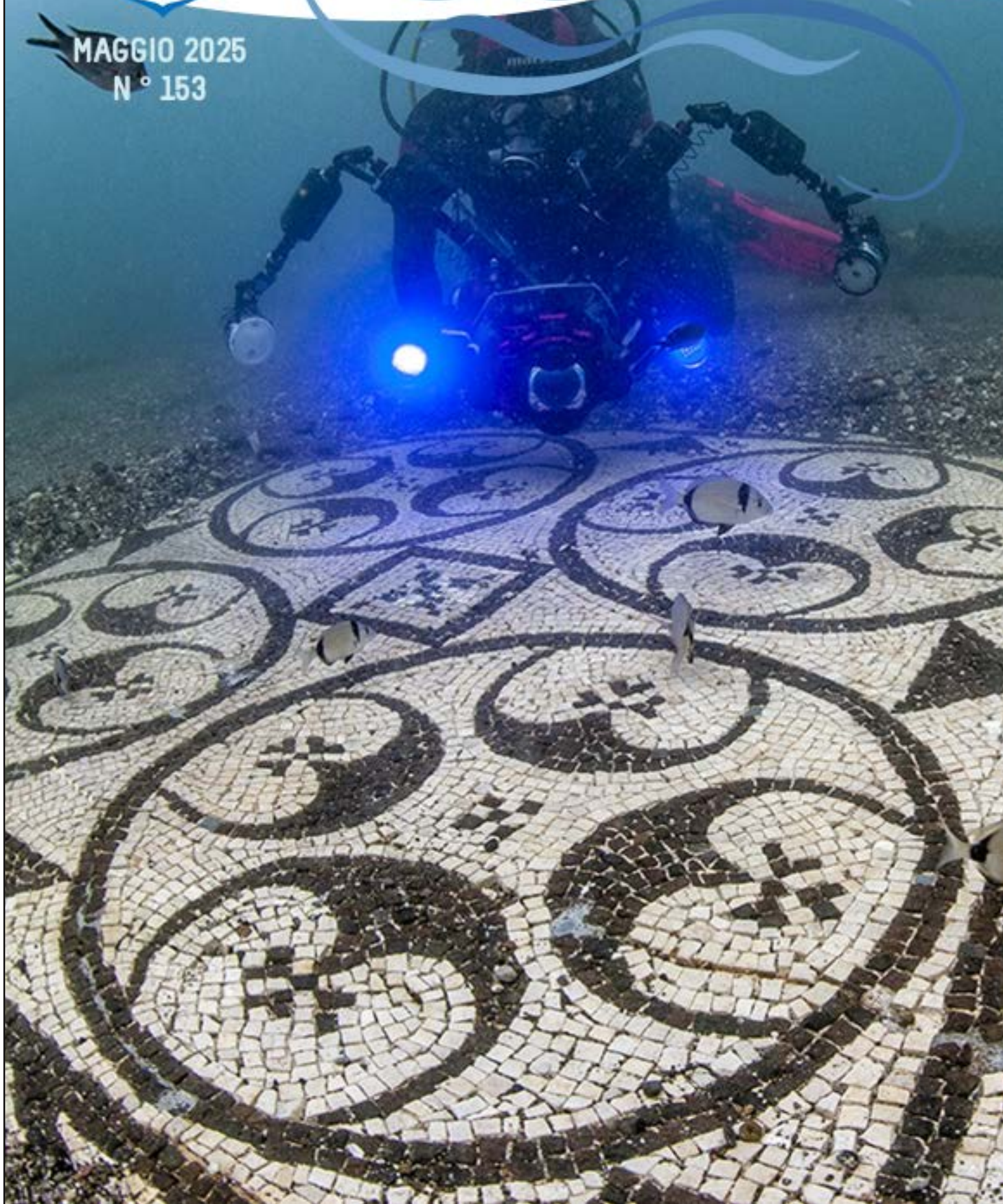




Notiziario CSTN

MAGGIO 2025
N° 153



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° 153

NOTIZIARIO ON-LINE

Maggio 2025

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • "Palinuro" Pasquavela 2025 | pag. 27 |
| • Navigazione delle grandi scoperte (7°) | pag. 2 | • Leone Reggio, vincitore olimpico | pag. 34 |
| • Giornata della Marina | pag. 8 | • Lettere in Redazione | pag. 38 |
| • George L. Watson | pag. 11 | • AIVE NEWS | pag. 39 |
| • Visit Naples by ship . . . in 1896 | pag. 15 | | |
| • I Cantieri del Garda (2a parte)..... | pag. 22 | | |

EDITORIALE

Salutiamo con un caloroso **BENVENUTO** i nuovi collaboratori che sono arrivati in Redazione portandoci nuovi contributi frutto dei propri studi, ricerche e documentazioni relativi esclusivamente al mare e a tutte le attività che hanno visto da sempre l'uomo protagonista su esso. Così, insieme alla scelta di non dare spazio alla cronaca ed alla attualità che già dispongono di sufficienti mezzi mediatici, abbiamo cresciuto sempre di più lo spessore culturale della nostra rivista e le crescenti richieste di abbonamenti (on line) ce ne danno conferma.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion@'. Didascalia della foto: "Meravigliosa e stupefacente immagine del mosaico sommerso di Portus Julius nel parco di Baia a Pozzuoli (Napoli)".

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Emilio Isnaldi, Francesca Lodigiani, Daniele Maggioni, Gianni Magnano, Livio Lupi, Sergio Pepe, Roberto Perrone Capano, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, Piero Vantini.**

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

Proficuo, sotto l'aspetto editoriale, il mese di aprile! Il ns. collaboratore Maurizio Elvetico ha terminato la realizzazione della dispensa sul "Cordame di bordo". Un elaborato che presenta la storia e lo sviluppo dei cavi e delle cime nonché aspetti tecnici utili per l'ordinaria attività di bordo.

La stesura della "Storia della Sezione di Napoli" è praticamente conclusa. L'Editore ha realizzato la prima bozza che è stata già rivista ed integrata laddove necessario.

E' in corso l'organizzazione di un ampio piano delle attività che il CS intende effettuare nei prossimi mesi con la collaborazione dei Soci della Sezione di Napoli. Tra queste la digitalizzazione della "Rivista della Lega Navale", la revisione del file di catalogazione dell'archivio storico dell'UVAI e la digitalizzazione dei certificati disponibili.

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

Con un'imponente sfilata dei più famosi navigatori dell'era delle scoperte il Prof. Sannino conclude la sintesi della sua opera "La storia della Navigazione" - due volumi in cofanetto per complessive 1052 pagine - appositamente curata per il Notiziario. Nell'esprimere ulteriormente tutta la nostra gratitudine per il suo generoso contributo, assicuriamo i lettori che certamente la sua collaborazione non finisce qui, dal momento che da uomo di alto spessore culturale apprezza e sostiene lo sforzo che viene fatto, da tanti collaboratori per tenere in vita la nostra rivista.



SCOPERTE, ESPLORAZIONI E CONQUISTE IL PASSAGGIO DELLO STRETTO

SILVESTRO SANNINO

(Settimo capitolo)

I NAVIGATORI PORTOGHESI DI ENRICO

L'epopea delle grandi scoperte geografiche fu aperta ed alimentata dai portoghesi ed ebbe in Dom Enrique l'elemento di propulsione e di strategia dei *descobrimentos*; non a caso a lui è stato attribuito l'attributo di navigatore pur non avendo mai navigato. I navigatori di Dom Enrique avevano l'esperienza dei mari navigati fin dall'antichità; ma poi impararono anche a conoscere meglio il regime dei venti e delle correnti con il progredire dei viaggi lungo le coste africane, verso sud. In tal modo si formò una scuola di competenze nautiche e marinaresche compendiate poi nel termine inglese di seamanship. La conoscenza dei metodi di navigazione costiera fu integrata da quella del regime dei venti e delle correnti e dalle rotte più convenienti per navigare nei settori con venti contrari. Inoltre i grandi spostamenti in latitudine indussero i naviganti a mettere in relazione la posizione con l'altezza della stella Polare o Tramontana.

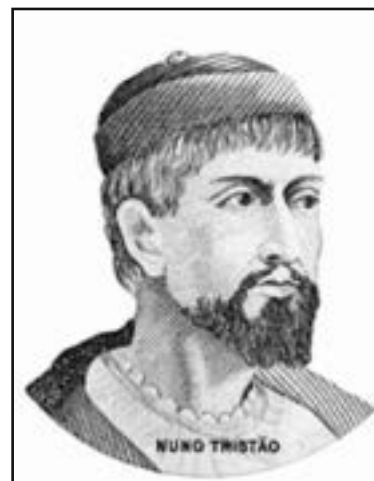
Nel 1419 Joao Concalves Zarco con Tristao Vaz Tixeira per aggirare gli alisei di nordest scoprono le isole di Madera e Porto Santo assieme all'italiano Bartolomeo Perestrello che sarà poi governatore della seconda. Qualche anno dopo Diogo da Silva, sempre per aggirare gli alisei si spinge più ad ovest e scopre (o riscopre) le prime isole Azzorre. Il Cabo Bojador incute timore ma Gil Eanes dopo un primo tentativo riesce a superarlo nel 1434 ed in seguito veleggia ancora più a sud con il navigatore Baldana. Nel 1441 **Nuno Tristao** raggiunge Cabo Blanco e poi in altri viaggi fino al 1446 scopre Cabo Verde e le foci del Gambia in 13°N. Egli impiega la caravella adatta ai bassi fondali e ad entrare nei fiumi. Inoltre essa stringe meglio il vento e sarà la nave simbolo delle scoperte lungo le coste mentre nelle lunghe navigazioni oceaniche si preferisce la *nao* a vele quadre o *redonde*. Dopo il 1450 anche navigatori mercanti sono attratti dai commerci nella zona del Gambia. Il veneziano Alvise Cadamosto e i genovesi Antonio da Noli e Antoniotto Usodimare hanno un ruolo attivo e scoprono le isole di Capo Verde. Pedro de Sintra si spinge ancora più a sud e la Tramontana comincia ad essere poco visibile: i navigatori perdevano la tramontana e dovevano ricorrere al sole per il controllo della latitudine.



Joao Concalves Zarco



Tristao Vaz Tixeira



Nuno Tristao

I NAVIGATORI DI JOAO II E DI MANUEL I

Dopo il principe Enrico i navigatori Pero Escobar e Joao de Santarem raggiungono l'equatore. Per il controllo della latitudine devono osservare il sole e si comincia a riferirsi alle stelle dell'emisfero australe, in particolare alla Croce del Sud. Nel 1481 Diogo de Azambuja erige il castello da Mina e possiede competenze speciali oltre quelle nautiche. Tra il 1482 ed il 1486 Diogo Cao per ordine di Re Joao II naviga verso sud contro gli alisei di sudest e la corrente del Benguela. Egli stabilisce anche rapporti politici e commerciali con i re dello Zaire.

Bartolomeo Dias è il primo a doppiare il Capo delle Tempeste detto poi dal Re Capo di Buona Speranza ed apre così la via per l'India. E' il classico uomo di mare che vive in simbiosi con l'ambiente meteo marino ma possiede anche doti di leadership necessarie per un viaggio che dura un anno e mezzo in condizioni difficili, dure e con lo scorbuto che infierisce con numerose vittime. Comprende subito il regime dei venti del sud Atlantico ed aggira venti e correnti staccandosi dalla costa in 29°S; dopo quasi un mese in balia di tempeste a circa 35°S dirige verso nord e atterra nell'Angra dos Vaqueiros, ben oltre il Capo che avvisterà al



Bartolomeo Dias

ritorno. E' ben coadiuvato da piloti di sicura perizia come Pero de Alenquer. Nel viaggio verso Lisbona recupera Duarte Pacheco Pereira all'isola di Principe il quale riferirà del viaggio di Dias nel suo roteiro Esmeraldo de Situ Orbis. Lascia come traccia del suo viaggio alcuni padrao nei luoghi raggiunti. Riporta l'intera navigazione su una carta nautica al Re Joao II. Vive per il mare e a mare e fa parte della spedizione di Cabral del 1500 ma la sua caravella naufraga in una tempesta assai maligna assieme ad altre cinque navi.

Vasco da Gama comanda la prima spedizione che riesce a raggiungere l'India con tre navi. E' un fidalgo con doti di comando e di guerriero e fu nominato capitao moro della spedizione perché esperto di cose di mare. Ha come pilota Pero de Alenquer e la sua navigazione è difficile e dal punto di vista tecnico interessante; rimane un mistero la scelta della traiettoria seguita nel sud Atlantico. Il viaggio dura due anni tra andata e ritorno; esso si riduce a un anno partendo da Lisbona a fine marzo in sintonia con i monsoni già con il successivo di Pedro Alvares Cabral il quale ingolfandosi più a ovest scoprirà la terra del Brasil. La sua spedizione composta di 13 navi incappa in una serie di tempeste con perdita di sei navigli.

Il Portogallo di Manuel I invia ogni anno una flotta numerosa, spesso superiore alle dieci navi, e stabilisce con lucida strategia sorretta da epiche imprese il suo impero commerciale, il primo di un paese della Cristianità che da allora comincerà a chiamarsi Europa.

Nel 1501 è la volta di Joao da Nova con sei legni. Segue ancora un viaggio di Vasco da Gama che sarà cantato da Luis de Camoes nel poema epico Os Lusíadas come l'eroe principale. La sua azione è sempre decisa e, se occorre, sorretta da spietata violenza contro i mori e i loro alleati. Nel 1503 partono due flotte al comando di A.

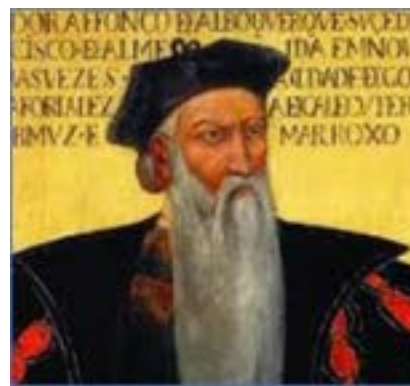


Giovanni Caboto

de Albuquerque e di Duarte Pacheco Pereira. Quest'ultimo nel suo citato Esmeraldo de Situ Orbis mostra di avere competenze profonde non solo negli aspetti nautici e cosmografici ma anche nelle conoscenze della tematica geografica degli autori antichi. E' da ritenersi uno dei navigatori più completi di ogni tempo.

Nel 1505 è la volta di Francisco de Almeida al comando di 22 navi e col titolo di primo vicerè dell'India. Con la sua flotta parte anche Fernando Magellano, un fidalgo che però nei sette anni di permanenza nei mari orientali non svolgerà mai un compito di rilievo e non sarà mai al comando di una nave. Almeida combatte i Mori da Ormuz allo Sri Lanka (Ceylon) che si risolve infine nella vittoria di Diu in cui vendica anche il figlio morto da eroe. Nel 1506 è la volta di Tristao da Cunha che scopre le isole remote, che portano il suo nome, in 37°S. Ciò significa che i navigatori puntavano ad

una latitudine molto più a sud di quella del Capo di Buona Speranza prima di accostare per est, evitando così gli effetti della corrente contraria di Agulhas nel risalire l'Oceano Indico. Sempre come capitano generale o capitao moro segue Diogo Lopes de Sequeira nel 1509 e l'anno dopo il grande Afonso de Albuquerque sostituisce de Almeida fino al 1515. Afonso sviluppa un piano strategico geniale e molto efficace; estende il vasto dominio portoghese a spese degli arabi da Ormuz fino alle regioni più orientali. Ai suoi ordini navigano molti capitani tra cui Antonio de Abreu il quale nel 1511 conquista Malacca con tre navi di cui una al comando di Francisco Serrao. Questi cerca di spingersi verso le isole delle spezie più pregiate ma subisce un naufragio e poi riesce a raggiungere le Molucche ove si stabilisce e dalle quali invia poi una lettera all'amico Magellano invitandolo a raggiungerlo. Completano l'opera di Almeida e Albuquerque i capitani generali Fernao Soares de Andrade e Lopo Soares de Albergueria tra il 1515 e il 1521.



Afonso de Albuquerque

Antonio de Brito raggiunge le Molucche nel 1522 al quale si consegnano i superstiti della nave capitana Santiago della spedizione di Magellano.

