Notiziario CSTN

FEBBRAIO 2023
N° 126

Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it *LEGA NAVALE ITALIANA*

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciolo 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° 126 NOTIZIARIO ON-LINE febbraio 2023

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- Bandiera abbrunata ..... pag. 2
- Atlantico a tutto gas ..... pag. 6
- Navi Museo ..... pag. 11
- La novella di Landolfo Rufolo ..... pag. 16
- Barche famose ..... pag. 18
- Il monastero di Santa Chiara ..... pag. 25
- Regata dei Tre Golfi ..... pag. 30
- Quando la realtà è romanzo ..... pag. 36
- Libri in vetrina/Appello ..... pag. 37

EDITORIALE

Il Notiziario è in lutto per la morte di Claudio Ressmann e Giancarlo Basile. Due amici insostituibili sul piano personale, molto legati al CSTN del quale sono stati preziosi collaboratori contribuendo così alla sua diffusione. Pubblichiamo il toccante ricordo delle rispettive figlie Flavia e Paola e quello di Franco Maria Puddu che per tanti anni è stato vicino a Claudio nella Redazione della rivista LNI.
Gli operatori del CSTN sono impegnati e catalogare i 200 nuovi libri, tutti esclusivamente legati al mare, che grazie al contributo del Ministero della Cultura abbiamo acquistato nelle librerie napoletane.
In virtù dell'accordo recentemente sottoscritto con l'AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca) pubblichiamo un questo numero un primo articolo sulla storia di quattro gloriose barche d'epoca, onore e vanto dello yachting italiano.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto in copertina: "Nell'immensità degli spazi e dei colori del cielo e del mare spicca sempre la figura del pescatore che si guadagna con fatica il pane".

Hanno collaborato: ***Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Francesco Gandolfi, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Aramini, Paolo Rastrelli, Mario Rastrelli, Claudio Ressmann, Antonio Tommasi.***

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

IL NOTIZIARIO È SU Instagram **COME @Tradizioninautiche**

BANDIERA ABBRUNATA

Il Comandante Claudio Ressmann (1929) e il Comandante Giancarlo Basile (1931) nel giro di quarantotto ore hanno mollato gli ormeggi terreni per riprendere la navigazione negli spazi infiniti dell'aldilà. Li ha uniti, e ci ha uniti, una grande amicizia sul piano umano, la condivisione di passioni comuni, l'amore per il mare e uno smisurato interesse per la vela e la sua storia.

Entrambi Ufficiali della Marina Militare, entrambi giornalisti ed autori di volumi e testi di successo.

Ancora entrambi vicini al "Centro Studi" sin dalla sua fondazione e sono stati appassionati collaboratori del nostro Notiziario CSTN come dimostra la quantità di articoli che abbiamo pubblicato con la loro firma: un vanto per la nostra rivista.

La loro mancanza sarà incolmabile, ma non ci mancherà mai l'impegno per onorare la loro memoria.

Claudio Ressmann

Noto al pubblico per la competenza e la meticolosità che riverberano dai suoi scritti, il suo interesse principale la vela, le questioni dell'ambiente marittimo e la storia della Marina Militare.

Collaboratore della rivista Marittima ed altre riviste nautiche come Bolina e Giornale della Vela.

Direttore della rivista "Lega Navale" dal 1983 al 2009, 26 anni, dopo aver firmato 219 fascicoli.

Numerosi i suoi scritti di storia e cultura marinara. Vero gentlemen di classe e di vecchio stampo.

È stato tra i principali fondatori del CSTN al quale ha donato l'intera sua biblioteca personale, un patrimonio inestimabile.

Giancarlo Basile

E' stato tra i grandi velici dello S.V.M.M. con una carriera costellata di successi sportivi al comando di barche leggendarie come ***Artica II***, il ***Corsaro II*** e la ***Stella Polare***. Tra le vittorie più acclamate si ricordano il record fissato alla Giraglia nel 1966 rimasto imbattuto per 18 anni e il primo posto nella transatlantica Bermuda–Travemunde nel 1969.

Lasciata la M.M. è stato comandante pilota dell'Alitalia.

Accanto alla vela accademica e alle competizioni d'altura, l'autore alimenta la passione per il diporto nautico sperimentando attrezzature veliche e progetti autocostruiti, partecipando a regate, formando equipaggi e navigando con la famiglia su piccoli cabinati.

Autore di numerosi libri ed articoli.

CLAUDIO RESSMANN nel ricordo della figlia Flavia

Il Comandante. Così lo chiamavano tutti e a lui non dispiaceva affatto. Un gentiluomo di altri tempi. Elegante e discreto, ironico e sagace, curioso e mai sazio di conoscenza del nuovo che avanza. L'ultima passione coltivata è stata per la " fusione nucleare a freddo". Raccoglieva minuziosamente articoli scientifici sull'argomento e non si stancava di condividere tutto quello che imparava al riguardo. Mostrava uno stupore quasi infantile rispetto alle conquiste scientifiche e tecnologiche. Per questo forse non digeriva il fatto di non cavarsela troppo bene con il cellulare. Un cruccio per lui che, nonostante i novant'anni suonati, era un fan di youtube.

Non poteva più viaggiare e, dovendo stare a Roma, in questi ultimi anni ha saggiamente deciso di voler riscoprire la sua città a piedi, con lunghe camminate. Tante le incursioni in Basiliche, musei, parchi e palazzi storici. Con l'inseparabile bastone ordinato per lui da una nipote a Londra e sottobraccio alla figlia di turno. Si meravigliava di fronte alla Santa Teresa in estasi del Bernini così come di fronte ai murales di Banksy.

Amava il mare e condividere con figlie, nipoti e pronipoti i tanti ricordi degli anni vissuti a bordo dell'Amerigo Vespucci. Aneddoti a non finire sulla vita da marinaio alternati a barzellette la cui scorta sembrava infinita.

Se ne è andato sereno, soddisfatto di aver vissuto una vita piena, condivisa per 50 anni con l'adorata moglie Silvana, e felice di questi ultimi anni, attorniato da nipoti e pronipoti dei quali seguiva con interesse inciampi e successi. Rimpianti? Forse un paio. Non poter vedere la prossima edizione dell'America's Cup a Barcellona nel 2024 e non poter gustare ancora una volta pietanze, a lui proibite, come la parmigiana di melanzane. Ma anche non poterci essere quando gli studi astronomici ci avrebbero raccontato di più dell'universo.

Addio Comandante, vento in poppa.

Con amore, affetto e l'ironia che ci hai insegnato, le figlie, le nipoti, i pronipoti.

CLAUDIO RESSMANN nel ricordo di Franco M. Puddu

Se non ricordo male era il 1986, ormai sono passati tanti anni, e io, pubblicista di ancora fresca nomina ma che aveva deciso di fare del giornalismo la sua unica attività, cercavo di aumentare il numero delle collaborazioni che mi erano necessarie per poter lavorare al meglio.

Essendo stato ufficiale di Marina avevo deciso di tentare anche le testate del Settore, ossia Rivista Marittima e Notiziario della Marina, e, perché no, avevo pensato alla Lega Navale, anche se questa era più vicina allo sport velico e ad altre attività meno legate al mondo militare.

Mi presentai alla redazione di questo periodico senza nessun appuntamento, ma dopo appena qualche minuto di attesa mi portarono davanti alla porta dell'ufficio del direttore. Sapevo già come poteva andare: avrei trovato un vecchio ammiraglio scorbutico, in pensione e in là con gli anni che avrebbe a malapena gettato un occhio sullo squinternato giovincello che non presentava neanche sufficienti referenze, e bussai allo stipite della porta piuttosto depresso, ma venni accolto da una voce giovanile e decisamente gioviale, era il direttore che, in piedi, mi faceva cenno di avvicinarmi porgendomi la mano e lasciandomi, con questo suo benvenuto, alquanto di stucco.

In quel momento non lo sapevo, e non avrei mai pensato di osare tanto, era nata una amicizia che sarebbe durata, senza mai un momento di stanca, per oltre trentacinque anni: quella con il capitano di vascello Claudio Ressmann.

Al momento il mio rapporto fu di semplice anche se cordiale collaborazione, che divenne ben presto amichevole e poi, grazie alle naturali doti umane di Claudio, permettetemi di chiamarlo per nome ma per me è stato molto più di un amico, si trasformò in una salda amicizia. Di quelle senza tanti fronzoli e ghirigori né tantomeno piaggerie, una amicizia come si conviene fra due persone che si apprezzano e si stimano. Del resto era naturalmente dotato di una tale carica di empatia che lo faceva sempre apparire umanamente sotto la migliore delle luci.

Un'amicizia che attraversò, salda, gli anni delle nostre rispettive vite, e quando ebbi delle difficoltà o dovetti passare per non facili traversie, Claudio mi fu sempre vicino spronandomi e sostenendomi, come del resto fui vicino a lui quando attraversò un momento di difficolta. Ci perdemmo un poco di vista per una quindicina di

anni perché lavorai molto spesso all'estero come inviato, ma anche in questi difficili anni continuai saltuariamente a collaborare con lui, che teneva sempre vivo e attivo il cordone ombelicale giornalistico che ci legava.
E quando feci ritorno stabilmente alla base la nostra collaborazione il nostro legame continuò a prosperare fino a che non entrai a far parte della rivista come capo redattore, lavorando gomito a gomito con lui fino al 2009, anno in cui lasciò l'incarico per andare in pensione.
Però sbaglio quando dico che lavorai con lui, perché con Claudio lavorare non era fornire una prestazione, ma più che altro fare un tacito gioco di squadra spontaneo che, in quanto tale, non pesava né a me né a lui, nonostante ci separassero una ventina di anni, e qualche volta ci impegnasse dal momento di arrivo mattutino anche fino a oltre quello che sarebbe stato l'orario di chiusura o, come si dice in Marina, il "cessa lavori".
E così la vita è andata avanti con tutti i suoi problemi e le non poche difficolta ma senza pensieri, guardando sempre al domani anche quando Claudio era in pensione, a casa, e non veniva più in ufficio, salve qualche rara e sempre gradita visita. Ma ci sentivamo continuamente al telefono per chiamate vicendevoli nelle quali ci chiedevamo informazioni, ci scambiavamo pareri, ci informavamo reciprocamente di questa o quella novità.
Poi sono andato in pensione anche io e la comune presenza della redazione è venuta a mancare, ma non il nostro rapporto che è rimasto sempre vivo e continuo, come se io continuassi a chiamare il mio ex direttore che mi rispondeva dallo studio della sua casa, dalla mia vecchia scrivania,
Fino a quando è andato via l'altro giorno, un giorno che vorrei definire maledetto, ma che non posso dal momento che è stato un giorno della umana realtà, che ad un certo punto arriva al capolinea e si deve interrompere con chi rimane, almeno direttamente, e almeno per il momento. Ma per domani, chissà… Arrivederci, caro Claudio, come si dice in Marina "*che le onde del mare ti siano leggere*".

