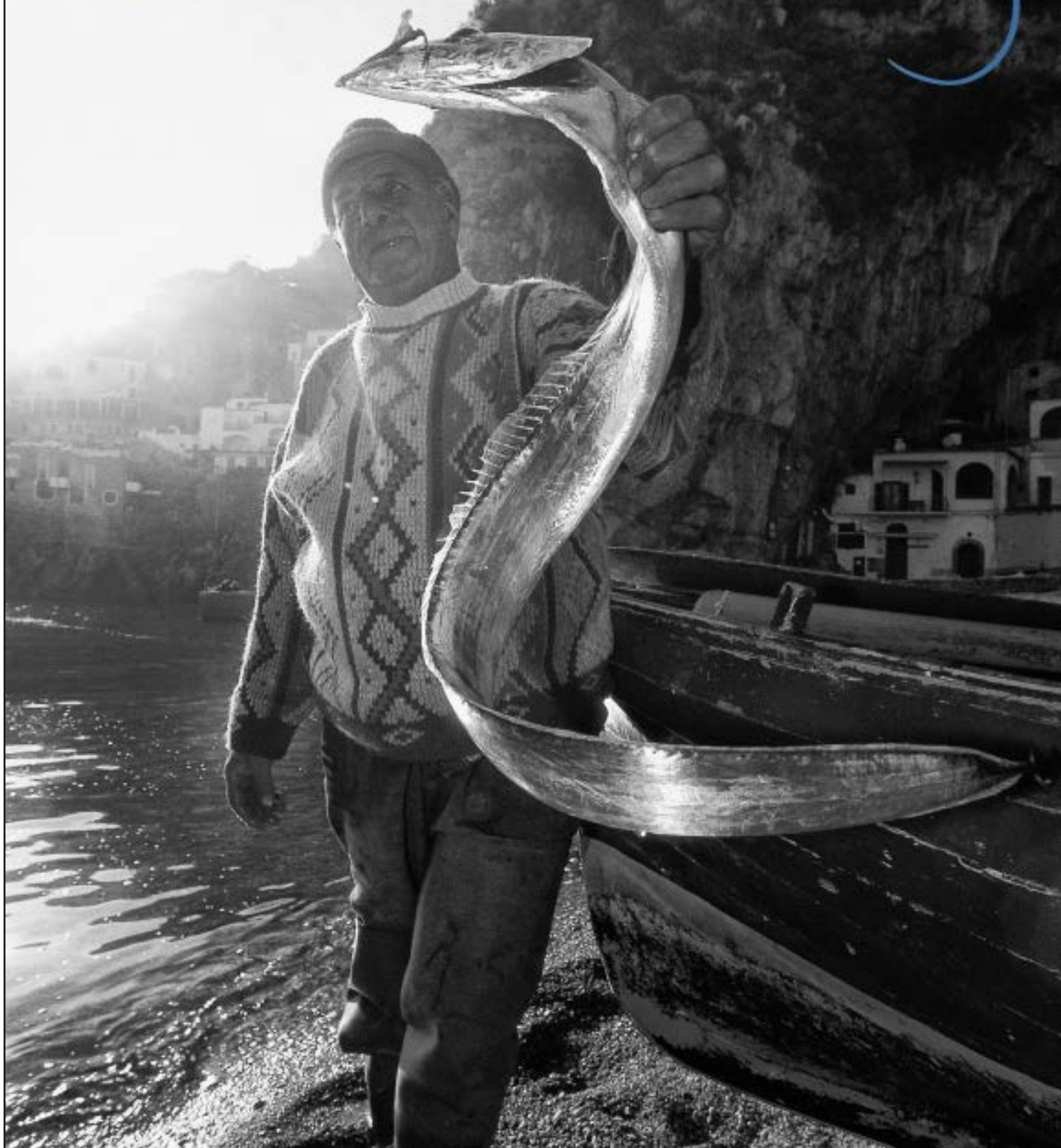




LUGLIO 2023
N° 131

Notiziario CSTN



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XII - N° 131

NOTIZIARIO ON-LINE

luglio 2023

SOMMARIO

- Editoriale pag. 1
- I meravigliosi transatlantici italiani pag. 2
- Storia della Vela: i J-Class pag. 16
- Le voci del *Santa Lucia* pag. 24
- Modellismo che passione pag. 30
- L'odissea del *Trieste* pag. 32
- La Regata dei Tre Golfi pag. 36

EDITORIALE

Il "Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN" ha ripreso, finalmente dopo una lunga pausa iniziato con lo scoppio del Covid, la propria attività culturale con la presentazione del volume "Gli ultimi giorni del Comandante Plinio" romanzo storico del giovane archeologo e dottore di ricerca Alessandro Luciano (Marlin Editore) nonché Ufficiale della Riserva dell'Arma dei Carabinieri Nucleo Tutela Patrimonio Culturale. Un numeroso e scelto pubblico ha seguito l'evento che si è concluso con le interessanti domande poste all'autore. Il CSTN ha in preparazione a partire dal prossimo settembre un programma di attività culturali di particolare interesse che sarà opportunamente diffuso su questa rivista.

Foto e grafica di copertina di *Blue Passion*: Nella foto di copertina: "Il pescatore mostra con orgoglio la sua preda. La storia dell'antico mestiere biblico si perde nella notte dei tempi, ma l'animo di chi lavora duramente sul mare è sempre lo stesso".

Hanno collaborato: *Luigi Castaldi, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Francesco Toti Gandolfi, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Roberto Perrone Capano, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Michele Schiesaro, Antonio Tommasi.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

I MERAVIGLIOSI TRANSATLANTICI ITALIANI

Con una ricostruzione tecnica e storica che inorgoglisce, Michele Schisano, nuova penna d'oro del nostro Notiziario, racconta la storia di uno dei più noti transatlantici italiani meglio noto nel mondo della navigazione come "Italian Line" poi tragicamente naufragato tra il 25 e il 26 luglio del 1956 a seguito di collisione in mare aperto con la nave svedese Stockholm. L'articolo ben merita il numero delle pagine che ha richiesto.



ANDREA DORIA: l'orgoglio del Made in Italy

Genesi del Transatlantico italiano più bello al mondo

MICHELE SCHIESARO

Durante la Seconda Rivoluzione Industriale, il simbolo del progresso è rappresentato dal transatlantico ovvero il mezzo di trasporto dell'epoca in grado di collegare velocemente nazioni agli antipodi del mondo. A tal proposito, significative sono le parole dello scrittore Jhon Ruskin il quale sostiene che "la nave di linea è la cosa più onorevole creata dall'uomo che vive in società". Nei primi del Novecento, il transatlantico vive una vera e propria età dell'oro divenendo il simbolo di prestigio delle varie potenze economiche industrializzate. Così, negli anni tra i due conflitti, si assiste alla creazione di veri e propri sontuosi palazzi galleggianti. Tale fenomeno coinvolge pure l'Italia e le sue compagnie di navigazione con la rincorsa alla creazione delle celebri

★ First Class Pool, one of three aboard the Andrea Doria.

Beauty sails the Sunny Southern Route

In the swaying modern décor of the handsome Conte Biancamano... in the rich appointments and Old World air of the graceful Saverio and Valente, beauty sails this cruise-liner route to Europe. The lovely Andrea Doria is so lovely she's called that she's been called "a floating guide to art."

Whether ship you choose, the flawless service of Italian Line is yours, the superb cuisine of Continental chefs... and you'll dance, play, eat, swim, live in beauty on the Sunny Southern Route to all Europe.

Coming this year to Christopher Columbus, stars ship of the lovely Andrea Doria.

Italian Line
"ITALIA" Società di Navigazione S.p.A. - Genova
The new Travel Agent in AMERICAN EXPRESS (General Agent) - 27 Broadway, New York 4, N. Y.

ANDREA DORIA - EXPRESS OFFICE ON THE SUNNY SOUTHERN ROUTE - 4 INFO TO GENOVA - 3 INFO TO NAPLES - 2 INFO TO CHANG AND GENOA - SATURNIA - VULCANI - CORTE MURGHAN - 14 AGOS - PORTUGAL - NORTH AFRICA - CROCIERE - BRAN - MADRID - BARCEL - PAET - SCOT

"navi di stato" *Rex* e *Conte di Savoia*. Il secondo conflitto mondiale porta alla perdita, quasi totale, del naviglio mercantile nazionale che in parte viene affondato dai sommergibili nemici e dall'altra ceduto come pegno di guerra agli americani. Così, tra il 1945 e il 1946 il governo De Gasperi si trova a dover affrontare il problema della ricostruzione non solo di una flotta nazionale ma anche dei porti bombardati e cosparsi di carcasse affondate e dei molti cantieri sparsi lungo le coste della penisola e rasi al suolo dalle incursioni aeree degli Alleati.

In questo scenario di rinascita, un esempio del nostro modus operandi tipico del Dopoguerra che raggruppa sia le eccellenze tipiche di un'artigianalità consolidata nel corso dei secoli che la vivacità di una cantieristica navale nazionale in pieno rilancio, ben s'identifica nel transatlantico *Andrea Doria*.

Appartenente alla "classe ammiragli" assieme alla Cristoforo Colombo,

Fig.1 - Pubblicità americana della "rotta del sole" percorsa dai transatlantici della Italia-Società di Navigazione.

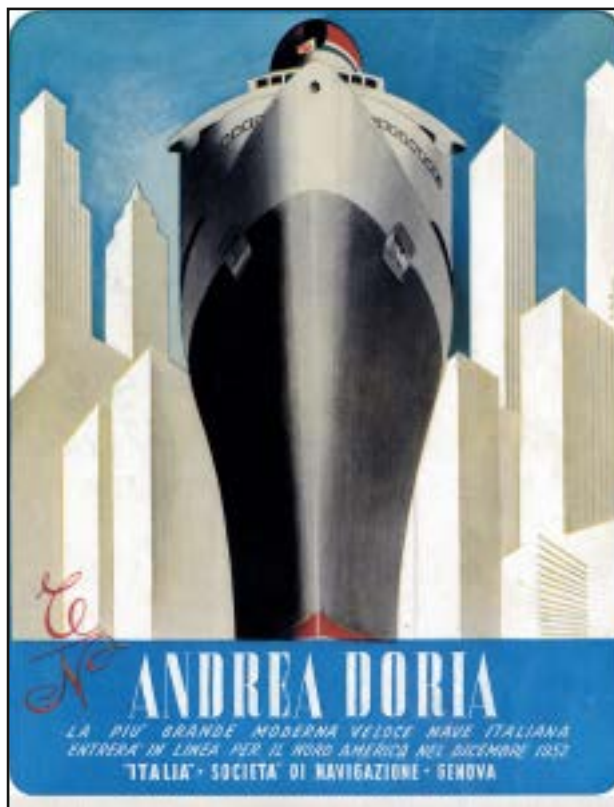
questa nave di linea è stata commissionata nel 1951 dalla compagnia armatrice Italia per la prestigiosa rotta verso il Nord America. (Fig. 1)

A differenza dei predecessori *Rex* e *Conte di Savoia*, autentici levrieri degli oceani, questo transatlantico benché sia di dimensioni e prestazioni inferiori, è lo stesso in grado di attirare la clientela americana grazie alla sua cucina, all'impeccabile servizio all'italiana, alla calda rotta del Sud chiamata dagli americani "The Sunny Southern Route" (diversamente dai transatlantici delle compagnie inglesi e tedesche che navigavano ad una latitudine più vicina al circolo polare artico) e, infine, al raffinato gusto estetico dell'arredo di bordo.

Per la compagnia *Italia*, l'*Andrea Doria* deve rappresentare la flag ship ovvero la nave ammiraglia, simbolo della rinascita di un paese che, a seguito degli orrori e delle tragedie del fascismo e della guerra, vuole ritornare all'attenzione del mondo per l'arte, la cultura e per quel buon vivere che successivamente passerà alla storia come "la dolce vita". Pertanto, nulla, riguardo la sua costruzione, può esser lasciato al caso. Ecco che l'*Andrea Doria*, grazie all'armonia delle linee esterne e

all'innovativo layout degli interni basato sul concetto di classe unica, viene considerata un capolavoro dell'architettura navale degli anni cinquanta fregiandosi dell'appellativo di più bella nave del mondo

Infatti, per quanto riguarda l'aspetto esterno il transatlantico prende ispirazione dai suoi predecessori migliorando però l'equilibrio dei volumi esterni e ponendo maggiore attenzione alle forme curve plasticamente raccordate delle sovrastrutture. Pure il grande fumaiolo richiama la plasticità delle linee esterne risultando più armonioso rispetto alle unità precedenti.

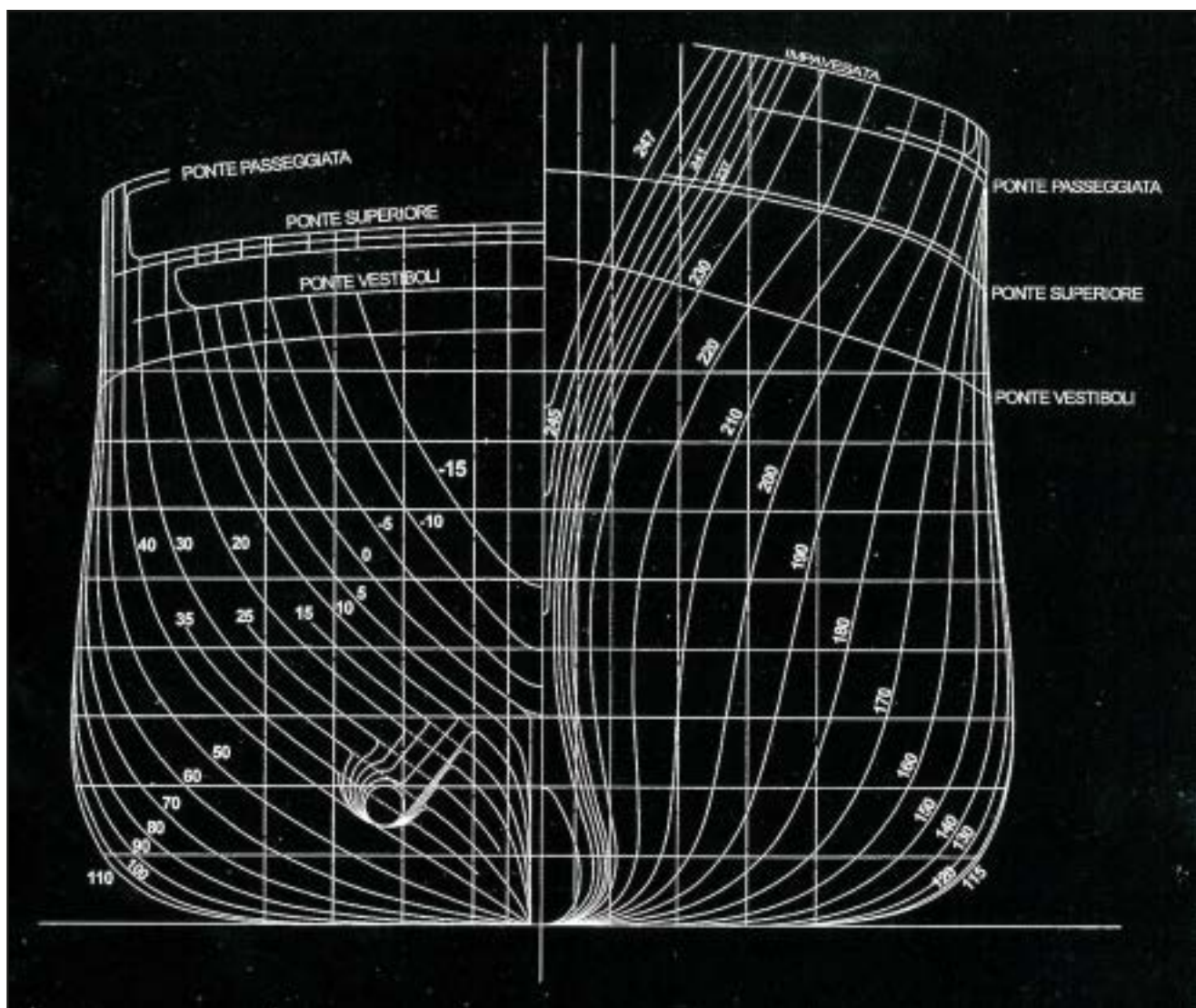


Poster pubblicitario dell'Andrea Doria



Ritratto ufficiale dell'Andrea Doria realizzato nel 1952 da Giovanni Patrone.

