Paolo De Feo, Ciro Petrone, Massimo Abbatangelo, Eugenio Bertonazzi, tim. Vincenzino Barattolo.

Nella foto n. 11 il Comandante della Regione Gen. Guido Boschetti consegna la Coppa ai vincitori, alle sue spalle Pasquale Bevilacqua, Presidente del Comitato XI Zona della FIC.

(*continua nei prossimi numeri*)



Foto 11.

# CANOTTAGGIO

**ADDENDA a quanto pubblicato sul n. 147 - novembre 2024 a firma di Giulio Palomba sulla carriera sportiva di Marcello James, e saltato per colpa del solito diavolello della tipografia.**



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 di Venezia nella Louis Vuitton Cup del 1992 a San Diego! Palomba e Massa vincono il Memorial Paolo d'Aloja in equipaggio misto sul quattro con. Carlo Castellano e Enrico Milano si incontreranno nuovamente mondo della vela: entrambi sono a bordo del maxi Longobarda, che nel 1989 vince il Campionato del Mondo a Palma di Maiorca.

Tra alti e bassi e diverse problematiche James allena un quattro con Senior B composto da Palomba, Massa, Striani e Milano che, dopo due vittorie alle regate nazionali di Piediluco e un oro e un argento a quelle di Candia si presenta favorito ai campionati italiani Senior B di Caccamo dove però, dopo un finale punta a punta entusiasmante, conquista l'argento alle spalle della Canottieri Lario di Como. Probabilmente è il prezzo pagato in termini di assieme e affiatamento per i soddisfacenti impegni in nazionale di Palomba e Massa nei senior e Striani nei pesi leggeri. Infatti, la settimana precedente il campionato, i due atleti senior avevano partecipato, dopo un lungo raduno a Piediluco, alle regate internazionali di Mosca. A fine giugno partecipano alle regate internazionali di Trebon piazzandosi secondi e quarti con il quattro con e poi vincono le Universiadi di Zagabria in otto. Striani arriva secondo a Lucerna con otto PL e Massa partecipa alla preolimpica di Seoul in quattro con e vince i Goodwill games a Seattle in otto. A fine stagione Giulio Palomba è capovoga dell'otto che arriva quarto alla Coppa Europa di Auguibellette e Leonardo Massa è riserva ai Mondiali assoluti di Copenaghen, dove Alfredo Striani vince il titolo Mondiale in otto pesi leggeri. Sono le ultime gare con i colori del bianco blu del Circolo Savoia e sotto la guida di Marcello James, in quanto ad ottobre Giulio Palomba e Leonardo Massa si arruolano nel Gruppo Sportivo delle Fiamme Gialle e Alfredo Striani entra in Marina Militare, per passare l'anno successivo alle Fiamme Gialle. I tre atleti di James continueranno a raccogliere successi anche negli anni successivi, in particolare, nel 1988 Alfredo Striani vince nuovamente il Mondiale in otto pesi leggeri a Milano e Leonardo Massa partecipa alle Olimpiadi di Seoul in quattro con, conquistando un beffardo settimo posto.

Oggi i golden boy di Marcello James sono persone affermate e realizzate che continuano a vivere quotidianamente nei principi e insegnamenti sportivi e umani, che hanno ricevuto in tanti anni di dura attività agonistica sotto la guida di Marcello James. Si rivedono nella palestra e, soprattutto, nei saloni del Savoia in occasione della ormai tradizionale festa di S. Barbara, il 4 dicembre, per celebrare lo Sport del remo e I signor Marcello, per quanto ha insegnato a tante generazioni di canottieri.

## **Giulio Palomba**

*Nota della redazione, a conferma di quanto scritto da Giulio Palomba.*

*Nel 1948 correvano con i colori del Savoia, sia Marcello James, che Renato Ciaramella, come attestato dalla rivista Il Canottaggio del 1948. Sia nel 1949, che nel 1950 Renato Ciaramella era al n. 3 dell'otto del Savoia che non solo vinse la Coppa Santamaria (messa in palio da Francesco Santamaria), ma il 4 giugno 1950 sbaragliò l'otto della Moto Guzzi. Renato Ciaramella era stato, negli anni '60, Consigliere al Canottaggio del Savoia, ma poi, quando il figlio Ernesto fu in età per prendere il remo in mano, lo condusse alla Canottieri Napoli; e perché? Lo racconta Marcello James: mi vidi arrivare Renato con il figlio, e dissi Renà, che ci fai alla Canottieri? La risposta fu: ti affido mio figlio! Ernesto con la canottiera giallo-rossa partecipò tra il 1973 e 1974 a numerose gare nella barca più dura: il due con, vincendo o piazzandosi, mentre si classificò terzo ai Campionati Italiani Juniores a Piediluco. Per il richiamo del sangue, Ernesto nel 1977 divenne socio del Savoia e, come raccontato da Giulio Palomba, fu il Consigliere al Canottaggio del Circolo Savoia, che trionfò con i ragazzi irresistibili preparati da Marcello James.*

