



FEBBRAIO 2025
N° 150

Notiziario CSTN



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIV - N° 150

NOTIZIARIO ON-LINE

febbraio 2025

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La ballata del grande veliero | pag. 24 |
| • Navigazione delle grandi scoperte (4a) | pag. 2 | • Canottaggio Storico | pag. 29 |
| • I grandi eroi del mare | pag. 9 | • Modellismo | pag. 35 |
| • I grandi personaggi dello yachting | pag. 12 | • Libri in vetrina | pag. 37 |
| • La regia Cannoniera "Carlotto" | pag. 17 | • A.I.V.E. NEWS | pag. 38 |
| • Bella barca per un bravo attore..... | pag. 19 | • Ultima di copertina | pag. 39 |

EDITORIALE

Si richiama l'attenzione dei lettori precisando che in questo numero troverete Il quarto capitolo della Storia delle grandi scoperte dedicato a Cristoforo Colombo, capitolo appositamente curato dal Prof. Sannino per il Notiziario. Inoltre diamo il bentornato: allo storico amico Antonio Formicola che ci racconta una poco conosciuta avventura in Cina agli inizi del '900 di una cannoniera della nostra Marina e a Franco Poddu prezioso come sempre. Un grazie particolare al giornalista report nel sud-est asiatico, Massimo Morello, che vive a Bangkok da dove ci ha gentilmente concesso di pubblicare un suo vecchio articolo in ricordo del sommergibile Scirè dove è stato imbarcato il Padre.

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 del circuito italiano di barche d'epoca".

Hanno collaborato: **Franco Anselmi Borretti, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gianni Magnano, Livio Lupi, Massimo Morello, Vincenzo Palomba, Sergio Pepe, Franco Puddu, Paolo Rastrelli**

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

Gennaio 2025 – si riprendono le attività! .. 21 gennaio: "il mare non è acqua – l'ecologia tra scienza, arte e cultura marinara" convegno promosso dal Rotary – distretto 2101 Italia, rivolto ai ragazzi dai 16-18 anni, svoltosi presso la Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli (mattina) e presso la Sezione di Napoli/CSTN (pomeriggio). Intervento del Direttore del Centro Studi sul tema "Il CSTN, una perla della Cultura e della Tradizione Marinara".

- **23 gennaio:** "Leghiamoci ad una storia", incontro culturale organizzato dalla Sezione di Napoli con la collaborazione del Centro Studi. In tale occasione Vittorio del Tufo (vicedirettore de Il Mattino di Napoli) ha presentato la sua ultima pubblicazione "Il caso Virgilio". Un romanzo a tinte gialle attinente ai "misteri" legati alla figura del poeta Virgilio. L'attività di registrazione e classificazione dei certificati di cui all'archivio UVAI è verso la conclusione!

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

Stiamo seguendo appassionatamente il Prof. Sannino nel suo generoso impegno di preparare i capitoli che pubblichiamo in formato ristretto sul Notiziario rispetto alla sua opera già data alle stampe in due volumi (in cofanetto). Specialmente questo quarto capitolo dedicato alla scoperta delle scoperte e al suo complesso, e per certi versi discutibile principale protagonista, consente al lettore, rimasto a quanto appreso a scuola, la possibilità di conoscere ed analizzare un Colombo ben diverso da quello che normalmente conosciamo.



LA PIÙ GRANDE SCOPERTA GEOGRAFICA DELLA STORIA CRISTOFORO COLOMBO

SILVESTRO SANNINO

(Quarto capitolo)

Cristoforo Colombo è il protagonista della più grande scoperta geografica di ogni tempo.

Egli è l'uomo che il 12 ottobre del 1492, in navigazione verso ponente, al comando di una flottiglia composta da una nave e da due caravelle, "inciampa" in un'isoletta, Guanahani, di un immenso continente, occulto, sconosciuto che viene così rivelato in modo chiaro e definitivo alla Cristianità.

Per essere il protagonista di un evento eccelso, unico, senza eguali Colombo occupa un posto nella Storia di grande rilievo, di primo ordine, e questo a prescindere dalle ragioni e dalle circostanze che furono alla base della grande e sensazionale e irripetibile impresa.

La sua opera è frutto di una felice idea, semplice, geniale, forse istintiva ma che trascende i limiti del razionale e fu perseguita, preparata e realizzata con assoluta convinzione, con fede e tenacia incrollabili, con un'ostinazione quasi ossessiva, alle frontiere delle potenzialità umane.

Ma egli è anche un uomo di azione e, come accade per tutti gli uomini di azione, i suoi meriti, il valore del suo contributo dato al progresso della umanità dipendono da fattori e giudizi morali, in parte soggettivi, condizionati da influenze culturali, ideologiche che variano nel tempo e nei luoghi.

Cristoforo Colombo (*dipinto nel Museo di Genova*) è un personaggio complesso, sfuggente dagli aspetti culturali e dai tratti psico-logici controversi: ora profondo e misterioso, geniale nelle intuizioni, tenace nelle iniziative e coraggioso nelle azioni; altre volte strano, imprevedibile, incoerente, indecifrabile ed enigmatico ma sempre dal fascino intenso e coinvolgente. Egli, pur essendo un autodidatta, ha costretto, per oltre cinquecento anni, persone di alto intelletto, a discutere di problemi fondamentali che spaziavano dalla filosofia alla cosmografia, alla geografia, alla religione con riflessi di ordine politico, sociale ed economico di ampia portata storica.

Una sterminata bibliografia ha indagato l'uomo Colombo, le sue origini e la sua vita, alimentando un mito ed una leggenda che non sempre sono coerenti con la realtà. I giudizi su Colombo vanno dagli elogi più sperticati, talora intrisi di un campanilismo fuorviante, alle critiche più severe specialmente per quanto concerne la sua arte nautica, peraltro poco esplorata dagli storici.

La storiografia prevalente ritiene Colombo un grande esploratore e capitano di mare ma privo di esperienza e di talento amministrativo. Vale per tutti il giudizio dello storico e ammiraglio americano Samuel Eliot Morison: "Lo scopritore del continente americano non è stato un buon amministratore ma è stato un grande navigatore, il più grande della sua epoca". E tuttavia il Morison deve precisare che Colombo fu abile nella "navigazione stimata", malgrado riconosca che il genovese valutava i cammini con un errore in eccesso di circa il 10%, mentre aveva poca perizia con gli astri.

Anche i giudizi di Victor Hugo: Se Colombo fosse stato un buon cosmografo non avrebbe scoperto l'America (Les Travailleurs de la Mer); La gloria di Colombo non consiste nell'essere arrivato ma nell'aver salpato



l'ancora (citato da Cesare De Lollis) denotano una personalità complessa, controversa, difficile a penetrare, decifrare e valutare.

La vita di Colombo ha conosciuto fasi alterne di profonda depressione e di grande esaltazione. Onori e oneri, felicità e tristezza, gioie e dolori, euforia e delusioni sono stati una costante della sua intensa e avventurosa esistenza. Deriso quando presentava il suo "progetto" alle giunte scientifiche del Portogallo, prima, e poi della Spagna; in trionfo accanto al Re Fernando al ritorno dal viaggio di scoperta; dimenticato alla sua morte, non da povero, a Valladolid nel 1506.

L'assunto, l'assioma "Colombo ha fatto una grande scoperta e quindi è un grande navigatore" ha guidato ed ha condizionato un po' gli autori entusiasti, apologeti del genovese ha creato equivoci e polemiche per molto tempo, senza spiegazioni razionali; argomento che ho trattato e penso di aver risolto in buona parte, in termini plausibili, nel mio saggio "L'Arte Nautica di Cristoforo Colombo", in dotazione presso la biblioteca del CSTN. Qui di seguito riporteremo alcuni punti essenziali.

Le possibili domande e gli aspetti che meritano una risposta adeguata sono: a) origine e genesi del progetto; b) le competenze nautiche e geografiche del genovese; c) le difficoltà delle navigazioni sulle rotte effettuate; d) le valutazioni e i giudizi sull'arte nautica di Colombo.

ORIGINE E CONSISTENZA DEL PROGETTO

Colombo arriva fortunatamente a Lisbona nel 1476 e cerca di inserirsi nella società attiva. Nel 1479 sposa Felipa Moniz Perestrello, figlia del governatore di Porto Santo, dalla quale ebbe il figlio Diego. Egli entra così in un ambiente di certo ben informato sui viaggi di descrobimentos e qui matura l'idea del fantasioso genovese di navigare verso ponente, forse per arrivare in India; ma secondo l'americanista Henry Vignaud egli era diretto a qualche isola o terraferma dell'oceano.

Colombo propose la sua "idea", più che "progetto" al re Joao II intorno al 1483 mentre Diogo Cao era impegnato nel suo faticoso viaggio verso sud, contro la corrente del Benguela e gli alisei di sudest. Il Re fece esaminare la proposta dalla giunta dei matematicos, formata dagli astrologi José Vizinho, José Rodrigo nonché da Diogo Ortiz. Essi avevano anche fatto dei rilievi in Guinea mediante osservazioni di sole con astrolabio e quadrante, come lo stesso Colombo ricorda nella postilla n. 490 al libro di D'Ailly, Imago Mundi, in suo possesso. Nella nota, fra l'altro, egli fa riferimento al valore del grado terrestre che lui stesso avrebbe determinato, trovandosi in accordo con Alfragano che lo valuta in 56 e 2/3 miglia (arabe, di 1972 metri circa). La proposta fu respinta per vari motivi, secondo gli storici dell'epoca. Essa fu ritenuta, a ragione, inconsistente sul piano geografico e cosmografico; inoltre, secondo Las Casas, le richieste avanzate da Colombo furono giudicate esose.

Deluso Colombo si trasferisce in Spagna col figlio Diego, anche perché pare che la moglie Felipa sia morta. In Spagna fu accolto al convento della Rabida a Palos da padre Antonio de Marchena che era buon astrologo. Si lega poi con una giovane di Cordoba Beatrice de Aranha, da cui nel 1488 nacque il figlio Fernando che sarà il suo primo biografo, ma non la sposerà mai. Colombo affina le sue idee e comincia a entrare nelle simpatie di persone che contano come Luis de Santangel. Il genovese si dà da fare. Come lui stesso annota in una postilla, egli è presente a Lisbona al ritorno di Bartolomeu Dias che nel suo viaggio ha superato il Capo di Buona Speranza aprendo così la via per l'India.

Nella nota egli dice che Dias ha raggiunto una latitudine di 45°S ed ha fatto un cammino da Lisbona di 3100 leghe. I due valori sono affetti da errori elevati ma Colombo non fa alcun commento in merito. Intanto la sua proposta ai Re Cattolici, Isabella e Fernando (*immagine*), fatta nel 1486, veniva rigettata da un gruppo di saggi presieduti da Fernando di Talavera, confessore della Regina, che la ritengono fantasiosa e non praticabile. Ma Colombo non si arrende ed alla fine vede premiata la sua tenacia. Dopo la presa di Granata la Regina gli concesse tre navi per navigare verso ponente. Colombo pretese ed ottenne, nero su bianco, una serie di titoli, onori e privilegi che furono sanciti negli accordi del 17 aprile 1492 noti col nome di Capitolazioni. Mai un navigatore aveva ottenuto



così tanto ed i Re Cattolici non si resero conto della enormità delle concessioni che dovevano portare in seguito ad un contenzioso tra la Corona e gli eredi di Colombo, i Pleitos.

Le tre navi erano la nao *Santa Maria* e le caravelle *Pinta* e *Nina*. Esse furono fornite dalla città di Palos per doveri pregressi verso la Corona. L'equipaggio, pure di Palos, era guidato dai fratelli Martin, Vincente e Francisco Pinzon marinai provetti che godevano della stima degli altri marinai.

IL VIAGGIO DELLA GRANDE SCOPERTA

La flottiglia partì da Palos il giorno 3 agosto del 1492 e diresse per le Canarie dove arrivò dopo sei giorni,



secondo i tempi usuali necessari per coprire il percorso di circa 230 leghe (circa 700 miglia nautiche). Vi fu una lunga sosta per cambiare le vele della Nina da latine in redonde, per completare le provviste di bordo e, forse, anche per motivi galanti. La sosta di quasi un mese fu provvidenziale perché evitò alla flottiglia la fase più cruenta degli uragani nei mari dei Caraibi.

Ai primi di settembre le navi lasciano l'isola di Ferro e mettono la prua a ponente, direzione che Colombo fa

seguire in modo rigoroso. Tuttavia a causa di una declinazione magnetica verso ovest crescente e per effetto delle correnti la rotta sarà inclinata verso libeccio. Pertanto essi inciampano nell'isoletta di Guanahani in latitudine 24°N, la quale si trova 4° più a sud rispetto a Ferro.

La navigazione del primo viaggio non presenta difficoltà di tipo nautico o meteo marine. Colombo tiene un giornale di bordo con i cammini giornalieri espressi in leghe ed in miglia romane di 1481 metri e, come viene indicato, ogni lega è formata da 4 miglia. Il giornale di bordo originale è andato perduto; quello a noi pervenuto è una riduzione operata da Bartolomeo Las Casas ma sufficiente per capire ed interpretare gli aspetti essenziali del viaggio.

Colombo dice di tenere un doppio computo del cammino: uno, esatto e riservato; l'altro alterato in difetto per la ciurma affinché non si spaventasse se il viaggio risultasse troppo lungo. Colombo più bravo degli altri? Come ho dimostrato nel mio libro citato l'espedito del doppio cammino è solo una delle tante vanterie del genovese, il quale, come la maggior parte dei navigatori di ventura, è portato a magnificare sempre le proprie competenze nautiche. Intanto le altre due navi facevano la loro stima del cammino e poi nella realtà il suo cammino riservato era affetto da un errore di oltre il 10% mentre quello ridotto o "addomesticato" aveva un valore prossimo a quello degli altri piloti e risultava più vicino al vero. Inoltre Colombo fa stime errate sulle correnti, sulle indicazioni desunte dal volo degli uccelli e su altri indizi. Sulla declinazione magnetica fa delle considerazioni non molto chiare e appropriate. A. von Humboldt è entusiasta delle doti di acuto osservatore di Colombo e tuttavia il genovese, severo nel controllo della sua rotta per ponente, nulla dice nel Giornale di Bordo il giorno 13 di settembre in cui il sole tramontava ad ovest e doveva tenerlo giusto di prora.

Il 12 ottobre un marinaio della *Pinta* avvista terra verso le due di notte ma Colombo dirà al giornale che lui verso le dieci aveva visto una luce, come un lumicino, e si attribuì il premio previsto.

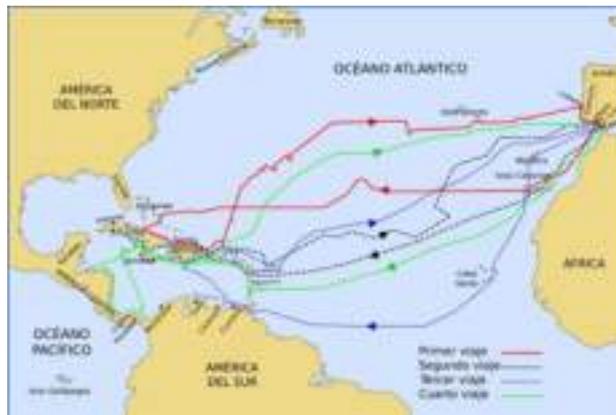
Tra ottobre e dicembre, mentre esplora le coste nordorientali di Juana (Cuba) Colombo dice di osservare la Polare 4 volte, con il quadrante, riportando un valore della latitudine di 42° N (tre volte) e 34°N (una volta) mentre si trovava tra i 20° e i 21°. Siamo quindi di fronte a valori affetti da errori molto grandi, si direbbe sballati. Da cui, assieme ad altri elementi, sono derivate severe critiche sulle capacità nautiche di Colombo, l'Ammiraglio del mare Oceano, da parte di autorevoli studiosi quali O. Peschel, A. Breusing, S. Ruge, H. Wagner, E.G.R. Taylor ed altri. I tentativi di giustificare, spiegare tali errori da parte di alcuni apologeti del celebre scopritore sono sempre piuttosto goffi, fino a sfiorare il ridicolo. Al riguardo penso di aver fornito, nel mio saggio già citato, un'analisi imparziale ed un quadro verosimile e congruo della intera vicenda della nautica di Colombo.

In seguito Alonso Pinzon, un marinaio semplice ma impulsivo, si stacca con la sua *Pinta*, ansioso di cercare l'oro per proprio conto; Colombo passa a esplorare la costa nord della Hispaniola (Haiti) con una accurata e

originale descrizione; ma nella notte di Natale la *Santa Maria* scivola su un basso fondo roccioso e si sfalda. Colombo decide di lasciare sul luogo, chiamato La Navidad, un presidio di 38 uomini che saranno tutti uccisi dagli indios che l’Ammiraglio riteneva innocui.

IL RITORNO IN CASTIGLIA

In seguito, 8 gennaio 1493, la *Pinta* si ricongiunge. Pinzon si scusa ma Colombo dissimula il suo pensiero negativo che affida al Giornale, destinato in primis ai Re Cattolici. Il giorno 16 gennaio inizia il viaggio di ritorno. Si naviga tra il nord e l’est e si lasciano andare le navi a



Le rotte dei quattro viaggi di Colombo.

bell’agio secondo il vento. Agli inizi di febbraio le due caravelle hanno guadagnato in latitudine e Colombo dice che la Polare si vedeva alta come a Capo San Vincenzo. I venti ormai girano e spirano da ovest e si naviga per levante. Lo scopritore aggiunge che non poté osservare la Tramontana né con l’astrolabio né con il quadrante perché il mare grosso non lo consentiva; e tuttavia negli altri giorni in cui il mare era stato calmo non aveva fatto osservazioni della Polare o del Sole.