Lo scafo, progettato dall'ingegnere triestino Nicolò Costanzi e caratterizzato da linee armoniose, presenta una parte dell'opera viva allargata (da ordinata 50 ad ordinata 150 per una lunghezza complessiva di 76 metri) per meglio ottemperare la normativa sulla nuova SOLAS (Security Of Life At Sea) del 1948 senza dover aumentare il pescaggio del transatlantico ed evitando di adottare la zavorra fissa.



Piano di costruzione delle sezioni verticali dell'Andrea Doria che evidenziano le linee armoniose dello scafo.

L'innovativo layout degli interni è incentrato sul concetto democratico di eliminazione delle classi a bordo. Ciò è visibile nei saloni delle due classi superiori che, a differenza dei decenni precedenti in cui era molto viva la distinzione sociale, ora sono ubicati sullo stesso ponte così da poterli mettere facilmente in comunicazione durante il servizio di crociera. Inoltre, tutti i comfort presenti sulla nave (piscine, aria condizionata, sale soggiorno, ecc.) sono a disposizione di tutti i passeggeri sia che siano di prima classe sia di quella economica. L'*Andrea Doria* è altresì famoso per gli interni progettati da celebri architetti e designer degli anni Cinquanta capaci di concretizzare la loro creatività attraverso l'esperta manodopera artigianale presente sul territorio nazionale.

Significativa la pubblicità statunitense del 1952 che ritrae una serie di figure artigianali (tessitore, vetraio, sarto) mettendo così in evidenza l'ottimo lavoro di squadra perfettamente coordinato e necessario per la realizzazione di un progetto multidisciplinare come la costruzione di un transatlantico.

The lovely new

Andrea Doria



These men have built a ship...



What gives a ship that thing called personality? From where come those qualities of warmth and friendliness? How do you take the coldness out of steel? How do you breathe life into glass and tile? You won't find the answer in blueprints. You can't do it with money or calloused hands. You build such a ship with your heart.

Into every detail of this lovely vessel have gone the skill and pride of the greatest artisans of Italy. Every mural, every tapestry, every rug and chair . . . each exquisite bit of glassware and every glowing tile is the work of craftsmen. Yes, a ship is built of many hearts. This is the tradition of Italy. This is the *Andrea Doria*.

The completely air conditioned *Andrea Doria* crosses transatlantic service to New York in December. *Special West Indies Cruise January 30 . . . 17 glorious days.*

Italian Line

"ITALIA" - Società di Navigazione - Genova
See your Travel Agent or
AMERICAN EXPORT LINES (General Agents)
27 Broadway, New York 6, N. Y.

ANDREA DORIA express service on the "Sunny Southern Route" • 8 days to GIBRALTAR • 8 days to NAPLES • 9 days to CANNES and GENOA
SATURNIA • VULCANIA to LISBON • GIBRALTAR • BARCELONA • PALERMO • NAPLES • CANNES • GENOA

Publicità statunitense della fine del 1952

Per la progettazione degli interni, la società armatrice Italia indice, come di consueto per tutto il naviglio della flotta, un concorso architettonico a inviti che prevede l'assegnazione in lotti di gruppi di sale a ogni partecipante. Vengono così selezionati gli architetti e i progettisti più affermati dell'epoca tra cui Gio Ponti e Nino Zoncada per l'arredo delle sale di prima classe del ponte passeggiata; Gustavo Pulitzer Finali per il

belvedere e le sale da gioco e lettura e scrittura di prima classe; Giulio Minoletti per le aree balneari di tutte e tre le classi e, infine, Ugo Ratti per gli spazi destinati a quella turistica. Tra tutti, spetta al celebre architetto milanese Gio Ponti l'incarico per la progettazione della porzione più prestigiosa del transatlantico. Per meglio comprendere l'operato del progettista lombardo bisogna ricordare che all'epoca la nave rappresentava l'unico mezzo di trasporto per attraversare gli Oceani e quindi il solo medium capace di collegare popoli e culture differenti. Ponti intuisce che tale mezzo, oltre a svolgere la sua principale funzione, può essere utilizzato come un importante veicolo per la promozione dell'immagine italiana all'estero poiché evidenzia il primato artistico, l'industria e l'artigianato di qualità. Nella fase di ricostruzione morale e materiale del Paese Ponti, attraverso l'*Andrea Doria*, vuole trasmettere al mondo intero il messaggio di un'Italia "risorgimentale" che, riemergendo dalle ceneri della Seconda Guerra Mondiale, appare nuova e migliore gettando così le basi di quella "linea italiana" che nei decenni successivi raggiunge un'affermazione indiscussa identificandosi nel fenomeno del "Made in Italy".

Tale visione viene subito condivisa e perseguita dal collega veneziano Nino Zoncada attraverso l'allestimento di alcuni dei transatlantici più importanti del secondo dopoguerra tra cui anche l'*Andrea Doria*. Questa nave si

può considerare come un vero prodotto dell'industrial design in cui le esigenze tecnico-nautiche, i requisiti ospitali e l'impianto distributivo vengono coniugate con le qualità estetiche. Ciò che risalta del progetto è la coerenza tra il disegno dello scafo, delle sovrastrutture e degli allestimenti interni. Con la nascita dell'*Andrea Doria* il transatlantico assume una sua precisa connotazione distinguendosi sia dall'imitazione dell'architettura terrestre (albergo o palazzo) tipica delle navi dei primi anni del XX secolo, sia dalla dimensione di villaggio turistico galleggiante caratterizzante le moderne navi da crociera. L'architetto milanese e il designer veneziano collaborano insieme nella difficile ricerca d'integrazione del complesso delle sale con l'architettura navale che inevitabilmente impone dei limiti dimensionali. Il grande bar, ad esempio, si articola attorno al cofano di macchina che riduce notevolmente lo spazio da destinare agli ospiti a bordo. Per risolvere il problema, la coppia di progettisti decide di utilizzare degli specchi fumé come pannellature

rettangolari delle pareti longitudinali del locale così da ampliarne l'infelice geometria condizionata dal volume tecnico centrale. Inoltre, il soffitto è realizzato con lastre d'alluminio che, nascondendo la luce indiretta sul fondo bianco, sembrano sorrette da profili di alluminio color oro disposti trasversalmente. Il locale che meglio riassume la filosofia progettuale di Ponti incentrata sul ruolo essenziale e rappresentativo delle arti contemporanee a bordo è la sala di soggiorno di prima classe. Elemento caratterizzante non solo quest'ambiente ma anche tutta la nave in sé è l'opera pittorica di Salvatore Fiume intitolata "La leggenda d'Italia" che occupa tutte le pareti perimetrali (Fig. 5).



Fig 5: Pubblicità americana disegnata da Walter Richards nel 1952 che mostra Salvatore Fiume mentre dipinge "La leggenda d'Italia".



Fig 6: Il soggiorno di prima classe di Ponti e Zocanda.



Fig 7: In una nicchia della sala di soggiorno di prima classe, integrata nel dipinto, era collocata una statua dell'ammiraglio Doria realizzata da Paganin.

La tela raffigura un immaginario scenario di piazza italiana popolata da uomini e donne abbigliati con costumi secenteschi e intenti ad ammirare un'esposizione di opere d'arte italiane, statue romane quattrocentesche, architetture romane e toscane realizzate dai più grandi maestri (**Fig. 6**).

Nella paratia poppiera il dipinto crea un'ansa che, grazie a una prospettiva sfuggente di archi e scalinate rinascimentali, costituisce lo sfondo per una grande statua di bronzo realizzata dallo scultore Giovanni Paganin e raffigurante l'ammiraglio Doria (**Fig. 7**).

L'opera di Fiume è composta da più tele dipinte ad olio dallo stesso pittore nel suo studio a Canzo e, successivamente, arrotolate su grandi rulli e trasportate presso il cantiere di Genova Sestri per essere incollate sulle pannellature grezze. Ponti supervisiona la stesura dell'opera pittorica cercando di rispettare l'obiettivo che si è prefissato ovvero quello di richiamare i capolavori della storia dell'arte italiana attraverso un'ottica e una sensibilità contemporanea così da celebrare l'onore del nostro Paese. Infatti, il dipinto allegoricamente simboleggia un nuovo Rinascimento italiano postbellico e la nave stessa diviene l'ambasciatrice della promozione turistica del Paese ricordando, soprattutto ai passeggeri stranieri, la ricchezza artistica del territorio. Pertanto la navigazione con l'**Andrea Doria** può essere simbolicamente interpretata come l'inizio di un viaggio ideale di una vacanza nella penisola da tutti sognata e vagheggiata.

L'opera d'arte di Fiume è senza dubbio la più spettacolare, se non la più originale, riuscendo nell'intento di fare dell'**Andrea Doria**, come alcuni commentatori dell'epoca dissero, "una nave costruita attorno ad un dipinto".

Attraverso questo dipinto Ponti riesce a ribadire il suo pensiero riguardo l'arte a bordo delle navi specificando che, al posto di sculture e quadri appesi ai muri, la paratia stessa viene trasformata in una grande opera d'arte. La tela del pittore siciliano ben s'integra nell'ambiente poiché pensata per adattarsi alle curvature delle pareti contribuendo ad aumentare la prospettiva dello spazio. Tali scelte artistiche testimoniano un certo fermento e interesse tra gli esteti di tutto il mondo mettendo in risalto l'importanza, per quel periodo storico, che il disegno del transatlantico assume nel campo dell'architettura e dell'arte contemporanea. Se agli inizi del XX secolo gli arredi dei piroscafi sono affidati alla carpenteria navale che si occupa di allestire gli ambienti con mobili, credenze e cassapanche dall'aspetto massiccio, scomodo ma inconfondibilmente navale, nei decenni tra le due Guerre gli interni vengono realizzati da squadre di falegnami, ebanisti, tappezzieri pronti a nascondere la struttura della nave e qualsiasi elemento in grado di ricordare al passeggero di trovarsi a bordo di un bastimento e non sulla terraferma. L'ambiente interno viene così mascherato da un iperdecorativismo proprio del gusto della nobiltà e dell'alta borghesia degli anni Venti. Pertanto, non vi è una collaborazione tra l'ingegnere navale confinato nei suoi calcoli e l'architetto strettamente vincolato a celare la struttura progettata dal suo collega. Soltanto nel secondo Dopoguerra vi è una più intensa sinergia tra le due figure professionali e una maggiore ricerca nella bellezza formale del prodotto meccanico attraverso la forma aerodinamica o funzionale quale elemento essenziale di qualità e quindi di successo del prodotto stesso.

Come viaggio inaugurale della turbonave avvenuto nel dicembre del 1952, la compagnia armatrice *Italia* organizza una crociera esotica (chiamata “la crociera del sole”) lungo le coste del Mediterraneo con meta in alcune città e isole sull’Atlantico rivelandosi un grande successo (*Fig. 8*).

Le calde destinazioni da raggiungere, caratterizzate da un clima mite fanno dimenticare ai passeggeri il rigido inverno. A bordo vige un’atmosfera di festa e di svago grazie all’ottimo servizio d’intrattenimento degli ospiti. Questi, apparentemente liberi di organizzarsi la giornata secondo le proprie preferenze, sono invitati a seguire il “programma della giornata” stampato dalla tipografia interna presente a bordo sotto forma di *depliant* (*Fig. 9*).



Fig 8: Poster che pubblicizza la “Crociera del Sole” e la prima traversata dell’Atlantico.



Fig 9: La tipografia di bordo dell’Andrea Doria. (fotografia di Italo Rainato).



PRIMA CLASSE	
Level 7 Settembre 1958	Durante la notte l'ora di bordo sarà ritardata di 50 minuti
Ore 7.30 - 8.00	PRIMA COLAZIONE
Ore 8.30	SANTA MESSA nella Cappella
Ore 8.30	BAGNO in piscina (tempo permettendo) L'uso della piscina è riservato ai bambini dalle 9 alle 20 e dalle 22 alle 24.
Ore 9.00	Esercizi di cultura fisica (Sala Ginnastica) Rivolgersi al Maestro di Ginecchia
Ore 10.00	GIOCHI DA PONTE (Rivolgersi al Conieriere del Ponte)
Ore 11.00	Tiro al piattello - Gara « COPPA ANDREA DORIA » - Rivolgersi al Deck Steward
Ore 11.00	Continuazione delle lezioni di lingua italiana.
Ore 11.00	Corazzoni con sandwiches servite in passeggiata
Ore 12.30	SECONDA COLAZIONE
Ore 16.15	THE CONCERTO
Ore 16.45	CINEMATOGRAFO nella Sala Feste. Venerdì programmazione il film <i>Sailor of the King</i> in lingua Interpretato da Jeffrey Hunter - Michael Rennie
Ore 20.00	PRANZO DI CONMIATO
Ore 22.00	BALLO DI GALA NELLA SALA FESTE
Ore 24.00	BUFFET FREDDO
CREDITO ITALIANO UFFICIO BANCA - Orario: 11 - 12 - 18 - 20	
FOTOGRAFICI Le fotografie scattate durante il viaggio sono riprese sulle apposite tavole attivate dietro al Com. Bar di La Mamma. Per le prenotazioni rivolgersi dalla ora 9 alle 20 e dalle 22 alle 24 presso lo studio fotografico Photo Fotografica.	
ULTIMO GIORNO Aspettate Nightlife seral presso l'Ufficio Comandante Riparazione il 15 %.	

