



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
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 VIII - N° 80

NOTIZIARIO ON-LINE

aprile 2019

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Pionieri dello yachting | pag. 23 |
| • Il Cutter | pag. 2 | • Il Mozzo | pag. 25 |
| • Croce del Sud, la leggenda vivente | pag. 7 | • La flotta napoletana dei J24 | pag. 28 |
| • Archivio Carbone | pag. 14 | • 1967: Genova Settimana invernale | pag. 31 |
| • Tra Milano ed il lago Maggiore | pag. 18 | | |

EDITORIALE

Il "CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE - CSTN" della Lega Navale Italiana di Napoli ha recentemente sottoscritto un'importante convenzione con l'UNIVERSITÀ L'ORIENTALE (fondata a Napoli nel 1732) in virtù della quale studenti delle materie contemplate nell'ateneo partenopeo potranno frequentare il CSTN per ricerche e stage formativi su argomenti aventi attinenza con la storia, la cultura e le tradizioni marinare che trovano nello stesso CSTN una rara ed esclusiva fonte didattica. Il primo studente laureando magistrale del Dipartimento Asia-Africa e

Mediterraneo - Archeologia Marittima -, Luigi Prisco, ha completato presso il CSTN un tirocinio di 100 ore per la propria tesi di laurea: "La cantieristica navale di periodo Angioino (1269-1290)", relatori i professori Amedeo Feniello e Chiara Zazzaro. Gli operatori del CSTN augurano al laureando Luigi un brillante avvenire.



Thomas Buttersworth, una fregata e un cutter della Royal Navy sotto una vigorosa brezza fuori Gibilterra.

Hanno collaborato: **Franco Belloni, Tobia Costagliola, Rita Cramer Giovannini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Piero Ferrozzi, Sergio Pepe, Roberto Perrone Capano, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi, Carlo Sciarrelli, Andrea Tani**

BARCHE TRADIZIONALI

Parlando di barche con l'amico Admeto Verde ci siamo trovati a disquisire sulla definizione del termine "cutter". In risposta lui dal suo ricco archivio ha tirato fuori tre splendide foto d'epoca a sostegno delle sue competenti affermazioni tendenti a dimostrare che il termine cutter non riguarda esclusivamente le barche da regata, ma anche da lavoro. Nella speranza che a quelle foto Admeto faccia seguire anche un suo scritto in modo da poter pubblicare tutto su un prossimo Notiziario, la Redazione ha pescato dal "magazzino" dove vengono accantonati "vecchi" articoli in attesa di andare in stampa, uno scritto di 55 anni fa dell'architetto Carlo Sciarrelli sull'argomento cutter.

IL CUTTER

CARLO SCIARRELLI

"Cutter - Un piccolo veliero, per lo più usato nella Manica, attrezzato ad un albero ed un bompresso diritto e mobile, che può venir rientrato in coperta occasionalmente" - (Falconer - Universal Dictionary of the Marine - 1769).

"Cutter, o veliero ad un albero". (Steel - Elements of Mastmaking, Sailmaking and Rigger - 1794).

"Cutter - Un veliero attrezzato ad un albero ed un diritto bompresso mobile, o che può essere rientrato in coperta occasionalmente; al di fuori del quale, e della grandezza della velatura, è attrezzato come gli sloops". (Moore - Midshipman's or British Mariner's Vocabulary - 1801).

"Cutter - Un veliero ad un albero attrezzato con maestra, fiocco, trinchettina e controranda, conosciuto come l' "attrezzatura nazionale". . . il bompresso è armato in modo da scorrere dentro e fuori tra le bitte ed è perciò chiamato "bompresso mobile". (Dixon Kemp - Manual of Yacht and Boat Sailing - 1895).

Il cutter è quindi per definizione, assieme allo sloop, il veliero ad un albero. Le differenze tra il cutter e lo sloop nelle varie epoche sono state molto sottili e talvolta la classificazione del veliero ad un albero può risultare piuttosto azzardata.

Come per lo sloop, l'origine del cutter è tra le imbarcazioni a remi di bordo dei velieri maggiori. Il cutter a bordo era una delle imbarcazioni come la baleniera, la lancia, il gig.

La stessa origine dello sloop quindi, una evoluzione parallela ed eterno antagonismo tra i due tipi.

* * *



Fig. 1 - Cutter olandese del XVIII secolo. Modello del Museo di Rijks.

Il primo tipo di cutter con caratteristiche sue proprie è del grande secolo della vela, il Secolo XVIII. Il cutter di questo periodo è un piccolo bastimento ad un albero grosso di forme, di grande capacità e generosamente invelato. Si differenzia dallo sloop praticamente solo per la sua peculiare caratteristica, messa in evidenza nelle varie definizioni tratte dai dizionari che ho riportato, del bompresso rientrabile. Si può parlare ancora quindi di attrezzatura a cutter piuttosto che di cutter inteso come tipo di imbarcazione. Nelle forme dello scafo dettava naturalmente legge il gusto dell'architettura navale del paese d'origine; il cutter olandese, il primo vero cutter europeo in ordine di tempo, ha la caratteristica "prora a mela" delle barche dei canali dei Paesi Bassi (fig. 1) ed è scarsamente invelato; la bandiera al picco è issata all'estremità di un'astolina curva e tutto quanto è molto rotondo: la sezione maestra, il profilo delle derive laterali, il coronamento di poppa. La esagerata gonfiezza delle linee soprattutto di prora, caratteristiche dei primi velieri europei, è stata sempre una costante delle costruzioni olandesi, anche nelle epoche in cui gli altri paesi di

importante peso nell'evoluzione dell'Architettura Navale, la Francia e l'Inghilterra, l'avevano già da tempo abbandonata.

Il cutter olandese del tipo in questione doveva senz'altro essere un pessimo veliero.

Di caratteristiche ben diverse è il cutter inglese dell'inizio dell'800 della (fig. 2).

A questi bastimenti venivano assegnati gli impegnativi compiti dei collegamenti con la flotta, il servizio di dogana, la repressione del contrabbando. Ed è stato durante questi servizi che si è evoluto il cutter e si sono sviluppate al massimo le possibilità della piccola nave armata ad un albero.

Il Revenue Cutter inglese della fine del XVIII secolo e l'epoca del blocco continentale durante le guerre napoleoniche ricorda piuttosto da lontano il suo progenitore olandese di mezzo secolo prima. Tali cutters erano molto larghi, avevano attorno ai 20 metri di lunghezza con larghezza tra i 7-8 metri, erano portati da un equipaggio di 30 uomini, armati con sei od otto cannoni ed erano ottimi velieri.

Avevano sempre una o due vele quadre all'alberetto ed erano straordinariamente invelati. Il bompresso, terzarolabile, era lungo più di metà della lunghezza dello scafo. Revenue Cutters erano usati nello stesso periodo negli appena emancipati Stati Americani dell'Unione della costa atlantica, con la stessa denominazione. Ma, pur essendo nello scafo più simili ai cutters inglesi dell'epoca che alle golette americane, tranne poche eccezioni,

usarono l'"attrezzatura nazionale" americana, a schooner. Avevano, come i colleghi europei, la prora piuttosto gonfia e l'albero di prora con le due quadre. Avevano, a parità di lunghezza, circa 20 metri, minore larghezza degli inglesi, circa 5-6 metri (fig. 3).

Da questi scafi nascerà il cutter europeo dell'800, usato per la pesca, per il cabotaggio, e, soprattutto, in forme più raffinate, nel ben remunerato servizio di pilotaggio e nello yachting.

Il cutter pilota ed il cutter yacht si evolvono parallelamente, fondendo molte volte l'uno le caratteristiche dell'altro, e, come è già stato altre volte detto in queste note, applicando le modifiche dovute a stazza di regata imposte agli yachts su le barche da lavoro o adattando cambiamenti suggeriti da particolari esigenze di lavoro (come la necessità di stare alla cappa in mare aperto o adottare il rullino dei terzaroli, inventato per i cutter piloti con poca mano d'opera a bordo) sugli yachts.

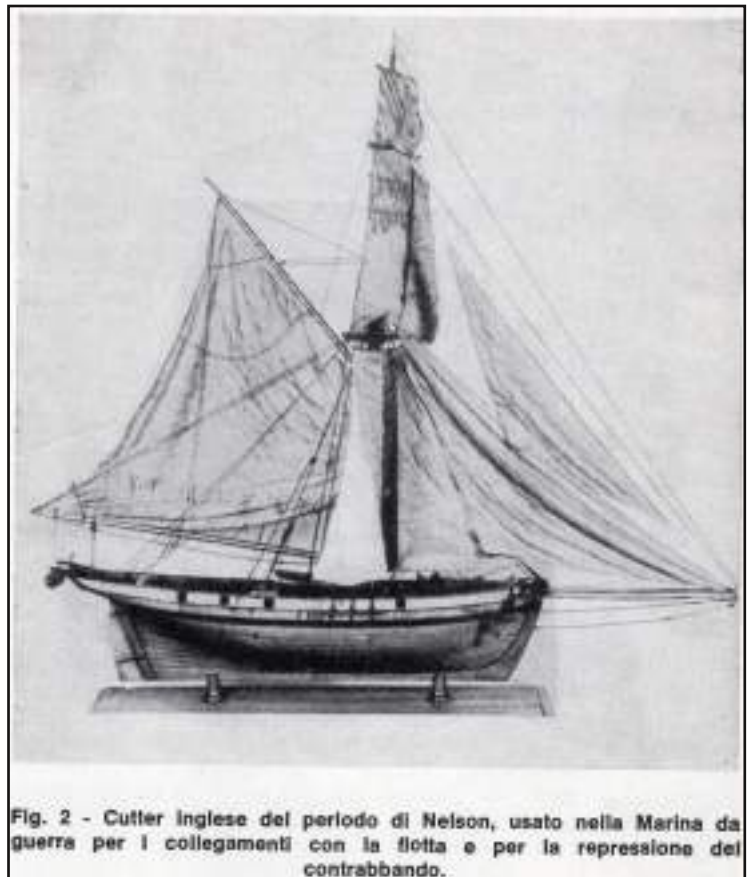


Fig. 2 - Cutter inglese del periodo di Nelson, usato nella Marina da guerra per i collegamenti con la flotta e per la repressione del contrabbando.

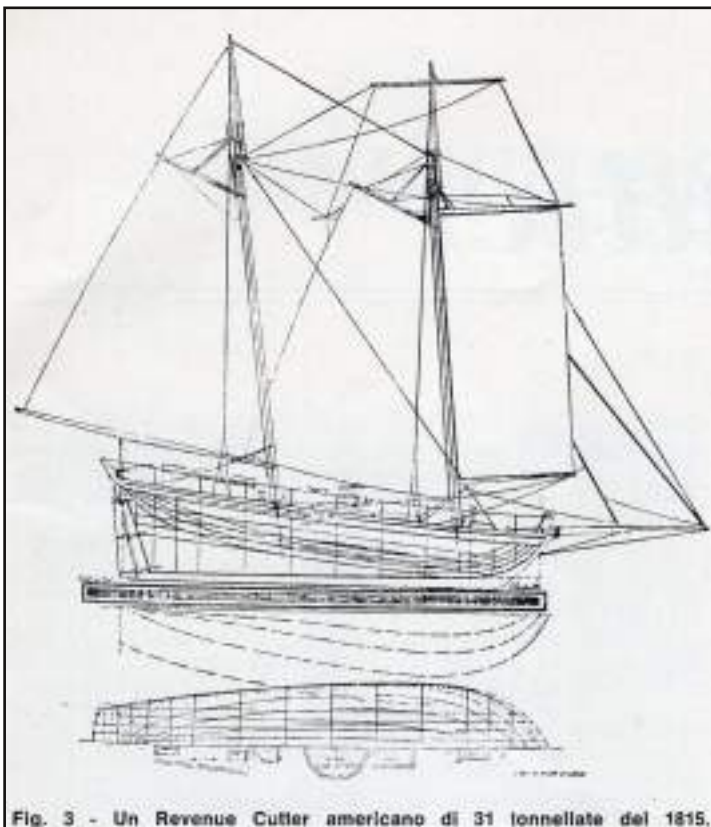


Fig. 3 - Un Revenue Cutter americano di 31 tonnellate del 1815.

Il cutter *Alarm* della (fig. 4) è un bell'esempio dei cutters del primo 800. È uno yacht ma è rappresentativo anche del tipo pilota. Molto comune era infatti il caso di yachts che venivano acquistati dai piloti e viceversa, come nel caso del famoso *Jolie Brise*, vincitore di tre edizioni del Fastnet. L'*Alarm* è molto involato, ha forte dislocamento, zavorra interna, chiglia lunga e diritta, alta murata. La lunghezza del bompresso, al giorno d'oggi, fa paura.