Gli amici del CSTN con Claudio Ressmann a Porto Santo Stefano.

GIANCARLO BASILE nel ricordo della figlia Paola

Caro papà,
fin da bambina, per me sei sempre stato una forza della natura, spirito libero e uomo d'azione per eccellenza, quell'Ulisse mitico (modello multiforme di vita umana che evoca la sete del vivere e del conoscere) al quale dedicai la mia ricerca di dottorato. E sì, papà, perché sei proprio tu il protagonista di quel mio libro che hai letto e riletto.
Hai attraversato mari e oceani, sfidando tempeste di ogni tipo, e vincendo tante coppe e medaglie. Al comando della Stella Polare, arrivasti primo alla regata internazionale della Giraglia e poi vincesti anche la regata transatlantica da Hamilton (Bermuda) a Travemunde (Lubecca-Germania) competendo con barche ed equipaggi di altre nazioni che all'epoca erano il top della vela internazionale. Decidesti di andare molto più al Nord degli altri concorrenti, tra iceberg e balene più grandi della vostra imbarcazione - così mi raccontavi quando ero bambina e io ti ascoltavo con occhi pieni di meraviglia immaginando balene gigantesche e mari di

ghiaccio.
Hai ricevuto dal Presidente della Repubblica, l'onorificenza di ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana, e sei stato anche invitato dal principe Filippo d'Inghilterra - marito della Regina Elisabetta - il quale aveva una grandissima stima di te. Nel 2010, ti hanno pure nominato Commodoro dello sport velico della marina militare. Però papà, la medaglia più grande l'hai vinta quando decidesti di lasciare una carriera di successi, tutta in salita, alla Marina Militare, perché una bambina di pochi anni di vita non ti aveva riconosciuto dopo una di queste lunghe regate, e dunque assenze. Quella bambina era la tua prima figlia, ero io. Alla carriera scegliesti la tua famiglia, te ne andasti dalla Marina e con grande umiltà ti sei rimesso in gioco diventando pilota dell'Alitalia per poter dare stabilità alla tua famiglia ed essere presente come padre e marito. Eri già in grado di pilotare aerei di ogni tipo, eri infatti arrivato primo al corso di aviazione presso la prestigiosa scuola della Marina Americana a Pensacola (in Florida).
E così hai anche attraversato cieli sconfinati e una volta portasti anche il papa Giovanni Paolo II in uno dei suoi viaggi. Tuttavia non hai mai abbandonato la tua passione per il Mare e la vela, hai disegnato barche bellissime tra cui l'Aquilone con la quale m'insegnasti ad andare a vela, e soprattutto ad amare il Mare, la Natura, la Vita, e insieme abbiamo solcato tante onde. Hai trascinato tutta la tua famiglia, cane incluso, ad andare a vela, anche mamma la quale avrebbe probabilmente preferito rimanere a terra. Ti divertivi a fare delle manovre a vela incredibili per riportarci sul pontile dopo le lunghe veleggiate quando eravamo all'Argentario, sotto gli occhi strabiliati di tutti a terra che non capivano perché tu non usassi il motore; giocavi con il mare e il vento. Eri felice, e noi ti seguivamo fiduciosi, la tua passione era travolgente. Ci hai fatto scoprire dei posti meravigliosi, non accessibili via terra, e persone carismatiche.
Hai creduto in me, in mia sorella, nei tuoi adorati nipotini e nella tua compagna di vita, tua moglie, che hai sempre amato e rispettato per quasi 60 anni di matrimonio. Da te abbiamo imparato a non mollare, ad essere riconoscenti, a lavorare seriamente e con passione, ad ingegnarsi, ad avere rispetto per la Vita in tutte le sue forme, e che la famiglia viene al primo posto. Ti sei infatti dedicato a tutta la tua famiglia, i tuoi fratelli - e sorella - ti ricordano non solo come un fratello maggiore premuroso, ma addirittura come un padre. E tutti i tuoi amici e compagni di vela si ricordano di te con grande affetto e ti vogliono un gran bene.
Coerente con te stesso fino all'ultimo, hai continuato a fare regate fino all'età di 80anni, e all'età di quasi 87 anni - con questa maledetta malattia del Parkinson - hai veleggiato da Riva di Traiano fino alla Sardegna, andata e ritorno. Come Ulisse non ti arrendi mai, anche di fronte al Parkinson, hai lottato con grandissima dignità, senza lamentarti, adattandoti alla sua terribile e crudele tirannia.
La vita è una sfida continua e tu l'hai affrontata con devozione, intelligenza, onestà, forza, ottimismo e amore. Adesso ti aspetta un altro viaggio, di viaggi ne hai fatti tanti, non ti preoccupare papà, vai sereno e tranquillo, la coscienza ce l'hai pulita, l'albatros ti guiderà. Noi ti auguriamo buon vento e ti ringraziamo per tutto quello che hai fatto per noi. È stato un onore averti come padre, a me e a mia sorella non poteva capitarci di meglio. In qualche modo c'incontreremo. Come ci ripetevi spesso: "nulla si distrugge, tutto si trasforma". E concludo con i versi di Pirandello:

E l'amore guardò il tempo e rise,
perché sapeva di non averne bisogno.[...]
Si addormentò in un angolo di cuore
per un tempo che non esisteva.
Fuggi senza allontanarsi,
ritornò senza essere partito,
il tempo moriva e lui (l'amore) restava.

Buon Vento, papà!

Giancarlo Basile

L'impegno e l'entusiasmo con il quale il Comandante Ressmann, giornalista e storico di lunghissimo corso, collabora alla redazione del Notiziario, ci onora e ci contagia non poco. È per noi uno stimolo non indifferente, un esempio a fare sempre meglio, scegliere argomenti diversificati e di alto spessore culturale. I suoi articoli sono tra i più seguiti dai nostri lettori che hanno la bontà di farci pervenire i loro graditi commenti. Grazie Comandante per la tua generosa e preziosa partecipazione.

ATLANTICO
a tutto gas

CLAUDIO RESSMANN

Due misteriosi "turisti"

Nell'immediato dopoguerra si era diffusa la moda di organizzare per i VIP week end in località poco conosciute e difficilmente raggiungibili. Una di queste era lo storico faro di Bishop Rock, nelle isole Shilly, propaggine avanzata dell'Europa nelle acque dell'Atlantico.

Come è facile intuire la presenza di turisti, venuti per visitare l'imponente torre granitica ricostruita (per la terza volta) nel 1858, non dispiaceva affatto agli ultimi guardiani del faro, i coniugi Wilson, unici suoi abitanti, poiché rappresentava un prezioso diversivo alla monotona routine quotidiana.

Attenti osservatori dell'aspetto degli eventuali "ospiti", il mattino del 9 agosto 1992 la coppia si era rese conto che le due persone sbarcate dalla pilotina proveniente da Penzancne non potevano essere i soliti facoltosi turisti: non indossavano eleganti abiti da viaggio, ma soltanto una tuta da operaio e non portavano al seguito eleganti valige firmate Vuitton, ma una serie di robuste casse di legno contenenti chiaramente strumenti scientifici.

I coniugi Wilson non immaginavano davvero che uno dei giorni successivi dal loro singolare palcoscenico avrebbero assistito alla conclusione di una tra le più spettacolari imprese atlantiche: quella del ***Destriero***.

Il Destriero visto di prora

I due cronometristi, infatti, il 9 agosto documentarono inequivocabilmente che il Destriero, partito il giorno 7 da Bishop Rock aveva attraversato l'Atlantico senza rifornimenti intermedi, in 58 ore 34 minuti e 50 secondi, mantenendo la strabiliante velocità media di 53,05 nodi.

Un progetto ambizioso

Il progetto di riportare in Italia lo storico record transatlantico Blur Ribband. conquistato dall'indimenticabile ***Rex*** nel 1933 (4 giorni, 13 ore e 58 minuti) venne discusso nella primavera del 1989 da alcune personalità del mondo economico e finanziario, come Gianni Agnelli, Arrigo Gattai, il Karim Aga Khan e Franco Nobili. Successivamente questo gruppo, cominciò a prendere in seria considerazione la possibilità di stabilire un nuovo record nella traversata senza soste intermedie dell'Atlantico da est verso ovest sotto l'egida dello Yacht Club Costa Smeralda di Porto Cervo.

Ci si mise d'impegno per stabilire i requisiti operativi da utilizzare per gli studi di fattibilità e si arrivò ad individuare un tipo di nave in grado di sviluppare su una distanza di 3.100 miglia la velocità massima di 60 nodi, in presenza di onde fino a due metri e mezzo, e di 30 con onde fino a cinque.

Si passò quindi alla stesura del progetto, affidato allo studio tecnico Donald C. Blound, con la collaborazione di Pinin Farina per il profilo aerodinamico delle sovrastrutture: furono così tracciati i piani della nave ***Destriero***, un nome che istintivamente offriva la sensazione della velocità, lunga fuoritutto 67 metri e larga 13 con un dislocamento di 400 tonnellate.

A partire dal luglio 1990, grazie, tra l'altro, ai finanziamenti di FIAT, di IRI, di Finmeccanica e di Ciga Hotel, si dette inizio alla costruzione della nave. Nel cantiere Fincantieri di Muggiano si cominciarono a tagliare le lamiere dello scafo, realizzate in una speciale lega d'alluminio ad alta resistenza, leggera, di facile saldabilità e insensibile alla corrosione: il taglio di tutte i componenti venne completamente gestito attraverso macchine a controllo numerico (CNC), con le stesse modalità impiegate nella realizzazione delle unità militari della Fincantieri.

A mano a mano che lo scafo prendeva forma si poteva distinguere una carena a V profondo nella cui zona centro-poppiera erano visibili vistose aperture: le prese a mare dalle quali sarebbe stata aspirata la considerevole massa d'acqua successivamente accelerata dagli idrogetti.

La propulsione e le sovrastrutture

L'esigenza di disporre di una potenza considerevole poneva chiaramente il problema del peso dei relativi apparati. Pertanto si dovette ricorrere ad un tipo di propulsione che presentasse il più favorevole rapporto peso potenza, cioè le turbine a gas. La scelta si orientò sulle GE LM 1600 della General Electric, derivate dai motori turbofan di diffusi tipi di arei, come il "Fighter F17" e l'"Hornet FA 18".

Per quanto riguarda la loro installazione, le turbine furono inserite in un modulo specificatamente realizzato per la propulsione marina. Ogni modulo era lungo 7 metri, largo 2,50, alto 3 e pesava 12.000 kg. Ciascuna delle tre turbine, in grado di erogare complessivamente 38.535 kW, era collegata, tramite un riduttore di giri, ad un idrogetto della svedese KaMeWa dotato di una girante a sei pale. Sullo specchio di poppa ne vennero installati tre, uno al centro per la propulsione e due laterali muniti di tegoli per la manovra e per la retromarcia.