Tra i grandi navigatori portoghesi vanno ricordati Martin Afonso de Sousa e Joao de Castro. Il primo nel 1531/32 fece un viaggio in Brasil che descrisse in un roteiro dal quale si desume il notevole livello dell'arte nautica dei lusitani del tempo. Inoltre egli osservò i vari fenomeni cosmografici nella navigazione su tale rotta ed al ritorno espresse alcuni dubbi che sottopose all'attenzione del matematico Nounes il quale fornì dotte spiegazioni nell'opera En Defensao da Carta da Marear. Nounes indica non solo i limiti delle carte piano quadrate ma studia anche alcune proprietà della curva lossodromica ponendo così le premesse alla genesi della Carta di Mercatore del 1569. De Sousa fu poi vicerè dell'India dal 1542 al 1545. Gli successe Joao de Castro in qualità di vicerè fino al 1548 il quale era stato allievo di Nounes. De Castro descrisse nel "Roteiro da Lisboa a Goa" i metodi di navigazione ed in particolare la nautica astronomica perfezionata secondo alcune indicazioni di Nounes. Inoltre nella traversata fece seguire le fasi navigatorie non solo dai piloti ma anche da altri membri dell'equipaggio. Vi è solo da osservare che le rotte della Carreira da India seguite dai lusitani nel XVI secolo non furono tentate da nessun navigatore straniero. Solo alla fine del secolo ci provarono gli olandesi utilizzando carte e istruzioni nautiche dei lusitani.



Atlante catalano (1375) completo di 8 fogli realizzato da Abraham Cresques cartografo ddi Pietro II d'Aragona

I NAVIGATORI DEI RE CATTOLICI ISABELLA E FERDINANDO

La Spagna fino al 1492 era stata impegnata nella riconquista di Granata dagli arabi. Risolto il problema degli ultimi arabi i Re accolsero la proposta di Cristoforo Colombo di andare a scoprire isole e terraferme nel mare oceano ed in seguito, in una revisione delle Capitolazioni, fu aggiunto dalle parti delle Indie. Colombo naviga su una rotta per ponente partendo dall'isola di Ferro delle Canarie. Dopo 33 giorni di navigazione egli inciampa in un'isola di un vasto continente che viene svelato alla Cristianità per la prima volta in modo sistematico. Per questo fatto Colombo diventa un riferimento storico di primo ordine. Tuttavia i giudizi sul Colombo navigatore sono stati i più disparati nella critica degli storici. Penso di aver fornito, fino a prova contraria, un quadro

complessivo di tutti gli aspetti della questione, sia con criteri storici e sia in termini plausibili nel mio saggio “*L’Arte Nautica di Cristoforo Colombo*” di cui in un capitolo precedente sono stati ricordati alcuni aspetti e ad essi si rimanda.

Se Colombo fu il capo della spedizione i fratelli Martin, Vincente e Francisco Pinzon ebbero un ruolo notevole nell’impresa che non si rivelò di grandi difficoltà sul piano nautico ma era carica di dubbi e di incertezza. Il primo dei Pinzon, capitano della Pinta, esuberante fino a disertare per qualche tempo la compagnia una volta approdata alle nuove terre, era tuttavia un gran *marinero* ed aveva un forte ascendente sugli equipaggi. Egli fu decisivo in alcune fasi per proseguire nella navigazione e purtroppo morì subito dopo il ritorno in Castiglia. Solo col tempo gli fu riconosciuto il giusto merito. Il secondo, Vincente Yanez Pinzon, capitano della Nina, tenne un comportamento corretto e responsabile specialmente dopo il naufragio della nave capitana Santa Maria; egli mostrò notevole perizia nautica anche nei viaggi effettuati in seguito di cui si è detto in precedenti capitoli.



Cristoforo Colombo e i fratelli Pinzon lasciano il porto di Palos in Spagna per il Nuovo Mondo (Incisione sd 2° metà del XIX secolo)

Altri componenti la spedizione furono Juan de la Cosa che nel 1500 elaborò un planisfero in cui fornisce lo stato delle conoscenze nautiche e geografiche nella Spagna di Isabella, ben guidata da Juan Rodriguez de Fonseca. Di altri piloti quali Alonso de Hojeda, Peralonso Nino etc. si è già riferito dei loro viaggi successivi. In seguito alcuni navigatori e piloti di altri paesi prestarono la loro opera alle attività di esplorazione e di conquista delle terre nel Nuovo Mondo. Juan Diaz de Solis tentò una via per raggiungere le isole delle spezie pregiate, per una rotta ponentina ma perse la vita in un’imboscata degli indigeni alla foce del fiume Paranà. Sebastiano Caboto dopo i viaggi al nord compiuti con il padre Giovanni passò al servizio della Spagna e fu un autorevole esperto di cose nautiche nella Casa di Contractacion istituita nel 1503. Infine Fernando Magellano e Ruy Faleiro riuscirono ad avere l’incarico di cercare una rotta per ponente per raggiungere le Molucche. Di Magellano navigatore si è detto già abbastanza. La storia lo ricorda come il promotore e iniziatore dell’impresa che si concluse con il primo viaggio attorno alla Terra della nave Victoria al comando di Juan Sebastian Delcano. In realtà nel progetto di Ruy Faleiro e Magellano non era previsto un giro attorno al mondo; anzi era escluso per motivi geografici e politici. La scelta di Delcano di raggiungere la Castiglia con una rotta via l’Oceano Indico fu dettata con ogni

probabilità dal fatto che il navigatore basco, che era l'unico della spedizione ad aver avuto una esperienza pregressa di comando di navi, aveva osservato con attenzione che nel viaggio dalla Spagna alle Filippine, sotto la guida di Magellano, i venti erano stati sempre favorevoli e quindi nel viaggio di ritorno sarebbero stati contrari. Infatti la nave capitana *Trinidad*, gestita dagli amici più stretti di Magellano, intanto ucciso a Mactan nel 1521, per seguire una rotta verso est con venti contrari ebbe una fine ingloriosa e fallì il rientro. Pertanto sotto il profilo storico al Magellano va riconosciuta fermezza nel preparare l'impresa, la scoperta dello stretto che porta il suo nome e la prima traversata dell'Oceano Pacifico compiuta da un europeo. Tale Oceano, per inciso, a differenza dell'Atlantico, veniva percorso, in lungo e in largo, dai Polinesiani e dai Micronesiani da svariati secoli.

I metodi e le tecniche di navigazione inizialmente si limitavano alla stima del cammino ed al controllo della latitudine con la Polare. Nella seconda metà del XV secolo fu introdotto il quadrante e poi l'astrolabio nautico più adatto ad osservare il Sole. Le Guide Nautiche di Evora e di Monaco, veri e propri manuali di nautica astronomica, forniscono le regole per il calcolo della latitudine con osservazioni della Polare e del Sole.

La longitudine veniva desunta dalla stima del cammino. Se le condizioni meteo marine erano buone si poteva avere un errore di pochi gradi anche su lunghe distanze come si desume dal derrotero di Francisco Albo; in caso contrario si potevano accumulare errori molto grandi.

Colombo ricavò in due casi la longitudine mediante l'osservazione di eclissi lunari usando le tavole del Regiomontano. Con un'osservazione corretta nel metodo e fatta con cura si poteva ricavare la longitudine con un errore di pochi gradi. Ma Colombo fornì valori sballati, sbilanciati verso ovest. E' probabile come ho mostrato nel mio libro sull'arte nautica del Genovese che egli aveva l'interesse di ritenere di trovarsi più vicino alle Indie. Il metodo delle eclissi di luna era limitato nella pratica a mare perché il fenomeno è poco frequente.

Anche *Amerigo Vespucci* fornisce un valore di longitudine, basato sulla distanza tra Marte e la Luna, mentre si trovava sulle coste del Venezuela nel 1499. Il valore fornito, come risulta dalla nota del 1950 di J.W. Stein, astronomo della Specola Vaticana, non sembra frutto di osservazione fatta; tuttavia Stein ritiene che Vespucci sia lo scopritore, fino a prova contraria, della determinazione delle longitudini in mare mediante le distanze lunari. Come ho chiarito nel primo capitolo della precedente trattazione l'idea del metodo delle distanze lunari appartiene a Gerardo da Cremona che la descrive in modo chiaro nella sua *Theorica Planetarum*. Inoltre il ragionamento che fa Vespucci in relazione alla sua misura non è corretto e poi non viene fornito alcun elemento sullo strumento impiegato nell'osservazione. Si tratta quindi di una determinazione fraudolenta del nostro navigatore fiorentino il cui nome, per un accidente geografico e storico, divenne quello del nuovo continente scoperto da Colombo. Vespucci era una persona istruita, colta e sapeva vendere la propria merce tanto da farsi nominare primo pilota major della Casa de Contractacion di Siviglia nel 1508. Ma tra lui e un de Alenquer o un Duarte Pacheco Pereira o lo stesso Colombo corrono anni luce di distanze nelle competenze nautiche e della seamanship.

Ruy Faleiro fornisce diversi metodi di determinazione della longitudine in mare. I metodi di Faleiro sono corretti sul piano del principio fisico e astronomico ma a quel tempo mancavano le tavole astronomiche, di una sufficiente precisione, e gli strumenti idonei per la misura delle distanze tra gli astri. Solo nel XVIII secolo con l'introduzione del quadrante /sestante a doppia riflessione e le tavole di Eulero-Mayer furono praticabili le determinazioni della longitudine col metodo delle distanze lunari, grazie al *Nautical Almanac* realizzato da Nevil Maskelyne.

(Silvestro Sannino 20 maggio 2025)



MONUMENTO CHE CELEBRA L'EPOCA DELLE GRANDI SCOPERTE (XV -XVI SEC.) SULLA RIVA DEL FIUME TAGO A LISBONA (PORTOGALLO) EDIFICATO NEL 1960 A 500 ANNI DALLA MORTE DI ENRICO IL NAVIGATORE.

L'amico Livio Lupi continua la sua gradita collaborazione con il nostro Notiziario intrattenendoci con interessanti episodi storici e personaggi della Prima Guerra Mondiale. I suoi studi, la cura dei documenti e le straordinarie immagini d'epoca che accompagnano i testi rendono piacevole la lettura.



10 Giugno, Giornata della Marina Militare: una data scelta dal Destino

di LIVIO LUPI

Fino alla caduta dell'Impero, tutto ciò che era Austroungarico aveva il suffisso K.u.K., acronimo di Kaiserlich und Königlich cioè Imperiale e Regio; la Marina da Guerra era quindi la K.u.K. Kriegsmarine. Il fiore all'occhiello della Kriegsmarine erano le 4 corazzate classe Viribus Unitis: *Tegetthoff*, *Viribus Unitis*, *Prinz Eugen* e *Szent István (Santo Stefano)*.

L'Italia, tramite l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel [foto 1], Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, aveva avvocato a sé il comando delle operazioni in Adriatico. Ad esempio durante l'Allied Naval Council del 12-14 marzo 1918 a Londra, di Revel dichiarò con veemenza che “[omissis] ogni questione adriatica era una questione essenzialmente italiana e che qualsiasi azione in Adriatico doveva essere comandata da un marinaio italiano”. La guerra navale venne quindi impostata su una continua, logorante e sfiancante attività di vigilanza, finalizzata a una serie di agguati. Questa consisteva anche in “costanti e sistematiche esplorazioni della costa nemica” con i M.A.S., piccoli e potenti motoscafi di allora recente progettazione e realizzazione.



Foto 1

Nel mio articolo apparso sull'ultimo Notiziario del CSTN raccontai che l'Ammiraglio Miklós Horthy [foto 2] aveva



Foto 2

vinto lo scontro navale noto come battaglia del Canale d'Otranto. Era un alto ufficiale ungherese molto ambizioso che, scatenando grandi malumori per aver scavalcato altri ufficiali ben più anziani, il 1° marzo 1918 era stato nominato comandante supremo della K.u.K. Kriegsmarine. Il 6 marzo, il Capo di Stato Maggiore della nostra Regia Marina, inviò al Comandante in Capo dell'Armata Navale un dispaccio contenente le seguenti considerazioni: “[omissis] Non è improbabile che il nuovo Comandante in Capo della flotta desideri affermarsi con una condotta più attiva e tale che esponga a delle imprudenze delle quali dobbiamo essere pronti ad approfittare”.

Horthy voleva farla finita con lo sbarramento di Otranto e per questo motivo aveva organizzato una spedizione in grande stile per distruggerlo una volta per tutte. Nella notte fra il 9 ed il 10 giugno 1918 aveva lasciato il porto di Pola al comando di una nutrita flotta che comprendeva anche le 4 corazzate classe Viribus Unitis divise in 2 gruppi. Era talmente sicuro di sé da imbarcare anche dei giornalisti e cineoperatori per documentare la riuscita dell'operazione.

La *Viribus Unitis* con l'insegna del Comandante in Capo e la *Prinz Eugen* avevano levato gli ormeggi alle 22:30 dell'8 Giugno 1918, mentre la *Szent István* e la *Tegetthoff* [foto 3] con le siluranti di scorta soltanto alle 23:00 per un ritardo tecnico. Per recuperare questo ritardo, le due unità avevano impostato una velocità di 16 nodi, ma l'eccessivo surriscaldamento di un cuscinetto della *Szent István* rese in breve necessaria una riduzione della velocità a 12 nodi. Questi ritardi costarono molto cari ai nostri nemici!



Foto 3

Nel pomeriggio del 9 giugno il Capitano di Corvetta Luigi Rizzo aveva lasciato il porto di Ancona al comando del M.A.S. 15, mentre il guardiamarina Giuseppe Aonzo al comando del M.A.S. 21, con la missione di portarsi nelle acque fra Gruiza (oggi Grujica, HR) ed il banco di Selve (Silba, HR) restandovi in agguato fino all'alba. Da un libro d'epoca: *“Il mare era calmissimo, l'atmosfera fosca, l'attesa monotona... durante il viaggio di ritorno verso Ancona, mentre gli equipaggi erano rassegnati ancora una volta ad un'inutile ed infruttifera esplorazione, Rizzo guardò verso poppa e vide all'orizzonte una nuvola di fumo... il pennacchio si ingrandiva... nessun dubbio: era il nemico! [omissis] Rizzo decise di approfittare della luce incerta dell'alba per prevenire l'eventuale attacco dell'avversario e perciò, seguito dal M.A.S.21, invertì la rotta dirigendo contro il nemico alla minima velocità per non far rumore ed evitare che i baffi d'acqua a prua segnalassero i motoscafi alla vigilanza delle vedette”*. Erano nelle acque dell'isola di Premuda (Otok Premuda, HR)



Mappa 4

[mappa 4]. Con il megafono chiamò il guardiamarina Aonzo, cui diede l'ordine di attaccare, riservando per sé la *Szent István*. Lascio che sia Rizzo in persona a continuare il racconto con le sue parole: *“Decisi di eseguire il lancio alla minima distanza possibile, e perciò diressi in modo di portarmi all'attacco passando tra i due caccia che fiancheggiavano la nave. Per scapolare il caccia sulla mia sinistra, portai la velocità da 9 a 12 miglia [nodi, n.d.r. La velocità era talvolta espressa in “miglia” intendendo “miglia nautiche all'ora”, cioè nodi], riuscendo senza essere scorto ad oltrepassare di cento metri la linea dei caccia [omissis] ... I due siluri scoppiavano là dove l'apparecchio e l'occhio li avevano avviati e cioè al centro*

della nave, sollevando due alte colonne di fumo e di acqua. [foto 5] [omissis] Il cacciatorpediniere alla mia sinistra accortosi del lancio dirigeva per tagliarmi la ritirata riuscendo a mettersi sulla mia scia ad una distanza da 100 a 150m.



Foto 5

Apriva il fuoco con un sol pezzo con colpi ben diretti ma leggermente alti che scoppiavano di prora. Il cacciatorpediniere che non aveva saputo impedire l'attacco, reclamava vendetta. Per chi ha agito, non vi è nulla di più caro della conservazione della propria vita. Non avemmo paura, perché chi attacca non ha paura; ma sentimmo, in quel momento, vivo il desiderio di essere salvi per portare, col vivo della nostra voce, la lieta notizia alla Patria. Per evitare la rettifica del tiro non usai le mitragliere e, tenendomi il cacciatorpediniere esattamente sulla scia, lanciai una bomba antisommersibile che non scoppiò. Una seconda bomba scoppiò”.