*Per Raffaele Milano, capovoga dell'otto del Savoia che vinse la Coppa Santamaria disputata il 17 maggio 1959, fu più agevole accompagnare il figlio Enrico: come raccontato da Giulio Palomba, Marcello James era ritornato al Savoia! E oggi Enrico, dopo essere stato uno dei ragazzi irresistibili, è Vice Presidente Sportivo del Savoia. In entrambi i casi, buon sangue, non mente!*

## ANNIVERSARIO STRAULINO

*A Dicembre a Napoli nella sede della Biblioteca del CSTN è stato celebrato il 110° anniversario della nascita di Agostino Straulino e contemporaneamente è stata inaugurata la mostra itinerante "Agostino Straulino. Marinaio, ufficiale, sportivo" curata dal giornalista Corrado Ricci, con pannelli impreziositi da immagini che ne ricostruiscono la figura epica. Da remoto è intervenuto Gigi Rolandi, figlio di Carlo, Presidente dell'A.I.V.E. che ha parlato del rapporto di Straulino con la sua famiglia. Gigi, amico del CSTN, ci ha gentilmente consentito di riportare il suo significativo e del tutto inedito intervento.*



## STRAULINO E ROLANDI . . . non solo regate! GiGI ROLANDI



Tino Straulino nacque nel 1914, 12 anni prima di mio padre Carlo Rolandi. Sono contento di parlarvi delle storie intrecciate di questi due grandi personaggi della vela mondiale.

Papà iniziò ad andare in barca sui dinghy prima della guerra, che interruppe però la sua attività sportiva. Nel primo dopoguerra Napoli aveva voglia di ripresa e molti giovani tra cui papà parteciparono alla ricostruzione dei circoli nautici e fecero da equipaggio alle prime regate del dopoguerra. Papà (20 anni) correva a prua di Roberto Ciappa sullo star *Libellula*. A Napoli venne organizzato il primo campionato italiano star nel 1946 a giro di barche che venivano sorteggiate prima di ogni regata. Questo campionato portò a Napoli i migliori staristi italiani del tempo, Dario Salata, Tito Nordio, Beppe Croce e ovviamente Tino Straulino che vinse tutte le prove, anche quando la sorte gli assegnò lo Scavafunno, una barca notoriamente assai peggiore delle altre. In quegli anni a Napoli Tino era chiamato "o' mastro", cioè il maestro, per la sua indiscussa bravura.

Dal 1946 Tino e Carlo si incontrarono sempre più spesso facendo nascere una amicizia fraterna che coinvolgeva non solo loro due e le loro barche, ma anche mogli figli vacanze e vita comune. Nel 1948 papà fu riserva di



*Nella foto Laura Rolandi tra Ada e Tino Straulino.*

Nico Rode, prodiere di Tino. E di nuovo riserva nelle olimpiadi di Melbourne del 1956. Nel 1957 la FIV decise di formare un nuovo equipaggio di star in vista delle olimpiadi di Napoli: Straulino-Roland. Da quell'anno e fino al 1960, papà e Tino vissero quasi in simbiosi e così le loro famiglie. Io avevo 5 anni e ricordo bene come zio Tino, zia Ada e Marzia fossero spessissimo con noi a casa a Napoli ed anche in vacanza in montagna.

Quotando papà "Straulino era un atleta molto esigente, innanzitutto verso se stesso, non tralasciando alcun particolare nella sua

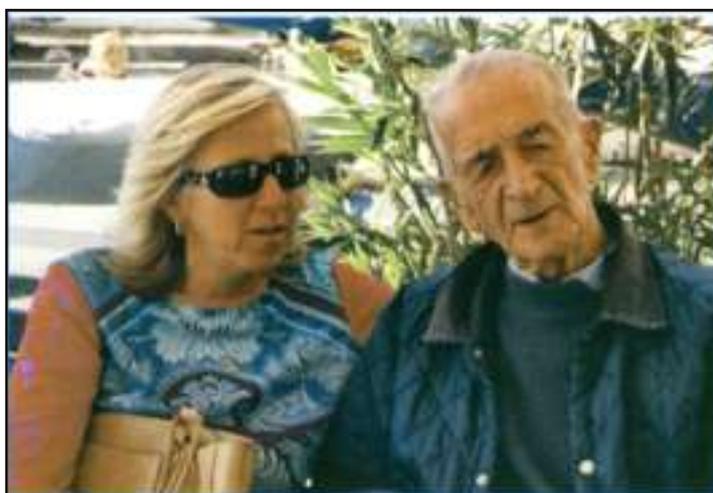
meticolosa preparazione. Lasciava talvolta spazio nelle discussioni con l'equipaggio ma alla fine con quel suo sorriso sornione faceva sempre quello che aveva intenzione di fare . . . ed aveva sempre ragione! A terra, la preparazione della barca godeva di una situazione di privilegio: ricordo le interminabili ore trascorse a carteggiare con la pasta di smeriglio il fondo della barca, che allora era trattato con pittura cupper-bronze, quando non veniva richiesto anche l'intervento delle nostre mogli, per meglio lavare e lustrare lo scafo”.