Fig 10-11: Programma della giornata a bordo del transatlantico italiano.

All'interno vi sono riportate numerose attività da svolgersi nell'arco della giornata (Fig. 10 e 11). Molteplici sono i giochi previsti all'aria aperta lungo i ponti lido (Fig. 12).

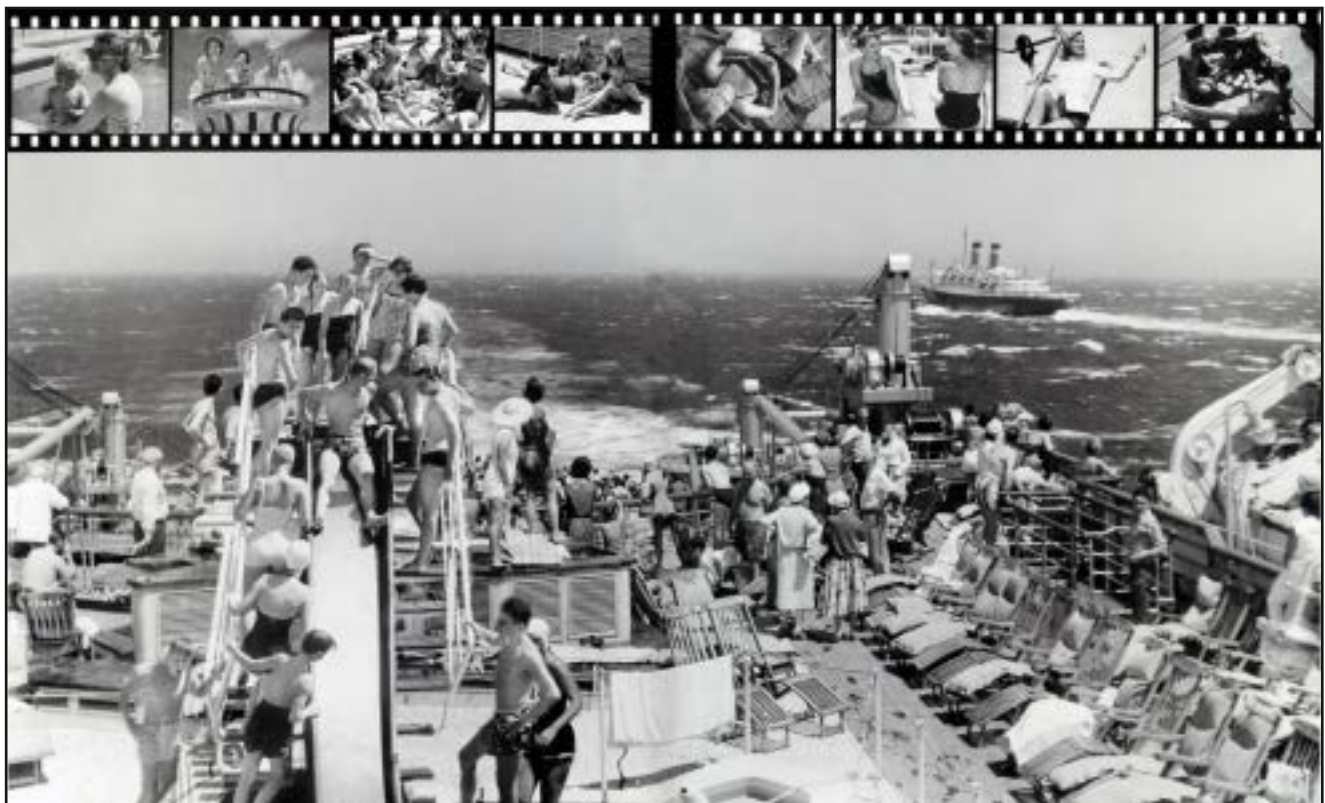


Fig 12: Passeggeri in rotta per New York si godono il clima caldo e soleggiato della "rotta del sole". (fotografie di Italo Rainato).

I più famosi sono la “corsa dei cavalli” (gioco dell’oca eseguito sul ponte scommettendo sui singoli cavallipediti), lo “shuffleboard” e il tiro al piattello. Altri giochi come “mordi la mela” rappresentano delle occasioni di ritrovo in cui i passeggeri, spesso di nazionalità diverse, possono mettersi alla prova (*Fig. 13.1-2-3-4-5*).



Fig 13.1



Fig 13.2

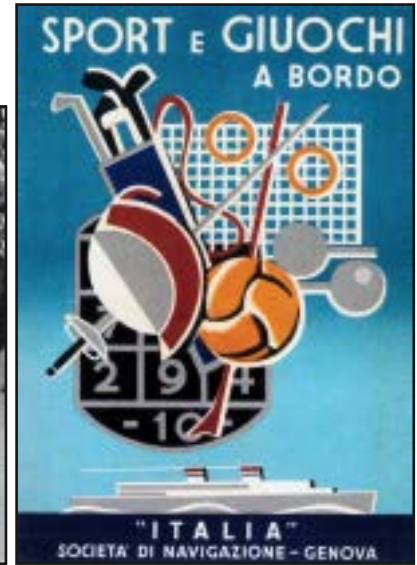


Fig 13.3



Fig 13.4



Fig 13.5

Fig 13.1-2-3-4-5: Giochi di bordo nel ponte lido: corsa dei cavalli, tiro al piattello, guida allo sport a bordo, scherma e deck tennis. (fotografie di Lorenzo Volante e Italo Rainato)

Un ulteriore aspetto fondamentale del servizio di accoglienza all’italiana e caratterizzante la vita di bordo è rappresentato dal cibo.

A fronte della prima e della seconda colazione e del pranzo (in realtà cena), sono previsti almeno tre spuntini. Tra le varie portate spiccano il brodo e i sandwich serviti alle 11; the, caffè e pasticcini nel pomeriggio e, per i più golosi, la spaghettonata di mezzanotte al termine delle feste danzanti (*Fig. 14 e 15*).





Fig 14-15: Menù di prima classe.

I vari reparti delle cucine sono in funzione dalle prime luci dell'alba fino a tarda sera, quando meloni e blocchi di ghiaccio sono scolpiti dagli chef per il buffet di mezzanotte (Fig. 16).

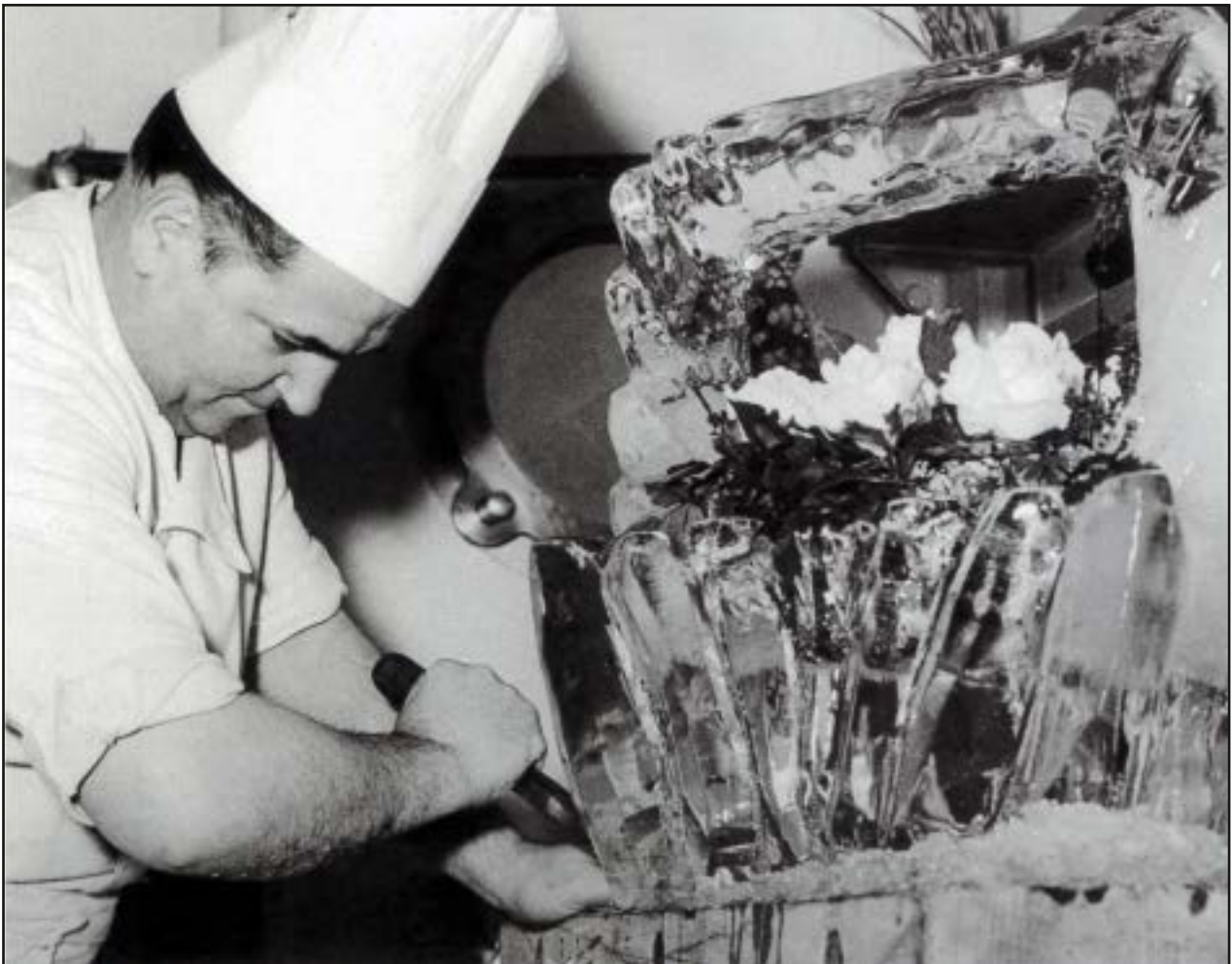


Fig 16: Chef intento a scolpire blocchi di ghiaccio per il buffet di mezzanotte (fotografia di Italo Rainato)

La cura del commensale si vede anche nei dettagli di organizzazione delle tavolate imbandite con un servizio piatti e porcellane denominato “vignette cinesi” prodotto da Richard-Ginori esclusivamente per l’*Andrea Doria*. Per quanto concerne l’argenteria, questa era curata dalla Ditta Broggi di Milano e realizzata in alpacca. E’ importante ricordare che l’elogio dell’arte culinaria a bordo risponde a un significato più profondo. Solo dieci anni prima dal varo della turbonave l’Italia, dilaniata dall’orrore della guerra, è pervasa dalla povertà e dalla fame. La ricchezza e l’abbondanza di cibo presente sul transatlantico servono per cancellare dalla mente dei passeggeri l’immagine di distruzione generata dal conflitto mondiale e per far loro dimenticare gli anni di sofferenza vissuti offrendo al mondo intero una prova tangibile che la nazione italiana è risorta dalle ceneri e galoppa veloce verso il benessere dell’imminente boom economico. Il successo ottenuto dalla crociera inaugurale e l’arrivo trionfale della prima traversata atlantica nel porto di New York contribuiscono ad accrescere notevolmente la fama del transatlantico attirando l’attenzione del jet-set internazionale e divenendo, pertanto, un naturale palcoscenico per “very important people”. Non a caso la compagnia armatrice ha studiato con molta attenzione la rotta della turbonave e i suoi relativi scali. Così, ad esempio, le tappe a Napoli e Cannes permettono di raccogliere sia le persone provenienti da Roma, sia quelle della Costa Azzurra consentendo ad attori, attrici, cantanti, musicisti, uomini di cultura e istituzioni di salire a bordo dedicandosi a una breve vacanza prima del loro arrivo a New York, all’epoca considerato il vero centro del mondo e degli affari. Nell’aprile del 1953 a Napoli s’imbarca l’attrice italiana Anna Magnani divenuta celebre per il film di Rossellini “Roma città aperta”; a Cannes il regista americano di film western John Ford e a New York Clara Boothe Luce, l’ambasciatrice statunitense a Roma e moglie di Henry Luce, uno dei più potenti editori della storia del giornalismo americano e proprietario di *Life*, *Fortune* e *Time* (**Fig. 17**).



Fig 17: John Ford aiuta Anna Magnani ad allacciarsi un'improvvisata gonna (fotografia di Lorenzo Volante).

Un altro astro nascente del cinema hollywoodiano che ha viaggiato sull'*Andrea Doria* è l'attrice Kim Novak, lanciata nel 1953 dalla Columbia Pictures come risposta di Marilyn Monroe. Nell'autunno del 1954 pure Alberto Sordi, simbolo della commedia italiana, sceglie l'ammiraglia italiana per un suo viaggio in America. Proprio in quell'anno inizia per lui la collaborazione con l'amico Rodolfo Sonogo il quale scriverà oltre cento sceneggiature di successo per l'attore romano. Perfino Cary Grant, assiduo viaggiatore di prima classe sul *Conte di Savoia*, trova nell'*Andrea Doria* una degna erede del piroscafo degli anni Trenta per raggiungere la sua casa in Costa Azzurra (*Fig. 18 e 19*).



Fig 18: Cary Grant con il comandante Pasquale Pezzuto (fotografia di Lorenzo Volante).



Fig 19: Alberto Sordi davanti il fumaiolo della nave (fotografia di Italo Rainato)

La vita mondana condotta dalle celebrità a bordo costituisce una vetrina importante per la moda dell'epoca. Negli anni Cinquanta, in Italia, la cultura conservatrice impone alle donne di vestirsi con abiti bigotti e castigati. Nelle spiagge il costume a due pezzi è severamente proibito da una legge voluta dal capo di gabinetto di allora Mario Scelba e gli agenti della Celere perlustrano i lidi delle coste italiane alla ricerca di trasgreditrici in bikini a cui farle multe salatissime a salvaguardia del pudore nazionale. In un clima di conservatorismo la moda italiana riesce ad aprirsi oltre un mercato ricco e d'élite diventando più popolare e accessibile a un pubblico ben più vasto. Si assiste, pertanto, alla trasformazione di molte attività da conduzione artigianale a vere e proprie industrie capaci di richiamare moltissime donne come lavoratrici iniziando così il riscatto dell'emancipazione femminile che rivendica ora l'equiparazione tra i sessi. Le nuove realtà industriali sono capaci di produrre modelli ripetuti mantenendo pregiata la fattura e diminuendo i prezzi per renderli alla portata dei ceti meno abbienti. E' proprio in questi anni che, sullo stampo degli store americani, nascono i grandi magazzini Coin e Rinascente offrendo fin da subito al consumatore una raffinatezza e una classe tutta italiana. I transatlantici divengono quindi un veicolo privilegiato della moda poiché costituiscono il punto d'incontro e di confronto di passeggeri cosmopolite provenienti da tutto il mondo che, sfoggiando i loro abiti in occasione delle feste di bordo, riescono a lanciare nuove idee e tendenze. Pure l'*Andrea Doria* ben si presta come sfondo a sfilate e relativi servizi fotografici. Nel 1954, a bordo della turbo nave italiana, le celebri sorelle Fontana presentano a New York la loro nuova collezione, mentre un rinomato magazzino londinese la sceglie come set per un cortometraggio pubblicitario per il lancio dei nuovi modelli di tailleur. A bordo convivono diverse tipologie di abiti con linee e modelli anche in contrasto tra di loro. I più indossati sono quelli che richiamano i costumi tipici delle dive del tempo (Audrey Hepburn, Marilyn Monroe, Sophia Loren e Gina Lollobrigida) (*Fig. 20-21*).