Le sovrastrutture della nave erano realizzate solo in funzione del particolare obiettivo da raggiungere: prora completamente sgombra e al centro una spaziosa plancia raccordata verso poppa con una tuga contenente le sistemazioni per ospitare durante la breve traversata l'equipaggio di 12 specialisti, diretti da Cesare Florio,

La plancia era suddivisa in due zone delle quali una, quella prodiera, comprendeva tutte le strumentazioni nautiche e sarebbe stata utilizzata come postazione di pilotaggio, mentre nella rimanente erano sistemati i terminali del sistema di automazione realizzato secondo le più aggiornate tecniche del momento.

Subito dopo il varo, avvenuto il 28 marzo 1991, il ***Destriero***, che batteva il guidone del Yacht Club Costa Smeralda, ma era stato registrato a Nassau (Bermuda), raggiunse Porto Cervo, suo porto di armamento, dove dette inizio ad una serie di prove nel Tirreno, per dar modo all'equipaggio di prendere confidenza con la condotta della navigazione ad alta velocità e con la gestione degli apparati. Punte di 60 nodi vennero raggiunte agevolmente anche in presenza di uno stato del mare superiore a quattro.

Il successivo trasferimento del ***Destriero***, nella primavera del 1992, ebbe come meta New York, dove costituì un ammirato esempio delle capacità tecnologiche del nostro Paese, fino al giorno della partenza per la grande sfida.

Così il 7 agosto, approfittando di previsioni meteomarine decisamente favorevoli, la nave tagliava il traverso di Ambrose Light e assumeva prora ovest.

Bene visibili i tre idrogetti del "Destriero": uno per la propulsione e due per le manovre.

I precedenti tentativi

Risale ad un lontano 1952 l'ultimo Nastro Azzurro (ufficiale) assegnato ad un transatlantico. Si tratta dello statunitense ***United States*** che durante il suo primo viaggio si accreditò un tempo di 3 giorni, 10 ore e 12 minuti conquistando il record detenuto negli anni precedenti dal francese ***Normandie*** e dal britannico ***Queen Mary***.

Il transatlantico americano, varato nel 1952, fu costruito grazie ad un massiccio intervento "subsidized" dello Stato, che si sarebbe avvalso della facoltà di disporre l'unità in caso di guerra per il trasporto veloce di un contingente di 17.000 uomini in qualunque parte del globo. Per questo motivo in sede di progettazione furono realizzate particolari caratteristiche strutturali riguardanti, tra l'altro, la compartimentazione dello scafo, la sistemazione a livello del ponte principale di piattaforme adatte a sostenere il peso di eventuali cannoni e, in primo luogo, la capacità di sviluppare una eccezionale velocità. Per questo motivo furono installate quattro turbine a vapore, collegate ad altrettante eliche, in grado di erogare la potenza di 180.000 kW.

Dal 1952 in poi era riuscito a detenere il prestigioso riconoscimento praticamente senza rivali, soprattutto perché il superamento della strabiliante potenza installata non sarebbe stato compatibile in termini economici con la gestione di qualsiasi altra nave passeggeri, sia pure applicando tariffe triplicate rispetto a quelle normali.

Pur eccependo che l'***United States*** è un transatlantico assolutamente sui generis, con caratteristiche al limite del regolamento del *Nastro Azzurro*, le maggiori Compagnie operanti sul Nord Atlantico avevano incassato il colpo e, ben consapevoli oltretutto dell'ormai inarrestabile concorrenza del trasporto aereo, si erano praticamente ritirate dalla sfida.

Si erano però cimentati in questa gara oceanica alcuni scafi di minori dimensioni costruiti ad hoc.

Tra i tentativi più recenti quello del ***Virgin Atlantic Challenger II*** del 1986 sovvenzionato dell'inglese Richard Branson: un monoscafo lungo 22 metri e largo 6, motorizzato con due MTU da 1.450 kW accoppiati ciascuno ad un'elica supercavitante: completò il percorso verso ovest in 80 ore e 31 minuti, ma durante la traversata, effettuò tre rifornimenti per cui la validità del tentativo venne messa giustamente in discussione, ed il record fu invalidato.

Ci provò l'anno successivo l'havaiano Tom Gentry il quale fece costruire nel cantiere inglese Vosper il ***Gentry Eagle*** lungo 34 metri e largo 7 con propulsione mista (Diesel e turbina) per una potenza complessiva di 4.000 kW, ma una tempesta incontrata nel tratto terminale gli impedì di concludere. Né ci riprovò.

Infine la volta buona fu nel 1990 con ***Hoverspeed Great Britain II***, un catamarano del tipo "Wave Piercing" da 70 metri costruito in Tasmania e motorizzato con quattro Diesel da 3.600 kW ciascuno collegati ad altrettanti idrogetti Riva Calzoni, che fece registrare il tempo di 79 ore e 52 minuti aggiudicandosi il Trofeo.

Dopo di allora soltanto ***Destriero*** si era inserito nella lista dei probabili concorrenti.

Un record assoluto

Per completezza di informazione occorre aggiungere che i severi "curator" del Trofeo hanno contestato con varie motivazioni l'assegnazione del *Nastro Azzurro* al ***Destriero***, così del resto era avvenuto per ***Hoverspeed Great Britain***, per una serie di motivi di carattere regolamentare (tra i quali il mancato regolare trasporto di passeggeri paganti).

Omologabile o no come ***Bliue Riband***, il record attuale continua a mantiene in assoluto tutta la sua validità. Non per niente in questi ultimi trent'anni nessuno è stato capace di migliorarlo.

(foto dall'alto) Il "Destriero" in piena velocita; l'Aga Kan a Gianni Agnelli animatori dell'impresa; il Rex vincitore del Nastro Azzurro nel 1933.

STORIA DI NAVI

Con queste pagine inizia una nuova rubrica del Notiziario dedicata alle più famose unità navali musealizzate in vari Paesi per ricordare ai posteri radici marinare, atti di eroismo o tradizioni gloriose da tramandare alla storia. Più di una volta ci è stato richiesto dai lettori di trattare l'argomento anche per evidenziare che siamo l'unico Paese con grandi tradizioni marinare a non avere una nave museo nonostante qualche tentativo fatto anni fa e gloriosamente naufragato.

L'INCROCIATORE PROTETTO *AURORA*

Una unità dalla formula, a suo tempo, moderna che ebbe lunga vita riuscendo a sopravvivere a battaglie navali, rivoluzioni, guerre mondiali. Oggi è un amato simbolo della tradizione navale russa, ormeggiato sulla Neva a San Pietroburgo

FRANCO ARAMINI

In Russia, nel Golfo di Finlandia, si trova una città bagnata dal Mar Baltico simbolo della storia di questo sconfinato Paese: Sankt Peterburg, San Pietroburgo. Non ha origini antiche essendo stata fondata dallo Zar Pëtr Velikij (Pietro il Grande) nel 1703, ma la sua storia è stata tale da essere un compendio di quella russa, come indicano i cambiamenti che, nel tempo, ha subito il suo nome.

Infatti nel 1914, lo Zar Nicola II decise di modificarne la radice tedesca del nome Burg (città) con quella slava Grad, ribattezzandola così San Pietrogrado. Dopo la Rivoluzione di Ottobre nel 1924, alla morte di Lenin, divenne Leningrad (Leningrado) fino al settembre del 1991, quando la nuova struttura governativa russa ha deciso di ripristinarne il nome primigenio, ma ogni anno il 9 maggio, e solo per ventiquattro ore, la città torna a chiamarsi Leningrado in memoria dell'epico assedio che sostenne con questo nome durante la Seconda Guerra Mondiale.

San Pietroburgo è una città bellissima, adagiata su una fitta rete di corsi d'acqua, canali e rami dell'estuario del grande fiume Neva, e per questo è anche conosciuta come la Venezia del Nord.

L'incrociatore protetto "Aurora" visto dall'alto, al suo ormeggio al molo Petrogradskaya sull'Anglíjskaja náberežnaja, il Lungofiume degli Inglesi, a San Pietroburgo.

Ma San Pietroburgo è anche una città di fantasmi: i fantasmi dei nemici e oppositori dello Zar che morirono nelle celle della Petropavlovskaya Krepost', la fortezza dei Santi Pietro e Paolo, i fantasmi di coloro che morirono quando, proprio in questa città, ebbe inizio la Rivoluzione d'Ottobre, i fantasmi dei marinai caduti nel 1917 nella rivolta della fortezza di Kronstadt, i fantasmi di due milioni di cittadini e soldati caduti nell'assedio di quasi due anni tra la fine del 1941 e l'inizio del 1943. Ma fra questi fantasmi ne esiste uno ancora visibile nel cuore della città, amato e rispettato non solo dai leningradesi, ma da tutti i russi.
Per vederlo basta raggiungere l'Anglíjskaja náberežnaja, il Lungofiume degli Inglesi, dove, al molo Petrogradskaya è ormeggiato il ***Kreiser pervovo ranga*** (incrociatore di prima classe) della Raboce ***Krest'janskij Krasnyj Flot Avrora***, ossia l'incrociatore ***Aurora***, della Flotta Rossa dei Lavoratori e dei Contadini, come si chiamò la prima forza navale della futura Russia sovietica.
A partire dal 1877 le Marine allora tecnologicamente più avanzate iniziarono a sviluppare un nuovo tipo di unità: l'incrociatore, che avrebbe dovuto costituire il nerbo delle flotte da guerra.
Ogni Stato Maggiore portò avanti i suoi studi e per questo, fino al 1900, nacque un'intera gamma di nuove navi: gli incrociatori corazzati, quelli protetti, quelli leggeri e parallelamente, quelli da battaglia, ognuno con i suoi pregi e i suoi difetti.

Nel primo piano dell'incrociatore sono ben visibili i lunghi fumaioli circondati dalle alte maniche a vento, il cannone prodiero che sparò il colpo a salve che diede il via alla Oktiabrskaya Revoluzija, la Rivoluzione d'Ottobre e a prora, sopra la linea di galleggiamento, la bocca del tubo lanciasiluri prodiero.

In breve, gli incrociatori corazzati, unità con scafo in ferro e artiglierie non più in batteria ma in casamatta e in torre, furono la transizione tra le navi da battaglia a vela e quelle a vapore.
Nello stesso tempo nacquero le prime corazzate moderne, ma erano navi lente e pesanti e l'idea di realizzarne di più agili e veloci diede origine a unità con corazzature parzialmente ridotte: gli incrociatori da battaglia, più leggeri delle corazzate ma nonostante la diminuzione di peso ancora troppo lenti e con una potenza di fuoco insoddisfacente.