E' in questa epoca che comincia la corsa al forte pescaggio ed alla riduzione della larghezza a causa della Stazza del Tamigi usata per il calcolo del rating e nella quale veniva penalizzato soprattutto il baglio. Un Revenue Cutter dell'epoca delle guerre napoleoniche aveva la lunghezza di 2,5 - 3 volte la larghezza; il *Mosquito* del 1847, il grande e fortunato avversario della goletta *America* 4 volte; il *Madge* del 1879, 6 volte; lo *Spankardillo* del 1882, 7,2 volte.

Uno yacht del quale non avevo mai parlato è il cutter *Madge* del 1879, e colgo l'occasione per riportarne l'interessante vista di prua fattane dal Cozzens (fig. 5) nel 1886, durante le regate contro gli sloop americani.

La storia dello yachting, quando riporta i confronti tra lo yacht inglese e lo yacht americano, cita soltanto le prove della Coppa America, dalle quali sembra che il confronto tra i due tipi, tra lo stretto e fondo ed il largo e piatto (deep and narrow - broad and shallow), si siano sempre risolti in una facile passeggiata di uno sloop o di una goletta, dietro al quale arrancava un pigro, lentissimo, cutter inglese. Al che capita di pensare come mai gli europei

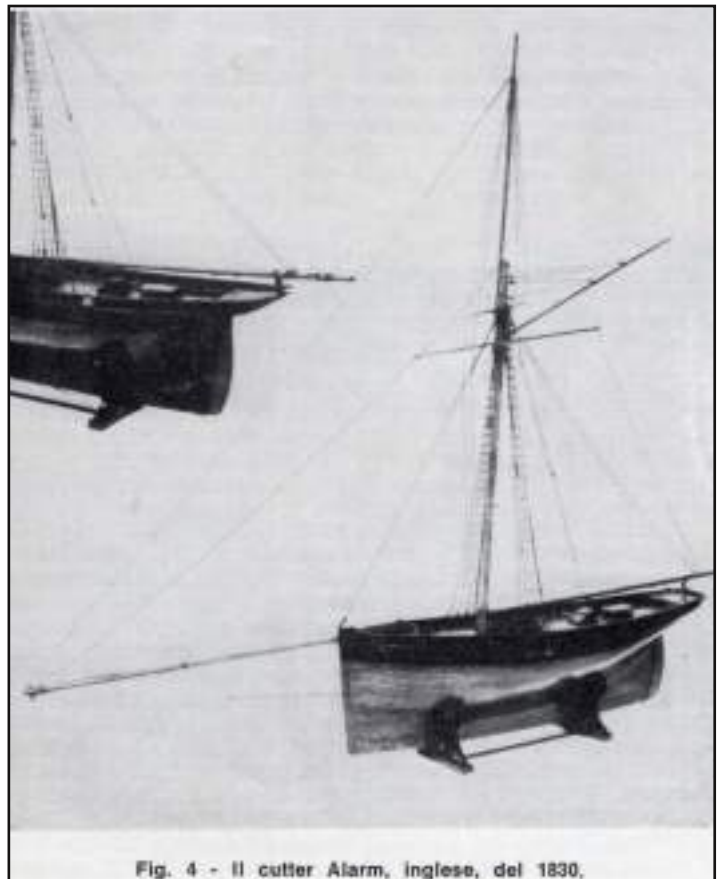


Fig. 4 - Il cutter Alarm, inglese, del 1830.

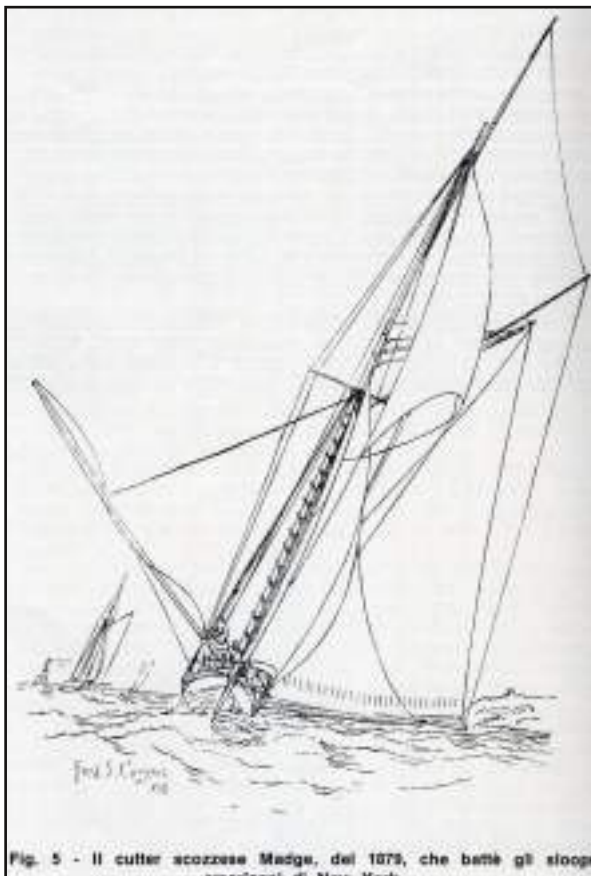


Fig. 5 - Il cutter scozzese Madge, del 1879, che batté gli sloop americani di New York

in genere siano sempre stati tanto idioti da insistere in una tale ridicola testardaggine riguardo alla forma da dare ad uno scafo. Io ho consultato molti testi dell'epoca e so a proposito che mentre gli inglesi sostenevano sempre la forma da loro adottata, in America vi erano molte controversie in proposito e molti cutter di tipo inglese venivano costruiti. Riporto da "American Yachts and Yachting" del Coffin del 1887 (il Coffin era partigiano degli sloop) qualcosa in proposito:

"Fu nel giugno di quest'anno (1878) che Mr. Pepgras costruì il cutter *Yolande*. Io lo chiamo cutter perché per comune consenso tale nome è stato dato allo yacht fondo e stretto, simile in modello ed attrezzatura ai velieri ad un albero comuni in Inghilterra, e per distinguerli dagli sloop larghi, piatti ed a deriva. Certamente, parlando con proprietà, l'attrezzatura dovrebbe governare la designazione, come nelle altre imbarcazioni, nave, goletta, brigantino eccetera, ma noi abbiamo necessità di un termine per definire il tipo di scafo, ed è stato adottato il termine "cutter". Generalmente scomodo, e completamente inadatto per bassi fondali, lo *Yolande* non era senza i suoi vantaggi. Era più sicuro ed aveva più sistemazioni interne di qualunque altra barca della stessa lunghezza ed andava bene con tempi che costringevano la media barca a

deriva a cercare un posto riparato. Con il tempo estivo normale, d'altra parte, le derive della sua lunghezza potevano girargli attorno con facilità. Mr. Schugler esibì le sue qualità cominciando ad usarlo quando cadeva la neve, e dimostrò che con tempo duro, egli batteva con grande comodità le barche a deriva”.

Ma torniamo al cutter *Madge* del quale lo stesso Coffin racconta la storia dello storico confronto con gli sloop americani: “Il 16 agosto 1881, arriva lo steamer *Devonia*. Non è una circostanza rimarchevole considerata a sè, ma il fatto che esso aveva in coperta il piccolo cutter scozzese *Madge* fece del suo arrivo un importante evento nella storia dello yachting americano; perché il risultato delle regate fatte in seguito, scossero la fede dello yachtman americano nella superiorità della barca a deriva larga e piatta. Non importa se le sue vittorie furono ottenute con o senza fortuna; esse furono vittorie, e lo sloop americano era stato per la prima volta battuto, e nessuna scusa sminuirà ciò.

Questa piccola imbarcazione era stata costruita a. Gowran, in Scozia, da Watson nel 1879 ed aveva 14 metri fuori tutto, 2,35 di larghezza, 2,45 di pescaggio. Il *Madge* non ebbe mai bisogno del tempo compensato, con tutte le circostanze di tempo”.

Il *Madge* vinse tutte le regate a cui partecipò e delle quali il Coffin fornisce i dettagli che sarebbe troppo lungo qui riportare. La più importante delle barche battute dal *Madge* era lo sloop *Schemer* di 12 metri, larghezza 4 metri e 30, e pescaggio senza deriva, 91 centimetri, uno dei più veloci sloop americani dell'epoca. Molti cutters furono da allora messi in costruzione sulla costa atlantica americana.

Ma la storia è stata più generosa con la goletta *America* che con il cutter *Madge* e la fortuna è stata molto più avara con i cutters che contendevano la Coppa che con gli sloops che la difendevano. La storia ha anche dimenticato che nel famoso giro dell'isola di Wight del 1851 l'*America*, di 171 tonnellate arrivò solamente 8 minuti prima dell'*Aurora*, cutter inglese di 47 tonnellate, dopo 53 miglia di regata.

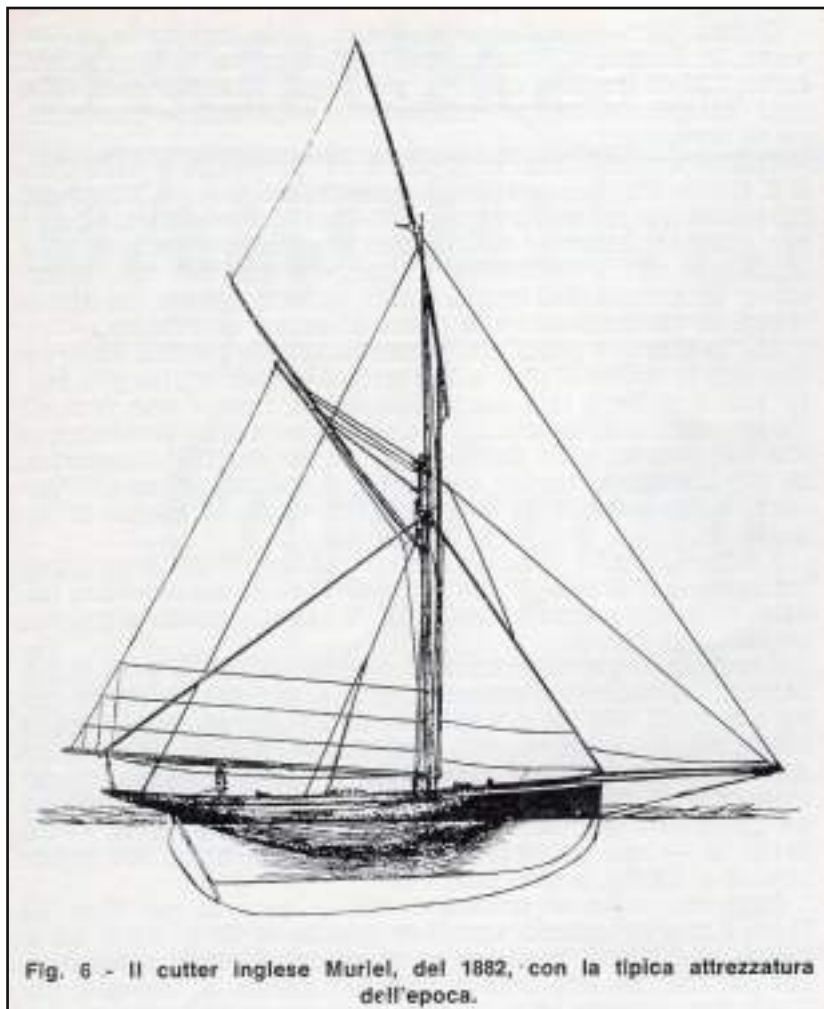


Fig. 6 - Il cutter inglese Muriel, del 1882, con la tipica attrezzatura dell'epoca.

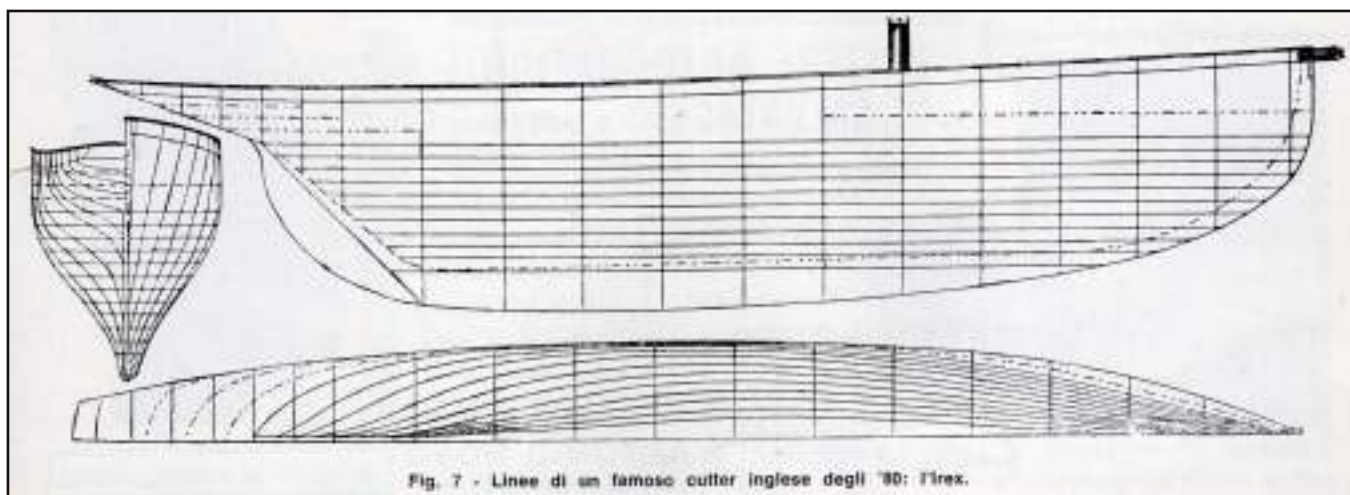


Fig. 7 - Linee di un famoso cutter inglese degli '80: l'Ilex.