L'equipaggio del M.A.S. 21 lanciò i siluri contro la **Tegetthoff**, ma non fecero alcun danno. A seconda delle fonti: un siluro non partì e l'altro si inabissò a breve distanza dalla nave nemica, oppure il 1° scoppiò senza arrecare danni ed il 2° mancò il bersaglio.

I nostri due equipaggi fecero ritorno ad Ancona incolumi, ed essendo stati visti da lontano con i vessilli di “nave affondata”, furono accolti trionfalmente. Grazie alla presenza dei cineoperatori a bordo della **Tegetthoff**, oggi possiamo vedere gli ultimi tragici momenti della **Szent István**, la cui drammaticità è forse superata soltanto dalla lettura dei rapporti degli ufficiali Austroungarici sopravvissuti.

Le conseguenze dell'affondamento della **Szent István** furono diverse: di fatto mise fine alle azioni in Adriatico da parte del nemico, contribuendo alle sorti dell'intero conflitto; suggellò la vittoria della linea della nostra Regia Marina rispetto a quella degli Alleati; portò infine la sospirata rivincita sulla batosta subita a Lissa che bruciava ancora.

In onore all'azione di Premuda, il 13 Marzo 1939 venne istituita la Giornata della Marina, da celebrarsi il 10 Giugno di ogni anno. Rizzo, Aonzo ed i rispettivi equipaggi con il loro eroismo passarono alla Storia, ma non dimentichiamoci che soltanto il Destino, tramite i ritardi accumulati dal convoglio Austroungarico, fece incrociare la rotta di quest'ultimo con quella dei nostri M.A.S.

Bibliografia:

L'Azione di Premuda - Bollettino d'archivio U.S.M.M. – Ministero della Difesa 2018

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

I GRANDI ARCHITETTI DELLA STORIA DELLO YACHTING

Una volta fu chiesto al famoso progettista statunitense Olin Stephens chi fosse secondo lui il più grande yacht designer e questa fu la sua risposta: "Le barche di Fife erano bellissime, quelle di Herreshoff erano veloci, ma solo le barche di Watson erano belle e veloci". Progettista di ben quattro challenger di Coppa America, numerosi yacht da regata, crociera, cutter, golette... etc, fu il primo al mondo ad aprire uno studio di progettazione navale dove sono arrivati clienti di alto profilo: Vanderbilt, Dunraven, Sir Thomas Lipton, Rothschild, Guglielmo II Imperatore di Germania e suo cugino Re Giorgio V d'Inghilterra.



GEORGE L. WATSON

*Il mago delle forme
di GIANNI MAGNANO*

George Lennox Watson, nato il 30 ottobre 1851, è stato un architetto navale scozzese. Nato a Glasgow, figlio di Thomas Lennox Watson, medico presso il Glasgow Royal Infirmary, e nipote di Sir Timothy Burstall, ingegnere ferroviario partecipante alla *Rainhill Trials*, competizione tra le prime locomotive svolta tra Liverpool e Manchester nel 1829.

Il giovane George Lennox sviluppò subito la passione per la vela, stimolato dalle vacanze che trascorreva sul fiume Clyde con l'amico skipper William Mackie.

All'età di 16 anni George Watson fu assunto come apprendista disegnatore nel cantiere di Robert Napier and Sons di Glasgow. Durante il suo apprendistato presso il cantiere navale Napier, Watson apprese le teorie dell'idrodinamica applicata agli scafi e ciò gli diede un grande impulso nella progettazione degli yacht.

Dopo gli studi universitari lavorò presso il cantiere J&A Inglis, Shipbuilders. Nel 1873, all'età di soli 22 anni, George Watson fondò il primo studio di progettazione di yacht al mondo, si dedicò molto alle piccole imbarcazioni a vela ma non disdegnò neppure lo yacht di minori dimensioni allora molto seguiti.

I suoi primi successi come progettista furono gli yacht *Vrile*, *Verve*, costruiti per ricchi industriali del Clyde che iniziarono ad avere interesse per i progetti del giovane Watson.



Il 5 Tonnellate "Vrile" progettato da George Watson nel 1874, yacht innovativo perché fu il primo con il bulbo in piombo, lo scafo era particolarmente veloce grazie alla ridotta superficie bagnata dello scafo.

I successi di Watson fecero arrivare nuovi clienti per lo studio di progettazione, come i coniugi Vanderbilt, il Conte di Dunarven e Thomas Lipton, famoso importatore di spezie dall'Oriente. Si interessarono ai suoi progetti persino la famiglia Rothschild e il Kaiser di Germania Guglielmo II.

Nel 1893 Watson progettò il famoso racier **Britannia** commissionato dal Principe del Galles, diventato poi Re Edoardo VII, scafo che ebbe una lunga serie di successi in regata per passare poi a suo figlio Giorgio V, futuro sovrano d'Inghilterra.



Lo yacht "Britannia" progettato da Watson nel 1893 per conto del Principe del Galles diventato poi Re Edoardo VIII (foto Beken)

Watson progettò nella sua carriera in 32 anni **432 yacht**, progettò anche imbarcazioni di salvataggio e altre imbarcazioni a motore. Ideò, tra le altre cose, una lancia di salvataggio auto-raddrizzante più tardi adottata da molte compagnie di navigazione inglesi per le proprie navi.

Lavorò anche per molti anni, dal 1887 con la **Royal National Lifeboat Institution (RNLI)** come capo progettista. Le sue barche di salvataggio diventarono celebri per le qualità nautiche e di resistenza.

La America's Cup

Il coinvolgimento nella Coppa America di George Watson avvenne per merito di azzeccati progetti che fece in quegli anni. Il primo fu **Thistle** nel 1887 per lo scozzese sir James Bell, che affrontò "**Volunteer**" nella settima

sfida della Coppa America nel 1887, caratterizzata, tra l'altro, dal primo caso di “*spionaggio di regata*” per la lunghezza non conforme a quanto dichiarato dello yacht inglese. Gli americani vollero sincerarsi dell'aderenza ai disegni inglesi e mandarono un palombaro a rilevare le misure dello scafo in porto prima di accettare la sfida.



“Thistle” nel 1887 qui in navigazione negli Stati Uniti per la sfida di Coppa America

Poi Watson progettò ancora i due yacht *Valkyrie II* nel 1893 e *Valkyrie III* nel 1895 per Lord Dunraven e infine, *Shamrock II* nel 1901 per sir Thomas Lipton.

Il destino di questi scafi dopo la sconfitta in America fu amaro: *Thistle* cambiò nome e fu ceduto all'Imperatore Guglielmo II di Germania, *Valkyrie II* affondò per una collisione in regata con il cutter *Satanita* nel 1893, mentre *Valkyrie III* e *Shamrock II* furono demolite dopo la sconfitta in coppa America.

Negli ultimi anni della sua vita George Watson sposò una signora dell'alta società londinese, Miss Marie Lovibond di Putney, un ricco sobborgo di Londra. I due si sposarono nel 1903 nella chiesa parrocchiale di Putney e i testimoni di nozze furono due clienti famosi di Watson: Lord Dunraven e Sir Thomas Lipton, il quale dichiarò alla stampa che quello di Watson era il primo matrimonio al quale accettò di partecipare.

Dopo pochi mesi nacque Elen Majorie (*Madge*). George Lennox Watson poco dopo la nascita della figlia morì improvvisamente, per una crisi cardiaca, il 12 Novembre 1904 a soli 53 anni.



Miss. Marie Lovibond e George Watson nel 1903 sullo yacht “Saevuna”

La società di progettazione fu affidata a James Rennie Barnett, socio del grande architetto, il quale continuò a produrre yacht famosi e sviluppò meglio l'idea di George Watson di una scialuppa di salvataggio auto-raddrizzante, la prima di quel tipo prodotta al mondo.

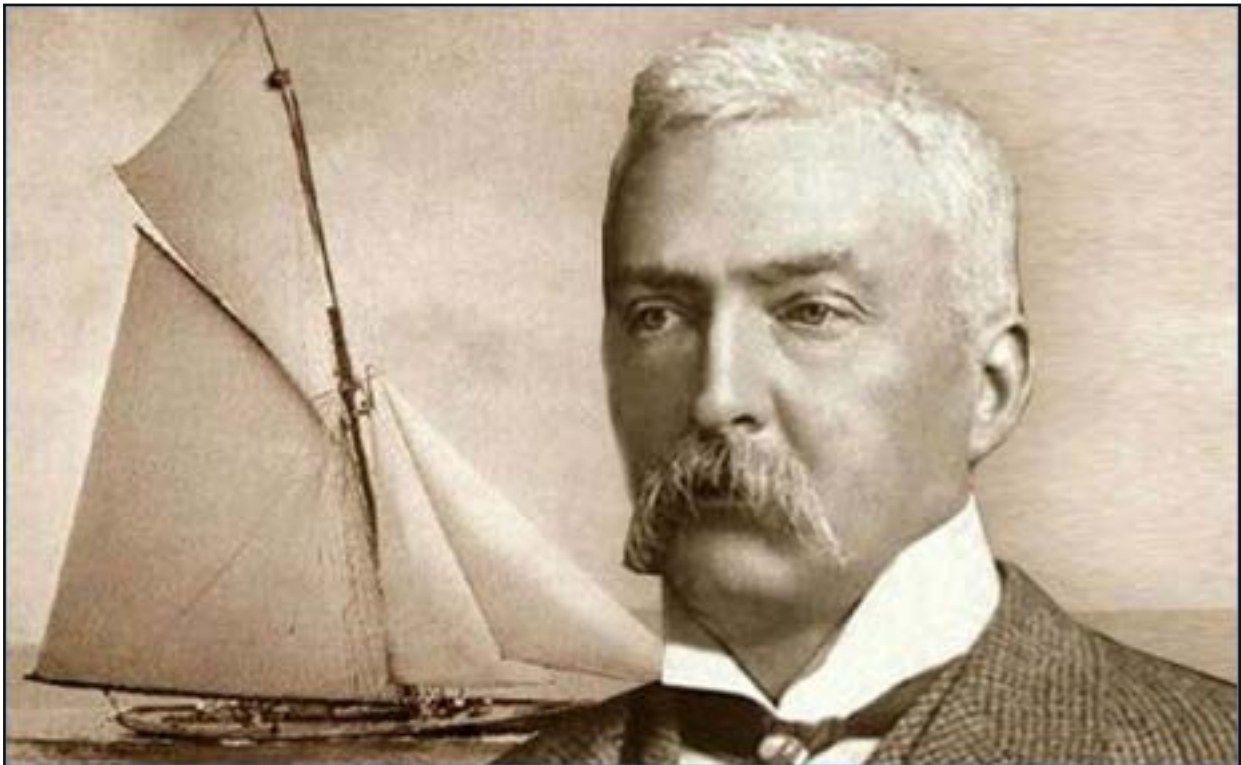
Oggi l'azienda, dopo una breve pausa nei primi anni del 1990, ha la sua sede a Liverpool ed è impegnata nel restauro e nella replica di grandi yacht. Lo studio detiene ancora l'archivio dei disegni originali di George Watson, che oggi sono temporaneamente ospitati nella Mitchell Library di Glasgow.



Modello del racier yacht da 10 T "Madge" di G.L. Watson conservato al Nationl Maritime Museum di Greenwich.

Yacht a vela (alcune delle più significative produzioni di G.L.Watson)

<i>Peg Woffington</i> (8-ton cutter, 1871)	<i>Vril</i> (5-tonner, 1876)
<i>Madge</i> (10-tonner, 1879)	<i>Vanduara</i> (90 ton cutter, 1880)
<i>Iris</i> (cutter 5 ton, 1883)	<i>Leila</i> (cutter 5 ton, 1883)
<i>Doris</i> (5-tonner, 1885)	<i>Thistle</i> (first class rater, 1887)
<i>Samovar</i> (3 cutter ton, 1887)	<i>Tessa</i> (cutter 7 ton, 1890)
<i>Dora</i> (10-rater, 1891)	<i>Elfin</i> (7 ton Lugger, 1891)
<i>Regina Mab III</i> (40-rater, 1892)	<i>Rona</i> (5-rater, 1892)
<i>Britannia</i> (first class rater, 1893)	<i>Valkyrie II</i> (SCYC 85-footer, 1893)
<i>Valkyrie III</i> (SCYC 90-footer, 1895)	<i>Meteor II</i> (first class linear cutter, 1896)
<i>Rainbow</i> (class A Schooner, 1898)	<i>Gleniffer</i> (schooner di classe A, 1899)
<i>Kariad</i> (first class linear cutter, 1900)	<i>Sybarita</i> (yawl first class linear, 1900)
<i>Shamrock II</i> (SCYC 90-footer, 1901)	



George L. Watson

(Gianni Magnano, aprile 2025)

NAPOLI SULLE ROTTE OCEANICHE

Diamo il benvenuto a Daniele Maggioni, un professionista ed appassionato della storia dello shipping che inizia la sua collaborazione con il Notiziario. Originale ed interessante il suo argomento di esordio, uno sguardo storico ed allo stesso tempo un omaggio a Napoli che con il suo ineguagliabile porto ed il suo magico golfo continua ancora oggi ad incantare i visitatori del mondo.

VISIT NAPLES BY SHIP... IN 1896!

di DANIELE MAGGIONI

Alla fine del XIX secolo il mondo era avvolto da una rete fitta ed invisibile: quella delle linee di navigazione che collegavano pressoché ogni parte del pianeta. Non è un caso che, tra il 1895 ed il 1896, l'Ammiragliato britannico pubblicasse la prima edizione dei suoi *Ocean Passages for the World* in cui ai naviganti era possibile trovare una serie di indicazioni sintetiche utili a seguire le rotte per qualunque destinazione.

La nave, affascinante prodotto di capacità tecniche e industriali sempre più avanzate, si presentava come il vero mezzo di comunicazione globale.

Il fervore per le “cose nautiche” e gli effetti dell’aumento dei traffici di linea andavano di pari passo anche in Italia. Nel 1897 veniva fondata la Lega Navale Italiana mentre, tra il 1894 ed il 1899, a Napoli veniva costruito l’edificio della stazione marittima che, nella fotografia (foto 1) riprodotta fa da sfondo all’elegante piroscampo *Regina Margherita* della Navigazione Generale Italiana.



Foto 1

La nuova struttura era necessaria per il costante aumento di traffico che toccava il porto partenopeo, anche grazie alla sua posizione favorevole per le navi delle compagnie estere che facevano scalo a Napoli prima di raggiungere il Canale di Suez dirette verso le lontane destinazioni orientali o australi, oppure quando ne erano appena uscite nel corso dei loro viaggi di ritorno.

Tra le compagnie che collegavano regolarmente la madrepatria con gli antipodi vi era l’inglese Orient, che si era conquistata un posto di primo piano come vettore postale per l’Australia accanto alla più potente e blasonata Peninsular & Oriental (P&O).

Le grandi compagnie di navigazione erano solite pubblicare delle guide destinate ai passeggeri che potevano trovarvi indicazioni utili per conoscere meglio la nave, la navigazione e le abitudini di bordo oltre ad una serie di informazioni relative ai luoghi in cui le navi di linea facevano scalo.

La Orient pubblicò una nuova edizione della sua guida nel 1896 (nella figura **Foto 2** è riprodotto il frontespizio). Grazie a questo volume i passeggeri potevano cominciare ad apprezzare i paesaggi che una volta comparsi all'orizzonte si sarebbero fatti sempre più definiti mano a mano che la nave si avvicinava alla costa per raggiungere uno dei porti di scalo.