Ne nacquero allora altri con una corazzatura minima se non inesistente sulle fiancate dello scafo, il ponte totalmente corazzato e una discreta potenza di fuoco: gli incrociatori protetti che così riuscivano ad essere più veloci, ma non abbastanza.
A partire dal 1900 nacquero così gli incrociatori leggeri che differivano dagli altri per l'adozione di apparati motori a turbina più leggeri e più potenti di quelli a triplice espansione che necessitavano inoltre un gran numero di caldaie, che riuscivano a raggiungere velocità massime di 33 nodi contro i 22 dei corazzati e i 25 dei protetti.

La storia

Nel 1896 la Marina zarista, rinnovando e potenziando la flotta, commissionava ai Cantieri Navali di Sankt Peterburg una classe di tre incrociatori protetti che vennero ultimati tra il 1899 e il 1900: ***Pallada*** (capoclasse), ***Diana*** e ***Aurora***.
Si trattò di una classe di unità dalle caratteristiche entro i limiti della norma: non scadenti ma neanche di primo livello che comunque seppero operare bene nel contesto delle loro capacità, ma che non ebbero molta fortuna. Il ***Pallada*** venne affondato dai giapponesi a Port Arthur nel 1904, il ***Diana*** venne internato a Saigon dopo la battaglia del Mar Giallo sempre nel 1904 mentre l'***Aurora***, scampato alla distruzione nella battaglia di Tsushima nel 1905, prese parte alla Rivoluzione di Ottobre e, integrato nella Marina Rossa degli Operai e Contadini, continuò la sua carriera partecipando alla Prima e alla Seconda Guerra Mondiale, per poi sopravvivere fino ai giorni nostri dopo essere transitato nei ruoli della Voenno Morskoj Flot, la Marina da Guerra prima della scomparsa Unione.
La sua vita ebbe quattro episodi salienti: la partecipazione alla Guerra Russo Giapponese; la crociera in Italia, compiuta nel marzo 1911 per la commemorazione dei soccorsi portati alle popolazioni di Messina e Reggio Calabria da parte di una squadra navale russa durante il terremoto del 1908; lo sparo di un colpo di cannone (a salve) alle 21,40 del 25 ottobre 1917 a San Pietroburgo con il quale, unendosi alle forze rivoluzionarie, dal suo ormeggio sulla Neva diede il via all'assalto alla residenza dello Zar del Palazzo d'Inverno e, con esso, alla Rivoluzione di Ottobre.

Questa placca di ottone fissata sullo scudo del cannone prodiero dice: "Il 25 ottobre 1917 alle ore 21,40 il cannone di prora da 152 mm dell'incrociatore "Aurora" per ordine del Comitato Rivoluzionario di guerra dava il segnale di attacco al Palazzo d'Inverno".

Infine quando, all'inizio del 1944, mentre si trovava ad ovest di Leningrado durante la Seconda Guerra Mondiale, venne affondato da bombardieri tedeschi. Rimesso a galla, dopo la guerra resterà in servizio fino all'inizio degli Anni 50 per poi divenire una nave museo.

Una bellissima immagine invernale dell'"Aurora" rinserrata dalla Neva ghiacciata.

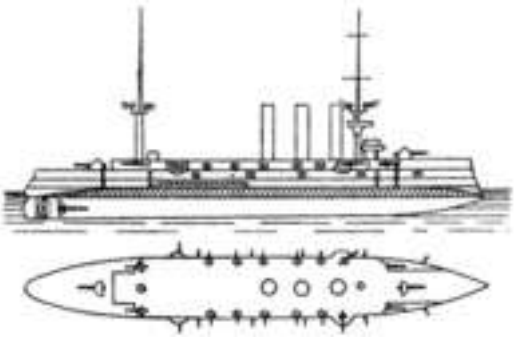
La nave

Il ***Kreiser Avrora*** era una unità che seguiva le linee architettoniche convenzionali delle navi dell'epoca differenziandosene per alcuni particolari come il castello dalle dimensioni piuttosto contenute e i tre fumaioli, lunghissimi e contornati da dieci enormi maniche a vento per ventilare i locali di propulsione durante la navigazione.

Lo scafo era munito di sperone prodiero come era consuetudine a molte navi dell'epoca, sormontato, d poco al di sopra della linea di galleggiamento, dalla bocca di un tubo lanciasiluri. Gli alberi erano due, con quello di maestra munito di due grandi coffe circolari blindate.

Un'altra caratteristica peculiare era la presenza di tre gruppi propulsori su tre assi collegati ad altrettante eliche, soluzione raramente adottata da altre marine su unità di questo tipo, ma abbastanza comune in quella russa, che la impiegò anche per gli incrociatori protetti ***Gromoboi***, ***Rossia*** e ***Askold***.

L'***Aurora*** per quanto riguarda l'armamento ebbe varie configurazioni, dagli 8 cannoni da 152 mm del 1913 ai 14 del 1917, a un solo pezzo quando, nel 1943, i pezzi vennero smontati per essere impiegati a terra nella difesa di Leningrado in una batteria che portava il nome della nave. La nave attualmente musealizzata ha la configurazione del 1917.



I dati tecnici

Dislocamento
6.730 tonnellate, a pieno carico 7.300

Dimensioni
Lunghezza massima 126,8 m, al galleggiamento 125,0, larghezza massima 16,76, immersione 6,46

Propulsione
Tre macchine alternative a vapore a triplice espansione alimentate da 24 caldaie Belleville per 11.600 cavalli, su 3 eliche. Velocità massima 19,5 nodi.

Autonomia: 5.600 miglia a 10 nodi, 3.450 a 13

Armamento (nel 1917) 8 cannoni da 152/45 mm, 4 da 76 mm, 2 mitragliere a canna ruotante, 3 tubi lanciasiluri (di cui uno prodiero), ferroguide sul ponte di coperta per imbarcare 150 mine

Protezione
Ponte corazzato da 62 mm, scudi dei cannoni principali 65 mm, torre di comando 152 mm

Equipaggio
573 tra ufficiali, sottufficiali, graduati e comuni

Il museo

L'***Aurora***, affondata dalle bombe tedesche nel 1944, venne riportata a galla nel 1945 e restaurata, riportandola alla conformazione del 1917, anno in cui era divenuta un simbolo rivoluzionario.

Ripristinata venne impiegata come nave scuola per l'Istituto Navale "Pavel Stepanovič Nakhimov" fino al 1961, anche se già nel 1956 era passata sotto la competenza del Museo Navale Militare Centrale, sotto la cui direzione venne sottoposta a lavori di ripristino della vecchia configurazione prima nel 1957-1958 e poi nel 1966-1968.

Nel quadriennio 1984-1987,poi, venne riportato per quanto possibile, sostituendone numerosi parti usurate con altrettante originali o in migliori condizioni, all'aspetto originale e destinato ad essere nave museo, ruolo che ricoprì fino al 2016 quando, dopo due anni di radicali restauri presso i cantieri navali di Kronstadt, è tornato, di notte, illuminato da potenti riflettori, trainato da quattro rimorchiatori e accolto da decine di migliaia di leningradesi assiepati sulle sponde del Lungoneva, a riprendere il posto nel vecchio ormeggio dal quale, nel 1917, sparò il fatidico colpo di cannone.

Come arrivare all'*Aurora*

Raggiungere la stazione della metropolitana Gorkovskaja e prendere la strada per il ponte Troitskij. Prima del ponte, sulla sinistra, prendere il lungofiume Petrovskaja fino all'ormeggio dell'***Aurora***.

Apertura: dal lunedì alla domenica dalle h 11 alle h 18.

Il laureando Mario Rastrelli, appassionato contemporaneamente di letteratura e di mare cerca, studia e racconta ai lettori del Notiziario ogni spunto che trova i due mondi a contatto. Questa volta l'autore trova lo spunto direttamente nel Decamerone di Boccaccio che nella quarta novella della seconda giornata narra le avventure di Randolfo Rufolo mercante e corsaro di Ravello comune interno della costiera Amalfitana.

La novella di Landolfo Rufolo nel Decameron di Boccaccio: da mercante a corsaro nel Mediterraneo medievale

MARIO RASTRELLI

La novella di Landolfo Rufolo, la quarta che viene raccontata nella seconda giornata, è di carattere avventuroso e segue il tema di chi, colpito da alcune difficoltà trova infine il modo di uscirne, spesso anche guadagnandoci. La narratrice è Lauretta, il tema centrale sarà dunque la Fortuna, vista nell'obiettivo boccacciano ovvero del caso. Il testo infatti rappresenta il rapporto dinamico fra lo spirito del mercante medievale e gli imprevisti che il caso può porci davanti; tale tematica sarà presente in molte novelle, soprattutto nella novella successiva, capolavoro sommo di tutta l'arte letteraria del medioevo italiano, *Andreuccio da Perugia*.

È la storia di Landolfo Rufolo, ricco mercante della costa d'Amalfi, di Ravello che infatti ancora oggi ospita la bellissima Villa Rufolo, uno dei principali porti del Meridione medievale che Boccaccio ben conosceva grazie al suo soggiorno napoletano tra il 1327 ed il 1340, dove lavorò e visse tra il mondo dei mercanti e dei banchieri, in cui era stato inserito dal padre con la compagnia dei Bardi e quella della Corte angioina. Volendo aumentare ancora di più la sua ricchezza, atteggiamento tipico del mercante medievale, Landolfo si compra una barca (*legno*), vi carica le proprie merci e si imbarca per andare a Cipro; ma qui la concorrenza è talmente tanta che l'impresa economica del povero Landolfo fallisce per cui in poco tempo si impoverisce molto, quasi come se la Fortuna avesse voluto punirlo per la brama di aumentare ancora di più la propria ricchezza. Ma non volendo tornare a Ravello povero, per non subire prima di tutto una mortificazione sociale e poi morale, vende la propria

nave per comprarne una più piccola (un *legnetto* sottile da corseggiare) e si fa pirata, predando qualsiasi nave incontri nel Mediterraneo, soprattutto quelle turche, di cui nella prima metà del Trecento questo mare era pieno. Divenuto pirata Landolfo si arricchisce tantissimo grazie alle scorribande ed agli arrembaggi; ma stavolta, avendo imparato la lezione, esattamente come sarà poi per l'Andreuccio che si cala nella tomba del vescovo a Napoli, sa fermarsi nella sua corsa alla ricchezza per cui punta la prua verso Ravello. Scoppiata una tempesta di vento si ripara in un'insenatura dove però c'erano già due navi di mercanti genovesi provenienti da Costantinopoli, i quali riconoscendo il veliero di Landolfo lo assalgono e lo rapinano, facendolo prigioniero. "Mutatosi il vento" ovvero cambiando il caso (Fortuna), le due navi si separano e ripartono. Quella dove si trova Landolfo imprigionato però affonda e di tutto l'equipaggio solo il nostro mercante riesce a salvarsi perché si aggrappa prima ad una tavola e poi ad una cassa. La narratrice Lauretta ci fornisce un sacco di dettagli di cosa succede al povero Landolfo: viene sballottolato su e giù dalle onde del mare, esattamente come succederà ad Andreuccio per le strade di Napoli in una sola notte. Più morto che vivo arriva su una spiaggia dell'isola di Corfù, dove una donna sta lavando i panni; essa, vedendo il povero naufrago, lo soccorre portandolo a casa propria. Landolfo dopo poco tempo si riprende e la donna gli restituisce la cassa sulla quale era arrivato sull'isola; a quel punto Landolfo quando è solo in casa della donna che lo ha salvato, avendo imparato ad essere prudente, aspetto interessante poiché tipico del mercante medievale già presente anche in Ser Ciappelleto (I,1), apre la cassa e vede che è piena di pietre preziose, le mette in un sacchetto e riparte per tornare a Ravello. Arriva a Brindisi e poi va a Trani, dove incontra alcuni suoi amici e colleghi mercanti di tessuti che lo aiutano a tornare a casa. Giunto finalmente in costiera Landolfo è assai più ricco di quando è partito; ma, essendo divenuto uomo ancora più onesto di prima, manda un ringraziamento alla donna di Corfù ed ai mercanti di Trani che lo hanno aiutato, abbandona poi la mercatura per vivere onestamente.

