



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° 85

NOTIZIARIO ON-LINE

settembre 2019

SOMMARIO

- | | | | |
|---------------------------------------|---------|----------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Lo Zodiaco | pag. 12 |
| • Tricolore tra le stelle | pag. 2 | • Archivio Carbone | pag. 17 |
| • Il Cutter in Italia | pag. 3 | • Goniostadiometro | pag. 24 |
| • Il <i>Vespucci</i> sul Tamigi | pag. 11 | • Archeologia navale | pag. 29 |

EDITORIALE



HMS Endymion

Su questo numero la Redazione saluta la recente impresa spaziale che vede per la prima volta al comando l'astronauta italiano Luca Parmitano al quale il messaggio è stato inviato per e-mail. Restando "tra le stelle" ritorna la firma, sempre molto apprezzata, di Mario Bini con un suo articolo, di qualche anno fa, sullo Zodiaco.

Claudio Ressmann ci ricorda una irripetibile impresa del "Vespucci" al Comando dell'ammiraglio Ugo Foschini.

Sulle imbarcazioni storiche, l'amico Admeto Verde ha preparato per il Notiziario una ricerca sulla storia del "Cutter" corredandola, come

al solito, di rare foto d'epoca. Il "mago" Giuseppe Peluso ci fa scoprire un'altra eccellenza dell'industria puteolana. Ed infine la storia della "Archeologia navale" si arricchisce delle preziose ricerche di epoca medioevale che Luigi Prisco ha esposto nella sua tesi di laurea di cui fa cenno nell'articolo che pubblichiamo. Insomma, cari lettori, avete di che leggere!

Buona lettura.

Hanno collaborato: **Mario Bini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi, Admeto Verde.**

TRICOLORE TRA LE STELLE

Anche quest'anno puntualmente la notte del 10 agosto abbiamo alzato gli occhi al cielo per vedere le stelle cadenti: una tradizione ancestrale che ci riporta bambini e ci ricorda le irripetibili navigazioni notturne sulle rotte del Mediterraneo. Questa volta però nel buio della volta celeste c'era un qualcosa di nuovo che una fantasia non ingannevole ci ha indicato tra la miriade di stelle sovrastante: era una stazione spaziale e dentro, tra gli altri, c'era un uomo sulla cui tuta da astronauta spiccava il tricolore italiano. Vecchi sentimenti ai quali non sappiamo rinunciare.

. . . per questo affidiamo al Notiziario un voto augurale per l'impresa che il comandante Luca Parmitano sta compiendo in nome dell'Italia.

PRIMO ITALIANO A “CAMMINARE” NELLO SPAZIO, PRIMO ITALIANO A “COMANDARE” NELLO SPAZIO.

Redazionale

Luca Parmitano (classe 1976) pilota collaudatore dell'Aeronautica Militare, ha già volato nello spazio nel 2013 per 166 giorni durante la missione “Volare” ed è stato il primo italiano a camminare nello spazio.

Recentemente l'astronauta italiano, che fa parte della missione “Beyond” (cioè “oltre”), è partito dal cosmodromo russo di Baikonur con la capsula Soyuz che si è felicemente agganciata all'ISS (International Space Station) “Zvezda” dove trascorrerà oltre 6 mesi conducendo importanti esperimenti e test tecno-scientifici sui materiali e sulla resistenza dell'uomo in assenza di gravità. Durante la seconda parte della missione “Beyond” Parmitano prenderà il comando della stessa missione diventando così il primo italiano a ricoprire questo ruolo. **COMANDANTE PARMITANO**, gli italiani ancora capaci di sognare sono tutti con te!



“Promissio boni viri est obligatio!” . . . recita un vecchio detto latino che travalicando i secoli è giunto sino a noi dimostrando la sua validità ogni volta che capita di incontrare chi si attiene al principio di mantenere la parola data. Vale per l'amico Admeto Verde che così ha inviato al Notiziario una sua interessante nota storica sulla parola “cutter” e sulle imbarcazioni che sono appartenute a questa categoria. La solita preziosa documentazione di foto d'epoca del suo archivio personale accompagna l'articolo.



IL CUTTER IN ITALIA

ADMETO VERDE

Citandomi nella sua introduzione all'articolo di Carlo Sciarrelli sul Cutter, l'amico Paolo Rastrelli mi ha benevolmente costretto a intervenire sull'argomento, facendomi cimentare in un campo che mi è relativamente estraneo.

Sul saggio di Sciarrelli, geniale progettista, nulla da dire, ma mi sia consentito solo un disaccordo sulla declinazione al plurale del termine cutter. Sciarrelli scrive *cutters* all'inglese, ma qui mi permetto di osservare che la parola, se pur di chiara origine anglosassone, è stata assimilata nella lingua italiana al pari di altri vocaboli esteri, come per esempio l'inglese *bar* e il francese *camion*, e come tale, mantiene invariata la forma al plurale. Perciò i *cutter*, e non i *cutters*. Questo poi se pensiamo che il termine cutter è passato indenne anche attraverso l'era fascista, che non ne ha proposto un sostituto italianizzato.

Anche per la pronuncia, in italiano è “cutter” e non un improbabile “catter”! Semmai capitava in passato di sentirlo storpiato in *cottr* o addirittura *cottimo* (dal francese *cotre*), da parte di vecchi marinai semianalfabeti.

Invece può capitare che parlando di cutter da traffico (con la “u”), qualche amico velista vi rida in faccia, ritenendovi in errore a non seguire una pronuncia da circolo nautico. Ma si sa, qualche volta i velisti hanno un po' di boria, e sono portati a pensare che la marineria sia solo quella da diporto velica. Quando invece proprio il cutter è stato uno dei bastimenti da lavoro più diffusi nei mari italiani.

Ma cosa è il cutter? La definizione italiana di cutter è data in un Decreto Reale del 9 novembre 1872:



Un cutter da carico ormeggiato alla banchina di Baia (Napoli), fine '800 o inizi '900.



Uno dei cutter da pesca costruiti nel 1920 dalle "Industrie Aviatorie Meridionali" nei cantieri di Posillipo, a Napoli. Lunghi circa 15 metri, avevano una capacità di carico di circa 40 tonnellate. Si nota l'albero di mezzana con una minuscola randa.

“Bastimento a un albero verticale o inclinato alquanto a poppa, con randa e controranda (ha talora anche un albero di mezzana) bompreso o asta di fiocco con vari fiocchi”. E' chiaro, il cutter è il tipo più semplice di naviglio con velatura aurica. A quel tempo il governo ritenne giustamente di dover fare chiarezza e di codificare ogni tipo di bastimento a vela, al fine di evitare la confusione derivante dall'uso di nomenclature diverse per i vari tipi in uso nelle marine preunitarie. Questa codificazione era dovuta a esigenze di tipo fiscale e operativo (pagamento di oneri doganali e tasse portuali, composizione degli equipaggi e tabelle di armamento, abilitazione alla navigazione, ecc.) differenti per ogni tipo di bastimento, in base all'armo e alle dimensioni.

Sarebbe perciò sbagliato pensare che la nomenclatura dei bastimenti a vela fosse solo qualcosa di folcloristico o di poetico, come talvolta potrebbe farci immaginare la sola lettura di libri di narrativa.

La definizione ufficiale italiana in linea di massima coincide con quella datane dall'ammiraglio William Henry Smyth nel suo *An Alphabetical Digest of Nautical Terms, including Some More Especially Military and Scientific, but Useful to Seamen; as well as Archaisms of Early Voyagers, etc.*, pubblicato a Londra nel 1867 da Blackie & Son, anche se l'approccio di Smyth è più militare: **“a small single-masted, sharp built broad vessel, commonly navigated in the English Channel, furnished with a straight running bowsprit, occasionally run in horizontally on the deck; except for which, and the largeness of the sails, they are rigged much like sloops. Either clincher or carvel-built, no jib-stay, the jib hoisting and hanging by the halliards alone. She carries a fore-and-aft main sail, gaff-topsail, stay-foresail, and a jib. The name is derived from their fast sailing. ...this vessel was very useful during the American war, particularly by getting into Gibraltar at a critical period of the siege”.**

L'ammiraglio Smyth, che si era occupato della cartografia del Mediterraneo (1), considerato allora dagli inglesi “a British Lake”, aveva redatto anche degli schizzi di bastimenti mediterranei, che sono stati recuperati e

pubblicati dal suo pronipote Herbert Warington Smyth nella sua fondamentale opera *Mast and Sail in Europe and Asia*, pubblicata nel 1906 e poi riedita nel 1929. Tra i bastimenti della costa occidentale d'Italia riportati nel libro (ritratti dall'ammiraglio Smyth nel 1823) abbondano le vele latine, mentre non si ha traccia della vela aurica, come c'era da aspettarsi. Solo tra le unità di cabotaggio maggiori, secondo Smyth, era possibile incontrare lungo le coste italiane golette e golette a gabbiole.

Tra le marine da guerra degli stati preunitari si trova elencato un solo cutter, lo *Sparviero*, della Marina delle Due Sicilie, costruito a Napoli nel 1851 e avente una lunghezza di circa 19 metri. Tuttavia sembra che lo *Sparviero*, transitato poi nella marina del Regno d'Italia, fosse munito di due alberi a vele quadre e che quindi, solo per le dimensioni e la forma dello scafo fosse classificato cutter. Questo non ci deve meravigliare proprio perché, fino all'emanazione del decreto del 1872 c'era gran confusione sulla nomenclatura e sulla distinzione delle varie attrezzature.