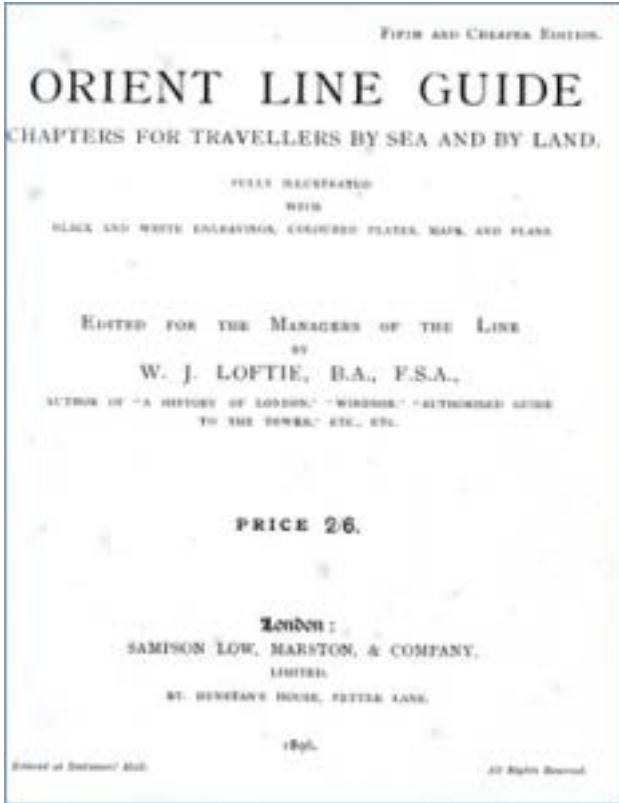


Foto 2

Nel caso di Napoli la guida permetteva di apprezzare la conformazione della costa e gli elementi principali del porto grazie a due pianetti nautici disegnati sulla base dell'idrografia ufficiale dell'epoca (quelli qui riprodotti furono basati sulla documentazione risalente al 1893). Questi pianetti erano relativi al Golfo e alla rada di Napoli e, come si può vedere, erano caratterizzati da una grafica accurata e rigorosa che riportava anche la posizione dei segnalamenti luminosi (si noti come a sud di Capo Posillipo vi fosse una boa luminosa la cui lanterna era alimentata a gas!).

Per coloro che non avevano dimestichezza con le indicazioni derivate dalla documentazione nautica vi erano delle rappresentazioni grafiche dei maggiori rilievi e punti cospicui, sino a distinguere, nel pianetto della rada di Napoli, in quale punto si trovasse il porto mercantile (Mercantile Port) che avrebbe ospitato la nave.

Il testo descriveva l'arrivo a Napoli (**Foto 3**): *Se si giunge in vista della costa durante la notte, una delle prime cose visibili sarà probabilmente il bagliore intermittente del Vesuvio, un buon punto di riferimento per il navigante sia di notte che di giorno.*

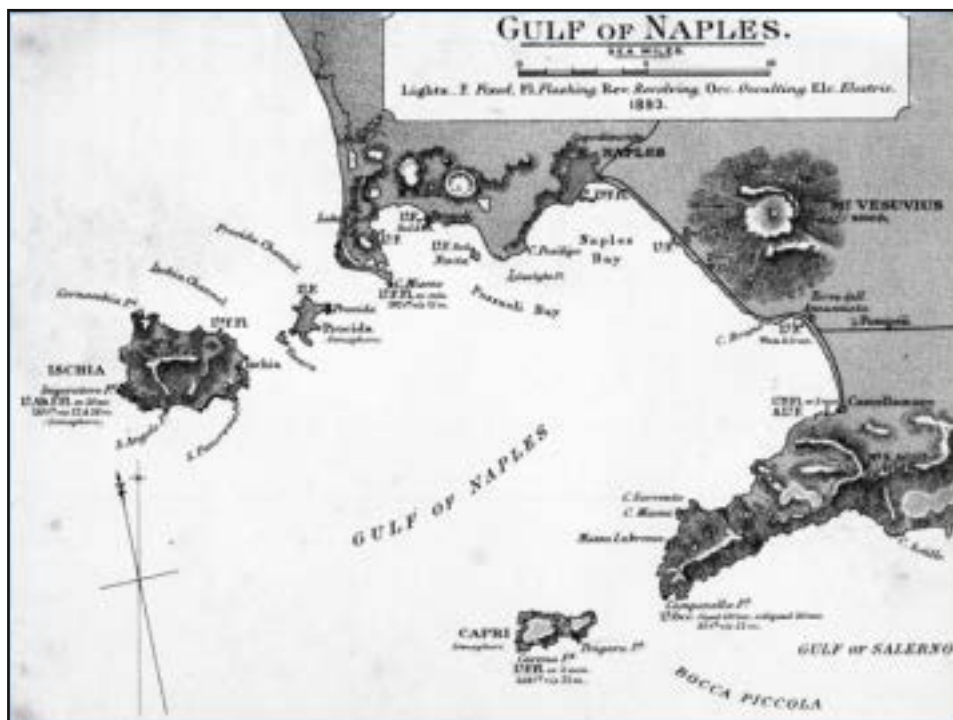


Foto 3

La luce del giorno mostrerà la meravigliosa isola di Ischia, la cui costa si presenta rocciosa e a picco sul mare. Una volta superata Ischia, si apre la Baia dell'antica Roma con il suo castello e le rovine dei templi. Pozzuoli si trova circa due miglia più ad est rispetto alla Baia; la terra alle sue spalle è vulcanica ed è caratterizzata dagli antichi crateri del Monte Nuovo e del Monte Astroni. A questo punto si passa il ripido e roccioso isolotto di Nisida e si doppia il Capo Caraglia, quindi il piroscampo fa il suo ingresso nella splendida Baia di Napoli, che ben merita tutte le lodi che sono state intessute sul suo conto.

Qui la costa è ornata di ville e cosparsa di giardini; Chiaia si contraddistingue per i lunghi giardini della Villa Reale; si stagliano anche le rovine del castello della Regina Giovanna e la tetra prigione di Castel dell'Ovo.

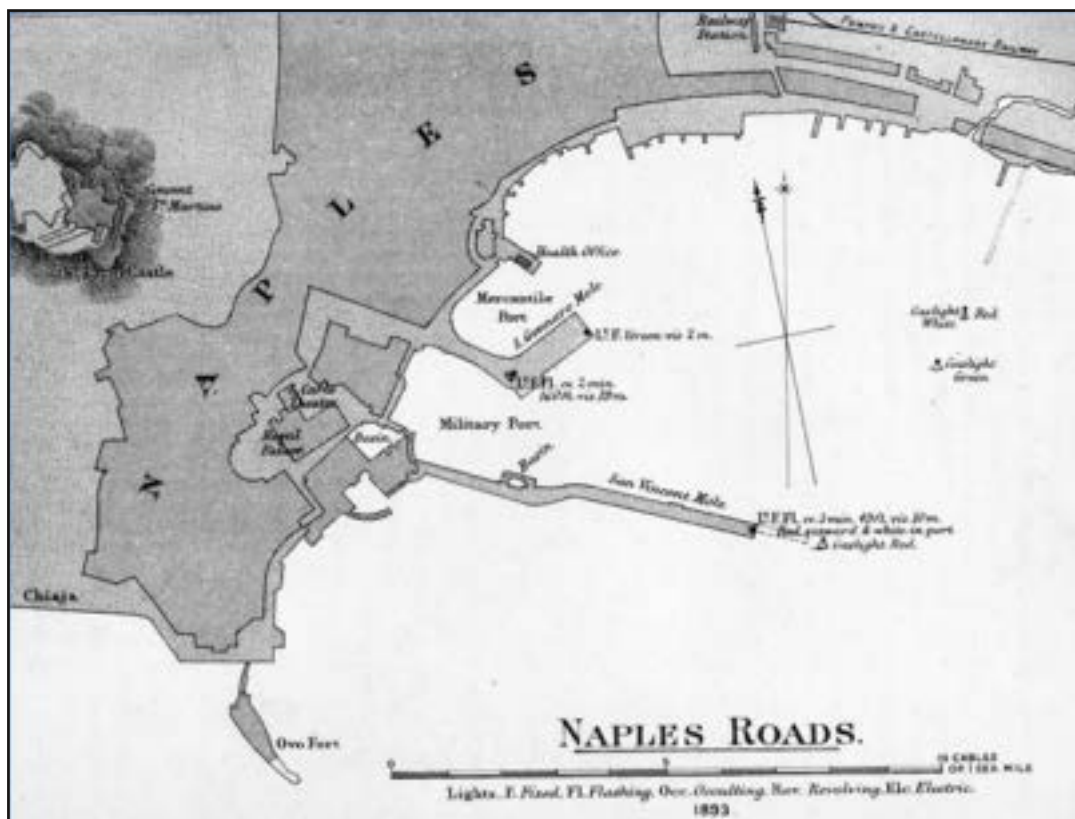


Foto 4

La città di Napoli sorge dalla costa disposta come un anfiteatro diviso in due curve di lunghezza diversa dal colle di San Martino, a coronamento del quale sorge il Castello di Sant'Elmo. A nord si trova la collina di Capodimonte sulla quale si trova l'osservatorio. Grandi moli proteggono il porto oltre il quale la costa curva verso est e poi verso sud ai piedi del Vesuvio, nei pressi di Torre Annunziata. Da Torre Annunziata la costa prosegue prima verso sud verso Castellammare e poi piega curvandosi ad ovest per Sorrento fino a Punta della Campanella, rispetto alla quale, ancora più a ovest si trova l'Isola di Capri, fertile e famosa, con i suoi promontori a terrazze. Capri completa la meravigliosa curva di bellezza che circonda la Baia di Napoli.

Capri è un'isola che negli ultimi anni è diventata uno dei resort preferiti dagli inglesi per trascorrere l'inverno. Ci sono due piccoli villaggi, Capri e Anacapri, che contano circa 4500 abitanti ed entrambi ospitano alcuni alberghi. Si trovano resti romani ovunque e diverse rovine sono considerate appartenere alle ville dell'imperatore Tiberio.

Linda Villari descrive così l'isola nell'English Illustrated Magazine del 1887: "Selvaggia, i ripidi dirupi sui quali si infrange il mare cingono una terra che è un giardino della più dolce bellezza e, nonostante si tratti di una piccola isola, essa comprende la più grande varietà di paesaggi".

La invitante descrizione dei paesaggi e l'accento alle testimonianze di una storia passata, che qui si poteva toccare con mano, stuzzicavano la curiosità del viaggiatore che, una volta sbarcato a Napoli, poteva soddisfarla magari assaporando un frammento del *grand tour* nel clima di fine secolo animato dalla rinnovata passione per le antichità classiche.

Non è un caso che, per coloro che avessero avuto a disposizione un tempo limitato, la guida indicasse due cose assolutamente imperdibili: il Museo di Napoli con la sua collezione di bronzi unica al mondo ed il sito di

Pompei, unico al mondo in sé.

In realtà l'elenco delle cose da vedere si faceva più nutrito e minuzioso e ben si adattava a chi potesse concedersi un tempo più lungo, con la necessità di soggiornare a terra per un periodo maggiore di quello dello scalo della nave. Anche in questo caso la guida poteva tornare utile. Era infatti d'uso pubblicare, all'inizio e alla fine del volume, alcune pagine contenenti una serie di annunci pubblicitari che riguardavano un po' di tutto, dall'acqua minerale, alle compagnie di navigazione. Non mancavano gli alberghi e di seguito riproduciamo alcuni annunci riferiti alle strutture presenti a Napoli e nei dintorni.

Alcuni di questi erano accompagnati da piccole ma accurate illustrazioni che riproducevano l'edificio dell'albergo calato nel paesaggio del Golfo di Napoli dominato dalla sagoma fumigante del Vesuvio.

All'eloquenza delle immagini si accompagnava la sottolineatura su come le strutture si trovassero nelle posizioni migliori, in punti elevati della città garantendo la salubrità e l'assoluta spettacolarità della vista.

Ogni albergo elencava anche le comodità che poteva offrire dedicando una certa attenzione al pubblico inglese al quale era particolarmente destinata la guida.

GRAND HOTEL

[PANORAMA DE NAPLES.]

NAPLES. NAPOLI.

First-class and most comfortable Hotel, situated in the finest and most select part of Naples, with magnificent views of the Town, Vesuvius, and the Bay. Hydraulic Lift.

ALFRED HAUSER, Proprietor.

West End Hotel, Naples.

(Late Grand Hotel Noble),
ON THE
New Piazza Principe Amedeo.

FIRST-CLASS HOTEL,
entirely renovated. Healthy
elevated position, with fine
view of Vesuvius and the
Bay. Lift.

HAUSER & MULLER,
Proprietors.

Foto 5

Si trovavano indicazioni sulla nazionalità dei proprietari, sulla possibilità di trovare personale multilingue, accenni alla particolare qualità della cucina e, non meno importante, si segnalava la presenza dell'ascensore.

Per coloro che non si fossero accontentati della vista, per esempio, l'albergo Quisisana di "Castellamare vicino a Pompei" segnalava ai viaggiatori di essere un centro di escursioni per il Vesuvio, Pompei, Amalfi, Capri e così via. In questo caso, tra le comodità non mancava un ufficio telegrafico direttamente presso l'albergo.

HOTEL BRISTOL, NAPLES.



Kept by A. LANDRY, Proprietor.
 Situated in the highest and healthiest part of the City. Excellent sanitary arrangements.
 Every comfort. First-class cuisine. Polite and ready attendance. Elevator.
 Prices moderate. Pension.

HOTEL  **CASTELLAMARE**
QUISISANA, **NEAR** **POMPEII.**

Centre of EXCURSIONS for
VESUVIUS, POMPEII, SORRENTO, CAPRI,
CAVA, AMALFI, PÆSTUM, &c.

TELEGRAPH OFFICE IN THE HOTEL.

DOMBRÈ & CANNAVALE,
 Proprietors

Foto 6

Un esempio dell'attenzione rivolta al pubblico britannico è l'annuncio dell'Hotel Parker che viene definito un albergo inglese sotto gestione inglese. Situato in posizione elevata in Corso Vittorio Emanuele, l'albergo era: "servito dai tram; vicino alla stazione della funicolare del Vomero e alla ferrovia Cumana."

NAPLES.
PARKER'S HOTEL (late TRAMONTANO).

AN ENGLISH HOTEL UNDER ENGLISH MANAGEMENT.
 On the high CORSO VITTORIO EMANUELE, the healthiest part of the Town.
 THE MOST LOVELY VIEW OVER
VESUVIUS, CAPRI, AND THE WHOLE BAY.

Passed by the Trams; close to the Stations of the Vomero Funicular and
 the Cumman Railways.

SANITARY SYSTEM PERFECT, with the latest English appliances.

ALL ORIENT LINE STEAMERS MET.

ELECTRIC LIGHT IN ALL ROOMS. LIFT.

Foto 7

Oltre a sottolineare la presenza di comodità come la luce elettrica in tutte le stanze, il viaggiatore veniva anche informato del fatto che l'albergo effettuava servizio per tutti i vapori della compagnia Orient che facevano scalo a Napoli. Questa indicazione era particolarmente utile a tutti coloro che vi soggiornavano e che si sarebbero imbarcati poi su uno dei vapori della linea, sia che avessero interrotto temporaneamente il proprio viaggio per concedersi un breve soggiorno, sia che avessero compiuto una prima parte del viaggio via terra per poi, una volta raggiunta Napoli, salire a bordo e raggiungere le lontane destinazioni orientali.

A questi ultimi il Royal Hotel riservava *“una accoglienza specialmente dedicata alle esigenze degli overland travellers diretti o provenienti dall'Estremo Oriente.”*

Gli *overland travellers* comprendevano tutti quei viaggiatori che attraversavano il continente europeo con la ferrovia raggiungendo in breve tempo la nave a Napoli evitando i giorni di navigazione dall'Inghilterra sino allo scalo mediterraneo. Questa possibilità faceva anche di Napoli l'ultimo porto di imbarco della posta prima di attraversare il Canale di Suez. Un vademecum della compagnia Orient, contemporaneo alla guida, si esprime in questi termini: *“le lettere consegnate successivamente alla partenza del vapore da Plymouth possono raggiungere [letteralmente: sorpassare!] la nave a Napoli.”* Da notare che tra queste missive erano incluse anche quelle destinate a passeggeri che si trovassero a bordo della nave: in questo caso oltre al nome del passeggero doveva ovviamente essere indicato anche il nome del piroscafo.

Hotel Royal, Naples,
CAPRANI,
SITUATED ON THE NEW EMBANKMENT, FULL SOUTH.
—:0:—
First Modern Hotel established here (1876).
OPEN ALL THE YEAR ROUND.
Attendance, etc., specially adapted to the requirements of Overland Travellers to and from the far East. Manager and Servants speaking the principal languages.
This House is patronised by the élite of society for health, scenery, comfort and elegance.
English Sanitary Appliances, Bath Rooms, etc.
Telegraphic Address—“CAPRANI, NAPLES.”