Fig. 8 - Un moderno cutter: l'Outlaw, di Illingworth and Primrose

I termini cutter e sloop quindi nel secolo dello yachting indicano due forme di scafo e due idee di architettura navale; lo scafo a grande stabilità di peso e quello a grande stabilità di forma.

A me piace pertanto usare i termini di cutter e di sloop secondo il vecchio significato, anche se oggi piuttosto poco compresi. Mi ha commosso alcuni giorni fa il trovare nel racconto di un vecchio carpentiere di Lussino il senso del tempo passato che risvegliava il suo linguaggio. Erano i dettagli di una costruzione alla quale aveva partecipato da giovane: “un cutter di 30 metri, a due alberi. Ah - ho detto io - una goletta! “No, non una scuna, un cutter stretto e fondo, a due alberi”.

Oggi che tutto si unifica e che le case di periferia di Hong-Kong diventano uguali a quelle di New York ed a quelle di Milano, lo sloop ed il cutter si sono quasi fusi, ma per fortuna non ancora completamente, la battaglia tra lo stretto e fondo ed il largo e piatto continua ancora, anche se non si costruiscono più i tipi estremi di un tempo.

I termini sloop e cutter ormai sono usati per definire la possibilità di sistemare nel triangolo di prua uno o più fiocchi. L'attrezzatura a cutter comunque,

quando viene adottata, lo è di preferenza su barche più strette, diciamo sui “cutter.

Termino queste note citando una frase del “Bell's Life”, giornale di New York del 1882, riguardante il cutter inglese *Maggie*, giunto in America in quell'anno per partecipare a delle regate: “Siamo leali e confessiamo che esso è la migliore imbarcazione di 15 tonnellate che abbia mai portato una bandiera da regata in questo paese”.



CARLO SCIARRELLI

Grande progettista di vela, nasce a Trieste il 6 luglio 1934 e muore a Trieste il 24 settembre 2006. Uomo difficile, a volte scontroso, ma dotato di una grande sensibilità forgiata con lo studio completamente da autodidatta e dalla profonda conoscenza della nautica sia tecnica che psicologica.

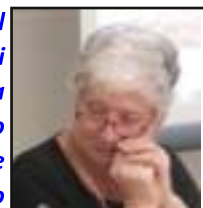
Triestino verace, figlio di un ferroviere e lui stesso dipendente delle FFSS, nel marzo 2003 riceve la laurea in architettura "honoris causa" dall' Università di Venezia.

Autore de "Lo Yacht - Origine ed evoluzione del veliero da diporto" importante libro edito nel 1970 con la pubblicazione, oltre che la

storia e l'evoluzione dello yacht a vela, di gran parte delle sue realizzazioni.

Sciarrelli ha dato vita a più di 400 barche cominciando da ANFITRITE nel 1960 e da AGLAIA nel 1964, passando poi per progetti tuttora competitivi come SAGITTARIO della Marina Militare che ancor oggi compete ad alti livelli. e poi via via ASTARTE II, AURIGA, CHIRONE, ATTICA, NABABBO, TIZIANA IV, SANDRA II, ISABELLA, CHAPLIN e tante tante altre ancora. “Il bello non è nuovo e il nuovo non è bello.” era solito dire e, in effetti, tutta la sua progettazione si rifà a stili e a line dello yachting italiano del secolo scorso; era un cultore del “bello” e delle barche fatte “come mare comanda”.

Il 4 giugno 1931 dagli scali del Cantiere Martinolich di Lussinpiccolo viene varato "Croce del Sud" un tre alberi lungo 42 metri fuori tutto, 179 tonnellate di stazza e 886 metri quadrati di superfice velica. Rita Cramer ha ricostruito da par suo la storia di questa "regina" dandoci la possibilità, grazie alle sue ricerche minuziose, di conoscere particolari e vicende davvero straordinarie. La goletta è ancora navigante, intramontabile e maestosa regina dei raduni delle barche d'epoca ai quali partecipa. Grazie Rita per questi tuoi preziosi contributi al nostro Notiziario che i lettori stanno sinceramente apprezzando.



Croce del Sud, la leggenda vivente

RITA CRAMER GIOVANNINI

Nel settembre 2011, durante una vacanza in Costa Smeralda, mi sono soffermata sul molo di Porto Cervo a osservare la manovra d'attracco di un tre alberi spettacolare, che dal primo momento mi fece innamorare. Quando fu attraccato potei leggerne il nome: *Croce del Sud*. Per me fu come vedere un mito diventato realtà! Ne avevo viste di fotografie in bianco e nero di questa "signora" quasi novantenne nelle varie fasi della sua costruzione e del varo! Ma l'emozione che mi afferrò al vederla lì dal vero inaspettatamente e in tutto il suo splendore fu incontenibile (foto 1 © by BluePassion)



foto 1

La storia ebbe inizio a fine 1930 quando Ezio Granelli, presidente dal 1925 della Società Anonima delle Terme di San Pellegrino, si rivolse al cantiere Martinolich di Lussinpiccolo perché gli costruisse un grande yacht a vela. Molto probabilmente lo scalpore suscitato dal magnifico *Adonita* da poco consegnato a Corrado Dal Pozzo aveva fatto sì che la scelta cadesse sul cantiere lussignano. Fu così che l'ing. Nicolò Martinolich e il comandante Guido Treleani di Zara si recarono a Milano dal potenziale cliente per illustrargli e concordare assieme il loro progetto di costruzione (foto 2). Il 21 novembre Marco Umile Martinolich, proprietario del cantiere, inviò a Ezio Granelli una lettera di impegno per la realizzazione dell'opera, nella quale veniva anche stabilito il costo, le modalità di pagamento, e il termine massimo entro il quale lo yacht doveva essere consegnato al committente. Il 27 novembre Ezio Granelli restituì al costruttore la lettera, sulla quale aveva aggiunto la sua piena accettazione del contratto (foto 3, 4).

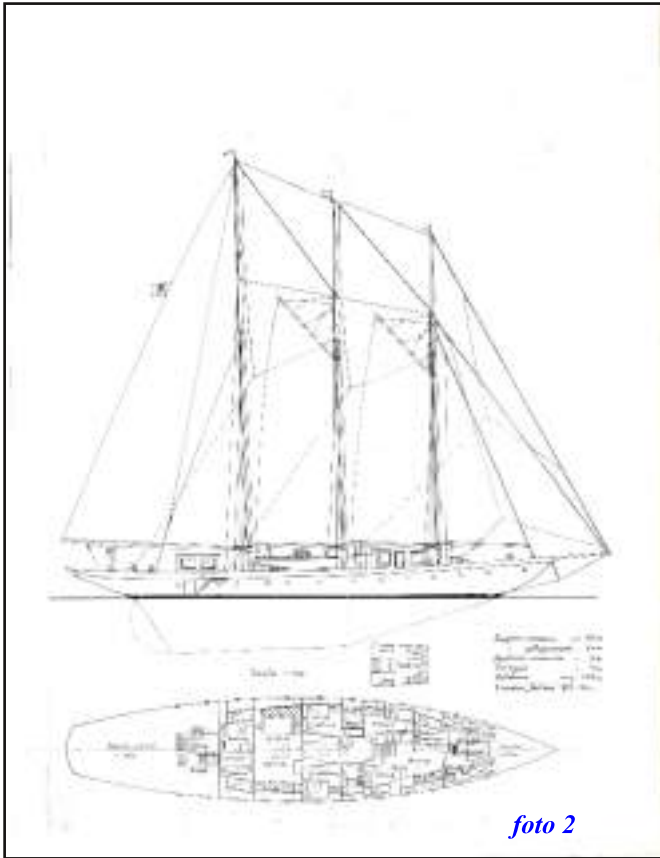


foto 2

Lo yacht fu impostato il 1° gennaio 1931 e il varo ebbe luogo il successivo 4 giugno.

Tanto “La Vela e il Motore” che “L’Italia Marinara” di febbraio 1931 riportarono la notizia della costruzione di questa grande goletta che avrebbe portato il nome augurale di *Croce del Sud*. Così veniamo a sapere che, dopo l’impostazione dello scafo il 1° gennaio, già il 15 dello stesso mese era stato montato il corbame e dopo altri 10 giorni lo scafo era stato chiuso col fasciame e si cominciava a montare la coperta. Un ritmo di lavoro speditissimo, quindi!

Alla fine di marzo “L’Italia marinara” annunciò che i lavori erano molto avanzati e che si prevedeva che il varo avrebbe avuto luogo già ai primi di luglio. “La Vela e il Motore” di marzo poté essere invece molto più ricca di notizie, grazie al lungo articolo di Gino Treleani che, accompagnandosi con gli schemi di costruzione, spiega molto minuziosamente tutte le caratteristiche che avrebbe dovuto avere la grande barca. In particolare, descrive il piano velico che egli stesso aveva ideato: La velatura riuscirà del tutto nuova: sarà formata da una marconi sulla mezzana, da due randa sulla maestra e trinchetto, trinchettina, fiocco e uccellina e vele di stralli fra gli alberetti; in

più avrà una buona dotazione di vele di fortuna e venti leggeri. La manovra è studiata semplice e pratica.

In questo articolo Gino Treleani, logicamente a conoscenza dell’accordo intercorso tra Ezio Granelli e Marco U. Martinolich, afferma che la consegna dello yacht avrebbe dovuto avvenire entro il 31 giugno.



foto 3

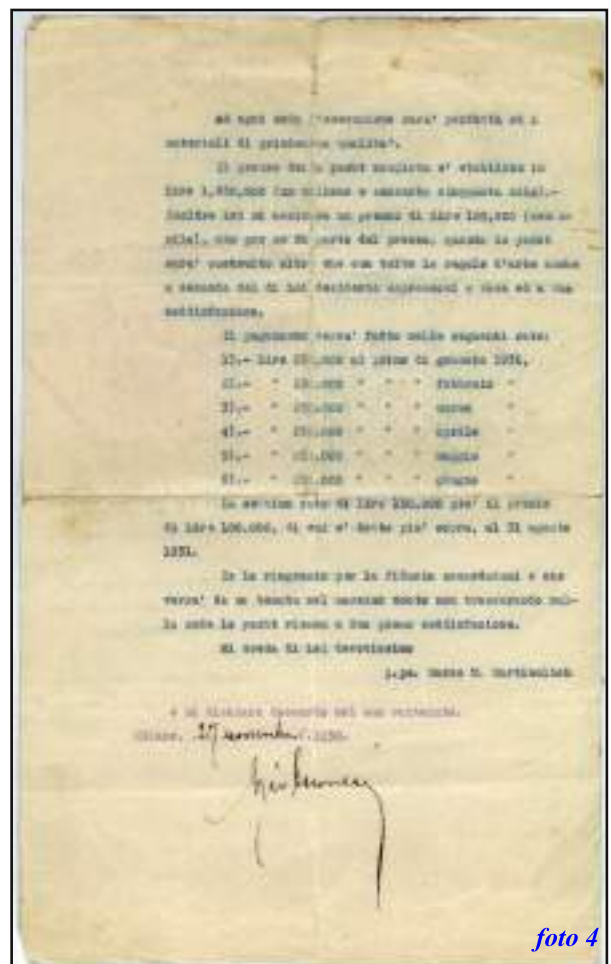


foto 4

Nei mesi successivi la medesima rivista pubblica varie foto dell'avanzamento dei lavori, mentre da "L'Italia Marinara" veniamo a sapere che a marzo era già stato consegnato al cantiere Martinolich da parte del cantiere Glasar il primo dei tre alberi, un vero capolavoro, alto 44 metri e tutto in pezzi di silver-spruce. Entrambe le riviste celebrano poi il varo di *Croce del Sud* avvenuto il 4 giugno, (foto 5, 6, 7) senza tuttavia far trapelare notizie "mondane" del tipo di chi è stata la madrina del varo. Una mia personale convinzione, che necessita però di conferma, è che a tenere a battesimo l'imbarcazione sia stata la giovane figlia di Ezio Granelli, la signorina Maria Luisa, che sarebbe da lì a poco andata in sposa a Giuseppe Mentasti. La mia supposizione nasce dalla consapevolezza che la signora Maria Luisa è stata per tutta la sua vita molto affezionata al "Croce". La vediamo tenersi il cappello e sorridere felice assieme al padre Ezio Granelli e alla madre in questa fotografia in cui sullo yacht, durante le prove in mare, ci sono anche il comandante Gino Treleani (pantaloni bianchi) con la giovane moglie e i genitori (foto 8).