Le navi procedono verso levante con andatura spedita e giungono nei paraggi delle isole Azzorre. Il 6 febbraio Vincente Pinzon ritiene di avere l’isola di Flores a nord e Madera a est mentre il pilota Roldan stima di avere l’isola di Fayal a nordest e Porto Santo a est. Il giorno dopo, il 7 di febbraio, secondo i calcoli dell’Ammiraglio la nave Nina si trovava 75 leghe a sud di Flores (e qui si fa notare che S.E. Morison osserva “in merito alla longitudine egli, cioè Colombo, non volle saggiamente in quel momento pronunciarsi”). Ergo, il buon Ammiraglio e storico di razza non si è accorto che Colombo dicendo di trovarsi 75 leghe a sud di Flores ha fornito anche la sua longitudine che è quella di Flores. Peraltro cosa significa che uno non si pronuncia nel fare la stima della posizione? Anche Peralonso Nino si esercita nella stima o arbitrio della posizione della nave.

La notte del 10 febbraio, dopo che sono state percorse circa 110 leghe verso levante, rispetto al giorno 7, l’Ammiraglio calcola di trovarsi ancora a sud di Flores, come tre giorni avanti e lascia Nafe (attuale Casablanca in 33.5°N) a levante mentre gli altri piloti, dice lui, stimano di trovarsi molto più avanti. Si noti che ancora una volta Colombo fornisce dati diversi e poco coerenti tra loro. Egli fa svanire un cammino di circa 110 leghe, fatto in tre giorni! Ma le 75 leghe a sud di Flores da dove sono scaturite? Poiché Colombo non ha fatto misure astronomiche o di altura, le ha dovuto desumere dalla stima e dalla carta nautica. E quale modulo ha impiegato? Si presume, di certo, il suo, di 56 e 2/3 miglia al grado pari a 14.2 leghe al grado.

Dunque se Colombo stima di trovarsi sul parallelo di Nafe o Anafe in 33.5°N mentre Flores era in 39.5°N ricava una differenza di latitudine di 6° a cui corrispondono, nel suo modulo, oltre 85 leghe e non 75. Se poi carteava con i piloti, come egli afferma, si sarebbe dovuto accorgere che col modulo di 16 e 2/3 leghe al grado l’arco di meridiano tra Flores ed il parallelo di Nafe doveva risultare vicino alle 100 leghe altro che 75 leghe!

Mercoledì 12 febbraio comincia una tempesta che diventa sempre più violenta. Le caravelle vanno a palo secco e si perdono di vista. Venerdì 15 la *Nina* avvista terra di prua; poi ne avvistano un’altra ed infine lunedì 18 danno fondo in un’isola che risulta essere Santa Maria delle Azzorre, in 37°N. Al Giornale Colombo annota che aveva finto un maggior cammino per confondere i piloti perché voleva rimanere l’unico padrone di quella rotta per le Indie. E Las Casas aggiunge “come infatti rimase”. Questo passo forse rivela bene l’uomo e il navigatore; ma anche il suo biografo Las Casas il quale quando scrive, nel 1552, sa bene che la rotta per le Indie era stata subito seguita da altri navigatori primo tra i quali Antonio de Torres nel 1494 e nel 1495 con tempi di traversata migliori.

Domenica 24 febbraio si levò un vento da ponente libeccio propizio per la navigazione verso la Castiglia. L’Ammiraglio rinunciò a fare legna e la zavorra di pietra e mise subito alla vela con rotta a levante seguendo il parallelo comune di Santa Maria e Capo San Vincenzo. Dopo tre giorni ed un cammino di circa 100 leghe fu investito da venti contrari e da marosi. Mercoledì 27 febbraio il genovese stimava di trovarsi a 125 leghe da Capo San Vincenzo, 80 leghe dall’isola di Madera e 106 leghe da Santa Maria. E’ la prima volta che Colombo

indica una posizione mediante tre distanze, e non è a caso. La sua rotta coincideva col parallelo Santa Maria-San Vincenzo ed egli considera il punto nave che tiene Madera al traverso della rotta, sul suo meridiano. Segnata la posizione sulla carta verifica col compasso che si trova a 106 leghe dall'isola di Santa Maria e quindi le altre



due distanze 125 e 80 leghe.

Madera (*mappa*) veniva a trovarsi per meridiano, quindi le 80 leghe di distanza dall'isola erano la misura dell'arco di meridiano compreso tra i 37°N del punto nave e 32.3°N di Madera. Tale arco, secondo il modulo di Colombo di 14.2 leghe al grado, equivale a 66.7 leghe, distanza diversa da quella indicata dall'Ammiraglio. Ma i cartografi ed i piloti usavano il modulo di 16 e 2/3 leghe al grado e quindi ricavano una distanza di 79 leghe che sono in pratica le 80

leghe indicate da Colombo. Evito ogni ulteriore considerazione su Colombo uomo e navigatore! Intelligenti pauca!

Non è chiaro se a causa della tempesta o per scelta voluta Colombo con la *Nina* approda nel Tago. Viene ricevuto da Re Joao II in modo cortese al quale comunica la scoperta delle nuove terre; dopo uno scambio di pareri su vari argomenti il re gli offre un passaggio per la Castiglia via terra ma Colombo declina l'offerta; riprende il mare verso sud, supera Capo San Vincenzo e dirige verso Palos ove giunge il 15 marzo precedendo di poco l'altra caravella, la *Pinta* di Martin Alonso Pinzon che era stata spinta dalla tempesta verso la Galizia. Pinzon muore dopo pochi giorni mentre Colombo viene accolto con tutti gli onori. Pietro Martire d'Anghiera primo storico delle scoperte inizia la sua lettera al cardinale Ascanio Sforza con le parole: "Christophorus Colonus quidam ligur vir...". Ora quel certo Cristoforo Colombo, uomo ligure veniva invitato a fianco del Re nelle occasioni solenni.

IL SECONDO VIAGGIO

Dopo il trionfo il gran consigliere dei Re Cattolici, Juan Rodriguez de Fonseca, fece subito approntare una flotta di 17 navi e 1200 uomini, e Cristoforo Colombo parte per il secondo viaggio il giorno 25 settembre 1493; dopo 6 giorni raggiunge la Gran Canaria dove si fanno le solite provviste. Il 13 ottobre la flotta lascia l'isola di Hierro con rotta a ponente un po' inclinata verso garbino. Domenica 3 novembre viene avvistata, dopo un cammino di quasi 800 leghe, l'isola a cui Colombo dà il nome di Dominica in 15.8°N. Si seguono le Piccole Antille verso nord ed il 28 novembre le navi arrivano alla Navidad dell'Hispaniola. Qui apprendono che i 38 uomini del presidio sono stati trucidati dagli indios e termina, purtroppo, la fase poetica, lirica della scoperta del Nuovo Mondo.

Iniziano varie difficoltà e per mancanza di provviste e attrezzi agricoli il 3 febbraio 1494 viene inviata in Castiglia una flotta di 12 navi al comando di Antonio de Torres, fratello della balia del principe Don Juan. Il de Torres trova subito la rotta buona; si porta verso nordest fino ad afferrare i venti da ovest, quindi dirige per est e con una traversata rapida di 35 giorni giungono a Cadice. Le navi ritornano nel Nuovo Mondo con le provviste richieste. E' probabile che de Torres sia partito da Hierro con rotta ovest un po' inclinata a garbino fino al parallelo di 20°N e da qui abbia proseguito con rotta a ponente. L'anno dopo, Antonio de Torres ripete il viaggio per la Spagna migliorando ancora i tempi delle traversate.

Intanto il 5 settembre 1493, poco prima della partenza del secondo viaggio, i Re Cattolici avevano chiesto a Colombo di approntare la carta delle terre scoperte, come aveva promesso, ma la sua consegna non fu mai fatta. Inoltre nella fase di preparazione del Trattato di Tordesillas i Re chiesero a Colombo di partecipare ai lavori in qualità di esperto o inviare una sua persona fidata. Ma anche questa volta Colombo non accolse le richieste. Nel 1496 egli fece ritorno in Castiglia per riferire sulle attività e tuttavia scelse una rotta diretta ed impiegò più di tre mesi per arrivare a Cadice.

IL PARADISO TERRESTRE

La stella di Colombo comincia ad offuscarsi negli ambienti di corte. Solo la regina Isabella continua a sostenerlo. Colombo prepara un terzo viaggio e segue una rotta più a sud, alle latitudini delle isole di Capo Verde per verificare la esistenza di un continente a ovest che il re Joao II aveva sospettato. Il viaggio inizia il 30

maggio 1498 e la traversata fu faticosa per il gran caldo; al termine egli avvista un promontorio che chiama Trinidad. Nella navigazione seguente fa delle misure “strane” della Polare e da esse desume che la Terra non è rotonda ma ivi presenta una protuberanza (pezon) come il seno di una donna (una teta de mujera). In questa zona elevata sulla quale la nave ascende con cammino leggero egli colloca il Paradiso Terrestre. Le osservazioni strane e la teoria della forma della Terra, già criticate da Pietro Martire d’Anghiera, fecero inorridire il grande geografo A. von Humboldt che pure era un fervente, entusiasta ammiratore di Colombo.

Dopo aver esplorato il golfo di Paria la navigazione prosegue con rotta in media per nord ovest fino a Santo Domingo, la capitale dell’Hispaniola. Qui trova una situazione peggiorata per i metodi di governo atroci anche dei fratelli Bartolomeo e Diego tanto che i Re Cattolici inviarono un commissario un certo Bobadiglia il quale vista la situazione mise ai ferri i fratelli di Colombo e lo stesso Ammiraglio fu inviato in Castiglia in catene per un processo formale nel 1500.

Intanto gli antichi piloti di Colombo Peralonso Nino, Vincente Yanez Pinzon, Alonso de Hojeda ai quali si aggregò pure Amerigo Vespucci, esploravano con successo le coste del continente del Nuovo Mondo. E così Colombo a otto anni dalla grande impresa, e dopo pochi mesi che Pedro Alvares Cabral diretto in India aveva scoperto la costa del Brasile, conosceva l’umiliazione dei ferri per i suoi limiti nei problemi politici e amministrativi.



(Colombo in catene, Benedetto Delisi, marmo 1872, Galleria d’Arte Moderna - Palermo)

EL ALTO VJAGE

Tuttavia i Re Cattolici non si mostrarono ingrati e diedero a Colombo la possibilità di fare un ulteriore viaggio di scoperta per tentare di trovare il passaggio per i mari delle Indie ma con un espresso divieto di fare schiavi gli indigeni e di riservare le ricchezze ricavate agli emissari dei Re. Il viaggio era a totale carico della Corona e faceva anche espresso divieto di sbarcare alla Hispaniola, salvo nel ritorno.

Il quarto ed ultimo viaggio vide la partecipazione del figlio Fernando, appena tredicenne, che scriverà le Historie le quali restano una delle principali fonti storiche dello scopritore genovese.

Nella Lettera Rarissima scritta dalla Giamaica il 7 luglio 1503 Colombo dice che partì da Cadice con quattro navi; giunse alle Canarie dopo 4 giorni e di qui in sedici giorni copri le 850 leghe della traversata per Dominica, la più rapida effettuata sulla distanza stimata con buona precisione. Alla fonda a Santo Domingo il 30 giugno 1502 Colombo, grazie anche ad un’artrosi che da tempo lo aggrediva, fece una previsione della tempesta che poi causò l’affondamento della flotta diretta in Castiglia, salvo la nave che portava i suoi beni. Al ridosso dell’Hispaniola egli evitò grossi danni per i venti da nord. Da Santo Domingo la navigazione riprese per la Giamaica e quindi puntò su Juana; poi con rotta tra ovest e sud toccò le coste dell’attuale Honduras. Seguì poi la costa in direzione est-sud-est ove la navigazione riuscì faticosa per i venti e le correnti contrarie. Fu invece più agevole scivolare lungo le coste del Nicaragua, dirette da nord a sud per un salto longitudinale di ben 5 gradi. La geografia del luogo era idonea per verificare il valore del grado di meridiano ma Colombo non lo fece, come in altre circostanze simili. Nella Lettera Rarissima egli conferma il valore del suo modulo di 14.2 leghe al grado perpetuando una posizione errata e fitta di dubbi. Comprende che nella zona esiste uno stretto oltre il quale vi era il mare, forse quel mare per l’India. Era il mare di Veragua (Panama) ma si trattava di uno stretto di terra, un istmo, e non di mare. Colombo perde due navi assalite dalla micidiale teredine che minaccia pure le altre. Bisogna mettersi sulla via del ritorno. La posizione è incerta. Colombo sequestra le carte nautiche ai piloti e ai marinai e prende il cammino per nord con una scelta infelice. Perviene sulle coste di Juana e da qui dirige verso sud-est per la Giamaica, con venti e correnti contrarie e le navi in condizioni sempre più precarie. Infine, alla vigilia di San Giovanni del 1503 le due navi superstiti riescono a “far costa”, appaiate e puntellate, nel porto di Santa Gloria, ove rimangono arenate, immobili, per sempre.

E’ una situazione senza vie di uscita. Santo Domingo dista 250 leghe sulla carta, in realtà sono circa la metà ma pur sempre proibitive per un’almadia. Ma Diego Mendez, marinaio di grande fedeltà e devozione per Colombo,

si offre con sei cristiani e dieci indiani per tentare l'impresa di andare a chiedere una nave per il recupero dei naufraghi. Il primo tentativo non riesce, fallisce; ma bisogna riprovare e questa volta Mendez viene affiancato da un'altra almadia, guidata dal genovese Bartolomeo Fieschi, che era stato capitano della nave Viscayna, andata perduta nel Veragua.

Le due almadie lottano contro gli elementi meteo marini avversi e malgrado una crisi di sete e di energia degli equipaggi riescono a raggiungere la Hispaniola per chiedere soccorso. Mendez, con le rendite di diritto dell'Ammiraglio, si procura una nave per il recupero dei naufraghi e prosegue poi per la Spagna per recare ai Sovrani la lettera di Colombo scritta alla Giamaica il 7 luglio 1503. Ma i soccorsi, pare per meri calcoli di convenienza del governatore della Spagnuola, giungeranno a Santa Gloria solo nel maggio 1504.

Già altre volte Mendez aveva rischiato la vita per salvare Colombo, il quale per questi preziosi servizi gli aveva promesso delle sostanziose ricompense; ma nel suo testamento del 1536 Mendez doveva ricordare che i riconoscimenti promessi non furono mai messi in essere, perché passato il pericolo il genovese si dimenticava o invocava qualche scusa.

Mentre si attendono eventuali aiuti passano otto mesi in cui succedono molte cose. La più importante riguarda l'eclissi di Luna del 29 febbraio 1504, anno bisestile. Colombo, sempre più malato e senza viveri, aveva le tavole del Regiomontano. Egli fece credere agli indiani di poter oscurare la Luna in un certo momento; essi dovevano



portare dei viveri affinché egli tenesse la luna buona senza fare danni ai locali. Quando videro l'eclissi gli indiani (*immagine*) si affrettarono a portare viveri a Colombo perché intercedesse presso l'astro argenteo. I viveri furono richiesti più volte ma poi gli indigeni si accorsero che i bianchi mangiavano molto, troppo rispetto a loro. Sono i segni della civiltà dei Paesi emancipati! Intanto con il fenomeno dell'eclissi lunare Colombo fece un calcolo di longitudine che alla fine risulta errato. Ma vi sono dubbi che sia un errore voluto perché Colombo aveva tutto l'interesse a dimostrare che aveva raggiunto terre molto più a ponente e quindi dalle parti delle Indie come volevano le nuove Capitolazioni che

alla vigilia del terzo viaggio avevano sostituite le precedenti.

In Santa Gloria Colombo fa anche misure di latitudine ottenendo valori accurati al mezzo grado mentre in precedenza le sue latitudini erano sempre affette da errori grossolani.

Finalmente la nave di soccorso, una piccola caravella arriva alla Giamaica nel mese di maggio del 1504. A fine giugno si fa vela per Santo Domingo ed ai primi di settembre i superstiti del quarto viaggio prendono la via di Castiglia. Ma a metà cammino una tempesta rompe alberi e pennoni. Si riarma a fatica la nave con mezzi di fortuna e solo a novembre si arriva a San Lucar de Barrameda alla foce del fiume Betis. Nel mese di giugno del 1505 Colombo si reca a corte ove intanto la Regina Donna Isabella che più di ogni altro l'aveva compreso e aiutato, era passata a miglior vita all'età di 56 anni. Un anno dopo a Valladolid un Colombo ormai provato dalle fatiche e dai malanni, depresso nel morale ma convinto di aver eseguito un'alta missione divina; l'uomo che il destino aveva scelto come protagonista di un evento unico e fantastico, lascia la sua esistenza terrena assistito dai familiari e da pochi amici fedeli.

