



Notiziario CSTN

GIUGNO 2025
N° 154



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° 154

NOTIZIARIO ON-LINE

giugno 2025

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Una colonna duiliana | pag. 22 |
| • Notte di tramontana | pag. 2 | • La rinascita dello SVMM | pag. 28 |
| • Lettera al Prof. Sannino | pag. 5 | • Il palazzo e il giardino del Maggiore | pag. 31 |
| • Lo yacht Narcissus . . . | pag. 7 | • Nostalgici ricordi | pag. 34 |
| • Storia del Flying Dutchmann | pag. 10 | • Pagine di storia della LNI | pag. 36 |
| • I Cantieri del Garda (3a parte)..... | pag. 16 | • AIVE NEWS | pag. 38 |

EDITORIALE

Nonostante il perdurare di alcuni disagi che sussistono nella normale gestione del Notiziario CSTN (aggiornamento mailing list e aggiornamento numeri arretrati della rivista tutto fermo a gennaio 2025) la pubblicazione mensile è stata regolarmente assicurata sia pure con difficoltà. Nell'attesa della soluzione del problema invitiamo i Lettori che avessero bisogno di chiarimenti a contattarci prontamente. Proprio qualche giorno fa un nostro affezionato abbonato di Los Angeles (USA), che raccoglie tutti i numeri sin qui editi, ci ha chiesto l'invio di un numero arretrato, subito regolarmente eseguito.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion@'. Didascalia della foto: "Foto ricordo della AC World Series svolta a Napoli nel 2013 ed in attesa della 38° edizione della America's Cup 2027".

Hanno collaborato: *Francesco Aponte, Attilio Borda Bossana, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Franco Guerreschi, Francesca Lodigiani, Daniele Maggioni, Gianni Magnano, Peppe Peluso, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Michele Ricci, Silvestro Sannino, Piero Vantini.*

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

• Avviato un articolato piano per le attività del Centro Studi quali: la digitalizzazione della "Rivista della Lega Navale" (intensificato) e la registrazione/gestione dei libri/periodici sul database proprietario del Centro Studi, l'inventario e catalogazione delle carte nautiche, la registrazione su file .docx dei libri e dei periodici provenienti da donazioni ed individuazione dei doppioni, l'ordinamento delle cartelle dei certificati UVAI e la verifica dei dati inseriti nel database allo scopo realizzato (seguirà la digitalizzazione dei certificati) e, per ultima, ma non tale, la catalogazione del patrimonio della Biblioteca sulla piattaforma SBN. Hanno dato la loro disponibilità, alternandosi, ben diciotto Soci della Sezione di Napoli.

• La studentessa Giorgia Corcione dell'Università di Napoli "L'Orientale" ha terminato lo stage presso il Centro Studi ed ha apportato una valida collaborazione nell'ambito delle attività precipue della Struttura.

• Per il ciclo "La Scienza Ci Lega" – eventi divulgazione scientifica, in collaborazione la Stazione Zoologica Anton Dohrn e la Sezione di Napoli, ha avuto luogo un incontro dal tema "Da Gibilterra a Suez, Il Mediterraneo degli anni '60".

• Infine, il "maestro" Gennaro Lepre ha terminato il restauro della nao "Santa Maria", donata da Giancarlo Panella, per il tramite di suo figlio Marco.

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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @centrostuditradizioninautiche

STORIE DI MARE

Il Prof. Sannino laureato in Scienze nautiche già Ordinario di Navigazione e Preside negli Istituti nautici, Ispettore tecnico settore tecnologico del Ministero della Pubblica Istruzione ha pubblicato libri scientifici, saggi e numerosi articoli sulle riviste del settore. È stato anche autore e consulente di attività di ricerca e circa la quale ci racconta, con raffinato stile sarcastico, la seguente avventura che lo vede protagonista in prima persona.



NOTTE DI TRAMONTANA SUL TIRRENO

**Un gruppo di studiosi in navigazione (avventurosa)
tra lo Stretto di Messina e Napoli.
di SILVESTRO SANNINO**

Negli anni 1970/72 collaboravo con la cattedra di Teoria e Tecnica delle Onde Elettromagnetiche dell'allora Istituto Universitario Navale, poi diventato Università Parthenope, grazie ad un contratto CNR che mi assicurava trentamila lire al mese, un sesto del mio stipendio di professore ordinario di navigazione negli Istituti Nautici. Mi occupavo in prevalenza di risolvere i problemi di ordine geodetico e cartografico senza ricorrere agli americani dell'H.O. guadagnando tempo e risparmiando non pochi piccioli. Durante e dopo il bradisismo di Pozzuoli furono fatte alcune campagne di rilievi e mappature dei fondali con la nave ricerca *Dectra* e la direzione scientifica del professor Lorenzo Mirabile.



La nave ricerca Dectra.

Fu poi progettata e iniziata un'attività di sismica sottomarina mediante il sistema Sparker per lo studio della stratigrafia del sottofondo marino. In una di queste campagne fu battuta la costiera ionica al termine della quale la nave *Dectra* traversò lo Stretto di Messina ed entrò nel basso Tirreno. Lorenzo Mirabile era uomo di azione, fisicamente prestante e non nascondeva una convinta simpatia per l'arte marinaresca. Si sentiva un "marinaro" ed era orgoglioso di questa sua virtù che sfoggiava con spiccata disinvoltura. Le consegne durante la campagna furono: Mattiello, un tecnico elettronico molto bravo, lo scrivente ed un altro tecnico dovevamo tenere la guardia agli strumenti di registrazione dei tracciati sismici mentre lui, il direttore scientifico era libero ma pronto ad intervenire e/o sostituire qualcuno in caso di necessità.

Era il periodo invernale e a tarda sera avevamo superato lo stretto di Messina. Ma già al traverso di Capo Peloro ci trovammo con forte vento di tramontana e mare vivo dai quadranti settentrionali. Un tormento per una nave di appena 400 tonnellate di stazza. Intorno a mezzanotte toccava a me la guardia nel laboratorio situato appena a poppavia della sala nautica. Il forte moto di beccheggio procurava in me un mal di mare, una nautomania che diventava sempre più insopportabile. Più volte si erano manifestati sintomi di rigurgiti a stento controllati. Il malore era accresciuto dal fatto che una bottiglia di whisky appoggiata sul tavolo era caduta ed il liquido si era sparso sul pavimento emanando un odore acre che faceva aumentare il mal di mare. Pensai che era difficile sopportare a lungo una condizione così precaria; vinsi ogni remora e scesi nella cabina di Mirabile per chiedere che mi sostituisse; ma egli era in condizioni peggiori, era ridotto, come dicono a bordo, letteralmente "a pagliuolo" e non era in grado di alzarsi in piedi. Con molta sofferenza ritornai sul ponte; il mal di mare aumentava e strane sensazioni si facevano strada.

Il movimento della nave era un nemico insopportabile, da evitare ad ogni costo. Ma come? Forse nel mare vi era più quiete, meno moto. Forse qualche inconscia sirena mi chiamava, mi invitava in un luogo meno tormentato. Scossi la testa e mi chiesi se per caso fossi tentato a buttarmi in mare; nel dubbio e nel timore che ciò potesse verificarsi presi una sagola che era di corredo allo Sparker, la legai alla vita con un nodo che strinsi bene mentre fissavo l'altro capo ad un piede del tavolo fisso in modo che fossi a prova di ogni possibile tentazione di lanciarmi fuori bordo, in mare. Avevo già alimentato i pesci un paio di volte ed era circa l'una di notte quando si affacciò il Comandante, un ischitano dai capelli ricci e brizzolati, sulla cinquantina. Mi guardò per scrutare il mio umore non certo roseo; disse che il tormento della nave e certi scricchiolii cominciavano a preoccuparlo.

Con quel mare tempestoso alimentato da un vento molto forte lo scafo poteva accusare qualche cedimento se le cose non cambiavano. Ad un certo punto ebbe una pausa e poi mi chiese secco in dialetto "Prufesso', che dicite, avutammo 'a cap'a 'o ciuccio?" Rimasi sorpreso. Non avevo l'esperienza per dare un parere in merito. E poiché il Comandante aspettava una risposta, dissi: "Se accostiamo per tornare indietro dobbiamo prendere il mare al traverso; e siamo sicuri che la nave regga?" Poi aggiunsi "Comandante tenete presente che procedendo verso nord andiamo a prendere con gradualità un po' di ridosso e quindi il mare dovrebbe calare; inoltre la tramontana a notte inoltrata non rinforza più per cui la situazione dovrebbe migliorare. Il Comandante meditò per qualche secondo e rispose "Avevo qualche dubbio ma ora sono più convinto che è meglio procedere; e poi se invertiamo la rotta ci troviamo mare tempestoso fino a Messina che comincia ad essere lontana.

Il giorno dopo eravamo nella rada di Napoli, i volti di tutti ancora segnati dagli effetti della nautomania; non mancava qualche frecciatina ironica sulla tenuta "marinara" mostrata nell'occasione ma il sollievo dopo le sofferenze e qualche paura alla fine prevalse nello spirito di gruppo. Quella esperienza arricchiva il mio bagaglio culturale e si riversava nella didattica con evidenti vantaggi per gli alunni del nautico. Nel 1972 Ugo La Malfa, al quale qualche volta avevo dato il voto, divenne Ministro del Tesoro e decise che non si potevano cumulare i due incarichi di docente e ricercatore. La mia esperienza finì lì ma poi venni a sapere che altri dipendenti pubblici continuavano a cumulare ben più sostanziosi incarichi con notevoli vantaggi personali ma privi di ricadute per la società.

Riceviamo e molto volentieri pubblichiamo la seguente lettera che il nostro neo collaboratore Daniele Maggioni ci ha inviato da Genova.

LETTERA AL PROFESSORE SILVESTRO SANNINO

Gentilissimo Professore Sannino,

non ho il piacere di conoscerla personalmente ma sono tra coloro che l'hanno conosciuta attraverso la sua opera di diffusione della cultura nautica.

Grazie all'ospitalità concessami dal "NOTIZIARIO CSTN", ho la fortunata possibilità di esprimerle, attraverso alcuni brevi pensieri, l'apprezzamento e la riconoscenza che, sono certo, non appartengano solo a me ma anche a molti altri suoi lettori.

Lessi per intero la sua *Storia della Navigazione* diversi anni fa, quando mi ero avvicinato da poco agli studi nautici, spinto soprattutto dalla passione.

Ricordo come la lettura della sua opera fu anzitutto alimento per il mio entusiasmo e stimolo per condurre uno studio rigoroso della navigazione, necessario e imprescindibile, allo scopo di acquisire quelle conoscenze utili ad affrontare le nuove curiosità, nate anche dalle sue pagine.

Grazie a questo percorso riuscii anche ad apprezzare meglio l'ampiezza e la profondità di alcune sue osservazioni legate al mondo della navigazione. Mi colpì particolarmente una considerazione a proposito del Comandante, che ho sempre ritenuto perfetta per molti aspetti del rapporto tra l'uomo e il mare.

Al Com.te si richiedono competenze tecnico-nautiche e giuridiche adeguate alle circostanze, al livello di tecnologia; ma deve sempre, e prima di tutto, avere una "buona testa", in termini di sapienza, di saggezza, di buon senso, di carattere.

Attraverso testi come il suo si comprende come in una "buona testa" non possa mancare il rispetto per la storia di chi la navigazione l'ha fatta e l'ha tramandata dalla notte dei tempi sino ai giorni nostri. Lo studio, la conservazione e la divulgazione della storia tecnica e culturale dell'uomo sul mare non servono solo a perpetuare un ricordo, ma sono un complemento di viva conoscenza che rimane necessario anche nel mondo nautico attuale. Valori e competenze ci sono stati tramandati attraverso una lunga catena che il professionista e l'appassionato di oggi hanno ricevuto in custodia perché non si

SILVESTRO SANNINO

A questo proposito, mi torna in mente l'introduzione di un manuale di navigazione che ebbi come testo di studio, in cui erano citate queste parole di Giovanni Descalzo:

L'Ufficiale di rotta è sempre un poeta. Veglia dalle 4 alle 8, sorprende l'alba ed assiste al risveglio del mondo. Segue lo spegnersi del sole ogni giorno su un punto diverso del globo con vampe di colori sempre nuovi fino all'incenerimento della notte, e vigila l'apparire delle stelle sulle quali misura il cammino.

Un grande ringraziamento a lei Professore Sannino e a tutti quei Maestri che, con inesauribile passione, ci hanno insegnato a vedere la poesia che si cela nella scienza, nell'arte e nella storia della Navigazione.

BUON VENTO.

Daniele Maggioni

STORIA DELLA NAVIGAZIONE

N.B.

Per leggere Daniele Maggioni sul "Notiziario CSTN" vedi n° 153 di maggio:
"VISIT NAPLES BY SHIP . . . IN 1896!"

IMPERDIBILI PAGINE DI STORIA

La quantità di particolari storici e le straordinarie immagini che accompagnano i racconti di Attilio Borda Bossana suscitano l'interesse dei lettori, come abbiamo avuto modo di constatare. La sua affermata attività di giornalista professionista con la passione della storia ed in particolare quella della sua amata terra natia (Messina e il suo mitico Stretto) gli consentono l'uso di poche parole per essere sempre efficace e accattivante.



LO YACHT NARCISSUS CHE SBARCÒ A MESSINA NEL 1920 L'ESULE EX PRIMO MINISTRO GRECO ELEFTHERIOS VENIZELOS di ATTILIO BORDA BOSSANA



La goletta *Narcissus*.

Il 18 novembre 1920 la goletta a due alberi *Narcissus*, scortata dal cacciatorpediniere britannico HMS *Centaur* partì da Atene, per attraversare lo Stretto di Messina con scalo finale il porto di Nizza. Aveva a bordo l'ex primo ministro ellenico Eleftherios Venizelos, uomo politico greco (Murnies, Canea, 1864 - Parigi 1936), avvocato e giornalista liberale, che era stato a capo della rivolta cretese contro la Turchia (1897).



Da primo ministro, guidò la Grecia nelle guerre balcaniche (1912-13) e ne promosse l'intervento a fianco dell'Intesa nella prima guerra mondiale, ottenendo dalla pace di Versailles vantaggi territoriali. Ma alle elezioni del 1° novembre 1920, i venizelisti guadagnarono solo 118 seggi parlamentari su un totale di 369, con la Grecia che si confrontava con la scelta del regime e dell'eventuale ritorno sul trono di Costantino I; Venizelos e i suoi sostenitori più vicini scelsero di abbandonare la Grecia e di partire in esilio a bordo dello yacht *Narcissus*.

Eleftherios Venizelos il primo ministro esule.