Eppure l'impareggiabile Carlo De Negri, nel suo *Vele Italiane del XIX Secolo* (Mursia Editore, 1974), mentre dà per scontata l'aggiunta di una piccola vela latina a poppa, in effetti assai improbabile in quasi tutti gli esemplari di cutter mercantili costruiti tra il XIX e il XX secolo, cita una statistica del 1867 (anteriore quindi al decreto del 1872) per affermare che il cutter era un bastimento essenzialmente ligure (2).

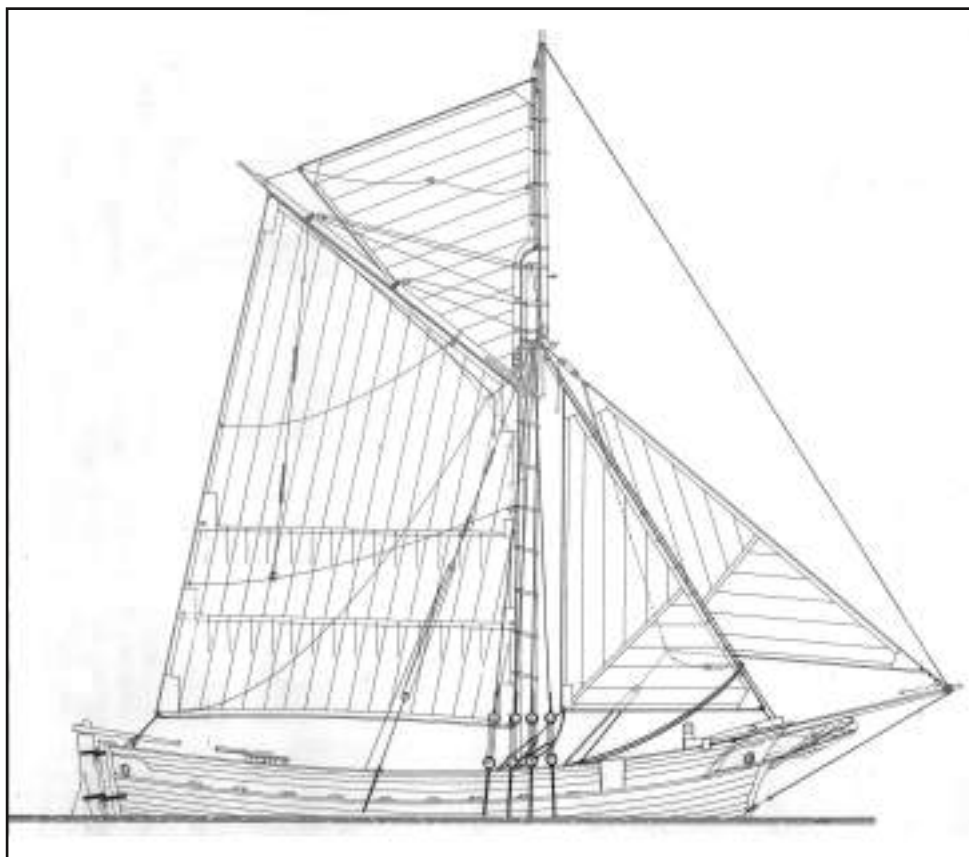
L'attrezzatura predominante tra i bastimenti costieri italiani dell'epoca, e di tutto il Mediterraneo, era la latina, che al pari della aurica era particolarmente adatta a stringere il vento, potendo così far fronte ai venti variabili del Mediterraneo, mentre la vela quadra era più adatta ai venti portanti degli oceani.

Cosa faceva prevalere, e resistere, la vela latina nei confronti di quella aurica? I costi. Un armo a vela latina era quanto di più semplice ed economico potesse esserci. Su una tartana o una bilancella l'attrezzatura era semplicissima e le manovre fisse e correnti erano ridotte al minimo, in pratica c'era un unico bozzello in testa di un albero a calcese per sollevare l'antenna, alla quale era inferita la vela tramite dei semplici lacci. La vela aurica, invece, con la grande quantità di manovre correnti e quindi di relativi accessori, era considerata al pari di una tecnologia avanzata e perciò molto costosa. Di converso la difficoltà di manovra dell'attrezzatura a vela latina, molto faticosa, richiedeva un equipaggio più numeroso. Ma nel XIX secolo ciò non era un problema, in quanto l'equipaggio veniva ingaggiato "alla parte", ovvero veniva pagato in proporzione del nolo netto (detratti cioè i costi) che il bastimento riusciva a spuntare. Questo voleva dire che l'equipaggio legava il proprio destino a quello della barca, e in teoria avrebbe pure potuto far fortuna. In realtà però, visti anche i metodi di contrattazione e di riscossione dei noli del piccolo cabotaggio, chi si arricchiva con quel sistema era quasi sempre il capitano, dopo aver ridotto in miseria l'armatore e alla fame gli uomini dell'equipaggio.



Un cutter in navigazione nelle acque di Posillipo.

Il cutter NUOVO S. CIRO costruito nel 1931 da Angelo Anzalone, uno dei più rinomati maestri d'ascia del tempo, nel suo cantiere di Baia. Il disegno è stato rielaborato dall'architetto Elio Elia, appassionato conoscitore della marineria tradizionale napoletana.



La situazione cambiò con il nuovo Codice di Commercio del 1882, che, stabilendo una separazione tra rischio d'impresa e lavoro dipendente, vietò l'arruolamento "alla parte" e stabilì che l'equipaggio dovesse essere pagato in misura fissa, a viaggio. Pian piano cominciarono allora a manifestarsi i vantaggi dell'attrezzatura aurica nei confronti di quella latina. Una tartana di 20 metri, avente una portata di circa 60 tonnellate, richiedeva all'incirca nove uomini di equipaggio, mentre su una goletta di pari dimensioni ne potevano bastare sei. La facilità di manovra dell'attrezzatura aurica, fosse la goletta a due alberi o il cutter a un albero, ne favorì così la grande diffusione alla fine del XIX secolo, consentendo un certo risparmio sul costo dell'equipaggio.

Fu il tramonto per la tartana, adeguatamente sostituita dalla goletta (fu conveniente frazionare la velatura aurica su due alberi), mentre la bilancella cedeva il posto al cutter. Mentre però il passaggio da tartana a goletta fu pressoché repentino (dopo gli anni '80 dell'ottocento non furono praticamente più costruite tartane), tra bilancella e cutter si stabilì una certa convivenza, in quanto le minori dimensioni della bilancella rispetto alla tartana ne rendevano meno difficoltoso, e meno oneroso, l'esercizio. Ricordiamo che tartana e bilancella erano entrambi bastimenti con un solo albero a vela latina, e differivano solo per le dimensioni, essendo la bilancella assai più piccola. La bilancella, in particolare, può essere considerata come l'unità di cabotaggio tipica del Golfo di Napoli.

A titolo di esempio notiamo che a Procida già nel 1883 si costruì un cutter di 17 tonnellate, il *S. Giuseppe I*, mentre l'ultima tartana costruita di cui si ha notizia, di 74 tonnellate, è del 1877. A partire dal 1886 la costruzione di cutter diventa costante, assieme a quella di bilancelle e di qualche più rara goletta. I costruttori di cutter procidani furono Salvatore Cacciuttolo, Giuseppe Scotto di Covella e Michele Carabellese, mentre curiosamente un altro maestro d'ascia, Alfonso Scotto di Rinaldi, costruiva solo bilancelle, in coppia ma per differenti armatori, che varava nello stesso giorno.

Un cutter da traffico aveva in genere lunghezza compresa tra i 15 e i 21 metri, una larghezza che andava da 4,50 a 5,80 metri, e un'altezza di costruzione in genere da 1,30 a 2,10 metri. Già oltre i 20 metri ci si inoltrava nel dominio della goletta.

Un cutter da pesca poteva avere dimensioni anche minori, per una lunghezza anche di 13 metri.

Della tartana e della bilancella il cutter conservava lo scafo, descritto con ammirazione da Warrington Smyth: "The Tartane, with her lifting clipper bow and her round quarters and sharp stern, is a lovely sea-boat, and has a dignity and beauty of her own, enhanced by the lovely proportions of mast and yard and her graceful seat upon the water. In a very marked manner she conveys, especially when at sea, the impression of a kind of sea-perfection which is hard to analyse, but which appeals to the eye and heart of the seaman (3)".



Un cutter in entrata a Ischia, negli anni 30 del XX secolo.

Il cutter mercantile era comunemente utilizzato lungo le coste occidentali della penisola e delle isole maggiori, in trasporti costieri anche di durata relativamente lunga, ma poco spesso si avventurava in mare aperto: per le traversate più impegnative, come dal continente verso la Sardegna, la goletta dava maggiori garanzie di navigabilità e di sicurezza. Tuttavia, in un'epoca in cui le strade erano scarse e la motorizzazione era poco sviluppata, il cutter (come gli altri velieri minori da traffico) diede un contributo fondamentale all'incremento degli scambi commerciali del paese.