In manus tuas, Domine, commendo spiritum meum (Nelle tue mani, o Signore, affido il mio spirito), le parole pronunciate dal Cristo sulla croce furono le sue ultime parole. Era il 20 maggio 1506, giorno dell'Ascensione. Aveva cercato una meta, ne aveva trovato un'altra; forse si era trovato coinvolto in un gioco troppo grande, difficile, fitto di eventi storici di grande rilievo. Pietro Martire d'Anghiera, cronachista attento ed interessato dei fatti legati alle scoperte geografiche, amico e aiuto della mente grigia Juan Rodriguez de Fonseca, ignorò l'evento pur trovandosi in quel luogo ed essendo stato assiduo amico dell'ammiraglio. (*Silvestro Sannino, febbraio 2025*)

[La tomba di Colombo nella Cattedrale di Siviglia.](#)



I GRANDI EROI DEL MARE

Ci sono particolari ricordi ed episodi di guerra, che scavalcati gli orrori che la stessa guerra inevitabilmente comporta, entrano nella leggenda e perdurano nel tempo. L'esaltazione dell'eroismo è innata nell'uomo, dobbiamo riconoscere la guerra ci affascina, ci fa paura ma ci attrae anche da lontano, nei film e nei racconti. Grazie all'autore per la sua cortese autorizzazione alla pubblicazione.

SCIRÈ

Negli abissi vive una leggenda

Il sommergibile Scirè affondò nel 1942 con tutto il suo equipaggio nella Baia di Haifa. Le imprese di questa unità fanno ormai parte dei miti che da quando esiste l'uomo si creano attorno al mare e ai suoi grandi eroi.

MASSIMO MORELLO



La sera del 5 agosto 1942, a Leros, una piccola isola dell'Egeo a nord di Rodi, il tempo era buono, il mare calmo. Sul molo giungevano attenuate le note di Lily Marlene, che l'emittente tedesca di radio Belgrado trasmetteva di continuo. Il tenente di vascello Olcese, com'era sua abitudine, si fermò a osservare il cielo: amava le stelle, ne comprendeva la simmetrica bellezza che ovunque gli permetteva di sapere dove si trovasse. «Buona sera, tenente.» Il saluto lo colse di sorpresa, nella prima oscurità lui riusciva a malapena a distinguere la sagoma del sommergibile. Ma non a caso il cannoniere Mapelli era stato soprannominato "occhio di gatto"; ricordò quando era riuscito a scorgere una nave nemica dal lontanissimo puntino luminoso d'un marinaio che fumava in coperta. Salì a bordo.

Poco dopo s'imbarcò il comandante, Bruno Zelik. Per tutto il giorno aveva esaminato i piani di missione con il coordinatore, giunto da Rodi quella mattina. Il piano di Supermarina prevedeva rischi e difficoltà gravissime, soprattutto perché ormai gli inglesi avevano il controllo quasi assoluto sul Mediterraneo orientale. Zelik non lasciò trasparire la sua tensione, limitandosi a riferire che le previsioni meteo erano favorevoli: mare calmo e foschie diffuse. Quella notte, comunque, l'equipaggio non era tranquillo.

La mattina seguente, alle 7.25, il sommergibile Scirè, unità classe 600 della serie Adua adattato al trasporto di mezzi d'assalto salpava da Leros. Quattro giorni dopo, il 10 agosto alle 10.15, era a venti miglia dal suo obiettivo, l'imboccatura del porto di Haifa. Là, col favore delle tenebre, avrebbe fatto uscire dieci uomini "Gamma", i nuotatori d'assalto della X Flottiglia Mas. Una volta forzati gli sbarramenti del porto, i "Gamma" avrebbero applicato delle "mignatte" esplosive alle navi ancorate.

Ma un ricognitore aveva già individuato lo *Scirè*, segnalandone la posizione al comando inglese di Alessandria.

Poco dopo l'equipaggio dello *Scirè* udì con angoscia quel fischio violentissimo e continuo ch'era il segnale di immersione rapida: stavano per essere raggiunti dalla torpediniera *Islay*. In poco più di trenta secondi tutti si spostarono al proprio posto di combattimento, pronti a un ennesimo duello; ma su un fondale così basso, Lo sapevano bene, era impossibile sfuggire agli idrofoni che già li braccavano. I siluri erano pronti al lancio quando vennero colpiti dalle bombe di profondità. Zelik ordinò l'emersione e, appena il muso dello *Scirè* venne fuori dall'acqua, fu inquadrato al centro del mirino dei cannoni dell'*Islay*. Colpito, fece uno strano balzo verso l'alto, una specie di salto mortale, si piegò sul fianco ed affondò come un pezzo di piombo in un vortice d'acqua.

Ed è ancora lì, in latitudine 33° 11' N e longitudine 34° 55' E, circa 20 miglia a nord di Haifa, adagiato a 33 metri su un fondo di sabbia.

Nel 1962 la Marina Militare Italiana progettò di recuperarlo, ma dovette desistere per difficoltà tecniche. Poi ancora l'oblio, finché, tempo fa, un'agenzia stampa italiana a Tel Aviv ha riportato stralci del rapporto di un gruppo di sommozzatori dell'istituto Oceanografico Israeliano, secondo lui lo *Scirè* è quasi completamente intatto.

Non resta che capire e stabilire cosa sia giusto: se recuperarlo e riportare i resti dell'equipaggio in Patria o lasciarli là, sul fondo del mare, senza turbare il loro riposo. Meritano la decisione più saggia, quella di maggior onore e rispetto. Anche perché molti di loro, oggi, potevano essere vivi. Pochi mesi prima quell'ultima fatale missione, il loro comandante, il principe Junio Valerio Borghese, aveva ricevuto l'ordine di lasciare lo *Scirè* per dedicarsi alla X Mas.

«Devo sbarcare - disse allora all'equipaggio -. E voi tutti avete fatto anche di più del vostro dovere, Così,

chi lo desidera, può avere un'altra destinazione, credo di minor rischio.»

Salvo pochissime eccezioni quasi tutti decisero di restare. Ma da allora a bordo si avvertì un senso di vuoto. Forse per questo, quella notte del 5 agosto prima di salpare da Leros, gli uomini non erano tranquilli. O forse pensavano alla loro ultima missione con Borghese, quella che aveva definitivamente stabilito la leggenda dello *Scirè*.

Erano partiti proprio da Leros, il 14 dicembre 1941. Era andato tutto bene, come al solito: di giorno in immersione, di notte in superficie, per ricaricare le batterie e cambiare aria.

Il 18, poco dopo le 19, erano sull'obiettivo: lo *Scirè* sera delicatamente appoggiato su un fondale di 15 metri. Borghese, al periscopio attese che il buio fosse totale per emergere di quel poco che era sufficiente ad aprire lo sportello, in affioramento si diceva, e salì in torretta, Era una notte ideale, scura, con mare calmo. Dopo pochi secondi, abituatosi al buio, riuscì a scorgere alcuni caratteristici edifici di fronte a lui, nel porto di Alessandria d'Egitto. Fu allora che dal portello uscirono otto uomini infagottati in tute di gomma nera e con un ingombrante respiratore a ossigeno. «Dateci un calcio portafortuna» dissero scherzando a Borghese e poi sparirono nelle tenebre della notte e del mare, mentre lo *Scirè* s'immergeva. I primi due si diressero a prua e a poppa, dov'erano montati dei grandi cilindri da cui estrassero tre strani siluri, i "maiali". Su ognuno di questi montarono a cavalcioni due sommozzatori: De la Penne, Bianchi sul primo, Marcegaglia e Schergati sul secondo, Martellotta e Marino sul terzo. Lo *Scirè*, recuperati i due uomini che avevano aperto i cilindri (e per uno di loro, Spaccarelli, colpito da un collasso, ci vorranno tre ore di continua respirazione artificiale perché possa riprendere i sensi), tornò sul fondo e prese la rotta del ritorno.



Anche noi non possiamo seguire l'avventura di quegli uomini che abbiamo visto allontanarsi sui loro siluri. È quella di "sei uomini che in una notte cambiarono il volto d'una guerra", dell'esplosione delle navi da battaglia *Queen Elisabeth* e *Valiant*. Ma soprattutto, è l'avventura del tenente di vascello Luigi De la Penne, che, dopo aver piazzato una testata esplosiva al centro della carena della *Valiant*, costretto a emergere e preso prigioniero, fu portato a bordo della stessa nave. E che, quando mancavano solo dieci minuti all'esplosione, avvertì il comandante che doveva mettere in salvo l'equipaggio. Ma che si rifiutò di dire dove aveva messo la carica, e per questo venne rinchiuso in una cala di prora non molto lontano, lui lo sapeva bene, dal punto previsto per lo scoppio, che puntualmente avvenne pochi minuti dopo. Poche volte un caso ha operato con più giustizia come quello che gli permise di salvarsi.

Quello di Alessandria, probabilmente, fu il più grande successo dei mezzi subacquei della X Flottiglia Mas, che pure vanta una bandiera grondante sangue di ottantacinque uomini, ognuno dei quali, nel corso della guerra, ha affondato in media, con la propria persona, duemilacinquecento tonnellate di naviglio.

Il primo, grande successo, nel settembre del 1941, era stato il forzamento del porto di Gibilterra: un gruppo di operatori su tre maiali vi aveva colpito due piroscafi e una petroliera militare. A portarli lì era stato lo *Scirè*. Era la quarta volta, in dodici mesi, che il sommergibile faceva rotta su quella base britannica.

"Ormai - disse Borghese - sembra quasi una nave di linea adibita al regolare trasporto dei maiali tra La Spezia e Gibilterra". E ce ne sarebbero di storie da raccontare su quella guerra combattuta in silenzio.

Le ore sul fondo della baia di Gibilterra, in agguato. I passaggi dello Stretto, tra i gorgi, i vortici e le correnti che sballottano lo *Scirè*, mentre all'interno gli uomini sentono i cupi rimbombi che si ripercuotono sinistramente sulla cassa armonica costituita dal fuso d'acciaio. Gli avvicinamenti in emersione alla rocca britannica, mascherati solo da una sagoma di peschereccio spagnolo che era disegnata sulle fiancate.

Ma ci sono anche storie diverse: di quando "la nottata andava bene" e si mangiava in coperta, portando su gli spaghetti dai boccaporti.

E, tutte queste storie, bisognerebbe raccontarle coi loro protagonisti. Dal comandante Borghese che, ridendo e piangendo assieme, nelle lunghe notti al comando di Leros, con in mano un bicchiere di "Maga" di Rodi, parlava di donne, di esplosioni e di giochi della sorte; a Francesco Rapetti, detto "il Duca del Mare", coltissimo e correttissimo capo elettricista, impeccabile e severo, che apostrofava i marinai sempre con la stessa frase: «tu cosa fai qui?»; sino a Romoletto, Romolo Lodati, il radiotelegrafista, allegro e vivace, con un unico pensiero, nell'ultima missione, quello del figlio che gli doveva nascere.

Non possiamo parlare di tutti. Ma si può soddisfare una richiesta. Quella che un giorno, nel 1941, sulla banchina sommergibili di La Spezia, il comandante Virgilio Spigai si sentì rivolgere dal sergente cannoniere Umberto Ulivelli, un ragazzo che a bordo chiamavano "il bello". "Comandante - disse - se sente dire che siamo finiti in bocca ai pesci si ricordi qualche volta di me".



IN GUERRA COME IN PACE UN SOLO NOME, LA STESSA BANDIERA: SCIRE'

I GRANDI PERSONAGGI DELLO YACHTING

Pioniere, navigatore, scrittore, etnologo e personaggio carismatico della storia dello sport della vela e della navigazione da diporto italiana, il genovese Enrico Alberto D'Albertis (1846/1932,) dopo aver lasciato la Marina Militare, ha legato tutta la sua vita al mare, ai viaggi transoceanici e numerose spedizioni in Africa.

Ha lasciato al Comune di Genova il suo Castello sulla Collina di Montegalletto, adibito a Museo.



Enrico Alberto D'Albertis **“Girovago pintor di meridiane”** **Grande capitano di mare dai mille interessi** *GIANNI MAGNANO*

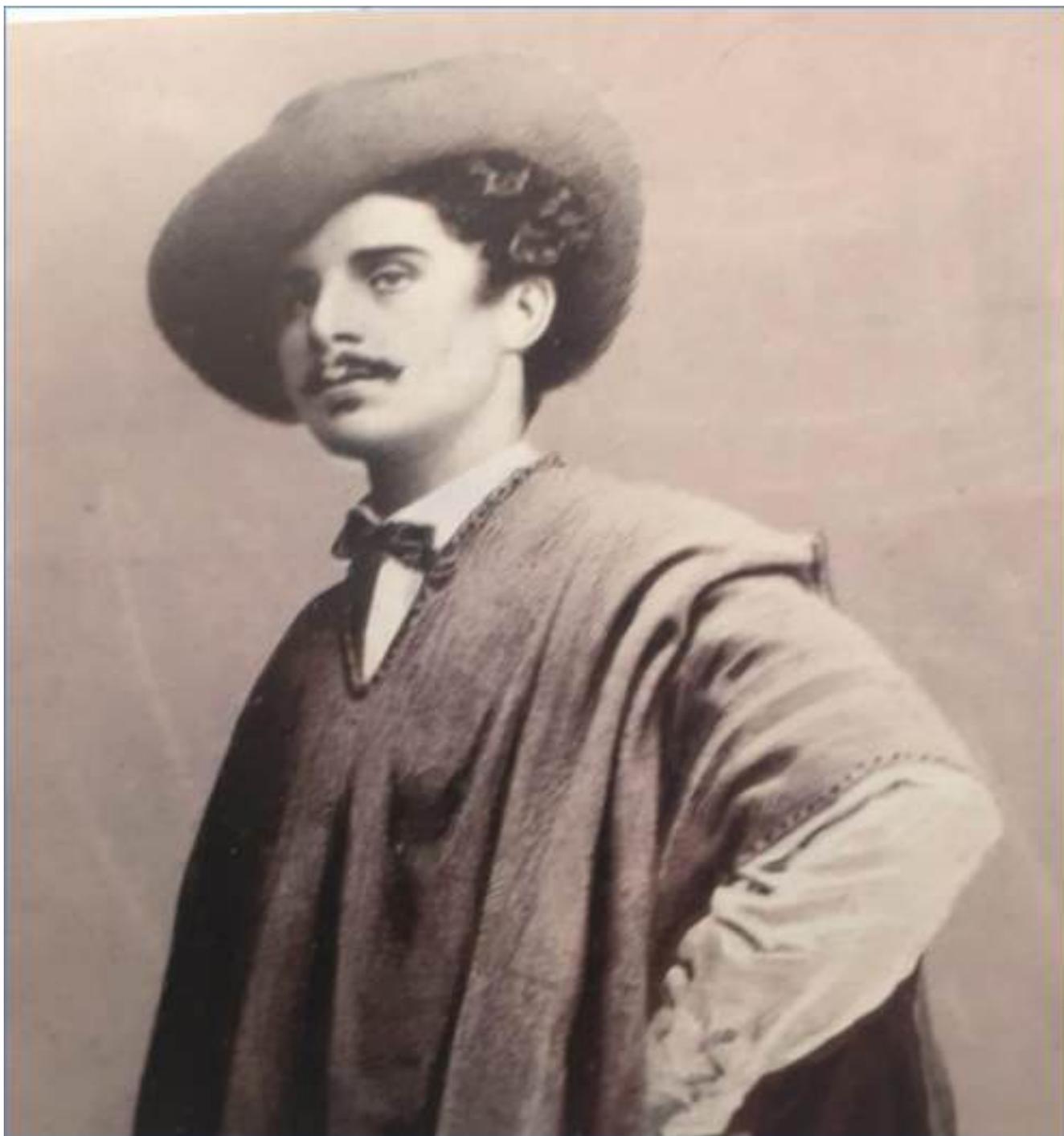


Foto 1 - Enrico Alberto D'Albertis ritratto giovanile.

Enrico Alberto nacque a Voltri il 23 marzo 1846 ultimo dei tre figli di Filippo d'Albertis industriale laniero appassionato di mare e donna Violante Giusti.

Enrico entra giovanissimo in Marina Militare che poi lasciò nel 1869 per passare alla Marina Mercantile.

Nel 1871 fu al comando di **Emilia** il primo mercantile Italiano ad attraversare il canale di Suez inaugurato il 17 novembre 1869.

Enrico fu un vero sportivo praticò il nuoto, il canottaggio, il ciclismo e l'equitazione. In gioventù fece anche delle imprese notevoli come la Genova Torino in velocipede e la Genova Nizza a piedi.

Fu un vero atleta in ogni campo, nel 1874 si fece costruire il cutter **Violante** di 12 metri circa di lunghezza con il quale iniziò una serie di ricerche scientifiche e oceanografiche con alcuni amici genovesi; Giacomo Doria fondatore del museo di storia naturale di Genova, Raffaello Gestro, Arturo Issel e Leonardo Fea.