I rapporti ufficiali indicano che lo stesso fosse scampato alla cattura prima di imbarcarsi sul *Narcissus*, arrivando al porto ateniese dopo un inseguimento in auto. I caccia torpedinieri della Marina greca cercarono invano di impedire la partenza dello yacht che riuscì, grazie anche alla protezione della Royal Navy, a seguire la rotta mediterranea e fare il suo primo scalo a Messina, da dove Venizelos a bordo di un treno speciale, si diresse a Nizza, invitato da Despina Zervoudakis. Il capitano del *Narcissus* non era stato messo a conoscenza del numero dei passeggeri e della destinazione finale; le donne trovarono sistemazione a bordo nelle 14 cabine dello yacht, gli uomini in coperta per i tre giorni della traversata sino a Messina.



Lo Yacht “Narcissus” con bandiera Britannica.

Lo yacht era stato noleggiato da Helena Stephanovich Schilizzi che Venizelos poi sposò a Parigi, nel settembre 1921, ventisette anni dopo la morte della prima moglie Maria Katelouzou.

Rientrato in Patria dopo l'esilio Venizelos divenne ancora primo ministro nel 1924, dal 1928 al 1932 e nel 1933. Nel 1935, ispiratore di un fallito golpe, tornò esule in Francia in seguito al pronunciamento repubblicano e democratico di reparti dell'Esercito a lui fedeli; e a Parigi l'anno dopo morì.

Il *Narcissus*, che ormeggiò a Messina solo per quell'unica occasione, nel 1920, era stato costruito dai cantieri Fairfield Engineering Ltd, Glasgow e varato il 21 dicembre 1904.



Venizelos e la moglie Helena Stephanovic Schillizzi.

Aveva un dislocamento di 800 tonnellate, lunga 67 metri e larga 9 e superò durante le prove in mare, la velocità prevista di 14 nodi. Costruita come una goletta a due alberi e registrata a Southampton per E. Millar Munday, era uno dei primi yacht ad essere equipaggiato con turbine a vapore, fornite da Parsons Steam Turbines di Newcastle. Il 13 gennaio 1915, lo yacht fu requisito dall'Ammiragliato britannico per essere utilizzato come nave ausiliaria di pattuglia e riconvertito come yacht armato. *Fleet Air Arm tender yacht*. Nel settembre del 1915 lo yacht fu ribattezzato ***Narciso II*** e comandato dal capitano JP Rolleston e durante le vicende belliche, l'11 settembre 1917, in missione di scorta alla ***SS Mandalay***, avvistò il sottomarino tedesco UB-49, contro il quale fece fuoco con i due pezzi da 12 mm, con cui era stato armato; il sommergibile colpito, fu in grado di immergersi, e riuscì a raggiungere Cadice per le riparazioni.



La SS “Mandalay”.



Il sottomarino tedesco “UB-49”.

Alla fine di febbraio 1919 la nave fu demilitarizzata su disposizione dell'Ammiragliato britannico e restituita al suo proprietario che la cedette ai fratelli Embricos, famiglia di armatori greci di Atene.

Durante il 1925 le turbine a vapore furono sostituite con due motori Sulzer e due anni dopo nel 1927 tornò a battere bandiera britannica, essendo stato acquistato dal capitano Charles Oswald Liddell che lo fece restaurare in uno stile perfetto dal cantiere "Camper & Nicholson" di Southampton.

Nel settembre 1939 il ***Narciso II*** fu nuovamente requisito dall'Ammiragliato come nave bersaglio della flotta aerea, quindi nel 1940 ribattezzata HMS ***Grive*** partecipò all'evacuazione di Dunkerque, il 30 maggio, per imbarcare truppe dalla spiaggia di Malo ed almeno 1.300 soldati sono stati salvati nei tre viaggi effettuati. Il 31 maggio alle 19.10, ormeggiato con i cacciatorpediniere ***Venemous***, ***Whitehall*** e ***Winchelsea***, fu sotto attacco aereo da parte di circa 60 aerei tedeschi. HMS ***Grive*** nel lasciare l'ormeggio entrò in collisione con l'HMS ***Whitehall***, e successivamente, mentre usciva dal porto, colpì una mina che la fece affondare. Era comandata dal capitano Lionel John Oliver Lambart, che perì nel naufragio.



Nel 1927 gli interni di “Narcissus” restaurati secondo lo stile del Cantiere Camper & Nicholson”.

I GRANDI ARCHITETTI DELLA STORIA DELLO YACHTING

Ci sono barche che resteranno per sempre nella storia della vela sportiva a cominciare da quelle ammesse alle Olimpiadi e come tali dette olimpiche. Sono davvero tante, alcune con fugaci presenze, altre con presenze così numerose da essere specificatamente appellate: "regine delle Olimpiadi". Il nostro prezioso ed inesauribile collaboratore, Gianni Magnano, la cui conoscenza in materia è tale da permettergli di spaziare facilmente tra barche, progettisti, cantieri . . . etc, traccia per noi la storia del Flying Dutchman, detto Olandese volante, una delle più famose regine delle olimpiadi.



L'Olandese Volante arriva in Liguria

I Primi Flying Dutchman usciti dai Cantieri Baglietto

GIANNI MAGNANO

Nel 1954 nel Cantiere Baglietto di Varazze ebbe inizio la produzione di un nuovo scafo da regata: il nuovissimo Flying Dutchman, da un progetto olandese degli Architetti Conrad Gülcher e Uilke Van Essen del 1951.

L'Olandese volante o più semplicemente FD, venne progettato per partecipare al concorso indetto dalla Federazione Internazionale della Vela (I.Y.R.U.) per promuovere una deriva planante per le regate con due persone di equipaggio.

La nuova barca ebbe un immediato successo e si diffuse ovunque, merito dell'eleganza del progetto e della dinamicità dimostrata nelle prove in acqua.

L'FD debuttò in Francia a Le Baule e in Olanda a Loosdrecht dove dimostrò le sue doti, non comuni per l'epoca, lunga 6,05 metri e larga 1,70 metri, per un peso di 165 chilogrammi, dotata di trapezio per il prodire, conquistò immediatamente il cuore di velisti in tutto il mondo.

La diffusione della nuova classe ottenne grande successo e fu subito approvata dalla Federazione Internazionale che la propose nelle maggiori competizioni presenti in quegli anni.

Le costruzioni degli FD fatta da Baglietto erano realizzate su stampi in legno sul quale venivano formati gli scafi in mogano incollato con la colla rossa, le tolleranze delle misure erano molto ristrette come tutti i monotipi che gradatamente si stavano affermando nel mondo velico.



Foto 1 - Il nuovo Flying Dutchman esposto alla Fiera di Milano ottenendo grande interesse.

I FD costruiti da Baglietto furono i primi ad adottare speciali casse stagne che permettevano in caso di rovesciamento di non imbarcare troppa acqua consentendo un più facile raddrizzamento da parte dell'equipaggio.

In Italia la produzione ebbe inizio nei Cantieri Baglietto con l'FD "*Bizzarra*" (numero velico I-1) per l'ingegner Franco Boido, che vinse la Settimana di Ginevra con a timone Pietro Baglietto e lui stesso prodiere. Subito dopo il prototipo venne esposto alla Fiera di Milano nel 1954 destando grande apprezzamento dai visitatori.

Il FD in effetti copriva un tipo di scafo che mancava nel panorama delle derive esistenti in quel momento, c'era solo il 505 in grado di competere tra gli scafi plananti per cui l'IYRU decise di approvare la costituzione della classe FD a livello internazionale.

Nel 1956 da quando la classe venne approvata dalla *Federazione Internazionale* (IYRU), vennero disputati i primi Campionati Mondiali a Staremborg in Germania vinti dalla coppia tedesca Rolf Mulka e Ingo Von Bredow che bissarono il successo mondiale anche l'anno successivo nei Campionati Mondiali che si tennero in Italia a Rimini.



Regata di FD in Liguria nel 1954.



La Prima regata internazionale a Sanremo nel 1956.



(a sin.) Il FD "Muntagnin" tra i primi costruiti da Baglietto nel 1954 qui in regata a Varazze.



Nel 1964 alle regate Internazionali di Genova. "Istria II" (costruzione Baglietto) di Vittorio Porta a prua il giornalista Beppe Barnao.

Elenco dei primi scafi costruiti dal Cantiere Baglietto negli anni Cinquanta

1954		
Numero Velico	Nome	Armatore / Equipaggio
1 - 1	<i>Bizzarra</i>	Franco Boido
1 - 5	<i>Pavana</i>	SVMM
1 - 11	<i>Zurido</i>	Mario Capio - Tullio Pizzorno
1 - 13	<i>Muntagnin</i>	Giuseppe Ansaldo
1 - 14	<i>Aster Blu</i>	Giacomo Rubaudo
1 - 18	<i>Ira II</i>	Giuseppe Carattino
1 - 19	<i>Dodo</i>	Adolfo Baglietto
1 - 20	<i>Luassu</i>	Luigi Massone - Giorgio Anfossi
1 - 21	<i>Firnino</i>	Tommaso Oderigo
1 - 22	<i>Guizzo</i>	Guido Solari
1 - 23	<i>Brezza</i>	Carlo Martelli

Continua da anno 1954, come da pagina precedente.

1 - 24	<i>Baraka</i>	Giacomo Bruzzo
1 - 25	<i>Volante</i>	SVMM
1 - 26	<i>Zio Buffo</i>	Isidoro Vanitucci
1 - 27	<i>Vipi</i>	Pietro Reggio – Vieri Lasino
1 - 28	<i>Istria II</i>	Vittorio Porta
1 - 29	<i>Giacinto</i>	Franco Cavallo
1 - 30	<i>Orsa II</i>	Gennaro de Luca
1 - 31	<i>Kismet</i>	Franco Meriggi
1 - 35	<i>Lena</i>	Angelo Quattrini
1 - 36	<i>Quaglia</i>	SVMM
1 - 38	<i>Bizzarra IV</i>	Franco Boido
1955		
XXX	XXX	Dario Salata
1 - 42	<i>Barracuda</i>	Arturo Vitali
1 - 43	<i>Muntagnin II</i>	Adolfo Baglietto
1 - 44	<i>Aldebaran II</i>	Mario Capiro Tullio Pizzorno
1 - 45	<i>Ciaccona</i>	SVMM
1 - 46	<i>Passacaglia</i>	SVMM
1956		
XXX	<i>Audace</i>	Circolo Nautico Fanese
1 - 49	<i>Cangaceiro</i>	Pietro Baglietto
1 - 50	<i>Ombry</i>	Alessandra Boatti Lovetti
1957		
XXX	XXX	Richard Douglas
1 - 59	<i>Muntagnin III</i>	Adolfo Baglietto
1 - 61	<i>Gavotta</i>	SVMM
1 - 62	<i>Mazurka</i>	SVMM
1 - 63	<i>Carla III</i>	Lanfranco Sgorbini

1958		
1 - 83	<i>California</i>	Pietro Baglietto
1959		
1 - 103	<i>Olimpia</i>	Centro Velico Piombinese
1 - 105	<i>Jolly III</i>	Leopoldo Biasi
1 - 106	<i>Kenia</i>	Kenia yachting Association
1960		
1 - 107	<i>Favola</i>	Luigi Massone

Ai primi Campionati Italiani del 1956 che si svolsero a Venezia, vinse “*Aldebaran*” con Mario Capio e Emilio Massino, in quel campionato nei primo tre posti si classificarono, a secondo posto “*Ombry*” di Giuseppe Carattino e Andrea Gambetta terza si classificò “*Istria II*” con Vittorio Porta e Franco Boido tutte barche costruite dal Cantiere Baglietto.

Nel 1959 ci fu la grande affermazione di “*Aldebaran II*” con Mario Capio e Tullio Pizzorno ai Campionati Mondiali di Whitstable in Inghilterra.



Il duo Capio - Pizzorno che vinsero i Campionati Mondiali dei FD a Whitstable in Inghilterra.



Foto di una bella partenza ai mondiali di Whitstable nel 1959, in prima posizione “Aldebaran II” di Capio e Sartori.

Baglietto fu consacrato il migliore cantiere italiano per la costruzione dei nuovi monotipi FD, che andavano ad aggiungersi agli altri yacht prodotti dal celebre cantiere ligure.

1960: Le Olimpiadi di Roma, la fine di un'epoca

Una svolta significativa nella presenza degli FD sul nostro territorio, avvenne con le Olimpiadi di Roma, le regate furono svolte nel golfo di Napoli dove parteciparono ancora scafi di Baglietto come “*Aldebaran II*” che si classificò al dodicesimo posto.



Napoli Olimpiadi 1960 - il FD “Aldebaran II” precede il grande campione Rolf Mulka durante una prova delle gare Olimpiche.

Con l'adozione di nuovi materiali da costruzione degli scafi e l'affermazione della vetroresina, a partire dagli anni Sessanta i Cantieri Baglietto non furono più scelti nella costruzione dei Flying Dutchman, vennero superati da altri cantieri in Italia e all'estero, tuttavia i Cantieri Baglietto restano ancora oggi una “pietra miliare” nella costruzione dei FD nel nostro paese.

L'FD fu scelto come classe olimpica dal I.Y.R.U. dal 1960 al 1992 e la sua fama crebbe ancora.

Il Cantiere Baglietto comunque continuò a far parlare di se anche dopo il suo disimpegno dalla classe FD e costruì altri yacht di maggiori dimensioni per committenti di tutto il mondo.

(Gianni Magnano)



Debiti:

Cantieri Navali Baglietto - Franco Belloni ed. A.I.V.E.
Il velista esperto - Paul Elvstrom - Del Bianco ed.
Annuario USVI 1962 - Unione Società Veliche Italiana
1960 Napoli Olimpica - Arch. Carbone - Effegi s.r.l. Portici Na.
Rivista Yachting Italiano - Bruno Ziravello Genova

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

Grazie a Piero Vantini ed alla sua accurata ricerca storica sui cantieri gardesani stiamo facendo un viaggio davvero straordinario tra personaggi irripetibili che hanno fatto delle costruzioni navali un'arte raffinata e di alta tecnologia da lasciare stupito mezzo mondo compresi famosi architetti e campioni affermati della vela agonistica.