Fig 20-21: Modelle in posa a bordo del transatlantico.

La vicinanza al mondo della moda e al glamour è talmente forte che, nel 1955, il transatlantico italiano viene scelto come teatro del concorso di Miss Italia. Celebre è la foto scattata dal fotografo di bordo Lorenzo Volante che immortala le giovani finaliste sulla falchetta della nave (**Fig. 22**).



Fig 22: Finaliste di Miss Italia 1955 sulla falchetta della nave (fotografia di Lorenzo Volante).

L'*Andrea Doria* con i suoi 101 viaggi rappresenta il “canto del cigno” della marina italiana da passeggeri terminando tragicamente la sua illustre carriera con l’affondamento nel 1956 a causa dello scontro con la nave svedese *Stockholm*. L’accidentale affondamento del glorioso transatlantico metaforicamente ha rappresentato non solo la scomparsa di una bellissima nave sul fondale dell’oceano Atlantico, ma anche la fine di un “rinascimento” culturale, economico ed artistico che non si sarebbe più ripetuto.

A concludere, significative sono le parole espresse il giorno successivo il sinistro da Dino Buzzati in un articolo apparso sul Corriere della Sera in cui lo scrittore ricorda con rammarico ai suoi connazionali e al mondo intero come l’ammiraglia della flotta italiana abbia rappresentato “uno dei più perfetti concentrati, per così dire, del nostro Paese, una sintesi delle sue qualità più nobili, una delle più probanti testimonianze della nostra civiltà effettiva [...]. Non si fa una nave come l’Andrea Doria se dietro non c’è tutta una moltitudine organizzata di uomini d’alto livello intellettuale e tecnico. Questo il motivo per cui non è retorica dire che una bella nave fa onore al Paese che l’ha costruita”. (Fig. 23-24)

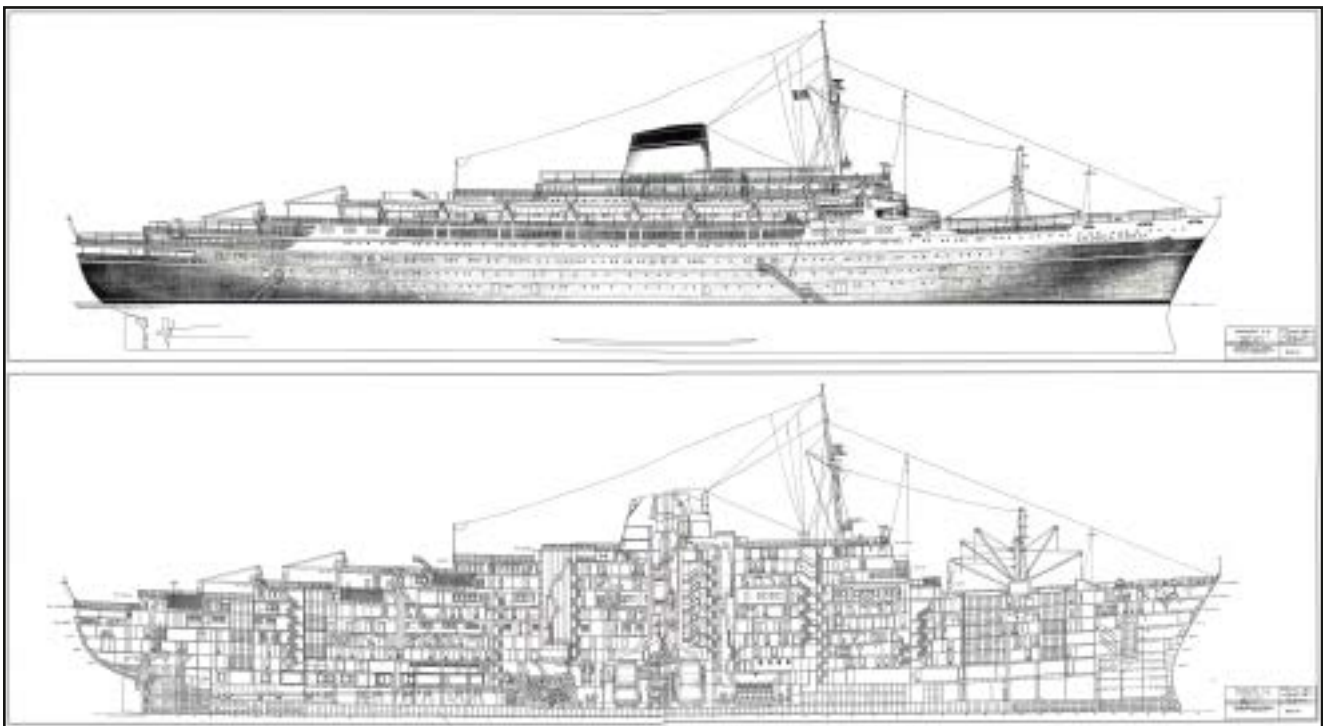


Fig 23: Profilo e sezione longitudinale della T/N Andrea Doria recuperati da Gino Chesi presidente dell’Associazione Navimodellisti Bolognesi.



Fig 24: Andrea Doria in navigazione tra Cannes e Genova (fotografia di Demetrio Conti).

STORIA DELLA VELA

I J Class: una favolosa storia nel mondo della vela agonistica ricostruita per il nostro Notiziario da Gianni Magnano. Prima che nascessero gli yacht erano progettati per essere sempre più grandi. Le imponenti dimensioni della classe Big Boat come "Lulworth" e "Britannia" facevano impallidire tutti gli altri yacht. Alla fine degli anni '20 si venne all'accordo su una Regola universale. Questa nuova formula controllava le dimensioni e il dislocamento dei nuovi yacht, consentendo loro di regatare nel modo più uniforme possibile. Quasi immediatamente, furono commissionati i progetti per i nuovi, massicci "armo delle Bermuda, senza bompresso".



ANNI TRENTA, L'ERA DEI J CLASS

La breve storia degli yacht più belli del mondo

GIANNI MAGNANO

La Coppa America è sempre stata fucina di innovazione fin dalla nascita nel 1851 per arrivare ai Cappers dotati di foils delle ultime sfide.

Certamente in tutte le innovazioni nella vela che hanno attraversato i secoli passati, una tra le più importanti riguarda gli anni Trenta del secolo scorso, quando la Coppa America era disputata dai mitici *J Class*.

Yacht di dimensioni grandiose con innovazioni che hanno rivoluzionato la storia della vela, con costi enormi per gli armatori che li fecero costruire.

In Coppa America in quel periodo, furono abbandonati gli armi aurici e furono adottate le vele bermudiane.

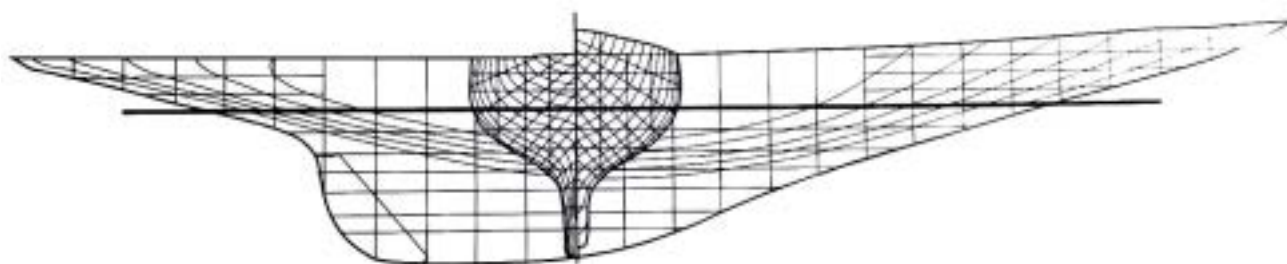
Le barche furono stazzate secondo la Universal Rule formula messa a punto nel 1903 da Nat Herreshoff che prevedeva regate corse in tempo reale, con i tempi calcolati dal colpo di cannone dello Start e non da quando lo yacht tagliava la linea di partenza, come era successo sino ad allora.

Purtroppo però la loro vita relativamente breve, anche per i costi enormi e per le dimensioni eccessive.

Tutto si consumò nel corso degli anni Trenta, *J Class* ne furono costruiti soltanto 10 al mondo 6 in America e 4 in Inghilterra più alcune Big Boats già esistenti che furono trasformate e ristazzate secondo i canoni della classe.

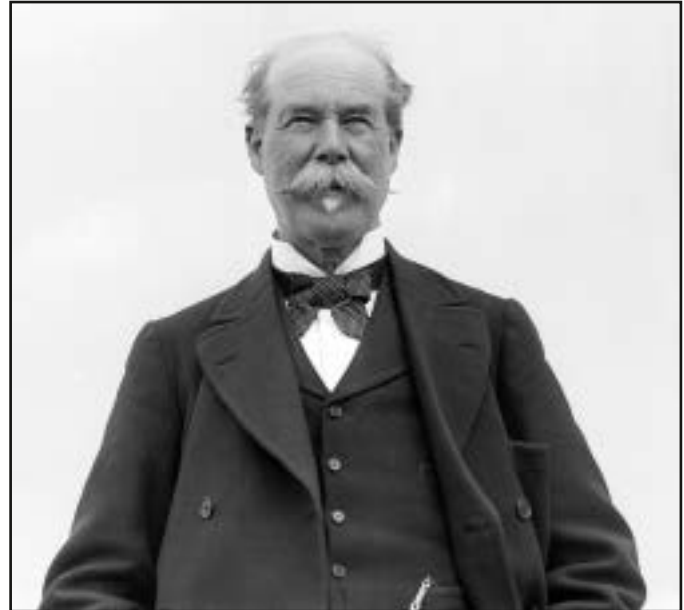
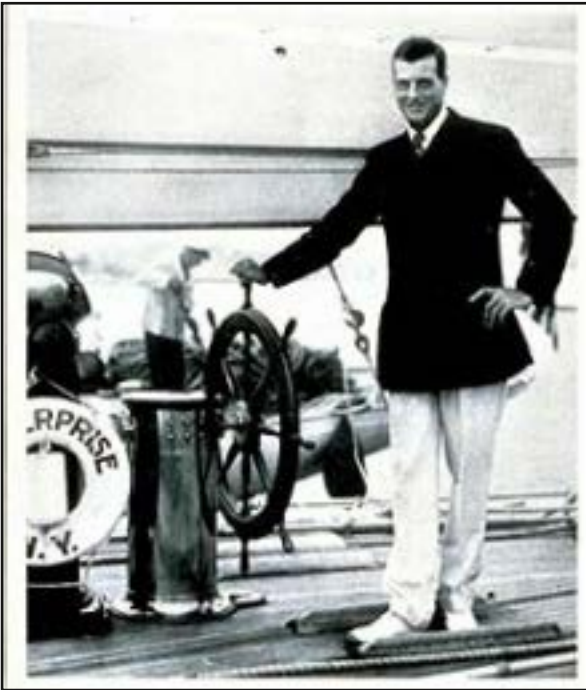
I proprietari di questi costosissimi yacht erano perlopiù i nuovi ricchi: Guinness, Singer, Vanderbilt e naturalmente lo scozzese Tomas Lipton.

Le regate si svolgevano al largo di Newport nel Rhode Island celebre località balneare frequentata dai più prestigiosi nomi della finanza americana.



Le stupende linee di scafo di un J Class.





Il finanziere Harold Vanderbilt con la moglie Gertrude finanziatori delle campagne degli anni Trenta. (a ds) Lo scozzese Thomas Lipton che tentò per oltre Trent'anni di aggiudicarsi la Coppa America senza successo.



I *J Class* secondo la *Universal Rule*, oltre le altre misure, dovevano avere una lunghezza al galleggiamento compresa tra i 76 e gli 87 piedi, e una lunghezza massima che arrivava a 120 piedi, oltre 36 metri, gli alberi erano alti 50 metri, avevano larghezza in media 6,5 metri, immersione di 4.5 metri e il loro dislocamento era di circa 150 tonnellate.

Per avere una ulteriore idea delle imponenti dimensioni si pensi che la randa misurava oltre 470 metri quadrati di superficie, costruita in cotone egiziano *Makò*, pesava quasi una tonnellata e per issarla alla drizza occorrevano 16 uomini, in regata si imbarcavano almeno quaranta persone!

I progettisti furono, William Starlig Burgess per gli Stati Uniti e C.E. Nicholson per l'Inghilterra. Si trattava di progetti molto complessi e non potevano che essere affidati a due grandi firme della progettazione navale dell'epoca.

Thomas Octave Murdoch (TOM) Sopwith ingegnere aeronautico e pioniere del volo

Burges e Nicholson avevano gli studi più noti del tempo per la progettazione di grandi yacht a vela e potevano contare su un gruppo di giovani ingegneri, che erano a loro volta ottimi velisti, nella sfida del 1937 si unirono al gruppo in USA anche i fratelli Olin e Rod Stephens, e in Inghilterra il figlio di Nat Herreshoff, L.Francis.



Olin Stephens e Gertrude Vanderbilt su "Ranger"

Probabilmente gli anni Trenta del Novecento sono stati un'epoca particolarmente felice in ogni campo della innovazione tecnologica, l'America era uscita dalla grande depressione del 1929, che aveva bloccato le attività imprenditoriali, la gente aveva quindi voglia di riscatto e le attività fervevano.

La Coppa era una sorta di rivincita per il mondo dello yachting, una rinascita che si attendeva da tempo, favorita alle scelte di uomini capaci e lungimiranti.

Le sfide si svolsero negli anni 1930, nel 1934 e nel 1937, ed ebbero tutte lo stesso esito, gli Stati Uniti primeggiarono sempre, anche se nel 1934 il New York Yacht Club rischiò di essere sconfitto dallo Yacht inglese.

Le barche impegnate per quelle edizioni furono: per la gran Bretagna "*Shamrock V*", "*Endevour*" e "*Endevour II*", per gli Stati Uniti "*Enterpraise*", "*Rainbow*" e "*Ranger*".

Al di là dei risultati, di cui esistono ampie cronache, l'esito più importante consistette nell'innovazione tecnica che ebbero le barche e l'organizzazione delle regate in quel periodo, destinati a condizionare il mondo dello yachting sino ai giorni nostri.