La consegna dello yacht al proprietario con ogni probabilità sarà avvenuta entro il limite di tempo stabilito nel contratto se nel numero 20 de "L'Italia Marinara" del 1931 si annuncia la partenza del *Croce del Sud* da Venezia il 16 luglio per una crociera in Mediterraneo. L'imbarcazione, comandata del cap. Gino Treleani (foto 9), avrebbe fatto una prima tappa a Trieste dove sarebbe attraccata al molo principale dello Yacht Club Adriaco, suo circolo di appartenenza. Molto probabilmente una ulteriore tappa sarà stata a Lussino, a giudicare dalla foto in cui l'imbarcazione è ormeggiata a una boa nel porto di Lussinpiccolo, come avveniva per i panfili di passaggio, davanti alla Riva e non nei pressi del cantiere (foto 10).

foto 10



Poiché, secondo le intenzioni del proprietario, il panfilo fu successivamente utilizzato solo per diporto, senza farlo partecipare a regate e competizioni, la stampa specializzata si occupò poco di questa bella unità. C'è solo uno scritto, poco più di un trafiletto, su "La Vela e il Motore" del novembre 1932: Bruno e Vittorio Mussolini a bordo della "Croce del Sud" (foto 11).

Successivamente, troviamo l'immagine della goletta a vele spiegate solo in una inserzione pubblicitaria comparsa un paio di volte sempre sul medesimo giornale negli anni '50 (foto 12).



foto 11



foto 12

Ma a quel punto erano già passati vent'anni dal varo e tanti fatti erano accaduti: in mezzo c'era stata una guerra. Da una pubblicazione molto più recente ("Vele nel tempo" di Flavio Serafini, 2006, ed. Gribaudou) veniamo a sapere che durante la guerra il Croce del Sud venne requisito a Venezia e trasformato in alloggi per gli ufficiali della Kriegsmarine. Anche se pare che l'utilizzo fu rispettoso, ciò nondimeno il panfilo, dopo l'abbandono da parte dei Tedeschi, era semiaffondato. Questo particolare fu raccontato nel 1983 dalla signora Maria Luisa Granelli Mentasti all'ing. Julijano Sokolić, direttore del cantiere del Marina di Lussinpiccolo in quell'anno. Nel 1946, grazie alla raccomandazione dell'ambasciatore britannico presso la Santa Sede, sotto scorta e battendo bandiera inglese, poté lasciare Venezia e arrivare fino a Olbia. Passati i cinque anni di guerra il proprietario Ezio Granelli poté quindi nuovamente

venire in possesso dello yacht che tanto amava, con il quale aveva fatto crociere indimenticabili nel Mediterraneo in compagnia della figlia Maria Luisa, del genero Giuseppe Mentasti, detto Kerry, appassionato subacqueo, e della nipotina Esmeralda. Alla morte di Ezio Granelli, il 9 dicembre 1957, la barca venne ereditata dalla figlia Maria Luisa mentre il marito Giuseppe, divenuto presidente della Società San Pellegrino, acquistò uno yacht a motore, molto più adatto alle sue battute subacquee. Questa notizia l'ho ricevuta direttamente dalla signora Esmeralda Mentasti, figlia di Giuseppe e Maria Luisa Granelli, in una mail che mi ha inviato il 24 settembre 2013: Ci tengo a farle presente, per rispetto nei riguardi di mio nonno e mia madre, che la barca è passata da mio nonno a mia madre, non a mio padre, che peraltro, insieme a lei, se ne è occupato. Mio padre era un grande appassionato della "allora" pesca subacquea: s'immergeva ai tempi di mio nonno, durante le crociere con lui, mentre, dopo la sua morte, si era comprato un motoscafo, chiamato *Blue Sky*, che aveva attrezzato per questo sport e con il quale scorrazzava nei mari della Sardegna, mentre la mamma preferiva godersi il *Croce*. Sempre nella stessa mail la signora Esmeralda mi scrisse: Lo sa che, nelle vostre zone e in Jugoslavia, allora il *Croce* e il suo equipaggio, erano chiamati "I pirati della Magnesia" perché mio nonno produceva a Milano la famosa Magnesia San Pellegrino?

Gli anni continuarono a scorrere: ne erano già passati 50 dal varo del *Croce del Sud*. Nel 1983 la signora Maria Luisa volle riportare lo yacht a Lussinpiccolo, dove tutto aveva avuto inizio. A quell'epoca si erano avvicendati diversi capitani al comando di questa superba imbarcazione. Dopo Gino Treleani era stata la volta di un capitano di Viareggio, soprannominato bonariamente "Ciabattone" in quanto amava andare in giro scalzo; poi, per una quindicina di anni, era stata la volta del comandante Chessa di Cagliari. Nel 1983 a riportare il *Croce* a Lussino fu il comandante Sergio Guglielmone che aveva preso servizio nel giugno 1980 e che sarebbe rimasto al comando fino al 2002. Nell'agosto 1983 ci fu gran festa a Lussinpiccolo per il ritorno di questa sua "figlia" mai dimenticata (**foto 13**). Lo yacht fu ospite del Marina di Lussino la cui direzione volle regalare alla signora Maria Luisa un dipinto raffigurante il *Croce del Sud* eseguito dall'artista locale pittore di barche Giannetto Stuparich. Da parte sua, l'armatrice fece un omaggio al direttore del cantiere ing. Julijano Sokolić (**foto 14, 15**) e anche al signor Nico Poserina al quale era legata da una sincera amicizia, nata quando Nico, suo coetaneo, era marinaio dello yacht appena costruito. Nella (**foto 16**) vediamo Nico Poserina, ormai settantenne, scendere dal *Croce del Sud*.



foto 13



foto 14



foto 15



foto 16

Anche l'anno successivo lo yacht tornò a Lussino, poi non lo si vide più.



Il 30 marzo 1995 nel porticciolo Duca degli Abruzzi di Genova *Croce del Sud* fu protagonista di una importante rievocazione storica (**foto 17**). Nell'ambito delle celebrazioni per i 100 anni dall'invenzione della radio, lo Yacht Club Italiano volle ricordare il suo celebre socio Guglielmo Marconi riproponendo la comunicazione radio tra Italia e Australia che esattamente 65 anni prima aveva consentito a Marconi di accendere le luci del municipio di Sydney a 22.000 chilometri di distanza. Lo yacht *Elettra*, il panfilo-laboratorio di Marconi, che era stato



foto 18

ormeggiato a Genova e dal quale lo scienziato aveva trasmesso il segnale, non esisteva ormai più da tempo, così si è scelto un altro yacht, famoso, rappresentativo e iscritto al YCI, dal quale fare partire l'impulso che in questo caso avrebbe fatto illuminare una gigantesca firma di Guglielmo Marconi sulle vele della Opera House di Sydney. A premere il pulsante dal *Croce del Sud* nel 1995 fu l'allora Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro, alla presenza delle tre figlie del senatore Degna, Gioia ed Elettra Marconi (**foto 18**).

Con ogni probabilità, chi ha scelto il *Croce* per questa cerimonia non si era reso conto di quanto opportuna fosse stata la scelta. Sia *Elettra* che *Croce del Sud* erano barche lussignane! Lo yacht di Guglielmo Marconi infatti altro non era che l'ex panfilo *Rovenska* dell'arciduca Carlo Stefano d'Asburgo che aveva casa a Lussingrande e teneva il suo yacht nel vicino porticciolo di Rovenska, da cui la barca aveva preso il nome.

Nel 2008 lo yacht dei Mentasti-Granelli, anche se sempre tenuto in maniera ottimale grazie ai periodici lavori di

manutenzione presso il cantiere Beconcini di La Spezia, si dovette fermare per ben tre anni: c'era bisogno di importanti lavori per il rinnovo delle certificazioni RINA. Si decise per un'imponente opera di refitting che, eseguita in modo magistrale nel Cantiere Amico di Genova, riportò la barca allo splendore e alla purezza di linee iniziali. Per puro caso io mi ero trovata a Porto Cervo nel settembre 2011, proprio quando il panfilo era appena arrivato dopo i lavori, ed ho avuto modo di vederlo per la prima volta dal vivo e di conoscerne l'attuale comandante capitano Andrea Coscia (**foto 19**).

Il prossimo 4 giugno saranno 88 anni dal varo di *Croce del Sud*, questa creazione stupenda di Nicolò Martinoli, per la quale sulle riviste e pubblicazioni di nautica si continuano a spendere aggettivi come leggendaria, impeccabile, intramontabile, maestosa. Chissà, se Nicolò Martinoli sentisse questi unanimi apprezzamenti riguardo la sua creatura sarebbe forse più sorpreso che compiaciuto. Egli infatti non fu mai pienamente soddisfatto di *Croce del Sud*: gli era sempre sembrata troppo lussuosa per gli standard della rude mariniera lussignana! (**foto 20**)



foto 19



foto 20



ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

Con la speranza che le foto scovate da Sergio Pepe nell'Archivio Carbone e pubblicate in questo Notiziario siano le prime di una lunga serie relative ai Giochi Olimpici della Vela che si sono svolti nel 1960 nel Golfo partenopeo. Di quello straordinario evento, organizzato alla perfezione nello scenario impareggiabile di Napoli ed apprezzato da tutto il mondo velico, c'è infatti una notevole carenza di immagini. La stessa città, unica italiana ad avere ospitato un'Olimpiade della Vela, e con essa le nuove generazioni non hanno alcun ricordo di quell'evento.



I GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

(parte I)

SERGIO PEPE

Il precedente articolo si è concluso con le foto dell'*Amerigo Vespucci* ormeggiato in rada a Napoli, dopo aver trasportato la fiamma della XVII Olimpiade, accesa tramite gli specchi ustori a Olimpia. Non resta, quindi, che inserire la parola Olimpiadi alla voce "catalogo" del sito on line dell'Archivio Fotografico Carbone, per trovare le foto riguardanti i Giochi Olimpici della Vela. Grazie alla congiunta sponsorizzazione del R.Y.C.C. Savoia e dell'UNASCI – Unione delle Associazioni Sportive Centenarie d'Italia, ben 11 servizi fotografici sono stati già digitalizzati e messi on line.

I servizi di Riccardo Carbone si aprono con il battesimo, avvenuto l'11 febbraio 1958, del Dragone "Venilia" del Circolo Savoia, che sarebbe stato selezionato per rappresentare l'Italia ai Giochi Olimpici (foto n.1 con il Presidente Eduardo Pepe, il Parroco della Chiesa di Santa Lucia, il Vice Presidente Sportivo Luigi Ciampa).



foto 1

La foto n. 2 ritrae la madrina Silvia Stella con il padre Neri e Nino Cosentino che sarebbe stato il timoniere.



foto 2

I servizi di Riccardo Carbone proseguono con la prima riunione dei Presidenti dei Circoli nautici partenopei con il CONI che si tenne domenica 2 marzo 1958 al Circolo Canottieri Savoia per l'organizzazione delle Olimpiadi della vela del 1960, organizzazione che fu denominata “Operazione Sole mio” (foto n. 3 e 4).



foto 3



foto 4

Ecco nella foto n. 5 i Rappresentanti dei Circoli partenopei, con da sinistra, Angelo Cerbone (C.N. Posillipo), Eduardo Pepe (Y.C.C. Savoia), Gennaro Carafa di Roccella (C.R.V. Italia), Adriano Falvo (C. Nautico) e Luigi Rotondo (C.C. Napoli).



foto 5

Non mancano anche i servizi che attestano i lavori ai porticcioli e ai Circoli Nautici, come dalle foto n. 6 e 7 del 19 maggio 1960 che riproducono il rinnovamento in corso della sede del Circolo Savoia e la rifazione della banchina.



foto 6



foto 7

Il servizio del 19 maggio contiene anche una foto di Costantino di Grecia, con un membro del suo equipaggio, a bordo del Dragone “Nirefs”, ormeggiato al Molosiglio dove erano in corso lavori di dragaggio (foto n. 8).



foto 8

Questa istantanea di Riccardo Carbone ha un carattere profetico. Infatti, il Principe ereditario Costantino, poco più che ventenne, “ripartirà da Napoli con l’alloro olimpico, una popolarità ancora maggiore, accompagnato dall’entusiasmo e dai consensi che la sua vittoria ha suscitato in tutti gli ambienti sportivi”.

archivio fotografico  carbone
NAPOLI

**SOSTENIAMO CON UNA DONAZIONE DEDUCIBILE LA
“ASSOCIAZIONE RICCARDO CARBONE ONLUS”**

ADOTTANDO UN SERVIZIO E SALVIAMO 50000 NEGATIVI (25000 già fatti)

www.archiviofotograficocarbone.it

L'INIMMAGINABILE MARINERIA

Il Lago Maggiore è oggi diviso politicamente in senso longitudinale tra Piemonte ad ovest e Lombardia ad est mentre del totale di circa 212 Km² di superficie il 20% a nord fa parte della Confederazione Elvetica.