L'abitabilità era sacrificatissima, come sarebbe da aspettarsi con dimensioni così limitate: a poppa un alloggio per il capitano, a prua le sistemazioni per l'equipaggio e in coperta una cucina sistemata in un cassone; nessun servizio igienico (i bisogni si facevano a mare) e nessuna saletta, i pasti si consumavano in coperta, magari appoggiati al boccaporto o all'impavesata. Non dobbiamo dimenticare però che se la vita di bordo era spartana, erano spartane anche le abitazioni del tempo.

Non erano solo i cutter di nuova costruzione a sostituire le tartane e le bilancelle, ma erano anche, e soprattutto, le unità esistenti a essere trasformate. Tra l'ultimo decennio dell'ottocento e i primi venti anni del novecento si può dire che tutte le tartane sopravvissute erano state convertite all'attrezzatura aurica, mentre la conversione delle bilancelle in cutter seguiva un andamento più rilassato; va detto che tantissime bilancelle conclusero la loro esistenza mantenendo l'armo originario.

Un'altra innovazione rilevante fu l'adozione del motore a combustione interna. A partire dagli anni venti del XX secolo su molti cutter fu installato un motore di scarsa potenza, di solito un "semidiesel" (comunemente definito "a testa calda"), mentre in corrispondenza del dritto di poppa veniva ricavata la gabbia dell'elica, segando opportunamente una parte del dritto e una parte del timone. Questo motore non aveva la potenza necessaria per spingere il bastimento in navigazione con sufficiente velocità (4), ma era utilissimo in manovra nei porti e come aiuto alla navigazione in casi particolari. Per questo motivo i bastimenti così attrezzati venivano definiti "velieri con motore ausiliario", in quanto la vela manteneva la funzione di propulsore principale.

Solo dopo il secondo dopoguerra prese piede l'installazione di motori diesel di sufficiente potenza, che potessero imprimere alla nave una velocità di almeno sette nodi a pieno carico in condizioni normali di tempo: così il bastimento veniva definito "motoveliero" in quanto il sistema motore-elica assumeva il ruolo di organo di propulsione principale, lasciando alla vela una funzione ausiliaria. E' facile comprendere quanto, in queste condizioni, aumentando la potenza e l'affidabilità dei motori installati, l'attrezzatura velica si riducesse sempre di più. Si arriva così agli anni '60 del XX secolo, ultimo periodo di operatività dei cutter mercantili in Italia, in cui



1938: un cutter ormeggiato alla riva destra del porto d'Ischia, nei pressi di palazzo Lucibello.

l'alberatura è spesso ridotta a un fiocco, con il boma utilizzato come bigo per il carico.

Con un equipaggio ridotto a tre persone (il capitano, il motorista e un marinaio), in quanto l'installazione del bigo e l'obbligo di servirsi degli scaricatori portuali aveva reso superfluo un maggior numero di persone a bordo, il cutter percorreva le ultime miglia di un viaggio lungo un secolo tra la costa e le isole minori, o tra località costiere vicine, trasportando sabbia, materiali da costruzione e generi alimentari.

Quasi nessun cutter da traffico o da pesca è sopravvissuto ai nostri giorni, fatte salve pochissime unità convertite al diporto. Anche in questo l'Italia si differenzia, in negativo, dagli altri paesi marinari del Mediterraneo e d'Europa, che hanno recuperato saggiamente i loro scafi tradizionali adibendoli al diporto e al noleggio.

AVVERTENZA: le immagini, quale corredo esplicativo, si riferiscono al golfo di Napoli; non si è voluta dare un'esposizione parziale del cutter in Italia, dovuta solo a semplicità di ricerca.

NOTE:

- 1) Un figlio di Smyth, Warington Wilkinson Smyth (padre di Herbert), celebre geologo, nacque a Napoli nel 1817, al tempo in cui il padre era impegnato per conto dell'Ammiragliato britannico nel rilievo idrografico delle acque del Mediterraneo.
- 2) Ho avuto modo di esprimere qualche riserva sull'opera del De Negri già in un mio precedente articolo, *I gozzi di Acquamorta* (Notiziario CSTN n. 78, febbraio 2019). Non è per polemica, ma la superficialità con cui l'autore tratta della marineria meridionale, fa pensare che per esso il mondo finisse ai confini della Liguria.
- 3) La tartana, con la sua prua a clipper che si solleva, le sue linee tondeggianti e la poppa affilata, è una bella barca marina, e ha una dignità e una bellezza tutta sua, esaltata dall'alberatura ben proporzionata e dal suo aggraziato portamento sull'acqua. Essa trasmette in modo molto marcato, specialmente quando è in navigazione, l'impressione di una specie di perfezione marina difficile da analizzare, ma che attrae l'occhio e il cuore dell'uomo di mare.
- 4) Sette nodi secondo i regolamenti italiani.



Capri, dicembre 1953: un cutter della marineria di Monte di Procida durante la discarica di materiali da costruzione.



Un cutter ripreso al traverso di capo Miseno il 25 aprile 1955, ormai spinto dal motore.



Parata di piccoli velieri, ovviamente cutter in primis, al cantiere Anzalone di Baia nel 1959. Già i bastimenti più vecchi cominciano a essere dismessi.



Primi anni sessanta. Il cutter SAN GIUSEPPE ormeggiato a Procida con un carico di bibite in cassette. Ancora pochi mesi e quel carico sarebbe stato trasportato direttamente su un camion a sua volta trasportato da una nave traghetto.

Porto d'Ischia, fine anni sessanta: un cutter si avvia verso l'uscita del porto, a motore. Come si può notare il boma è scomparso, è rimasto il picco usato come mezzo di sollevamento, e della velatura rimane il fiocco avvolto intorno all'albero.



Porto di Baia, siamo intorno al 1970. Ormai anche l'epoca della piccola vela è terminata: un unico cutter superstite è ormeggiato tra motonavi vecchie e nuove.

IMPRESA MARINARESCA



L'amico Claudio Ressimann, che segue sempre con affezione il "Notiziario", si prende cura di fare pervenire in Redazione i suoi ricordi di Ufficiale di Marina e indimenticato direttore della rivista "Lega Navale". Ecco un clamoroso episodio passato alla storia di nave "Vespucci", al comando di Ugo Foschini, sul Tamigi che stupì l'intera Londra. Claudio ci tiene anche a sottolineare la figura di Ugo Foschini, una persona amabile, un vero signore, un ammiraglio velista della nostra Marina di un'epoca in cui gli Ufficiali di S.M. erano addestrati anche ad onorare il tricolore sui campi di regata e navigando negli Oceani. Oggi, che nessuno è in grado di fare certe manovre sotto vela, si osa sostenere che il "Vespucci" è una "cassapanca". È la solita favola della volpe e l'uva.

Un primato del *Vespucci*

CLAUDIO RESSMANN



Nell'agosto del 1968 i londinesi assistettero ad uno spettacolo che non si era mai verificato e che non si sarebbe più replicato: un veliero di oltre 3.000 tonnellate di stazza aveva risalito a vela il serpeggiante corso del Tamigi da Southend-on-Sea, fino ai West India Docks dove ormeggiavano un tempo i *clipper* le cui dimensioni però erano circa la metà di quelle di questo tre alberi del XX secolo.

L'incredibile impresa marinaresca era stata compiuto dalla nave scuola *Amerigo Vespucci*, al comando del capitano di vascello **Ugo Foschini**, un velista già noto in campo internazionale che, tra l'altro, quattro anni prima a bordo dello yacht *Corsaro II* dello Sport Velico della Marina Militare, aveva vinto la Regata Lisbona-Bermuda, tagliando il traguardo addirittura un giorno prima del secondo classificato (*Tawau*). Per l'esattezza i tempi corretti finali furono, rispettivamente: (20.20.12) e (21.15.59).

Al suo arrivo a Londra il com.te Foschini fu ricevuto dal Lord Major il quale,

secondo le cronache, lo accolse con un calore insolito in una manifestazione ufficiale, addirittura abbracciandolo "Caro comandante, lei è un pazzo o un eroe o forse tutte e due le cose insieme...."

Il *Vespucci* proveniva da Göteborg e dopo alcuni giorni di sosta, avrebbe messo in vela nuovamente per Southend-on-Sea per poi dirigere alla volta di Casablanca, altra sosta della campagna addestrativa del 1968 per gli allievi della prima classe dell'Accademia Navale.

ASTROLOGIA

Si prova una certa emozione a poter riportare ancora una volta sul Notiziario uno scritto dell'Ammiraglio Mario Bini che è stato tra i fondatori del "Centro Studi" nella cui istituzione ha creduto sin dall'inizio facendoci pervenire la Sua biblioteca poi completata, dopo la Sua fine con la parte rimanente, dalla moglie e dalle figlie Donatella e Benedetta. Noi abbiamo sempre presente il ricordo della sua figura signorile, lo stile e la classe con le quali è stato Capo di S.M. della Marina e Presidente Nazionale della Lega Navale. Grazie sempre Ammiraglio per esserci stato amico.