I CANTIERI DA REGATA VINCENTI DEL LAGO DI GARDA

(Parte terza)

di PIERO VANTINI

CANTIERE GIANNI DAL FERRO

Leggermente diversa rispetto ai costruttori visti nelle puntate precedenti è la formazione di Gianni Dal Ferro



(foto) che dopo un'attività artigianale, coinvolto dal fratello Aldo, da sempre impegnato nel mondo della vela, inizia l'attività cantieristica, costruendo imbarcazioni in lamellare di mogano del tipo "Pirana" e "Barracuda" con lunghezza da 7.50 a 7.90 metri. Dapprima progettate dagli uomini del cantiere e dal 1968, affidate a progettisti come Mauro Stefini, che già si è messo in luce con il progetto del classe "C" "Olympia" costruito da Foletti a Riva del Garda. Stefini, un ingegnere elettronico formatosi alla IBM, sicuramente uno dei primi tecnici a utilizzare l'informatica nella progettazione di barche da stazzare

IOR disegna per il cantiere di via Solferino a Bardolino, prima sede di Dal Ferro, "Sabina" una barca da crociera lunga poco più di sei metri con cui si affaccia al mondo delle regate. "Sabina" costruita in lamellare di mogano a fasce incrociate con quattro strati per uno spessore di 14 mm, ha volumi di carena abbondanti a prua rispetto a una poppa più filante. Ne vengono costruiti alcuni esemplari ma non ha particolare successo. Nel 1976 arriva in cantiere Giulio Cesare Carcano, padre delle moto da corsa Guzzi, tra cui il famoso "otto cilindri" e dell'ancor più rivoluzionario Two Tonner "Villanella" (1970), vero anticipatore della filosofia progettuale che qualche anno dopo avrebbe portato alla ribalta il neozelandese Bruce Farr. Carcano che si definisce progettista di barche per passione, affida a Dal Ferro, allora costruttore quasi sconosciuto, la realizzazione di "Veronica

2°" un'interessante imbarcazione con due derive mobili che vengono regolate in regata mediante un sistema a manovella e catena tipo quella delle biciclette. Le derive si alzano alternativamente in bolina, mentre in poppa si sollevano entrambe e la zavorra è fissata allo scafo in sentina. Questa barca viene progettata per la Half Ton Cup di Trieste del 1976 ma nel periodo della sua costruzione il regolamento IOR subisce delle modifiche e penalizza le imbarcazioni a deriva mobile.



Le derive mobili di "Veronica 2°".

Carcano è così costretto a ridurre la superficie velica, a scapito della velocità. Ma sulle sponde del Garda arriva Alain Jezequel, in quel momento il progettista sulla cresta dell'onda e i suoi Quarter Tonner sono imbattibili. A Dal Ferro viene affidata nel 1977 la costruzione di "**Buridone**" uno scafo meno tirato nelle forme degli altri del progettista transalpino, ma che in regata ottiene ottimi risultati specie in tempo reale. Purtroppo a causa di un rating più alto di altri difficilmente vince in tempo corretto. La consacrazione agli occhi degli appassionati il cantiere la ottiene con "**Menestrello**" una piccola imbarcazione in vetroresina lunga 7.50 metri nata dalla matita dei fratelli Sciomachen, idonea per piccole crociere.



Menestrello Pelegata.

È Paolo Rama, un giovane velista gardesano molto promettente, a convincere Dal Ferro a realizzare una versione da regata più leggera di quella di serie e con piano velico a 3/4. Rama con "**Menestrello Pelegata**" partecipa al mondiale Mini Tonner in Scozia nel 1980 dove la vittoria gli sfugge di un soffio. Il bel risultato è ottenuto anche grazie a un ottimo equipaggio, con Luca Landò e Matteo Bortolaso alle manovre, che tra i pochi riesce a issare lo spi con vento molto forte. A loro consolazione c'è il secondo posto in generale e primo tra le barche di serie. Dopo il successo di "**Menestrello**", il cantiere nel 1982 decide di produrre una barca più grande, sempre in vetroresina, più spaziosa e adatta alla crociera veloce. Sono ancora i fratelli Sciomachen a fornire il progetto di "**Rigoletto**", uno scafo di circa 8 metri. Dal Ferro, oltre a produrre una versione tipicamente da crociera, con superficie velica contenuta e armamento semplificato, propone agli appassionati una versione corsaiola (rieccoci!), alleggerita negli interni, e con piano velico ancora a 3/4. Numerosi esemplari presenti alle varie regate sul Garda ottengono buoni risultati. È tuttora una barca molto diffusa sul Benaco. Ma è dai prototipi in lamellare di mogano che il piccolo cantiere ottiene i risultati migliori con il bellissimo piazzamento di "**Ligulè**" e "**Minini**" rispettivamente primo e secondo al Campionato Mondiale mini tonner 1984 nelle acque di Corfù in Grecia. Il progetto questa volta è dello studio comasco formato da Franco Fontana- Claudio Maletto e Flaviano Navone che si sono messi in luce con la vittoria di "**Wahoo**" alla Mini Ton Cup corsasi nel 1978 all'Argentario e con una serie di progetti vincenti. "**Ligulè**" e "**Minini**" sono quasi simili tra loro nelle linee d'acqua e fin dalle prime battute del campionato si dimostrano molto veloci e la battaglia è in famiglia. Molto significativo è il commento dello armatore di "**Ligulè**" Fabrizio Baudo nel corso di una intervista: "**Ligulè...è veloce e molto bella, realizzata in legno in un piccolo cantiere artigiano del lago di Garda, il cantiere Dal**

Ferro che cura i propri prodotti con l'amore del padre e con l'attenzione dell'orafo". Nel 1986 Gianni Dal Ferro capisce, ed è qui la sua intuizione migliore, che nel mondo delle regate ad alto livello il suo modo di costruire in legno lamellare non è più al passo con l'evoluzione tecnica e si mette completamente in gioco sino a cambiare radicalmente la tecnologia costruttiva passando, nel giro di pochi mesi, con ancor più successo dalla costruzione in legno lamellare ai materiali compositi.



Minini (10197) e Ligulè (9950).

Nasce così "**Ligule H.T.**", un progetto Fontana-Maletto (Flaviano Navone è da poco uscito dallo studio) che nel 1987 è secondo al mondiale in Olanda dietro "**Mannaggia**", salvo poi rifarsi nel 1989 vincendo il titolo irridato in Portogallo con Flavio Favini al timone in questa regata.



Ligule H.T.

Al secondo posto termina "**Rangi**" dello svizzero Knobloch, ancora uno scafo di Dal Ferro, progettato dallo studio comasco. Ma è del 1988 la vicenda che fa conoscere il cantiere al grande pubblico della nautica e non solo. Juan Carlos, Re di Spagna, da sempre appassionato velista, durante la disputa del campionato del mondo nelle acque di Marciana Marina rimane colpito dalla bellezza e dalle prestazioni in gara di "**Tomahawk**" uno scafo costruito da Dal Ferro su progetto Fontana-Maletto. Il Re prende le necessarie informazioni e commissiona al piccolo cantiere gardesano la costruzione del suo "**Bribon**", con il quale intende partecipare al Campionato Mondiale dell'anno successivo, che gli frutterà un bellissimo terzo posto, risultato molto importante per un timoniere non professionista quale è Re Juan Carlos. Anche questa barca è in materiale composito e per meglio far comprendere come sono realizzati questi scafi descriviamo quale è la loro composizione. Lo scafo e la coperta sono realizzati in sandwich con tessuti di kevlar/carbonio per la pelle esterna e carbonio per la pelle interna. I tessuti ibridi kevlar/carbonio sono utilizzati per le differenti caratteristiche delle fibre con cui vengono realizzati.

Mentre il kevlar offre una migliore resistenza all'impatto, il carbonio conferisce rigidità al fasciame. La pelle esterna è composta di tre strati a cui sono associati rinforzi locali sempre in tessuto kevlar/carbonio. L'anima del sandwich è costituita da un nido d'ape sintetico e la pelle (faccia) interna è realizzata con tessuti unidirezionali di carbonio. Tutti gli scafi sono realizzati con utilizzo di resine epossidiche.



In cantiere sono un po' preoccupati per questa importante commessa e il Re promette che sarà sicuramente presente al varo, promessa che manterrà provando la sua nuova barca nelle acque del Garda, anche se il Garda lo accoglie in una delle sue giornate di burrasca, mettendo alla prova l'esperto equipaggio del "Bribon" che vede a bordo molti velisti olimpionici, Doreste in primis.

Lavorazione del legno lamellare.



Ai festeggiamenti della sera Juan Carlos si rende, come sua abitudine, molto disponibile e prima di accomiarsi dallo staff del cantiere si dichiara "encantado" dell'ospitalità ricevuta, al di là di ogni formalità regale. L'avventura gardesana della famiglia reale di Spagna non termina qui e quando l'Enfanta Cristina nel 1996 decide di farsi costruire la nuova barca da regata è ancora Gianni Dal Ferro a realizzarla nel suo piccolo e quasi sconosciuto cantiere gardesano. E' così che nasce "Azur de Puig" un progetto di Bruce Farr che parteciperà ai principali avvenimenti velici internazionali. Ma torniamo ai Mini Tonner con i successi di "G.G.G" dell'armatore gardesano Alessandro Gaoso che con i timonieri Enrico Passoni nel 1990 e Giovanni Cassinari nel 1992 si aggiudica ben due titoli mondiali. Nel 1991 è il famoso Bruce Farr a collaborare con Gianni Dal Ferro per realizzare "Ultimate 30", un'imbarcazione molto acrobatica ispirata allo sfidante neozelandese della edizione del 1988 della Coppa America e molto simile ai classe libera del Garda. Partecipa a un circuito di regate in Inghilterra per poi finire abbandonata in un capannone, finchè un gruppo di appassionati con in testa

1989. Bribon di Juan Carlos, prima uscita sul Garda.

Piero Re Fraschini e Tiziano Nava gli ridà nuova vita, con un refitting curato da Claudio Maletto e con il nome di **“Banda larga”**, che ricorda quello originale di **“Longobarda”** ritorna a vincere in classe libera nelle acque dei laghi lombardi. Nel 1995 Dal Ferro costruisce **“Kicker”** per Federico Oriani un ILC 30 progettato da Fontana-Maletto che affronta per la prima volta con questo scafo il nuovo regolamento IMS. La barca viene varata sul Garda, dove compie le prime veleggiate di messa a punto. In equipaggio ci sono velisti molto esperti quali Lorenzo Mazza, uno dei principali protagonisti delle



Re Juan Carlos al timone di “Bribon”.

famose campagne di **“Azzurra”** in Coppa America nel 1983 e 1987, Paolo Bottari e il velaio Giovanni Cassinari. Questa imbarcazione vince il premio UVAI (Unione Vela d’Altura Italiana) quale barca italiana dell’anno, dopo aver vinto il campionato nazionale assoluto d’altura svoltosi all’Argentario con Francesco De Angelis al timone. **“Kicker”** si ripete nel 1996 quando rivince il campionato nazionale. Il cantiere è ormai conosciuto a livello internazionale e ancora una volta un nome importante si incrocia con la sua storia. È del famoso progettista neozelandese Bruce Farr il progetto di un 38’ costruito per l’armatore svizzero Jean Treyvaud. **“Evolution”** è il nome della barca, che viene varata a Port Grimaud sotto gli occhi esperti di Francesco De Angelis, che cura la messa a punto iniziale. Fin dalle regate primaverili di Alassio, **“Evolution”** esprime le sue potenzialità affidato alle mani esperte del francese Thierry Peponnet. La rivista **“Fare Vela”** lo annuncia come la più importante novità di queste regate. **“Evolution”** prosegue nei suoi successi e vince il campionato europeo IMS 1997 a Punta Ala, scavalcando nell’ultima regata **“Osama”** di Tommaso Chieffi. Ultima costruzione del cantiere è una barca a remi per la **“voga alla veneta”**, cioè in piedi, per partecipare al Palio delle contrade di Garda che si corre tutti gli anni il 15 di Agosto, giorno della Assunta. Nelle precedenti annate le regate si erano svolte sempre in un clima abbastanza teso in quanto molti equipaggi modificavano le barche usate tutti i giorni per la pesca professionale, per poter vincere questa regata molto sentita dai gardesani. Gianni mette a frutto la sua esperienza di costruttore di monotipi (barche uguali tra loro) e propone la costruzione della storica gondola piana. E’ la soluzione ottimale e da quel momento cessano le diatribe e vince

il più veloce.

A proposito della stazza IMS che a partire dalla metà degli anni ’90 ha sostituito la stazza I.O.R. (nata nel 1971 dalla fusione dei regolamenti di



stazza RORC e CCA) ritenuta obsoleta e costosa, l’architetto Claudio Maletto, in un nostro incontro per discutere su queste belle storie di cantieri gardesani con cui lui ha molto collaborato, specie con Dal Ferro oggetto del presente articolo, mi ha fatto presente come la sua esperienza di progettista di barche a vela da regata offshore sia strettamente legata alla formulazione di queste due importanti regole di stazza che tanta importanza hanno avuto nello sviluppo delle regate d’altura e molto hanno condizionato la progettazione degli scafi da regata .

Ho colto l’occasione per approfondire un po’ la materia e per portare di seguito un contributo di Claudio che ricordiamo aver disegnato scafi che hanno conquistato ben 15 titoli mondiali nelle *level classes*.

CONTRIBUTO DELL'ARCH. CLAUDIO MALETTTO PER IL NOTIZIARIO CSTN

“Scopo di un regolamento di stazza è quello di consentire il confronto in regata tra imbarcazioni con caratteristiche diverse, prevedendo in maniera accurata la prestazione dello yacht.

Carlo Sciarrelli nel suo “Lo Yacht” spiega molto bene come nel tempo si sia cercata un’unità di misura in grado di esprimere il potenziale di velocità di uno yacht. Per raggiungere questo obiettivo, dalla seconda metà dell’Ottocento in poi, si elaborano formule basate sulle misure dello scafo e del piano velico che danno come risultato una misura caratteristica che consente il confronto. Questa misura è il rating.

Il rating viene utilizzato in associazione a una formula atta a determinare l’abbuono sul tempo per permettere a yacht con Rating differente di regatare gli uni contro gli altri (regate in tempo compensato). L’abbuono sul tempo è chiamato handicap.

Per quel che riguarda le regole di stazza più recenti dobbiamo riferirci all’International Offshore Rule (IOR) e all’International Measurement System (IMS).

La regola IOR, formulata dall’International Technical Committee (ITC) dell’Offshore Rating Council (ORC) alla fine degli anni Sessanta, differisce nettamente dal sistema di misurazione IMS per quel che riguarda l’approccio, nel caso IOR, essenzialmente basato sull’esperienza dei progettisti e degli stazzatori che facevano parte del comitato tecnico, senza il supporto di dati scientifici ottenibili, ad esempio, tramite la sperimentazione in vasca navale.

Nel caso della formula IMS ci troviamo di fronte a una regola proposta e sviluppata da un gruppo di ricercatori del Massachusetts Institute of Technology (MIT) all’inizio degli anni Settanta. La novità rispetto alla formula IOR è quella di calcolare la velocità potenziale di ciascuna imbarcazione nelle condizioni di regata reali e di adeguare di conseguenza l’abbuono sul tempo. Il metodo prevede l’uso di risultati di prove eseguite su modelli fisici in vasca navale, la scrittura di un software specifico e l’utilizzo di una macchina per rilevare la geometria di carena con appendici di ogni concorrente.

Dopo che le misure rilevate sullo scafo sono state inserite nel programma noto come VPP (Velocity Prediction Program), la velocità della barca viene calcolata per un range completo di velocità del vento (6-20 nodi) e andature. Le velocità sono utilizzate per calcolare l’abbuono sul tempo.