Ma non fu sempre così; la regione Ticinese nei secoli fino al XV quando i Confederati Svizzeri svilupparono successive campagne militari tese alla conquista delle valli a sud delle Alpi, aveva sempre gravitato nell'orbita lombarda e solo nel 1515 i confini furono definiti all'incirca secondo l'attuale assetto.

Il lago, comunque, con la possibilità che offriva di spostarsi molto più agevolmente che per via terra, continuò per Milano ed il suo territorio per secoli a costituire una via privilegiata per i contatti commerciali e non solo (Piero Ferrozzi)



TRA MILANO ED IL LAGO MAGGIORE

PIERO FERROZZI

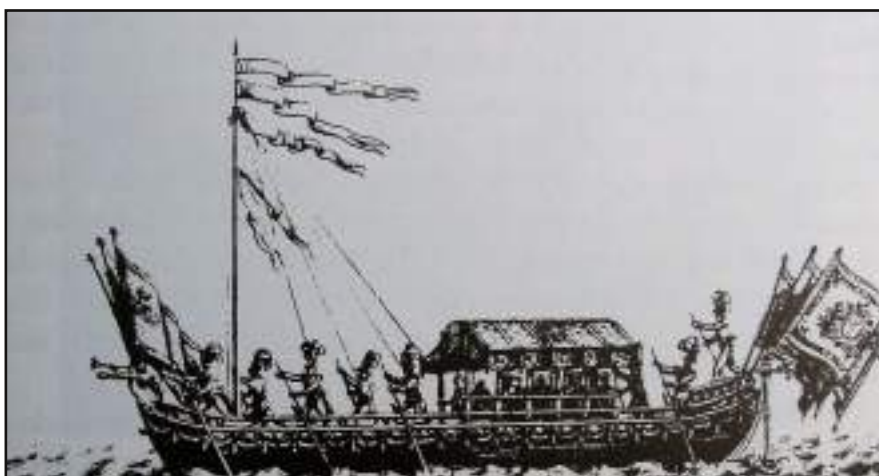
Il Santo navigatore

In questo ambito ebbero rilevanza le grandi famiglie Milanesi, i Visconti, gli Sforza, i Borromeo ed il lago, vista la precarietà e pericolosità degli improbabili percorsi terrestri, rappresentò la via di comunicazione più utilizzata per il controllo non solo politico della città lombarda sui territori delle sue rive compresi quelli Ticinesi.

Dalle 1447, con la morte di Filippo Maria Visconti, gran parte della sponda occidentale del lago passò come feudo alla famiglia Borromeo - mentre il territorio orientale fu prima frazionato sotto gli Sforza e poi riunito sotto gli Spagnoli. I Borromeo compresero subito l'importanza del lago, le sue funzioni di via di transito per i commerci dal Nord verso Milano e viceversa.



*-Il Cardinale Carlo Borromeo
futuro San Carlo-*



Rappresentazione artistica di Barca di gala del XVI secolo presumibilmente simile al natante col quale il Cardinale usava spostarsi sul lago.

Figura carismatica della famiglia fu Carlo*, Arcivescovo e futuro San Carlo Borromeo che, nato ad Arona nella zona del basso lago, tenne in grande considerazione le sue acque del Verbano e di frequente le utilizzò per spostarsi per le sue numerose visite pastorali.

Di quella del 1581 nelle tre valli svizzere resta la gustosa cronaca che Giovanni Pietro da Giussano riporta nel 1610 che dà uno spaccato di quanto già allora fosse popolare Carlo ed ascetica la sua figura tanto da attribuirli poteri sovrumani.

Nel 1581 l'alto Prelato si era regato a Torino per far visita e venerare la Sacra Sindone e di ritorno si era fermato nella sua città natale Arona da dove, dopo qualche tempo si sarebbe imbarcato per una visita pastorale nelle tre valli ticinesi.

Intanto con navi da carico e via terra aveva inviato a precederlo Magadino, all'estremo nord del lago, tutto quanto occorreva per il prosieguo del viaggio tra cui la sua mula personale a dorso della quale soleva viaggiare via terra ed alla quale teneva tantissimo.

Dice il Giussano :

".. finita la sua divozione e presa licenza da questo principe, s'invio verso il Lago Maggiore per andare alla visita delle tre valli. Il cardinale infatti era di ritorno da Torino dove aveva fatto visita alla Sacra Sindone. Giunto al lago egli mandò innanzi un suo capitano con le cavalcature con l'ordine che le lasciasse a Magadino, in cima al lago, pronte per il proseguimento del viaggio via terra verso Bellinzona.

Ed egli poi seguì in barca, e nell'arrivare a Magadino vide che si abbruciava con grande incendio la stalla stessa nella quale erano dentro le sue cavalcature, al numero di dieci e particolarmente la sua mula che era di gran prezzo e tale, che non aveva pari nel valore e nemmeno nella velocità del camminare.

Cos'era successo: era successo che il garzone della locanda nella cui stalla erano alloggiate le cavalcature, sentendo sonar le campane per l'arrivo di Cardinale, così anch'egli corse a vederlo smontar di barca e avendo lasciato acceso la lucerna, per disgrazia si attaccò il fuoco nella stalla e fece quell'incendio.

Giunse appunto San Carlo nella maggior furia del fuoco, in tempo che si credeva che dovesse far grandissimo danno con abbruciare tutti gli edificii congiunti alla stalla, perché non si poteva con l'aiuto umano porvi riparo, ma gettando Egli un "Agnusdei" consacrato dentro le fiamme, si estinsero da sé meravigliosamente, senza passar più oltre; essendo restati morti tutti i suoi cavalli ed anche la tanto preziosa mula.

Del quale accidente non mostrò segno alcuno d'alterazione d'animo, né di tristezza e né meno ne fece lamento, anzi, compatendo al travaglio dell'oste a cui si era abbruciata la stalla, gli fece un donativo di 100 scudi d'oro perché la potesse subito far ristaurare.

Ritrovandosi poi senza cavalcatura, s'invio a piedi verso Bellinzona con un bastone in mano, tutto d'allegrezza ripieno, riputando a gran ventura di essere costretto di camminare in quel modo, poiché anche gli Apostoli Santi e l'istesso Figliol di Dio facevano i loro viaggi nella medesima maniera, quando andavano per il mondo a guadagnare le anime a Dio.



La statua detta del San Carlone ad Arona.

***San Carlo Borromeo** (Arona 2 ottobre 1538-Milano 3 novembre 1584). Figlio di Margherita de' Medici fu dal di lei fratello Papa Pio IV nominato Cardinale poco più che ventenne (1560) e partecipò al Concilio di Trento (1554-1563) ricoprendo ruoli da protagonista nella fase finale.

Nel 1566 si insediò nella Diocesi di Milano che guidò con fermezza, saggezza e spirito pastorale.

La famosa peste del 1576-77 lo vide tra la gente ed alla sua intercessione fu attribuito il placarsi del morbo.

Parco nei costumi, munifico e caritatevole dietro il suo motto "Humilitas", fu proclamato Beato nel 1602 e canonizzato nel 1610.

****Colosso di San Carlo Borromeo** (detto il Sancarlone).

Iniziata sulla via del Sacro Monte di Arona nel 1624 su disegno del Crespi l'opera, realizzata con lastre di rame con chiodi e tiranti in ferro, fu ultimata dopo ben 84 anni di lavoro. Con la sua altezza di oltre 35 metri complessivi il monumento è stato, tra le statue visitabili all'interno, per quasi due secoli il più alto al mondo superata nel 1886 dalla Statua della Libertà. Lo stesso Frederic Auguste Barthodi progettista di quest'ultima aveva visitato il Sancarlone e ad esso si era ispirato come ricorda una targa alla base della statua newyorkese.

Ancora il Verbanò fece da sfondo alla fine del glorioso Cardinale e futuro Santo.

Scampato alla peste del 1576-77 il Cardinale, benchè fortemente indebolito, non aveva voluto rinunciare all'abitudine di continue visite pastorali in tutta la sua vastissima Diocesi e così il 30 ottobre 1584, terminata la visita ad Ascona (Ticino) si imbarca per il rientro a Milano.

La barca fece una tappa a Cannobio per la notte e giunse l'indomani ad Arona.

Qui gli fu allestita a bordo una lettiga per poi proseguire lungo il Ticino.

Scese poi il Naviglio Grande, a bordo di un natante presumibilmente antenato di quello che diverrà il famoso Barchett di Boffalora.

Dopo varie soste per riprendersi senza risultati dalla febbre alta sbarcò e proseguì quindi il viaggio verso Milano, su di una lettiga. Nonostante il trasporto in barella, la febbre, sempre più alta, lo spinse, all'età di soli 46 anni, la sera del 3 novembre 1584 a Milano.



Ricostruzione recente di un Barchett di Boffalora.

In toboga dal lago a Milano e ritorno

Le barche definite "di commercio" sul lago avevano vela quadra altissima e stretta a sferzi verticali, talvolta colorati ed alcune avevano due alberi di cui quello prodiero più alto.

Oltre al traffico di piccolo cabotaggio intorno al lago, il grosso del traffico commerciale era diretto a Milano attraverso il Ticino e di Naviglio Grande.

Questo interscambio aveva preso avvio a partire dal 1272 anno in cui il Naviglio Grande era stato reso navigabile e proseguì per quasi sette secoli, fino ai primi decenni del secolo scorso quando l'avvento del vapore ed i nuovi rivoluzionari tracciati ferroviari resero obsoleti ed anti-economici i percorsi via acqua.



El Barchett in risalita in un'immagine di fine '800.



Il percorso lungo il Ticino ed il Naviglio Grande fino al cuore di Milano

La merce al termine del lento viaggiare sul lago, giungeva in fondo Sesto Calende ove era caricata su barche idonee a scendere velocissime lasciandosi trasportare dalle tumultuose acque del Ticino che a quei tempi, prima della costruzione della diga della Miorina, scorreva a regime naturale e quindi con frequenti rapide.

Queste barche, che ovviamente non necessitavano di vele, si dividevano in più categorie a seconda delle dimensioni e delle capacità di carico: c'erano le "Cagnone" lunghe 24 metri con casotto coperto e capaci sino a 34.000 chilogrammi, i "Borcelli" della stessa lunghezza ma più stretti che portavano circa 30.000 chilogrammi e poi le "Cormane". Il traffico sul Ticino era integrato dalle zattere di legname dette "Fodere" o "Ceppate".

Le barche a Sesto erano affidate dai proprietari ad una guida detta "Parone" che di solito era di Castelletto Ticino ove era attiva una un "Corporazione dei Paroni" e che la guidava fino Tornavento attraverso le rapide per una lunghezza di 26 Km.

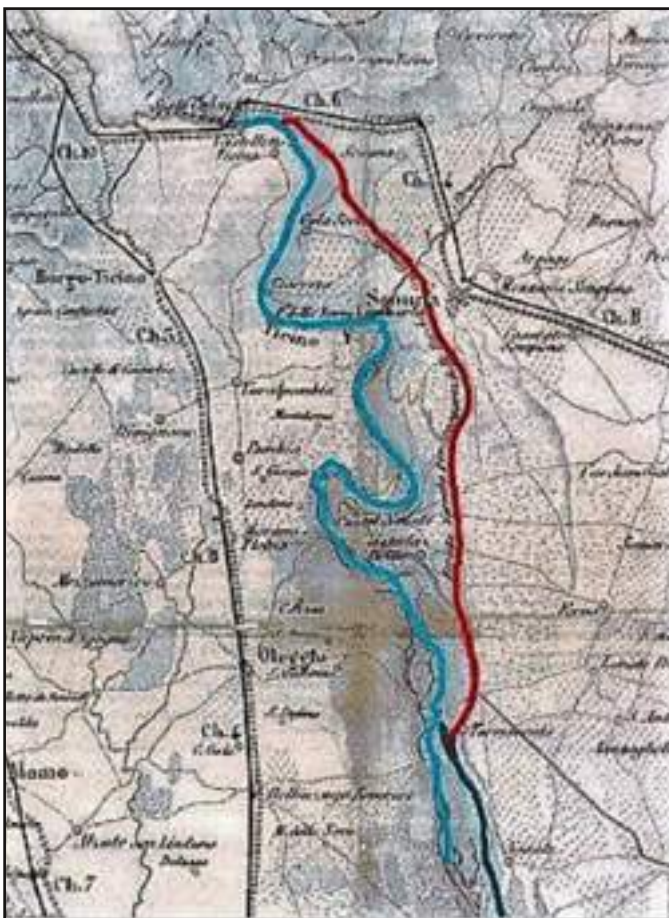
Questo tratto, estremamente veloce pericoloso e con un dislivello complessivo di 47m, richiedeva una grande perizia di manovra poiché, come dice il cronista dell'epoca "discendono in novanta minuti con una spaventevole velocità".