(articolo pubblicato su "Yachting Italiano", aprile 1972)



LO ZODIACO

MARIO BINI

Il 10 gennaio scorso le telescriventi collegate con l'ANSA hanno, fra le altre, ricevuto questa notizia:

“Milano, 10 (ANSA) - D'ora in poi chiunque si affida agli oroscopi dei giornali per regolare il proprio comportamento in amore, negli affari, nel lavoro ed in altri campi, dovrà “tornare indietro” di un segno zodiacale”.

E' quanto risulta da una dichiarazione fatta a Milano dall'astrologo milanese Prof. Illevon (al secolo Renato Novelli) il quale ha annunciato che “in seguito allo spostamento continuo dell'asse terrestre, si è prodotta ormai da secoli una diversa collocazione dei segni dello Zodiaco” Una persona nata il 26 dicembre - finora quindi catalogata sotto il segno del Capricorno - deve considerarsi appartenente al segno precedente, cioè a quello del Sagittario, e così via per gli altri segni zodiacali

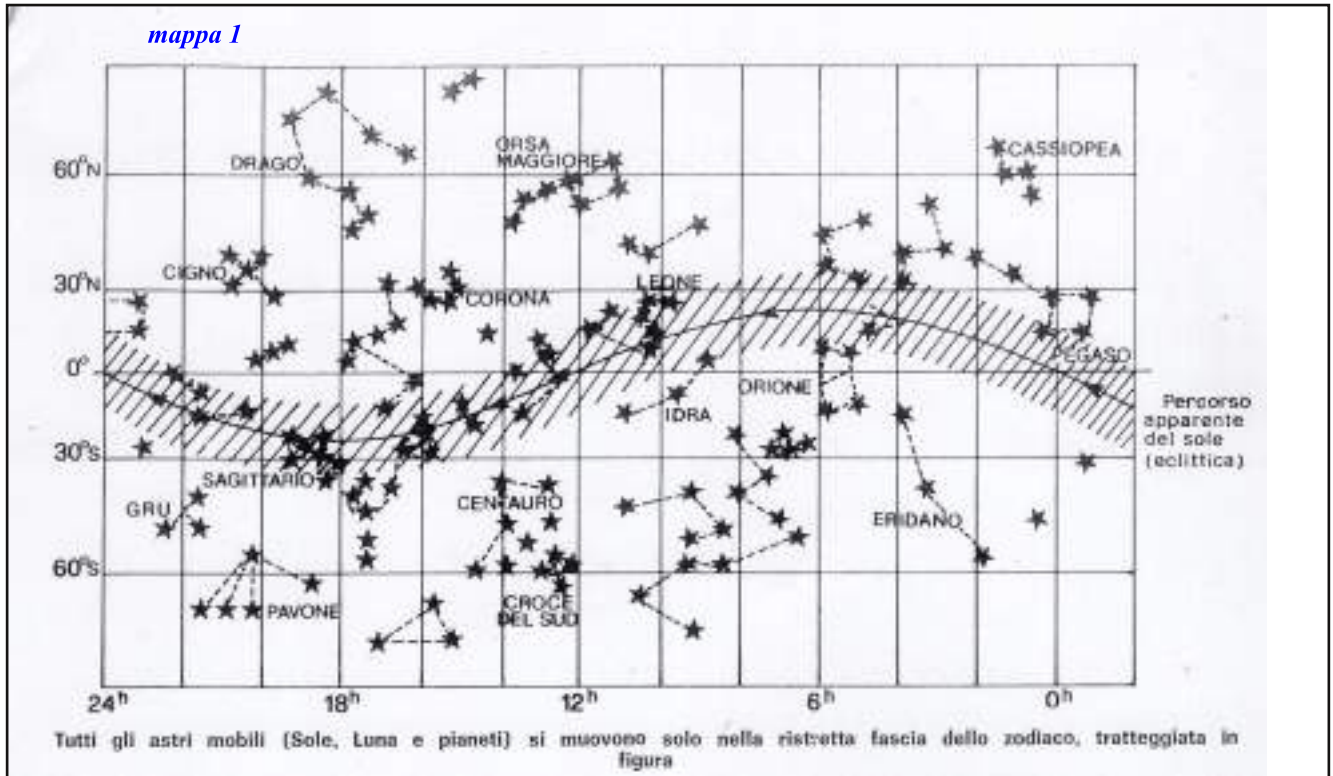
Penso che questa notizia sia stata una vera “bomba” per i numerosi credenti o simpatizzanti dell'astrologia: premesso che quanto dice il Prof. Illevon è assolutamente esatto, se vi interessa sapere qualcosa di più in merito vi invito a continuare la lettura.

Vediamo innanzi tutto che cosa è lo zodiaco. Fino dalla più remota antichità l'uomo si era accorto che i corpi celesti appartengono a due grandi categorie: quelli fissi e quelli mobili sulla sfera celeste. Gli astri fissi sono le stelle, che occupano posizioni (praticamente) immutabili sulla sfera celeste e che furono raggruppate in costellazioni, anch'esse di forma (praticamente) immutabile; gli astri mobili, cioè Sole, Luna e pianeti (di questi ultimi erano conosciuti quelli visibili ad occhio nudo, cioè Mercurio, Venere, Marte, Giove e Saturno), si spostano in continuazione, rispetto allo sfondo immutabile delle stelle fisse descrivendo (i pianeti) dei movimenti molto complessi.

Tutti questi astri mobili, nel loro vagabondare fra le stelle, si mantengono però sempre in una ristretta e ben determinata fascia del cielo, e precisamente in una fascia che si estende 9° a nord e 9° a sud del percorso apparente che il Sole descrive in mezzo alle stelle (l'eclittica). Poiché in questa fascia si trovano 12 costellazioni, molte delle quali hanno nomi di animali, ad essa fu dato il nome di “zodiaco”. Il Sole, che nel suo moto annuale si sposta di 30° ai mese lungo l'eclittica, attraversa ogni anno tutte e 12 queste costellazioni, impiegando circa un mese per percorrere ciascuna di esse; ad esempio attraversa la Bilancia dal 24 ottobre al 22 novembre, lo Scorpione dal 22 novembre al 22 dicembre, e così via.

Nel 11° secolo avanti Cristo il greco Ipparco scoprì il fenomeno della precessione, scoprì cioè che l'asse terrestre non si mantiene esattamente parallelo a se stesso, ma è animato da un lentissimo moto conico che si compie in 26.000 anni: lo spostamento annuale è di 50” di arco. Una conseguenza della precessione è che la posizione che il Sole occupa in mezzo alle stelle, in un determinato giorno dell'anno, retrocede annualmente di 50” lungo l'eclittica: dai tempi della antica Grecia ad oggi - grosso modo 2.000 anni - lo spostamento realizzato è dell'ordine di 30°. Il risultato pratico è che in un dato giorno dell'anno noi, oggi, vediamo il Sole spostato di 30° rispetto a come lo avrebbero visto i greci, alla stessa data.

mapa 1



Poiché questi 30° di differenza corrispondono alla dimensione di una costellazione, ne deriva che in un dato giorno dell'anno noi vediamo oggi il Sole "indietro" di una costellazione rispetto a come lo vedevano gli antichi. Quindi ha perfettamente ragione l'astrologo milanese: il fatto è che l'astrologia si riferisce ancora alla situazione di 2.000 anni fa ed infatti distingue fra costellazioni e "segni", indicando con questo ultimo nome le costellazioni nelle quali si trovava anticamente il Sole. Ecco perché quando il Sole è in realtà nella costellazione della Bilancia dice che è nel segno dello Scorpione, quando è nella costellazione dello Scorpione dice che è nel segno del Sagittario, e così via.

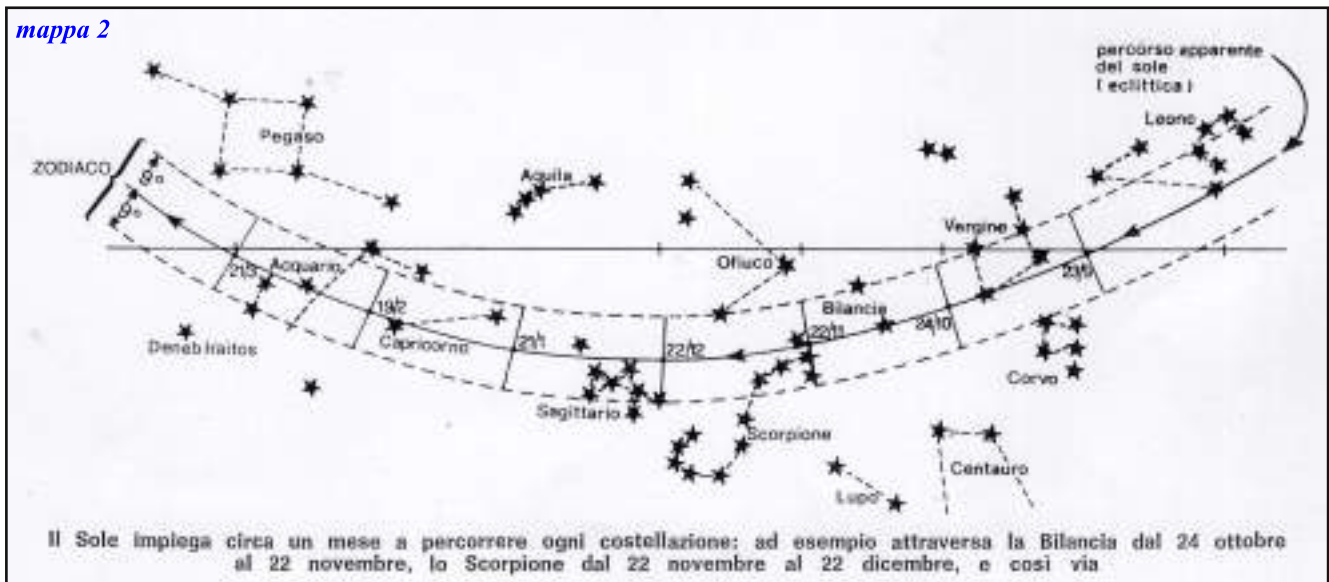
A questo punto ci si può domandare: ma come può essere nata l'astrologia? Non mi sento, onestamente, di poter rispondere, soprattutto perché sono ignorantissimo in materia, ma vi sono alcune considerazioni che possono aiutare a farsene un'idea.