Come è ricorrente nella seconda giornata, il tema centrale di questa novella è il conflitto tra virtù umana e Fortuna (caso): le virtù del protagonista in questo caso assumono le forme tipiche del mondo dei mercanti: Landolfo è infatti uno degli esponenti di punta di quella "epopea dei mercanti" che è la realtà rappresentata all'interno del capolavoro di Boccaccio. Diverse sono infatti le caratteristiche mercantili che Landolfo ha, egli è dinamico ed intraprendente, non agisce a caso ma si fa bene i conti in tasca prima di iniziare una qualsiasi impresa ed alla fine pur di arrivare ai propri obiettivi non si fa scrupoli a diventare pirata e fare stragi nel Mediterraneo. La focalizzazione del racconto è naturalmente tutta interna, tendiamo infatti a vedere il trascorrere dei fatti e degli eventi direttamente dagli occhi del personaggio che li vive. Lo spazio narrativo è inoltre molto ampio ed è funzionale allo svolgimento del tema della Fortuna, il mutare degli scenari nelle parti più diverse del Mediterraneo asseconda infatti il mutare del caso, che appare chiaramente come un antagonista di Landolfo fin dalle prime righe. (*Mario Rastrelli*, Gennaio 2023)

Il naufragio di Landolfo Rufolo a Cipro.

Carrellata tra famose vecchie "signore del mare" passate in rassegna da Francesco Gandolfi che sull'argomento può tranquillamente dire la sua con cognizione di causa per via di una grande passione e una lunga frequentazione del mondo dello yachting. Uno spirito acuto lo porta ad analizzare dettagliatamente fatti e personaggi, una buona memoria gli consente di non dimenticare ed infine una piacevole "penna" rende gradevole quello che racconta. Grazie Toti, continua a scrivere . . . anche se preferisci il timone alla penna!

LE "MIE" BARCHE A "LE VELE D'EPOCA NEL GOLFO"

Le Grazie di Portovenere

FRANCESCO GANDOLFI

28-29 maggio 2022

ONFALE

Settembre 1962, le mie prime regate su una 'barca grossa'; è ***Onfale***, sesta e ultima barca varata dal torinese Lippo Riva, la prima a non essere intitolata alla moglie, i soldi del povero Lippo stavano finendo e l'accorta Oliana era salpata verso lidi migliori, dimostrando più buon senso di Cesare Sangermani, che ***Onfale*** l'aveva progettato e costruito largamente a credito e che per essere saldato si sarebbe dovuto assoggettare a infiniti viaggi in treno a Torino, da dove ogni volta tornava più liquido di 10 o 20 mila lire.

Su ***Onfale*** (***foto***) mi aveva portato Emilio Costa, «Pinguin», titolare di un'azienda di pitturazione e manutenzione barche che curava anche quella di famiglia; all'epoca gli unici "professionisti" della vela erano i marinai che tenevano in ordine le barche, farci le regate come timoniere, come faceva Pinguin, era al massimo un modo per arrotondare, e Lippo Riva era suo cliente, anche se per quanto so la stagione 1963 non sarebbe mai stata pagata. ***Onfale*** era una barca fantastica, un capolavoro progettuale di Cesare Sangermani, totalmente al di fuori delle sue tradizioni: dislocamento leggerissimo, meno di 5 tonnellate e mezza su una lunghezza di più di 12 metri - valga come confronto ***Ultima Dea*** che l'anno dopo Sangermani avrebbe progettato e costruito per sé, più lunga di soli 35 centimetri ma con un dislocamento di 9 tonnellate - timone staccato dalla pinna cortissima, piccola delfiniera per allungare la base

Onfale 2022.

del triangolo di prua e portare genoa ipertrofici che sarebbero diventati la prassi solo tre o quattro anni dopo, ***Onfale*** letteralmente volava, all'esordio alla Coppa ***Mait II***, cui si riferisce la foto in bianco e nero, primo alla grande in II Classe RORC, davanti a barche sino ad allora dominanti come il ***Raggio di Sole*** del gentleman driver genovese Camillo Luglio e il ***Mabelle*** 1631 di Vittorio Zaffagni, varato l'anno prima come ***Oliana IV*** di Lippo Riva e destinato a essere l'***Ella*** che chiuderà questa quadrilogia di ricordi personali.

Mabelle

Non so perché Pinguin mi avesse preso in tanto benvolere, forse vedeva in me il figlio che non aveva, anche se l'atto preliminare della procreazione non gli era affatto sconosciuto, anzi; nella foto in b&n è all'estrema destra, al timone, quello subito davanti a lui è Lippo Riva. Io sono sdraiato sotto il genova a far sbandare la barca sottovento e mi si nota per il fondo schiena, abbondante anche a 15 anni. In manovra la mia funzione era aiutare il genova a passare davanti allo stralletto fisso e anche dare una mano con lo spinnaker, ma in realtà più che altro facevo ammuina. Al punto di mura del genova si nota il semicerchio rosso della veleria inglese Ratsey & Lapthorn che allora equipaggiava tutte le barche di punta in Italia, solo il ***Mait II*** si era potuto permettere le vele di Hood. A proposito di vele e in particolare di spinnaker ***Onfale*** ne aveva uno di tipo "Venturi", una delle innumerevoli truffe perpetrate dai velai ai danni dei poveri armatori, una serie di finestrelle aperte a tre quarti avrebbero dovuto creare un flusso d'aria verso l'alto, che avrebbe tenuto gonfio lo spinnaker anche nella calma di vento più assoluta; in realtà le numerosissime cuciture necessarie per realizzare le finestrelle appesantivano

gli spinnaker Venturi, ottenendo l'effetto opposto a quanto ipotizzato.
Con il passare degli anni ***Onfale*** ha perso lo spinnaker Venturi a favore di un gennaker che non dovrebbe avere cittadinanza su una barca di 60 anni, ha perso la splendida delfiniera originale in favore di un orrido bompresso che oltre a tutto 'piscia in basso', asservito appunto al citato gennaker, ha perso il colore nero dello scafo ma non ha assolutamente perso velocità, quella stessa velocità che nel 1963 l'aveva portato a vincere la Giraglia in II Classe RORC - alle Grazie è stato secondo tra i Classici, con addirittura un primo posto nella regata del 28 maggio.

DRAGONERA

Cipi II

Estate 1963, la regata è una di quelle organizzate nel Golfo dallo Yacht Club Tigullio, la barca è il ***Cipi II*** di Paolo Cravenna, il mio secondo grande mentore velico dopo Pinguin; nella fotografia di Bert Richner da sinistra l'armatore in funzione di ritenuta della mezzana, il comandante al timone (il ***Cipi II*** aveva a bordo due professionisti), due delle tre sorelle Oggioni, io che faccio finta di tenere il boma della randa ma con ogni probabilità sto pensando a come convincere la terza Oggioni, quella che in quel momento è sotto coperta con Beppe Franzoni, a concedermisi (non l'ha mai fatto) e il marinaio. La tecnica con la quale portiamo lo spinnaker è largamente perfettibile ma quella con cui strambavamo era ancora peggio, e infatti il traguardo lo abbiamo tagliato con un'enorme caramella sullo strallo; unico modo per sbrogliarla andare in testa d'albero ma anche in una grande piatta nel Tigullio le oscillazioni a 20 metri d'altezza possono aver ragione di qualsiasi stomaco, e così fu per il povero marinaio che era stato "portato volontario".

Dragonera

Quello che è piovuto loro in testa ha fatto sì che da allora nessuna delle sorelle Oggioni abbia più messo piede su una barca a vela!

Probabilmente disgustato dalla pochezza dell'equipaggio nel 1965 il signor Paolo ha venduto il ***Cipi*** a Luigi Barzini Jr., che l'ha fatto dipingere di nero e l'ha chiamato ***Dragonera***. Adesso la barca è tornata ad avere lo scafo bianco ma il nome è sempre ***Dragonera***.

CONVENZIONE AIVE-CSTN LNI

Il presente articolo scritto per il NOTIZIARIO CSTN dall'amico Francesco Gandolfi, socio AIVE, viene pubblicato nell'ambito della convenzione in essere tra AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca) e CSTN (Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana), La convenzione ha tra i suoi scopi anche quello di documentare e diffondere la storia dello yachting - sempre troppo poco trattato in Italia - pur essendo ricco di personaggi, cantieri, progettisti e stupende barche che l'AIVE cerca di preservare.

Speriamo che questo primo intervento sia di stimolo a chi, testimone e memore, possa contribuire a raccogliere dati, foto e racconti. (per contatti; **redazione@cstn.it**)

GRIFONE

Settembre 1963, in Tigullio regate per classi olimpiche organizzate congiuntamente dallo Yacht Club Italiano e dal Circolo Velico Santa Margherita Ligure. Abbandonata da un paio d'anni l'amatissima Star il non ancora Ammiraglio Tino Straulino porta all'esodio il ***Grifone***, 5.5 SI (foto) che la Marina Militare ha ordinato per lui allo svedese Ohlson. In gara ci siamo anche Filippo Zevi, Beppe Franzoni e io, con il ***Paff***, ex-***Twins X***, I-32, un tacco se mai ce n'è stato uno. Tutti e tre insieme facevamo fatica ad assommare gli anni del secondo timoniere più giovane, nessuna sorpresa che, di fronte ai migliori timonieri della classe, nelle prime tre regate a Portofino si sia finiti sempre ultimi.