Il rischio era tale che era necessario lasciare un determinato intervallo tra una partenza e l'altra, al fine di evitare possibili tamponamenti e c'era la consuetudine che il "Parone" che avesse perduto il carico o tutta la barca, bastava che si facesse rilasciare dalla più vicina autorità un certificato di avvenuto infortunio, per essere esentato dall'indennizzo.

A Tornavento la barca lasciava il Ticino coi suoi tormenti e girava sinistra per immettersi nel Naviglio Grande per altri 50 Km. non prima però che il "Parone" fosse saltato terra per tornare a piedi a Sesto Calende lasciando il suo posto ad un secondo "Parone" che conduceva fino a Robecco e ad un terzo fino a Milano.

Quivi il mercante, dopo aver scaricato le mercanzie, affidava la barca ad un fattore dotato di cavalli per il ritorno della stessa a Tornavento e lui rientrava al lago per via di terra.

Il fattore combinava le coppie di cavalli e realizzava un treno di 6-8 barche trainato da cavalli e lui stesso, coadiuvato da un sottofattore, da un fattore di terra e da un garzone per ciascun cavallo, intraprendeva il traino a ritroso delle barche.



Il tracciato della ferrovia a tiro di cavalli detta Ipposidra

I tempi variavano a seconda del livello delle acque, comunque mediamente da Sesto Calende a Tornavento lungo le rapide si piegavano, come detto, circa novanta minuti, da Tornavento a Milano lungo il Naviglio Grande da otto a nove ore; per il ritorno da Milano a Tornavento un convoglio di 5-6 barche impiegava quindici giorni con l'utilizzo di 25 cavalli ed altrettanti garzoni.

Tra il 1824 ed il 1844 fu costruita una alzaia e cioè una strada di cornice che correva tutto lungo il Naviglio Grande e ciò consentì di ridurre alla metà il numero di cavalli ed a meno di un terzo il tempo di percorrenza.

Ma il tratto dolente dell'intero percorso restava quello da Tornavento al lago lungo il quale si contavano ben 11 rapide; i tempi erano lunghissimi ed i molti animali impiegati venivano sottoposti ad inauditi sforzi e maltrattamenti tanto da suscitare le proteste dei primi "animalisti".

Fu, in ogni caso, soprattutto l'aspetto economico che, già dal 1831, fece vagheggiare a Carlo Cattaneo una ferrovia all'americana del tipo "tram-road" da costruirsi parallela al percorso del fiume tra Tornavento e Sesto il più possibilmente in piano e

rettilineo per un tratto quasi dimezzato, sulla quale trasportare le barche su appositi carri sempre trainati da cavalli .

Le vicende economico-politiche dell'epoca che si intrecciavano col susseguirsi dei vari governi, spostarono in avanti l'inizio della tanto attesa realizzazione, ma finalmente, dal 1857 iniziarono i lavori e già dall'anno successivo, la nuova provvidenziale struttura prese a funzionare.

I risultati non furono però quelli sperati anche perché i tempi ormai erano mutati e la diffusione della ferrovia a vapore inesorabilmente andava soppiantando i vecchi sistemi di trasporto commerciale.

Di quell'opera oggi non resta quasi nulla. Passeggiando lungo il percorso non ci si aspetta di trovare rotaie o caselli, stazioni di posta per il cambio dei cavalli o meccanismi per il sollevamento delle barche.

Non è visibile che qualche ponticello ed un cippo di distanza.

Da uno spoglio fatto sui registri del 1851 della Regia Dogana di Arona emerse un movimento di oltre 800 mila quintali di mercanzia.



Copertina degli Statuti di Gestione dell'Ipposidra.



Cippo di distanza dell'Ipposidra.



Ponticello di sopralzo dell'Ipposidra

PIONIERI DELLO YACHTING IN ITALIA

Dopo circa cinquant'anni dalla fondazione della sezione partenopea dell'Yacht Club e dopo esserne stato Segretario sin dall'inizio per trentasei anni, e Presidente in quest'ultimo dodicennio, il Duca Luigi Dusmèt de Smours ha rassegnato, per motivi di salute, le dimissioni dalla carica. Nell'augurarci ch'egli possa riprendere al più presto il posto tanto degnamente tenuto per così lungo tempo, e consacrare ancora ad esso il suo sempre giovanile fervore, vogliamo iniziare la nostra serie di "profili" delle figure più spiccate e popolari dell'yachting napoletano con quella dell'illustre Duca Luigi Dusmet (da: Motonautica - Vela e Motore, aprile 1941).

IL DUCA LUIGI DUSMET de SMOURS (1853-1941)

AUGUSTO CESAREO

Pioniere dello sport della vela a Napoli è stato il Duca Luigi Dusmet de Smours. Senza dubbio egli è il più anziano fra i papà dello yachting napoletano, fu tra i fondatori, il 14 agosto 1883 della sezione partenopea dello Yacht Club ed ebbe sin dall'inizio una carica importante e piena di responsabilità: quella di segretario del nuovo Club, la cui sezione partenopea, grazie a questi primi impulsi, continuati poi sempre con fervore costante, doveva avere così brillanti e solenni affermazioni.



Presidente del primo nucleo dello Yacht Club a Napoli fu il principe di Marsiconovo. Dopo tre anni la presidenza dell'Yacht Club fu assunta dal principe di Sirignano, il popolare ed indimenticabile "Peppino Sirignano", com'era chiamato dagli amici del suo tempo, e del quale è ancora così vivo e recente il ricordo.

Il principe di Sirignano volle assolutamente che il duca Dusmet conservasse la sua carica di segretario e continuasse ad esplicarvi quelle squisite, spiccatissime doti di garbo, di competenza, di equilibrio, di attività, che aveva sin dal primo momento dimostrate.

Nel 1919, dopo la morte del principe di Sirignano, dalla unanime designazione veniva ad assumere la carica di presidente della Sezione partenopea dello Yacht Club il Duca Dusmet. L'illustre gentiluomo ha così potuto essere fino ad oggi l'artefice principale, ed il più assiduo e fattivo, del magnifico sviluppo assiduo dal nostro maggior sodalizio di sport della vela.

Ma non soltanto con le spiccate doti di organizzatore e di animatore il Duca Dusmet ha portato tanto contributo all'affermarsi dello sport della vela nel nostro golfo.

Egli, oltre ad organizzare le prime regate della sezione partenopea del R. Y. C. I. nel 1884, partecipò ad esse e fu tra i primi skippers delle lancie sorrentine che incrociarono leggere

sulle nostre acque azzurre per la conquista d'un primato già fin d'allora ambitissimo nel più pittoresco degli sport. Egli partecipò inoltre alle regate che i più anziani nostri yachtsmen ricordano con viva nostalgia, ed ai duelli velici fra le due eterne rivali: *Vittoria* del Principe di Fondi don Giovannino de Sangro, padre dell'attuale presidente del R. C. C. "Italia" Riccardo Fondi; e *Florence* del marchese Vincenzo Santasilia.

La prima idea della fondazione di una sezione dello Yacht Club a Napoli era sorta qualche anno innanzi - nel 1882 - nella fervida mente di Luigi Dusmet, allorquando, essendosi recato, con un gruppo di gentiluomini napoletani soci dello Sporting allora fiorentissimo, a Portoferraio, a bordo dello yacht del principe di Moliterno, aveva potuto assistere - entusiasmandosene vivamente - a quelle regate della sezione Elbana dello Yacht Club

Italiano, creata dal marchese Toscanelli.

Egli aveva inoltre fatto parte del "Club di regate" in Napoli, fondato dal conte di Aquila - club che contava 35 velieri per la maggior parte di piccolo tonnellaggio, fra i quali *Florence*, di Santasilvia. *Bianca* ed *Eugenia* del principe Gesualdo di Fondi, di tipo latino; *Wiking* (cutter) del Sig. Guzman.

L'ultima delle gare organizzate da questa società che preparò in certo modo il terreno allo Yacht Club, ebbe nel 1879 augusta spettatrice S. M. la Regina Margherita col Principe di Napoli.

Possedette, inoltre il Duca Dusmet un piccolo yacht che ancora gli anziani yachtsmen napoletani ricordano: il *Cigno*. Guidato dal suo spirito fervido e dalla passione per il mare, preferiva le lunghe e ardimentose crociere nei mari di Spagna, alle Baleari, alle coste liguri - oltre che con gli yachts a vapore *Rondine* del principe di Sirignano e *Australia* del barone Labonia - anche con imbarcazioni di minore tonnellaggio con le quali, dato lo stato dello yachting dell'epoca, ai primordi e senza alcun ausilio di motori, tali crociere richiedevano un saldo cuore di marinaio ed un sicuro ardimento.

In questi ultimi tempi il Duca Dusmet, Comandante Capo - col Marchese Paola Pallavicino - dello Yacht Club d'Italia, ha avuto campo di affermare la sua autorità ed il suo prestigio nelle più importanti manifestazioni nostre. A lui si debbono le ricchissime, davvero eccezionali dotazioni di premi delle regate internazionali del R. Y. C. I. a Napoli, da sei o sette anni a questa parte. Spinto dalla sua vibrante passione per il nostro bellissimo sport, il Duca Dusmet, quando si trattava di bandire riunioni di regate, rendeva la sua opera organizzatrice... una vera e propria provvidenza per gli armatori ed i concorrenti.

Alla sua personale propaganda, al suo prestigio presso gli enti più accreditati, alle sue personali relazioni ed alla sua autorità si deve la magnifica riuscita delle riunioni del R. Y. C. I. a Napoli, anche in questi recenti anni di crisi. A lui si deve l'istituzione del gran premio Napoli, di L. 10.000 che tanti pratici buoni risultati ha prodotti nello yachting partenopeo: primo fra tutti, e il più eloquente, l'acquisto di racers dei "6 metri S. I. 1920" e degli 8 m. della medesima nuova stazza, da parte di armatori e circoli napoletani.

Fino alla scorsa estate il Duca, sempre vegeto, e pieno di fervore - direi quasi: di dinamismo! - è stato nel palco della giuria delle regate partenopee. Di tutte le regate partenopee, poi ch'egli è presidente amatissimo anche d'ogni altra riunione di regate locali o intersociali di circoli napoletani, Egli è il Presidente per antonomasia, e qualsiasi controversia fra regatanti è stata sempre risolta felicemente dal suo garbo, dal suo intuito di tecnico del



Napoli, 1929. Il principe ereditario assiste alle regate di Capri ricevuto dal duca Dusmet.

nostro sport, oltre che di sagace conoscitore di uomini e cose dello yachting, nei circoli napoletani. Alla riunione di regate egli era sempre il primo a giungere, e l'ultimo a lasciare il suo posto, dopo l'arrivo della gara. La sua puntualità è proverbiale. Così il suo attaccamento allo sport della vela. Dei "suoi" skippers egli va orgoglioso come di suoi figliuoli. E a nessuno di essi, dopo una regata condotta bene, è mai mancato l'elogio davvero ambito del Duca Dusmet.

Quasi ogni anno, il dì di S. Luigi

- 21 giugno, giorno, onomastico del Duca - la brillante famiglia degli yachtsmen napoletani si trova mobilitata per le regate del R. Y. C. I. Puntuale come sempre. Luigi Dusmet è, in quel giorno augurale, sul palco della giuria, cronometro alla mano, e pronto a comandare d'issare od ammainare segnali per le serie in gara. Nessuno di noi ha mai mancato, in quel giorno, di spingere il proprio yacht fin sotto la scogliera della rotonda, e di gridare al vecchio, caro Presidente: "Auguri. Duca!"

Publicare racconti di mare del Comandante Costagliola è un onore per il nostro Notiziario. Firma tra le più autorevoli della stampa del settore marittimo nonché brillante autore di profonde riflessioni su vari aspetti del mondo dello shipping, spesso pubblicate sul foglio telematico di Decio Lucano DL NEWS. "Collaboratore tra i più stretti della famiglia Lauro e in seguito apprezzato professionista di altri prestigiosi gruppi italiani del comparto, il capitano Costagliola vanta, tra l'altro, una vasta esperienza in materia di portualità, che studia e approfondisce da anni nella convinzione che molto dello stato di salute delle nostre città e delle loro prospettive di sviluppo dipende proprio dai nostri porti».

(Da "DL NEWS" n. 31 del 7-9-2017 e n. 33 del 24-9-2017. Anche l'articolo da noi pubblicato sul Notiziario n° 78 "A bordo della petroliera Amalfi" era già stato pubblicato sul DL NEWS. Siamo sicuri di essere stati perdonati dal nostro amico Decio per non avere fatta la dovuta citazione).