Il fatto che tutti gli astri mobili fossero visti spostarsi in cielo muovendosi solo nella ristretta fascia dello zodiaco non poteva non colpire la fantasia dell'uomo primitivo e deve averlo portato a pensare che questo zodiaco fosse una zona "privilegiata" o addirittura "magica" del cielo: da qui il passo è breve ad attribuire un particolare significato al fatto che, in un dato momento, il Sole, la Luna o un certo pianeta si trovassero in una o nell'altra delle costellazioni zodiacali, tanto più che era già stata riconosciuta l'importanza di queste costellazioni per un particolare scopo, e cioè per rifasare l'incerto calendario.

I più antichi calendari erano infatti basati sulla Luna, e dato che il mese lunare è di 29,5 giorni, adottando 12 mesi lunari si aveva un anno di 354 giorni, cioè di 11 giorni più corto del reale valore (allora incognito) dell'anno, con il risultato che la data si sfasava rispetto alla stagione di 11 giorni all'anno e quindi la discrepanza diventava rapidamente appariscente (al ritmo di 11 giorni all'anno lo sfasamento in 9 anni raggiunge 3 mesi, pari ad una stagione). Si cominciò allora ad intercalare un mese suppletivo ogni 3 anni, ma anche così restavano degli errori residui che, accumulandosi col tempo, richiedevano ulteriori rifasamenti. Un divertente esempio si trova in una tavoletta caldèa (siamo nel III millennio avanti Cristo) contenente un editto reale che suona così: "...l'anno è fuori posto. Il prossimo mese anziché chiamarsi ottobre si chiamerà settembre bis. Le imposte comunque si pagano regolarmente il 25 settembre bis ...". A quei tempi l'astronomia aveva ancora tanta strada da percorrere, ma il fisco aveva già le sue idee chiare!

L'uomo però si era accorto che una più precisa indicazione della data poteva averla dal ritorno delle stelle (e quindi delle costellazioni) a riprendere la stessa posizione in cielo ad una stessa ora, fenomeno questo che si

mappa 2



ripete infatti esattamente ogni anno. Per tale motivo gli antichi osservavano con grande attenzione il sorgere e tramonto “eliaco” delle stelle: il sorgere eliaco si ha il primo giorno che a levante, subito prima dell'alba, si riesce a scorgere una determinata stella, e viceversa il tramonto eliaco di una stella si ha l'ultima volta che si riesce a vederla a ponente, subito dopo il tramonto del Sole. A quei tempi gli uomini si alzavano presto e seguivano questi fenomeni in quanto vivevano a contatto con la natura in maniera ben diversa da quanto non succeda oggi. Basta rileggere Esiodo per rendersene conto: tutti i suoi consigli delle Opere e i Giorni si basano infatti sulla osservazione di fenomeni dei quali l'uomo di oggi ha sì e no sentito parlare, come il passaggio di animali migratori, l'apparire di determinate costellazioni, il cantare delle cicale, ecc. E' una lettura - o riletture - veramente consigliabile a chi ama la natura, e che ne sarà allo stesso tempo deliziato ed amareggiato perché avrà la netta sensazione di quanto, ormai, l'umanità si sia da essa estraniata.

Ma sto divagando: riprendo il filo del discorso per concludere che l'uomo "si era accorto che l'apparire in cielo di determinate costellazioni (soprattutto quelle zodiacali, che si prestavano particolarmente bene alla osservazione del sorgere e del tramonto eliaco) indicava con precisione la stagione propizia per seminare, per mietere, per tirare in secco le barche (1), ecc. e quindi anche per questo motivo era portato a stabilire una connessione fra i fenomeni astronomici e quelli terrestri. D'altra parte in un mondo fantasiosamente popolato di dei, divinità e spiriti vari non si poteva rifiutare un posto ai fenomeni del cielo che oltre tutto in certi casi - come il ritorno delle stagioni - davano indicazioni attendibili: ecco qui forse il “seme” logico dell'astrologia, che altro non è se non la presunta determinazione degli avvenimenti terreni da parte di quelli celesti. In essa si intrecciano una quantità di nozioni, su alcune delle quali è interessante soffermarsi.

Prendete, ad esempio i nomi delle costellazioni. C'è un certo numero di stelle, disposte a “V”, che sono state chiamate “il Toro”: per la somiglianza che hanno con un toro - chiaramente con le corna - potevano benissimo essere chiamate, che so io, il Cervo o la Lumaca. E' evidente che il nome dato ad una costellazione non può essere che arbitrario, ma il fatto resta che il particolare nome scelto porta con sé tutta una serie di illazioni che sarebbero state molto diverse se il nome scelto fosse stato un altro: il toro dà infatti l'idea del vigore e del coraggio fisico, mentre il cervo avrebbe dato l'idea dell'agilità e della timidezza. A parte questa inevitabile arbitrarietà del nome (pensate che c'è una costellazione che si chiama addirittura “Macchina Pneumatica”), anche le costellazioni non corrispondono a niente di reale, nel senso che le stelle che le compongono e che noi vediamo raggruppate e vicine lo sono normalmente solo in apparenza perché in realtà possono essere distantiissime fra di loro, in “profondità”, e viste da un'altra direzione niente resterebbe del loro aspetto a noi familiare.

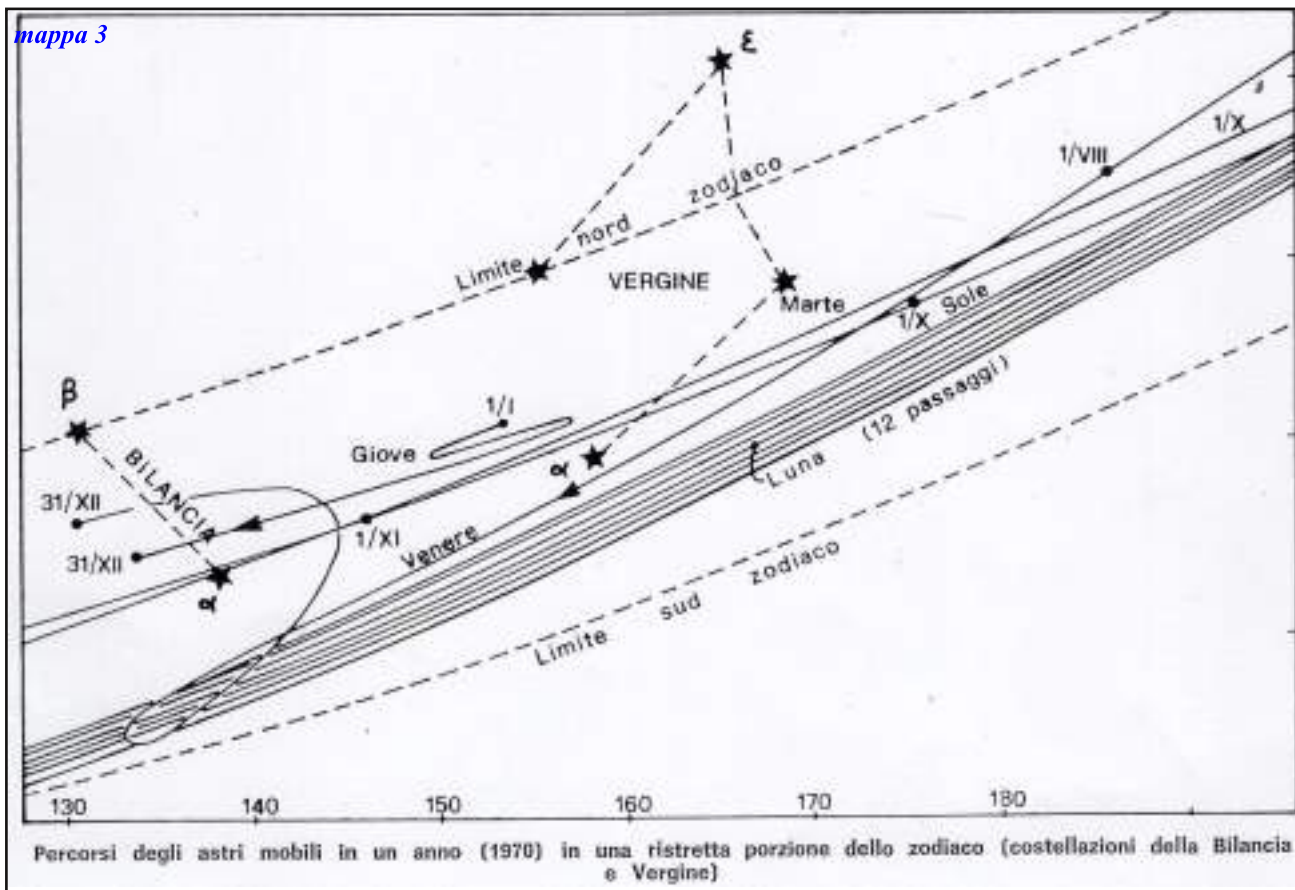
(1) - Questo passo di Esiodo interesserà i lettori di “Yachting Italiano”: “... quando le Pleiadi tramontano nel mare brumoso tira a terra la barca, circondata di pietre da tutti i lati per fermare l'impeto degli umidi venti, toglie l'aleggio perché la pioggia di Zeus non la faccia marcire. Riponi presso di te in buon ordine tutta l'attrezzatura, piega accuratamente le vele e appendi il timone sopra il tuo focolare ».