Foto 8

Quando fosse venuto il momento di riprendere il viaggio, i passeggeri potevano contare su una qualunque delle tante navi della compagnia Orient che si susseguivano toccando Napoli ogni due settimane, anelli di una catena che collegava continuamente viaggio dopo viaggio, stagione dopo stagione, anno dopo anno l'Inghilterra e l'Europa con le terre australi.

La nave ora si sarebbe lasciata spalle il Golfo di Napoli dominato dall'inconfondibile profilo del Vesuvio che avrebbe inviato un ultimo saluto con il suo pennacchio di fumo, come si può vedere in questa immagine che era una di quelle utilizzate per illustrare le diverse navi della flotta Orient. L'importanza di Napoli era tale che l'illustratore utilizzò il profilo della costa partenopea come sfondo per l'*Ophir*, all'epoca nave ammiraglia della compagnia.



Foto 9

La storia della ***Orient*** sarebbe stata legata a Napoli ancora per lungo tempo. Nel secondo dopoguerra, molti anni dopo la pubblicazione della guida dalla quale abbiamo tratto alcune suggestioni, le sue navi erano ancora attive sulla linea per l'Australia facendovi scalo, come testimonia la fotografia riprodotta, che risale alla metà degli anni Cinquanta.



Foto 10

Accanto all'edificio della stazione marittima che ha cambiato forma, sono ospitate due navi: quella a destra è la turbonave ***Orsova***, con i colori della compagnia Orient che la mise in servizio a partire dal 1954.

L'altra nave presente, a sinistra nella foto, non è meno interessante. Si tratta della motonave ***Willem Ruys*** del Lloyd di Rotterdam, compagnia che all'epoca manteneva il servizio di linea tra Rotterdam e Giava, nelle Indie Orientali Olandesi (oggi Indonesia). La presenza di questa unità testimonia ulteriormente della varietà di navi che toccavano Napoli nel corso delle loro lunghe traversate fino agli ultimi periodi di impiego della nave passeggeri di linea.

Più importante però sarà il legame speciale che il ***Willem Ruys*** intreccerà con Napoli e con tutta la marineria partenopea a partire dal 1965 quando, acquistato dalla flotta Lauro, verrà trasformato nell'***Achille Lauro***, la nave blu che aveva un'anima, come ebbe a dire il compianto Comandante Gerardo De Rosa.

Questa però... è un'altra storia.

DALLA STORIA DI UNA REGATA ALLA STORIA DI UN MONDO DELLA VELA

Abbiamo suddiviso in più parti l'interessantissima storia di Piero Vantini sulla cantieristica del lago di Garda per non essere costretti a sacrificare le numerose preziose foto a corredo del testo. Infatti l'eccezionale lavoro dell'architetto velista del Benaco non è soltanto la storia dei cantieri, ma anche l'intero fenomeno che è nato e cresciuto intorno in termini di eccellenti progettisti, velai, timonieri, attrezzisti, giornalisti, fotografi, eventi . . . etc, tutto un mondo che è stato descritto per i lettori del Notiziario CSTN e magnificamente in parte dettagliato nel suo recente libro "Ettore Santarelli sognatore di barche".

I CANTIERI DA REGATA VINCENTI DEL LAGO DI GARDA

(PARTE SECONDA)
ETTORE SANTARELLI
di PIERO VANTINI



Ettore Santarelli nasce a Forlì nell'ottobre del 1924 e da adolescente si trasferisce con la famiglia a Ravenna. Il luogo, le aspirazioni, un po' il destino, lo portano a contatto con il mondo della nautica attraverso la frequenza della Scuola Navale, un istituto professionale allora molto apprezzato nella zona costiera, che gli rilascia il certificato di "mastro d'ascia". Qui impara i primi rudimenti della costruzione nautica. Ma al termine del conflitto bellico Santarelli capisce che il titolo conseguito non è sufficiente per le sue aspirazioni e si iscrive ai corsi serali dello Istituto per geometri di Ravenna dove si diploma. Ettore è già un appassionato velista ma le scelte di vita paiono allontanarlo dal mondo della progettazione nautica: gli anni cinquanta lo vedono impiegato statale al Genio Civile di Ravenna. Con la vela tuttavia non è finito il «feeling» della fanciullezza, anzi continua attraverso l'appassionata partecipazione alle regate in costa romagnola, dapprima con il Beccaccino, poi con il FD. Ettore comincia a costruire le sue prime vele aiutato dalla moglie Albertina Bertaccini, "Berta" per tutti gli appassionati della vela. Dal 1955 Ettore regata nella classe F.D. e nell'agosto del 1957 quando nelle acque amiche di Rimini si corre il mondiale F.D. riesce a partecipare ad una regata di contorno su un F.J. equipaggiato con le sue vele e vince. La sua è l'unica vittoria italiana. Nell'inverno tra il 1957 e il 1958, a solo un anno e mezzo dalla possibilità di ottenere la cosiddetta «pensione baby», decide di mollare la burocrazia statale e di trasferirsi a Gardone sul lago di Garda per diventare velaio di professione. Sono momenti di continuo studio e sperimentazione ed Ettore inizia una bellissima collaborazione con Italo Galetti che a Peschiera costruisce in legno lamellare sia il F.J. che il F.D.. Ettore assiste Galetti nell'affinare, nei limiti di stazza, i disegni di queste due imbarcazioni che si stanno imponendo sul mercato e nel definire le loro attrezzature. Ettore è dotato di grande intuizione nel mettere a punto le modifiche agli scafi. Dopo tre o quattro anni di permanenza a Gardone, dove nel cortile di casa appese ad un albero di una deriva si provano le vele, nel 1962 Ettore si trasferisce a Desenzano dove stabilisce la sede della veleria e dove successivamente comincia a costruire lo "Strale", il suo primo progetto. Per risalire alle origini dello Strale bisogna andare agli anni '60 quando la Federazione Italiana Vela è alla ricerca di una barca da regata intermedia che possa colmare il vuoto tra il piccolo Flying Junior, famosa barca per l'iniziazione alla vela ed il F.D. a quei tempi la più veloce delle imbarcazioni a



1955. Ettore in F.D.



1968 Imperia. Campionato nazionale Strale, barca, albero e vele costruite da Santarelli

deriva mobile. Ettore non si lascia scappare l'occasione e nello autunno del 1963 comincia a tracciare le prime linee dello scafo, linee che revisiona ancora durante l'inverno mentre nella successiva primavera comincia la costruzione dello stampo. Ettore, oltre a confezionare vele, comincia a costruire alberi in legno per imbarcazioni a deriva per poi arrivare alla costruzione di barche in legno lamellare di cui lo Strale è il primo esempio. Il prototipo viene varato a Desenzano nel marzo del 1965 ed è tutto realizzato da Ettore: progetto, scafo, albero e vele. E' così che inizia un'avventura che gli porterà molte soddisfazioni ed una amarezza finale per il mancato raggiungimento dello "status olimpico" da parte dello Strale, assegnato invece al 470 un progetto del francese André Cornu. Sullo strale regateranno tutti i migliori giovani velisti con campionati di grande successo che culmineranno nel 1972 con il Campionato europeo di Riva del Garda dove all'apice della diffusione della barca di Ettore prenderanno il via ben 80 scafi. Ma torniamo a metà degli anni '60 quando la carriera di Santarelli conosce una forte evoluzione. Il desiderio di regatare con imbarcazioni

nate per la crociera non ha ancora fatto molti proseliti. Si nota però sempre più l'impegno dei progettisti verso questo settore della nautica da diporto e molta attenzione viene dedicata alle barche che, nate per la crociera, cominciano a presentarsi invece sui campi di regata.

Il 1968 è un anno importante per Ettore. E' infatti in questo periodo che Santarelli progetta e costruisce nel suo cantiere di Desenzano la sua opera prima nel settore delle barche da regata-crociera passando dal mondo delle derive e quello delle barche a bulbo: nasce **Raffaella** una barca lunga circa 9 metri con forme affusolate progettata però senza particolare attenzione allo "sfruttamento" delle regole di stazza. Nel mondo della nautica si fa strada sempre più l'esigenza di una piccola barca da crociera veloce. Ettore nel 1969 dà vita a **Cristina** una imbarcazione con una lunghezza di m.7.30 che segue molti successi in regata. Altro felice progetto di questo periodo è **La bella gigogin**, il prototipo sempre in legno lamellare della serie "S9" disegnato e costruito dallo stesso Ettore nel cantiere del West Marine Center a Padenghe sul Garda che è andato a dirigere. Nel 1972 si affaccia all'orizzonte una nuova avventura dove Santarelli costruisce barche su progetti altrui ed il primo episodio è **Cassiopea** un progetto di Daniele Buizza che coglierà molti successi in varie edizioni della Centomiglia con Oscar Tonoli e Franco



La bella gigogin

Nocivelli al timone. Successivamente è Giorgio Falck ad affidarsi ad Ettore nel 1976 per la costruzione di **Guia IV** un progetto di Ben Lexcen per partecipare alla "Ostar" prestigiosa regata transatlantica con al



Cassiopea

timone Pierre Sicouri. Nello stesso anno a Trieste viene organizzata la Half Ton Cup una regata che vede al via il meglio della cantieristica e dei progettisti a livello mondiale. A dominare il campo di regata è Harold Cudmore un irlandese fin qui sconosciuto che vince a bordo di **"Silver Shamrock"** un progetto di Ron Holland. Senza dubbio un successo molto importante in questa manifestazione è il risultato di **"Perception"** un progetto di Gary Mull che Santarelli costruisce in piccola serie per Negri nautica. **"Perception"** ottiene uno splendido secondo posto con al timone il desenzanese

Tonoli. Tra il 1976 e il 1980 dalla matita di Ettore e dal cantiere di Padenghe escono numerosi scafi prodotti in piccola serie. Parliamo di **"S 7.20"**, del Quarter tonner **"Furia"** e del Mini tonner **"Flash"** quest'ultima una piccola imbarcazione dalle linee molto belle, sulla falsariga dei recenti progetti di Santarelli. La progettazione di Ettore è in continua evoluzione e nasce la serie dei **"Moduli 63"** e **"72"** fino al **"Modulo 90"** quello di maggiori dimensioni che persegue, seppur in grande, lo stile progettuale introdotto con gli scafi minori. Il modulo 90 è una imbarcazione che vince il campionato del Mediterraneo nel 1980 ed è il miglior connubio tra gli scafi di Ettore tra velocità e ottima "interpretazione" delle regole di stazza. Nello stesso anno vengono progettati e costruiti il **"Modulo 126 racing"** (ines racing e **"Farrneticant"** e una innovativa imbarcazione di Bruce Farr che segna una svolta progettuale per le barche della **"Cento"**, che saranno conosciute in tutto il mondo come le "macchine volanti", di chiara derivazione dai 18 piedi australiani. Le foto di queste bellissime imbarcazioni con oltre 10 uomini di equipaggio appesi al trapezio prima e appollaiati su terrazze tubolari metalliche poi, riempiono le pagine delle riviste anche non del mondo nautico.



Perception



Ines

A questo punto appare all'orizzonte quella che sarà la nuova tendenza professionale di Ettore e cioè la progettazione e costruzione di monotipi che considera l'unica possibilità per far valere le doti dell'equipaggio senza dover ricorrere alla disparità tra i vari progetti, come lui sostiene avvenga nelle classi IOR. Ecco che si delinea la nuova frontiera il cui capostipite è "Asso 99". Progettata nel 1982, "Asso 99" è una imbarcazione di 9,90 metri fuori tutto, un vero monotipo realizzato in vetroresina con un unico stampo dove scafo, vele e appendici sono rigorosamente identiche. Tra le vittorie più celebri dell'Asso 99 ricordo la Centomiglia 1989 dove primeggia "Fert" con Luca Valerio al timone e quella di "Satanasso" di Gaburri e Poli primo assoluto alla "Barcolana" del 1991. Non solo ma merita ricordare "Spitz" di Larcher e Lievi che si aggiudica la "Cento" edizione 1996, risultati molto prestigiosi conseguiti spesso davanti a barche di dimensioni ben maggiori. Nei vari anni su "Asso 99" regata il fior fiore della vela italiana con la partecipazione di molti importanti timonieri stranieri. "Asso 99" sarà protagonista nel 1991 della Lotteria nazionale del Garda con un monte premi di due miliardi di lire, con regate veliche che saranno trasmesse in diretta sulle principali reti della



Asso 99

Interessante è il progetto di "Ines" un modulo 123 rientrante nella classe libera che nel 1986 l'armatore Fulvio Sangiacomo affida a Bruno Fezzardi, ma purtroppo non centra l'obiettivo di vincere la "Cento" ma spesso invece domina nel "trofeo Gorla", regata che si svolge sul Garda prevalentemente in bolina con vento, condizione più consona alle sue caratteristiche. Ettore entra a coordinare la nuova struttura del cantiere Maxi Dolphin e costruisce a Sirmione "Carmen di Bellavista" un Maxi IOR ancora su progetto del neozelandese Bruce Farr. Dopo l'esperienza molto positiva di "Asso 99", Santarelli sente che c'è spazio per costruire una barca più piccola del suo fratello maggiore, una barca che possa dare sensazioni di velocità ma con equipaggio ridotto a quattro membri di cui due al trapezio: è il "Joker". In realtà il Joker è meno fortunato del fratello maggiore ed ha una carriera all'inizio folgorante ma di breve durata. Tra il 1991 e il 1995 Ettore si spinge oltre disegnando e costruendo una serie di brillanti imbarcazioni molto veloci che rispondono sempre al nome di "Modulo" nelle versioni "105, 108, 123 e 93". Il Modulo 105 è una barca innovativa, slanciata, performante, con una piccola tuga ed un ampio pozzetto che attira subito l'attenzione degli appassionati. E' una imbarcazione munita di quattro trapezi con una lunghezza fuori tutto di m.10,50. Gli esemplari più



Modulo 105 "Sarbacane"

performanti di questa serie rispondono al nome di *Sarbacane*, *Ielg* e *Marchingenio* e ottengono ottimi risultati in regata e specie con *Ielg* che si aggiudica le più importanti regate d'altura dello Adriatico (500X2 e Rimini-Corfù-Rimini) nelle stagioni 1992-1993. Dopo due anni di regate a bordo di "*Sarbacane*" sul lago di Neuchatel, Ettore manda al suo storico cliente e amico Beate Siegfried una comunicazione dove gli dice di aver progettato una nuova barca "per vincere". Una veloce barca lunga 10.54, con un dislocamento di 1500 kg di cui 750 in zavorra. E' il "*Modulo 108*" che domina nel 1994 il "Bol d'or" celebre regata sul lago di Ginevra equivalente alla Centomiglia, dove termina ottavo assoluto, primo dei monoscafi. Nella stessa manifestazione le barche di Santarelli vincono con un "*Asso 99*" nella classe seconda, mentre un "*Joker*" vince la terza classe. Con questi successi la notorietà di Santarelli all'estero sale ai massimi livelli.

Creato nel 1995, il "*Modulo 123*" è l'ultimo scafo uscito dal cantiere di Santarelli a Sirmione dopo la morte di Ettore e vede la presenza in cantiere della figlia Cristina, che porta a termine con l'aiuto di Luciano Corradi e Giuseppe Signori la realizzazione delle barche ancora in lavorazione. Ma è il "*Dolphin 81*" un monotipo del 1992 che dà a Santarelli una sorta di consacrazione in quanto è una bella imbarcazione tuttora in forte attività di cui sono stati costruiti ben 130 scafi. La storia di questa barca è stata raccontata in maniera brillante dall'amico Sandro Pellegrini nel libro "*Dolphin 81- storia di una barca*" edito dalla Associazione classe Dolphin. Al *Joker* - come scrive Pellegrini nel testo sopra citato - vengono alzate le fiancate, ma soprattutto vengono tolti i trapezi e vien fuori una barca più tranquilla che può navigare anche al mare. Del "*Dolphin 81*" viene allestita anche una versione "match race" che a differenza della versione originaria è priva di sartie volanti in modo da essere più maneggevole e più adatta alle necessità di questo particolare tipo di regata "uno contro uno". Questa versione viene utilizzata in occasione della "Cento cup" che vede al via per molte edizioni il meglio dei timonieri di Coppa America. Finalmente il "*Dolphin 81*" sale alla ribalta delle regate internazionali. Sicuramente Santarelli è una delle più complete figure presenti nel mondo della nautica. E' infatti raro trovare un personaggio così eclettico che abbia potuto racchiudere in sé doti così importanti di velista, velaio, progettista e costruttore quale Ettore è stato, unite ad una grande ricchezza umana.