Se guardiamo al tipo di imbarcazione che la formula IOR ha prodotto, possiamo affermare che la regola ha incoraggiato la costruzione di imbarcazioni con alto centro di gravità, grande larghezza massima e dislocamento leggero.

La stazza dello scafo, a parte la misurazione dei contorni di catena in corrispondenza degli slanci, si basa essenzialmente su una misurazione per punti. Questo fatto ha comportato l’uso di “bumps” o distorsioni locali delle forme dello scafo per ottenere misure di stazza più favorevoli.

La prima caratteristica, che contraddistingue invece un’imbarcazione progettata secondo il sistema di misurazione IMS, è quella legata alla completa assenza di distorsioni della forma dello scafo. Le barche hanno inoltre slanci contenuti, moderata larghezza massima e una notevole capacità di portare tela. Quest’ultima caratteristica è dovuta all’adozione di una chiglia con pinna leggera e bulbo terminale in piombo, configurazione che consente un notevole abbassamento del centro di gravità della costruzione.

Non dobbiamo dimenticare che l’adozione del sistema di misurazione IMS è stata resa possibile dalla rivoluzione informatica degli anni Ottanta. Rivoluzione che ha interessato anche l’ambito del progetto con passaggio dal disegno manuale e calcoli eseguiti con un calcolatore programmabile tascabile all’utilizzo di programmi per il disegno CAD 2D, modellazione CAD 3D e calcoli eseguiti mediante programmi specifici”.



**“Birbon” progetto Fontana-Maletto
segundo la stazza IOR.**



**“Kicker” progetto Fontana-Maletto realizzato
segundo la stazza IMS.**

Una collaborazione ultra decennale, quella che Franco Guerreschi riserva al Notiziario alla fine dei suoi studi e delle sue ricerche, che hanno come sfondo sempre il mare, i suoi personaggi e le sue vicende storiche.



UNA COLONNA DUILIANA PER FABIO ALA PONZONE

di FRANCO GUERRESCHI

Crea una certa emozione essere in visita ad una villa di inizio ottocento voluta dal Marchese Antonio Maria Pallavicino Clavello a Cicognolo, piccolo borgo della pianura padana e, nel grande parco, sulla sponda del laghetto fiorito di splendide ninfee, trovarsi al cospetto di una Colonna Rostrata, sulla base un'epigrafe resa quasi illeggibile dal tempo mi coglie impreparato:



Alessandro Malaspina

- A · MDCCLXXXIX · III · KAL · IULIAS
EGREGIUS · IUVENIS · FABIUS · HALA
PARVA · CLASSE · ALEXANDRO · MALASPINA · PREFECTO
SOLVENS · EX · COTINUSA · IN · GADIBUS
UNIVERSUM · TERRE · CIRCULUM · BIS · CONFECIT
INTEREA · AQVILONE · KAMTCHATCA
AUSTRO · MAGELLANUM · ATTICIT
NAVIM · AD · PORTUM · EUNDEM · APPULIT
A · MDCCXCIV · XI · KAL · OCTOBRES
ILLI · DUILIANA · COLUMNA
AC · ANTONIO · MARIA · MUTH · PALLAVICINO
LEVIRO · AMANTISSIMO · FUNDI · DOMINO
DICATA · IURE · ESTO ·

Epigrafe su Colonna Rostrata



Fabio Ala

Impreparato non certo sul grande Marinaio ed Esploratore Alessandro Malaspina, che fu Comandante della spedizione di esplorazione geografica e scientifica voluta dalla Corona Spagnola negli anni 1789 – 1794, ma ahimè impreparato sul Marinaio ed Esploratore Fabio Ala, al quale questo monumento (*foto*) è dedicato, e pensare che siamo Figli della stessa Terra.



Fabio Ala, cognato del Marchese Pallavicino, aveva sposato Lucia Ala, sorella di Fabio e naque a Cremona il 29 maggio 1770, terzogenito del Marchese Giovanni Francesco Ala e della Marchesa Paola Cattaneo, i quali oltre a Fabio ebbero altri quattro figli, Daniele, primogenito, Benedetto, Lucia e Teresa.

Nell'ottobre 1777 in seguito alle complicazioni di un aborto spontaneo, la marchesa Paola venne a mancare, lasciando cinque figli in tenera età. Per il Marchese Ala quello fu un colpo tremendo dal quale non si riprenderà mai più completamente.

La gestione dei ragazzi fu affidata al precettore di casa Ala nella persona dell'ex gesuita spagnolo Ramòn Ximenez de Cénarbe (Hecho 1743 - Milano 1831), fuoriuscito per espulsione dalla Spagna nel 1767 a seguito della soppressione della Compagnia di Gesù.

Coltissimo umanista ed espertissimo delle scienze esatte, preparerà personalmente i piani di studio per ognuno dei ragazzi Ala, che termineranno poi a Firenze e a Pisa la loro istruzione, sempre seguiti dallo Ximenez, frequentando corsi universitari e lezioni accademiche.

Terminati gli studi, come spesso avveniva nelle famiglie nobili, i figli cadetti venivano avviati alla carriera

militare o ecclesiastica. Il giovane Fabio, d'accordo col padre, scelse la via del mare nella Real Armada Spagnola, nazione in cui la famiglia Ala aveva legami di parentela presso la Corte madrilenza di Carlo III e con Alessandro Malaspina, che in quegli anni era Vice Comandante della Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval di Cadice.

Inoltrate le opportune richieste, il 5 giugno 1787 a casa Ala arrivò un dispaccio del Ministro della Marina di Spagna Antonio Valdés y Fernández Bazán:

«...El Rey ha concedido plaza de guardia marina a d. Fabio Ali de Cremona... lo que participo a V. S. para que presentandose ahí este sugeto dentro del término de quatro meses, y concurriendo en él las circunstancias que previenen las ordenanzas, se le admíta en la Compañía, y forme el asiento correspondiente en la Contaduría de Marina de ese departamento, abonandosele el prest y la gran masa...»

Ricevuta la concessione Reale, la famiglia Ala iniziò l'organizzazione del trasferimento a Cadice del giovane Fabio (nell'Armada fu registrato come Fabio Ali Ponzoni) il quale, accompagnato da Giuseppe Ganassa, suo uomo di servizio, lasciata verso fine agosto l'amata casa Paterna, si trasferì a Genova, dove martedì 4 settembre imbarcò, con destinazione Cadice, sul brigantino **Contessa di Marbeuf**.

La navigazione di circa 950 miglia che prevedeva il solo scalo di Malaga, si percorreva normalmente in circa 15 giorni, ma i venti contrari incontrati e l'estenuante lentezza delle pratiche di quarantena a Malaga fecero sì che il brigantino giunse a Cadice il 24 ottobre 1787.

Con l'inizio del nuovo anno il giovane Ala, pur non avendo ancora compiuto i 18 anni previsti, fu ammesso nella "Compañía de Guardias Marinas" che si trovava sull'isola di Leon. Questo Corpo, creato nel 1717, fu voluto dall'allora "Intendente General de la Marina", nato a Milano, José Patiño Rosales, con l'intento di educare all'arte marinairesca i giovani della nobiltà, adottando un sistema misto tra l'eccessiva permanenza a terra delle "Gardes de la Marine" francesi e la totale permanenza a bordo dei "Midshipman" inglesi.

L'ottima preparazione culturale, sia scientifica che umanistica acquisita sotto la guida del precettore Ximenez aiutò moltissimo il nostro giovane, tanto che il 25 aprile gli venne assegnato il grado di "Guardiamarina" e più avanti, in una lettera indirizzata al padre il 25 novembre 1788, così lo informava:

« ...Vi voglio dare una novità che può interessare moltissimo a voi e a tutti i parenti ed amici. Di già sono approvato della sala di navigazione e fra pochi giorni mi esaminerò di questa e, forse un mese ancora, della sala di manovra. Con l'esame di queste due sale avrò dato fine ai miei studi. [...] Due fregate vanno fra pochi mesi a dare un giro a tutto il mondo, per riconosce terreno, levantar planos delle parti non molto conosciute dell'America spagnola, per popolare isole ecc. Tiene il comando di queste fregate, uno, il sig. don Alessandro Malaspina, e l'altro, il sig. don Giuseppe Bustamante, conosciuto mio. La Corte ha dato ordine che questi due Comandanti possano scegliere gli ufficiali e guardie marine che conoscano siano meglio adattati per un somigliante viaggio. Malaspina ha di già chiesto al nostro Comandante che io vada nella sua fregata... »

Alessandro Malaspina visto il legame di parentela con la famiglia Ala Ponzone volle che questa sua scelta fosse avallata dal Marchese Gian Francesco Ala Ponzone, padre di Fabio che così lo informava:

« ... Dissi a Malaspina che di già poteva contare sopra di me, essendo certo che mio padre sarebbe stato molto contento che io vada a questo viaggio, ed egli mi rispose che, giacchè aveva tempo per la risposta, desiderava che lei ne fosse informato, e sapere se lei era contento... »

Il Marchese Gian Francesco oltre a confermare la scelta del Malaspina, gli conferì la patria potestà sul figlio.

Il 30 luglio 1789 le due corvette, **Descubierta** e **Atrevida**, salpavano le ancore dalla baia di Cadice. Con questa manovra prendeva le mosse la famosa spedizione alla quale partecipò quindi anche il Brigadier de Guardias Marinas Fabio Ali Ponzoni, imbarcato sulla Corvetta **Descubierta** al fianco del Comandante Capitan de Fragata Alessandro Malaspina, il quale assegnò a Fabio Ala il compito di affiancare gli Ufficiali più anziani nei vari



compiti di bordo, ma in particolare di eseguire con loro rilevamenti astronomici, tenere il diario di bordo inserendo coordinate geografiche e condizioni meteo, eseguire la nuova cartografia di alcune baie e coste; e affiancò anche i naturalisti al seguito della spedizione, Luis de Nee e Antonio Pineda y Ramirez, quest'ultimo morì poi sull'isola di Badoc nelle Filippine nel 1792.

Durante la lunga navigazione Fabio Ala maturò due avanzamenti di grado, il 27 giugno 1790 fu promosso Alferez de Fragata, e il 10 maggio 1793 Alferez de Navio, fu poi di grande orgoglio per lui venire a conoscenza il 30 gennaio 1793 di aver ricevuto la Croce di Cavaliere di San Giovanni dell'Ordine di Malta, come si può ben immaginare, tutte le varie notizie ed ordini di servizio, raggiungevano la spedizione con grandissimo ritardo, addirittura anni.

Dopo cinque anni e due mesi, il 21 settembre 1794 le due corvette conclusero la lunga e fruttuosa navigazione dando fondo nella baia di Cadice, ma questo non fu certo per Fabio un momento di gioia poiché leggendo la posta che si era accumulata:

« ... ed ora le dirò solamente che il nostro Fabietto aperse casualmente la lettera inchiusa nell'altra sua e bevette immediatamente l'amara notizia della perdita del suo fratello Benedetto. Voglia il cielo preservarlo almeno de' rischi che ora lo minacciano nelle attuali tristi discordie dell'Europa... »

Così scriveva il Malaspina allo Ximenez il 23 settembre 1794, era in pieno svolgimento la guerra rivoluzionaria francese, infatti Benedetto, secondogenito di Casa Ala Ponzone, aveva scelto, ancor prima di Fabio, la carriera militare, arruolandosi nel Reggimento del Generale Stein, che il 15 ottobre 1793 al comando del Principe Federico Giosia di Sassonia-Coburgo-Saalfeld, partecipò alla battaglia di Wattignies contro l'Esercito Rivoluzionario Francese e qui trovò la morte.

Venerdì 12 dicembre 1794 la Gazeta de Madrid così annuncia al Popolo Spagnolo:

« El dia 7 fueron presentados á SS. MM. por el Exc. Sr. Don Antonio de Valdés, Secretario de Estado y del Despacho universal de Marina, y tuviéron la honra de besar sus Reales manos, los Capitanes de Navio D. Alexandro Malaspina, D. Joseph de Bustamante, D. Dionisio Galeano, y el Teniente de Navio D. Ciriaco de Cevallos, Comandantes los dos primeros de las corbetas Descubierta y Atrevida, el tercero de la goleta Sutil, y el quarto Oficial destinado en las mismas corbetas. Estos buques, los quales fuéron construidos en el arsenal de la Carraca con este solo fin, y diéron la vela del puerto de Cádiz el 30 de Julio de 1789, sin otro objeto que el de coadyuvar con las otras Potencias marítimas á los progresos de las ciencias, y particularmente de la navegacion; [...] El Exc. Sr. Ministro de Marina, que promovió y ha protegido continuadamente despues esta expedicion con aquel amor á las ciencias y al buen servicio de S. M. que le es tan propio, se ocupa ahora en que se publiquen estos trabajos con todo el método y utilidad posible. Los resultados del viage, y el prospecto de la obra en todas sus partes, no tardará en presentarse al público de orden de S. M.»

Nei giorni successivi fu costituita, sempre a Madrid, al Comando di Malaspina, la Commissione per il riordino di tutto il materiale prodotto durante la spedizione, della quale fecero parte tra gli altri anche Fabio Ala, promosso il 10 marzo 1795 Teniente de Fragata, ed il pittore Ferdinando Brambilla altro italiano che prese parte alla Spedizione.

Tutto crollò però la notte fra il 23 e il 24 novembre 1795, così Fabio Ala allo Ximenez:

« Due parole, non di più, e per di più assai tristi. Né il tempo richiede altro, né io mi trovo in condizioni di scrivere di più. Il nostro amico Malaspina si trova agli arresti per ordine del Re, senza che se ne conosca il motivo, né si riesca a intuirlo. Questa lettera che includo è per suo fratello, che è necessario venga a conoscenza di quanto accaduto, ma affido a Vm. l'incarico di modificare la notizia, o anticipando una lettera prima della mia, oppure dicendo in mio nome ciò che la prudenza di Vm. riterrà opportuno al momento dell'invio della lettera acclusa. Si dicono tante cose su questo avvenimento che nulla può considerarsi certo.