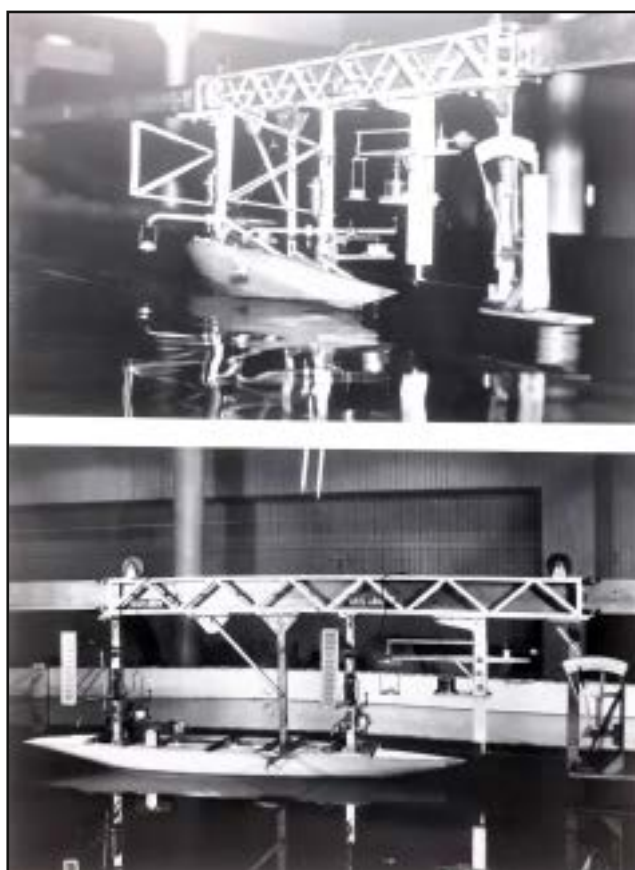
1934 "Endevour" durante un lato di poppa. Il J inglese in quell'anno fu a un passo dal conquistare l'ambito trofeo.

In particolare l'adozione di nuovi materiali nelle costruzioni degli scafi: acciaio, e una lega chiamata *Tobin bronze*, alberi in lega di alluminio saldato e rivettato, sfruttando tecniche di provenienza aeronautica, boma flessibili o triangolari tipo *Parck Avenue* e vele con inferitura dotata di carrelli regolabili per meglio adattarsi alle forme delle grandi rande, verricelli in coperta per bordare le scotte a 2 e poi a 4 velocità, bozzelli con pulegge montate su cuscinetti a sfere, forme delle vele innovative, fiocchi a doppia scotta chiamati in gergo Greta Garbo studiati per meglio controllarne le notevoli dimensioni, ideati dal velaio inglese Chris Ratsey e prontamente copiati dagli americani, gli Spinnaker montati con scotte sui due lati dello strallo e con opportuni sfiati in centro per ridurre le turbolenze.



1930 L'Enorme boma di "Enterprise" a sezione triangolare chiamato Park avenue.

Gli scafi e le loro forme vennero provati dal 1934 con modelli in prova alla vasca, allo Stevens Institute of Technology di Hoboken in New Jersey, trainati da carrelli dinamometrici in grado di rilevare gli sforzi di avanzamento in acqua.



1934 modello di prova alla vasca di "Rambow" allo S.I. of T. (due immagini)



1937 "Ranger" in navigazione probabilmente fu il J Class più veloce della storia.

Naturalmente i grandi yacht continuarono a fare regate, gli inglesi avevano costruito nel tempo molti Big Yacht di cui il più noto era il vecchio "*Britannia*" costruito nel 1893 da Edoardo VII allora Principe del Galles che continuarono a confrontarsi nel Solent sino al 1940.



Regata di J Class in Inghilterra nel Solent.

Più tardi gli armatori cominciavano ad aderire alle *Universal Rule* e stazzarono i propri yacht con la nuova stazza, le velature furono gradatamente aggiornate passando dal tipo aurico al più moderno armo bermudiano. Fu il caso di “*Astra*” di Mortimer Singer, “*Candida*” di Herman Andreae e altri.

Purtroppo questa felice stagione finì con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, le regate di Coppa America vennero interrotte, così come le costruzioni di grandi yacht.

Cominciò un momento oscuro, il dramma della guerra invase tutto il pianeta per cinque lunghissimi anni.

Negli anni Ottanta, ci fu un certo ritorno ai *J Class*: alcuni scafi vennero recuperati e restaurati, altri vennero ricostruiti sui disegni originali dell'epoca.

Interprete di questa rinascita fu l'americana Elisabeth Mejer che con enormi investimenti diede nuovo impulso alla classe.

I *J Class* tornarono a entusiasmare i velisti in tutto il mondo con le loro esibizioni cariche di fascino.

Ma il clima non era più lo stesso che aveva animato le sfide infuocate degli anni Trenta.



“Shamrock V” Restaurato nel 1986 da Elisabeth Mejer.



“Valsheda” restaurato nel 1997 da Elisabeth Mejer, fu la “lepre” di “Endevour” per la sfida 1934, oggi è dotato dell'albero in Carbonio più alto mai costruito.

La Coppa America riprese il suo corso solo nel 1958, con altre barche meno grandi, era l'epoca dei 12 metri, che dal 1958 animarono le discussioni dei velisti di tutto il mondo.... ma questa è un'altra storia.

Box di appendice

I J Class costruiti.

1. "*Shamrock V*" (GB)
2. "*Enterprise*" (USA)
3. "*Velsheda*" (GB)
4. "*Weetamoe*" (USA)
5. "*Whirlwind*" (USA)
6. "*Endeavour*" (GB)
7. "*Rainbow*" (USA)
8. "*Endeavour II*" (GB)
9. "*Ranger*" (USA)
10. "*Yankee*" (USA)

I J Class e gli armatori che disputarono la Coppa America.

1930 "*Enterprise*" - Harold Vanderbilt (USA)
"*Shamrock V*" - Thomas Lipton (GB)

1934 "*Rainbow*" - Harold Vanderbilt (USA)
"*Endevour*" - Starling Burges (GB)

1937 "*Renger*" - Harold Vanderbilt (USA)
"*Endevour II*" - Starling Burges (GB)

I big yacht che furono ristazzati come J Class.

*"*Britannia*" - della Famiglia Reale inglese
"*Shamrock IV*" - già di Thomas Lipton
"*Astra*" - di Mortimer Singer
"*Candida*" - di Herman Andrae
"*Lulworth*" - di Herbert Weldr
"*White Heather*" - di Thomas Lipton

*Lo yacht costruito nel 1893 fece molte regate con i J Class, pur non rientrando pienamente nei canoni della J Class, venne affondato per decisione del Re Giorgio V nel 1936.

LA TRAGEDIA DEL SANTA LUCIA

Per non dimenticare la crudele realtà di tutte le guerre ed onorare le vittime innocenti che esse immancabilmente comportano, Franco Puddu ci racconta la storia toccante di un piccolo vaporetto in servizio civile di collegamento tra le isole pontine e Gaeta preso di mira ed affondato nel 1943 dai bombardieri della Royal Air Force britannica. La morale di queste storie vecchie quanto l'uomo ed immutabili attraverso i secoli, è sempre la stessa: l'inutilità della guerra poiché tutti i conflitti nascono solo dall'odio, dalla miseria, dalla volontà di potenza lasciando dietro di sé distruzione, morte e desiderio di vendetta.



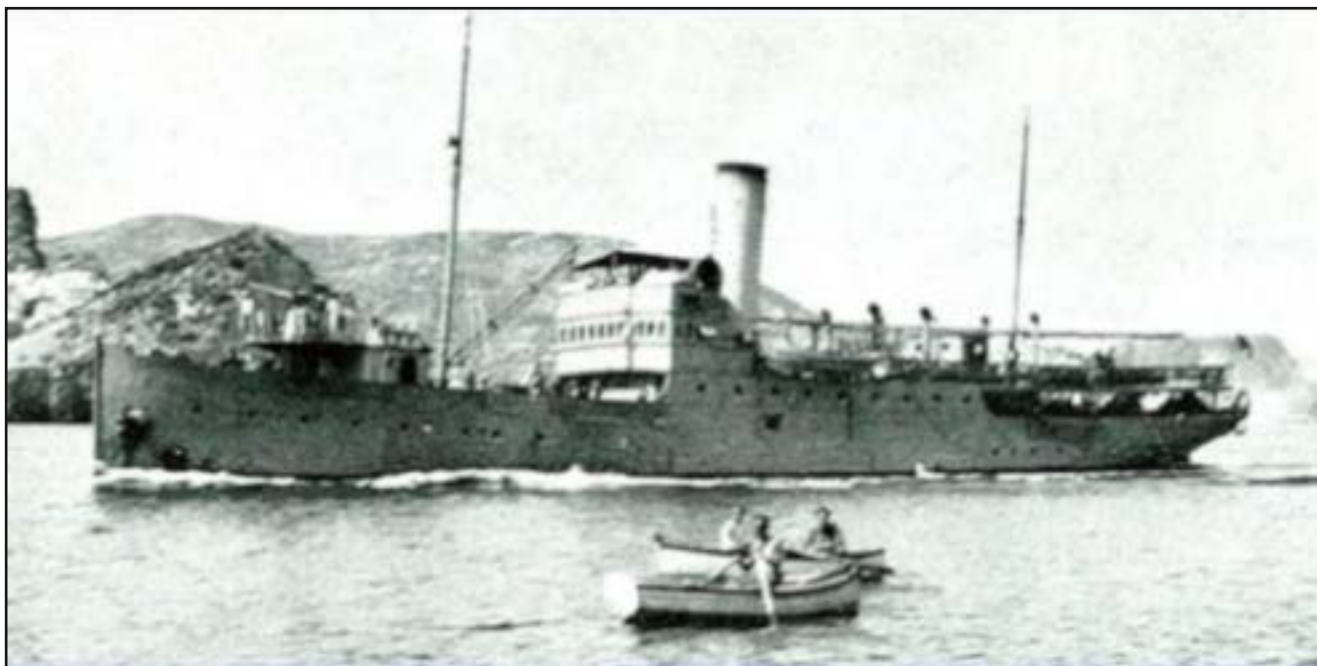
LE VOCI DEL SANTA LUCIA

Era una piccola nave che si scontrò con un destino ingiusto e crudele, e con lei le persone che aveva a bordo. Ma forse queste non sono scomparse, perché in certi giorni chi sa ascoltare il vento che soffia sul mare di Ponza può sentire delle lievi voci che sussurrano vicino a Punta Eolo

di FRANCO MARIA PUDDU

Alle 08.00 del 24 luglio 1943, era un sabato, dalla banchina di Gaeta mollava gli ormeggi il *Santa Lucia*, un vecchio piroscafo lungo appena 54 metri ancora a carbone, una “ciabatta” conosciuta affettuosamente come “il tram di Ponza” dagli isolani, per i quali era l'unico collegamento con la terra ferma.

Non era una nave nuova, no perché era stata costruita nel 1912, ma nel 1916 la guerra l'aveva già conosciuta perché era stata trasformata in nave ospedale. Una nave piccola, aveva appena 100 posti letto, ma efficiente. In 12 navigazioni di guerra grazie a lei 1.438 nostri feriti erano tornati in Patria dai porti della penisola balcanica.



Il postale Santa Lucia nella sua veste di guerra, verniciato di grigio e con un cannone da 76/40 sistemato a prora su una postazione sopraelevata.

Adesso collegava Gaeta a Santo Stefano, Ventotene e Ponza, marciando, asmatica ma metodica e inarrestabile, a 13 nodi. Anche se “collegare” è un eufemismo perché i passeggeri, per andare a terra a Santo Stefano e a Ventotene dovevano essere trasbordati su una barca a remi, perché in entrambe le destinazioni non c'erano approdi che potessero accogliere qualcosa di più grande di un barcone o di un peschereccio a vela.

Quali viaggiatori salivano sul tram di Ponza? Isolani, pescatori, e tanti detenuti, parenti in visita e guardie carcerarie diretti al penitenziario di Ventotene; e poi finanzieri, Carabinieri in movimento o in permesso. Poi allo scoppio della guerra si erano aggiunti soldati in permesso o in licenza.

Nelle tre isolette non esistevano obiettivi militari, né porti agibili, né fabbriche o industrie di nessun tipo, niente che avesse a che fare con la guerra o che meritasse il costo di una bomba d'aereo. Pure, nel tardo pomeriggio del 23 luglio 1943, mentre navigava il piccolo tram navigante era stato mancato di poco da un bombardamento effettuato da una grossa formazione di quadrimotori B-17 americani che faceva rotta a sud, verso la Tunisia.



Il Santa Lucia entra nel porto di Ponza in una immagine leggermente colorata, presa forse poco tempo prima della tragedia.

La cosa non fece piacere a nessuno anche se, stranamente, il bombardamento non era per niente preciso, come se gli aerei, in quota, avessero sganciato il loro carico senza alcuna precisione, quasi a caso. Passata la paura ci sarebbe stato quasi da essere fieri di aver fatto da bersaglio a questi aerei, veri gioielli della tecnica che sganciavano bombe ognuna delle quali valeva, o quasi, quanto l'intero vecchio scafo arrugginito. Comunque passata la gragnuola il servizio non aveva conosciuto sosta.

Il comandante del *Santa Lucia*,

però, temendo che il bombardamento subito non fosse stato casuale ma che si sarebbe potuto ripetere, chiese alla Capitaneria di Porto di Ponza di spostare gli orari di partenza, in maniera di non dover percorrere sempre le stesse rotte agli stessi orari, quasi come a dire "sono qui, sono qui" ad attaccanti malintenzionati. Magari appena per qualche giorno, ma non ci fu niente da fare, lo spettacolo doveva continuare come si usa dire in teatro.

Così il giorno dopo, sabato 24 luglio, alle 10.08 di mattina una formazione di quattro bimotori Bristol Beaufigther della Royal Air Force britannica volando a pelo d'acqua dopo aver doppiato punta Eolo, con il sole alle spalle aveva attaccato il *Santa Lucia*, prima mitragliandolo e, subito dopo, lanciandogli contro, in sequenza, tre siluri: i primi due erano finiti ai pesci, ma il terzo aveva centrato in pieno lo scafo. Alcuni testimoni riferirono poi che i piloti inglesi fecero un altro passaggio sui relitti e sui naufraghi, mitragliandoli.



Un bimotore britannico Bristol Beaufigther: il suo armamento di quattro canoni da 20 mm e quattro mitragliatrici da 7,7, oltre a quello di caduta che poteva comprendere bombe, razzi o siluri, gli avevano fatto meritare il soprannome di "Wispering Death", morte sussurrante.

Questi eroici attaccanti pochi minuti prima avevano affondato un motoveliero e subito dopo avevano attaccato una motozattera tedesca, una MFP armata, colpendola e incendiandola. Ma gli artiglieri tedeschi, che disponevano di una moderna mitragliera quadrinata da 20 millimetri e non di un singolo e antiquato cannone come i loro colleghi italiani, mostrarono i denti, mettendo in fuga i bimotori e subito dopo, essendo stati testimoni del siluramento, fecero rotta con tutta la velocità che permetteva il loro mezzo danneggiato, sullo specchio d'acqua che oramai rigurgitava di rottami e di corpi senza vita, per cercare di soccorrere eventuali superstiti.