Dolphin 81



(Continua...)

VELA SCHOLA MAGISTRA VITAE

Roberto Perrone Capano, affezionato collaboratore della nostra rivista ed ex golden boy dei velisti rossoblu di Santa Lucia - velista avanzato negli anni ma non ancora vecchio - rispolvera il suo passato e torna a mettere piede su una barca da regatante per una missione speciale che ha tutta l'aria di passaggio di testimone tra generazioni. Le cronache di Roberto: questa "Lamaro's story", è contemporaneamente storia e memorie, lezione di tecnica e tattica velica e, soprattutto per i giovani, arti e comportamenti marinareschi che non devono essere perduti.



La famiglia Lamaro alla "Pasquavela 2025"

*(Porto Santo Stefano, 20-22 aprile 2025)
di ROBERTO PERRONE CAPANO*

*Ciao, sono Luca (n.d.r.: Gianluca Lamaro, 2 olimpiadi, un bronzo mondiale e tanti titoli). Ho armato da poco **Palinuro**, il nuovo J40 dal cantiere francese J/composite, e vorrei fare la Tre Golfi del 2025 insieme; se tu potessi, anche "Pasquavela" all'Argentario. Poi stop regate, e solo crociera in Grecia con la famiglia! A bordo con noi due dei miei cinque figli, suo nipote Lorenzo, poi Enrico e Federico Passoni jr., e Corso Quilici, 32 anni: un mix di esperienza e verve frizzante dei ragazzi. Un piccolo sogno, quello di allevare i ragazzi, e trasmettere loro la nostra esperienza. Aggiunge Gianluca: "però non devi fare nulla, solo sorvegliare e guidare i ragazzi, nemmeno toccare le scotte!" "Luca m'inviti a nozze", la pronta risposta.*



Luca Lamaro (a sinistra) ed Enrico Passoni durante la 2^a prova della Pasquavela 2025

Premetto che Gianluca sfiora di poco quota 70, ma energia testa rapidità ed entusiasmo agonistico, sono quelli di un adolescente alla prima esperienza. Come quando uscivamo insieme con **Uso di mare**, gozzo a vela di casa Lamaro a cavallo degli anni '60 e '70. Famiglia con origini nell'isola di Salina, che con la crisi del capperò di fine '800 lascia emigrare dall'isola eoliana tre fratelli, dotati di spirito imprenditoriale. Classe 1956, napoletano di nascita 5 figli sportivi come il padre.

Pietro, numero 3 anagraficamente, è oggi il primo tailer di **Palinuro J40**, ed è stato nazionale under 21 e serie A rugbistica. Michele, figlio numero 4, è oggi capitano della nazionale di rugby, e flanker della **Benetton Treviso**. Paolino, figlio numero 5, è l'attrezzista e bow man di **Palinuro**. Mancano Margaux e Francesco, ma vi assicuro che buon sangue non mente. Come si fa a dire di no ad un'ennesima esperienza con Gianluca, per giunta con un po' della sua famiglia? I motivi sono illustrati di seguito. Non sarò breve, ma spero intenso ed espressivo, almeno per me e famiglia Lamaro.

Invito a nozze dicevo, per regatare con due velisti amici molto più bravi, in occasione di una bella trasferta, e infine perché amo andare a vela con i ragazzi desiderosi di crescere, come attestato dall'introduzione del libro "Rèfole", che ho avuto piacere di pubblicare recentemente.

Ci conosciamo dai miei 8 anni, 11 per lui, in quanto vicini di casa e compagni quotidiani di partite di calcio in cortile al Parco Grifeo 40 rosso di Napoli, vista golfo. Con altri due suoi fratelli minori, Stefano oggi chirurgo e Peppe, pilota Qatar Air. Entrambi siamo nati sotto il caparbio segno dello scorpione, ma con caratteri tanto diversi quanto compatibili.

La mia prima uscita in barca a vela è stata sul gozzo della famiglia Lamaro *Uso di Mare*, per un bagno estivo a Procida con mamma Maria Franca, capitano coraggioso di una ciurma di ragazzi a dir poco scatenati. Trapani, Jemma, Capuano, me e mia sorella Carla. Quel gozzo, stava alle barche a vela come un Gran Banks, notoriamente lento, starebbe ad un offshore. Ma per Gianluca, l'enne, era sufficiente che fosse dotato di mezzo albero e due vele, randa e fiocco, in quanto affetto dal virus inguaribile della vela: poco o molto vento, sempre in poppa perché in estate il vento soffia da maestrale, e da Procida si torna a Napoli in pomeriggio con rotta est pieno. Qual gozzo non aveva la chiglia profonda, quindi preferibilmente andature portanti grazie alle quali si rientrava solo a vela. Era vietato accendere il motore, anche per salpare, secondo i desideri degli adolescenti. Guardavo incredulo tanta sicurezza e saper fare, del tutto autodidatta.

Era quindi chiaro come la patologia della quale Gianluca era inguaribilmente affetto, andava coltivata e curata con l'insistenza. La famiglia Lamaro si trasferì a Roma per motivi di lavoro, in quanto Sergio mal tollerava il peggioramento dei costumi di vita, concludendo volontariamente la strada imprenditoriale dei Lamaro. Ma Gianluca chiese e ottenne di restare a Napoli per coltivare sogni veloci sulla classe Flying Junior prima, e 470 dopo, sotto l'ala protettiva di Pippo Dalla Vecchia, allora Direttore Sportivo e Vice Presidente del Circolo Italia di Napoli. Siamo a cavallo fra il 1972 e il 1973, e Pippo che aveva vista lunga ed esperta, offrì a Gianluca, con Gennarino De Lella capitano del club, di timonare il *Raja II*°.

Raja era il FJ gioiello già timonato da Picchio Milone. Un Galetti vecchio tipo, con scafo azzurro cielo di Napoli e opera viva in grafite nera. Lo scafo capo cannoniere della classe FJ insieme ad *Alcor* di Agostino Randazzo, amico e futuro rivale di Gianluca in classe 470. Un palermitano DOC oggi Presidente del Circolo Vela Sicilia, uno dei club velici più belli del mondo che, udite udite, oggi lancia le sfide targate Prada-Pirelli in America's Cup.

Passo alla mia prima regata sociale in FJ. Siamo nel 1972 se non erro, a soli 13 anni, che si svolgeva nelle acque a Est del Castel dell'Ovo, con le boe messe da Gennarino accanto agli allevamenti di mitili. Fu per me la prima regata velica della vita, vinta solo quando Gianluca saltò a bordo al posto del mio prodiere, alle prime armi come me: come per magia, da ultimi si passò primi in pochi bordi, agili e fulminei.

Anche grazie a quella piccola lezione, un anno dopo, mi sarei trovato solo in testa dopo la strambata in una regatina vera, quelle con le coppe, in ambito zonale. Da sotto vento, nel secondo lasco, quello dopo la strambata a 90° dei nostri tempi veloci, Gianluca m'infilò sul *Raja II* come un missile, navigando ad almeno 2 nodi più velocemente di me. Sapeva già planare insieme a Flavio Fazioli, oggi ortopedico famoso, regolando tangone e vang come si doveva. Ma incitava me bambino a più non posso, trasmettendomi fiducia e consigli, nonostante lo guardassi incredulo, non capendo ancora bene i motivi del gap fra le due barche, quasi gemelle.

Provo a sintetizzare, scusandomi con voi per la lunghezza. Quando la penna parte, è come un rèfole: deve svanire da sola, lunga o corta che sia. Siamo insieme a Gianluca a Brenzone nel 1974 sul lago di Garda per l'italiano FJ, quando lui regala a Fabio Beltrame, triestino DOC e oggi chirurgo affermato, il titolo italiano scuffiando nell'ultima poppa dell'ultima prova sotto il Pèler, vento teso da Nord del mattino, come una corda di violino. Bergamasco del CV Bari, allora primo in classifica, litiga con il prodiere e si elimina da solo, Gianluca si capovolge, e Beltrame godette fra i due litiganti! Navigavo a centro flotta, 14 enne e tifoso del *Raja*, dello stesso club e con due amici a bordo, insieme ad Alfredo Massarelli, altro amico e allora mio prodiere. Pronto a riportarmi al posto giusto, se fossi scivolato a mare o sottovento alle cinghie puntapiedi, a causa delle mie gambe ancora troppo corte. Quello scafo inconfondibile del *Raja* rovesciato ci spiegava cos'era successo in testa, e chiesi a Gianluca cosa sia successo: troppa sicurezza, o troppa sfida? "Troppa irruenza e sfida sportiva" la risposta. Da tifoso fu amarezza alleviata dalla grazia di Antonella Beltrame, amica e consolatrice di Gianluca,

sorella di Fabio oggi non più con noi.

Proseguo saltando ai primi di dicembre del 1981: partiamo militari insieme anche con Aurelio Dalla Vecchia, per formare un equipaggio Soling con i colori della Marina Militare. Le differenze tecniche e di fisico fra me e loro erano ancora grandi, ma i due amici mi addestrano a prua dello **Sciabecco**, un Soling federale nuovo del cantiere Bianchi & Cecchi di Cogoleto, con cui vinciamo la settimana di Cannes nel febbraio 1982, al nostro esordio, portando alla Sezione Velica della M.M. di La Spezia anche la combinata Sci vela assoluta, contro gli specialisti scandinavi.



Aurelio Dalla Vecchia (a destra) e Roberto Perrone Capano, alla Sez.Velica M.M. di La Spezia, feb.1982

Ci ritroviamo nel 1988, avversari per le selezioni olimpiche di Seul in classe Soling, e un parterre niente male in occasione delle selezioni olimpiche basate su 4 distinti eventi europei. Il futuro skipper di **Luna Rossa** IACC Francesco de Angelis, con me e Roberto Passoni; Lamaro Dalla Vecchia Romano, Milone Mottola Klingenberg, Chieffi-Bontempelli-Chieffi, e Favini Di Natale Cristaldini. Tutti amici, tutti rivali di alta qualità “domati” da Gianluca e partners.

Sempre nel 1988 il regalo più grande mai ricevuto da Gianluca, notoriamente attento per sana educazione di casa: dopo aver vinto la pre olimpica di Medemblik nel maggio 1988 con Dalla Vecchia e Romano, a soli 2 mesi dalle Olimpiadi Coreane, mi richiede alla Fiv quale sua riserva olimpica. Che lusso ragazzi! Grazie Gianluca, aver potuto seguire dal gommone federale sia voi tre che Gorla Peraboni in classe Star, o scoprire il brasiliano Torben Grael, futuro tattico di **Luna Rossa** IACC, mangiarsi tutti gli avversari delle Star al lasco. O anche ascoltare le registrazioni audio di Valentin Mankin, nel 1988 allenatore della squadra sovietica, che memorizzava con un tascabile monumentali cazzatoni tattici ai suoi atleti di Stato, in regata olimpica con 30 nodi di vento. Lui Ucràino, immagino che oggi li avrebbe anche e solo politicamente “affondati”. M è solo storia, o al massimo un parere personale su colui che divenne poi allenatore capo degli azzurri.

Con venti leggeri, Lamaro-Dalla Vecchia e Romano sarebbero stati da medaglia. Purtroppo in Corea, un grande canale Venturi naturale tra il Mar del Giappone e il Mar di Cina, fra onde alte come palazzi, scompariva l’albero del Soling accanto a te. Ed i velisti atlantici purosangue anch’essi, di nome Schumann, Kosticky e Bank, la fecero da padroni, lasciando Lamaro- Dalla Vecchia e Romano con un pennaccino rotto a guardare il loro albero ferito, steso sulla darsena di cemento di Pusàn, anzichè in opera.

Infine, insieme nella Middle Sea Race 2007 a bordo del **Cippa Lippa** di Guido Paolo Gamucci. Non naufraghi, ma quasi, per il ciclone di quell’edizione non facile.



Pasquavela 2025 da bordo di Palinuro, nuovo J40 della famiglia Lamaro

Salire in macchina con la borsa da vela nel bagagliaio è già l'inizio di un'altra bella avventura. E la frase "spariamoci insieme le ultime cartucce" dettami da Gianluca Lamaro a voce, sintetizza bene la testa del personaggio, così come quella di Enrico Passoni, al telefono durante lo scorso inverno.

Sentiamo la mancanza della presenza di Aurelio Dalla Vecchia, con cui andavamo insieme a Scarlino e Punta Ala con l'equipaggio dell'X41 "*Le Coq Hardi*", e Aurelio sia al timone che al volante, con i fratelli Pavesi, amici armatori, Stefano Mango e gli altri ragazzi del Circolo Italia di Napoli a bordo.

E' la vita, che alla mia età scorre veloce come lo sguardo al finestrino di una freccia rossa, possibilmente non perdendo troppi colpi. Non potremmo mai sostituire Aurelio, che sentiamo - sia in auto che a bordo - sempre fra noi, e senza limiti di orario.

Aggiungo che da Napoli, nell'inverno 1980/81, raggiungevo ogni 15 giorni Orbetello, andando a regatare con l'A122 di casa all'Argentario per l'invernale, prendendo Gianluca al capolinea del metrò di Cinecittà, per poi proseguire insieme. Regatavamo su *Excelsior*, un Canados 37, One Ton design Vallicelli, con Vittorio Mariani del loro Studio a bordo. Attraversare di nuovo quella laguna è stato come ritornare indietro di 45 anni, volati come un refolo.

Gianluca aveva riscaldato bene le aspettative comuni con argomenti semplici. La presenza di due dei suoi figli a bordo, oltre a Lorenzo, il nipote di Anna e suo. Poi di Federico Passoni - figlio di Enrico - e Corso Quilici, trentenne padrone di casa in Maremma con ospitalità impareggiabile per tradizioni, location e semplicità agricola/marinara a me cara, nella *tenuta Marsiliana* della sua famiglia.



Da sx: Lorenzo Ceribelli, Paolo Lamaro, Enrico Passoni e Corso Quilici su Palinuro J40

Il trasferimento del 19 aprile via mare da Port'Ercole a Santo Stefano avviene in semi bonaccia con onda, giusto il tempo di provare il nuovo genoa leggero tagliato da Roberto Bertocchi per Gianluca. L'onda alta che non impedisce ai ragazzi di spazzolare il tortano napoletano portato per onorare la Pasqua gastronomica, ma anche come avrebbe fatto Aurelio, da sempre goloso e generoso con pepe e grasso delle migliori parti del suino.

Prima partenza della prima prova il 19 aprile. In boa dinanzi allo Yacht Club di Santo Stefano, per percorrere le 25 miglia del percorso fino alla Formica piccola di Grosseto da girare a sinistra, con vento oscillante fra 120 e 140 gradi e raffiche fino a 27 nodi, e onda media. Si lotta con **Victory**, un one off più simile ad un Flying Dutchman che ad una barca d'altura, flush deck ben condotto e imbattibile in tempo reale, che per fortuna ci paga quanto basta. Altro osso duro in partenza è **Yankee**, un GS 40 ottimizzato con albero in carbonio maggiorato, gemello del campione del Mondo Orc armato da Pierfrancesco Costagliola, l'uomo del Pardo (nдр: cantiere) a Cala Galera. Lottiamo gagliardamente: con Gianluca al timone, sarebbe impossibile il contrario.