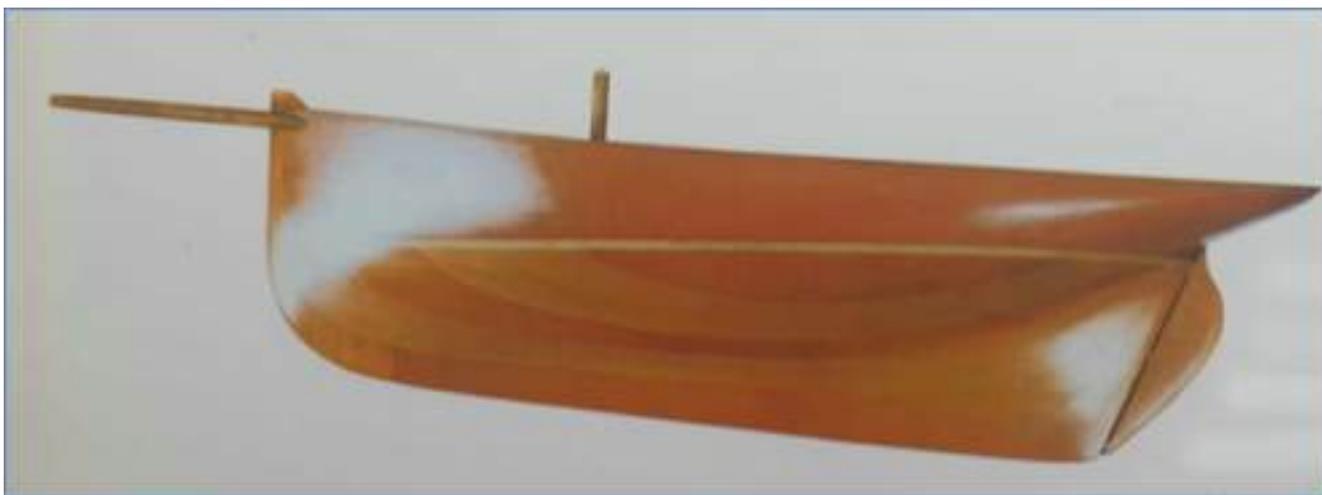


Foto 2 - Modello del cutter "Violante" dal nome della madre varato dal cantiere Luigi Oneto di Sampierdarena.

Il **Violante** venne ceduto al Principe Imperiale di Sant'Angelo mentre D'Albertis fece costruire nel 1882 da Agostino Briasco a Sestri Ponente il **Corsaro** uno yacht di 22 metri progettato da Luigi Oneto.

Il **Corsaro** più grande di **Violante** e perfettamente attrezzato per le osservazioni zoologiche marine, con questo nuovo yacht D'Albertis si spinse fino alle isole Canarie e poi alle Azzorre dove fece indagini su specie ancora poco note.



Foto 3 - "Corsaro" lo yawl di D'Albertis con il quale affrontò lunghi viaggi oceanici



Foto 4 - "Euridice" corvetta 1867 in un quadro dell'epoca, costruita a Genova D'Albertis fu imbarcato come Guardiamarina nei 7 anni che prestò servizio in Marina.

Nel 1886 acquistò il bastione di Montegalletto sulle alture di Genova dove fece costruire un castello nel quale raccoglierà tutti i reperti collezionati nelle sue numerose crociere di studio.

Il 1893 fu un anno importante per Enrico D'Albertis, era l'anno successivo al quarto centenario della scoperta dell'America di Cristoforo Colombo, decise di rifare lo stesso viaggio usando gli stessi strumenti usati da Colombo quattrocento anni prima.



Foto 5 - Durante il suo primo viaggio con il "Corsaro" assieme al fratello Domenico per andare all'inaugurazione del canale di Suez.

Enrico D'Albertis raggiunto San Salvador (l'attuale Watling nelle isole Bahamas) risalì la costa sino a New York e Chicago per partecipare ai festeggiamenti e all'esposizione dei modelli delle caravelle costruite dallo stesso D'Albertis nel cantiere dell'amico Ugo Costaguta a Voltri. Gli stessi modelli sono tutt'oggi visibili al museo del mare Galata di Genova.



Foto 6 - Modello di una delle navi di Colombo fatta dallo stesso D'Albertis e dall'amico Ugo Costaguta nel 1874 esposto al museo Galata di Genova.



Foto 7 - Astrolabio usato per orientarsi in mare aperto come fece Colombo quattrocento anni prima di D'Albertis.

D'Albertis volle omaggiare con la sua presenza di socio fondatore del Regio Yacht Club Italiano fondato a Genova nel 1879 recandosi a Chicago nel padiglione dell'Italia alla mostra allestita per omaggiare i quattrocento anni dalla scoperta dell'America.

Dopo l'impresa oceanica D'Albertis non si fermò e continuò la sua avventura viaggiando in lungo e in largo per il Mediterraneo; visitò la Tunisia e l'Egitto e tutti i paesi che si affacciano sul nostro mare.

Intrattenne rapporti con persone di varie etnie e religioni per studiarne i comportamenti e fece diverse importanti pubblicazioni, che ancora oggi sono oggetto di studio sia dal punto di vista antropologico che etnografico.

Nel 1895 si recò a Kiel per inaugurare il canale appena costruito, durante il ritorno in Mediterraneo il *Corsaro* nella manica ebbe un grave incidente per cui fu rimorchiato in Ighilterra nel Cantiere Camper and Nicholson dove, constatati i danni ingenti riportati, venne demolito.

Enrico Alberto D'Albertis fu senza alcun dubbio un gigante in questo campo. I suoi viaggi attorno al mondo compiuti tra il 1877 il 1910 in compagnia dell'amico Odoardo Beccari celebre studioso e antropologo, furono un contributo importantissimo alla conoscenza dei popoli e degli usi dell'epoca.

Nei suoi viaggi visitò l'estremo Oriente: Ceylon, l'India, la Birmania, Singapore, Borneo, la Nuova Guinea, l'Australia, Sumatra, il Giappone, gli Stati Uniti e Panama; tra il 1895 e il 1896 visitò l'Africa del Sud, la Tasmania, la Nuova Zelanda, la Polinesia, la California, il Messico e Cuba.

Purtroppo non lasciò nessun testo che testimonia i viaggi attorno al mondo, al contrario, lasciò molti articoli apparsi all'epoca sul "Caffaro" giornale genovese molto seguito e sulle riviste "Frou frou" e "Rivista marittima" oltre che alcuni resoconti dei suoi viaggi nel Mediterraneo e nel Oceano Atlantico.

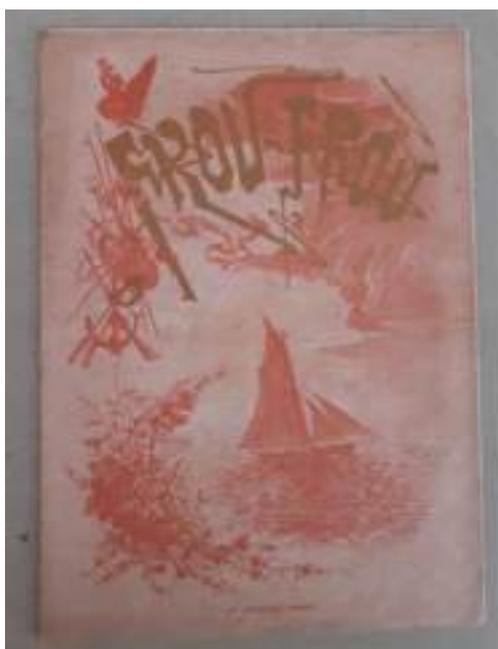


Foto 8.



Foto 9.

Nel 1910 visitò ancora la Cirenaica l'Egitto e la Tripolitania, dei viaggi in Africa questa volta, diede un resoconto puntuale e dettagliato dei luoghi visitati.

Durante il periodo bellico D'Albertis si impegnò come volontario nella sorveglianza contro i sommergibili nel Tirreno e questo gli valse la Croce al Merito di Guerra conferita dal Ministero della Marina Militare e il grado di Capitano di Corvetta.

Nei suoi viaggi ebbe anche modo di costruire moltissime meridiane, altra sua grande passione.

Ne costruì oltre cento, molte ancora esistenti spesso corredate di motti e citazioni poetiche come quella bellissima sulla facciata della chiesa di Sant'Erasmus a Voltri, sua città natale, con il famoso motto scritto dall'amico Edmondo de Amicis che recita: "Voltri l'industre dove il vento regna, dell'Europa centrale l'ora ti segna". Lo stesso De Amicis al quale Enrico era legato da profonda amicizia, definì A. D'Albertis "Girovago pintor di meridiane"

Foto 8 - La rivista letteraria "frou frou" che pubblicata a Genova a fine Ottocento (foto Magnano)

Foto 9 - Meridiana della chiesa di S. Erasmo a Voltri con il celebre motto di Edmondo De Amicis



Enrico Alberto D'Albertis morì a Genova , la sera del 3 marzo 1932 ultraottantenne, lasciando al Comune di Genova il suo castello, nel quale si conservano ancora i ricordi e i reperti dei suoi numerosi viaggi di studio fatti nella sua vita lunga e avventurosa.

Debiti:

- Un girovago pintor di meridiane - Gilda della ragione G.Mario Frixione - edizioni Le mani
- 70 anni della Federazione Italiana Vela – Franco Belloni edito dalla FIV
- Crociera del Corsaro a San Salvador capitano E.A. D'Albertis - edito dai Fratelli Treves Milano

Foto 10 . Meridiana costruita da Enrico D'Albertis a Tripoli nel 1923



Castello D'Albertis a Genova.

RITAGLI DI STORIA

Diamo con sincero gradimento il bentornato all'amico Antonio Formicola affezionato collaboratore del Notiziario, indimenticabile autore della storia "Porti e Approdi del Regno delle Due Sicilie", da noi pubblicata con successo in sedici puntate negli anni 2021/2023 ed accompagnata da preziosi documenti e rare immagini d'epoca frutto degli studi e delle ricerche che Antonio, con il suo partner Claudio Romano, conducono da decenni con i risultati che la loro importante biografia testimonia.



LA REGIA CANNONIERA ERMANNO CARLOTTO NELLE ACQUE CINESI

ANTONIO FOMICOLA

Penso che un po' tutti, almeno una volta, avranno visto il film "Quelli della San Pablo" proiettato nelle sale cinematografiche a partire dal dicembre del 1966. Il film è incentrato sulle vicende di una cannoniera statunitense, la San Pablo, di stanza in Cina, nel 1926, durante il conflitto fra nazionalisti e comunisti.

In quell'epoca anche la Regia Marina aveva nelle acque cinesi una cannoniera fluviale l'*Ermanno Carlotto* costruita nel cantiere Shanghai D.E. nel 1921 per le necessità operative lungo i fiumi cinesi.

Le caratteristiche della nave erano le seguenti: 247 tonn. a c.n. e 318 a p.c.; dimensioni: 48,8 x 7,5 x 1,0 -1,3 metri; app. motore costituito da due macchine alternative a triplice espansione asservite da due caldaie, il tutto sviluppante una potenza di 1.185 HP per un velocità max di 14 nodi; autonomia: 1.250 miglia a 8 nodi; combustibile: 56 tonn. di nafta; equipaggio: 44 uomini; armamento: 2 cannoni da 76/40 mm. più 4 mitragliatrici.

Dopo il trattato di pace con la Cina, al termine della guerra contro i Boxers, il 17 settembre del 1901, anche l'Italia, insieme ad altre potenze straniere, ottenne una concessione territoriale; ovvero un piccolo possedimento coloniale alla periferia orientale di Tientsin dove vi fu stabilita anche una stazione radiotelegrafica. Il piccolo territorio fu immediatamente presidiato dai marinai del "Battaglione San Marco" e con l'andare del tempo vi si stabilirono circa 300 italiani.

L'incertezza della situazione politica, generatasi dopo l'avvento della Repubblica cinese (1° gennaio 1912), fece sorgere la necessità di proteggere i missionari italiani specialmente lungo lo Yang tze kiang (Fiume Azzurro lungo 6.380 km) e ciò portò alla costruzione della *Ermanno Carlotto* che, avendo buone macchine e poco pescaggio, le fu assegnata il compito di risalire sia il fiume sia i suoi affluenti per accorrere là dove fosse stato utile mostrare la bandiera italiana, usando anche la forza, se necessario, per proteggere i nostri connazionali.



1 - La regia cannoniera Ermanno Carlotto al suo posto di stazionamento nel porto di Nan-Kow sulla riva sinistra del Yang-tze kiang (1926). (Foto coll. A. Formicola)

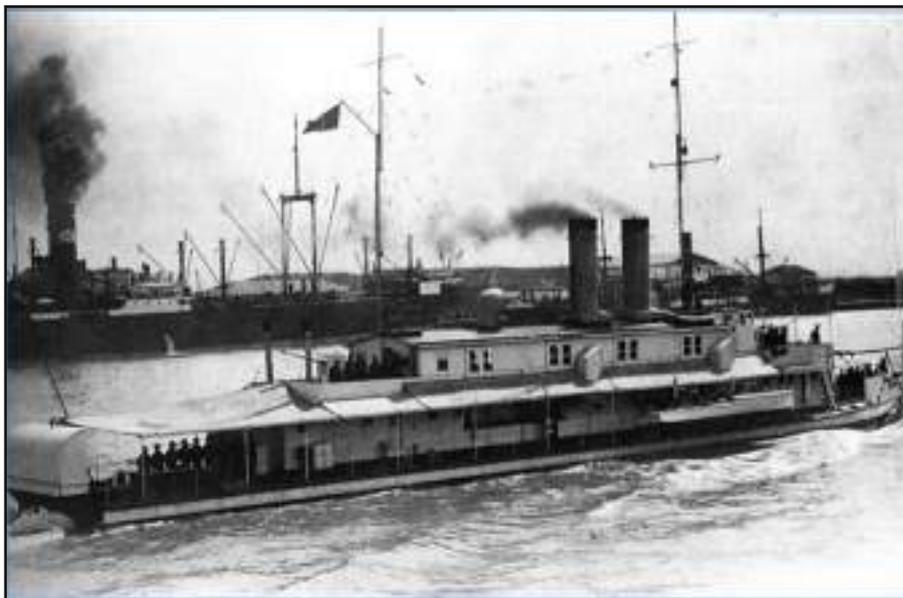
La cannoniera aveva il suo stazionamento abituale a Nan-Kow e da qui, adempiendo ai vari ordini di operazione, salpava eseguendo il pattugliamento nell'estuario dello Yang tze kiang.

Non sempre le missioni erano tranquille poichè le varie fazioni cinesi non tolleravano la presenza di navi straniere nei loro territori. Nel settembre del 1926 la nave, al comando del Tenente di Vascello Giuseppe Manfredi, nel mentre transitava davanti a Wu-chang fu fatta segno ad un intenso fuoco di fucileria proveniente dalla riva. Fortunatamente, anche se la cannoniera fu raggiunta da diversi colpi, non si lamentarono danni all'equipaggio e alla nave; lo spessore delle lamiere ben protesse il compartimento macchine raggiunto da alcuni proiettili.

Un altro evento del genere si verificò, nel maggio del 1927, mentre la cannoniera discendeva il fiume Yang tze kiang per raggiungere Shanghai. In quella occasione la cannoniera fu costretta ad un intervento più energico aprendo il fuoco con i due cannoni di bordo, mettendo così in fuga una gra massa di reazionari.

Una missione molto impegnativa, che affrontò il **Carlotto** sul grande fiume nell'autunno del 1927, fu il trasferimento di alcuni autorevoli rappresentanti nazionali più quattro missionari italiani nella città di Sianfu. La cannoniera partita da Han-Kow, il 2 ottobre, affrontò inizialmente una navigazione contro corrente raggiungendo una velocità media di 4,5 nodi. Ma la traversata cominciò ad essere molto più pericolosa quando, nelle grandi gole del fiume, le correnti divennero molto impetuose creando larghi vortici e in alcuni tratti le rapide generavano delle pericolosissime correnti trasversali che avrebbero potuto gettare la nave sugli scogli. Ma tutto questo fu evitato grazie alla manovrabilità della nave e ad alcuni piloti e timonieri indigeni che erano stati imbarcati appositamente.

Il **Carlotto** continuò la difficile navigazione, facendo varie tappe, raggiungendo Chung-King, ultimo dei porti aperti sul Yang tze kiang, il 17 ottobre. La nave affrontò la via del ritorno il 19 ottobre e raggiunse la località del suo stazionamento la sera del 31 ottobre 1927, dopo aver percorso, in andata e ritorno, ben 1.426 miglia marine.



2 - La regia cannoniera Ermanno Carlotto in navigazione sullo Yang-tze kiang (fiume Azzurro) nel 1930 ca. (Foto coll. A. Formicola)

All'inizio degli anni trenta, del secolo scorso, la cannoniera fece numerosi interventi di protezione nelle località dove le Missioni Francescane italiane erano impegnate nella loro opera di educazione civica ed evangelica. In quel periodo molteplici bande di ribelli armati, si opponevano al Governo costituito e attaccavano villaggi e cittadine (Nang-Kow, Changsha, Mengciofu-Citzò, I-Chang) minacciando seriamente le stesse missioni che si trovavano nelle vicinanze. Talvolta, invece, il **Carlotto** eseguì delle semplici missioni di collegamento per sostenere l'appoggio morale e materiale alle Missioni e di riportare le eventuali richieste al console italiano stabilito a Nang-Kow.

L'unità svolse questa tipologia di attività, nelle acque della Cina, fino all'8 settembre 1943 venendo poi affondata dall'equipaggio. Ricuperata dai giapponesi fu rimessa in attività e nel 1945 passò in mano ai cinesi. Rimane sconosciuta la sua fine.

L'AMORE PER LA VELA INCANTA TUTTI

Sfogliare una vecchia rivista di sessanta anni fa e scoprire in barca a vela uno dei più grandi simboli maschili del cinema italiano ci è sembrata una novità da portare a conoscenza dei lettori anche perché, al di là dello scoop l'articolo è scritto magistralmente dal progettista della barca, l'architetto Franco Anselmi Boretti, progettista geniale ed appassionato, sostenitore della teoria "stabilità di formula" che ha dato allo yachting italiano barche indimenticabili.

DANYLIZ, una bella barca per un bravo attore di **FRANCO ANSELMI BORETTI**



La costruzione di *Danyliz* risale al 1963 e nel mese di agosto di quell'anno prese il primo contatto con il suo naturale elemento, "il mare", nè più di una volta ha messo a dura prova le possibilità della barca, che le ha sempre superate magnificamente.