Alla prima prova a Santa il miracolo! Dopo due lati una mini burrasca su Rapallo ferma lo scirocchetto e crea una tramontana che noi, ultimi, prendiamo per primi. Tenendoci più a ponente raggiungiamo e superiamo tutti meno Giulio Cesare Carcano che pagaiando come un ossesso con il timone si porta fuori dalla pozza di calma e rimane in testa. Alla fine 1° ***Volpina II*** (Carcano Manara Lanfranconi), 2° ***Manuela VI*** (Croce Gambaro Indaco), 3° Paff (Zevi Gandolfi Franzoni) e 4° ***Grifone*** (Straulino Salata Nonmiricordopiù), dietro altre tre o quattro barche, e neanche una rivista che riporti l'ordine d'arrivo!

1963. Paff (I-32) ex Twins 10

ELLA

Ella ex-***Oliana IV*** ed ex-***Mabelle***, il primo di Vittorio Zaffagni e poi di sua figlia Serena, disegno di Olin Stephens derivato dall'***Anitra*** che nel 1959 aveva vinto il Fastnet, costruzione Sangermani del 1960. Nel 1968, poco dopo l'acquisto da parte di Giorgio Pierini, zio dell'armatore attuale, ci vado a fare la Giraglia, portando con me Beppe Franzoni, da sempre mio sodale, e Giuseppe Notarbartolo di Sciara che da ex-Collegio Morosini vantava grandi capacità come navigatore.

È stata la prima pettinata della mia vita, quell'anno, e solo quell'anno, era stata inserita nel percorso la Boa Cousteau, sicché doppiata la Giraglia arrivando da St. Tropez bisognava ritornare verso la Francia, con la prua dritta nella direzione del Mistral - Mistral che appunto nella notte tra il 14 e 15 luglio si è messo fisso sopra i 50 nodi, alzando onde che non avevo mai visto prima e, per fortuna, anche mai visto dopo. Il sole splendido e caldo migliorava un po' la vita ma siamo stati comunque costretti al ritiro, dei dieci che eravamo a bordo sette avevano mal di mare duro.

2022, Ella (1631) ex "Oliana IV" ed ex "Mabelle"

Alla Giraglia 1968: Beppe Franzoni (a sinistra) e l'autore dello articolo a bordo di "Ella".

Davvero ha dell'incredibile fin dove può arrivare la curiosità degli appassionati di cose legate alla marineria. L'amico Antonio Tommasi, triestino e Presidente della Fondazione Julia Pietas trovandosi a Napoli è stato a visitare il chiostro del monastero di Santa Chiara restando colpito dalla quantità e vari tipi di navi che sono dipinti sulle mattonelle di ceramica che ornano interamente il chiostro medesimo. Stupiti da tanta meraviglia ci chiediamo quanti napoletani visitando il chiostro si sono soffermati su quante immagini? Ci piacerebbe tanto saperlo?!

Il monastero di Santa Chiara a Napoli

ANTONIO TOMMASI

Durante una recente scappata a Napoli ho potuto visitare l'incantevole monastero di Santa Chiara.
Il Chiostro del monastero è un'autentica osasi di pace e di bellezza artistica e naturalistica. Nel corso dei secoli vi sono state apportate varie trasformazioni e quella che possiamo vedere oggi è stata eseguita tra il 1739 e il 1742. I pilastri e i sedili che circondano il giardino sono decorati con preziose maioliche con motivi floreali e immagini tratte dalla vita quotidiana dell'epoca.
Da "uomo di mare", mi hanno colpito proprio le maioliche che rappresentano, tra l'altro, diverse scene marinare. Incuriosito dalle imbarcazioni che gli abili artigiani avevano dipinto, anche se ovviamente in modo stilizzato e schematico, ho voluto fotografarne alcune per cercare di individuare di che tipo di naviglio si trattasse. Ve le ripropongo sperando di suscitare l'interesse di qualcuno e contando su le correzioni nel caso mi fossi sbagliato.

Foto 1 - Su una spiaggia dei pescatori tirano a secco, mediante un cabestano, la loro barca e inserendo sotto la chiglia delle travi arrotondate per favorire lo scorrimento.

Foto 2 - Vicino la riva si vede navigare uno sciabecco. Si trattava di un'imbarcazione a 3 alberi con vela latina. Agile e veloce era impiegata nella guerra di corsa e poteva essere armata, a secondo delle dimensioni, da 10 fino a 20 cannoni ma veniva spesso usata come nave da carico.

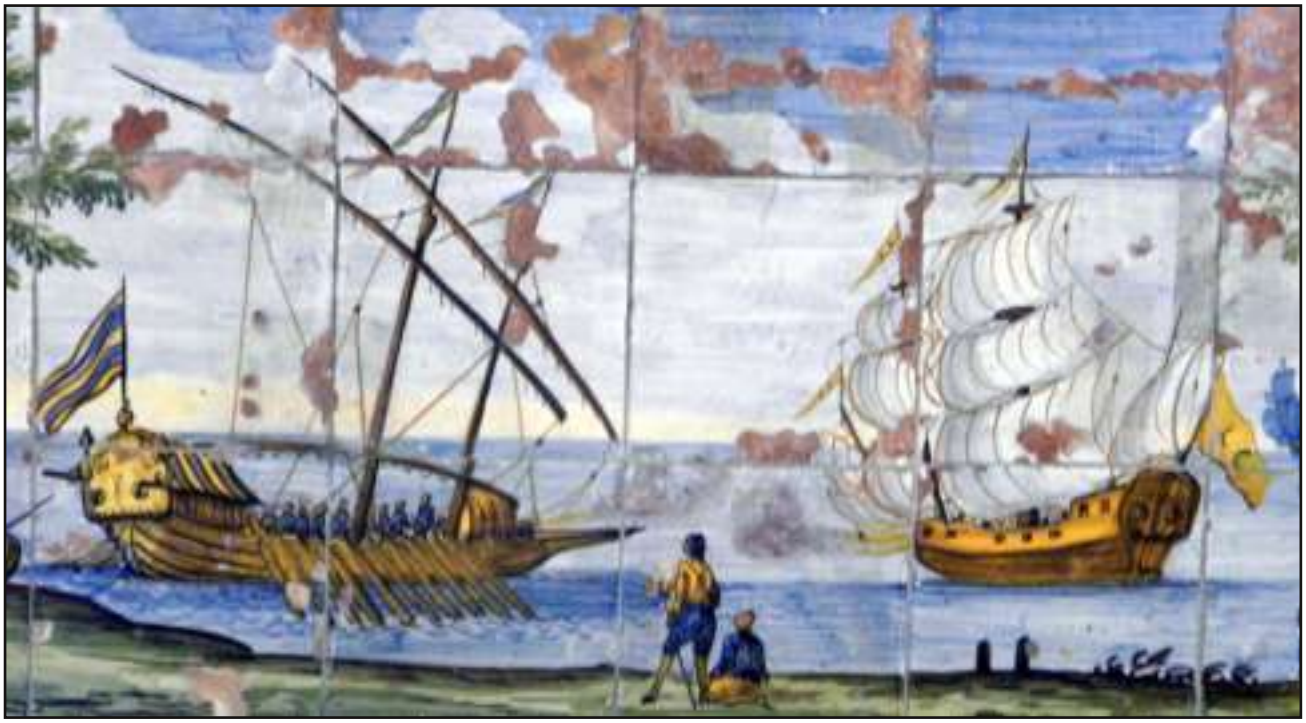


Foto 3 - Sembra trattarsi di una galeotta (o galliot), o della sua versione maggiore, la fusta, molto utilizzata dai pirati barbareschi. Quella qui rappresentata è armata con 2 alberi a vela latina mentre avrebbe dovuto avere un solo albero e 15 o 20 remi per lato (in questo caso se ne contano solo 10). Probabilmente l'artigiano non privilegiava il rigore marinaro. L'altra nave è un brigantino mercantile, veliero di piccole dimensioni con 2 alberi e vele quadre.

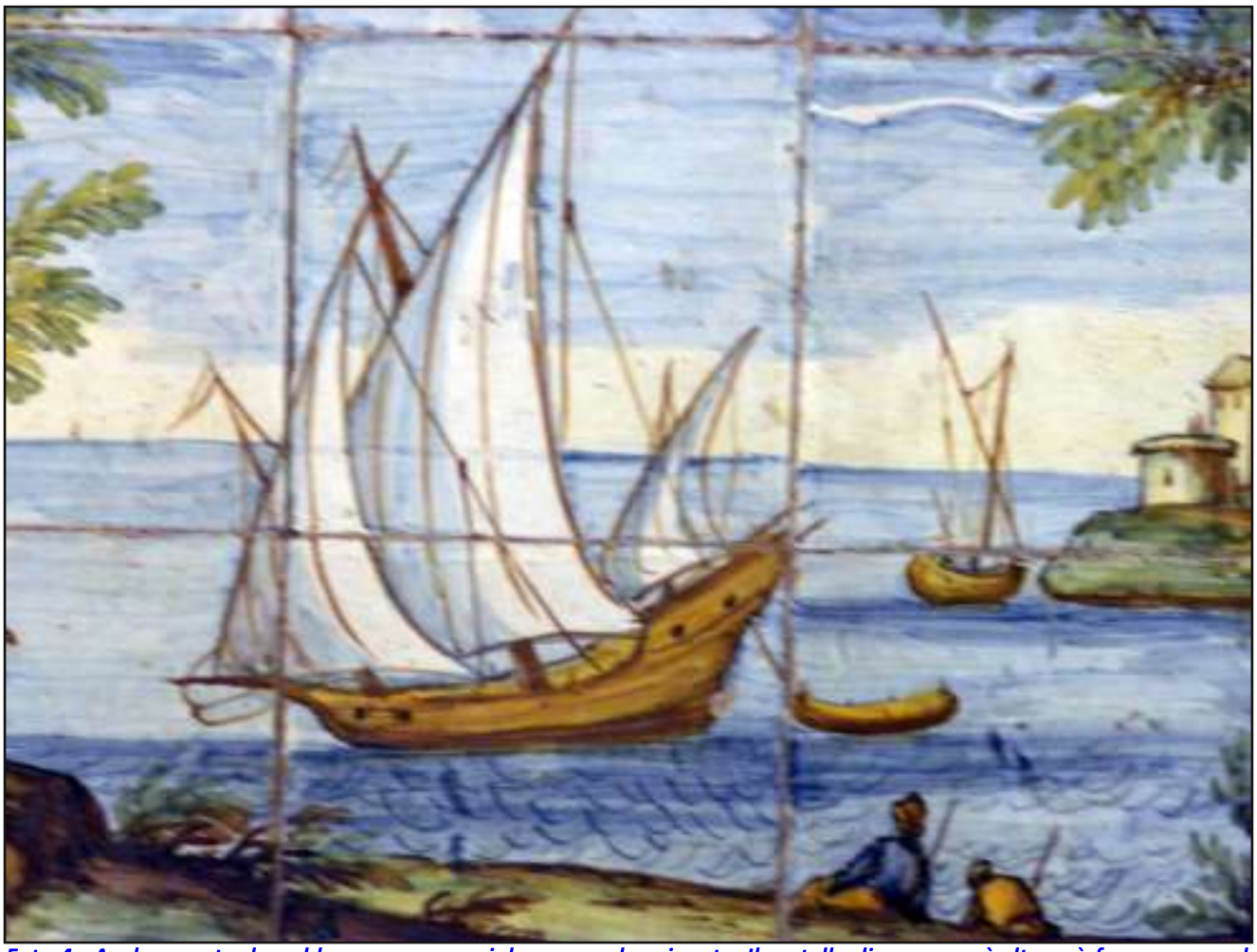


Foto 4 - Anche questo dovrebbe essere uno sciabecco a vele spiegate. Il castello di poppa così alto può far pensare ad una variante locale.