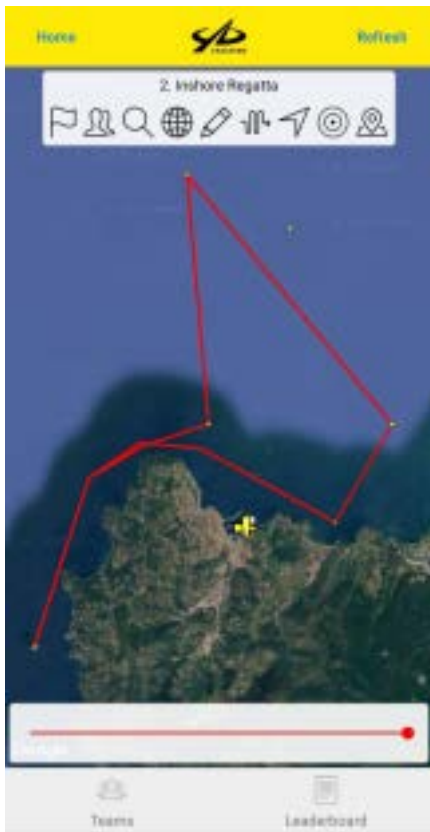
Si gira lo scoglio tutti insieme, ma **Palinuro J40** sfodera un gennaker da leggenda: 170 mq rosa fuxia che sono un vero spettacolo per occhi, taglio ed un accenno di surfing sulla cresta dell'onda. In poppa si vola e si "morde" il lato B di **Victory**, primo in reale alle Formiche di Grosseto. Solo 4 minuti di ritardo in reale all'arrivo dopo quasi 30 miglia percorse, ampiamente sufficienti per portare a casa la vittoria nella prima prova. **Yankee** segue con circa 24 minuti di ritardo dal primo, e da noi del **Palinuro** ne becca circa 11 in tempo corretto. Si tratta di tre barche ben condotte, preparate, e anche con ampia quanto valida quota rosa a bordo. Ma contro Lamaro, non c'è spazio per chi non sia un purosangue delle derive olimpiche. Non è un encomio, solo realtà. I ragazzi di bordo sono felici. Anche noi tre, Gianluca Enrico ed io, "diversamente giovani", per la gioia che si legge sul viso dei ragazzi, ancora novellini della vela sulle boe. A terra tutti cordiali e amici, si scambiano le visite del post regata, con la pasta in banchina che viene aspirata dai ragazzi, tenuti a digiuno fino alla linea d'arrivo per limitare distrazioni e movimenti sottocoperta. Succede sempre così, quando il Capitano è uno tosto.



Il gennaker di 170 mq. di Palinuro J40 in navigazione vs. la Formica piccola di Grosseto nella 1^prova

La seconda prova ha un percorso articolato, e mi dico che la sfida è nel non sbagliarlo. Detto e fatto, dopo il giro in bonaccia nei rifiuti del promontorio dell'isolotto della Argentarola, invece di tornare a Santo Stefano ci fiondiamo in poppa sotto gennaker. Automatismo da derivisti quello del poggiare secco dopo la bolina, unito al rilassamento dopo la prima prova vinta facilmente. **Victory**, lo scafo che ci precede, ammaina il suo gennaker poche miglia dopo aver girato o scoglio Argentarola, stringendo di bolina mure a sinistra: capiamo tutti al volo il motivo della sterzata secca, e lo seguiamo facendo tre miglia in più di **Yankee** che aveva navigato a ridosso del promontorio, passando da un rëfolo all'altro attraverso i rifiuti di vento della costa alta. Al largo c'è più aria, ma non tanto da compensare le miglia in più percorse per errore da noi del **Palinuro**. L'incidente provoca qualche bestemmia, ma è utile a testare la velocità ed a fare quadrato. Recuperiamo bene, "aspirando" **Yankee** nei lati sotto gennaker, e chiudendo quasi come nella prima prova: secondi in reale dietro **Victory**, ma secondi anche in compensato dietro **Yankee**! La classifica resta apertissima: chi arriverà davanti nella terza prova, vincerà Pasquavela, e perderla sarebbe per noi adulti a bordo del **Palinuro** una piccola cattiva figura nei confronti dei 5 ragazzi di bordo. Non resta che leccarsi le ferite durante il briefing di fine regata, in cui Gianluca da lezione di trimming ai ragazzi.

Terza prova: s'inizia con un altro briefing a bordo da parte dei "saggi". Partendo a ridosso dello yacht club, che



Il percorso della 2ª prova

funge da vertice della linea di partenza a terra. Gianluca è ancora una volta il più lesto e conserva abbrivio di oltre 2 minuti, in pratica mezza linea di vantaggio sulla flotta, procedendo con il genoa light verso il disimpegno. Questo tratto ci permette di testare la velocità della barca con vento sui 5-10 nodi. Il percorso principale è orientato a 340 gradi, perché dopo i primi due giorni di scirocco è comparso il Signor maestrale, che rinforzerà fino a 25 nodi e oltre. All'aumento del vento **Palinuro** migliora le proprie prestazioni allungando il passo, ed a bordo la concentrazione è massima per rimediare alle uova infrante stupidamente, com'era accaduto il giorno prima. Si controllano i distacchi boa per boa, simulando i primi calcoli.

Una caramella al gennaker di **Yankee** ci tranquillizza, ed all'arrivo il distacco in reale da **Victory** sarà di soli 2 minuti, con tre di vantaggio in compensato. **Yankee** accuserà 11 minuti in reale 3,5 in compensato. E per i ragazzi sarà una vittoria, forse la prima, e il loro sorriso rende felici anche noi nonnetti veleggianti. A terra il pancione di Miss "Cate" attende Pietro, e si sprecano i saluti.

Un'altra bella pagina delle nostre storie veliche, forse un po' meno tecnica ma calda come si addice alle nostre età. Allevare i ragazzi resta un validissimo motivo per continuare a veleggiare. Ad maiora **Palinuro**, che ritroveremo a Napoli per la Tre Golfi, da dov'è partita la carriera velica di Gianluca Lamaro: due olimpiadi, Los Angeles e Seul, un bronzo mondiale in classe Soling ad Anzio 1981, titoli nazionali e continentali a mani basse.

Grazie Gianluca, Enrico e agli splendidi 5 ragazzi. Quando si va in barca insieme, si diventa molto presto amici di lunga data, altra verità umana prima che tecnica. Scuola e cultura di sport e di mare, scuola di vita!

CLASSIFICA GENERALE		Classe : ORC					
Pos	N.Velico	Yacht	Armatore	1	2	3	Punti
1	ITA18150	PALINURO	GIANLUCA LAMARO	1	2	1	4
2	ITA18040	YANKEE II	PIERFRANCESCO COSTAGLIOLA	3	1	3	7
3	ITA17535	VICTORY	BORSELLI/MEROLA	2	3	2	7
4	ITA13520	BLU TANGO BLU	SPORT SAIL ACADEMY	4	4	4	12
5	ITA16743	EXCALIBUR	FABRIZIO GAGLIARDI	5	9	5	19
6	ITA16530	PIAZZA IDEA 4	EMANUELE MASCIARRI	7	6	7	20
7	ITA14628	LIBERA	LORENZO ZICHICHE	12	5	6	23
8	ITA17173	ALPHA UMI	LUIGI MIRAGLIA	11	8	9	28
9	ITA17955	BLACK SWAN	MARCO BIANCHI	10	11	8	29
10	ITA2181	PEZZI e TED	CASSIANO SABATINI	9	12	10	31
11	ITA18017	AMICI MIBI	GIACOMO BUFALINI	6	10	15 DNF	32
12	ITA16204	CHELAVISTA	GIOVANNA GANGTANG/IVO GANTULLI	13	7	15 DNC	36
13	ITA17876	ESTER	PAOLO BRINATE	8	16 DNF	15 DNC	40
14	ITA13302	X-SMALL	VELAMARE CLUB	15	13	15 DNF	44
15	ITA14852	HIZAR	PATRIZIO ROSSI	14	14	15 DNF	44

La barca

Il J40 è al battesimo in regata in Italia, grazie alla mediazione di Paolo Boido, amico e patron della J Boats Italy. Mediazione con il cantiere transalpino, l'intuito fulmineo di Gianluca, e il progetto di Alan Johnstone. Alan figlio d'arte di Rod, il papà del J24, un po' la Panda 4x4 del mare: un mito della monotipia. J 24 che per noi napoletani non aveva troppi segreti grazie ad un equipaggio tanto forte quanto fraterno, che nel quinquennio 1983-87 fece un po' man bassa: il primo della stirpe dei celebri "*Le Coq Hardi*" con a bordo insieme Francesco de Angelis, Raimondo Cappa, Maurizio e Gianpaolo Pavesi e me, davvero fortunato in quanto a buone compagnie.

Per dirla con le parole del cantiere della Vandea J/composites, riportate dal Giornale della Vela, "il J 40 parte da una buona carena, in grado di garantire una barca ben bilanciata, stabile e performante: dal cantiere ci fanno sapere che il J/40 è una barca che rifiuta le definizioni convenzionali. Non rientra in una categoria o in una regola specifica, se non quella del mare, che premia le barche dal movimento prevedibile e fluido, in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti delle condizioni con il minimo sforzo da parte dell'equipaggio. Il piano velico, semplice ma versatile, ad alto angolo, consente quasi tutte le combinazioni di vele (solo randa, solo fiocco, randa terzarolata) per una crociera confortevole; ma può anche essere ottimizzato per regate importanti. Il nuovo J/40 ha la potenza velica e la stabilità necessarie per navigare bene a vela sia in condizioni di brezza leggera che di vento sostenuto, spiega Alan Johnstone. In parole povere, con poco vento non dovrete accendere il motore, quando invece "picchia" non dovrete subito ridurre le vele".

Possiamo dire di aver testato il nuovo J40 in 3 prove con vento fra 20 e 30 nodi, e la stabilità è stata impressionante. Sotto raffica pre avvertivo l'intensità al randista e timoniere, ma non è stato necessario lasciare le scotte o orzare perché la barca risponde subito alla puggiatina, senza straorzare, e senza dover pressare la ruota. Miracoli dell'evoluzione del design nautico perché anche in bonaccia, nei rifiuti del promontorio dell'Argentario, senza nemmeno il wind seeker a bordo, mantenevamo le distanze dagli avversari. Con onda si resta asciutti grazie alle murate alte; la barca non picchia perché abbastanza stellata nelle linee. In poppa sotto gennaker abbiamo superato i 13 nodi di punta, con un'onda media che non permetteva ancora allo scafo di partire in surf.

(Roberto Perrone Capano da bordo di Palinuro J40)



"Palinuro" al giro dell'isola di Argentarola durante la seconda prova (ph Marco Solari)

RIBALTA DI CAMPIONI DELLA VELA

Dalla rivista "Vela e Motore" maggio 1941 riportiamo la seguente intervista, curata del noto giornalista genovese della vela Emilio Isnaldi al vincitore della prima medaglia d'oro olimpica italiana a Kiel nel 1936. Le scarse notizie che esistono sul personaggio, così come in generale sul mondo nautico dell'epoca, attribuiscono a questo scritto di Isnaldi un particolare ed esclusivo valore storico che il NOTIZIARIO si vanta di riportato all'attenzione degli appassionati dello Yachting.

LEONE REGGIO . . . parla del vincitore di una olimpiade di EMILIO ISNALDI

Per "scovare" Leone Reggio (foto) non ci vuole davvero il fiuto poliziesco. In tempo di pace, di questa stagione, il valoroso campione velico si sarebbe trovato facilmente o al porticciolo, alla partenza o di ritorno da un allenamento sull'8 metri *Italia*, o a Sturla, al Circolo Nautico, il vecchio e simpatico sodalizio che ha la sua bella sede sul mare - ma proprio sul mare, non soltanto nel senso figurato - e che ha l'orgoglio di avere nella fila dei suoi soci il marchese Reggio. Ma siamo in tempo di guerra, le vele di *Italia* sono a riposo e il loro abile manovratore, ancorché costretto pure lui a riposo, non è certo ozioso: tutti sanno infatti - tutti, s'intende, coloro i quali hanno qualcosa a che fare con la vela - che Leone Reggio, anche se non più giovincello, serve la Patria in armi quale milite della Contraerea nella III Legione di Genova. Bisognava dunque "pescarlo" in un momento di libera uscita e il momento è venuto una domenica di questa capricciosa primavera in cui il campione olimpionico si trovava nelle acque della sua Sturla per una breve battuta di pesca con i tremagli.



Eccolo, *u scià Leun*, in berretto bianco, mentre scende dal gozzo con un cesto nel quale si dibattono... i frutti della pesca. Lo abordiamo d'un subito, e poiché abbiamo a che fare con uno sportivo e con un gentiluomo, entriamo subito nel vivo della faccenda: cioè, abbiamo iniziato l'intervista.

"Domandate ed io vi risponderò": questo è il motto del nostro interlocutore, il quale, ovvio è dirlo, è genovese schietto e la passione per il mare e per la vela l'ha ereditata, come i fratelli, dal ceppo familiare.

- Diteci qualcosa - gli chiediamo - su come avete iniziato la vostra attività velica.

- "Ero ragazzo quando, verso il 1905, cominciai a regatare con un gozzo, il *Regina*, sul quale feci più di cento gare locali, vincendo molti premi, tanto che, in seguito, fui messo fuori concorso".



Proprio così. Fin da quei "primi passi", Leone Reggio si mise in buona luce e continuò a distinguersi, come timoniere, sempre sulle barche di serie popolare e della serie ligure Lega Navale. La sua attività agonistica entrò poi in una fase più interessante quando cominciò a regatare su barche da corsa. Ecco cosa ci ha confidato lui stesso in proposito, dopo averci detto che la memoria non è il suo forte e che - aggiungiamo noi - vuole quindi essere scusato per qualche eventuale sbaglio di date e di nomi, sia di barche sia di costruttori.

- "Provai una certa emozione quando passai sulle vere e proprie barche da corsa, anche se già mi sentivo sicuro della mia capacità.

Sul gozzo "Regina" il futuro campione olimpico affilava le prime armi della sua bravura velica

Fu nel 1906, quando gareggiavi sul 6 metri *Viola* del marchese Bobi Cambiaso, costruito da Antonio Bava. Non ebbi subito il posto di timoniere, perchè il proprietario non si fidava della mia giovane età; ma, disputando tutte le regate nazionali e quelle della Costa Azzurra, ebbi modo di far valere le mie qualità e presto fui... promosso timoniere, in sostituzione del noto professionista *Chechin*. Continuai a progredire, passando alla serie 8 metri S. I., e precisamente sull'*Azio VII*, costruito da Bava per il comm. Ignazio Venturini, sul quale conseguivi alcune vittorie in Francia. Ancora nel 1906, feci numerose regate sul *Sirtica*, costruzione Costaguta, col quale, sia in Italia sia sulla Costa Azzurra, ebbi il sopravvento su molte barche, tra cui la stessa *Azio VII* che a sua volta, sotto la mia guida, era stata vittoriosa contro *Sirtica* e contro *Oriana*, un altro bellissimo scafo”.

Leone Reggio continua a parlarci della sua carriera sportiva: è un film a passo ridotto che si snoda sullo schermo luminoso di Sturla, tra odor di salso e di arziglio. Il campione è seduto in faccia a noi e forse, tra sè e sè, rivà con la mente ai primi anni della sua passione marinara, quando nessuno si occupava di lui, che, ancora non aveva spuntato gli artigli della sua bravura. Ha finito di parlarci delle prime vittorie sugli 8 metri, vittorie conseguite in Italia e all'estero, per le quali la sua figura cominciò ad imporsi nel mondo velico. Leone Reggio non poteva più concedere soste alla sua attività di timoniere; e quando era libero dagli impegni che lo legavano, per così dire, ad una determinata barca, ecco che doveva esaudire la richiesta di questo o quel proprietario desideroso di avere al timone del suo scafo cotanto timoniere. Sul 6,50 *Alin*, eccolo regatare in gare nazionali e in quelle francesi, e vincere, così come su altre imbarcazioni che lo vedono... di passaggio al loro timone.

Il 1926 è l'anno che accresce viepiù la sua fama, per i successi conseguiti su *Enigma*, il 6 metri costruito da Bava per Mario Bisio e passato poi di proprietà dell'avv. Rino Valdameri. Sono successi che hanno non poca rinomanza, perchè conseguiti contro i migliori timonieri e scafi olandesi, francesi, svedesi e danesi, i quali erano in quel tempo assidui frequentatori delle regate di Genova. Erano gli anni in cui al Lido, durante le tradizionali regate invernali, si faceva il tifo a tutto spiano per la Coppa Italia e per la Coppa del Tirreno, le due importanti competizioni su cui s'impennava l'annuale raduno del R.C.I.V. Ed è appunto nella disputa della Coppa del Tirreno che Reggio, su *Enigma*, porta un deciso contributo alla vittoria italiana; ed altri nostri successi in questa classica disputa a squadre portano la firma di Reggio, timoniere di *Twins II* dei fratelli Oberti prima, eppoi di *Viky I* (ex *Cora IV*), costruita da Baglietto per Aroldo Rosasco) e di *Viky II*, ancora di Rosasco. Ritornato agli 8 metri, lo troviamo, nel 1935, al timone di *Orietta* del senatore Della Gherardesca; e con questo scafo vince la Coppa Italia di fronte ad altri concorrenti italiani e, quel che più conta, di fronte ai francesi e ai tedeschi. Dopo altre regate su *Viky II*, nel 1936 Reggio prende il timone di *Bona* di Rosasco e partecipa nuovamente alla Coppa Italia, - Vincendo anche questa volta - abbiamo soggiunto noi (che in fatto di memoria non siamo molto forti) mentre Reggio ci rievocava questo momento della sua carriera di campione, che, se vogliamo, un po' s'identifica con quella dello sport velico italiano.