Sarebbe, per fare un esempio banale, come se vedendo la Meloria allineata con il Monte Altissimo si dicesse che essi formano un “qualcosa” di particolare: in realtà la Meloria è uno scoglio e l'Altissimo una vetta delle Apuane, se ne stanno ognuno al suo posto, non hanno alcun particolare legame fra di loro ed il fatto di vederli allineati significa solo che chi li guarda si trova in quel momento sulla linea che li congiunge.

Anche gli astri di cui si parla, dei quali una volta niente si sapeva di preciso ed ai quali si potevano quindi attribuire le più strane proprietà, oggi sono stati decisamente demitizzati dalle cognizioni acquisite, così come è stato demitizzato il fulmine che da espressione della volontà di Giove è passato al rango di scarica elettrica. Oggi si sa che le stelle sono corpi celesti del tipo del nostro Sole, cioè immense bombe H in perenne esplosione, che la Luna non è altro che un desolato deserto roccioso e che gli altri pianeti appartengono a due ben distinti tipi: rocciosi o gassosi. Sono rocciosi i pianeti più vicini al Sole, cioè Mercurio (con una temperatura superficiale che farebbe fondere il piombo), Venere (anch'essa caldissima e con una atmosfera così densa che la pressione in superficie è pari a quella che si trova a varie centinaia di metri sott'acqua), Marte (che ha una tenue atmosfera e la cui superficie, come ci hanno mostrato le foto delle sonde spaziali, è molto simile a quella lunare); i pianeti gassosi sono quelli più lontani, Giove, Saturno, Urano, ecc.) che avendo temperature superficiali che vanno da -150° a -200° sono interamente ricoperti da oceani di gas liquefatti (idrogeno, elio, ecc.).

A parte i ben noti effetti che la attrazione degli altri corpi celesti del sistema solare provoca sul moto della Terra, sulle maree, a parte gli effetti della complessa radiazione solare, rimane davvero difficile pensare - oggi - che se un dato pianeta (ad esempio quell'ammasso di rocce infuocate che è Mercurio) è in una costellazione o nell'altra possa significare qualcosa per noi. E ciò soprattutto se si tiene presente che Mercurio non è affatto in quella costellazione, ma siamo noi che in quel dato giorno lo vediamo proiettarsi in cielo nella stessa direzione di quella data costellazione, la quale costellazione a sua volta non è niente di reale, ed alla quale - come se non bastasse - si attribuiscono significati legati ad un nome necessariamente arbitrario, poetico quanto si vuole, ma sempre frutto di fantasia.

Per completare questo quadro, nel quale anche con la maggiore buona volontà, non si possono non riscontrare elementi di una certa vaghezza, l'astrologia ha finora ignorato la precessione, facendo da 2.000 anni rivoltare

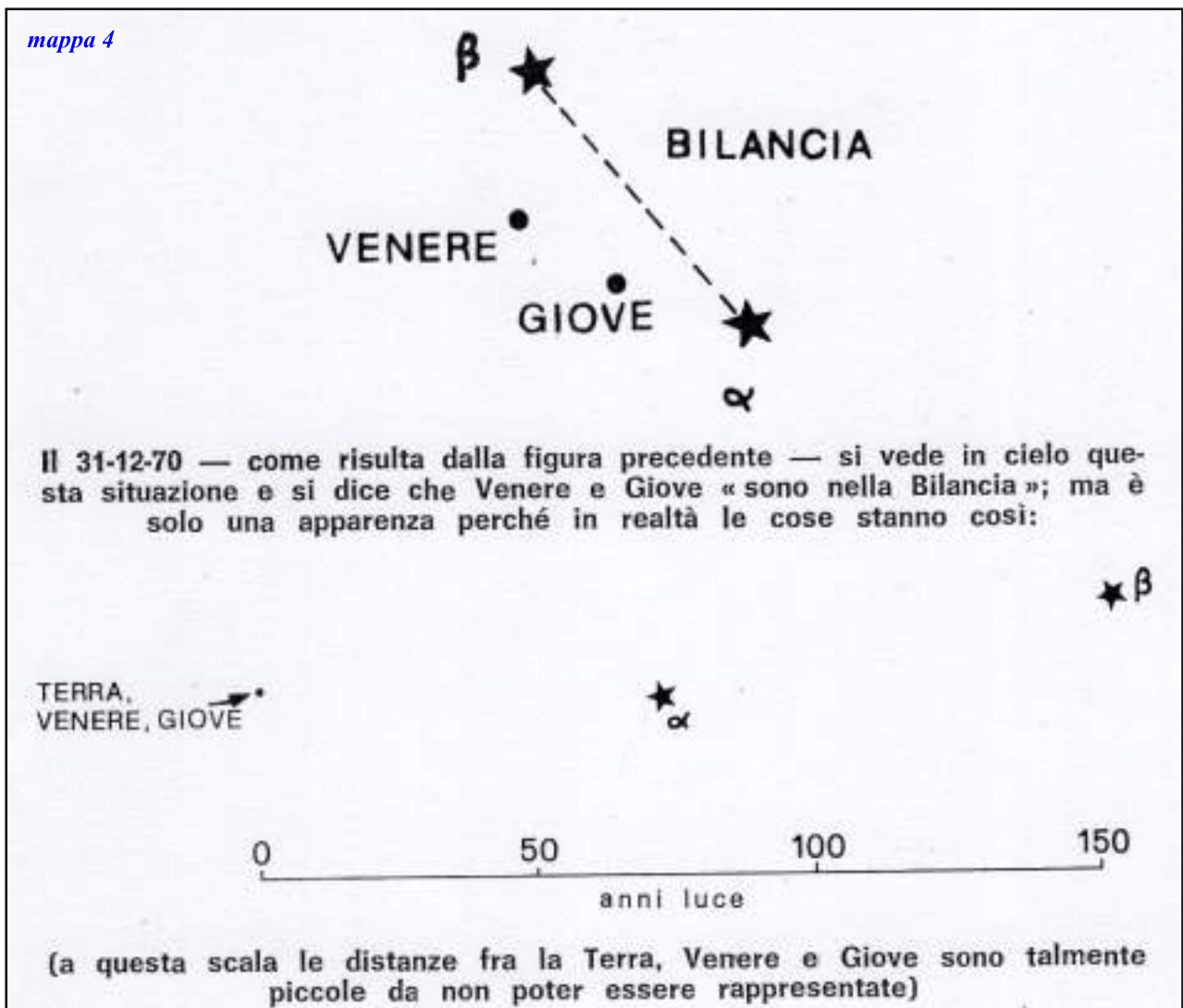


nella tomba il povero Ipparco, perché sostiene che ciò che conta è l'influenza del segno, cioè della costellazione di due millenni fa. E' difficile immaginare su che cosa si possa basare una asserzione del genere, che al limite - mi voglio rovinare - potrebbe avere un certo qual senso se, ad esempio, la situazione di 2.000 anni fa fosse stata quella "iniziale": ma sappiamo per certo che l'età del nostro sistema solare è dell'ordine dei miliardi e non delle migliaia di anni.

Adesso le acque sono state smosse e ne nasce un grosso problema perché o l'astrologia continua ad ignorare questo notissimo fenomeno oppure è costretta a dire che finora ha dato oroscopi sfasati di un mese. Come la mettiamo?

D'altra parte un certo sforzo di adattamento è già stato fatto, dal momento che si vedono citati negli oroscopi i tre pianeti scoperti per ultimi, cioè Urano (1871), Nettuno (1848) e Plutone (1930) e che non possono essere stati introdotti se non recentemente. Anzi a questo proposito vorrei consigliare agli astrologhi di lasciarsi una porta aperta alle spalle, perché non è detto che non vi siano altri pianeti: è infatti di pochi giorni fa la notizia secondo la quale pare accertata l'esistenza di un altro pianeta che ruota vicinissimo al Sole e che per le sue minime dimensioni era finora sfuggito all'osservazione.