Nel 1959 il *Merope III* con Tino e papà vinse tutte le regate importanti, incluso il campionato di Europa, ma alle Olimpiadi non andarono oltre il 4 posto, nonostante un primo ed un terzo di giornata.

Quotando di nuovo papà “Ciò che resta sempre viva nella mia memoria è l'esperienza che Straulino mi ha trasmesso. Andare con lui in barca ha significato capire come posizionarsi per prendere una buona partenza, come disimpegnarsi dai “rifiuti” delle vele degli avversari, come virare senza far perdere velocità alla barca, come scegliere la migliore posizione ed il momento per virare, come, infine, bolinare quasi arrampicandosi sopravvento per poi leggermente poggiare e riacquistare velocità. Tanti segreti, tanti insegnamenti dei quali ho fatto tesoro quando, qualche anno dopo le Olimpiadi di Napoli, ho debuttato e regatato al timone dei diversi “*Caprice*” mettendo positivamente in atto quanto avevo appreso dal mitico Tino Straulino”.

Nel 1966 Marina Spaccarelli ordina il *Kerkira II* per Tino.

Un progetto Sparkman&Stephens, cantiere Abeking&Rasmussen. Comincia una nuova serie di barche e di regate che culminerà con la vittoria della ONE TON CUP del 1973 con *Ydra*. Io, ragazzo di 14 anni, venni reclutato a bordo come prodiere sul *Kerkira II*. Insieme con papà partecipammo alla mitica One Ton Cup del 1969 ad Helgoland: Equipaggio Marina Spaccarelli, Tino Straulino, Carlo Rolandi, Florindo Cerri, Carlo Croce ed io. Avevo 16 anni e si strambava di notte con 20 nodi ed onda con un solo tangone, e per mia fortuna ero sempre legato con cime di sicurezza, altrimenti non sarei qui oggi a parlarvi di Tino. Andare in barca con Tino era una esperienza unica. Aveva un tale carisma che non gli si poteva dire di no, anche quando comandava il terzo cambio di genoa in due ore dopo più di 24 ore di navigazione con vento forte. Ricordo una volta su *Kerkira II* navigavamo sotto spi con 15 nodi e mare formato. I tempi erano di rottura, ma non c'era nulla di visibile all'orizzonte quando Tino, che era sotto coperta, esce di colpo e da l'ordine di ammainare lo spi e di prendere terzaroli. Ordine che come tutti i suoi ordini, viene eseguito direttamente e senza discussione. Dopo 10 minuti siamo stati colpiti da un neverino a 40 nodi. Non ho mai capito come lui lo abbia sentito, e forse nemmeno lui lo sapeva raccontare ad altri. Lui il vento ed il mare li sentiva come parte del suo essere.



Un giovanissimo Gigi su “*Kerkira*” (con felpa “ITALIA”) e sua sorella Adele Rolandi con zio Tino.

## UN CANTIERE IMMAGINARIO

*Affinché i fatti non passino inosservati nel dimenticatoio ed anche doverosamente per dare il merito a chi lo merita, raccontiamo la breve storia di un'encomiabile iniziativa realizzata anni fa dal CSTN con la creazione del laboratorio di modellismo navale finito poi nel nulla nel passaggio dalla vecchia sede (Sedile di Porto) alla nuova nella Base Navale M.M. dove invece ci si poteva aspettare un sicuro incremento di quanto già era stato realizzato. Dopo nove anni di silenzio un filo di speranza sulla ripresa della sua attività può avere ancora senso?*

## IL FU LABORATORIO DI MODELLISMO NAVALE ALL'INTERNO DEL CSTN

### *La Redazione*

Agli inizi degli anni 2000 nella sede di via Sedile di Porto, il Centro Studi Tradizioni Nautiche riuscì a rendere operativo un laboratorio interno di Modellismo navale statico con l'intento di costruire - a partire dai piani di costruzione e relativi armamenti abbondanti nella propria biblioteca - una serie di barche da lavoro e da diporto tipiche del golfo partenopeo e non solo, ma anche per creare valido materiale per un futuro ipotetico Museo della Marineria che Napoli aspetta da secoli.