Foto 5 - Piccole barche di pescatori.

Foto 6 - Ancora uno sciabecco, questa volta con le vele ammainate. Da notare il marinaio che si arrampica sull' antenna.

Foto 7 - Due galeotte a vele ammainate e un palischermo. Valgono le stesse considerazioni della foto 3.

Il *palischermo* invece era una barca di medie dimensioni che serviva da appoggio per il trasporto di persone e materiali su navi più grandi. Il nome deriva dal greco e significa "molti scalmi"; infatti era generalmente mosso a remi ma poteva anche essere armato a vela. Quello qui rappresentato è completo di tendalino parasole a poppa per riparare i passeggeri.

Il Chiostro del monastero di Santa Chiara dove sono state fatte le foto.

Riprende la ricostruzione storica della napoletanissima regata dei Tre Golfi che Sergio Pepe sta conducendo avvalendosi dei documenti esistenti presso il "Centro Studi" e con le immagini inedite dell'Archivio Carbone. Non è un'impresa facile individuare le barche e corredarle dei dati che le riguardano. È un lavoro da certosini che non sempre riesce. Sarebbe gradita la partecipazione dei lettori che, a vario titolo, ne fossero in grado.

1961 - LA SETTIMA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI (Parte I)

SERGIO PEPE

Il 1960 è l'anno Olimpico e tutte le risorse organizzative e sportive della Città sono rivolte all'Operazione "Sole Mio" e, pertanto, la Coppa Sen. Andrea Matarazzo non viene disputata. In compenso, il Golfo di Napoli, oltre ad essere sede dei Giochi Velici, accoglie la regata per navi e yacht a vela da Cannes a Ischia, magistralmente e appassionatamente descritta dall'Ammiraglio Giovanni Iannucci sul n. 21 - maggio 2014 di questa rivista "*1960 Cannes Ischia e Olimpiadi della Vela a Napoli.*"
La partenza della Tre Golfi del 1961 è prevista per le ore 12 del 21 agosto e alla regata partecipano le seguenti barche:

In I Classe:
Bona del C.N.Posillipo (8 m. SI, Baglietto 1934, stazzato RORC);
Cipi II (yawl Sangermani 1961, n.v. 1644);
Djinn III di Sebastiano Marulli d'Ascoli C.R.V. Italia (yawl scafo in ferro progettato e costruito in Olanda, n.v. 1394 - vedi n. 123 - novembre 2022).;
Lassapur di Vieri Lasinio di Castelvero (sloop Sangermani 1952, n.v. 1300);
Mait II di Italo Monzino Y.C. Italiano (yawl Stephens, Baglietto 1957, n.v.1380 - vedi n. 87 - novembre 2019);
Pacifica di Gabriello Maria Gianninni C.V. Roma (v. più oltre);
Prima Stella di Pietro Sada C.V. Roma (yawl Baglietto);
Vagabonda di Enrico Valenzuela C.R.V.Italia (sloop Sangermani, 1956, n.v. 1382).

In II Classe:
Marilda
Susanna di Armando Scamperle Y.C. Tigullio (yawl Giles, Dell'Este, 1957 v.
http://cantiereginodeste.altervista.org/portfolio-items/susanna 57/?doing_wp_cron=1671773339.4137289524078369140625#!lightbox[144]/0/In

In III Classe:
Ala di sogno di Carmelo Simeone C.C. Napoli (Sangermani 1954 n.v. 1326);
Lembo di Cielo di Carlo de Zerbi Y.C.C. Savoia (Sangermani 1951 n.v. 1366);
Keira L.N.I. di Anzio;
Serena II di Massimo Parboni Arquati (Carlini n.v. 1365).

Questa volta Riccardo Carbone è a Santa Lucia ed ecco il servizio fotografico. La ***foto 1*** ritrae ***Prima Stella***, che questa volta presenta una delfiniera, probabilmente per aumentare la superficie delle vele di prua.

Foto 1

La ***foto 2*** ritrae una barca che ho identificato grazie alla bandiera a poppa e a Google. Indubbiamente, sebbene avvolta, la bandiera è a strisce, escludendo, poi, i nomi delle barche iscritte già noti, rimaneva ***Pacifica***. Il risultato è stato più che positivo: Nauticareport - (**https://www.nauticareport.it/dettnews/barche_e_navi_depoca/pacifica_1947-4808-7043**/) ci informa dettagliatamente che ***Pacifica*** è stata varata nel 1947 con il nome ***Eroica*** ed è uno dei primi yacht da crociera attrezzato con un albero di alluminio. Il progetto è di Sparkmann & Stephens, e nel 1960 vince la Miami-Nassau, mentre nello stesso anno l'armatore, il prof. Gabriello Maria Giannini, si aggiudica il John Parkinson Trophy messo in palio annualmente dal CCA "for a transoceanic passage". E infatti, nel 1961 la barca è nel Mediterraneo, partecipando prima all'Anzio-Napoli e poi alla Tre Golfi, battendo il guidone del Circolo della Vela di Roma. L'annuario dello Y.C. Italiano del 1965 indica tra gli yacht a vela ***Pacifica***, con porto d'armamento Los Angeles, e tra i Soci Promotori Gabriello Giannini, con residenza a New York.

E' particolarmente interessante che Nauticareport pubblica anche il link del pdf che contiene la storia di ***Pacifica*** e le fasi del restauro avvenuto nel 2007

https://www.nauticareport.it/public/pacificadeckrestoration.pdf

Le 63 pagine contengono numerosissime foto, tra quali quelle che ritraggono Olin Stephens che verifica il restauro, come da ***foto 3*** e nella ***foto 4***, Pacifica in una recente navigazione.

Foto 2

Foto 3

Foto 4

Le La ***foto 5*** ritrae una barca che non sono riuscito a identificare, mentre la ***foto 6*** ritrae, certamente senza ombra di dubbio, ***Serena II***, con, a sinistra, lo starista napoletano Ubaldo de' Sangro Fondi. Da notare ormeggiato accanto a ***Serena II*** un gozzo trasformato per il diporto. Il nostro Maestro Giovanni Caputo ha individuato che i metodi di costruzione sono riconducibili alla penisola sorrentina: uno dei particolari sorrentini è la schiocca di prua, dove al centro si erge la pernaccia, prolungamento del diritto di prua.

Foto 5

Foto 6

La ***foto 7*** ritrae un'altra barca da me non identificata, mentre la ***foto 8*** ritrae Lembo di Cielo, con la signora Ruth de Zerbi che saluta dal tambucio.

Foto 7

Foto 8

Infine, nella ***foto n. 9*** il Comitato Organizzatore con in primo piano l'Avv. Mario Mastrolilli, Presidente dell' Azienda Autonoma di Soggiorno Cura e Turismo di Napoli, con affianco il Presidente del C.R.V. Italia Gennaro Carafa Cantelmo Stuart XIV Principe di Roccella. In un prossimo numero la partenza e i risultati. Come sempre si ringrazia l'Archivio Fotografico Riccardo Carbone che concede la pubblicazione delle foto.

Foto 9

Postille:

Gabriello Maria Giannini nasce a Roma il 21 ottobre 1905, diviene uno degli allievi di Enrico Fermi e si laurea in Fisica il 6 luglio 1929, nella stessa seduta nella quale si laureano Edoardo Amaldi e Ettore Majorana. Nel 1930 si trasferisce negli Stati Uniti dove lavora come ingegnere acustico per il Curtis Institute of Music di Philadelphia e per la Radio Corporation of America. Nel 1938 ottiene la cittadinanza statunitense e nel 1940 si trasferisce nel sud della California, dove collabora alla Lockheed. Nel 1945 fonda la Giannini Controls Corp. per la realizzazione di sistemi di guida per aerei e missili. 'E detentore di più di 50 brevetti. Oltre ad essere socio del C.V. Roma e dello Y.C. Italiano, è socio del New York Yacht Club e dello Sewanhaka Corinthian Yacht Club. Muore a seguito di un ictus il 20 settembre 1989.

QUANDO LA REALTÀ È UN ROMANZO

Dalla "Rivista Nautica", Gennaio 1939.

LE 86000 MIGLIA INTORNO AL MONDO DI UNA GOLETTA ITALIANA DI 120 TONNELLATE

Il 24 giugno 1857, una goletta di centoventi tonnellate, equipaggiata da due marinai e due mozzi e comandata dal Capitano Agostino Tortello, entrava nel porlo di Genova. Il bastimento si chiamava ***Sofia***.

Aveva lasciato l'Europa quattro anni e sei mesi prima. Tornava da una navigazione, oceanica, durante la quale aveva tagliato otto volte l'Equatore e percorso ottantaseimilatrecentosettanta miglia marine.

Partita da Liverpool il 19 gennaio 1857, la goletta aveva fatto rotta per Santa Cruz di Teneriffe, doppiato il tempestoso Capo di Buona Speranza, imboccato il canale di Mozambico, traversato tulle le numerose isole oceaniche fino alle Maldive. S'era poi data al piccolo cabotaggio fra Madras, Calcutta, Rangoon, Sidney, e negli scali australiani aveva incontralo e imbarcato come "secondo" Carlo De Amezaga, che fu poi l'illustre contrammiraglio della nostra marina da guerra.

Attraversato in sessanta giorni il Pacifico fino a Valparaiso, era poi tornata in Australia, raccogliendo a Capo Horn i naufraghi del ***Fralser*** sulle coste della Tasmania. Aveva, alle isole Carotine, salvato i naufraghi d'un altro bastimento francese; fatto rotta per Hong Kong e poi per Yokohama, trovando nelle acque del Giappone sette isole, di cui quattro non segnate sulle carte, e rivelandone la posizione. Poscia, attraverso una nuova lunghissima, navigazione, doppiato Capo Horn aveva messo la prua su Gibilterra e su Genova.

La navigazione di questa minuscola goletta, vero e proprio guscio di noce, rivela nella semplice e cruda enunciazione delle rotte percorse, la prodigiosa audacia e la rara perizia nautica di questi marinai mercantili, di questi genovesi, eretti della millenaria tenacia d'un popolo che dal mare tra vita e fortuna.

Lo stesso viaggio delle caravelle colombiane impallidisce, dal pulito di vista nauticot di fronte a questa traversata del ***Sofia***.