Ebbero scarsa fortuna: recuperano solo quattro morti e un ferito grave, il comandante della nave, Cosimo Simeone che si trovava in plancia ed è stato sbalzato in aria dalla tremenda esplosione. Si pensi cosa può aver fatto un siluro, normalmente destinato a pesanti navi da guerra, ad un vecchio piroscafetto. Ma il comandante Simeone sopravviverà solo poche ore.

Il **Santa Lucia** aveva a bordo 17 uomini di equipaggio, 9 artiglieri di Marina per servire un vecchio e valido ma sorpassato cannone da 76/40 e 46 passeggeri: 72 persone in tutto, delle quali se ne salveranno solo 5.

Di questa insensata, ingiustificata e inutile strage in Italia non se ne saprà niente, non ne parlerà nessuno: il **Santa Lucia** non era il **Titanic** e neanche il **Lusitania**, ma un misero guscio del tutto ininfluenza all'andamento della guerra.



La lapide commemorativa dell'eccidio posta a Ponza il 24 luglio del 2005 con i nomi dei caduti.

E della sua sventura non se ne parlerà anche perché a poche ore dal suo affondamento, un'altra persona avrebbe ricevuto in pieno il suo siluro: il Cavalier d'Italia Benito Mussolini che, messo in minoranza dal Gran Consiglio del Fascismo fu costretto, il fatale 25 aprile 1943, a rassegnare le sue dimissioni, e la nostra navicella, carica di povera umanità, non poteva certo dare ombra alle sventure del Duce. D'altra parte è noto che quelli che volano per aria sono sempre e solo gli stracci.

Oggi a Ponza esiste un museo, piccolo come il *Santa Lucia*, ma ricco di reperti e curato con amore dai sopravvissuti al massacro, in memoria di quanti vi caddero. Buona parte degli oggetti esposti sono stati donati dai subacquei che li raccolsero negli Anni 60-70, in quel fondale attorno ai quaranta metri sul quale ancora oggi giacciono le lamiere straziate del *Santa Lucia*.

Ma il cuore del "tram di Ponza" è rimasto in mare, non lontano da Punta Eolo da dietro la quale sbucarono quel giorno i suoi affondatori. Vorremmo dire i suoi assassini, ma non possiamo, perché in guerra siamo tutti assassini.

I vecchi pescatori dell'isola dicono che ogni tanto, specialmente all'inizio di ogni mese di aprile, sembra di sentire il vento sussurrare sulle onde come se modulasse un lamento triste che sembra provenire dalle profondità del mare.

A noi piace immaginare che siano le voci di coloro che andarono incontro all'estremo passo in quelle acque, e che vi si trattengano ancora, oramai in pace ma senza voler lasciare quei prati di posidonia, come se abitassero una Spoon River del nostro mare, parlando tra loro e ricordandosi di quegli ultimi istanti. Che le onde possano essere loro leggere.



Cosimo Simeone, comandante del *Santa Lucia*, 55 anni.

Ma perché in Capitaneria sono stati così testardi? Ero andato dal comandante perché ero convinto che sarebbero tornati, che ci avrebbero attaccati di nuovo dopo il bombardamento di ieri. Noi eravamo un servizio pubblico, gli orari e le date delle nostre partenze le conoscevano tutti, erano affisse in biglietteria, a Gaeta e a Ponza. I manifesti di propaganda dicevano: "Taci, il nemico ascolta", ma qua c'era poco da tacere, i nostri orari li sapevano tutti. E quei maledetti americani ci hanno lasciato cadere addosso le loro bombe. Ma adesso che sono passato su questa sponda conosco tutta la verità: quelle erano fortezze volanti che avevano bombardato il Nord e adesso stavano tornando al loro aeroporto, in Tunisia, e avevano scaricato a caso gli ordigni che erano rimasti a bordo, così come capitava. E sotto eravamo capitati noi.

Gli inglesi di oggi, anche loro erano usciti a caso, andavano a caccia, anzi, in “ricognizione armata standard”, come dicevano loro. E io avevo chiesto solo di tardare la partenza di due ore perché ero convinto che all’ora del nostro passaggio ci avrebbero attaccato, ma la Capitaneria non ha voluto sentire ragioni e quelle teste di legno hanno detto di no. I passeggeri non possono aspettare e i servizi pubblici non devono fare aspettare. E così siamo andati incontro alla morte.

Salvatore Verdino, maresciallo dei Carabinieri, 48 anni.

C’è poco da dire, è inutile girarci intorno, la risposta è solo una: la vita è tutta una fregatura. Ero di Roma ma mi avevano destinato a Ponza; avevo lasciato la casa dove vivevamo a San Lorenzo. Un quartiere popoloso e popolare alle spalle della ferrovia, a un passo dalla Stazione Termini, uno dall’Università, uno dal Policlinico, e uno anche dal cimitero del Verano. Là era rimasta mia moglie con i nostri nove figli. Nella Città Eterna, nell’Urbe, nella città del Papa. Sai quanto glie ne è fregato agli americani della Città Eterna e del Papa quando il 17 luglio hanno raso al suolo San Lorenzo con le loro maledette bombe, massacrando uomini, donne, vecchi e bambini senza motivo. Lo avevano fatto per fiaccare il morale degli italiani, diranno. Fesserie.

A Ponza lo abbiamo saputo in ritardo, a singhiozzi, le comunicazioni non funzionavano, niente era sicuro e tutto era possibile; io ero impazzito dalla disperazione e avevo chiesto al mio comandante 72 ore di permesso per andare a vedere se avevo ancora una famiglia, giurando che sarei tornato. Dopo quello che era successo a Roma non mi avrebbe dovuto lasciare andare, ma era un brav’uomo, capì il mio dolore e mi concesse tre giorni di permesso. Così, per colpa di un bombardamento sono morto in un siluramento. Lasciatevelo dire, la vita è proprio una fregatura.



Luisa e Libera Iodice, sorelle di Ischia, 20 e 18 anni

Libera, vieni qua, non ti allontanare; mamma ti ha fatto venire con me e Silverio, ma devi ubbidirmi, tieni diciotto anni, ma sei ancora la mia sorellina. Non vedo l’ora di arrivare, a Ponza ci aspetta Civita, la mamma di Silverio, sola dopo che papà Aniello è morto.

A Civita non mi piace di chiamarla suocera, fra poco, appena saremo sposati, sarò figlia anche a lei. Stai buona, non essere impaziente. Ma dov’è andato Silverio? Era qui un momento fa, lo vedi da qualche parte? Che bella giornata è oggi, che bel mare, quanto sono contenta.

Visai Federico, capo cannoniere di terza classe, 34 anni.

Sergente Riccio, avete controllato le riserve, prima di partire? Non succederà niente, chi se la vuole accattare questa barchetta, però è sempre meglio stare attenti. Andate con il sottocapo Accarino e il cannoniere Maggiacomo a controllare che la cappa del pezzo non sia in bando sul ponte ma che sia stata riposta bene. E la prima cassa munizioni deve essere spiombata, con i proiettili fuori e pronti per l’impiego. E non voglio nessuno sottocoperta: statev’accuorte, avete a stare tutti e otto sul ponte, sempre, fino all’arrivo. Comunque, state tranquilli; gli americani di ieri, ve lo dico io, non ce l’avevano con noi, ci sono passati sopra per caso. E poi, con una bella giornata come questa a chi può venire in mente di attaccare il postale di Ponza?



Lucia Stimma e Vincenzo Chiocca, in viaggio di nozze, 23 e 29 anni

Sì, è vero, c’era la guerra, c’erano le tessere, mancavano tante cose, spesso si soffriva la fame, tante volte quella vera; ma i bombardieri che passavano lassù, in alto, non attaccavano mai l’isola. E che avrebbero dovuto attaccare, poi?

Ma a noi non importava niente, ci volevamo bene e ci eravamo sposati a Ponza, nonostante tutto, non tenevamo paura. Volevamo fare anche il viaggio di nozze, un viaggio povero, da matrimonio di guerra, ma a noi bastava, stavamo insieme noi due, e io ero l’amore di Vicienzino. Tornando ci saremmo fermati qualche giorno a Pozzuoli, a casa dei genitori di Vincenzo.

Il nostro viaggio di nozze cominciò alle 8 di mattina del 24 aprile e finì alle 10,30. E noi con lui.

Francesco Aprea, militare richiamato, 47 anni.

No, no, non è un errore; ero militare, sposato da due anni, quando presi il postale per tornare a destinazione dopo una licenza. Allora non avevo 47 anni ma 29, perché ero del '14. 47 lo hanno scritto per sbaglio. C'era la guerra, era il luglio del '43 e circolavano le voci più strane, ma avevamo imparato a non dare più retta a niente e a credere solo a quello che vedevamo.

Finite le elementari ero andato per mare, ero diventato motorista ma mi aveva chiamato l'Esercito, e io ero stanco di stare lontano dal mare, ero stanco dell'Esercito, almeno fossi stato in Marina, ero stanco di stare lontano da mia moglie, ero stanco della naja, ero stanco di tutto.

Accussì me sò addormuto su una panca, in coperta, quando uno schianto terribile mi buttò sul ponte e il mare si richiuse sulla mia testa. Mi salvai, ma più tardi caddi prigioniero dei tedeschi, e finii in un lager in Germania, lontano dal mare, ma mi salvai anche da quello.

Dopo la guerra tornai alla mercantile, nel '54 ero sul San Silverio, vicino a Santa Margherita Ligure, quando naufragammo e su dodici ci salvammo in sette. Tornai a bordo e, nel '61, adesso si che avevo 49 anni, ero sul Bartolo Rosaria; eravamo a Pasqua. Ma la sorpresa del mio uovo fu brutta: naufragammo, io per la terza volta, e affogai, lontano da Ponza e dal Santa Lucia.

Perché mi trovo qui? Perché non ho mai dimenticato il mio primo naufragio, e Qualcuno lassù ha voluto che tornassi a Punta Eolo per unire la mia eternità a quella di chi, allora, era stato meno fortunato di me. E a me sembra di avere di nuovo 29 anni.



MODELLISMO

Il "Centro Studi" nei vecchi locali di via Sedile di Porto (dal 2004 al 2017) nel proprio laboratorio interno di modellismo ha realizzato una serie di pregevoli modelli che hanno anche partecipato a qualche mostra. Purtroppo per mancanza di spazio nei nuovi locali al Molosiglio il laboratorio non è stato ancora riaperto. In attesa di tempi migliori il Notiziario non può esimersi dal seguire e sottolineare le rare iniziative che vengono realizzate nel Golfo di Napoli su quella che è l'arte raffinata del Modellismo navale.

MODELLISMO, CHE PASSIONE!

**Al Torrione di Forio sbarca una nave carica di modelli.
Una mostra in sinergia con il Museo del Mare di Ischia.**

LUIGI CASTALDI



Fin dalle origini della presenza umana sul nostro pianeta la nave è stato un mezzo di locomozione versatile e adatto a solcare le vie del mare. Si stima, infatti, che il suo utilizzo sia iniziato circa seimila anni fa. La tecnica della costruzione navale si sviluppò già agli albori della civiltà e i primi rudimentali scafi furono il tronco, la zattera, fino ai primi esempi di quelle che poi sarebbero diventate navi adatte per affrontare i marosi più insidiosi. Già nell'antico Egitto i trasporti sul Nilo, agevole via di comunicazione, erano frequenti e si adoperavano navi inizialmente mosse da remi e poi a vela. Le prime imbarcazioni destinate alla navigazione fluviale erano ricavate da piante di papiro. Successivamente gli stessi egizi e poi fenici, greci, romani e cartaginesi, cominciarono a utilizzare il legno, più solido e resistente. Man mano le comunicazioni sono diventate più frequenti e l'utilizzo di tecniche sempre più raffinate e congeniali ai tempi per rendere più ergonomici i vari tipi d'imbarcazioni, hanno reso i trasporti sempre più semplici ed efficienti. Alla base di ogni costruzione navale c'è sempre un progetto che utilizza molto spesso un modello da replicare in scala o almeno

un grafico con le dimensioni da rispettare poi nella realizzazione dello scafo navigante. A testimoniare l'operosità umana riguardo la conservazione di questi archetipi di vario genere esistono in Europa ben 166 Musei Navali. L'Italia, pur essendo quarta in questa speciale classifica, ne annovera ben 15, compreso il glorioso Museo del Mare di Ischia Ponte. Proprio con l'Ente custode tra l'altro dalla Polena, simbolica scultura realizzata dall'artista Raffaele Di Meglio, (Monnalisa), l'associazione culturale Radici, affidataria del Museo Civico "Giovanni Maltese" presso il Torrione di Forio, ha instaurato una collaborazione espositiva e divulgativa per mostrare al vasto pubblico di ospiti e isolani, molti modelli navali realizzati artigianalmente da tanti artisti e appassionati locali. Il progetto sinergico tra le due associazioni prevede una nutrita partecipazione di artisti provenienti da Ischia Ponte all'evento del Torrione "Modellismo che passione!", e sarà consolidato, durante i prossimi mesi, da vari eventi programmati al Museo del Mare. Il menù delle attività stilato dall'associazione Radici, oltre la mostra di modellismo che si è svolta dal primo al 21 aprile 2023, comprende un vasto programma di eventi che sarà illustrato in prossimità delle date prefisse. La cerimonia d'inaugurazione si è arricchita degli interventi d'illustri personaggi isolani tra i quali il M° Raffaele De Maio, l'Ingegnere navale Admeto Verde, e l'artigiano del mare Luciano Di Meglio, che hanno illustrato la storia del modellismo, la funzione sociale e di memoria storica, di guida e sprone per le giovani leve e le differenze tra i lavori eseguiti artigianalmente e quelli derivanti da assemblaggi preconfezionati.

L'associazione culturale Radici, continuando il cammino iniziato nel 2014 grazie alle grandi doti del Capitano Giuseppe Magaldi, invita tutti a seguire le iniziative che verranno organizzate in futuro.

Altre notizie alla pagina: <https://www.iltorrioneforio.it/it/eventi/modellismo-che-passione>



STORIE DI NAVI

Da Trieste, terra e gente alle quali ci sentiamo particolarmente legati, l'amico Toni Tommasi, nostro affezionato collaboratore ci ha inviato il racconto della disavventura, per fortuna andata a buon fine, capitata nel 1910 al piroscafo "Trieste" in rotta da Aden a Bombay 1650 miglia a Nord dell'infido Oceano Pacifico. Toni cura la Fondazione della Società Nautica Pietas Julia fondata a Pola nel 1996 ed oggi operante a Sistiana (TS) dove si stabilì sin dal 1960. Il "Notiziario" che arriva fino a Trieste si vanata della sua amicizia.