L'idea ci era venuta visitando il grandioso Museo de Marinha di Lisbona nel complesso monastero dos Jeronimos che si trova nel pittoresco quartiere di Belen dove abbiamo ammirato, in piena funzione, un grande locale con ampie vetrate divisorie attrezzato a laboratorio che cura l'enorme patrimonio dello stesso museo.



*Basta un tavolo per fare un laboratorio? Basta volerlo!*

Approfittando della manualità artistica del socio LNI Gennaro Lepre e della competenza storica, tecnica e creativa dell'amico Maurizio Elvetico assiduo frequentatore da anni del CSTN ed anche valente informatico, lo pseudo laboratorio inizia la sua attività e non importa che tutto è quasi arrangiaticcio.

Il primo modello costruito è stato il modello dell'8 metri S.I. "Italia" I-20, la barca che aveva vinto la prima medaglia d'oro per la nostra nazione all'Olimpiade di Berlino 1936, Kiel per la vela.

Per noi i motivi di costruire questo modello sono due: primo la barca è ormeggiata (ancora oggi) nella Base Nautica della Sezione LNI di Napoli al Molosiglio e secondo l'occasione della cerimonia (2007) del riconoscimento da parte del Ministero dei Beni Culturali che ha posto ufficialmente sotto la propria tutela la barca in quanto "bene culturale d'interesse nazionale" con la seguente motivazione: "primo oro olimpico e prima barca (e noi aggiungiamo: ancora unica) per meriti sportivi essendo interamente italiano il progetto, la costruzione e, ovviamente, l'equipaggio.



*Gennaro Lepre.*



*Maurizio Elvetico*



*Modello dello scafo di "Italia" costruito al*

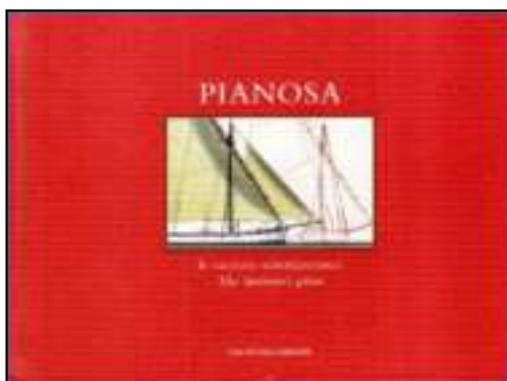
*CSTN.*

Il secondo modello del duo Lepre-Elvetico è una deliziosa e vera opera d'arte di una tipica feluca sorrentina, barca a vela da lavoro, sicura, veloce e molto marina, che per più di mezzo secolo, in mancanza di strada e ferrovia, ha assicurato il collegato giornaliero Sorrento-Napoli e viceversa trasportando merci e passeggeri. La feluca nel Golfo di Napoli è stata un'imbarcazione diffusissima, carica di storia e di imperdibili aneddoti popolari ancora vivi nelle locali marinerie. Il modello, di cui alla seguente foto, ha partecipato a mostre di modellismo a Vico Equense e Procida riscuotendo ammirazione e premi.



*Modello di feluca sorrentina costruita al CSTN su piani costruttivi esistenti nella propria biblioteca.*

Ci piace ricordare ancora il modello di un'altra barca famosa realizzato al CSTN perché modello realizzato dopo la pubblicazione del libro che ne racconta e documenta tutta l'avventurosa ed incredibile storia. Il nome della barca è **Pianosa**, gozzo costruito nel 1947 dal Cantiere Aprea di Sorrento, da prima dedito alla pesca nell'arcipelago toscano . . . e un po' di contrabbando dalla Corsica all'Italia, poi sequestrato, confiscato e posto al servizio del Carcere di Pianosa (dove il nome). Libro, modello e successiva pratica presso la Soprintendenza per il riconoscimento di "bene culturali" sono stati realizzati dal CSTN.

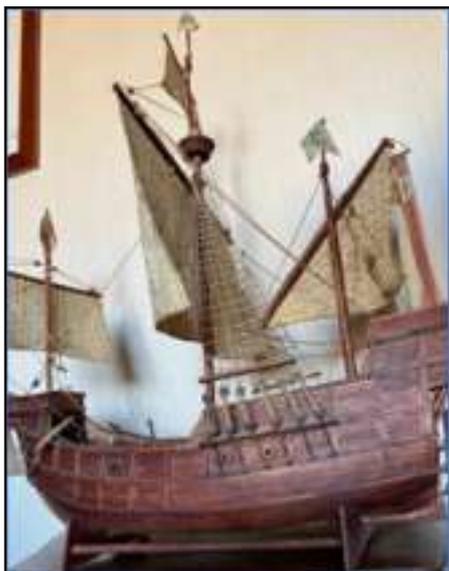


*Il libro sul "Pianosa" e la barca originale sottovela a Sorrento. A destra il modello del "Vespucci".*

Pur non avendo il pregio di un modello di legno interamente costruito pezzo dopo pezzo, ha fatto mostra di se per anni nel piccolo museo del CSTN un modello in scatola di montaggio in scala 1/100 della Nave Scuola Vespucci donato da un socio e pazientemente assemblato dall'indimenticabile socio Paolo Disa che ha anche costruito e regalato al CSTN un mezzo scafo dell'8 metri Stazza Internazionale "ITALIA" del quale abbiamo parlato in apertura di questo articolo.