Danyliz ora è nuovamente a secco, sugli scali del Cantiere Valdettaro, fra quelle persone che ieri la costruirono. Ha un nuovo proprietario, il Sig. Marcello Mastroianni (Mastroianni? Sì, proprio il simpatico e celebre attore cinematografico - N.d.R.), che ha voluto riaffidare l'imbarcazione al suo Costruttore per alcune varianti della sistemazione interna e per una revisione generale di tutto l'insieme. Riprenderà il mare con i primi di aprile con lo stesso nome, ma con le murate di colore diverso. Questa parziale metamorfosi, contribuirà a far sentire l'imbarcazione "più sua" al Sig. Mastroianni, il quale mi riferiva che più di una volta, l'estate scorsa, alcuni si facevano di poppa e chiedevano del "Billi".

Difatti la barca fu fatta costruire dal Dott. Giorgio Billi, amico di vecchia data con passioni in comune per il volo e per il mare. Assieme a lui e alla sua barca ho avuto modo di conoscere maggiormente il mare e tutti i problemi che di volta in volta pone, e oggi mi accorgo come questa acquisizione sia valida e importante per

l'espletamento del mio lavoro.

Danyliz è stata la barca delle grandi polemiche che si sono sviluppate in tutte le direzioni, fra Armatore e marinai, fra marinaia e marinai, fra Armatore e amici sapienti ma mai fra Armatore e Progettista. È comprensibile che intorno a *Danyliz* si siano create tante discussioni, basti pensare al concetto con il quale fu concepita in un tempo dove si era maggiormente fedeli ai concetti tradizionalistici della barca a vela, stretta e profonda, con forte percentuale di zavorra in chiglia, con slanci e poppe strettissime all'impossibile. Sono criteri che ancora tutt'oggi prevalgono, anche se molte delle ultime imbarcazioni a vela hanno aumentato il loro baglio e ridotto l'immersione.

È certo che in allora una barca con una lunghezza fuori tutto di mt. 20, con un baglio di 5 al centro e di mt. 2,76 allo specchio, una immersione di soli mt. 1,60, un albero di mt. 25,80 e una superficie velica di 182,4 mq. (con genoa 247) e sole 6 Tonn. di zavorra in chiglia, doveva apparire una cosa folle. E contro coloro che troppo

facilmente hanno azzardato giudizi contrari a questo nuovo concetto, la resultanza dei fatti è stata sfavorevole, in quanto **Danyliz** è una barca stabile e veloce sotto vela, in particolare con tempi duri.

Oltre ad avere seguito le varie fasi della costruzione in ogni dettaglio e in ogni particolare, ho avuto anche la possibilità di provare ed accertare le effettive qualità nautiche di **Danyliz** in quanto a lungo e sovente, con questa imbarcazione, sono andato per mare.

Oggi a distanza di anni, se dovessi apportare delle osservazioni o delle modifiche, non saprei effettivamente cosa fare, in quanto l'imbarcazione è sempre stata superiore ad ogni aspettativa. D'altra parte dubbi non sono mai esistiti, in quanto il calcolo della Stabilità Preventiva e la verifica della stessa a mare, non lasciavano adito a preoccupazioni di sorta. Giorgio Billi che è un tecnico, aperto a comprendere certi problemi, non ha mai avuto attimi di perplessità e la sua lunga esperienza su **Danyliz** gli ha confermato le vere doti dell'imbarcazione.

Ritengo che **Danyliz** sia stata per me, oltre a un'esperienza interessante per aver risolto il problema della progettazione, anche un test per conoscere le reazioni di molta gente.

Danyliz ha avuto vari marinai, tutta brava gente, simpatica anche se fatta a modo loro. Fra questi c'è stato un Comandante che uno dei primi suggerimenti che volle dare all'Armatore, fu quello di far tagliare 10 mt. d'albero e di portare l'immersione a oltre 2 mt.

Logicamente, dopo una stagione, questo tizio fu sbarcato, ma ciò avvenne solo dopo avergli fatto constatare come la sua ignoranza lo aveva portato a esporre giudizi tutt'altro che veritieri anche se in buona fede.

In effetti l'imbarcazione ebbe modo di conoscerla assai bene, con il sottoscritto a bordo. Questo avvenne il 2 novembre del 1964 di ritorno da Portofino a La Spezia, con una buona tramontana (con raffiche di oltre 30 nodi) che ci consentì di percorrere la distanza, in poco più di tre ore e mezzo. La navigazione fu effettuata esclusivamente a vela e quasi costantemente con la falchetta

sott'acqua. A riva avevamo randa, trinchettina e fiocco normale. Ricordo che inizialmente, questo brav'uomo, era addirittura terrorizzato e preannunciava di lì a poco funeree catastrofi, poi piano piano si tranquillizzò e prese il timone che, non lo lasciò più fino a La Spezia, anche sotto le raffiche più violente, con l'acqua alla tuga. Contrariamente ad ogni critica, più o meno sincera, **Danyliz** è un'ottima imbarcazione per andare in mare, con prestazioni veliche sicuramente superiori allo standard di barche analoghe.

Il collaudo più severo avvenne nell'agosto del 1963 tra la Gorgona e la Capraia in una di quelle classiche libecciate che arrivano improvvise. In quell'occasione, a causa di un inconveniente accaduto all'arganello di una randa, avevamo lasciato la maniglia inserita nella sua sede e legata questa ultima all'impugnatura, l'avevamo murata con una cima ad un golfare a piedi dell'albero. Quando entrammo in Capraia, apprestandoci ad ammainare la randa, ci accorgemmo che a seguito dello sforzo sostenuto dalla vela, quest'ultima – insaccandosi – aveva avvolto la maniglia al tamburo, come se fosse una parte del cavo della drizza, dopo aver



Il simpatico e popolare attore Marcello Mastroianni nella vesti di skipper sul suo superbo **DANYLIZ**. Gli è vicino la giovane Igliola Barbera che condivide l'entusiasmo nautico del papà, che, appena gli impegni glielo consentono, sta a bordo e salpa per una bella veleggiata.

fatto saltare il cricke e tosato i denti dello stesso.

Danyliz fu dall'inizio stazzata con la formula R.O.R.C. e per quanto l'imbarcazione fosse nata con lo scopo di farne un'eccellente yacht da crociera, ritenemmo che era interessante affrontare anche delle gare R.O.R.C., senza minimamente avere, né pretese, né velleità, ma solo per inserirci in questo nuovo affascinante settore dello yachting.

La prima gara che **Danyliz** effettuò fu una S. Margherita-Capraia, che dopo essere stati delle ore in bonaccia davanti a Portofino, arrivammo in Capraia con svariate ore di ritardo sui primi e finimmo le ultime miglia, e cioè tra la Gorgona e la Capraia, con un forte libeccio dove le punte del vento arrivarono oltre le 60 miglia, un mare notevole e con a riva randa con una mano di terzaroli e flocco normale. L'anno successivo e cioè nel 1965, si decise di affrontare la gara più interessante e indubbiamente la più impegnativa del Mediterraneo e così partimmo alla volta di S. Remo per correre la Giraglia.

Alla partenza per una scorrettezza di una nota imbarcazione italiana, mentre eravamo per tagliare il traguardo, fummo costretti, per evitare una collisione, a mettere la prua al vento e purtroppo, date le vele e il pochissimo vento assistemmo all'amaro spettacolo di vedere sparire tutte le imbarcazioni all'orizzonte. Si stette ore e ore immobili nella bonaccia più assoluta e dopo aver provato più di una volta a tagliare la boa, un'imbarcazione venne da terra e c'è la portò via. Noi non rinunciammo ugualmente alla gara e così ci mettemmo in rotta per la Giraglia che finimmo regolarmente tagliando il traguardo dopo 28 imbarcazioni. Nella Giraglia del 1966 **Danyliz** dimostrò la sua grinta e, per quanto l'equipaggio e vele non fossero all'altezza della situazione, si piazzò onorevolmente. La cronaca di questa gara è già stata descritta tra le pagine di questa Rivista e anche con l'acqua alla tuga e con uno spinnaker di oltre 380 metri che tirava come un dannato, la stabilità di **Danyliz** si dimostrò all'altezza del suo compito e con essa, ogni elemento dell'attrezzatura.

Altre circostanze che, avrebbero potuto seriamente compromettere non solo **Danyliz**, ma molte imbarcazioni, sono capitate a questa barca e fino ad oggi ciò che possiamo constatare è l'assoluta tranquillità con la quale gli uomini e il mezzo hanno superato i momenti più difficili.

L'importante è, come in tutte le cose, aver fiducia e anche la necessaria esperienza e la tranquillità per portare un natante come questo nelle condizioni più difficili.

Oggi che l'imbarcazione ha cambiato proprietario con mia grande soddisfazione ho constatato come e quanto sia l'entusiasmo che il Sig. Mastroianni ha dimostrato per **Danyliz** anche se, fino a questo momento, non conosce effettivamente ciò che può offrire questa barca. In uno dei nostri incontri, mi parlava appunto del piacere d'aver scoperto il mare con **Danyliz** in quanto fino ad ieri (a sua detta), non aveva mai avvicinato questo elemento.

Con la barca, ha avuto modo di iniziare ad assaporare il piacere di andare per mare e i primi approcci sono stati seducenti. Come era prevedibile, anche verso di lui, ci sono state persone che hanno voluto esporre il loro giudizio, sul criterio di questa barca e molto simpaticamente Mastroianni mi pregò di illustrargli maggiormente il concetto della "Stabilità di Forma", affinché in discussioni del genere si senta più preparato per controbattere punti di vista diversi, divenendo automaticamente un eccellente avvocato difensore delle mie tesi.



A questo punto, mi sia acconsentito aprire una parentesi e fare un punto sulla questione. Non è logico e coerente pensare che siccome fino ad ieri si è progettato e costruito imbarcazioni a vela con percentuali di zavorra nell'ordine del 50% e con immersioni comprese tra il 15 e 18% di L.WL. (come del resto tutt'oggi si seguita a

fare) sia da ritenersi sbagliato il modo di concepire una barca a vela dove a volte la zavorra è al di sotto del 20% e l'immersione supera raramente il 10-12% di L.W.L.

Personalmente e a cognizione di causa posso asserire che ebbi modo ieri di disegnare molte imbarcazioni a vela con i criteri tradizionali e in virtù di un logico ragionamento, appoggiato da argomenti scientifici, volli disegnare barche a vela come *Danyliz*.

Facendo un'analisi delle risultanze ottenute, ho accertato che imbarcazioni larghe e con poca immersione, hanno caratteristiche superiori alle precedenti strette e profonde. Da notare che le mie barche tradizionali sono ritenute di uno standard normale.

Le ormai numerose barche a vela che ho disegnato con il concetto della "Stabilità di Forma", hanno dato prova di navigare bene come tutte le altre, con quelle varianti che sono note e direi inevitabili su ogni tipo di natante, in quanto ogni barca è la somma di un insieme di compromessi.

Chiusa la parentesi e riprendiamo a parlare di *Danyliz* e prima di descriverla sarà bene vedere gli elementi comparativi di progetto che, danno la possibilità di raffrontare l'imbarcazione ad altre analoghe.

L.W.L. mt. 15; Dislocamento Tonnelate 33,4; Zavorra Tonnellate 6; Superficie velica mq. 182,4; Superficie velica per Tonn. 5,46. I tre "F" sono: f1 S/D2/3 17,6; f2 S/Sup B 3,87; f3 S/Ws 0,712; percentuale zavorra 17,9. Da questi elementi è facile dedurre come questa imbarcazione sia principalmente una barca a vela, anche se a motore va oltre i 10,5 nodi di crociera.

La struttura dell'imbarcazione fu concepita e realizzata secondo il regolamento dell'American Bureau of Shipping e da detto Ente ottenne (come tutt'oggi ha) la massima "Classe" per Yacht Ausiliari. La struttura principale è in legno, irrigidita con elementi d'acciaio zincato.

I dritti, la chiglia e vari elementi della struttura sono in iroko e dello stesso legno è il fasciame che ha uno spessore di 42 mm. ed è completamente incollato. Le ordinate sono tutte in acacia piegate a vapore e chiodate con ferri in rame ribaditi, le serrette, i dormienti e ogni elemento longitudinale è in iroko e larice, i bagli le anguille sono in iroko, la coperta, le sovrastrutture, i boccaporti, la falchette e tutti gli elementi in vista sono in teak. L'albero, il boma, le crocette, il tangone dello spinnaker sono in Silver Spruce; le manovre dormienti sono in acciaio zincato Atlantico, quelle correnti in acciaio flessibile, inossidabile e Terilene.

Tutta la parte che riguarda l'attrezzatura velica è di fornitura inglese e precisamente di Gibb, le vele sono state costruite da Ratsey & Laphorn.

Il motore ausiliario è un Caterpillar da 180 HP, ma praticamente se ne impiega solamente 130 a 1800 giri, la velocità di crociera è di oltre 10,5 nodi, l'autonomia di circa 800 miglia.

L'impianto dell'acqua dolce prevede due utenze con due autoclavi in bay-pas, una per acqua fredda, l'altra per acqua calda, esiste inoltre un impianto a termosifone alimentato da una calderina a gas liquido.

Altri impianti particolari consistono in un verricello idraulico per salpare l'ancora e quest'ultima alloggia in una cubia nel centro del dritto di prua, la possibilità d'avere una seconda plancia all'interno del salone e la caratteristica di poter azionare le varie pompe meccaniche, mediani - elementi elettromagnetici.

Esiste inoltre un impianto d'allarme per l'acqua in sentina, per le fughe di gas e antiincendio e anche un impianto ben congegnato per tutti l'areazione dell'imbarcazione (ambienti e sentine comprese).

La compartimentazione tipo di questa barca può essere così suddivisa e partendo da poppa avremo:

Cala Ad. Vi si accede da un portello sopra elevato in coperta; nell'interno, oltre che all'agghiaccio del timone, al deposito delle bombole del gas liquido e ai vari ripiani per il ridosso di cime e accessori vari, è sistemata una ghiacciaia di circa 450 lt. Parte di questa cala è riservata al deposito vele e accoglie il pozzetto di comando.

Pozzetto. Quest'ultimo è completamente stagno e autodrenante, è diviso in due elementi, la parte AD è la zona riservata allo skipper, la parte AV per gli ospiti. Sugli alettoni che circondano e delimitano questo ambiente, sono fissati i tesascotte per la manovra di tutte le vele.

Cabina Padronale. È formata da due grandi cuccette affiancate alle murate, ciascuna con cassetti e scarpiera incorporata unite nella parte AD da un grande cassettoni con un angolo riservato a toelette per signora. Un grande armadio guardaroba, un armadio per il ripostiglio di biancheria assieme a numerosi scaffali e ripostigli vari, completano quest'ambiente. Annesso c'è il locale igienico che, prevede oltre al lavabo, il W.C., una doccia a telefono.

Saletta. Questa comprende un divano ad angolo al quale è affiancato un tavolo pieghevole oscillante. Qui è previsto un secondo posto di guida per il comando dell'imbarcazione in condizioni di tempi avversi e con pioggia o quando non si voglia andare a vela. Dal fianco di dritta, si può abbattere una cuccetta che è nell'interno di questo vano, dove sono sistemati tutti i vari servizi di piatti, di posateria di bordo; c'è inoltre un bar, un buffet e un angolo riservato al carteggio. In una nicchia apposita, è racchiuso il radiotelefono e il radiogoniometro. Attraverso due gradini, si accede alla cucina, al locale igienico degli ospiti e alla loro sistemazione. Dal di sotto dei gradini, si accede attraverso un portello stagno, al locale motore e al locale batterie.

Cucina. Prevede un frigorifero da 300 lt., una cucina con forno a gas liquido, montata, con snodo cardanico, un lavello rivestito in acciaio inox, un tavolo e una cassapanca per il pranzo dei marinai; mobili pensili e ripostigli vari.

Igiene Ospiti. Comprende: lavabo, W.C., doccia e ripostigli per biancheria varia.

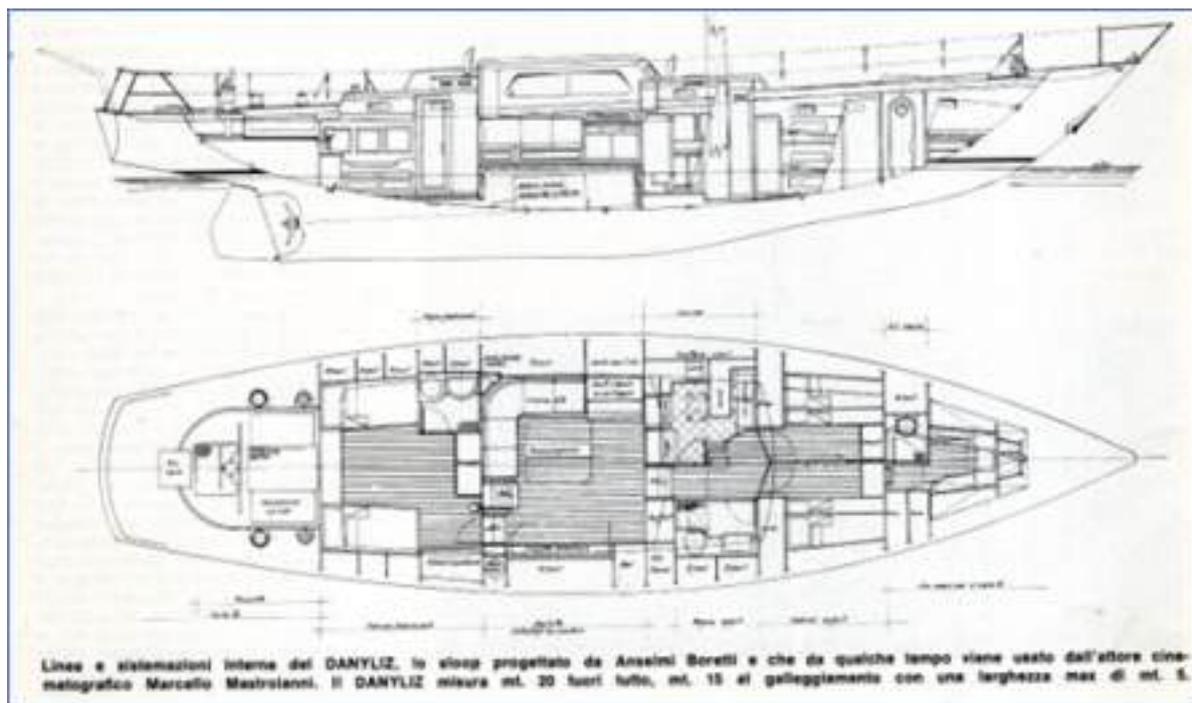
Cabine Ospiti. Ognuna ha due cuccette, una sovrapposta all'altra, armadio e cassetto. Questi due ambienti hanno la caratteristica di trasformarsi in un solo locale mediante una porta scorrevole ricavata nella paratia divisionale.