IL MOZZO

(Prima parte)

TOBIA COSTAGLIOLA

Esiste tra la gente di mare una categoria che, pur se storicamente "sottovalutata", è stata parte integrante di quella linfa umana che ha dato vita e forza ad ogni "legno" che si muove sul mare fin dalla notte dei tempi. Non è difficile evocare ed individuare, con un po' di fantasia, anche per chi non conosce il mare, una schiera infinita di giovanetti dal volto abbronzato e scarno, con occhi vividi e sguardo penetrante, capigliatura lunga o testa completamente rasata, con piedi nudi o con stivali, con abiti strappati e fradici di acqua salata, talvolta avvolti in rozzi e smisurati mantelli di tela oliata o cerata. Una schiera interminabile di "ragazzi" che nei vari idiomi "dell'orbe terraqueo" è stata identificata con un'unica, inequivocabile definizione: **Mozzo**.

Se dovessi dare a costoro una collocazione nella Divina Commedia li piazzerei direttamente nel Paradiso. Sulle tolde dei bastimenti, tra i flutti del mare, "tenera appendice" di rozze ciurme in continua lotta con gli elementi scatenati o alle prese con il sole cocente nei lunghi giorni di bonaccia, il mozzo è, tra la gente di mare, l'essere umano che, dopo aver affrontato l'inferno in mare, ha già guadagnato, nella sua pur breve giovinezza, il diritto al Paradiso. Limitandoci alle memorie ed alle testimonianze del periodo della vela, il mozzo appare come una figura usata, abusata, spesso privato dell'adolescenza, dalla giovinezza spesso violata, una figura discriminata da collocare nella più infima posizione gerarchica, senza alcuna facoltà di parola o di protesta e tanto più di "mugugno". A tranquillizzare le coscienze basta la stereotipata affermazione banale e retorica ma, allo stesso tempo lapidaria: «deve farsi le ossa» oppure: «deve imparare» e ancora: «è necessario se vuol diventare un vero uomo e un vero marinaio».



Dopo questa descrizione che è ben lungi dalla rappresentazione di una più cruda realtà, viene da chiedersi come sia stato possibile, nel corso dei secoli, perpetuare una tradizione così disumana e crudele nei confronti di ragazzi, troppo spesso minorenni, che venivano affidati ai comandanti dalle stesse famiglie o che, anche da orfani, venivano imbarcati col beneplacito dei cosiddetti "comitati di tutela". Eppure, l'imbarco da mozzo costituiva l'unica via di accesso alla vita di mare spesso anche per gli stessi capitani. Era, tuttavia, l'ingresso ad una insolita, dura e talvolta disumana scuola da cui



si usciva temprati, forgiati ed irrobustiti nel corpo, nella mente e, soprattutto, nell'anima.

Mi viene in mente una frase dello scrittore svedese Par Lagerkvist, premio Nobel per la letteratura 1951 il quale, nel suo romanzo "Pellegrino sul mare", scrive: «Anche se percorri la terra tutta intera, non imparerai mai tante cose quante ne imparerai dal mare. Non troverai mai pace se non sul mare, che da parte sua non ha mai pace».

Mi piace ancora evocare ciò che scriveva il capitano Mario Taddei a proposito della "pedagogia" del mare, nel suo indimenticabile libro "Una vela intorno al mondo": «Un bastimento in mare è una dura scuola, che non ha soste, che non dà tregua. Il suo orario di insegnamento di ventiquattrore al giorno, non conosce distrazioni. Autentici panettieri, barbieri di salute cagionevole, barrocciai sperduti per il mondo in cerca di un mezzo qualsiasi per riaggrapparsi a questo o quel continente, in capo a qualche mese di tale scuola si comportano quasi come marinai autentici. Non importa se gli altri, quelli del mestiere, negano ostinatamente di riconoscerlo».

Sembra un paradosso ma per un giovane mozzo, privo di qualunque esperienza di vita e di lavoro, uscito prematuramente da quello che dovrebbe essere il guscio protettivo della famiglia a cui ogni bambino, ogni adolescente dovrebbe aver diritto, il potenziale di adattamento e di apprendimento è sempre stato ai massimi livelli, salvo casi veramente eccezionali.

Per completare la descrizione generica della figura del mozzo ritengo utile riportare alcune definizioni trovate in vari dizionari:

1. Su una nave mercantile il mozzo è un ragazzo minorenni che svolge servizi di garzone, apprestandosi a diventare marinaio (definizione moderna molto edulcorata ed elegante al confronto di quanto scritto prima);
2. Nella marineria classica il mozzo è un ragazzo di età inferiore ai 15 anni, addetto ai servizi di cucina e pulizia;
3. Mozzo è un giovane addetto ad umili servizi;
4. Nell'800 il mozzo era descritto come quella persona che, a bordo di un'unità navigante, ha il ruolo di svolgere i lavori di coperta più umili.

Ma ciò che conferisce un giusto riconoscimento e maggiore dignità al ruolo del mozzo, tanto umile ma tanto necessario per trasformare giovani imberbi in provetti marinai, è l'etimologia di questa parola a cui i latini davano una significativa identificazione evidenziando, già nel presente, la naturale futura evoluzione: mustĕu(m) "giovane, fresco", derivante da "mĭstum", mosto, vino giovane, destinato, col tempo, a divenire vino robusto, corroborante, con tutte le sue ben note qualità.

Nella narrazione della lunga, gloriosa e leggendaria storia della marineria velica, talvolta tragica, eroica, ma sempre esaltante, non è difficile riscontrare notizie, dettagli, aneddoti che rivelano come, tuttavia, il mare provvede ad amalgamare tutte quelle che oggi definiremmo "risorse umane" che compongono la grande o piccola famiglia a bordo, eliminando, gradualmente, tutti quei fattori discriminanti tra "novellini" ed "esperti", tra "terrazzani" e "veri marinai" e il mozzo, anche se ultimo tra gli ultimi, ne trae, anche lui, significativi e vitali benefici... Non solo il boccone di carne secca o il pezzo di galletta senza vermi che l'anziano marinaio gli offre fingendo di essere già sazio a sufficienza ma, consigli, insegnamenti spontanei, paterni e premurosi. C'è chi gli parla e racconta come solo i marinai sanno fare, c'è chi sa leggere e scrivere e si trasforma, quando possibile, in un insolito e provetto maestro. Salvo rare eccezioni, tutti si sentono coinvolti nell'educazione marinaresca del "giovane": come muoversi in coperta, arrampicarsi fin sulle coffa oltre i controvelacci, imparare a cucire le vele, a scrutare il cielo, il mare e l'orizzonte, a fare impiombature, a far luccicare il ponte... Non è raro leggere anche del

coinvolgimento nella preghiera che spesso era un rito abituale nelle lunghe navigazioni. E così si legge di vecchi marinai, rozzi nel fisico ma sempre nobili nell'animo, che rimpiangono i tempi in cui venivano maltrattati, derisi e oggetto di tante umiliazioni. Quanti mozzi, dopo la prima campagna, con sacrificio e determinazione, sono ritornati nei banchi di scuola per poter poi riprendere la navigazione da ufficiali e diventare provetti capitani!

Sfogliando tra diverse convenzioni di arruolamento di alcuni velieri dell'800 sono stato attratto dall'età dei mozzi: variava dai 13 ai 18 anni! Quasi sempre uno soltanto su un equipaggio di 14/16 persone (bastimenti procidani da circa 300 a 1000 Tsn).

Tra il 1860 ed il 1890 lo stipendio di un mozzo variava dalle 45 alle 60 lire mensili. Nella convenzione di arruolamento era riportato l'importo massimo che il mozzo poteva prelevare, ogni mese, di 10 lire. L'armatore si impegnava a trasferire mensilmente la differenza ai genitori o ai tutori.

Sulla convenzione firmata dall'armatore o suo rappresentante, dai marittimi, dai testimoni per coloro che firmavano solo con la croce, era riportato anche il consenso all'imbarco dei minori da parte dei genitori o da chi esercitava la patria potestà.

Mi è capitato di leggere in un giornale nautico del 1890 il rapporto fatto dal capitano di un bastimento procidano al console di Charleston per un mozzo di 16 anni il quale, durante la sosta in porto, aveva, per varie notti, lasciato il bastimento senza alcuna autorizzazione. Il mozzo era solito scappare a terra di nascosto lasciando sul suo strapuntino un barile d'acqua sotto la coperta. Il console ascoltato le parti, accertò la mancanza di rispetto e di ubbidienza da parte del mozzo verso il capitano e gli ufficiali di bordo e, avvalendosi delle facoltà accordate dall'art. 450 del codice per la Marina Mercantile, ordinò la sospensione di 10 giorni di paga, da essere versato nella Regia Capitaneria del porto di Napoli dal capitano e passarla nella cassa degli invalidi della Marina Mercantile.

Ho anche letto di un mozzo minorenne che, aspramente redarguito per aver fatto distruggere un centinaio di uova nella calce viva non sufficientemente raffreddata, in porto a Genova, scappò via senza ritornare più a bordo.

Chi non ricorda la straordinaria vicenda del mozzo genovese del brigantino MARIA MADRE? Era la storia di

Angelo Viacava che, imbarcato ancora adolescente, nel 1901, aveva sacrificato tutta una giovinezza pur di restare fedele alla sua nave. Il mozzo Viacava era rimasto, per ben 36 anni, fedele guardiano sul brigantino sotto sequestro giudiziario nella baia di Paysandù (Uruguay). Con le lacrime agli occhi e con un groppo in gola, il mozzo che era salito sul MARIA MADRE ragazzo, lasciò il veliero con i capelli bianchi e giunse finalmente a Nervi dove lo attendeva ancora la madre, una piccola, cara vecchietta, cui la speranza mai era mancata, degna moglie e madre di marinai, di quella stirpe che solo le nostre terre marinare sanno dare.

(segue al prossimo numero)



Dopo una lunga e forzata assenza dovuta essenzialmente ai suoi molteplici impegni (professione-viticultura-famiglia-regate . . .) ritorna sulle pagine del nostro Notiziario l'amico Roberto Perrone Capano, narratore-protagonista di una bella fetta della storia napoletana della vela che lui riesce a ricostrire con il suo stile piacevole e moderno. Quella dei J24 napoletani è davvero una bella storia che ha dato grandi soddisfazioni e lustro ai colori partenopei mettendo in luce una generazione di velisti che sono riusciti, in questa come in altri classi, ad imporsi a livello mondiale.



LA FLOTTA NAPOLETANA DEI J24 (1985-1990)

ROBERTO PERRONE CAPANO

Fra il 1981 ed il 1982, piomba a Napoli la flotta dei J 24. Classe monotipo, relativamente economica per una barca a vela, ed adatta sia ai velisti più maturi che ai derivisti.

Ambasciatore della flotta italiana Paolo Boido, torinese con indole napoletana, che acquisì la licenza di costruzione dal progettista Johnstone Sr, di qui il nome "J" alle classi figlie di quella matita. "Console" a Napoli, davvero un indimenticabile consocio, gentleman e folletto allo stesso tempo, dirigente dell'ex IRI e responsabile dei relativi mercati esteri: Marino Barendson. Da sempre sensibile alle innovazioni provenienti da oltre oceano, per indole e vivacità del suo DNA, presto affidò quel J a Carlo Bertorello, Walter Marino, Claudio Pensa ed altri velisti del circolo Italia. *Guapparia* il nome della barca, la prima con le vele Horizon di Marco Holm, e non poteva che essere tale.



Presto cavalcarono l'onda del J24 molti altri armatori, contagiati da quel virus per il quale non esistevano efficaci antibatterici. Una febbre virale, su cui soffiava il nostro Gennarino, che poteva avere più puledri da gestire in banchina, nel golfo, e con i quali "mastriare".

"Vincimm' tutt cos" una delle sue profezia, frutto non del calcolo ma del caso, in quanto suo malgrado non sbagliò la conclusione, ma solo il profeta: il super tecnico Francesco de Angelis, da sempre individualista e geloso dei propri segreti, anziché il talentuoso con lui sinergico e "figlio prediletto", velicamente parlando. La Pimmice, detto anche il Pimmicio, soprannomi coniati da Gennarino, e rimasti incollato vita natural durante al talento di Alberto Signorini, mio coetaneo e ben più dotato rivale dai tempi del Flying Junior e dei 420.

Gli altri armatori mecenati? Mario Perlingieri con *Imp*, color rosso fuoco; l'*Indomabile* - in banchina prima che a mare - Peppe Leonetti con l'*Irascibile* prima, tale di nome e di fatto, e poi *pall' e' cannone*. Poi Sergio e Maurizio Contardi con *Alcor*, coadiuvati da Paolo Signorini e Giorgio Koelliker, perfino Pippo Dalla Vecchia al timone di *Santa Lucia*, presto passato a suo figlio Aurelio, 2 volte

olimpionico. E Massimo Tucci con *Jet*, presente al mondiale 1988 di Sidney e campione Europeo a Kiel 1990 con Aurelio al timone. Insomma in banchina era un fiorire a primavera, con la gioia di derivisti e non.