La vedova dell'indimenticabile Ufficiale del Genio Navale Italo Minervini, preziosissimo nella operazione con la quale la Marina assegnò i locali per realizzare la nuova sede del CSTN al Molosiglio, dopo la morte del marito ha donato un bel modello che il benemerito e sempre disponibile Gennaro Lepre ha perfettamente restaurato.

Si è fermato il laboratorio, ma per fortuna non si sono fermate le donazioni. Nel 2024 sono arrivati da Roma due magnifici scafi donati al CSTN dal giornalista Marco Panella al CSTN: sono la *Santa Maria*, una delle tre caravelle di Cristoforo Colombo e il *Cutty Sark*, (varò 1879) storico clipper inglese del XIX sec.



*Santa Maria e Cutty Sark.*

I modelli che Marco ha donato al CSTN sono stati costruiti dal padre Giancarlo e sono sempre stati custoditi in casa. Al momento del distacco ha pensato che il CSTN era il posto giusto dove destinarli accompagnandoli con questo significativo ricordo.

#### UNA FAMIGLIA INTORNO AI MODELLI

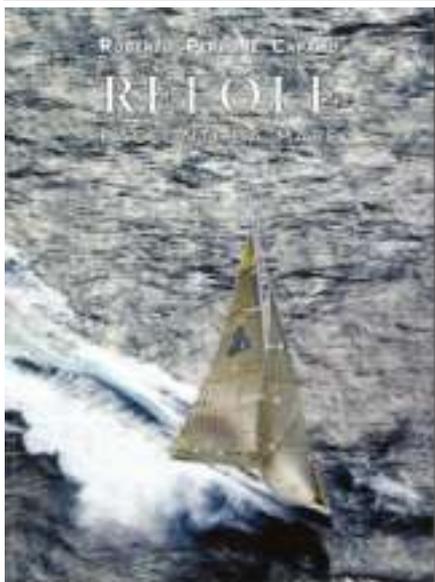
Posso dire che tra i due la Santa Maria si porta dietro più anni visto che data alla prima metà degli anni sessanta, mentre il Cutty Sark è stato l'ultimo lavoro in cui si è impegnato e risale alla seconda metà degli anni settanta.

In quei circa venti anni mio padre ha dedicato parte del suo tempo libero alla passione del modellismo. Passione che lo ha visto realizzare in tutto 8 velieri, 2 cannoni da fortezza, un aliante, un modello di automobile Alfa Romeo e un modello motociclistico, una Honda 750 four.

I velieri erano le costruzioni che lo impegnavano più a lungo e in casa funzionava una vera e propria filiera di lavorazione. Ricordo ancora benissimo i piani di costruzione a volte fissati con le cimici nella parete interna di uno stanzino e altre volte infilati tra parete e pensili della cucina così da rimanere in qualche modo volanti e poter essere tolti quando era tempo di cenare. Così come ricordo bene mia madre impegnata a tagliare la stoffa per le vele, a bordarle poi passandole a macchina e a inamidarle a seguire. Qualche volta fu persino coinvolta nella curvatura dei listelli. Io ero piccolo e guardavo. Confesso che quello che mi piaceva di più erano gli accessori con i quali veniva poi rifinito il veliero - spingarde, cannoncini, bandiere e scialuppe -, quelli in avanzo finivano per diventare miei giochi. Così come ero affascinato di vasettini di vernice da cui attingevo anche io per colorare le macchinette con cui giocavo.

Insomma, la costruzione di un modello non era un fatto solitario di un modellista appassionato. Certo, mio padre ci metteva mani e pazienza, ma tutta la famiglia in qualche modo partecipava e posso dire con grande affetto che noi siamo stati famiglia anche intorno a quei modellini. (*Marco Panella*)

Concludendo questa veloce trasvolata su una delle più affascinanti attività messe in atto dal CSTN, una considerazione sorge spontanea: dove poteva arrivare e quanti nuovi modelli sarebbero stati realizzati se in questi nove anni (2016/2025) di inattività il laboratorio avesse potuto operare?