Così, se non altro, questa scienza o arte che dir si voglia, sarà in accordo con i fatti, sui quali mai nessuno le vieterà di costruire il suo edificio fantasioso e romantico: in fin dei conti che male fa se qualcuno ci crede e ne trae conforto? Siamo indulgenti: anche un pizzico di follia è un ingrediente che può aiutare ad affrontare le difficoltà della vita.



ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

Siamo arrivati alla cerimonia della premiazione che conclude solennemente a Napoli la parte velica della Olimpiade del 1960 "la più stupenda regata internazionale che si sia mai tenuta". Con questa affermazione il giornalista inglese Knights di "Yacht & Yachting" definisce l'olimpiade napoletana e con queste parole chiude il suo commento: ". . . gli italiani organizzarono questa cerimonia in ogni minimo dettaglio rivestendola di tutta la pompa e l'eleganza di un film spettacolare di De Mille su Nerone. Metà della flotta italiana era all'ancora, i suoi equipaggi sull'attenti. L' "Amerigo Vespucci" era là, ricco di attrezzature e inondato di luci (lo show ebbe luogo di notte). . . Non ultime tra le bellezze di quella notte furono le ragazze che portavano le medaglie su dei vassoi. Mentre la banda della Marina suonava gli inni e le bandiere salivano sui pennoni io mi tolsi il cappello e non soltanto in omaggio ai vincitori, ma a tutti gli italiani".



I GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE NELLE FOTO ON LINE DI RICCARDO CARBONE

(Parte VI - Premiazione)

SERGIO PEPE

I Giochi velici della XVII Olimpiade si conclusero la sera del 7 settembre 1960 con la cerimonia della premiazione che si tenne al Molosiglio, sull'ampio piazzale del Circolo Canottieri Napoli, alla presenza del Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi, accolto dal Presidente del Circolo Francesco Merlino e da Beppe Croce, Presidente dell' U.S.V.I. e Capo dell'Organizzazione, come attesta il servizio fotografico svolto da Riccardo Carbone (**foto n.1 e 2**), liberamente visibile sul sito dell'Archivio Carbone, grazie alla congiunta sponsorizzazione del R.Y.C.C. Savoia e dell' UNASCI - Unione delle Associazioni Sportive Centenarie d'Italia.



foto 1



foto 2

Una lancia dell'*Amerigo Vespucci*, scortata dagli Allievi dell'Accademia Navale, aveva trasportato il fuoco olimpico da Castel dell'Ovo al piazzale dove fu acceso il tripode (foto n.3) e allestito il palco delle autorità. (foto n.4)



foto 3



foto 4

Per quanto riguarda i premiati, ritengo doveroso aprire queste brevi note con Paul Elvstrøm che a Napoli conquistò la quarta medaglia d'oro consecutiva (**foto n.5**). Il podio della Classe Finn è così composto: 1°) Danimarca (n.v. 167) Paul Elvstrøm; 2°) URSS (n.v.163) Aleksander Tšutšelov; 3°) Belgio (n.v.145) André Nelis.

Tutti i Finn partecipanti all'Olimpiade erano stati costruiti dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone con vele Velscaf del Comandante Dario Salata.



foto 5

Ecco il podio della Classe 5,50 (**foto n.6**): 1° Stati Uniti *Minotaur* (US-26), progetto Hunt con George O'Day, James Hunt, David Smith; 2° Danimarca *Web II* (D-10), progetto Holson con William Berntsen, Steen Christensen, Søren Hancke; 3° Svizzera *Ballerina IV* (Z-37) progetto Henri Copponex - costruzione Chantier Naval de Corsier-Port con Henri Copponex, Pierre Girard, Manfred Metzger.



foto 6

Questo è il podio della Classe Dragone (**foto n.7**): 1° Grecia *Nirefs* (GE-3) con Costantino II di Grecia, Odysseus Eskitzoglou, Georgios Zaimis; 2° Argentina *Tango* (A-34) con Jorge Alberto Salas, Héctor Calegaris, Jorge Alberto del Río; 3° Italia *Venilia* (I-19) con Antonio Cosentino, Antonio Ciciliano, Giulio De Stefano. Tutti e tre i Dragoni erano stati costruiti dal cantiere danese Børresen Bådebyggeri

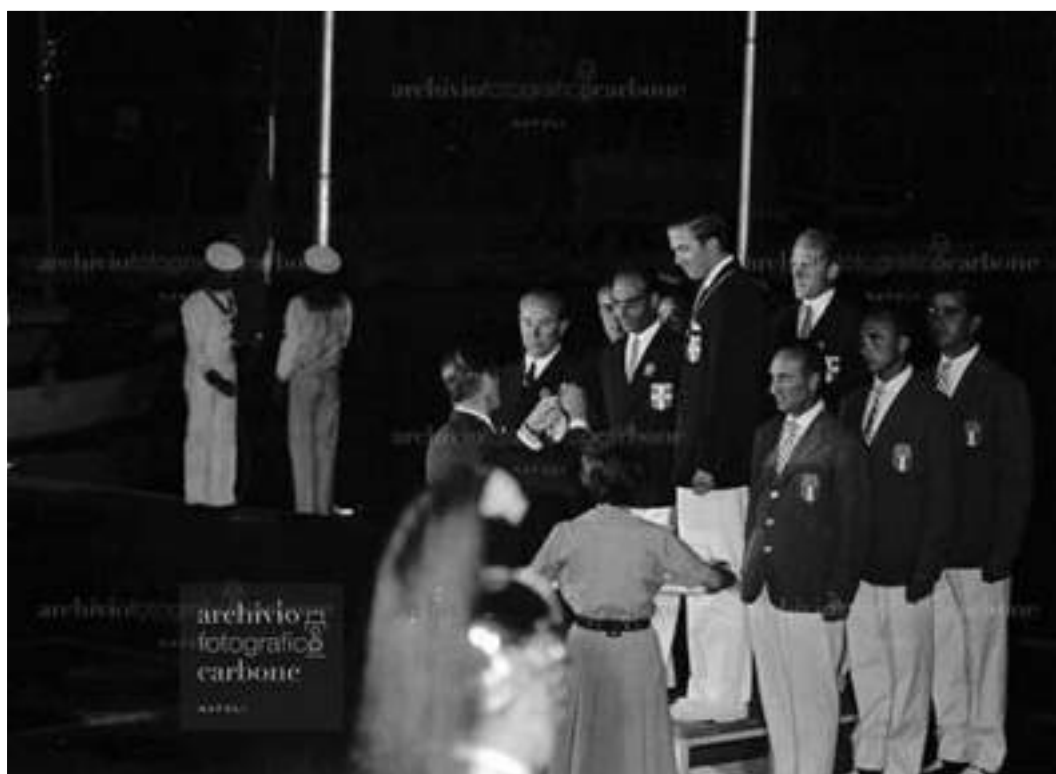


foto 7

Il podio della Classe Star (**foto n.8**) è il seguente: 1° URSS *Tornado* (SR-3802) con Timir Pinegin e Fyodor Shutkov; 2° Portogallo *Ma' Lindo* (P-3954) con Mário Gentil Quina e José Manuel Gentil Quina; 3° Stati Uniti *Shrew II* (US-3871) con William Parks e Robert Halperin. Per un differenza di 222 punti (6047 rispetto a 6296) restano fuori dal podio Tino Straulino e Carlo Rolandi su *Merope III* (I-3810). Tutte le prime 4 imbarcazioni erano state costruite dal cantiere statunitense Old Greenwich Boat. La medaglia di bronzo nella classe Star sarà riscattata da Franco Cavallo e Camillo Gargano (*Romance 5023*) alla XIX Olimpiade che per la vela si tenne a Acapulco. Straulino ritornerà a Napoli nel 1965, al comando del *Vespucci*, per vincere il Campionato Mondiale della Classe 5,50 su *Grifone* (I- 42) con Massimo Minervini e Bruno Petronio (v. A vela con il Comandante

Straulino di Massimo Minervini, supplemento al Notiziario CSTN n. 72 agosto 2018). Carlo Rolandi con Alfonso Marino, dopo aver vinto da timoniere 4 titoli italiani, vincerà nel 1965 a Mohammedia (Marocco) su *Caprice III* - (4932) il Campionato Europeo e del Nord Africa, mentre la sfuggita medaglia di bronzo olimpica sarà riscattata dal nipote Matteo Castaldo all'Olimpiade di Rio del 2016, nel 4 senza con Giuseppe Vicino, Matteo Lodo e Domenico Montrone.

foto 8



Infine, il podio dei Flyng Dutchman (foto n.9): 1° Norvegia *Sirene* (N-5) con Peder Lunde Jr. e Bjørn Bergval; 2° Danimarca *Skum* (D-4) con Hans Fogh e Ole Gunnar Petersen; 3° Germania *Macky VI* (G-199) con Rolf Mulka e Ingo von Bredow. Peder Lunde nel 1968 a Acapulco vincerà la medaglia d'argento nella Classe Star



foto 9

POSTILLE

Sulla XVII Olimpiade non si può omettere di segnalare il film “*La Grande Olimpiade*” realizzato dall’Istituto Nazionale Luce per la regia di Romolo Marcellini

<https://www.youtube.com/watch?v=Kx8mGG7KYBk&t=912s> - la vela è tra i min. 56,07 e 58,44.