Completamente isolato dalla sistemazione padronale e ospiti a prora via c'è il locale equipaggio che comprende: tre cuccette affiancate alle murate, cassapanche, armadi e un locale igienico con lavabo abbattibile, W.C. e doccia. A proravia il locale delle catene.

Locale motore. Questo si estende per tutta l'ampiezza del pagliolo della saletta e comprende il motore propulsore, un diesel dinamo, la calderina per il gas liquido, i serbatoi del carburante e alcuni dell'acqua dolce. Il motore e il gruppo elettrogeno, sono montati rispettivamente sui loro basamenti (in acciaio) attraverso silentbloc, così pure le autoclavi.

In ogni ambiente, sono sistemati termosifoni per il riscaldamento durante il periodo invernale ed elettroestrattori per l'areazione nel periodo estivo. L'illuminazione e ventilazione è eccellente in ogni locale, in particolare nel salone e nella cabina dell'Armatore, nella cucina e nel locale igienico degli ospiti, in quanto quest'ultimi sono illuminati e arieggiati da due grossi osteriggi.

Di **Danyliz** si potrebbe parlare ancora, sia sotto il profilo tecnico che costruttivo, ma ritengo che converrà chiudere questa piccola "Odissea", ricordando incidentalmente che proprio a seguito delle eccellenti e non comuni prestazioni di questa barca, ne son già stati costruiti altri 2 esemplari (**Felice Sereno** e **Laytana**) e con una punta di orgoglio, preciso che fra pochi giorni verrà impostato un quarto esemplare di **Danyliz**.



BARCHE STORICHE

Ci sono storie, che leggi e rileggi e perfino viste e riviste grazie alla magia del cinema, non finiscono mai di stupire. È il caso di uno dei più famosi e decantati velieri della marineria inglese dal nome leggendario: "Cutty Sark", la cui vicenda non del tutto finita è giunta fino a oggi. Il merito principale del racconto di Franco Puddu, nostro affezionato collaboratore, che pubblichiamo in questo numero, è costituito dai tanti particolari e dettagli che arricchiscono il suo scritto.



LA BALLATA DEL GRANDE VELIERO

*Vita e avventure del più glorioso clipper della storia della navigazione
di FRANCO MARIA PUDDU*

Narra un'antica leggenda scozzese che in una notte buia e tempestosa un allevatore di bestiame, certo Tam O'Shanter, mentre rincasava dall'aver venduto alcuni animali ad una fiera di paese incappò, senza volerlo, in un sabba di maliardi e streghe che danzavano nei pressi di una chiesa.

Una strega si distingueva fra tutte perché, giovane e bellissima, nonostante la notte e il freddo indossava solo una corta sottoveste che in Scozia era chiamata cutty sark, come dire "camicciola".

Spaventato a morte, il povero Tam spronò la sua pacifica cavalla Meg che, quasi avesse intuito il pericolo, si mise improvvisamente a correre; infatti la sacrilega congrega aveva iniziato a muovere contro di lui, ma erano tutte persone vecchie, gobbe, sciancate.....tranne "cutty sark" che, giovane e agile, con la sottoveste al vento balzò sulla cavalla tentando di ghermirla, ma le rimase in mano solo la coda del terrorizzato animale che riuscì a fuggire salvando il suo padrone (*immagine*).



Questo si racconta ancora nelle lunghe notti invernali di Scozia, dove la differenza tra leggenda e realtà è tanto esigua da non essere spesso neanche presa in considerazione.



A riprova però che nelle leggende esiste sempre un fondo di realtà, molto tempo dopo una donna giovane, bella vestita solo di una corta sottoveste doveva continuare per oltre un secolo e mezzo a mostrare, beffarda, la coda della povera Meg da prora di una bellissima nave, un clipper, che dalla sua presenza, e dal suo soprannome, aveva preso il nome di *Cutty Sark* (*immagine*).

Purtroppo, però, né una lunga vita sopra le onde, né il potere della giovane strega che con lei, e, siamo sicuri, anche per lei, aveva sfidato le peggiori tempeste degli oceani guidandola sempre "a buon fine" come si diceva un tempo, né la disperata lotta di quaranta pompieri

londinesi protrattasi per ore hanno potuto niente nella sciagurata notte tra il 20 e il 21 maggio 2007, quando l'antico nemico delle navi in legno, il fuoco, si è insinuato nel fasciame di robusta e stagionata quercia inglese, incenerendola. Un incendio, riferisce Scotland Yard, sicuramente doloso.

Fortunatamente il clipper si trovava, per così dire, "ai grandi lavori" e tutta l'opera morta dell'imbarcazione,

dal ponte in su alberatura compresa, era stata smontata e portata altrove per restauri e manutenzioni; per questo, forse sarà possibile ricostruire lo scafo e, unendolo alle parti salvate, ridare vita a questa gloria della marineria britannica, anche se non sarà più la stessa cosa.

Chris Livett, della fondazione *Cutty Sark* che segue, tutela e cura da sempre l'antico veliero, ha dichiarato, disperato, mentre il fuoco non era ancora spento: "È importante per il modo in cui è stato costruito, per quel che ha fatto per l'Inghilterra, per come vi venivano usate le vele, per il commercio cui era adibito.....fa parte del nostro patrimonio nazionale."

Non si può negare che la storia gli dia pienamente ragione.

Bisogna infatti sapere che nella prima metà del XIX secolo alcuni avvenimenti avevano mutato in maniera radicale lo scenario dei commerci marittimi mondiali: la fine del monopolio della potente East India Company sui traffici tra la Madrepatria e l'Estremo Oriente (1833); l'apertura dei porti della Cina alle navi di ogni bandiera (1842); l'abolizione da parte della Gran Bretagna, sette anni più tardi, delle residue disposizioni dell'Atto di Navigazione di Oliver Cromwell del 1651 e la conseguente completa liberalizzazione dei traffici navali tra le isole britanniche e il resto del mondo. Inoltre, a seguito della scoperta dell'oro in California (1848) e in Australia (1849), il numero di "passaggi" richiesti per quei territori era cresciuto a dismisura.

Dal punto di vista tecnico, inoltre, i progressi della propulsione meccanica (prima a ruote, poi ad elica) con continui e sostanziali miglioramenti del rendimento e dell'affidabilità delle macchine di bordo erano stati di notevole importanza.

La minaccia del vapore aveva agito perciò da poderoso stimolo per la realizzazione di un nuovo naviglio velico veloce, in grado di vincere la concorrenza sulle grandi rotte intercontinentali, le uniche che consentivano di sfruttare al massimo e per lungo tempo venti tesi e costanti.

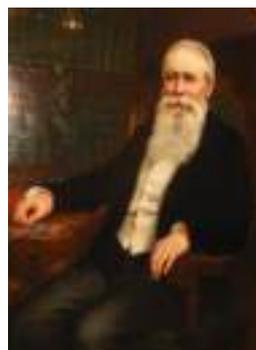
Da qui l'affermazione, proprio a cavallo tra la prima e la seconda metà del 1800, di un tipo di tre alberi dotato di una generosa velatura e di forme molto stellate, il clipper appunto, in grado di raggiungere o, addirittura, di superare la velocità dei migliori vapori dell'epoca.

LA LEGGENDA DEL *CUTTYSARK*

Centoquarantacinque anni fa un clipper ("the last of clippers" per la precisione), il *Cutty Sark*, portava a termine, carico di tè, il suo viaggio inaugurale, coprendo nel tempo record di 109 giorni il percorso Shanghai-Beachy Head. Un esordio brillante e di buon auspicio: nei venticinque anni successivi, infatti, i primati conseguiti avrebbero reso famoso il suo nome presso le marinerie di tutto il mondo.

La storia di questo tre alberi è affascinante come un romanzo e fa pensare ad un racconto di Conrad.

Fu commissionato nel 1868 ai cantieri Scott & Linton di Dumbarton dall'armatore Jock Willis (*immagine*). Questi, più noto come "Old White Hat", per via di un vecchio cappello bianco che calzava in ogni circostanza, proveniva da una famiglia di armatori scozzesi ed aveva creato la sua fortuna dapprima come capitano e poi come armatore di clipper: univa quindi alla competenza per le cose di mare il senso degli affari comune agli abitanti della sua patria d'origine.



Dimostrò quest'ultima capacità anche nel condurre le trattative per la costruzione del *Cutty Sark* (lungo fuoritutto xx m – stazza tsl): pattuì infatti con i costruttori un prezzo talmente basso (per l'esattezza 17 sterline per tonnellata) che il cantiere fallì prima ancora di completare lo scafo. Il *Cutty Sark* venne pertanto ultimato da altri costruttori, i Danny Brothers, e scese in mare il 23 novembre 1869.

All'inizio del 1870 l'entrata in linea del *Cutty Sark*, rappresentò il grande avvenimento e la grande incognita della "corsa del tè" (la gara di velocità tra tea-clipper tra la Cina a Londra per la conquista del Blue Ribband) dell'anno. Secondo gli esperti una sola nave avrebbe potuto competere con la nuova creatura di Willis: il *Thermopylae*, un clipper di pari tonnellaggio appartenente all'armatore Weymouth che, varato ad Aberdeen nel 1868, aveva conquistato il premio alzandolo orgogliosamente a riva l'anno successivo con il fermo proposito di difenderlo ad ogni costo.

Non ci si deve meravigliare se un fatto squisitamente commerciale, come la corsa del tè, si fosse trasformato nel

Regno Unito di oltre cento anni fa in una spettacolare competizione sportiva, premiata con questa coccarda, molto tempo dopo ribattezzata “Nastro Azzurro” in Italia, a premio delle più veloci traversate oceaniche dei primi grandi transatlantici.

Ma non si può dimenticare che tre elementi concorrevano a rendere popolare questa “gara”: la diffusione della tradizionale aromatica bevanda delle “five o'clock”, l'interesse per le cose di mare che diede vita all'espressione “Britain rules the waves” che diede il nome ad una celeberrima marcia tuttora tra le preferite in Inghilterra, ed infine la passione irrefrenabile per le scommesse.

L'arrivo stagionale dei tea-clipper assurgeva perciò all'importanza di un avvenimento nazionale, non soltanto per gli operatori marittimi e per gli armatori. I telegrammi che annunciavano da Land's End o da Lizard Point gli avvistamenti di questi primi velieri non si fermavano ai tavoli degli scommettitori, dei Lloyds e delle banche di Wall Street, ma arrivavano anche alle redazioni dei quotidiani, che li pubblicavano con grande rilievo.

Le discussioni sulle qualità degli scafi avvistati e sull'abilità dei loro capitani contagiavano e coinvolgevano un po' tutti proprio come avviene oggi per i personaggi degli sport più diffusi. L'armatore ed il capitano del clipper più veloce, oltre che vendere il tè al prezzo più alto e a conquistare il Blue Ribband, avrebbero goduto di un quarto di ora di invidiabile celebrità.

IL SOGNO DI OLD WHITE HAT

Il sogno segreto di Willis era proprio quello di strappare al *Thermopylae* l'ambito trofeo. Le caratteristiche del *Cutty Sark* erano, del resto, studiate ad hoc per la rotta del Capo di Buona Speranza, sia per quanto riguardava lo scafo che per il piano velico: tre alberi, sedici pennoni, oltre a undici vele di taglio avrebbero offerto ai venti dell'Atlantico e dell'Oceano Indiano una superficie di quasi tremila metri quadri di tela, su uno scafo a struttura composita (acciaio e legno) leggero, robusto e dalle forme estremamente stellate.

Il comando della nave venne affidato a George Moodie, un capitano quarantenne che da quasi dieci anni comandava i clipper di Willis. Le prove nel Mare del Nord furono entusiasmanti, e così anche i risultati degli



Ingaggio tre Cutty Sark e Thermopylae

otto viaggi compiuti tra la Cina e la madrepatria tra il 1870 ed il 1877, sempre al comando di captain Moodie, il quale si era affezionato alla nave in maniera quasi morbosa. Alla fine del primo anno di comando scrisse: “E' la più veloce nave di tutti i tempi, una grande nave, una nave che durerà per sempre.”.

E ben si può giustificare questo suo entusiasmo pensando alle punte di velocità di 17 nodi e mezzo, toccate più volte in Atlantico, ed alle medie sbalorditive di 15 nodi, mantenute per intere giornate, quasi il clipper fosse stato spinto da una motrice della potenza di oltre quattromila cavalli.

Nonostante tanti successi, tuttavia, il Blue Ribband continuò in quegli anni a garrire ostinatamente sul *Thermopylae*, e fu questo uno dei dispiaceri più cocenti per Willis. A detta di tutti il *Cutty Sark* era la nave più veloce e manovriera, eppure durante ogni crociera qualche imprevisto toglieva a Old White Hat la possibilità di venire in possesso del Trofeo: come accadde nel 1872 quando il *Cutty Sark*, che prima ancora di doppiare il Capo di Buona Speranza precedeva il *Thermopylae* di oltre 400 miglia, fu costretto a perdere giorni preziosi per una imprevedibile avaria al timone.

Tali delusioni non impedirono a Willis, però, di trarre ottimi profitti dal commercio del tè, particolarmente nel quinquennio 1870-75. Si chiuse in realtà, con questo periodo, l'epoca d'oro per i tea-clipper: dal 1876 gli esportatori di tè cominciarono a far affluire, sempre più numerose nei porti della Cina, le navi a vapore che erano in grado di trasportare la merce nel Regno Unito ed in Europa in tempi assai ridotti.

La successiva apertura del Canale di Suez (1869) consentiva, tra l'altro, a questo tipo di navi di accorciare

notevolmente i percorsi, transitando per il Mediterraneo: rotta che, evidentemente, i tea-clippers non potevano percorrere.

Dopo la crociera del 1877, Old White Hat decise di togliere il *Cutty Sark* da questa rotta per destinarlo al grande cabotaggio. La sorte del tre alberi pareva così segnata: declassato a trasportare carichi alla rinfusa su percorsi troppo brevi per i suoi tremila metri quadrati di vele.

Ma il destino delle navi assomiglia a volte a quello di certi uomini, che miracolosamente riescono a riemergere proprio quando sembra che tutte le circostanze congiurino contro di loro.

Se il commercio del tè era infatti passato alle navi a propulsione meccanica, quello della lana, tra l'Australia e l'Europa, rimaneva appannaggio dei clipper. Willis non si lasciò sfuggire l'occasione e, a partire dal 1883, destinò il *Cutty Sark* su questa rotta.

Le qualità della nave si dimostrarono subito imbattibili: i 15 wool-passages effettuati dal 1883 al 1895 furono tutti compiuti in un arco di tempo compreso tra i 67 e i 98 giorni, ad una velocità tale che la concorrenza nel campo del trasporto della lana rimase travolta; tra l'altro, il record dei 67 giorni (1885) non fu mai battuto.

Le soddisfazioni raccolte da Willis in quel periodo (poteva vantarsi di possedere il clipper più veloce del mondo) lo compensarono ampiamente della mancata conquista, a suo tempo, del Ribband e furono merito anche dell'abilità del nuovo comandante del tre alberi, Richard Woodget, considerato a ragione il più grande clipper master di tutti i tempi. Di bassa statura, solido come una quercia, dotato di nervi d'acciaio, Woodget sfruttava al limite delle possibilità la velatura della nave ed i pochi uomini che ne componevano l'equipaggio: soltanto 18, poiché Old White Hat, a partire dal 1874, da bravo scozzese, aveva ridotto la tabella d'armamento (originariamente era previsto un equipaggio di 28 persone), adducendo ferrei motivi di economia.

DAL TÈ ALLA LANA

Nella sua ultima vita operativa, durante ciascun viaggio il *Cutty Sark* era in grado di trasportare celermente circa 900 tonnellate di balle di lana dai porti australiani a quelli europei. Ciò fu possibile fino a quando la concorrenza dei “vapori” cominciò a farsi più pressante, anche nel settore laniero, a partire dall'ultimo decennio del 1800. Captain Woodget, innamorato del “suo” clipper, rifiutava di accettare questa realtà: ma i libri contabili di Willis non ammettevano divagazioni romantiche di fronte a gestioni sempre meno redditizie.