Pensate che cosa significa affrontare vittoriosamente per quattro anni, con un battello di 120 - diciamo centoventi! - tonnellate equipaggiato da uomini di cui due soltanto sono in grado di fare la guardia, le bufere dell'Oceano Indiano, i cicloni del Pacifico, le collere dell'Atlantico, i tifoni del Mar Giallo; navigare con semplicità, ad onta degli strumenti imperfetti ma grazie alla loro meravigliosa sensibilità nautica ed alla conoscenza perfetta dei venti e degli astri, quella specie di istinto che solo hanno i grandi marinai della vela!

Il viaggio "mercantile" dell'oscuro capitano del ***Sofia*** è una delle tante pagine di gloria della nostra marina: perchè non si dà il nome di Agostino Tortello ad una unità della nostra marina militare e non si associa alla sua gloria il ricordo dei nostri navigatori anche se le cronache e la storia li hanno dimentiati?

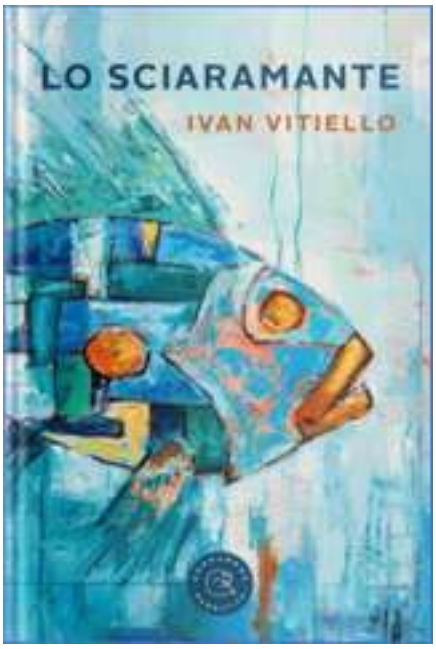
Tortello non è, del resto, che uno dei tanti marinai di Liguria, che hanno compiuto imprese che hanno del romanzo e sono realtà.

Pochi anni prima, dal 20 aprile al 20 ottobre 1840, un altro ligure, Giambattista Balduino, colla sua goletta ***Ottavia Carolina***, di 460 tonnellate, era andato in sei mesi da Genova a Calcutta per il Capo di Buona Speranza rivelando al commercio quella via delle Indie di cui gli inglesi impararono presto a profittare!

I marinai d'oggi, giustamente fieri delle magnifiche motonavi che li portano sicuri e veloci per le vie del mondo, ricordino con venerazione questi pionieri e questi maestri, che hanno attribuito alla marineria italiana un blasone di incancellabile nobiltà!

La montagna della Tavola al Capo di Buona Speranza.

LIBRI IN VETRINA . . . raccomandati



LO SCIARAMANTE

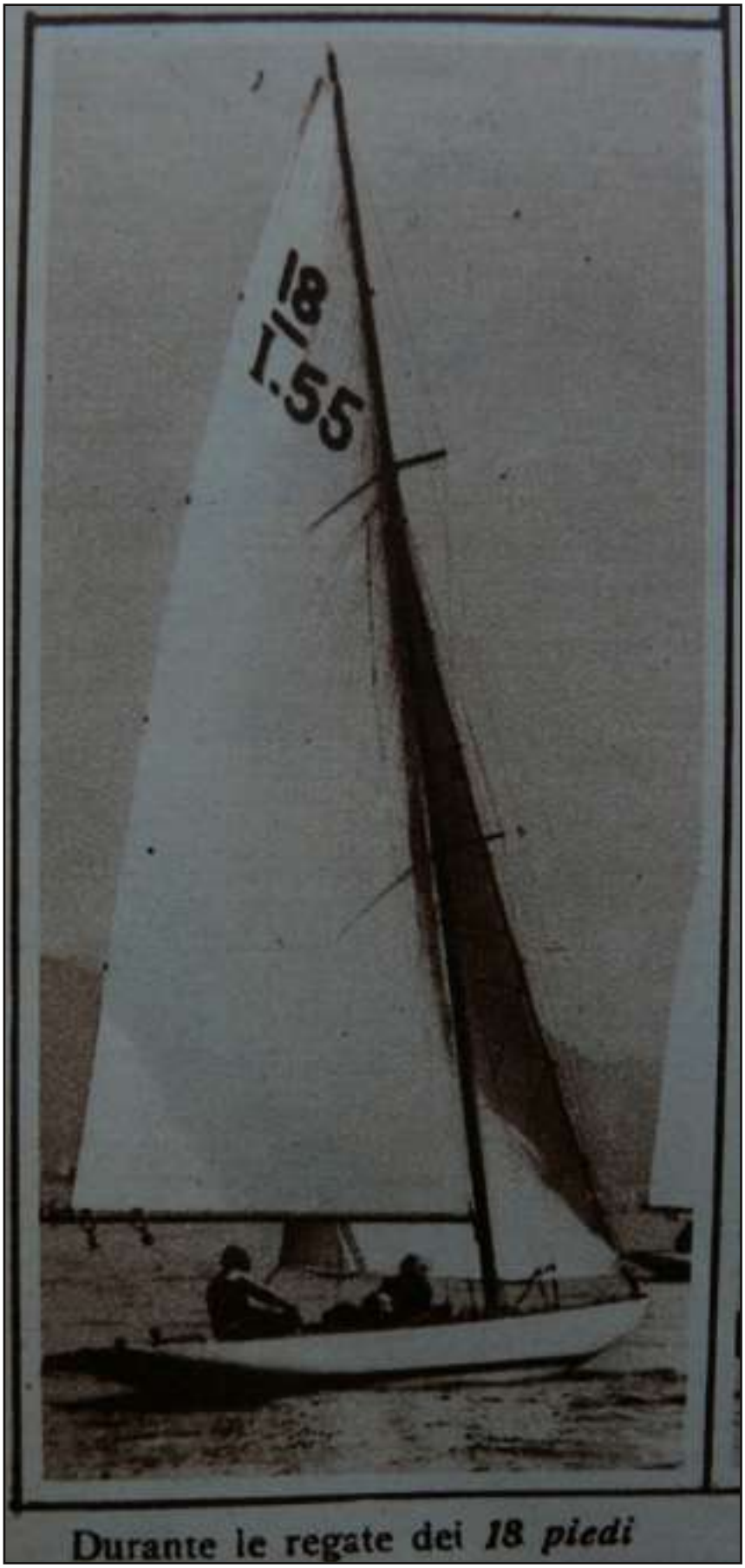
di Ivan Vitiello, Editore Book&Book, 2022, € 14

A metà tra sogno ed una realtà che appare dura e scostante, *Lo sciaramante* ci racconta la storia di un sommozzatore che lotta quotidianamente con se stesso e con delle battaglie mentali che proprio sembrano non voler abbandonare il protagonista. Si capisce bene come il sommozzatore sia calato in una tempesta sentimentale che proprio non sembra avere via d'uscita, fin dalle prime pagine egli al pari di Ulisse, eroe greco malato d'eccellenza della nostalgia, si presenta come un nostalgico sentimentale che vorrebbe tornare ad un tempo passato che però sembra troppo lontano e scivoloso per essere acciuffato. Il sommozzatore trascorre la sua esistenza calandosi in blu che sembra l'unica cosa che riesca a calmarlo e così mentre si immerge verso l'abisso capiamo bene come si stia immergendo in realtà verso se stesso. Ma questo romanzo è anche per buona parte, la storia di una difficile educazione sentimentale che il protagonista intrattiene prima di tutto con il mare e poi in secondo luogo con se stesso. Anche il viaggio verso le isole Eolie rappresenta un motivo di conoscenza per il nostro sommozzatore che scendendo in quel mare oltre a recuperare pezzi di relitti scende a cercare pezzi di se stesso e della propria anima che sembra ormai possa essere priva di salvezza.

"*...è sempre più bello e affascinante ciò che vedi in fondo al mare, ogni cosa sembra investita di un'anima diversa da ciò che era su. Tutto sembra fissato, rarefatto, e il tempo sembra scorrere lento, densamente liquido, che pare seguire il flusso del mare. Piano piano le cose si incrostano, cambiano forma, dimensione, prendono quella del mare e il mare le accoglie e le rende parte di sé, e per sempre si disperdono nella sua sostanza. Così le cose in fondo al mare sembrano sempre aspettare che tu le trovi, come per quel piccolo mollusco che, con le grandi mareggiate, si ritrova nelle pozze di acqua salmastra, nei crateri degli scogli, che nel suo limbo deteriora senza che un giorno sembri diverso dall'altro. Così nel mare si perdono le nostre cose, si perdono gli affari del mondo, ci perdiamo noi. Ma il mare è anche altro. Il mare è come una donna, si sporge curioso e poi, solo se vuole, lascia che tu entri in lui. Ti accoglie come una calda amante, che ansiosa aspetta che tu scorga le sue curve, che esplori i suoi paesaggi, che goda dei suoi frutti*" (Vitiello,2023, pag. 34).

Questo romanzo segna l'esordio narrativo di Ivan Vitiello, giovane studente di filologia moderna, lo stile di Ivan ci dimostra però una certa leggerezza, marcata soprattutto nei paesaggi delle Eolie ed anche nei paesaggi dell'animo del sommozzatore, dimostrandoci probabilmente che egli abbia già avuto occasione di scrivere da un po' di tempo. Grazie al viaggio del sommozzatore, prima in costiera e poi nelle isole della Sicilia, il lettore riesce a trasportarsi ed ad avere davanti un paesaggio marino splendido che bisogna avere il talento e la fortuna di saper ascoltare. (***Mario Rastrelli***)

Nato a Napoli nel 1994, è laureato in Lettere moderne presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II. Ha lavorato come bagnino, cameriere, barista, marinaio e sommozzatore. Attualmente studia Filologia moderna mentre continua a lavorare come aiuto-sommozzatore. *Lo sciaramante* è il suo romanzo d'esordio.



Durante le regate dei *18 piedi*

APPELLO

Da una vecchia rivista apprendiamo che in Liguria e soprattutto a Santa Margherita tra gli ’20 e ’30 del secolo scorso è stata attiva una flotta di imbarcazioni denominata 18 piedi i cui numeri velici, come dimostra la foto a lato, sono arrivati alla cinquantina.

Franco Belloni nel suo libro “*Cantieri Navali Baglietto - La storia e le barche a vela*”, edizione A.I.V.E, 2003, 151 pag. descrive alcune di queste barche costruite dal cantiere di Varazze e progettate da Vincenzo Vittorio Baglietto. Una in particolare, ***Annick III*** (i-3), è stata addirittura progettata dal mitico inglese William Fife.

C’è qualcuno che può aiutarci nel tentativo di raccogliere notizie su questa classe avvolta dal mistero?

YOU DON'T STOP SAILING
WHEN YOU GET OLD
YOU GET OLD
WHEN YOU STOP SAILING