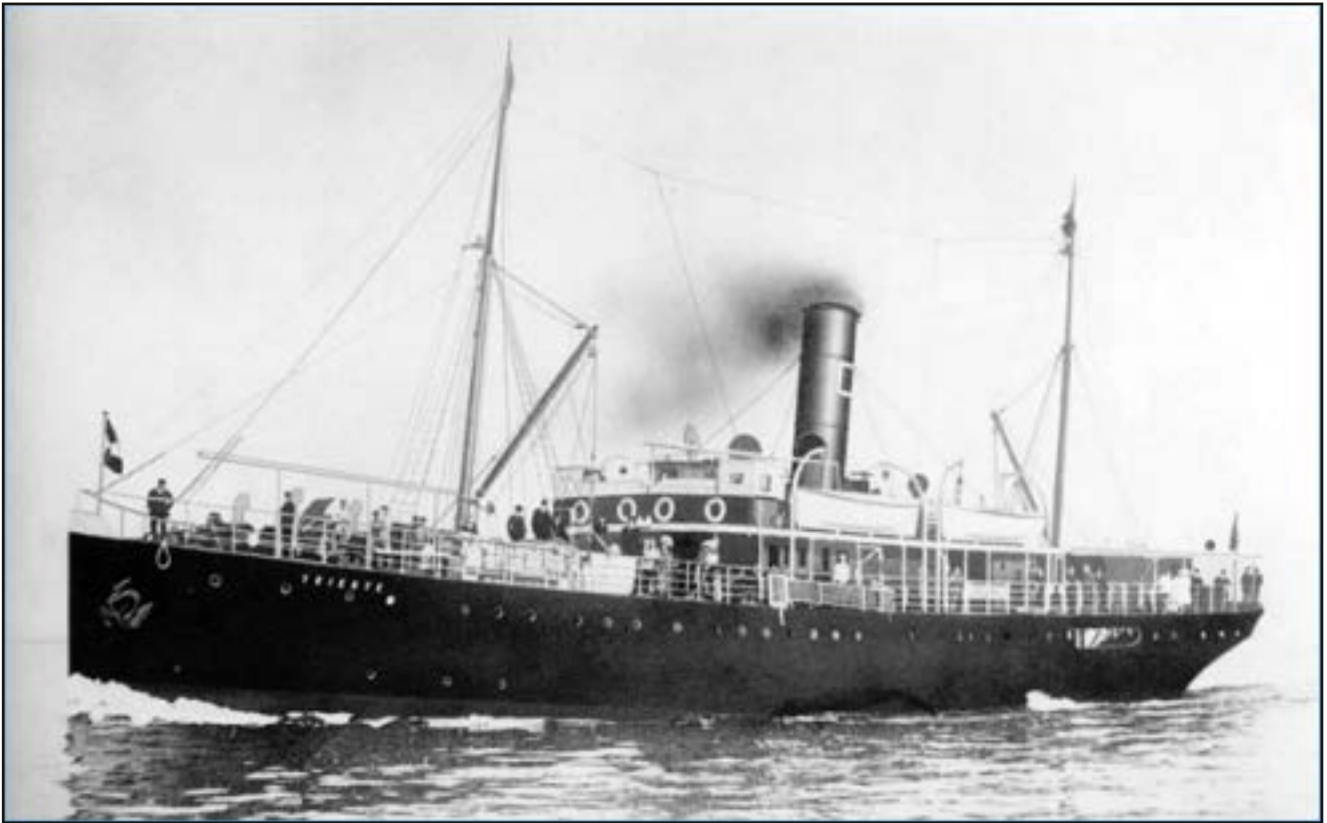
L'ODISSEA DEL "TRIESTE"

ANTONIO TOMMASI

Il *Trieste*- piroscafo mercantile del Lloyd Austriaco aveva lasciato il porto di Aden il 14 giugno del 1910 diretto a Bombay. Era partito da Trieste il 3 giugno al comando del capitano Edmondo Nitsche e, dopo aver toccato Port Said e Suez, era atteso a destinazione il 21 di quel mese. Non avendo avuta conferma dell'avvenuto arrivo a destinazione la direzione del Lloyd telegrafò ai suoi agenti marittimi a Bombay per avere notizie; questi risposero che si erano registrati forti cicloni in mare e che altre navi portavano ritardi. Era probabile che il Trieste avesse cercato riparo in qualche porto intermedio o, per evitare il monzone avesse preso una rotta più larga. In città questa notizia aveva suscitato qualche apprensione dato che a bordo buona parte dell'equipaggio era composto da triestini. La compagnia di bandiera forniva assicurazioni tranquillizzanti, ma si era ben premurata di telegrafare alle sue navi in quella zona di mettersi alla ricerca del *Trieste*.

A bordo, oltre al carico e ai 150 uomini di equipaggio, erano imbarcati 89 passeggeri, quasi tutti inglesi o indiani.





Il "Trieste" in piena navigazione.

Ma cosa era accaduto? Due giorni dopo aver lasciato Aden, il giorno 16 verso le 19, pur con mare agitato e forte vento, il *Trieste* filava a 11 miglia orarie quando si udì un forte rumore proveniente dalla sala macchine e la nave fu scossa da un sussulto. Il capitano fu subito informato dal primo ufficiale di macchina che l'asse portaelica si era spezzato. Era impossibile riparare l'avaria e l'imbarcazione si trovava a circa 550 miglia dal porto di partenza e a 1100 miglia da quello di destinazione.

L'equipaggio fu subito attivato per approntare le vele di emergenza e per adattare a uso di vela, tende e copertoni. Durante la notte furono fatti segnali con razzi e accesi fuochi con stoppa impregnata di petrolio e catrame.

I passeggeri, subito informati della situazione e rassicurati che non si correva alcun pericolo si comportavano con una lodevole compostezza tutta britannica cercando di condurre una vita di bordo con una parvenza di normalità.

Intanto nei due giorni seguenti all'incidente l'equipaggio si prodigava a rappezzare le vele e ogni tela utile a far procedere la nave. Grazie a questo si procedeva a 3 - 3.5 miglia all'ora, il che faceva presagire un viaggio ancora lungo e pieno di incognite anche per il mare sempre agitato e il forte vento. Per sicurezza, il capitano Nitsche ordinò di fornire razioni ridotte a tutti, ma nessuno se ne lamentò.

Non mancavano, pur in questo frangente drammatico, episodi pittoreschi come quello dei passeggeri di prima classe che, riuniti nel salone, suonavano e cantavano, forse per farsi coraggio. Oppure quel colonnello inglese che si era imbarcato per raggiungere il Kashmir e faceva da interprete con i passeggeri indiani di terza classe. Questo ufficiale d'artiglieria dell'esercito coloniale aveva buone cognizioni di elettricità perciò si offrì di costruire un rudimentale apparecchio radiotelegrafico. Lavorò lungamente utilizzando motorini e induttori dei ventilatori e la dinamo di bordo per cercare di lanciare onde hertziane ma il risultato fu fallimentare in quanto mancava il rocchetto di Ruhmkorff.

Il mare non dava tregua, ma l'olio che veniva gettato fuoribordo ne mitigava gli effetti con qualche sollievo per i passeggeri. Mentre il vento contrario costringeva il piroscafo ad attraversare il centro del monzone, la domenica del 19 un prete inglese celebrò il servizio divino a cui assistettero tutti i passeggeri senza distinzione di religione o di classe a conferma che il comune pericolo unisce gli uomini.

Il lunedì 20 nonostante il forte rollio il primo macchinista si calò fuori poppa constatando che l'elica era appoggiata all'asta del timone, ma nonostante questo la nave governava in modo soddisfacente. Nelle ore successive il rollio aumentò fortemente mentre i cavalloni si frangevano sulla fiancata. Era impossibile rimanere in piedi e malgrado ciò ufficiali e marinai si prodigavano eroicamente per rappezzare il velame strappato e riposizionarlo per ottenere tutta la velocità possibile.

Per due giorni la nave fu flagellata dalle onde che facevano inclinare lo scafo di 40° e nessun bastimento era in vista. Comunque il *Trieste* procedeva in direzione di Bombay a una velocità di 3- 4 miglia all'ora percorrendo fra mercoledì 22 e giovedì 23 ben 82 miglia.

Finalmente alla sera del 23 l'ufficiale di guardia scorse un fanale a dritta e si udì in lontananza il suono di una campana. Subito furono lanciati dei razzi e sparati due colpi di cannone. Dopo un poco l'unità avvistata accese a sua volta dei bengala e la si scorse mentre si dirigeva verso la nave in avaria. L'emozione e la gioia a bordo esplose incontenibile dopo tanta attesa.

La nave che accorreva verso di loro era il cargo inglese *Lowther Range* che trasportava un carico di carbone ed era diretto a sua volta a Bombay. A causa dell'oscurità notturna fu stabilito che le due navi si sarebbero tenute a vista e che al mattino seguente si sarebbe tentato il traino. Infatti all'alba del venerdì 24 giugno il Trieste ammainò la velatura improvvisata per consentire il recupero di un cavo da traino. Dapprima la nave soccorritrice gettò in mare un barilotto con una cima che avrebbe dovuto essere recuperata dalla nave del Lloyd. Stabilito il contatto sarebbe seguito il recupero di un secondo cavo e a questo un cavo d'acciaio per il rimorchio. L'operazione non riuscì a causa del mare impietoso e per la rottura di una delle cime di recupero. Tutto il giorno si tentò inutilmente di stabilire il contatto e ad un certo punto il *Trieste* dovette rialzare nuovamente le vele per non essere trascinato alla deriva.

Durante tutta la notte la *L. Range* si tenne in vista per ritentare l'operazione il giorno seguente. Finalmente a metà del mattino si riuscì a portare a bordo il grosso cavo di ferro che fu assicurato alla catena di posta. Equipaggi e passeggeri proruppero in un grido di gioia e il comandante della nave soccorritrice annunciò di essere pronto al rimorchio. Purtroppo la catena di posta del Trieste non scorreva, e ad un tratto il cavo troppo teso si spezzò fra lo sgomento generale.

A questo punto una tragedia si aggiunse al dramma. Mentre si faceva un nuovo tentativo un'onda immane si abbatté sulla nave inglese; il secondo macchinista che era sul ponte intento a riparare un winch fu scaraventato contro la balaustra sbattendo violentemente il capo e rovesciato fuoribordo. I compagni lo videro galleggiare ormai esanime con la testa sfracellata. L'operazione fu subito sospesa e il *Lowther Range* si diresse verso il luogo dove era caduto lo sventurato. Mentre sul Trieste veniva issata la bandiera a mezz'asta in segno di lutto, da bordo si supplicava di non abbandonarli, ricevendo l'assicurazione che non l'avrebbero fatto.

A bordo del Trieste la situazione era drammatica: non si dormiva né mangiava più, ufficiali e marinai erano sfiniti dalla fatica, l'elica continuava sbattere sull'asta del timone ed ora si aggiungeva lo sgomento per la morte di quell'uomo. Si seppe poi che la vittima era sposato con una donna originaria di Fiume, particolare che accentuava la vicinanza e la partecipazione di tutto l'equipaggio. Tutti si sentivano colpiti e fu tosto fatta una colletta che sarebbe stata consegnata al console a Bombay per farla recapitare alla vedova.

Intanto a Trieste nulla si sapeva di cosa stesse accadendo. Il quotidiano locale continuava a fornire rassicurazioni e ad avanzare ipotesi di possibili cambi di rotta per sfuggire alla furia del monzone, oppure che la nave fosse a sua volta impegnata a soccorrere qualche imbarcazione in difficoltà. In ogni caso la compagnia del Lloyd Austriaco aveva provveduto ad inviare due sue navi - la *Silesia* e la *Gisella*, partite una da Bombay e l'altra da Aden - per cercare di rintracciare il *Trieste*.

La stampa però non mancava di rilevare che, se a bordo ci fosse stato un impianto telegrafico Marconi, si sarebbero avute notizie certe e i radiotelegrammi sarebbero certamente stati raccolti dalle navi da guerra. Infatti di tutta la flotta mercantile del Lloyd Austriaco la sola *Thalia* era provvista di tale strumento.

Intanto, in Oceano Indiano, proseguiva la lotta contro la burrasca. Finalmente nella mattinata de 29 giugno le due navi riuscirono a essere unite dal cavo di rimorchio, un cavo di ben 180 metri. Si cominciò a procedere, grazie anche alla velatura di fortuna, ad una velocità di 5 miglia e mezzo all'ora, nonostante il mare fosse sempre molto agitato. La prima notte al rimorchio trascorse abbastanza tranquilla, mentre il ponte del *Trieste* veniva liberato dei numerosi rottami che lo ingombravano.

Al pomeriggio del 30 giugno le due imbarcazioni erano distanti solo 120 miglia dal faro di Bombay. Ad un certo momento, dopo una sosta per ispezionare le macchine del *Lowther Range*, alla ripresa della navigazione il cavo si spezzò nuovamente. I due bastimenti diedero fondo alle ancore che fortunatamente fecero buona presa.

A questo punto le cose sembrarono volgere al meglio: prima fu avvistato un piroscafo della "Hansa Line" e successivamente il piroscafo del Lloyd *China*. Questo, fra l'euforia generale, si ancorò a breve distanza per predisporre un nuovo traino. All'alba del giorno seguente, con un'abile manovra, il *China* riuscì a far arrivare a bordo della nave in avaria una grossa cima seguita da un cavo da rimorchio. Purtroppo una volta in tensione il cavo si spezzò e non era disponibile un cavo di ricambio; non restò che tornare indietro per cercare altri aiuti.

In 52 ore di navigazione a rimorchio della nave inglese erano state percorse 300 miglia e ormai mancava davvero poco per i fari di Bombay. Dal porto giunse il rimorchiatore *Rose*, ma anche il cavo lanciato da quest'ultimo si ruppe: sembrava che la sorte si accanisse proprio alla fine dell'odissea. Il *Rose* si offrì di trasbordare i passeggeri per portarli a terra ma questi, orgogliosamente e unanimemente, rifiutarono per condividere fino in fondo l'avventuroso viaggio, assieme a quegli uomini che si era tanto prodigati in quelle 2 settimane terribili.

Domenica 3 luglio il *Lowther Range* si preparava per un altro tentativo ma prima che si iniziasse l'operazione giunse il Rimorchiatore *Dewon* con una buona attrezzatura e il Trieste cominciò l'ultima tappa del suo lungo viaggio. Giunsero in porto alle 4 del pomeriggio e una vota attraccati il comandante Nitsche riunì sul cassero tutto l'equipaggio per ringraziarlo e lodarlo per come si erano comportati in circostanze così avverse. Non mancarono le parole di gratitudine e di ammirazione per gli ufficiali e i marinai del *Lowther Range* che, indubbiamente, avevano interpretato al meglio lo spirito di solidarietà fra coloro che affrontano la dura vita del mare, e un pensiero commosso per il secondo macchinista inglese Ias Ramshaw che su quel mare aveva perso la vita.