Malaspina ha ricevuto con molta serenità il suo arresto; non gli è consentito comunicare con nessuno, e si trova attualmente al Quartier Generale delle Guardie del Corpo. Io e coloro che erano agli ordini di Malaspina, siamo stati assegnati ai rispettivi dipartimenti, perché è stata sospesa la commissione cui eravamo destinati. Solo un presentimento mi fa sperare in un esito positivo, e che lo si veda un giorno con il grado di Jefe de Esquadra, in ricompensa della sua innocenza e dei momenti difficili vissuti. Qui nessuno si meraviglia di ciò, perché simili cose accadono spesso. Rimando a martedì prossimo per estendermi su questo, e su mille

altre cose... »

Alessandro Malaspina dopo l'arresto (causato, come in più occasioni è stato scritto, da invidie ed intrighi di Palazzo) fu processato e dichiarato colpevole, degradato, radiato dal servizio e imprigionato alla Coruña nel castello di San Antón “*por diez años y un día*”. Fabio Ala, il 27 novembre 1795, ricevette l'ordine di rientro dal comando di Cadice, suo Dipartimento Marittimo di appartenenza, come se non bastasse, durante il viaggio verso Cadice fu assalito da una banda di briganti che gli tolsero tutto fuorchè la vita, in una lettera al padre scriveva:

« ... Avrò Lei veduto dalla medesima lettera per il sig. marchese Giacinto che si è sospesa interamente la commissione nella quale mi ritrovavo. Tutti gli ufficiali destinati in quella hanno avuto l'ordine di restituirsi ai suoi rispettivi dipartimenti ed io, inchiuso fra questo numero, ho dovuto lasciare ben pronto a Madrid, il di cui soggiorno mi proporzionava una miglior sorte che ora, nella mia carriera, e per la quale non volli



intraprendere quest'anno la mia gita in Italia. Consegnammo tutti gli scritti relativi alla comissione che avevamo al nostro carico e, di già archiviati nella Secretaria di Marina, rimarranno là si a tanto che il governo conosca opportuno e veda la necessità della sua pubblicazione [...] e l'essere stato rubbato nel camino da quattro uomini da cavallo. Dopo avere dato a questi scellerati tutto il denaro che aveva presso di me, che ascendeva a 185 pezzi, i due orologi ed altre bagatelle somiglianti, potei rallegrarmi di non essere stato maltrattato di bastonate ecc., come suole succedere, quantunque minacciato pure della vita.»

Riprese così per il nostro ufficiale la normale attività, anche se la sua grande vicinanza e familiarità col Malaspina non era ben vista dagli alti comandi che pensarono bene di destinarlo oltreoceano. Inizialmente, il 4 febbraio 1796, fu a bordo del vascello **San Damaso** della squadra oceanica al comando del Teniente General Juan de Langara y Huarte, ma appena quindici giorni dopo passò sulla Fregata da 34 cannoni **Juno** della squadra dell'America del Marchese del Socorro, Teniente General Don José de Solano y Bote Carrasco y Díaz, la nave era comandata dal Capitan de Fragata Diego Alfonso Villagomez y Lorenzana, la quale lasciò Cadice il 12 marzo 1796 con destinazione Santo Domingo, ignaro del suo destino scriveva al padre:

« ... Dall'altra mia Lei conoscerà la mia pronta partenza per l'Isola di Santo Domingo, e spero igualmente pronto il mio ritorno, cioè a dire, fra quattro o cinque mesi. Lei mi farà il piacere di dirigere le lettere al sig. conte di Prasca, il quale saprà dove mandarmele. Ho preso coll'occasione del mio viaggio quattro mesate anticipate, cioè sino al mese di giugno... »

Lo scopo del viaggio era quello di condurre all'isola caraibica il nuovo “*Agent du Directoire*” francese Philippe Rose Roume de Saint-Laurent ed i suoi tre aiutanti di campo, dopo che la parte spagnola dell'isola era stata ceduta alla Francia col trattato di Basilea.

Da Santo Domingo, dove aveva dato fondo l'8 di aprile, la fregata fece vela per la Guaira nell'allora “*Capitanía General de Venezuela*”, da qui con una breve navigazione di 65 miglia lungo la costa venezuelana. Giunse il 28 aprile nella baia di Puerto Cabello, dove furono eseguiti alcuni lavori necessari sulla nave che gli consentirono di riprendere il largo ai primi di ottobre con destinazione L'Avana, nella città cubana giuse il 12 di novembre 1796 dopo una navigazione di circa 1400 miglia.

Dopo essersi imbarcato su diverse unità stanziato a l'Avana, nell'ottobre del 1797 Fabio Ala tornò a bordo della **Juno** con la quale, al comando del Capitán de Fragata Juan Ignacio Bustillo, partecipò alla cattura della corvetta mercantile inglese con "letter of marque" (lettera di corsa) **Roselle**, intercettata mentre era in navigazione dalla Giamaica a Norfolk con un carico di legno rosso di Campeche, stazzava 351 tonnellate ed era armata con dieci cannoni da 4 libbre e quattro carronate da 18, dopo la cattura il mercantile fu condotto a l'Avana al comando dell'Alferez de Fragata Vicente Lago e integrato nella Marina di Sua Maestà Cattolica.

Trascorsi alcuni anni con incarichi vari a l'Avana, il 7 ottobre 1802 col grado di Teniente de Navio fu destinato come Comandante in Seconda sul brigantino **Alerta**, avente porto di armamento Campeche, comandato dal Capitán de Fragata don Ciriaco Ceballos y Bustillo anch'egli componente della Spedizione Malaspina, ai due ufficiali era stato assegnato il compito di rilevare l'intero Golfo del Messico per poi produrre una nuova cartografia. Il 2 febbraio 1803 scriveva al padre:

« ... Dall'ultima mia scritta all'amico Ximénez il 20 di dicembre prossimo passato avrò Lei saputo che il mio soggiorno in questo paese doveva prolungarsi per alcuni mesi ad oggetto di comporre i due brigantini **Saetta** ed **Alerta** destinati alla commissione di situare astronomicamente i principali punti del Seno messicano. Mi ritrovo ora imbarcato nell'ultimo dei due, ma sempre all'ordine immediato del comandante principale della spedizione il capitano di fragata don Ciriaco de Cevallos, che viaggiò con me sulle corvette... »

Il compito affidato ai due Ufficiali si protrasse fino al settenbre 1805, dopo di che l'Ufficiale cremonese fu destinato a Veracruz per ricoprire l'incarico di esaminatore della scuola sottufficiali presente in quella piazzaforte.

Il 7 gennaio 1807 gli fu spedita da Milano una missiva dal fratello Daniele:

« ... Colle lagrime agli occhi, e coll'animo desolato vi scrivo. Iddio ci ha tolto il nostro adorato padre; e in questa irreparabile perdita non ho nemmeno il conforto di potere piangere con voi, e nelle vostre braccia. Oh Dio! Sia fatta la vostra santa volontà.

A quanto vi scrissi nella mia lettera del giorno 24 dicembre ora scorso, i miei timori si sono purtroppo verificati. Improvvisamente sopraggiunse al nostro buon padre uno spossamento totale di forze, una avversione al cibo; e dopo di avere compiuto tutti gli atti di religione, colla più grande esemplarità, ed edificazione, preso da un sopore, soccombé verso le ore 8 di mattina del giorno di Natale... »

Col passare degli anni fu poi, di quella piazzaforte, ispettore delle attrezzature navali, Comandante delle Matriculas, Responsabile dell'Ingegneria ed infine Capitano del Porto, gli riuscì pure nel tempo libero di mettere a frutto il grande lavoro di ricerca e di studio fatto nel Nuovo Mondo e compilare il volume "Diccionario Geografico de America" che portò con sé in Italia, ma che mai vide i torchi.

Il 25 ottobre 1814 il fratello Daniele da Milano così gli vergò:

« ... Calcolando il tempo della pace seguita in Parigi, in principio d'aprile, e del ritorno de' Borboni al trono di Francia, coll'abdicazione di Buonaparte, mi sembra, che la nuova dovrebbe essere arrivata a Veracruz; e voi avreste già abbandonato l'America, per restituirvi al seno ed alle braccia di un fratello, cui nulla manca ora per la sua piena contentezza, fuorché la vostra persona. Non vi ripeterò, che il mio maggior desiderio si è quello di contribuire in ogni maniera alla vostra soddisfazione. Iddio ci ha dato de' mezzi per vivere con quella tranquillità di animo, di cui voi avete bisogno, dopo tanti anni di una vita afaticata, ed io tutto l'impegno di fare in modo, che la vostra, scorra con tutta la contentezza vostra... »

Dopo ventotto anni di assenza dalla amata patria, dei quali diciannove trascorsi senza interruzione di continuità in America Centrale, il Teniente de Navio Fabio Ala Ponzone chiese ed ottenne di rientrare in Spagna. Il 3 giugno 1815 si imbarcò a Veracruz sulla Fragata de 40 canones **Prueba** in partenza come scorta di un convoglio mercantile diretto a Cadice, dove giunse verso la metà di agosto.

Concessosi un breve soggiorno a Cadice che gli consentì di incontrare vecchi conoscenti dell'Armada, raggiunse Madrid dove frequentò la casa del caro amico e collega della Spedizione Malaspina, il cartografo Felipe Bauzá y Cañas da poco nominato direttore dell'Istituto Idrografico di Madrid, e il 4 novembre presentò al Ministro della Marina Luis Maria de Salazar y Salazar la richiesta di licenza della durata di un anno, che gli fu concessa. Lasciata Madrid raggiunse Barcellona e qui imbarcò per Genova dove giunse probabilmente a fine gennaio 1816 accolto nella casa del poeta, marchese Gian Carlo Di Negro, suo parente.

Lasciata dopo alcuni giorni Genova, prese stabile dimora a Milano, nel palazzo di Porta Nuova (attuale via San Marco) del fratello Daniele il quale, dopo il matrimonio con Donna Maria Visconti Ciceri, si era trasferito definitivamente. Qui Fabio tornò finalmente ad assaporare il piacere della familiarità, aumentato tra l'altro dalla presenza del piccolo nipote Filippo, e della mondanità milanese, ma anche i frequenti ritorni nel palazzo di Cremona. Nell'ottobre 1816 Fabio Ala ricevette la notizia della promozione al grado di Capitan de Fragata e con l'avanzamento ricevette anche la Croce di Cavaliere del Real y militar ordem de San Hermenegildo, ma la carriera militare ormai non era più nei suoi progetti di vita futura, per questo chiese il prolungamento della sua licenza, che gli venne concesso.

Ma la felicità ritrovata fu purtroppo per lui breve, la sera del 3 marzo 1817 mentre accompagnava galantemente una signora alla carrozza, la morte lo visitò senza preavviso.

La cerimonia funebre si tenne, davanti a grande espressione di affetto, sabato 8 marzo nella chiesa di San Marco in Milano.

Così fu ricordato da *“Biblioteca Italiana ossia Giornale di letteratura scienze ed arti”* Milano marzo 1817:

« ... *L'Italia ha fatto la perdita di un illustre suo cittadino, il cavaliere Fabio Ali Ponzoni, morto in Milano per violenta apoplezia nel giorno 3 di marzo, nella fresca età di anni 46, comandante di fregata al servizio della Spagna, ed uno de' più colti e più valorosi compagni del marchese Alessandro Malaspina nella celebre spedizione intorno al globo.*

Nell' aspettazione che in un giusto elogio si facciano conoscere distintamente i pregi non comuni di questo egregio ufficiale, noi crediamo di compendiarne alcuni, pubblicando le iscrizioni che furono esposte nei solenni di lui funerali, le quali portano l'impronta della verità espressa con animo penetrato dalla stima, dall' amicizia e dal dolore di chi le scrisse senza alcuna pretensione lapidaria.»



LO SPORT VELICO DELLA MARINA.

*Il nostro amico Antonio Formicola, finalmente portato in porto, insieme al coautore Claudio Romano, il terzo volume della "Storia della Marina da guerra dei Borbone di Napoli", Editore Ufficio Storico Marina Militare, 2025, pagine ???, € XX recentemente presentato al Salone del Libro di Torino, non avendo dimenticato il Notiziario ci segnala una interessante nota storica dello Sport Velico della Marina Militare pubblicato sulla "Rivista Marittima" febbraio 1948 (n°2) pag. 375/375.
Lo Sport Velico della Marina è stato istituito a Napoli nel 1935.*



LA RINASCITA DI MARIVELA NEL SECONDO DOPOGUERRA a cura di ANTONIO FORMICOLA

Gli avvenimenti della guerra ed il tormentato periodo del settembre 1943 sono passati come una bufera sulla tranquilla pace delle sedi di diradamento, ove le Sezioni Veliche della Marina avevano raccolto il loro ricco materiale per tenerlo al sicuro dall'azione distruggitrice dei bombardamenti. Più della metà della magnifica flotta è andata perduta e tutti i materiali di rispetto e di armamento hanno subito la stessa sorte! Nel giugno del 1945, quando finalmente si poté iniziare a fare il punto della situazione, si constatarono vuoti molto gravi e si dovette cominciare il lavoro come se mai fosse esistito il Marivela. Tutte le "situazioni" precedenti, tutti gli "incartamenti" erano andati perduti, nulla si sapeva sulla consistenza della flotta! La Direzione dello SVMM era stata sempre appoggiata al Comando dell'Accademia Navale, che, per i successivi trasferimenti da Livorno a Venezia e da Venezia a Brindisi, aveva dovuto lasciare parte delle casse contenenti "carte d'ufficio" nelle sedi occupate, col risultato che a Brindisi non vi era un foglio che trattasse di Sport Velico.



La prima operazione tentata fu il censimento ed, escluse le sedi di Taranto e Napoli ove la guerra aveva fatto sentire meno i suoi tragici effetti, le sezioni Veliche di Livorno, Spezia e Venezia erano completamente disorganizzate; senza contare poi tutto il materiale perduto in Jugoslavia, in Albania, nel Dodecanneso ed in Africa! Il lavoro fu lungo e meticoloso, il Governo della Repubblica di Salò aveva voluto cambiare qualcosa anche sulle imbarcazioni a vela ed infatti molte di esse, dopo aver avuto piallati la matricola ed il nome incisi sullo scafo, furono battezzate con nomi vari. Si dovette procedere al riconoscimento e per alcune barche, non avendo tutti i certificati di stazza, ci si è dovuti accontentare di ribattezzarle con i nomi tradizionali, di assegnar loro una matricola e di riprenderle in forza così come erano.

Nel triste periodo della repubblica di Salò, ad opera di singoli individui, lo S.V.M.M. subì il furto di un intero vagone merci carico di materiali che, provenendo dalla Germania, era diretto a Livorno. In tale vagone si trovavano, tra l'altro, le migliori vele da regata.

Sorvolando per brevità su tutta la mole di lavoro, che è stata lentamente ma continuamente svolta da Marivela, giungeremo subito ad esporre i risultati tangibili di questo sforzo che ha trovato validissimi appoggi negli Uffici del Superiore Dicastero.

Durante il 1945 l'attività fu naturalmente assai ridotta e per nulla coordinata tra le varie sedi. Ovunque vi erano delle imbarcazioni, l'iniziativa dei singoli supplì alla mancanza di organizzazione e si fecero regate interne. Marivela per conto suo, pur tenendosi al corrente con quanto avveniva nelle altre sedi, svolgeva la sua principale attività nel riordinare le statistiche e le situazioni e nel ripristinare l'efficienza della Sezione Velica dell'Accademia Navale che, per gli scopi didattici, era assolutamente necessario riprendesse al più presto la sua attività. Contemporaneamente, mentre si procedeva al riordinamento delle matricole e dei nomi, venivano ordinati numerosi e per permettere l'armamento delle imbarcazioni che erano già approntate con lo scafo.