## **RÈFOLE - RACCONTI DI MARE**

**Autore Roberto Perrone Capano**

**Editor Fabio Ratti (Yachting Library) Napoli 2024,**

**pag.184 € 20**

Roberto Perrone Capano, classe 1959, velisticamente parlando è cresciuto nel rigoglioso vivaio dei golden boys del Circolo “Italia”, nella tana del porticciolo di Santa Lucia. Ha iniziato con le derive vincendo nel 1976 il Campionato Italiano jun. Classe 420, riserva Classe Soling Olimpiade Seul 1988. A partire dal 1983 è passato alle regate d’Altura nelle quali vince vari campionati italiani, uno europeo e un mondiale J-24 sempre con i colori rosso-blu e in equipaggio con i consoci del suo club. Bisogna fare un encomio a Roberto se nelle sue poliedriche attività, ha trovato il tempo e le motivazioni per mettere insieme i suoi tanti ricordi e senza trascurare la storia, scrivendo di vela e di regate ed aggiungendosi

così ai pochi patiti che dedicano il proprio tempo libero a ricostruire e conservare tutto quanto è legato e parla dell’antica e gloriosa vicenda della vela agonistica napoletana, seconda a nessuno.

Oltre cinquanta anni di avventure veliche di alto livello in giro sui campi di regata più famosi del mondo per prendere parte a competizioni storiche, organizzate da Club di grande prestigio e spesso ultra centenari. Oltre alle regate, si parla nel libro di personaggi straordinari e irripetibili, si fanno profonde considerazioni sugli uomini, sulle barche, le manovre, la tecnica. E poi si raccontano episodi divertenti, aneddoti e perfino i soprannomi dei personaggi del “Borgo Marinari”.

Grazie Roberto e grazie anche da parte nostra a quelle muse, strano sempre donne, che ti hanno spinto a fare questo lavoro che è un regalo per chi avrà la fortuna di leggerlo e di conservarlo. Almeno due motivi principale per acquistarlo: primo il libro è “piaciuto o rimborsato”; secondo il ricavato è un’ “opera buona”.

Questa recensione è la seconda di seguito sul nostro Notiziario che riguarda lo stesso editore: Fabio Ratti (Yachting Library). Per chi ha davanti agli occhi e nella mente tutte le sue indimenticabili ed eleganti opere editoriali, nasce spontaneo il dovere di dire all’amico Fabio: “sei l’indispensabile editore del mondo dello yachting”.

### **Per chiudere la parola all’autore.**

*Questa raccolta di racconti da mare ha come attori i miei compagni d’avventura e le rèfole, ovvero i soffi del vento quando spira con intensità variabile. Scrivono anch’esse, ma solo sull’acqua, lasciando una impronta sempre diversa in base alla luce, del sole o della luna che sia, alla sua intensità, al tipo di fondale, alle nuvole, e infine alla pulizia del mare. Quand’è inquinato, infatti le rèfole si rifiutano di lasciar la loro traccia, abbandonando lo spartito in nome della sostenibilità. In gergo marinaresco si usa dire “il vento scrive”.*

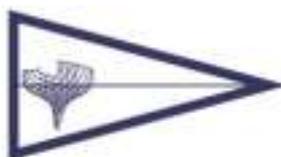
*Per anni ho chiamato a voce, da bordo, ogni rèfola in arrivo; anticipandone al timoniere direzione, intensità, e tempo d’impatto sulle nostre vele. Scandendo “3-2-1-raffica” come un metronomo vocale.*

*I marinai avvertono le rèfole sulla pelle, che risultano da sempre essere vitali per noi uomini, per la flora, e la fauna. Hanno nome musicale, anche femminile, e sanno far suonare le vele quando vibrano, o alberi e sartame se più sostenute come intensità.*

*Navigo a vela dai 12 anni, e ne scrivo saltuariamente, per diletto, da quando ne avevo 22. Durante il servizio di leva in Compagnia Atleti della Marina Militare, alternavo interviste ai miti della vela ai resoconti delle regate. Da adulto, il gusto di rivivere le avventure veliche più intense, mi ha permesso d’insistere con la tastiera, che ha preso il posto dell’inchiostro, raccogliendo esperienze vissute nel mediterraneo, e oltre.*

**(IL LIBRO È PRENOTABILE TRAMITE LO SHIP CHANDLER “SEA OFFICE” DI NAPOLI, IN CAMBIO DI UNA PICCOLA DONAZIONE BENEFICA).**





## ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

*Il Presidente  
Luigi Rolandi*

Care Socie, cari Soci, cari Amici,

È con un sentimento di serena nostalgia che apro questa lettera ricordando Giancarlo, il nostro caro Presidente, che ci ha lasciato improvvisamente lo scorso 29 febbraio. Un anno fa, scrivendo la lettera di auguri, tracciava con lungimiranza il percorso che abbiamo continuato a seguire con passione nel 2024.