Sul mare di Kiel, dove conquistò il titolo di campione olimpionico, eccolo, Leone Reggio, con i suoi camerati dell'equipaggio di « Italia » (Massimo Poggi, De Manincor, Mino Poggi: manca Bruno Bianchi, in veste di fotografo) mentre torna verso Kiel, dopo un'uscita d'allenamento.

- “Ah, no!” - replicava subito il nostro interlocutore – “la vittoria toccò a **Italia**. E fu proprio in quell’anno che la R.F.I.V. mi affido il timone di questo scafo per andare alle Olimpiadi di Kiel”.

- Diteci qualcosa, allora, delle gare che hanno visto, per merito vostro, la prima vittoria olimpionica italiana nella vela.

- “Adagio: il merito non è stato soltanto mio. Debbo riconoscere - e lo faccio volentieri - che i miei compagni d’equipaggio hanno dato il loro prezioso contributo a quella affermazione. Circa le gare, posso dirvi che la settimana olimpionica di Kiel, alla quale parteciparono Francia, Italia, Germania, Inghilterra, Svezia, Danimarca, Norvegia e le Americhe, è stata per noi una settimana di alta passione. Il nostro avversario più temibile, fu lo svedese **Ilderim** anche se questa barca non venne classificata in seguito all’annullamento di qualche prova. La vittoria che abbiamo conseguito nel nome dell’Italia, ci ha riempito di orgoglio e mi ha dato la più bella soddisfazione cui potessi aspirare”.



1936. La grinta di Leone Reggio, primo timoniere olimpico italiano

Pure a distanza di ormai più che quattro anni, di quella vittoria non si è mai parlato abbastanza. Si sa che la vela - e su queste colonne si è già detto molto in proposito - non gode vaste simpatie, o, almeno, non ottiene posti di ribalta sulla grande stampa quotidiana: motivo per il quale, del titolo olimpionico conquistato a Kiel si parlò discretamente a suo tempo, cioè appena dopo le gare, accennando quasi esclusivamente allo scafo **Italia** e ai suoi costruttori (i cantieri Costaguta di Genova-Voltri), mentre dell’equipaggio non tutti si occuparono. Ma non per questo Leone Reggio fu meno apprezzato: negli ambienti velici, dove si conoscono tutte le difficoltà e tutti gli imprevisti che s’infrappongono nel portare una barca in gara - e specie in una gara così importante come l’Olimpiade - la sua vittoria a Kiel ebbe la eco che nell’ambiente calcistico ha avuto la vittoria azzurra a Berlino; e forse più ancora. Nel 1937, con la maglia fregiata dai cerchi olimpionici, Reggio - decorato, frattanto, di medaglia d’oro al valore atletico e nominato cavaliere della Corona d’Italia per i suoi meriti sportivi - ritorna al timone di **Bona** e disputa la Coppa Italia. Non ha fortuna, però: infatti, dopo alcune gare annullate, causa la scarsità di vento che aveva fatto superare ai concorrenti il tempo massimo e nelle quali l’italiano aveva già notevoli vantaggi, il successo tocca allo svedese **Ilderim**, per cui il regale trofeo emigra in Svezia. Reggio passa quindi ancora su **Italia**, acquistata dalla R.F.I.V. dal gr. uff. Rizzoli di Milano, e la porta a varie vittorie ed anche - come ci dice lui - a... qualche sconfitta. Intanto, lo stesso Rizzoli, conquistato allo sport velico al quale, col figlio collega Andrea, dedica le parentesi che si concede nella sua intensa attività di editore, ha in ordinazione da Baglietto il nuovo 8 metri cui darà il nome gentile della figlia: **Pinuccia**. Ed è su questo scafo che Reggio, dopo aver vinto nel 1938 il campionato italiano ed aver riportato altre affermazioni in gare nazionali, tenta di riportare tra noi la Coppa Italia. Il gr. uff. Rizzoli, compreso dell’importanza e del significato del tentativo, è il primo a caldeggiare il viaggio di **Pinuccia** verso il Nord, a Sandhan, precisamente nel 1939. Il campione olimpionico arde dal desiderio di offrire allo sport velico italiano quest’altra soddisfazione, ma non può riuscire nell’intento: **Ilderim II** conserva alla Svezia il trofeo. Nella stessa occasione, gli si presenta la

possibilità di prendersi una rivincita - e che rivincita! - e di confermare, di fronte ai concorrenti stranieri, le sue qualità di grande timoniere, anche in acque e tra venti non ancora conosciuti con **Pinuccia**, sempre a Sandhan, vince tre su quattro prove delle regate generali, portando in Italia trofei che prima di allora non avevano conosciuto... altro clima di quello nordico.

“Del 1940” - soggiunge a questo punto Reggio - “non vi parlo, perchè, chi ricorda le gare di **Pinuccia**, ricorda anche l’ultima fase, per ora s’intende, della mia carriera sportiva”.

- Noi ricordiamo benissimo, come se fosse ieri, il giorno della premiazione al R.C.I.V., dopo le regate del Lido. Voi - diciamo a Reggio - eravate presso un tavolo, nel grande salone, e continuavate a sorridere e a mettere in ordine i premi che Rizzoli padre, Rizzoli figlio e Rizzoli figlia, tra gli applausi, riceveranno dall’ammiraglio Lodolo e da Beppe Croce.

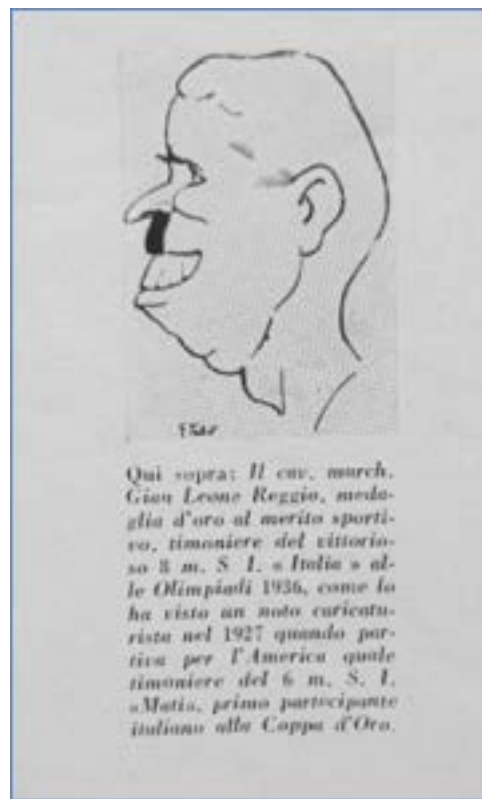
- “E’ vero, ricordo...”

L’intervista potrebbe essere finita, non vi pare? Già, ma proprio all’ultimo momento, mentre l’intervistato, forse anche per levare da soffrire quei pesci che si dibattevano nel cestino, stava congedandosi, ci siamo ricordati di... essere incorsi in una dimenticanza. E per rimediare, abbiamo rivolta a Reggio l’ultima domanda:

- Voi siete stato anche in America, se non erriamo?

- “Infatti. Vi andai col 6 metri **Mati**, costruito da Baglietto per il compianto comm. Rosazza. (Una barca sfortunata, questa, che, anche con Raimondo Panario, il famoso professionista ora sui laghi a far da maestro di vela ai giovani, non riuscì mai ad affermarsi nettamente). Fu quella la prima volta che uno scafo italiano tentò, in acque americane, la conquista della Coppa d’Oro, il trofeo portato oltre oceano dalla Scandinavia, in seguito alla vittoria dei velisti del Nuovo Mondo. C’erano concorrenti di molte Nazioni e la coalizione dei nordici, desiderosi di riportare in Patria la Coppa, fece sentire il suo peso contro italiani, francesi ed inglesi, costretti a gareggiare singolarmente. Nella prima prova, con poco vento, io ero quarto, a soli cinque secondi dal primo; ma infine lo svedese **Meby**, di Swensalen, conquistò la vittoria e la Coppa d’Oro andò in Svezia. - Diteci qualche vostra impressione sulle gare veliche americane.

- “Le regate si svolgono colà in un quadro panoramico imponente, L’anno che fui anch’io in lizza, la folla era maggiore di quella che vidi a Kiel per le Olimpiadi; migliaia di battelli contornavano il campo di regata, mettendo i concorrenti in uno stato d’animo eccitato, non solo, ma disturbando talvolta anche le barche. Per il resto, americanate...”



Qui sopra: Il cav. march. Gian Leone Reggio, medaglia d’oro al merito sportivo, timoniere del vittorioso 6 m. S. I. «Italia» alle Olimpiadi 1936, come lo ha visto un noto caricaturista nel 1927 quando partiva per l’America quale timoniere del 6 m. S. I. «Mati», primo partecipante italiano alla Coppa d’Oro.



Un bel “poker d’assi” Straulino, Rode, L. Reggio e l’Americano A. Y. Whyton

Avete visto quale carriera densa di attività e di vittorie ha il nostro Leone Reggio? E non è detto che sul timoniere numero uno della vela italiana non ci sia più nulla da scrivere. Attualmente, mentre **Pinuccia** riposa nel magazzino del R.C.I.V., il campione olimpionico, pieno di vigoria giovanile ancorché cinquantaduenne, serve la Patria in armi, come vi abbiamo accennato, essendo, dal 29 maggio 1940, richiamato nella Milizia Controaerea.

LETTERE IN REDAZIONE

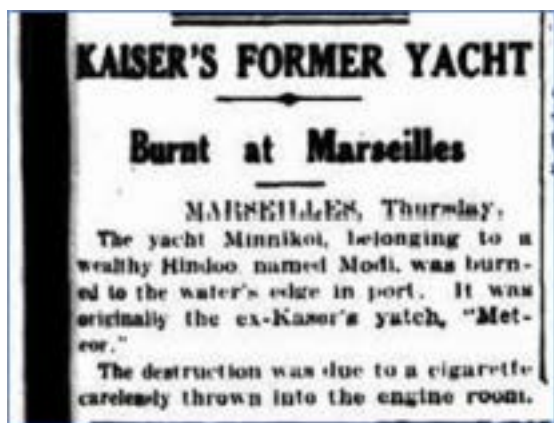
Tra gli obiettivi del NOTIZIARIO CSTN c'è quello di sollecitare il dibattito tra i lettori in modo che chi più sa e più conosce possa mettere a disposizione le proprie informazioni contribuendo a ricostruire l'esattezza della storia non sempre facilmente documentabile. Ringraziamo.

Spett. Redazione,

sul numero di marzo scorso, il nostro Gianni Magnano ha diffusamente ricordato la figura dell'imperatore Guglielmo II di Germania e Prussia, quale velista e armatore dei cinque *Meteor*.

In relazione a *Meteor V*, viene riportato: "Dopo la guerra, nel 1919, fu venduta all'Egitto e negli anni '20 navigò sotto la bandiera ungherese come *Minnekoi*. Infine, nel 1929 passò in mano inglese. Fu trasformata in uno yacht a motore nei cantieri di Marsiglia e successivamente bruciato nel gennaio 1930." Tali informazioni corrispondono a quanto pubblicato da Erich Gröner nel vol. VI di *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Yachten und Avisos, Landungsverbände*, Koblenz 1989, ISBN 3-7637-4805-9, S. 204f.

Tuttavia, l'esame dei Lloyd's Register of Yachts, conduce ad un diverso esito. Infatti nel registro del 1914 *Meteor V* è riportato di proprietà dell'imperatore di Germania, poi viene nuovamente indicato nei registri del 1924 e 1925 di proprietà Principe egiziano Mahomed Ali Ibrahim, mentre nel 1926 e nel 1927 è registrato di proprietà di Fourukia Marine, con porto d'armamento Alessandria d'Egitto. Il registro del 1928 indica il cambio di nome in *Minnekoi* e la proprietà Erich Deuster, residente a Budapest, mentre dal 1929 al 1933 è registrato di proprietà J.H.N. Mody, residente a Torquay. Nel 1934 riprende il nome *Meteor V* e risulta di proprietà del milanese Giovanni Eugenio Silvani e battente il guidone dell'Y.C. Italiano. Il successivo Registro è del 1936 e riporta la proprietà di V E. Granelli di Genova, mentre nel 1939 è di proprietà di Luigi Orlando, e tanto è confermato dalla Rivista Nautica del marzo 1940, riprodotta a pag. 20 e 21 nel numero 149 - gennaio 2025 della nostra rivista. Nel 1947 risulta di proprietà di Re Faruq, e il nome viene cambiato in *Feid el Bihar* (v. n. 73 - dicembre 2018 e n. 151 - marzo 2025). *Feid el Bihar* risulta riportato nel registro degli yacht sino al 1958: poi demolito? Ma non era bruciato a Marsiglia nel gennaio 1930? In relazione a tale ultima notizia ecco quello che riporta il Canberra Times del 18 gennaio 1930.



Sta di fatto che nel 1936 *Meteor V* viene indicato per la prima volta con la classifica 100 A1 e con la croce rossa che indica l'ispezione da parte dei Lloyd's. Ne consegue che l'incendio del 1930 non aveva distrutto lo storico yacht imperiale.

E, giusto per concludere, qualche ulteriore notizia sull'antecedente *Meteor IV*: nel 1925 è registrato per la prima volta con il nome *Ailée* e di proprietà di Virginie Heriot; nel registro del 1928 troviamo *Ailée*, già *Meteor IV* di proprietà di Camper & Nicholson, e un nuovo *Ailée*, costruito dallo stesso C.& N., di proprietà di Virginie Heriot. Su Virginie Heriot rimando al supplemento al n. 112 dicembre 2021 e a Gianni

Magnano sul n. 148 - dicembre 2024. Aggiungo il seguente volume on line a firma della stessa Heriot "Sur mer - Impressions et souvenirs" (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5516674q.texteImage>)

Si potrà apprendere che, oltre alle Regate di Genova, come raccontato da Magnano, Virginie Heriot nel 1932 era stata a Venezia, presso la Compagnia della Vela (pag. 141) e il 13 giugno a Napoli (pag. 172). La casa editrice Mare Verticale ha pubblicato i seguenti libri a firma di Virginie Heriot: "Il romanzo dell'infinito", "Ailée il veliero con le ali", "Sul mare- impressioni e ricordi", "Servire il mare."

Molti cordiali saluti alla Redazione e ai lettori.

Sergio Pepe

ERRATA CORRIGE

L'amico **Ciro Altiero** nostro collaboratore ci segnala che a pagina 26 del precedente Notiziario n° 152 di aprile 2025 la didascalia della foto a fondo pagina è errata e va sostituita così e vogliate scusarci:

Goletta "Sacro Cuore" affondata a sud di Ponza il 7 febbraio del 1923



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

In attesa dell'inizio della stagione agonistica 2025 che vede frementi sui nastri di partenza armatori, barche e tifosi con la passione per le venerande e gloriose signore del mare, ci siamo lasciati sedurre dalla lettura di un po' di storia della nostra A.I.V.E. fondata nel 1982 da un cospicuo numero di personaggi, tutti amanti della vela, intesa come sport e modello di vita.

Tra gli interessanti argomenti messi in bella evidenza nelle pagine del nuovo sito www.aive-yachts.org è stato inserito l'elenco completo dei soci fondatori: una piacevole sorpresa che ha aperto la mente e il cuore ai ricordi. E' inimmaginabile trovare una tale eccellenza di nomi che si sono ritrovati tutti insieme a sottoscrivere l'atto di nascita dell'A.I.V.E..

Pensare oggi di essere eredi e continuatori di quegli uomini e donne, ricordare ciò che ognuno ha fatto per la Vela è motivo di orgoglio ed esempio per il futuro.