Anche il primo semestre del 1946 passò nella lentissima riorganizzazione di tutto lo S.V.; e se si pensa alle difficoltà di comunicazioni, alla mole di "pratiche" che orano in evidenza, all'inerzia che si trovava per ristabilire l'osservanza delle norme, non sempre di pieno gradimento dei Soci, ecc. ecc., si comprenderà come

tale lavoro procedesse lentamente.

Ciononostante, Marivela si presentò ai Campionati d'Italia del 1946 con due imbarcazioni e riuscì ad assicurarsi il titolo.

Verso giugno dello stesso anno furono completamente disciplinate le Sezioni Veliche della Squadra Navale e della Sede di Taranto. In detta sede risiedeva e risiede tutt'ora la massima parte della Flotta dello S.V. e, ad elogio dei dirigenti di detto Sezioni, si deve dire che l'impulso dato alla rinascita della passione velica fu encomiabile e con risultati tangibili. Riporteremo in seguito i dati statistici.

Nello stesso 1946 fu disciplinata l'iscrizione dei Soci e si ebbero 663 iscrizioni controllate.

Effettuato un primo lavoro di censimento generale e dettagliato, fu provveduto alla compilazione di un "regolamento generale" che regolarizzasse i rapporti di tutto lo S.V, con gli Enti Sportivi Nazionali e che stabilisse le linee di condotta per tutte le Sezioni Veliche.

Nel febbraio 1947 fu tenuta una riunione presso Marisegrege Roma, durante la quale fu fatto il punto della situazione e furono stabilite le direttive da seguire.

Nello stesso periodo furono raccolte le nuove iscrizioni, che arrivarono a 517, e fu provveduto alla ordinazione di molto materiale, riuscendo a raggiungere un livello soddisfacente.

Furono anche ordinate due nuove imbarcazioni classe Stelle ai Cantieri Baglietto di Varazze, per poter contare su due buone barche in vista dei Campionati e delle Olimpiadi.

Ebbero vita e sviluppo, in tale periodo, le Sezioni Veliche di Venezia, di Napoli, di La Spezia, di La Maddalena e dell'Accademia Navale di Livorno. Furono ripartite ed effettuate le iscrizioni all'ISCYRA delle Flotte Stelle e in ogni sezione si ebbe lo sviluppo di una notevole attività di regate che rigenerò le forze dello S.V. culminando con la preparazione di quattro stelle per le regate preolimpioniche di Portofino e di quattro stelle per i Campionati d'Italia e d'Europa, i quali ultimi furono organizzati dalla Marina Militare con il valentissimo aiuto delle Società Veliche Napoletane e del Comando in Capo del Dipartimento M. M. del Basso Tirreno.

Esporremo brevemente quale sia l'organizzazione attuale dello S.V.M.M.. La Direzione Generale (Marivela) risiede a Livorno presso l'Accademia Navale e dipende in tutto e per tutto da Marisegrege. Essa provvede alle relazioni con gli Enti estranei alla Marina, traccia i programmi di attività, provvede all'acquisto dei materiali necessari per tutte le Sezioni Veliche e dà le direttive per tutto ciò che riguarda lo S.V.

Le Sezioni veliche sono sette: La Spezia. La Maddalena, Accademia Navale» Napoli, Squadra, Taranto, Venezia.

Inoltre Marivela amministra direttamente un limitatissimo numero di imbarcazioni (per ora tre stelle), che sono riservate alla partecipazione della Marina ai Campionati ed alle regate importanti.

Esiste un Comitato Tecnico (Comivela) composto con membri nominati dal Ministero su proposta di Marivela. Tale Comitato ha lo scopo consultivo per Marivela e per Marisegrege.

Circa l'amministrazione dei materiali si è provveduto a mettere "tutto" a carico di Marivela che tiene un unico registro d'inventario in contraddittorio con Marirag La Spezia. Le singole Sezioni Veliche sono sub-consegnatarie rispetto a Marivela; non hanno registro d'inventario vero e proprio e tengono il materiale suddiviso in 3 quaderni matricolari (imbarcazioni, materiali di consumo, materiali delle sedi sociali).

Marivela ha istituito presso la sua sede un magazzino generale dello S.V.M.M. rifornito con tutti i materiali di cui possono aver bisogno le sessioni veliche. Qualora una sede debba ricambiare qualche cosa, il materiale, dopo l'esame della giunta di verifica dell'Accademia Navale, viene cambiato al magazzino suddetto, che, successivamente, farà tutte le variazioni contabili al suo inventario.

I materiali di consumo per tutto lo S.V. vengono acquistati direttamente da Marivela, che provvede al rifornimento delle varie sezioni secondo le spettanze stabilite dal Regolamento.

Con questo sistema, che può sembrare pesante e macchinoso si ottiene il controllo diretto di tutta la gestione e si limitano le spese secondo un criterio generale e secondo le direttive impartite da Marivela, che le attua dopo aver consultato il Comitato Tecnico composto dagli ufficiali più competenti in materia,

Le somme occorrenti ad ogni Sezione per le spese minute di mantenimento sono prelevate, d'ordine di Marivela, dalle quote di associazione che provvedono d'altra parte a tutte le spese di cancelloria, di regali e varie.

Tradurremo in cifre quanto fin'ora esposto.

Prima dell'8 settembre 1943 risulterebbero che erano in forza allo Sport Velico le seguenti imbarcazioni: (**vedi tabella "Elenco "A"**) per un totale di 220 imbarcazioni.

Di queste, circa 81 erano destinate oltremare od in porti nazionali particolarmente esposti all'offesa aerea e precisamente: (**vedi tabella "Elenco "B"**).

Del totale di 220 imbarcazioni circa il 40% è andato perduto quasi certamente per cause belliche, il 15,5% non si è ancora recuperato e nulla vieta di pensare che esista sotto falso nome, mentre il rimanente 44,5% è ciò che costituisce oggi la Flotta della S.V.M.M, suddivisa: (**vedi tabella "Elenco "C"**); non comprendendo in queste, n, 2 stelle demolite nel 1947 ed un 8 mt. S, I, parimente demolito nello stesso anno. In totale oggi lo S.V.M.M. dispone di 100 imbarcazioni che, nel quadro generale della Marina, ridotta dal trattato di pace, rappresentano ancora una Flotta numerosa e sufficiente all'esercizio dello Sport Velico.

<p>MARIVELA - RISULTATI REGATE 1947 (seguito). SEDE DI VENEZIA MAGGIO 1947 Coppa della Laguna - 1ª prova - partenti 5: 1°. Gemma, tim. T.V. Ballarin Domenico, man. T.V. Bernoni Giulio; 2°. Regolo, tim. G.M. Darpich Aldo, man. G.M. Vidulli Marco; GIUGNO 1947 Coppa della Laguna - 2ª prova - partenti 5: 1°. Gemma, tim. T.V. Ballarin Domenico, man. T.V. Sandulli Mario; 2°. Regolo, tim. G.M. Darpich Aldo, man. G.M. Vidulli Marco. La gara in due prove è stata vinta dalla Stella Gemma. La Coppa era istituita solo per le derive 5.50 a cui venne abbinata la gara per le stelle. Coppa Biasutti - una sola prova - partenti 9:</p>	<p>2°. Gemma, tim. T.V. Ballarin Domenico, man. T.V. Bernoni Giulio; 4°. Regolo, tim. G.M. Darpich Aldo, man. T.V. Sandulli Mario. LUGLIO 1947 Trofeo S. Marco (da disputarsi in 3 prove) - 1ª prova partenti 9: Gemma (squalificato), tim. T.V. Ballarin Domenico, man. T.V. Bernoni Giulio; 2ª prova partenti 6: 1°. Gemma, tim. T.V. Ballarin Domenico, man. T.V. Bernoni Giulio; 3ª prova partenti 6: 2° Gemma, tim. T.V. Ballarin, man. S.T.V. Tornasi di Vignano; 3° Astrea, tim. Cap. G.N. Maltinti, man. T.V. Sandulli. Il Trofeo S. Marco è stato vinto dalla Bucintoro con la Stella Yvelise in seguito alla squalifica subita dalla stella Gemma nella 1° prova.</p>
---	--

Elenco "A"		Elenco "B"		Elenco "C"	
Tipo imbarcaz.	Quantità	Tipo imbarcaz.	Quantità	Tipo imbarcaz.	Quantità
8 mt. S.I.	1				
6 mt. S.I.	6	6 mt. S.I.	1		
6 mt. F.S.	4			6 mt. F.S.	2
6 mt. S.N.	15	6 mt. S.N.	9	6 mt. S.N.	2
Classe stelle	77	Classe stelle	18	Classe stelle	52
Classe Dinghy	77	Classe Dinghy	36	Classe Dinghy	30
Jole olimp.	14	Jole olimp.	6	Jole olimp.	5
Beccacini	18	Beccacini	8	Beccacini	6
Barche crociera	6	Barche crociera	3	Barche crociera	2
Varie	2			Varie	1
totale	220		81		100



PERSONAGGI

I numerosi, originali e graditi contributi di Peppe Peluso hanno avuto negli anni passati un'importante e significativo peso nel successo del nostro Notiziario. Le sue accurate ricerche ed i suoi studi, la maggior parte dei quali è orientata alla sua amata e storica terra natia di Pozzuoli lo hanno accreditato e fatto apprezzare presso i nostri lettori.



IL PALAZZO E IL GIARDINO DEL MAGGIORE GIUSEPPE PELUSO

Su via Crocevia, la strada che percorre il punto più alto del Rione Terra, si trova l'ingresso principale del Tempio di Augusto, oggi Cattedrale di Pozzuoli. È questo il centro dell'antica rocca; qui si esibisce l'amazzone Maria Puteolana e qui, per millenni, si sono svolte solenni cerimonie civili e religiose.

Su questa stessa strada affacciano due palazzi gentilizi, un tempo abitati da nobili famiglie; palazzo dei Lucignano e palazzo dei Mirabella e Ragnisco [mappa].



I Mirabella sono una nobile famiglia giunta nel seicento dalla Sicilia; non altrettanto i Ragnisco che, pur avendo uno stemma familiare, sono notai e professionisti e annoverano loro esponenti nella amministrazione municipale e nel clero diocesano. Il primo Ragnisco, Giacomo Antonio, è sindaco di Pozzuoli nel 1716; il notaio Ferdinando Ragnisco, rivoluzionario e simpatizzante giacobino, alla restaurazione borbonica è condannato a quindici anni di deportazione; il più famoso, Pietro Ragnisco docente universitario, ha avuto dedicata una strada. L'ultimo discendente, Raffaele Ragnisco, ha involontariamente donato un appellativo alla nominata residenza; oggi da tutti indicata come "Palazzo e Giardino del Maggiore".

Achille, notaio, e da Maria Carolina Lucignano. A fine 1907 si arruola nella Regia Marina e, prima come allievo e poi come macchinista di seconda classe, imbarca sull'incrociatore **Giovanni Bausan**, sulla corazzata **Napoli**, sulla gemella **Sardegna** e sulla **Regina Margherita** [matricolare].

Tutto il periodo della guerra italo turca lo trascorre a bordo del cacciatorpediniere **Fulmine** partecipando al bombardamento della città libica di Zuara.

Passa poi sui cacciatorpediniere **Granatiere**, **Bersagliere**, **Ostro**; lo scoppio della Grande Guerra lo trova imbarcato sull'esploratore **Alessandro Poerio**.

Nel 1915 riceve la nomina a 1° macchinista e, sempre in guerra, sarà imbarcato per cinque mesi sulla torpediniera **610L** e per altri undici sulla torpediniera **Albatros**.

Il 30 dicembre del 1917 riceve la nomina a sottotenente del Genio Navale e destinazione l'incrociatore **Varese** sul quale resta per ventuno mesi dei quali circa otto in periodo bellico.

Il 30 marzo 1919 riceve la nomina a Tenente Macchinista e per nove mesi imbarca sulla corazzata **Andrea Doria**, per altri due sull'esploratore **Premuda**, un mese sulla corazzata **Duilio** ed altri cinque di nuovo sulla

SERVIZI E PROMOZIONI		Stato del servizio	DATA	NA
Ingresso nella Marina Reale			1. 11. 1889	
Allievo macchinista			1. 11. 1889	
Macchinista di 2ª classe			1. 11. 1891	
Macchinista			1. 11. 1893	
Distaccamento macchinista sul legno				
S. Vito Maggiore, Reale Marina				
Torpediniera 610L			30. Dicembre 1917	
Macchinista 1° classe				
S. 2. 610L				
in base al servizio lungo il fido				

Doria.

Il 2 dicembre del 1923 riceve la nomina a capitano e per due anni dirige la sala macchina della torpediniera **Calipso**.

Nel 1926, ormai 37enne, sposa la nobile 19enne Maria Mirabella che, essendo a 12 anni rimasta orfana del padre Giuseppe, è dalla madre messa in collegio dove impara anche a suonare, cantare, ricamare e dipingere. Maria gli è cugina in quanto sua madre Maria Carolina Lucignano è sorella di Maria Teresa Lucignano madre della giovane.

Maria porta in dote l'antico nobile palazzo, col pertinente giardino di via Crocevia, dove gli sposi prendono ufficiale residenza.

Ma Raffaele deve lasciare a Pozzuoli la giovanissima sposa ed imbarcare per altri nove mesi sulla corazzata **Duilio** e due mesi sull'esploratore **Aquila**. È poi destinato all'Istituto Idrografico di Genova dove saltuariamente presta servizio sulle navi dell'istituto, la **Magnaghi**, la **Brennero**, l'**Istria** e l'**Ardito**.

Poi è destinato, sempre a Genova, a Ufficio Tecnico Genio Navale e in seguito come Direttore di Macchina imbarca per 19 mesi sul cacciatorpediniere **Aquilone**, otto mesi sull'incrociatore **Venezia** e dodici mesi sul cacciatorpediniere **Strale**.

Intanto, dopo la nomina a Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia nel 1931 ed aver ricevuto la Croce d'Oro per Anzianità di Servizio nel 1932, il 23 gennaio 1933 riceve la nomina a maggiore nel Ruolo Tecnico Navale ed inviato in Licenza Ordinaria di novanta giorni.

Il maggiore Raffaele Ragnisco trascorre questi tre mesi a Pozzuoli presso la Famiglia ed è ben accolto dal vicinato che così inizia ad identificare il palazzo con il suo occupante che, per la sua piacevole personalità, desta sempre più simpatia e curiosità. Quando lo si vede uscire o rientrare a casa, con la sua candida uniforme, è tutto un vociare di scugnizzi e la fornaia dell'adiacente via Ripa non accende il forno per non sporcargli la divisa con la fuliggine.

Così il vecchio nobile palazzo diventa il "**Palazzo del Maggiore**" e l'adiacente orticello, munito di grazioso gazebo dove Raffaele ama godersi meritati riposi, diventa per tutti il "**Giardino del Maggiore**".