All'arrivo della nave a Londra, nel 1895, l'armatore recò bruscamente a Woodget la temuta notizia: durante l'ultimo wool-passage aveva venduto la nave. Woodget, indignato, non volle rimanere a bordo se non il tempo indispensabile per fare i bagagli e giurò a Willis che non avrebbe mai più comandato le sue navi. “The last of clipper” fu trasferito a Lisbona dove il nuovo proprietario (una società portoghese) mutò lo scanzonato nome originale, in quello tenebroso e triste di Ferreira.

Sotto la nuova bandiera il clipper (cui nel frattempo era stato ridotto il piano velico) trasportò carbone e merci alla rinfusa sino all'inizio della Prima Guerra Mondiale, durante la quale rimase in disarmo a Table Bay. Al termine del conflitto il favorevole mercato dei noli suggerì agli armatori portoghesi di ripristinare l'alberatura allo stato originale, ma la difficoltà di reperire le parti di rispetto li costrinse ad una soluzione di ripiego: la trasformazione del tre alberi in brigantino. Era veramente la fine per il veliero che, irricognoscibile, fece la spola tra Lisbona ed il Mare del Nord fino al 1921, data in cui fu messo definitivamente in disarmo.

Ma era destino che la nave non dovesse finire in un cantiere di demolizione, perché il nome prestigioso del *Cutty Sark*, anche se non si leggeva più sulla poppa, non era stato dimenticato nel Regno Unito.



La Polena del Cutty Sark

LA RINASCITA

Nel 1922 un ufficiale di Marina in pensione, il captain Wilfred Dowman, comprò dai portoghesi il relitto e, aiutato dalla moglie e da pochi artigiani, cominciò a Falmouth il restauro dello scafo e dell'alberatura. Procedette allo smontaggio e all'eliminazione dei pezzi che erano stati modificati negli anni (specie per quanto

riguardava l'attrezzatura degli alberi di maestra e di mezzana), quindi elaborò un piano per la graduale ricostruzione dei vari pezzi e delle manovre fisse e correnti sulla scorta di una serie di appunti di un carpentiere del cantiere di Dunbarton di nome Henderson, fortunatamente ritrovati dopo una serie di ricerche.

Nello scafo, rimasto miracolosamente intatto dopo 55 anni di attività, vennero sostituiti alcuni corsi di fasciame deteriorati ed alcuni tratti del ponte principale, in teak indiano. Pennoni, sezioni di albero, sartie, stralli, paterazzi, mantigli e drizze furono ricostruiti amorevolmente, così come venne ripristinata l'asta del fiocco, ridotta ad un moncone. Furono restaurati anche gli interni, con particolare riguardo alle sistemazioni poppiere, comprendenti l'alloggio del capitano, degli ufficiali ed il "saloon" in cui Moodie e Woodget avevano trascorso tanti mesi ruggenti della loro esistenza. Si restaurarono anche i pochi mobili originali rimasti a bordo: la maggior parte di essi, purtroppo, era andata dispersa negli anni.

Un antiquario del Galles, letta su un quotidiano l'iniziativa di Dowman, gli fece conoscere di essere in possesso del tavolo del saloon, che volle "restituire" alla nave. Anche le tre imbarcazioni furono ricostruite ex-novo, utilizzando i preziosi appunti di Henderson.

Per ultimo, lo scafo venne dipinto in nero, il suo colore d'origine, solcato da una striscia bianca. Furono anche restaurati e dorati i fregi di poppa e di prora e la bella polena (*immagine*), raffigurante colei che con la sua camicia aveva dato il nome al veliero.

Gli abitanti di Falmouth furono così i primi che ebbero il privilegio di ammirare il *Cutty Sark* restituito al suo primitivo splendore: il clipper, alla fonda nella rada, costituì per molti anni una delle maggiori attrazioni della settecentesca cittadina della Cornovaglia.

Alla morte di captain Dowman, avvenuta nel 1936, la vedova regalò il tre alberi, insieme ad una somma per la sua manutenzione, al Nautical College di Greenwich, affinché fosse utilizzato per l'addestramento degli allievi.

Risuonarono così ancora, a bordo del veliero ormai settantenne, le voci dei giovani marinai che si arrampicavano sulle sartie, che alavano le manovre in coperta e che armeggiavano attorno alle gru del capone, come se ogni volta fervessero i preparativi per l'inizio di uno dei tea-passages, ormai tanto lontani nel tempo.

Qualche decennio dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, ai cui bombardamenti era miracolosamente sopravvissuto al pari dell'altra grande gloria della vela britannica, il *Victory* di nelsoniana memoria, gli allievi del College cominciarono ad imbarcarsi direttamente per il loro tirocinio su navi moderne: e ancora una volta si pose il problema della sistemazione del clipper.

Era il 1953 quando fu deciso di creare una società "per la conservazione del *Cutty Sark*", sotto il diretto patronato del duca d'Edimburgo.

Mediante una sottoscrizione nazionale vennero reperiti i fondi per dare al *Cutty Sark* una definitiva destinazione in una cornice adeguata. Appunto quella attuale dove è stato visitato, fino al mese scorso da oltre tredici milioni di visitatori, prima che lo distruggesse il tragico incendio che ha privato non solo l'Inghilterra ma tutto il mondo della vela, di un tesoro inestimabile.



CANOTTAGGIO STORICO

Seconda puntata della storia del campo di regata al Lago di Patria, il più esteso lago interno della Campania (2 kmq), Stadio del Remo dal 1960 che ha ospitato i Giochi del Mediterraneo e i Campionati Mondiali Juniores, impianto essenziale e vitale per il canottaggio campano, che più volte è stato costretto a combattere per mantenerlo a livello nazionale.

La nascita del campo di regata al Lago di Patria di VINCENZO PALOMBA E SERGIO PEPE con foto di RICCARDO CARBONE (parte seconda)

La giornata del 26 maggio 1960 d'inaugurazione del campo di regata al Lago di Patria prosegue con le seguenti gare (foto n. 1):



Foto 1.

di Cucurullo e Tricarico giungono Curzio Buonaiuto e Sergio Tramontana, tim. Antonio Adamo del Circolo Savoia (foto 3).

Curzio Buonaiuto nel 1957 aveva vinto il titolo italiano allievi in due di coppia con Corrado Di Donato, nel 1960 vincerà in otto il campionato italiano universitario. Dal 2004 sarà presidente del Circolo Canottieri Napoli, sino alla morte avvenuta il 19 settembre 2012.

Ecco il due con seniores del Posillipo (foto n.2) composto da Gaetano Cuccurullo e Claudio Tricarico, tim. Guido Marra, un fortissimo equipaggio che si aggiudica la Targa Luigi Capece Galeota e, successivamente, si aggiudicherà i titoli italiani assoluti nel 1961, 1962, 1963, nonché la Medaglia di Bronzo ai Giochi del Mediterraneo del 1963, che si svolsero proprio al Lago di Patria, come illustrato nel n.114 -febbraio 2022 di questa rivista. Nella foto Giovanni “Bibi” Capece Galeota consegna all’equipaggio vincitore la targa dedicata al fratello Luigi, morto per violenta malattia l’11 maggio del 1934 all’età di 24 anni., a Fiume, dove prestava servizio quale Ufficiale di Complemento presso il 73° Reggimento Fanteria (v.Il Canottaggio del maggio 1934). Giovanni e Luigi Capece Galeota facevano parte dell’otto dei “diavoli neri” del C.N. Giovinezza (oggi C.N. Posillipo) che nel 1930 vinse il titolo italiano e poi quello mondiale universitario. Sempre con i “diavoli neri” si aggiudicarono il titolo italiano in otto f.s. juniores (oggi under 23) nel 1931 e 1932. Alle spalle



Foto 2.



Foto 3.

La regata successiva è per l'aggiudicazione della Targa Umberto Padovani, che era stato non solo Vice Presidente del C.N. Giovinezza dalla fondazione sino al 1940, ma anche timoniere. La gara è riservata ai 4 senza seniores e vince il Circolo Canottieri Ilva con Domenico Fiorentino, Antonio Fraia, Ettore e Bruno Martinez (*foto n.4*). E' poi premiato, il Savoia, giunto secondo con Raffaele Milano, Antonio Gargiulo, Alfredo Tassi, Vittorio Canale (*foto n. 5*). Chi premia i due equipaggi è il Conte Ermelino Matarazzo, Delegato Provinciale del CONI, figura fondamentale nell'organizzazione dell'Olimpiade della Vela, che Napoli ospiterà ad agosto dello stesso 1960.



Foto 4.



Foto 5.

Per la settima regata, riservata al doppio, è in palio la Targa Carlo Marulli Duca di San Cesario (1886-1960), già Segretario della Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano. La targa è vinta da Raffaele Maria Ricciardi e Leonardo Carofiglio del Savoia. Nella *foto n. 6* i vincitori si allontanano, avendo già ritirato il premio, mentre al pontile è il doppio del Posillipo, secondo classificato con Mario Pugliese e Pasquale Giugno.

Raffaele Maria Ricciardi nel 1959 aveva vinto il titolo italiano allievi in singolo e nel 1961 sarà nell'8 del Savoia che si aggiudica a Trieste il Campionato Italiano Universitari. Il 29 febbraio 1964 consegnerà la Laurea con lode in Fisica e dalla fine degli anni '60 sarà per otto anni a Chicago presso il Department of Theoretical Biology. Dal 1981 ricoprirà la cattedra di Calcolo delle Probabilità Statistica Matematica presso la Facoltà di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali di Napoli. Un male incurabile lo strapperà alla vita il 7 Maggio 2011, all'età di 69 anni. Leonardo Carofiglio nel 1960 vincerà nel luglio del 1960 a Trieste il titolo italiano nell'8 universitari del Savoia.

Mario Pugliese aveva vinto nel 1953 a Sorrento il titolo italiano in 4 jole allievi (oggi juniores), nel 1956 a Castelgandolfo quello seniores in doppio e a Salò quello in doppio juniores (oggi under 23) e sempre nel 1956 quello in doppio canoè juniores (oggi under 23) a Brindisi.

Sarà allenatore del C.C. Napoli dal 1965 al 1969 per poi passare al C.N. Posillipo dal 1970 al 1973 per poi ritornare ad allenare la Canottieri Napoli nel biennio 1974-1975.

In occasione delle regate per il Centenario del Circolo Savoia, il 9 maggio 1993 sarà tra i partecipanti alla regata in canoino veterani. Pasquale (Lino) Giugno più volte vicepresidente del C.N. Posillipo e presidente del Comitato Regionale Campano della Federazione Italiana Canottaggio dal 2017 al 2024.

Da atleta campione italiano allievi (oggi juniores) in doppio canoè nel 1959 e, sempre in doppio canoè, ma nella categoria non classificati, nel 1964 e 1965. Da ricordare la vittoria in doppio juniores nel 1965 con Antonio Cremonese, nella gara internazionale di Lucerna, unico equipaggio italiano a salire sul podio.



Foto 6.

Le foto n. 7 e 8 riguardano la regata dei 4 jole non classificati per la Coppa Agostino Pinto, già timoniere e poi Consigliere Segretario del C.N. Posillipo, vinta dall' Accademia Aeronautica con Giovanni Di Meo, Luigi Coppo, Loris Gausina, Franco Arbizzani, tim. Augusto Cutugno.



Foto 7.



Foto 8.

La Targa Giuseppe Verusio, riservata ai K2 seniores, è vinta da Aldo Perna e Ugo Brunini del Savoia, a spese di Cesare Bruschini e Angelo Porcaro. Angelo Porcaro nasce kappista con buoni risultati in campo regionale e nazionale, e vincerà il titolo italiano universitario nel 1962 in K2 con Cesare Bruschini. Nel 1961 sarà al timone dell'otto jole della Canottieri Napoli secondo classificato nella Coppa Lysistrata dietro il C.N. Posillipo. Collaborerà con Mario Pugliese quale vice-allenatore del C.C. Napoli alla fine degli anni Sessanta del '900, per poi trasferirsi a Pavia dove con la sezione canottaggio del C.U.S. Pavia vincerà numerosi titoli italiani e collaborerà ad allenare la nazionale italiana pesi leggeri. Tra i fondatori dell'A.N.A.C.C. (Associazione Italiana Allenatori Canottaggio e Canoa), che dopo la nascita della F.I.C.K (Federazione Italiana Canoa Kayak)

diventerà A.N.A.C. Rowing. Agli inizi degli anni dieci del nuovo millennio è presidente del Panathlon Club Pavia. La rivista Il Canottaggio del 1961 riporta il raid Napoli- Ischia compiuto in K2 dalla coppia Porcaro-Bruschini. (foto n.9). *Continua sul prossimo numero.*

il Canottaggio 7-8
tema e pagina

COMITATO PARTENOPEO RAID Napoli-Ischia

La Settimana Motonautica de « Il Mattino » si limitava fino allo scorso anno all'eccezionale spettacolo notturno delle gare disputate alla luce delle fotoelettriche. Spettacolo affascinante, al quale il pubblico ha sempre partecipato con grande interesse: spettacolo agonistico che ha sempre visto — come è accaduto anche martedì sera — diversi equipaggi contendersi la vittoria palmo a palmo nell'incomparabile cornice dello specchio di mare di v.a. Caracciolo.

Quest'anno alla XI edizione della « Settimana Motonautica », c'è stato qualche cosa di nuovo: un tentativo che ha aperto la strada ad una nuova eventuale competizione agonistica.

Terz' mattina, infatti, il Kajak biposto formato da Cesare Bruschini e Angelo Porcaro — che nella notturna si classificarono rispettivamente primo e secondo nella gara di Kajak monoposto — ha compiuto il raid Napoli-Ischia senza scalo, per stabilire un primato sulla distanza. È noto che in altri Paesi: Ungheria, Germania, Russia, Cecoslovacchia, ecc. il Kajak è una imbarcazione alla portata di tutti. Sul Danubio i giovani vanno in Kajak come da noi si va in bicicletta e nei fiumi si disputano gare su lunghe distanze: fino a 40 chilometri perché il Kajak pur essendo una imbarcazione fragilissima e leggera ha il pregio di possedere una stabilità notevole quando i vogatori sono diventati esperti. Sul mare, però è un'altra cosa: non c'è il filo favorevole della corrente, si possono incontrare improvvise zone di vento, c'è il rischio di imbattersi in correnti o onde contrarie. Quindi è molto più difficile compiere un lungo percorso su mare aperto, ed è per questo che l'impresa compiuta terz' mattina da Cesare Bruschini e Angelo Porcaro può considerarsi di notevole valore atletico.

Tanto più che i due vogatori del Circolo Canottieri Napoli hanno compiuto la traversata a tempo di record: 2 ore, 38 minuti e 42 secondi, dal pontile del Molosiglio fino al lido di Porto d'Ischia val quanto dire 32 chilometri buoni. Il raid tentato e felicemente portato a termine dai due atleti giallo-rossi, ha aperto la via a nuove possibilità: durante la « Settimana Motonautica » si svolge la maratona di nuoto da Capri a Napoli e uno dei numeri più affascinanti del programma è il Rally motonautico Napoli-Capri-Ischia-Napoli. Se in questo « giro » delle isole si riuscisse l'anno prossimo ad includere la maratona di Kajak biposto Napoli-Ischia, il triangolo delle gare marine sarebbe completo. L'im-

presa di Bruschini e Porcaro tendeva appunto a questa meta.

E veniamo ora ad una breve cronaca dell'impresa: il K.2 di Bruschini e Porcaro è partito alle ore 6 e 20 dalla sede del Circolo Canottieri Napoli, scortato da una imbarcazione della Marina Militare: la N. D. 144 il cui equipaggio era formato da Angelo Paternò, Nello Martini e Salvatore Uras. Al seguito vi era anche una barca a motore con altri giovani canottieri del circolo giallo-rosso, che avevano issato sulla prora il gagliardetto sociale: Franco Addezio, Antonio e Lucio Tubelli, tre coraggiosi giovanotti armati di bottiglie di spumante da fare scoppiare all'arrivo ad Ischia. Il primo tratto della traversata dal Molosiglio a Nisida si è svolto con piena regolarità, ma nel tratto da Nisida a Miseno la foschia era così densa da non far distinguere la costa e il K.2 ha deviato leggermente lungo la rotta compiendo una ampia curva verso terra. Raggiunto Capo Miseno, il tratto più arduo e cioè l'attraversamento del Canale di Procida, non ha presentato — malgrado l'onda lunga — eccessive difficoltà. Qualche spruzzo d'acqua è entrato nell'imbarcazione, ma niente di preoccupante. I due vogatori hanno raggiunto Procida e cioè dopo 13 miglia e mezzo marine alle 7,50 con grande vantaggio sulla tabella di marcia prevista. Da Procida a Ischia il tratto è stato reso fastidioso dal perdurare dell'onda lunga e da una certa stanchezza che aveva preso i due vogatori: malgrado questo il ritmo della marcia non diminuiva e il traguardo del lido veniva tagliato alle ore 8,58'42" dopo esattamente 2 ore 38' e 42" di ininterrotto mulinare di braccia, alla media di 12,160 chilometri all'ora.

Abbiamo calcolato che Cesare Bruschini e Angelo Porcaro hanno tenuto un ritmo da 70 ad 80 palate il minuto il che ha comportato durante la traversata circa 13 mila palate; anche questo è un primato da tener da conto.