Quest'anno è stato caratterizzato da un'intensa e straordinaria attività velica. I nostri circoli hanno organizzato ben 16 eventi tra Adriatico e Tirreno, affrontando anche condizioni meteo avverse, coinvolgendo oltre 100 imbarcazioni d'Epoca, Classiche e Classic IOR, tra cui una trentina provenienti dall'estero. Da evidenziare l'impegno di Gilla di Claudio Ceresani, che ha compiuto il trasferimento da Fano a La Spezia per partecipare alla stagione di regate tirreniche

La nostra associazione conta circa 130 soci di cui una novantina sono soci armatori e una quarantina simpatizzanti. Nel 2024 abbiamo emesso 73 certificati CIM.

Il campionato CIM 2024 con 9 tappe mediterranee tra Francia, Spagna e Italia ha avuto una forte presenza italiana. Le tappe italiane sono state Argentario, Napoli e Imperia. Tre delle cinque categorie del campionato sono state vinte da barche italiane: Marga di Alessandra Angelini negli Epoca Aurici, Crivizza di Ariella Cattai nei Classici e Ojalà II di Susan Holland, per la seconda volta consecutiva, nei Classic IOR.

Associazione Italiana Vele d'Epoca  
c/o Yacht Club Italiano - Porticcio Duca degli Abruzzi - 16128 Genova  
e-mail [presidenza@aive-yachts.org](mailto:presidenza@aive-yachts.org)

La nuova categoria “Classic IOR”, per barche varate tra il 1970 e il 1984 in buono stato di manutenzione che abbiano già avuto un certificato IOR in passato, è in buona espansione. Ad oggi abbiamo nei nostri registri 19 barche Classic IOR tre delle quali sono barche iscritte nel 2024. È importante continuare a promuovere questa categoria, soprattutto in Adriatico, dove auspichiamo di organizzare presto manifestazioni con una classifica in questa categoria.

Nelle regate dell’Argentario ed Imperia abbiamo avuto abbastanza iscrizioni per selezionare la classe sperimentale Cruiser che riunisce yacht con disegno mirato alla crociera e che competono su un percorso a loro più adatto. È stato un buon successo, molto apprezzato dagli armatori, ed il CIM ha deciso di ripetere la sperimentazione nel 2025.

Un momento memorabile del 2024 è stato settembre a Barcellona, quando, accanto alla Coppa America, si sono svolti il campionato del mondo dei 12 metri e la PUIG Vela Clásica, con quasi 100 barche d’epoca contemporaneamente in gara. Grazie all’impegno di Roberto Olivieri e Mario Bergamini, l’AIVE ha organizzato su nave Palinuro un evento che ha riunito con successo le realtà italiane della vela presenti in città.

Guardando al 2025, abbiamo presentato a novembre a Venezia il calendario del prossimo anno, accolti con grande calore dalla Compagnia della Vela. Tra le novità, le **Grandi Regate Internazionali di Sanremo** che saranno la tappa inaugurale del campionato CIM, aperte a tutte le categorie CIM. Al nostro incontro di Venezia abbiamo premiato i vincitori dei Trofei AIVE del Tirreno (Marga, Crivizza, Ojalà II) e dell’Adriatico (Serenity, NemboII) e assegnato il **Premio challenge Giancarlo Lodigiani** a Ferdinando Zanoletti, selezione non facile poiché sono state sei le nomination inviate dai soci AIVE, tutte di altissimo valore.

Un aspetto su cui stiamo investendo molto è la comunicazione. Grazie al Segretario Generale Francesca Lodigiani, abbiamo una sezione regolare sul bollettino mensile del CSTN e, con l’arrivo della nostra nuova collaboratrice Giulia Gemelli, stiamo rafforzando la presenza sui social

Associazione Italiana Vela d’Epoca  
c/o Yacht Club Bellano - Portofino Duce degli Abruzzi - 10128 Genova  
e-mail: [info@aitve-yachts.it](mailto:info@aitve-yachts.it)

media. Nei prossimi mesi, condivideremo schede delle nostre barche più belle accompagnate da brevi interviste agli armatori. Se desiderate partecipare a questo progetto contattate Giulia all'indirizzo: [giulia.gemelli@sportandpress.com](mailto:giulia.gemelli@sportandpress.com).

Un grazie particolare ad Ariella Cattai che continua a tenere in ottimo stato il nostro sito web.

Segnalo infine un'importante novità: da dicembre 2024, MARIVELA ha un nuovo comandante, Roberto Bottazzi Schenone, che già contribuisce con la sua esperienza ai lavori del Consiglio Direttivo.