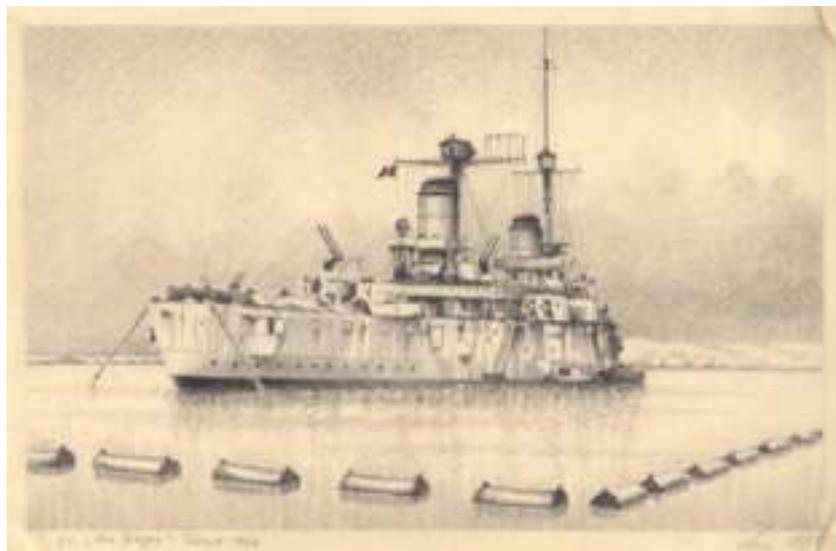
Nel maggio del 1933 è destinato alla Direzione delle Costruzioni Navali di Taranto dove trova alloggio anche sua moglie Maria che, in questa città marinara, partorisce l'unica figlia Marta.

Saltuariamente imbarca sugli esploratori Guglielmo Pepe e Carlo Mirabello e per un anno, tra il 1937 e 1938, svolgerà la funzione di Giudice Effettivo del Tribunale Militare Marittimo di Taranto.

Il 10 settembre del 1938 è inviato presso la Corderia Marittima di Castellammare di Stabia e, data la vicinanza con Pozzuoli, la moglie ritorna nel palazzo del Rione Terra.

La dichiarazione di guerra trova i due coniugi nelle citate destinazioni; nelle grotte d'età romana, ubicate nei sotterranei dell'antico palazzo, sono ricavati rifugi anti aerei che si rileveranno molto utili per gli occupanti e per il vicinato.

Il 20 dicembre 1940 il maggiore Ragnisco lascia Castellammare ed ha solo poche ore da trascorrere a casa, con



moglie e figlia, prima di raggiungere Tobruk, in Libia. Il giorno 5 gennaio del 1941 si imbarca sull'incrociatore **San Giorgio**; questa nave, seppure ancorata nella baia, necessita di un maggiore che diriga le macchine utili ai piccoli spostamenti e alla fornitura di energia.

Innumerevoli saranno gli attacchi subiti dal glorioso incrociatore, specialmente nel corso dell'Operazione *Compass*, nella difesa di quella importante piazzaforte [foto **San Giorgio**].

Il 22 gennaio del 1941 l'estremo sacrificio; il San Giorgio è affondato e gli inglesi catturano l'equipaggio che è inviato in India, nei campi intorno Bangalore. Raffaele, in quanto ufficiale, è inviato nel famoso "camp 25" di Yol.

Per un anno e più non si hanno notizie del maggiore e il vicinato, con grande rispetto, giornalmente chiede notizie di quel simpatico ufficiale che per tanti anni ha visto percorrere affabilmente i vicoli della rocca.

La guerra infuria e le conseguenze son ben presto palpabili in una zona abitata per lo più da pescatori a giornata e da manovali avventizi.



Su al "Rione Terra" diventano celebri due finestre del "Palazzo del Maggiore"; sono quelle dell'ampia cucina posta a piano terra con affaccio su vico SS. Acuzio e Eutichete. Fuori questi varchi in molti si fermano a guardare la servitù indaffarata, ad annusare gli odori e fantasticare sulle preparazioni. Da queste stesse aperture, nel corso del lungo conflitto, usciranno pietanze per piccoli e grandi bisognosi dell'antica rocca di Pozzuoli.

Raffaele Ragnisco, dopo oltre cinque anni di dura detenzione, è rilasciato a Bombay il 4 aprile del 1946 e raggiunge a Napoli il seguente giorno 22 [*foto detenzione a Bombay*].

Subito ritorna a Pozzuoli ed ancora oggi la figlia afferma che, pur avendo trascorso una vita intera in paesi lontani, il luogo che il maggiore ha sempre identificato come casa è qui, al Rione Terra.

Per la fragile condizione fisica, che risente delle privazioni sofferte in prigionia, è dispensato dal servizio attivo e collocato a riposo nella Riserva.

I disagi, e il clima, subiti nei sessantatre mesi di prigionia incidono sulla sua salute e saranno la causa della sua prematura morte, avvenuta in data 12 maggio 1953.

Solo l'otto settembre del 1950, poco prima della morte, riceve la nomina a Tenente Colonnello del Genio Navale. In questo Corpo la carriera è più lenta che nel Corpo Stato Maggiore e la prigionia ha certamente ritardato una promozione che sarebbe giunta anche prima [5].

Seppure la figlia racconti che il Padre era Tenente Colonnello tutti coloro che l'hanno conosciuto lo ricordano come il "maggiore".

MINISTERO DELLA DIFESA

DIREZIONE GENERALE PER IL PERSONALE MILITARE
V REPARTO - 11^a DIVISIONE - DOCUMENTAZIONE MARINA

Indirizzo Postale: Viale dell'Esercito, 186 00143 ROMA

Posta elettronica: personmil@personmil.difesa.it

Posta elettronica certificata: personmil@postacert.difesa.it

PdC: 2^a Sez. Matricola Ufficiali M.M. Funz. Amm. dott. Simone Vitali

Tel. 06469136580 - Cell. 3333320642

Allegati: 1

OGGETTO: Tenente Colonnello del Genio Navale (Direttore di Macchina) Raffaele RAGNISCO nato l'11 novembre 1889 a Pozzuoli (NA) - rilascio estratto matricolare per ricerca storica.

A

Sig. Giuseppe PELUSO

DEDICATO AI GIOVANI CHE VIVRANNO PER MARE

Un bell'esempio, positivo e significativo, di una intera vita dedicata al mare, quella che il comandante Michele Riccio, giunto serenamente al meritato traguardo delle novante primavere, ci racconta in questo suo ricordo. Nativo di Procida, ma residente a Ischia, dopo l'Istituto Nautico i primi viaggi sui motovelieri e poi le grandi petroliere transoceaniche fino al Comando. Con la maturità, i compiti dirigenziali nelle compagnie d'armamento.

In finale fondamentale il consiglio che il Comandante Riccio lancia ai giovani studenti degli Istituti Nautici tramite le pagine del nostro Notiziario.



NOSTALGICI RICORDI DI UN GIOVANE STUDENTE DEL NAUTICO ORA NOVANTENNE

di MICHELE RICCIO

Nel 1950, dopo la licenza media, scelsi l'iscrizione al primo anno di nautico dell'istituto "FRANCESCO CARACCILOLO" di Procida, intenzionato a conseguire il diploma di asp. Cap. di lungo corso. Alla fine del biennio fui fortunato, in quanto allo stesso istituto fu concessa la riapertura della sezione capitani (all'epoca esisteva solo la sezione macchinisti).

Le tradizioni familiari erano state per generazioni Capitani di coperta, per cui vivendo in ambienti ricchi di dialoghi ed argomenti relativi a fatti di mare fui attratto da quell'indirizzo professionale, ne dovevo solo verificare l'idoneità fisica e mentale. Chiesi a mio padre, che era del mestiere, di provare con un imbarco se era vita che potevo affrontare. Mi propose, alla fine del terzo anno (1953) un imbarco da mozzo su un motoveliero di 300 tsl con motore ausiliario di 150 HP denominato "Janus", di proprietà dell'agenzia ARENA di Baia. Accettai dopo essermi accertato della promozione al quarto anno. Il M/V effettuava viaggi con carico di pozzolana dai pontili di ferro con rotaie di Baia per Cagliari indi caricare carbone a S. Antioco per Salerno ove, pulite le stive, caricavamo doghe di botti per Siviglia e da Siviglia vino in botti per Civitavecchia. La prova alla quale mi sottoposi non fu del tutto confortante, in quanto esistevano tutti i presupposti per dover superare il quasi costante mal di mare, dati i tratti del mediterraneo che si attraversavano. Questa prima esperienza non fu incoraggiante per decidere la vita futura. Sbarcai a fine settembre per riprendere il corso di studi, durante l'anno scolastico ero spesso preso da dubbi se continuare o cambiare indirizzo. Decisi di continuare e riprovare l'esperienza l'estate successiva. Ottenuta la promozione al quinto nautico a giugno 1954 mi decisi a riprendere la prova. Stesso motoveliero a cui fu cambiato il nome da "IANUS" ad "AMALIA ARENA".



Foto 1



Foto 2

L'esperienza restò meno traumatica, forse perchè ero salito a bordo con più determinazione, di giorno in giorno cominciavo a sentire meno il disagio da mal di mare.

Continuammo ad effettuare viaggi più o meno simili a quelli dell'anno precedente. A fine settembre chiesi di sbarcare per il ritorno a scuola, ma trovandoci a S. Antioco in attesa del carico, il Comandante mi consigliò di attendere per sbarcare a Salerno. Durante l'ultima traversata da S. Antioco a Salerno, lasciato Capo Carbonara, con il mare grosso e vento di burrasca da SW che impediva qualsiasi andatura, il capitano decise, per nostra fortuna, di dirigere per Arbatax, ove trovammo l'opportuno ridosso.

Sostammo circa 36 ore per poi riprendere la traversata, che non fu delle migliori. Arrivammo a Salerno il 13 di ottobre 1954, dove apprendemmo da notizie della nostra agenzia dell'affondamento della M/N "VINCENZO ONORATO" che

avevamo incontrato alla partenza da S. Antioco e dirigeva ad ovest della Sardegna. Tale notizia fu traumatica e sconvolgeva la decisione che avevo determinatamente preso per il mio futuro.

L'ultimo anno del nautico ripresi coraggio ed attribuii l'episodio al destino.

(Foto 1 e 2: Prime esperienze di vita di bordo)

Ho conseguito il diploma a Giugno del 1955. Sono imbarcato a Dicembre stesso anno da Giovanotto di coperta su navi petriere della società "TEXACO" conseguendo tutti i gradi fino a Comandante.



Nel 1965 sono entrato nei ruoli organici della SPAN, poi CAREMAR. Per concludere, posso dire che le perplessità iniziali sono state fugate e compensate dalle successive felici esperienze. Ho potuto accertare negli anni che la vita di mare mi ha dato tanto in formazione caratteriale e soddisfazioni.

Gli ultimi miei incarichi sono stati: capitano d'armamento con CAREMAR e TTT LINES.

Ai giovani che intendano intraprendere tale carriera posso consigliare, anzi raccomandare, di effettuare le dovute riflessioni nell'iniziare la carriera: verificate la vostra predisposizione ed il vostro spirito di sacrificio ed adattamento.

UN FORTE AUGURIO A TUTTI GLI UOMINI DI MARE.



Dal 1897 L'OPERA DELLA LEGA NAVALE ITALIANA NELLA STORIA DELLO YACHTING

La Lega Navale Italiana e la sua coeva Rivista (organo ufficiale) hanno avuto sin dalla loro istituzione (1897) un ruolo fondamentale per la propaganda e lo sviluppo della nautica da diporto, degli sport del mare e tutto quanto ad esso connesso. L'influenza e l'incisività della sua azione è ampiamente rappresentata nel seguente editoriale del Direttore sul numero di dicembre 1924 di "Italia Marinara", che scosse l'intera opinione pubblica nazionale. Non dobbiamo mai dimenticare quella che la Lega Navale ha fatto in Italia per il diporto nautico.

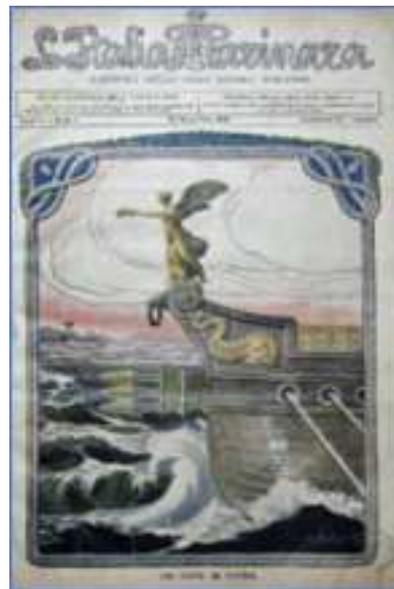
(dalla rivista "LA VELA" Bollettino Mensile - Anno II - Trieste, Gennaio 1925. N° 1 del R. Yacht Club Adriaco - Alto Patronato S.M. IL RE)

L'Italia Marinara - Rivista mensile della Lega Navale Italiana - ha pubblicato nello scorso dicembre un vivace articolo del suo direttore Francesco Aponte sul problema portuario genovese nei riguardi dello yachting. L'articolo in parola ha avuto larga risonanza negli ambienti sportivi genovesi, tra i quali una crescente agitazione si va ormai determinando, facendosi sempre più vivo e diffuso il desiderio di veder rimosso una buona volta, e senza altri inescusabili indugi, quello che rappresenta oggi il maggiore e più vero ostacolo al libero sviluppo della marina regionale da diporto.

Siamo lieti anche noi di ospitare oggi nelle nostre colonne l'articolo del collega Aponte. che venne di già integralmente riprodotto dai più noti e diffusi quotidiani della Liguria.

*

**



Una copertina della rivista della LNI

Abbiamo altra volta accennato all'assurda situazione che vien fatta nel porto di Genova alle navi da diporto, le quali non hanno nell'emporio marittimo della Superba - né nelle sue vicinanze immediate - un posto adatto di ancoraggio.

In tutti i paesi stranieri - dove l'importanza del diporto nautico trova presso i poteri pubblici e nella coscienza popolare il suo giusto riconoscimento - non v'è grossa o piccola città marittima, fluviale o lacustre che non possenga il suo porto per gli yachts.

Genova, che è il primo centro marittimo d'Italia, non ha nulla di simile, e per un complesso stranissimo di circostanze, il suo vasto bacino portuario non è in grado di offrire alcuna ospitalità alle imbarcazioni sportive. Questa inaudita deficienza, che nessun altro paese marinaro avrebbe tollerato neppure per un giorno solo, dura nella Capitale marittima d'Italia da oltre un ventennio!