Ad Ischia poiché i due giovani atleti sono arrivati con oltre un'ora di anticipo sul previsto, erano ad aspettarli solo gli ombrelloni e le adraie della spiaggia deserta. Poco male; la folla e gli applausi contano poco quando si compie una impresa nel nome dello sport puro per eccellenza. Il raid di Bruschini e Porcaro appartiene a questo genere di sport. Un « bravi » dal collega Alberto Barone, una coppa da mettere nella vetrina del Circolo e una medaglietta ricordo. Questo basta ai due ragazzi che per i primi hanno aperta una nuova strada per future competizioni agonistiche.

n. b.

Foto 9.

UN CANTIERE IMMAGINARIO

Non possiamo che accogliere con gran piacere la sorpresa della ripresa dell'attività del modellismo presso il CSTN che in passato tanto si era impegnato nel settore. Ben conoscendo la passione, la competenza e la disponibilità degli amici del CSTN che seguono il laboratorio auguriamo buon lavoro.

LABORATORIO DI MODELLISMO STATICO NAVALE

Nell'ultimo numero del Notiziario, il 149, il primo del 2025, la Redazione ha riportato una breve descrizione di alcuni modelli statici realizzati fino al 2016 dal Laboratorio del CSTN mettendo in evidenza che da quando la sede del Centro si è spostata da Sedile di Porto al Molosiglio l'attività si è fermata. Ci preme far presente che già dal 3 settembre del 2024 l'attività è ripresa restaurando prima di tutto alcuni modelli presenti presso la Sezione di Napoli della LNI che ne avevano urgente bisogno e quindi passando alla realizzazione di un motoveliero attivo nelle acque di Capri intorno alla metà degli anni Cinquanta del secolo scorso.

Come si sa il modellismo navale è da tempo riconosciuto un mezzo importante nella trasmissione della cultura nautica. Già di per sé l'attività di riprodurre in scala navi e imbarcazioni ha una sua storia antichissima, con prodotti a volte approssimati ma di grande valore per l'autore, un tempo opera in special modo di marinai non interessati a una riproduzione fedele, ma al loro uso votivo, storicamente una delle prime funzioni di un modello o di una rappresentazione di una nave. In altri casi sono oggetti di grande pregio artigianale, se non proprio artistico e storico, che permettono a chi li osserva di riconoscere una manualità a volte fuori dell'ordinario, associata a una conoscenza storica dell'arte navale che dimostra i pregressi studi svolti dagli artefici di tali realizzazioni, trovando la loro collocazione in tutti i musei marittimi, nei centri velici e in molti altri luoghi pubblici e privati.

La maggior parte dei piani di costruzione, utilizzati per la realizzazione dei modelli, non riporta ogni particolare della nave richiedendo al modellista più attento di provvedere a trovare le soluzioni più realistiche, storicamente valide. Si tratta di una fase preparatoria di conoscenza maturata attraverso lo studio di opere del passato, fatta propria nel corso degli anni, che alla fine si concretizza in opere pregevoli anche sotto il profilo didattico, sia per coloro che seguiranno un percorso di modellista navale sia per coloro che per studio o per diletto sono interessati ad approfondire temi di arte navale.

Ogni prodotto diviene quindi un modulo divulgativo della cultura marinesca, capace di integrare efficacemente le descrizioni riportate in un testo, favorendone la comprensione e la memorizzazione.

Si tratta di un fatto non nuovo, già sperimentato a partire dal Rinascimento quando le opere classiche dal contenuto tecnico scientifico vennero corredate da disegni, schemi e illustrazioni ad opera degli artisti che avevano maturato una capacità di rappresentazione spaziale del reale. Uno su tutti quello opera di Vitruvio di epoca augustea, "De Architectura", che sarà il testo di riferimento dell'architettura occidentale per tre secoli a partire dal '500, quando fu corredata di tavole illustrate capaci di interpretare il significato di molte parti del trattato.

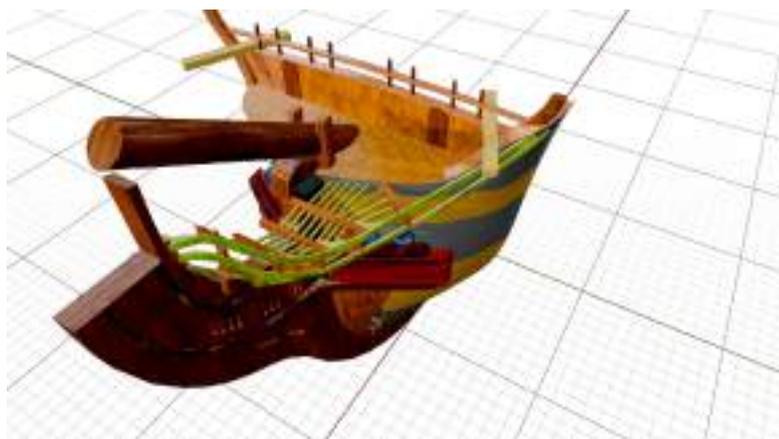
L'uso dei modelli nella costruzione navale risale al XVII secolo quando era prima di tutto un prodotto artistico da donare all'armatore o al monarca, quale oggetto di prestigio.

Detto ciò ci preme far presente che il CSTN, per come è strutturato, per le sue ridotte disponibilità economiche, per la sua vocazione alla diffusione della cultura nautica, più che alla realizzazione in proprio di modelli statici, persegue quella di reperire informazioni dal proprio archivio, utili ai modellisti che ne fanno richiesta.

In ogni caso l'attenzione da parte del Laboratorio all'aspetto formativo e informativo associato al modellismo statico è messo in evidenza da diverse attività, tutte svolte con budget ridotti, con il contributo di volontari e non ultimo con il supporto della locale Sezione della LNI.

In breve: - acquisizione di testi classici di costruzione navale, quale "Architectura Navalis Mercatoria"; - partecipazione a incontri di modellismo, come la "Mostra di Modellismo nautico" dell'Isola d'Ischia tenuta a fine settembre dello scorso anno; - realizzazione di disegni in 3D come la prua di un galeone del XVII secolo di cui alcune immagini sono qui riportate.

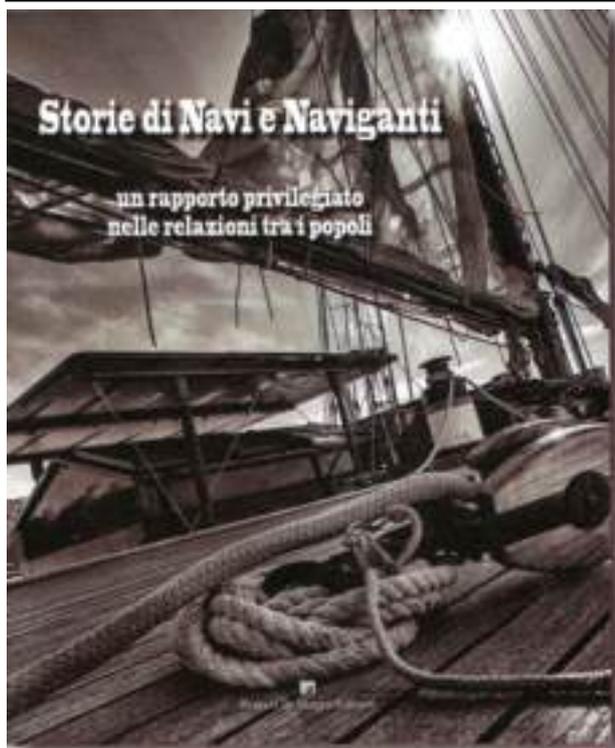
In proposito a tale ultima attività ci preme aggiungere alcune note. Come è stato detto un disegno ha un valore non da poco nell'integrare un testo tecnico descrittivo migliorandone la comprensione. Questo è noto a tutti i modellisti tanto che i più scrupolosi trascorrono parte del loro tempo libero a sfogliare libri, manuali, ad osservare modelli nelle teche dei musei, a confrontarsi con altri appassionati e già da un po' di tempo a fare ricerche sul web e a partecipare a forum specifici. Potendo oggi disporre di prodotti informatici per la disegnazione in 3D, ci è sembrato utile seguire anche tale nuova branca del modellismo che, senza sminuire un prodotto fisico, permetterebbe a chiunque, modellisti e non, di osservare da vicino e per tutto il tempo che desidera un modello statico digitale. Invitiamo pertanto i modellisti navali, sia quelli con tecniche tradizionali sia quelli in digitale, di prendere contatto con il CSTN che, per statuto, è a disposizione di tutti gli appassionati del mondo navale.



Disegno in 3D della struttura di prora di un galeone del XVII secolo.



Modello di motoveliero in costruzione.



Storie di Navi e Naviganti

**un rapporto privilegiato
nelle relazioni tra i popoli**

**AA.VV., Franco Di Mauro Editore,
2024, pag. 275, € 42.**

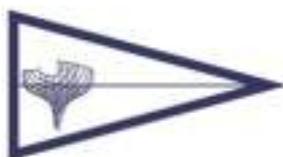
Parlare di navi e di naviganti significa rendere un doveroso omaggio a una parte della società civile, la quale ha contribuito in modo decisivo alla costruzione dell'universo antropologico in cui viviamo, e in modo particolare della civiltà greco-romana cristiana. Il ruolo della mariniera è stato centrale nel fornire mezzi e strumenti per migliorare il tenore di vita della società nella sua espressione più varia e più generale. I suoi protagonisti, in un bilancio ideale, hanno dato molto ma non sempre sono stati ricompensati nel modo giusto, con adeguati riconoscimenti, sia di ordine materiale sia di ordine etico, simbolico.

L'uomo di mare, fin dalla più remota antichità, se è riuscito a scrivere pagine esaltanti e indelebili della sua attività, ha dovuto sempre possedere i requisiti necessari per affrontare un ambiente speciale e difficile. E questo ha potuto fare grazie alla sua "arte nautica", alla sua seamanship, che egli ha coltivato sempre con convinzione e impegno. Un esercizio che trova nella nave il mezzo per realizzare le sue finalità. La storia è ricca di episodi in cui l'arte nautica, intesa come sublimazione dell'esperienza, si è espressa su livelli elevati. Questo nostro impegno di proporre un contributo culturale e sociale per richiamare l'attenzione su alcuni episodi della mariniera vuole essere un'occasione per stimolare una pensosa riflessione di tutti, anche dei non addetti ai lavori, sul ruolo di un'attività in genere poco conosciuta dalla "communis opinio", spesso svolta con discrezione, in una veste umile, ma sempre dignitosa e preziosa per l'umanità, in particolare per le giovani nautiche generazioni, che sempre avvertono il fascino del mare.

Abbastanza recentemente quando è nata l'idea di fare questo libro che l'intera comunità marittima sorrentina sentiva come una sorta di debito ancestrale in attesa di essere saldato, senza alcuna esitazione fu scelto di mettere al timone dell'opera da realizzare la mano ferma, competente ed appassionata dell'amico Agostino Aversa, la stessa mano che con successo ha forgiato intere generazioni di aspiranti naviganti. Il libro puntualmente è stato dato alle stampe, molti l'hanno letto e certamente altri lo faranno, perchè è una bella e piacevole pubblicazione, elegante nella sobrietà della sua veste grafica, il senso del moto e non la staticità dell'immagine di copertina e quell'insieme contenuto nel AA.VV. riferito ai testi che danno corallità ad un'opera che ha come sfondo unico il mare e la sua gente.



(IV di copertina del volume: Albero di manovra con le vele imbrigliate. Gli studenti sui pennoni pronti ad aprire la velatura al vento (ITN "Nino wcBixio")



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

È ufficiale, Napoli c'è.

Parliamo del “bug” nel Calendario AIVE 2025 presentato nella riunione d'autunno presso la Compagnia della Vela di Venezia lo scorso 22 novembre, nel quale il tradizionale appuntamento per le barche d'epoca e classiche del Reale Yacht Club Canottieri Savoia, al quale il Presidente Pippo Dalla Vecchia tanto teneva, non c'era. Problemi logistici non ne consentivano infatti l'organizzazione. L'assenza però era tanto sentita e sofferta che causava a dicembre la discesa in campo della Marina Militare e della Lega Navale di Napoli che riuscivano a individuare le soluzioni per far disputare dal 3 al 6 luglio 2025, di nuovo interamente a Napoli, la XXII edizione de “Le Vele d'Epoca a Napoli”. La manifestazione, frutto di una stretta collaborazione tra Sezione Velica di Napoli della Marina, Lega Navale e Circolo Savoia, vedrà i concorrenti provenienti da Gaeta ospitati al Molosiglio-Accademia dell'Alto Mare a partire dal 30 giugno. Il programma prevede regate costiere e sulle boe da giovedì a domenica, con accoglienza serale offerta a turno dai tre organizzatori. Un lieto fine per un evento nel quale sono in palio tra l'altro Coppe intitolate a grandi protagonisti della vela napoletana come Pippo Dalla Vecchia, Angelo Lattarulo e Carlo Rolandi.

La “scaletta” definitiva è in via di perfezionamento. Se ne parlerà a Genova, allo Yacht Club Italiano, nella sala dei modelli, il pomeriggio del prossimo 5 aprile dove i soci sono convocati per l'assemblea annuale di approvazione del bilancio. Una riunione alla quale seguiranno tre interventi e la tradizionale cena.

I relatori quest'anno sono Giovanni Aprea, dell'omonimo cantiere, che racconterà l'operazione “La barca di Pietro”, Carmelo Isgrò che parlerà della storia, recupero e programmi di *Cassiopea* in partnership con UNESCO e PRADA e il Sottotenente Aurora Esposito che coinvolgerà la platea con la sua esperienza vissuta a bordo dell'*Amerigo Vespucci* nel Giro del Mondo appena completato.

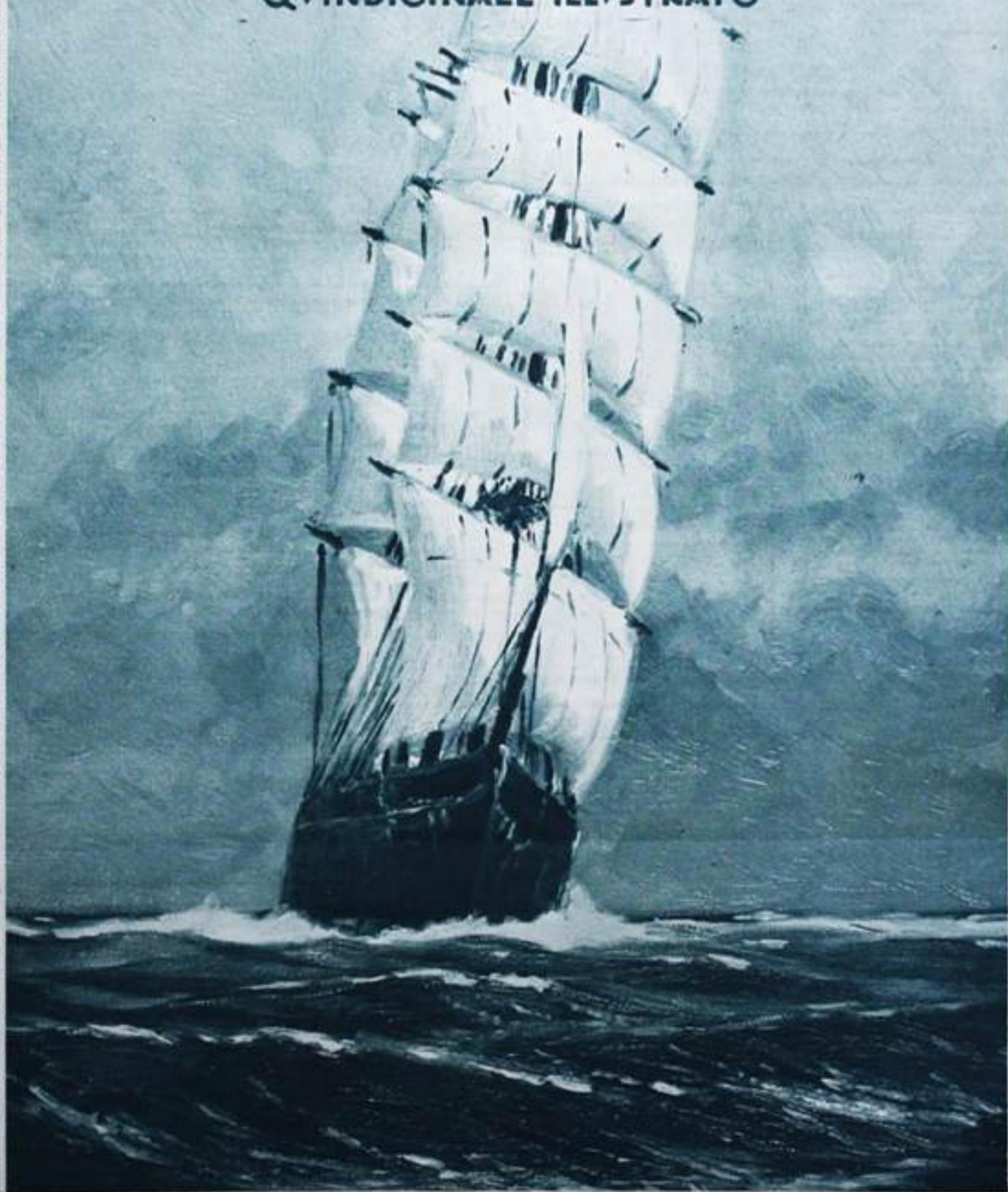


... e c'è sempre la Marina Militare.

(foto Bue Passion@courtesy)

L'ITALIA MARINARA

QUINDICINALE ILLUSTRATO



1928. Una suggestiva copertina della rivista "L'Italia Marinara" della LEGA NAVALE ITALIANA.