Nei prossimi mesi verrà avviata la procedura che porterà al rinnovo del Consiglio Direttivo il cui mandato quadriennale si conclude in autunno, periodo durante il quale il nostro Vicepresidente Pino Cannatà resterà a bordo mantenendo la sua carica. La procedura per il rinnovo inizierà durante l'assemblea annuale AIVE che si terrà allo Yacht Club Italiano a Genova Sabato 5 Aprile prossimo, con la nomina della commissione elettorale. Vi invito sin da adesso a pensare come vedete l' AIVE oggi e come la vorreste tra quattro anni, in modo da dare un contributo alla discussione in Assemblea ed eventualmente un indirizzo al prossimo Consiglio Direttivo. E vi invito anche a pensare di dedicare una piccola parte del vostro tempo all' AIVE candidandovi per una delle cariche elettive per il prossimo quadriennio.

Il nostro impegno attuale è far crescere la partecipazione alle attività AIVE e CIM, coinvolgendo nuovi armatori e valorizzando la categoria Classic IOR. Vi aspettiamo quindi numerosi all' assemblea annuale il 5 Aprile a Genova allo Yacht Club Italiano .

Nel frattempo, insieme al Segretario Generale e a tutto il Consiglio Direttivo vi faccio moltissimi auguri di buona fine e per un ottimo 2025.

Un caro saluto

## VELISTI e NINFE MARINE

*Va a vela con una famosa barca che si chiama "Galatea", il nome di una delle cinquanta ninfe del mare, le Nereidi, figlie di Nereo la cui abituale residenza è in fondo all'oceano con il compito di assistere i marinai. È il nostro affezionato amico e lettore, Giuseppe La Scala affermato avvocato milanese, amante della vela esclusivamente con barche di legno, d'epoca e possibilmente con gloriosi trascorsi agonistici. Tempo fa gli avevamo chiesto un suo ricordo su "Galatea", che non ci ha negato. ("Galatea" batte il guidone del Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli)*

### **GALATEA, BARCA BLASONATA . . . e il suo vulcanico armatore GIUSEPPE LA SCALA**

Io sono un amante della vela, e dopo le esperienze giovanili sono tornato a regata regolarmente venti anni fa, quando ero intorno ai quaranta.

Restituito a quel mondo, quasi casualmente, dal Circuito delle Vele d'Epoca, ho poi proseguito a competere sui Dinghy 12', scegliendo subito barche rigorosamente in legno e divertendomi tantissimo.

E quando qualche anno fa, cercando un'esperienza che si integrasse e completasse quella del primo singolo olimpico, ho iniziato a frequentare i meravigliosi Dragoni, sempre una barca di legno (e d'epoca) mi sono scelto.

Così da qualche stagione - dopo un restauro che è stato esso stesso una insostituibile esperienza nautica ed esistenziale - timono in regata il Baglietto del 1951 che rappresentò l'Italia all'Olimpiade di Helsinki del 1952 e vinse il Marblehead Trophy alla Kiel Woche del 1955.

La barca è ancora competitiva (perché i Dragoni sono un miracolo della vela sportiva) e, se sono bravo, mi tolgo ancora qualche soddisfazione agonistica.

Ma anche quando bravo non sono, una soddisfazione personale me la tolgo comunque: quale che sia la banchina alla quale la mia barca - **Galatea II (foto)** - è ormeggiata, è sempre lei la più ammirata da avversari, spettatori e curiosi.

Velisti esperti o semplici passanti le dedicano uno sguardo - e spesso una sosta, e magari quattro chiacchiere quando sono a bordo a trafficare - che difficilmente riservano a una barca moderna.

E lo stesso accadeva sul piazzale dove armavo il Dinghy 12' in attesa che i concorrenti fossero chiamati in acqua.

Ci sono tante cose in quegli sguardi: l'ammirazione per la bellezza e la naturalezza delle linee, che i corsi di fasciame esaltano come la vetroresina non può fare; lo stupore per la evidenza della manifattura artigianale e l'abilità del costruttore; il piacere estetico dei materiali che accompagnano l'uomo in acqua, in una laica celebrazione della Natura e del nostro posto - rispettoso - in essa.

Quando capisci ciò, ti rendi allora conto che la memoria del passato non è semplice, e magari insensata, nostalgia. Non è banale reducismo di anziani signori che passeggiano per la banchina.

Ma è la fiamma della nostra essenza di spiriti che cercano nel profondo il perché e il senso del loro inscindibile rapporto con l'acqua e l'orizzonte.



*Giuseppe La Scala. Avendo tardato involontariamente la pubblicazione di questo ricordo, Giuseppe è stato eletto Segretario della Assoc. Italiana Classe Dragone.*



**NAVI DA GUERRA E NAVI MERCANTILI AFFOLLANO IL PORTO DI LISBONA NEL XVI SECOLO**  
*(Particolare di xilografia di Theodoro de Bry, incisore olandese)*