La notizia dello scampato pericolo giunse alla sede di *Trieste* con un telegramma da Bombay che avvisava che la nave era stata avvistata a una decina di miglia dal porto ed era stato inviato un rimorchiatore in soccorso. La buona nuova si sparse in un baleno in tutti i caffè e i luoghi di ritrovo fra l'esultanza generale. Dei volontari si prodigarono ad affiggere dei comunicati scritti a mano su muri e lampioni e la cittadinanza ne fu presto tutta informata, in un clima di esultanza generale e un sollievo che interessò particolarmente le famiglie di chi aveva qualche parente a bordo. Tutte le navi del porto issarono il gran pavese in segno di partecipazione per il buon esito dell'avventura. Gli operai dell'arsenale del Lloyd dove la nave era stata costruita sospesero il lavoro in segno di gioia e naturalmente furono inviati dalle autorità i telegrammi di felicitazioni per il comandante; e uno di questi portava la firma dell'imperatore Francesco Giuseppe.

NAPOLI CAPUT MUNDI VELA



La Tre Golfi 2023 vista da *Aleph*

12 maggio 2023, ore 17: parte nelle acque di Santa Lucia, a Napoli, il colpo di cannone della 68^a edizione della storica regata dei tre golfi, classica del Mediterraneo. Quasi 100 iscritti, di cui 25 maxi che proseguiranno poi per Sorrento, con il Campionato Europeo IMA, dal 15 al 18 maggio. Un'altra flotta ne seguirà la scia dal 19 al 21 maggio, con il Campionato del Mediterraneo ORC.

Le premesse organizzative? Rolex come main sponsor, madrina delle principali regate veliche del mondo. Poi una sfilza di nomi prestigiosi, da far invidia allo sfondo video delle interviste calcistiche: Loro Piana, le aziende campane Ferrarelle e Le Axidie, Murphy&Nye. Ancora sponsor tecnici come caffè Borbone, Sheners watermakers, Mylius yachts, Sea office.

Premesse tecniche? Partenza anticipata alle ore 17, anziché alle tradizionali 24, per consentire alla flotta di superare Ischia ed i suoi 788 m. s.l.m. del monte Epomeo, con la brezza termica di fine giornata. Un parterre di velisti da brividi. *Jethou*, uno degli scafi più lunghi della flotta, 23.5 metri, vanta fra il suo equipaggio Brad Buttersworth, tattico neozelandese di *Alinghi* IACC. Un po' come dire che al teatro San Carlo si presenta Robert De Niro in carne e ossa. Il primo veste necessariamente in cerata, vista la pioggia che ha fatto ribattezzare dagli addetti stampa "torrente" la città di Sorrento; il secondo, con presenza virtuale, lo immaginiamo in tight. A bordo lo slang è neozelandese. Per restare in clima di Coppa America, Mauro Pelaschier ex timoniere di azzurra è terzo timoniere di *Anywave Safilens*. Non immaginavo che per 150 miglia del percorso i maxi imbarcassero 3 timonieri. Con tali dimensioni di barche, si timona infatti con il sostegno dell'elettronica. Monitorare la strumentazione digitale a piede d'albero, stanca più che leggere il vento che "scrive" sull'acqua. La 3 golfi dura 15 ore alle medie odierne, ma si cambia manico più volte di quanto accade alla 24h di Le Mans. Sempre per far comprendere quanto sia prestigioso l'elenco degli iscritti, su *Cannonball* ci sono gli amici napoletani Francesco de Angelis, detto il barone, unico italiano vincitore della LV Cup; e Carlo Castellano, ex canottiere, oggi velista professionista, ancora oggi "fisico bestiale". Gli ho

dato uno strappo in auto a casa, ed il tessuto di quel jeans urlava sofferenza dovuta al contenimento dei suoi quadricipiti. Alla tattica Ed Baird, occhi azzurri e oggi anche capelli bianchi, ma sempre sorridente. Anche lui veterano di Coppa America, me lo ha ripresentato Francesco sulla spiaggia di Marina Piccola di Sorrento dopo 36 anni dal primo incontro in queste acque. La mia domanda scherzosa a Francesco: ma Ed ha imparato a regatare a Sorrento con lo scirocco, dopo tanti anni? Una grande risata la risposta, evento non comune per il Barone che lo “randellò” proprio qui con lo scirocco, su barche gemelle nel 1987. Su *My Song* di Pigi Loro Piana è a bordo Ken Read. Anche lui conosce molto bene queste acque, come Ed Baird, dallo stesso mondiale J24 1987, quando Ken rompe il timone nella bolina della prima prova, con libeccio teso e mare, compromettendo la difesa del titolo vinto in Giappone nel 1985 e di nuovo a Newport nel 1986. Si rifarà con altri 4 centri consecutivi dal 1991 al 1994, lasciando però la poltrona del 1987, in quell’albo d’oro, al nostro barone Francesco de Angelis. A bordo di *My Song* anche Claudio Celon, gardesano olimpionico negli FD, detto Ciccio, veterano di Luna Rossa, e Corrado Rossignoli, ex +39 e Mr. Oceano, Soldini’s team e recordman della NY-S.Francisco, doppiando da est a ovest capo Horn. Velisti di altri pianeti nautici. L’avrete capito bene, gli ex Coppa America sono i marines della vela, un po’ come le teste di cuoio.



Sempre per citare i vecchi amici delle derive, su *Arca* timonava Flavio Favini, che a ridosso di Ponza se l’è vista male sul serio, come diremo più avanti. Su *Chestress 3* il genovese Roberto di Salle, ingegnere navale da poco in pensione, niente coppe America ma un mondiale 420 negli anni ’80 con i colori dell’U.S. Quarto insieme a Roberto Vassallo, una stecca al titanio quand’era al trapezio: amici coetanei. Roberto Di Salle, fra l’altro, ha avuto la gioia di vedere sua figlia ripercorrere il suo stesso successo ridato a distanza di anni. Non vi annoio oltre con i nomi, potrebbero divertire solo me e dedico solo un paio di righe alla mondanità. La terrazza del Circolo Italia, rinata sotto la guida architettonica e non solo del Presidente Roberto Mottola di Amato, era in gran spolvero. Niente partenza dal vivo per i circa 500 ospiti, causa anticipo tecnico dell’orario, con sola cena in gala. Forse l’unico posto in città oggi privo di bandiere azzurre calcistiche. A proposito di bandiere, quelle della tre golfi sono state oggetto di richiesta di omaggio (leggete furto con auto denuncia) da parte di molti velisti stranieri. Per ricordare ai presenti che l’organizzatore della serata, il Circolo Remo Vela Italia di Napoli, fondato nel 1889, è prima di tutto un club sportivo, sulla terrazza a livello stradale, dietro il maxi schermo da 10 metri x 8 circa dove scorrevano immagini da favola delle precedenti edizioni della

regata, facevano bella mostra di sé due gioielli d'epoca: la star in legno **Romance**, medaglia di bronzo alle Olimpiadi di Acapulco 1968 con i consoci Franco Cavallo e Camillo Gargano, perfettamente restaurata; Il Flying Dutchman **Helen VI**, già classe olimpica, elegantissimo e attuale, nonostante il progetto risalga al 1951, con scafo rinforzato in kevlar. Due formula 1 del passato, anche se legno e kevlar oggi sono appannaggio l'uno della vele d'epoca, l'altro della storia della nautica.

La partenza è splendida, con lo stormo di gabbiani dalle ali nere, quelle delle vele in carbonio, che bordeggia con prudenza, per evitare danni, fra il Castel dell'Ovo e le boe che delimitano l'allevamento di mitili. Volteggiano colossi agilissimi, armati di bompresso, rande più efficienti a testa quadra, vele magre e quasi rigide, lame pensate per radere il vento. Una piacere per gli appassionati, per gli occhi di chi passeggia sul lungomare. Bellezza in una delle sue sfaccettature sportive e tecniche, silenziosa, condita da piccoli boati dovuti allo stridere delle scotte sui verricelli, quando hanno carichi molto elevati. Prima erano rumori da Coppa America. Chi legge potrebbe non capirne il fascino, d'altronde anch'io non sempre capisco rumori e fumi degli sport motoristici. Tornando a mare, in partenza soffiava vento da ovest a circa 12 nodi, che girerà poi a SW ed ancora a SE all'altezza di Ponza, ad Est in costiera Sorrentina. Il percorso prevedeva infatti dopo Napoli il giro delle isole di Zanone e Ponza, degli isolotti Li Galli, con arrivo davanti Massa Lubrense a poche miglia a sud di Sorrento: 3 splendidi Golfi, di nome e di fatto. Partecipava anche **Aleph**, dono recente di un socio del Circolo Italia al suo club. 12 membri di equipaggio, un mix di esperienza e gioventù, con 4 ragazzi della scuola vela sociale e 8 soci più esperti, guidati da Picchio Milione e Aurelio Dalla Vecchia, 4 olimpiadi in due, per collaudare la barca. Per Picchio una passione di vita mai abbandonata; per Aurelio un ritorno in mare dopo un anno di cambi di vele personali, in equipaggio con il chirurgo. Aleph non è ancora pronta per regatare, e s'iscrive per poter vestire i colori sociali, onorare l'evento, e collaudare le attrezzature. Genoa in prestito da velisti gentili di Itri, in questi giorni in crociera in Polinesia. Non sanno che gli sarà restituito con qualche ferita in più, cucita da un altro tipo di chirurgo, quello del carbonio.

Fino a Ponza restiamo abbastanza incollati al gruppo, anche se abbiamo in dotazione una randa bianca in vecchio dacron, un po' come un abito datato e indossare un taglio in disuso. Qualche barca all'orizzonte mostra il profilo della vele inclinate sopravento: è l'effetto speciale del bulbo basculante, tecnologia diffusa che ha scosso i 24 membri d'equipaggio di **Arca Sgr**. Tra Zanone e Ponza, per fortuna a ridosso di queste isole, hanno sentito un boato, quello dello squarcio nella murata, causato da avaria tecnica alle pompe idrauliche del bulbo hi-tech. Si sono trovati il mare sotto coperta. Subito soccorsi da **Shockwave Prosecco** e dalla Capitaneria di porto di Ponza che -allertati dagli organizzatori durante la notte- hanno salvato barca e 24 membri di equipaggio. Uno shock a lieto fine, con atterraggio a Marina grande di Ponza anziché a marina piccola di Sorrento.



L'arrivo è ancora una volta da favola, nonostante i colori invernali e la pioggia quasi monsonica La Punta Campanella con il sentiero CAI n.300 che porta prima da Termini alla punta sul mare tramite via Campanella e via Minerva; poi ai 400 mt di altezza circa del santuario di San Costanzo, passando sotto il radiofaro Enav con vista a picco sulla riserva naturale della baia di Ieranto. Da non perdere per chi può. Gli isolotti dei Li Galli, già residenza dei ballerini Maxime e Nureyev, e oggi in mani di imprenditori sorrentini. L'acqua piatta a ridosso della punta Campanella, con il vento teso da sud est. Marina piccola di Sorrento? Un miracolo degli organizzatori poterlo vedere vuoto, solo con belle barche a vela. La spiaggia trasformata semplicemente e con eleganza a piazzetta dei velisti. Sorrento, anche quanto ribattezzata "torrente", resta un gioiello incastonato nel verde e nella roccia vulcanica, di tufo, che non conosce interruzioni stagionali del proprio fascino. Ben tenuta, con gentilezza diffusa. Le difficoltà logistiche ci saranno anche, ma se ne fa fortunatamente carico chi organizza. I containers dei maxi sono nascosti dietro al parcheggio pubblico. I tender, degni dei battelli da incursori militari, raggiungono i 50 nodi di velocità con 2, 3 o anche 4 motori fuoribordo. Chapeau agli organizzatori.

Vince in tempo reale, sotto raffiche di vento conclusive di oltre i 20 nodi, *Jethou* di Sir Peter Ogden, con Buttersworth-De Niro in pozzetto, che sarà anche secondo in compensato overall IRC maxi. Bandiera inglese, una giraffa nera da 74 piedi (22 mt.). Ha impiegato 15h e 30 minuti per compiere le 145 mm del percorso, alla media di oltre 9 nodi, quasi un traghetto di linea, battendo il record di questa regata. In classifica ORC *Lisa*, Ker 46 di Giovanni Di Vincenzo, skipper Paolo Scutellaro, anch'egli figlio della scuola vela del CRV *Italia*, con Albatros Turco a prua, condotto come una deriva, ha battuto tutta la flotta. In tempo corretto classifica IRC overall -e quindi anche in classe Irc maxi 1 e 2 - vincerà *North Star* di Peter Dubens con i colori del Circolo organizzatore, sempre l'Italia di Napoli. Ci hanno detto di non aver mai visto tanta acqua, nemmeno nel Solent. Terzo *H2O* di Riccardo De Michele dello YCCS, vincitore anche in classe Irc maxi 4-5. In Irc maxi 3 vincerà invece la bella *Cippa Lipa* di Guido Paolo Gamucci, con Paolo Cian alla tattica, un Mylius 60, un progetto del napoletano Alberto Simeone.

Solo podio per *Cannonball* di A. Ferrari con Baird-de Angelis; e *My Song* di Pigi Loro Piana con Ken Read alla regia.

Poi regate sulle boe e costiere nel clima sempre dolce, anche quando umido, di Sorrento-torrente-2023.

L'Hotel Excelsior Vittoria, un museo vivente che domina il porticciolo e ricorda gli ultimi giorni di vita del tenore Enrico Caruso, ha concesso l'uso di alcuni propri servizi. Vale la pena un viaggio a Sorrento solo per visitarlo, giardino e limoneto incluso. Il 18 sera, a Vico Equense, il complesso Le Axidie della famiglia Savarese ha dato a quasi 1.000 persone sfoggio brillantissimo dell'arte dell'ospitalità e catering. Ben 13 diversi chef stellati della penisola, in tenuta da lavoro e logo della manifestazione cucito sul braccio destro, hanno fatto degustare ai regatanti 13 diversi loro tesori gastronomici. Fuochi d'artificio anche a mare, per sigillare quelli organizzativi, saluto finale con dolci che univano arte, a volte lo scudetto, e gusto. Ovviamente con il gran botto finale. Che dire? Una serata adatta a tutti, regatanti, armatori, e sponsor. Se l'avessero vista anche gli ultimi regnanti dei Borbone, si sarebbero auto invitati. Dimenticavo i droni e gli obiettivi del maestro Carlo Borlenghi: avevano l'imbarazzo della scelta, a terra ed a mare.

Organizzatori riprovateci sempre, a dispetto delle ovvie difficoltà. Se possibile in primavera, prima che in inverno. Il Golfo ne ha bisogno, i velisti son rimasti sbalorditi da quest'ansa del golfo (Sorrento) nel golfo (Napoli), e da voi tutti. Sorrento città anche quest'anno s'è tinta d'azzurro, seppure con motivazioni non imputabili al Creatore, bensì allo scudetto calcistico.



Roberto Perrone Capano da *Aleph*