Chi scrive queste note cominciò al riguardo a gettare apocalittiche grida di allarme una dozzina di anni addietro, allorché, capitando a Genova per la prima volta, ebbe modo di constatarei a quali incredibili eroismi avessero dovuto sottostare quei pochi disgraziati che cocciutamente si ostinavano a voler fare dello sport nautico nel solo modo in cui questo sport si possa... non accademicamente praticare, possedendo cioè delle imbarcazioni da diporto.

Ai suoi appelli sdegnati e furibondi, si associò allora entusiasticamente ed autorevolmente Salvatore Ernesto Arbocò, il compianto Skipper del "Secolo XIX".

Vi furono riunioni, comizi, assemblee; radunate affollatissime e solenni.

Venne fuori anche un progetto - con annesso disegno in scala - per la costruzione di un porticciuolo di yachting che avrebbe dovuto sorgere a levante della città, nei pressi di Vernazzola.

Per qualche mese fu un fuoco tambureggiante di "memorandi", di voti, di messaggi, di ordini del giorno, di proteste, ecc. ecc.

Pareva che da un momento all'altro il Palazzo di Sant'Agostino e quello di via della Mercede avrebbero divampato ed arso sotto la pioggia ininterrotta di quella prosa incandescente che prendeva simultaneamente di mira i titolari della Marina e dei Lavori Pubblici.

Poi sopravvenne improvvisa la guerra e tutto rimase di colpo lettera morta.

Ma ora che la pace è ritornata, e che con la pace la navigazione da diporto ha ripreso in Liguria un insospettato e promettentissimo impulso, occorre rimettere sul tappeto questo ventennale problema, e non più abbandonarlo fintantoché esso non sarà stato adeguatamente e radicalmente risolto.

La nostra Sezione genovese - sempre vigile e premurosa per ciò che riguarda lo sport nautico della regione - già dallo scorso anno ha fatto sentire in proposito la sua voce.

Anche il R.Y.C. Italiano - che da tempo a questa parte sembra risorto a nuova vita - ha sempre allo studio questa faccenda del problema portuario.

Il deputato collega Benettini ha cercato infine a varie riprese, scrivendo su giornali e Riviste, di richiamare su questa deficienza non più tollerabile l'attenzione degli sportivi di Liguria.

Ma la disunione di tutte queste forze isolate, e la discontinuità della loro azione singola, non è d'altronde riuscita ad ottenere che l'annoso problema facesse un solo passo verso la soluzione.

E' necessario pertanto unire tutte codeste forze, aggregarvi tutte quelle altre che potranno ad esse associarsi, ed iniziare un piano metodico e perseverante di azione affinché il comune obbiettivo venga una buona volta e compiutamente raggiunto nel più breve termine possibile.

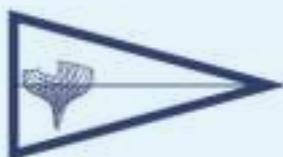
Una città come Genova deve avere il suo rifugio per le navi da diporto!

Ed in Italia, dove per iniziativa o col contributo statale, si costruiscono ad ogni piè sospinto palestre ginniche, ippodromi e piste automobilistiche, il Governo ha l'inderogabile dovere di provvedere senza indugio di sorta a dotare la prima città marittima del Regno di un posto di ancoraggio per le imbarcazioni sportive.

La Lega Navale Italiana intende farsi promotrice di un movimento che induca il R. Governo ad assolvere questo suo dovere, e chiama all'uopo a raccolta quanti in Genova, e nella Liguria tutta, riconoscono l'opportunità di questa battaglia che noi vogliamo fervidamente combattere - e che dobbiamo stravincere! - per il prospero avvenire della nostra marina da diporto.

(Firmato: **Francesco Aponte**)





ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

Dal Tirreno all'Adriatico è partita la ruggente stagione 2025 delle vele d'epoca dell' AIVE.

Per chi ha come fine quello di preservare il patrimonio storico, artistico e tecnico degli yachts d'epoca è un rito che ogni anno si ripete con entusiasmo e nuove energie.

Le seguenti schede appositamente preparate vi daranno la possibilità di conoscere e conservare i dati delle prime manifestazioni di maggio e giugno 2025.

Buon vento a tutti!



VELE D'EPOCA DELL'ALTO TIRRENO
LE GRAZIE DI PORTO VENERE | 22-25 MAGGIO 2025

Sono concluse le Vele d'Epoca Alto Tirreno. Trofeo tralattiero organizzato dalla Lega Navale Italiana di La Spezia e la Sezione Vela della Marina Militare, che vede sul gradino più alto del podio:

- 1. Margherita di Carlo Banti - Aive d'Epoca
- 2. Perle della Marina Militare - Vela Classica
- 3. Freya di Luca Caviglioli - Vela Classica
- 4. Manuella V di Guido Tommasi - S.M. S.C.

Sono stati consegnati anche alcuni premi speciali, tra cui:

- 1. Barbara e Vittorio di Elisabetta - Memorial Roberta Salamoni
- 2. Carmelo Inge - Carosquad - Premio Scuderia Giancarlo Lodigiani
- 3. Penelope - Diego Sergio Guazzoni
- 4. Manuella V come primo classificato della classe marina più numerosa, Trofeo del Presidente RND Porto e Conaggio

"Sono molto soddisfatto delle prestazioni della nostra barca nelle ultime regate, abbiamo ottenuto due primi posti tra le tre regate, ma il tempo compensato. Nella seconda prova, pur essendo stati battuti, abbiamo ottenuto un arrivo di testa e l'uscita del troppo strarimbato e lento, aumentata grazie all'azione vento puntato a bordo del mio amico."

A La Spezia le condizioni meteorologiche sono sempre difficili da leggere, con continui cambi tra bonaccia e vento forte. Per fortuna abbiamo a bordo qualcuno capace di prevedere bene il vento e guidarci nella direzione giusta.

"Calmarella era ottima, così come l'organizzazione e l'accoglienza del Capitano Scudiero, della Lega Navale di La Spezia e della Sezione Vela della Marina Militare."

Ed è Carlo Banti di Margherita a scrivere la regola di questo fine settimana.



GRANDI REGATE INTERNAZIONALI SANREMO 2025
VELA & SAPORI | 28-31 MAGGIO 2025

Si è conclusa a Sanremo l'edizione 2025 delle Grandi Regate Internazionali, che ha visto la partecipazione di oltre 30 imbarcazioni d'epoca e classiche nel suggestivo contesto della Riviera dei Fiori.

Sul gradino più alto del podio:

- 1. Volina - Regata Crociera e Village 2
- 2. Sandra - Sargemars
- 3. Ista - Clon
- 4. Falcon - Village 1
- 5. Cristina - Oreste
- 6. Resolute Salmon - Classe ICJ

"Greylog ha partecipato con entusiasmo alle Grandi Regate Internazionali di Sanremo 2025, insieme ad altre 30 imbarcazioni. Tre giornate con condizioni molto diverse: vento sostenuto il primo giorno, bonaccia il secondo e una brezza più stabile il terzo.

Una bella regata, ben organizzata e accompagnata da un buon vento, che ci ha permesso anche di testare le migliori attitudini veliche: Greylog ha infatti montato un nuovo genoa, e queste prove sono state ideali per metterlo a punto.

Prossimi obiettivi: le Vele d'Epoca a Imperia... o forse anche Cannes!" - Paolo Sestini, armatore di Greylog.

• A completare il tutto, il festival Vela & Saperi, con momenti conviviali, showcooking d'autore e la tradizionale cena di gala con musica dal vivo e fuochi d'artificio.



1° CAPRAIA SAIL RALLY 13-16 GIUGNO 2025

Si è conclusa lunedì 16 giugno la quinta edizione del Capraia Sail Rally organizzata da Vela Storiche Maremma, che quest'anno ha celebrato anche il ventennale dell'Associazione.
Tante partecipazioni, due regate scottate con vento intorno ai 10 nodi e un rally di avvicinamento con multipartenza e tracking. Nel corso della settimana per l'assegnazione del Trofeo Challenge Fedele Ondine Martirino Cavatini di Capraia.



Anche quest'anno, ha dichiarato il presidente R2D Gianni Ferrarini, "ringraziamo i tanti equipaggi e i ruoli scottati intervenuti, come Montumbo del 1988 e il Gargemont Windchill del 1971, che oltre a rispondere in banchina al Museo Galleggiante hanno potuto disputare due regate che regala costiere, Capraia con vento intorno ai 15 nodi di intensità".

📌 Risultati anticipati

🏆 Trofeo Challenge Fedele Ondine Martirino Cavatini di Capraia - Daphne (1974 - Atalga)

📌 Raggruppamenti VSV

VSV 0 → 🏆 Mariella - 🏆 Windchill

VSV 1 → 🏆 Gaeta - 🏆 Ota

VSV 2 → 🏆 Penelope - 🏆 Cristina

VSV 3 → 🏆 Sula - 🏆 Daphne

📌 Classifica OM - venerdì 13 giugno

Yacht Epoca → 🏆 Mariella - 🏆 Gaeta

Yacht Classici → 🏆 Penelope - 🏆 Cristina

📌 Trofeo Challenge Costa di Capraia Classici - "regata inversa" (14 giugno) - Montumbo
(Cristina prima sulla linea, ma fuori concorso per oltre 200m)

📌 Day Day 2025 - programma:

1. Montumbo - 2. Terzuani - 3. Daphne - 4. Half Moon - 5. Pilgrim

📌 Avvicinamento con la musica degli Scappati e Torta Seng nel decennale della loro fondazione.



1° VELE STORICHE A PUNTA ALA 16 GIUGNO 2025

Domenicà 15 giugno la flotta ha raggiunto il Marina di Punta Ala per la prima edizione delle Vele Storiche a Punta Ala, in collaborazione con lo Yacht Club Punta Ala.

Un nuovo appuntamento per il Museo Galleggiante di VSV, con grande interesse da parte del pubblico e tante barche in banchina, tra cui Tullì e Lufulùkka.



Lunedì 16 si è disputata una regata costiera su 5 miglia con vento da sud a 6 nodi.

📌 Classifiche:

🏆 Rally multipartenza Capraia - Punta Ala

🏆 Lufulùkka

🏆 Vittoria

🏆 Barbara

📌 Raggruppamenti VSV

VSV 0 → 🏆 Mariella - 🏆 Lufulùkka

VSV 1 → 🏆 Anere V - 🏆 Barbara - 🏆 Vittoria

VSV 2 → 🏆 Penelope - 🏆 Cristina - 🏆 Montumbo

VSV 3 → 🏆 Pilgrim - 🏆 Tullì - 🏆 Half Moon

📌 Aperitivo allo YCPA preceduto da "welcome on board" per i soci, in una cornice che ha unito tradizione Navale e convivialità.



PORTOPICCOLO CLASSIC 2025

Si è conclusa con successo la 4ª edizione della Portopiccolo Classic. Sul gradino più alto del podio:

📌 FINALE di Antonio Barolo - CLASSIC

📌 FINISSIMO di Pietro Barca - PASSIRE

📌 FANTASIA di Daniele Meris - OPEN 1

📌 LUNA di Fabio Geronzi - OPEN 2

📌 L'OLA di Stefano Micheliaco - ICR (FOTON)

📌 S'ETHRA di Fernando Barolo - SCARRELLI

📌 Ecco alcune voci dai protagonisti

"Sono soddisfatto sia come annuncio di fantasia che come co-organizzazione. La regata è andata molto bene, con una partecipazione in crescita rispetto alle edizioni precedenti. Grazie ha sereno condizioni particolari, tra vento leggero e affliche nebbie, ma tutto si è svolto al meglio. Anche gli eventi a terra - cocktail, degustazioni e premiazioni - hanno funzionato bene, in un bel clima di partecipazione." - Daniele Meris.

"Per Carlo Pini è stata una regata molto positiva. Le condizioni erano ideali per la barca, con vento sui 6-8 nodi, in particolare all'alba, quando è stato un po' più forte rispetto a domenica. Le prove a banchina sono state ben gestite e l'accoglienza a terra è stata, come sempre, ottima. Un bel fine settimana di vela e condivisione!" - Massimo Pirella.

"La Portopiccolo Classic 2025 è stata una regata ben organizzata, sia in acqua che a terra, con i regattisti gestiti con attenzione e rispetto e ben riuscite occasioni di socializzazione ed intrattenimento.

Bella l'atmosfera, grazie anche al clima favorevole e a un contesto sempre suggestivo. Il confronto ha funzionato bene anche con poco vento, in fondo azzurro inuti. Un ottimo risultato e ben condotto!" - Antonio Barolo.

📌 Un grande merito a tutti gli armatori, agli equipaggi e allo Yacht Club Portopiccolo, che hanno contribuito a rendere questo evento un vero successo, allineando la tradizione e della passione per la vela classica.



LEGA NAVALE



AN. V N. 1 GENNAIO - 1909

Abbonam. annuo L. 3
 Unione postale . . . 4
 Num. separat. Cent. 25
 > arretrato > 50

L'abbonamento incomincia dal primo Gennaio e col primo Luglio.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Presidente: V. Ann. Sen. N. Duca Canavari, Presid. Gen. della L. N. I.

Consiglieri: Corbi cav. uff. dott. Antonio B.

- id. Gennarelli Goffredo
- id. Griffini Umberto
- id. Menzocchi cav. A. Ronzagli comand. cav. Giovanni
- id. Sabatini ing. prof. Vettorelli

Direttore della Rivista:
 Prof. Cav. F. Pametti.

ORGANO DELL'ASSOCIAZIONE LEGA NAVALE ITALIANA

Elevara ad Ente Morale con R. Decreto del 28 Febbraio 1907.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

ROMA - VIA DELLA VITE, 11 - TELEF. 91-74 - ROMA

Tutto ciò che riguarda la parte finanziaria della Rivista (abbonamenti, ecc.) dev'essere inviato all'Amministrazione.

SOMMARIO

- ... Per la catastrofe del 20 dicembre 1908.
- F. Pametti** — Un pensiero dell'ing. Marcano sulla nostra Armata.
- D. Amatore** — Il bilancio della Marina per l'esercizio 1908-1909.
- V. Agnauer Pamplly** — Per i nostri Bombarcatori.
- C. Ronzagli** — L'idea delle grandi missioni navali nel 1908.
- E. Grazi** — Il caso del Navigatore e il capitano marchese di Palermo.
- F. Orlandi** — La navigazione italiana al II Congresso Internazionale della Turchia.
- Stevenson** — Una perdita italiana.
- G. Ronzani** — F. L. Cattaneo — A. Zari — La Lega Navale e nel I Congresso per le biblioteche popolari.
- Sci** — Modigliani, Marinuzzi, Alberti, Marzulli.
- E. Ciampi** — Lo sport nautico in Italia.
- Argenti** — I venti del mare — di V. E. Beccaria.
- Atti** — L'azione del popolo italiano.
- Parte ufficiale: Comandante della Marina — Appunti di Istoria e geografia — Illustrazioni: Periodici, Poesie — Avvisi ecc.