Tante barche e solo nuove, che seppur ingombranti in banchina trovarono spazio sia all'Italia che presso gli altri circoli partenopei. Carlo Campobasso con *JR* al Savoia, Giorgio Pavesi con il primo della magica serie dei *le Coq hardi*, I-84, che in origine ragatava con i colori del CCN. E poi ancora a seguire l'aeronautica e la marina militare.

Napoli ospitò molto presto gli Europei 1984, Capri lo splendido mondiale del 1987, grazie alla dirigenza in loco di Marcello Campobasso, Pippo Dalla vecchia, in sinergia con la FIV da Genova, allora presieduta da Carlo Rolandi, oggi Presidente onorario.

Alberto, scusate a Napoli era solo a "pimmice" aprì le danze vincendo l'italiano di Cala Galera nel 1983, mentre Gennarino era il tattico di *Imp*, timoniere Roberto Perrone Capano. Poi iniziò l'era di *le Coq hardi* che letteralmente spazzolò tutto, dagli antipasti alla frutta, rafforzato dai nuovi colori rossoblù. Timoniere Francesco de Angelis ancora dilettante, Raimondo Cappa ispiratissimo alla tattica e grande back guard in poppa. Maurizio e Gianpaolo Pavesi in pozzetto, Roberto Perrone Capano a prua ed albero, di cui Francesco ricorda ancora oggi l'occhio sulla linea di partenza, ed i salti sulla prua per facilitare le planate in poppa, le virate con rollio di bolina.

Le Coq hardi iniziò la propria parade con l'italiano e l'europeo a Napoli nel 1984, ed ancora l'italiano 1985 (ad Alassio contro i fratelli Sommariva, sicuri padroni di casa). Dulcis in fundo italiano 1987 (Napoli) e mondiale 1987 (Capri). Preceduto da un'indimenticabile trasferta/allenamento di ben due barche sociali in Giappone, grazie allo sponsor Abla Fashion, al Nissan Marina vicino Kyoto, per partecipare al mondiale 1985 vinto da Ken Read sull'inglese *Merrill Lynch* del professionista Owen. Esperienza unica, dallo "Shinkansen" che partiva con il capotreno dotato di cronometro fra le mani, e le frecce che indicavano il punto in cui si sarebbero aperte le porte. O della prima auto Nissan con specchietti parabolici a 360°, e campanelle limitatrici della velocità, che Aurelio 26enne faceva squillare ad ogni rettilineo. E sempre Aurelio ai fornelli dello yacht club, lesto nel cucinare una carbonara per tutti, dopo che gli venne servito un piatto di spaghetti con il rosso dell'uovo intero a centro del piatto. O di Peppe Leonetti letteralmente "ricercato" per tutto il marina, ora dai giapponesi ora dalla dolcissima moglie Anna, pazientemente al seguito degli scugnizzi, spesso nobili. E di Massimo Dotoli nelle botteghe orientali che si cimentava con l'abaco. O Walter Marino alla guida, che vi potrà raccontare dal vivo gli incontri ravvicinati con ragazze giapponesi poco abituate alla napoletanità stradale.

Tornando al mondiale di Capri 1987 di *le Coq hardi* I-211, quella vittoria lanciò quale armatori di prestigio sulle classi a bulbo monotipo i fratelli Pavesi, e Francesco de Angelis quale timoniere di livello globale, che dal 1987 avviò con *Azzurra II* la sua lunga e titolatissima carriera da professionista colto nella vita e sempre "hi-tech" nel lavoro, corteggiato in banchina sociale dall'Avv. Gianni Agnelli, sbarcato durante i preparativi del mondiale in banchina con il suo *F100*, per conoscerlo e poi ingaggiarlo per la campagna australiana

Accessissima la rivalità con Alberto Signorini (timoniere) e con il compianto consocio ed armatore Peppe Leonetti, però sempre sconfitti, almeno sul J24, da Francesco & Co. Infiniti gli scherzi ed i trabocchetti tanto astuti quanto leali, per lo più irripetibili, gelosamente custoditi nel raramente accessibile forziere mentale di Francesco e del suo grintoso e coriaceo team dell'epoca. Provate a chiedere voi lettori!

Sempre accessissime le polemiche post mondiale 1987, dove i mostri sacri della scuola Usa quali Ken Read e Jim Brady, grandi timonieri di coppa America; Vincent Brun della North Sails San Diego, e Dave Curtis della North East coast (senza dimenticare un giovanissimo Paolo Cian, oltre al bravissimo "Pimmicio") non riuscivano ad essere veloci come lo era l'imprendibile barca italiana, figlia del talento tecnico di Francesco, e curata giorno e notte per l'intera stagione 1986/7. Alata al Circolo Napoli per la grande rivalità con l'*Irascibile*, che costò il legamento del ginocchio destro a Roberto Perrone Capano, che in vespa fra il CCN ed il CRVI si apprestava a regolare de visu un presunto tardivo alaggio ai danni di *Le Coq Hardi*, pro *pall' e' cannone!*

Le Coq Hardi I-211, barca nuovissima, venne poi venduta ad un armatore del lago Maggiore, senza però le magiche vele, che se la vide carotare (bucare la vtr) come un colabrodo dagli stazzatori, che non credevano alla regolarità o dei suoi materiali di costruzione. In realtà era l'ira di Johnstone Sr., che maledisce ancora oggi il giorno in cui rilascia licenza a costruire J24 a Paolo Boido.

Bolle di sapone presto dissolte. In realtà le barche italiane, e ne avevano una niente pò di meno che Vincent Brun, plurimedagliato olimpico a stelle e strisce, un'altra Jim Brady, vice campione del mondo 1987, letteralmente

seminavano quelle costruite da Johnstone nella tecnologica sala parto Usa. Anche Dave Curtis, campione in carica ed indiscusso principe dei velai del tempo, un maestro che disegnò un nuovissimo Spi bomba, oltre alle vele tutte per *Le Coq Hardi*, con il suo scafo azzurro Napoli venuto via mare dagli Usa, sembrava un chiodo piantato nel legno rispetto alle barche italiane, e perfino color ferro anziché azzurro.

Il vero aiutino, per *Le Coq Hardi*, arrivò forse solo dal fato. Nella prima prova di quel magico mondiale, con 20 nodi da libeccio ed onda lunga nel cui cavo scompariva tutta la flotta dei J, Ken Read sul bordo a sx spezzò la pala del timone, priva di coppiglia sotto gli agugliotti, o forse troppo alleggerita, prima dell'incrocio chiave con *Le Coq Hardi* che bordeggiava - non marcato - più a terra. E Ken Read aveva l'unica barca americana con aria tesa veloce quanto o più del grande "Cocco" (soprannome affettuoso ed originale riservato alle proprie barche dall'equipaggio di *Le Coq Hardi*).

Che ricordi meravigliosi, e che bel periodo per la vela napoletana, di nuovo ed a pieno titolo sul tetto del mondo nel 1987, dopo il 1975 coniato da Picchio Milone e Roberto Mottola sul Tempest *Cocker* sulla sponda Usa del lago Ontario. Quello era un altro scafo magico, opera del cantiere tedesco Mader, di un azzurro più vivo di quello del suo golfo. Complimenti a Francesco de Angelis & Co., che al rituale "ad maiora" è da tempo già giunto grazie alla LV Cup 2000 di Auckland, in Nuova Zelanda. Le classi monotipo dovranno poi attendere le ragazze del 420, nel terzo millennio, per tornare dalle insidie di Brest (F) di nuovo sul tetto più alto del mondo (420, Turizio - Rendano).

(Copyright Vincenzo Cap'auciello)

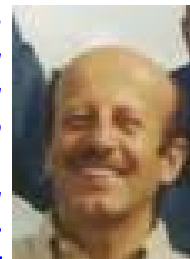


1987. Lo storico equipaggio di "Le Coq hardi" campione del mondo della classe J24: (da sinistra) Roberto Perrone Capano, Gianpaolo Pavesi, Francesco de Angelis, Raimondo Cappa, Maurizio Pavesi.



QUANDO L'ACCADEMIA NAVALE SFORNAVA VELISTI

Abbiamo avuto la fortuna di leggere un libro inedito di memorie scritto da Andrea Tani, un valido velista già ufficiale della M.M., nel quale racconta, tra l'altro, una sua esperienze da giovane allievo dell'Accademia Navale "comandato" a partecipare ad una importante regata di Star contro affermati campioni della classe. Erano anni in cui la pratica dello sport velico per la Marina era basilare e da quella scuola sono usciti grandi campioni e grandi ufficiali. Ricordi destinati a non ripetersi più da quando nella formazione degli uomini della nostra forza armata navale tecnologia, scienze navali, robotica, etc . . . hanno definitivamente prevalso su tutte quelle qualità che solo la pratica della Vela è in grado di dare a marinai degni di questo nome.



1967: GENOVA SETTIMANA INVERNALE

ANDREA TANI



Regate invernali di Genova (**foto**). Come allievo 2a Classe dell'Accademia Navale ero lo skipper di una star "rossa", ovvero Marina Militare cioè una di quelle che i regatanti più qualificati consideravano con tale sprezzante disdegno da ritirarsi quando ne finivano in mezzo.

Tanto per confermare lo scenario eravamo ultimi, in prossimità della boa al largo, con un leggero vento di scirocco. Penultima era la Star - di proprietà, quindi tutt'altro che rossa - di Gigi Croce, al tempo ultimo rappresentante dell'omonima dinastia velica, che l'anno prima aveva vinto il campionato europeo della classe. Anche lui frequentava l'Accademia navale come allievo ufficiale laureato di complemento (AUCL, per gli addetti ai lavori). Non ricordo perché fosse finito così in basso. Ad un certo punto il vento saltò all'improvviso e si mise un vento fresco dai quadranti settentrionali. La situazione tattica si rovesciò e ci trovammo, Croce e il sottoscritto, in testa della flotta delle Star.

Nell'ora seguente non so come feci a rimanere nella stessa posizione, appiccicato a Gigi, ma ci riuscii. Viravo esattamente come e dove virava lui. In mare c'erano tutti gli assi nazionali delle Star italiane dell'epoca, Marino, Rolandi, etc., che gradualmente mi stavano riprendendo, ma la regata finì prima.

Per me fu una grande soddisfazione entrare in porto prima di loro e avventarmi sulle stupende trenette al pesto dello Yacht Club Italiano praticamente per primo (Gigi aveva casa a Genova e si era squagliato). Era il segno tangibile della vittoria, o quasi. L'immeritata fortuna non mi aveva guastato l'appetito anche perché, come disse quel tale campione di golf, "più mi alleno e più ho culo" e io allenato quell'anno lo ero veramente, anche se sulle Rosse.

Quel secondo posto portò l'ordinario settimo - ottavo posto che mediamente ogni giorno riuscivo a conquistare ad un quinto in classifica generale che, per chi ha fatto Genova in quegli anni con una Rossa, ha il suo significato. L'anno successivo andai meno bene, ma in compenso feci disalberare Marino, prima della partenza, in un incontro ravvicinato del primo tipo nel quale lui non mi voleva dare acqua nonostante ne avessi diritto - io mure a dritta e lui a sinistra - e glielo avessi fatto rumorosamente notare. All'ultimo momento accostammo tutti e due al vento per evitare una pizza devastante, ma il mio albero incocciò le sue crocette ed evidentemente il legno delle Rosse era più coriaceo. Marino, che era anche un omone simpatico e spiritoso ma ignorava totalmente le Rosse, come fossero trasparenti, andò su tutte le furie e minacciò di abbandonare la settimana velica. Soprassedette solo dopo un'opera di persuasione del Comandante Straulino, capo del team MM, che regatava sui 5.50 col suo celeberrimo *Grifone* sul quale quell'anno avrebbe vinto il campionato del mondo (in seguito anch' io avrei avuto le mie avventure sulla stessa barca, anche se di tutt'altro genere). Marino ci rimise non so quanti milioni per un albero nuovo che fu montato in tutta fretta.

La cosa curiosa è che Straulino non mi disse nulla, non mi rimproverò minimamente. Forse concordava con la necessità, ogni tanto, di far abbassare la cresta a certi skipper che erano sì dei gentiluomini, fra loro, ma un po' arrogantelli con gli altri. Non successe più, a Genova, che una barca titolata non desse acqua ad una Rossa (**foto**) con diritto di rotta. Da allora, e forse per qualche edizione delle regate invernali - dopo il 1966 non vi partecipai più - la fattura dell'albero di Marino sventolò simbolicamente in testa d'albero alle barche MM e indusse tutti gli assi a più miti e modesti consigli.