Per sapere tutto sulla XVII Olimpiade:

“ Giochi della XVII Olimpiade. Roma 1960 - Rapporto Ufficiale del Comitato Organizzatore” in due volumi:

- il primo sull’organizzazione:

<http://dlib.coninet.it/bookreader.php?&f=14501&p=218&c=8#page/1/mode/2up>

la vela da pag. 183 a 194 (da 189 a 200 del file).

- il secondo sui partecipanti e risultati dei Giochi:

<http://dlib.coninet.it/bookreader.php?&f=14529&p=1&c=1#page/1/mode/2up>

la vela da pag. 963 a 1023 (da 978 a 1038 del file).

Segnalo, inoltre:

- AA. VV. “I Giochi di Roma”, 1960, Edizioni Stadio
- Melina Borelli (a cura di) “Olimpiade”, 1972 Ed. Garzanti
- Eva Cantarella, Ettore Miraglia “L’ importante è vincere. Da Olimpia a Rio de Janeiro”, 2016, Ed. Feltrinelli
- Gianpaolo Carbonetto “Da Olimpia a Pechino. La storia delle olimpiadi con tutti i premiati fino a Pechino 2008 e le gare di Londra 2012”, 2012, Ed. Forum
- Gianfranco Colasante “La nascita del Movimento Olimpico in Italia: dal conte Brunetta d’Usseaux alla costituzione del CONI (1894 - 1914)” /, 1996;, Ed. CONI
- Moses Finley, Henry W. Pleket “Olimpiadi. I primi mille anni”, 2012, Ed. Res gestae
- Tito Forcellese “L’ Italia e i giochi olimpici. Un secolo di candidature: politica, istituzioni e diplomazia sportiva”, 2013, Ed. Franco Angeli
- Augusto Frasca, Vanni Loriga “Roma olimpica. La meravigliosa estate del 1960”, 2010, Ed. Roberto Vallardi
- Sergio Giuntini “L’ olimpiade dimezzata. Storia e politica del boicottaggio nello sport”, 2009, Ed. Sedizioni
- David Goldblatt, Johnny Acton “Olimpiadi”, 2012 Ed. Isbn Edizioni
- Marco Impiglia “Aneddoti olimpici. Stranezze, curiosità, spigolature nel meraviglioso racconto dei giochi”, 2000, Ed. Eraclea
- Marco Impiglia “L’ Olimpiade dal volto umano. Tutti i giochi di Roma 1960”, 2010, Ed. Eraclea
- Irsifar (a cura di) “Le Olimpiadi del "miracolo" cinquant'anni dopo” , 2011, Ed. Franco Angeli
- Stefano Jacomuzzi “Storia delle Olimpiadi” 1976, Ed. Einaudi
- Antonio Lombardo “Pierre de Coubertin. Saggio storico sulle Olimpiadi moderne 1880-1914”, 2000, Ed. Rai Libri
- Antonio Lombardo “Itinerari di storia delle Olimpiadi moderne”, 2011, Ed. Universitalia
- David Maraniss Roma 1960 “Le Olimpiadi che cambiarono il mondo”, 2010, Rizzoli
- Luca Pelosi Olimpiche “Storie immortali in cinque cerchi”, 2016, Edizioni della Sera
- Mario Pescante, Piero Mei “L’ idea olimpica. Dall’antica Grecia a de Coubertin”, 2014, Ed. Eurolink
- Alfredo Pigna “Il romanzo delle olimpiadi”, 2012, Ed. Ugo Mursia
- Bartolomeo Ruggiero “Racconti olimpici. Da Monaco 1972 a Pechino 2008. Dieci olimpiadi attraverso le testimonianze di chi le ha vinte”, 2012, Ed. Mauro Pagliai
- Nicola Sbeti “Giochi di potere. Olimpiadi e politica da Atene a Londra 1896-2012”, 2013, Ed. Mondadori Education
- Umberto Tulli “Breve storia delle Olimpiadi. Lo sport, la politica da de Coubertin a oggi”, 2012, Ed. Carocci
- Mauro Valeri “Stare ai giochi. Olimpiadi tra discriminazioni e inclusioni” , 2012, Ed. Odradek

- S.P.Q.R. Sport n. 3/2010 https://issuu.com/alfacomunicazione/docs/ss03_sito
- Notiziario dell'APEC, n.50/51 magg./ott. 2010 "ROMA 1960, LA NOSTRA OLIMPIADE"
https://issuu.com/aurosat/docs/speciale_testo_per_il_sito
- http://www.leolimpiadiditalia.it/roma-1960_.html
- <http://www.roma1960.it/it/le-olimpiadi/roma-1960.html>

Per quanto riguarda i Giochi Velici:

- USVI "Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade", 1960, ed. USVI - in Biblioteca CSTN scaffale 7 ripiano F, in Biblioteca l'Yacht Club Italiano, in Biblioteca Yacht Club Solfatara.

Nonché:

- Franco Belloni "70 anni della Federazione Italiana Vela", 1999, Ed. Federazione Italiana Vela – in Biblioteca CSTN scaffale 10 ripiano A e scaffale 19 ripiano C, in Biblioteca R.Y.C.C. Savoia e in Biblioteca Yacht Club Solfatara
- Davide Besana "Elvstrøm e il suo Finn alle Olimpiadi di Napoli del 1960", 2018, Ed. Yachting Library – in Biblioteca Yacht Club Solfatara
- Carlo Franco e Paolo Rastrelli "Quando Napoli andava a vela. Racconti di mare e di un tempo che fu", 2017, Ed. Pironti - in Biblioteca Yacht Club Solfatara
- H. Guisan "Storia delle Olimpiadi della Vela" in Yachting Italiano, 1960 n. 8 agosto p. 77 - in Biblioteca CSTN Scaffale 5 ripiano G
- Carlo Rolandi "La vela a Napoli", 1999, Edizioni 10/17 - in Biblioteca CSTN scaffale 11 ripiano A
- Bruno Zivarello e Attilio Camoriano "Storia dei Giochi Velici", 1969, Ed. Yachting Italiano - in Biblioteca Yacht Club Italiano, in Biblioteca R.Y.C.C. Savoia e in Biblioteca Yacht Club Solfatara
- Bruno Zivarello "Le mie undici Olimpiadi" in Yachting Italiano, 1984 n. 10 ottobre p. 37 - in Biblioteca CSTN scaffale 5 ripiano L
- http://www.wikiwand.com/en/Sailing_at_the_1960_Summer_Olympics_%E2%80%93_5.5_Metre
(con accesso anche alle altre classi)
- http://www.velaincampania.it/primo-piano/cinquantenario-dell-olimpiade-della-vela-napoli1960-2010_114.html
- <http://www.federvela.it/news/carlo-rolandi-celebra-timir-pinegin>

- sul Chantier Naval de Corsier-Port:

<http://corsier-port.com/wp-content/uploads/2014/06/plaquette-100ans-corsierport.pdf>

- su Henri Copponex:

https://www.wikiwand.com/en/Henri_Copponex

Infine, sulla Classe Star a Napoli segnalo:

- <https://starclass.org/history/star-racing-1938-in-naples>

POST POSTILLE

C'è qualche assiduo lettore di questa rivista disposto a raccontarci quelle giornate del 1960 che l'hanno visto protagonista?

Ogni volta che arriva in Redazione un articolo di Giuseppe Peluso la prima reazione è "vediamo che altro ci fa scoprire" passando subito a leggere avidamente i suoi scritti. Anche questa volta la sorpresa non è mancata e la nostra curiosità è stata pienamente soddisfatta. È doveroso dare merito a Peppe del valore delle ricerche che conduce con meticolosità, capacità e sensibilità. Ed è ancora più apprezzabile l'amore e l'attaccamento per la sua Pozzuoli che lo spinge a studiare e ricostruire, a tutto campo, la sua storia ed i suoi personaggi.



GONIOSTADIOMETRO! CHI È COSTUI? LE OFFICINE GALILEO NELLE MEMORIE DI GIULIO MARTINEZ

GIUSEPPE PELUSO

Nel 1862 gli astronomi Giovanni Battista Amici e Giovanni Battista Donati, unitamente allo scienziato e mecenate Angelo Vegni, aderiscono al progetto di fondare a Firenze una società per la produzione di strumenti di precisione. Nel 1875, con l'acquisto del terreno su cui sorge l'opificio che è nominato "Officine Galileo", il Vegni ne resta unico proprietario e alla sua morte, avvenuta nel 1883, lascia erede universale una fondazione da creare con il nome di "Istituto Agrario Vegni".

La sede di questa Fondazione è in una fattoria del Vegni che si trova nel comune di Cortona. Col trascorrere degli anni l'Istituto si disinteressa della Galileo per cui la società attraversa un periodo di profonda crisi economica.



Nel 1896 le "Officine Galileo" sono acquistate dall'ingegnere Giulio Martinez che imprime alla ditta una svolta importante [foto 1].

La produzione di strumenti didattici e da laboratorio passa in secondo piano e inizia la produzione di periscopi, proiettori e telemetri per il Ministero della Marina; anche se nel campo dell'ottica astronomica le "Officine"

continuano a realizzare telescopi di grande potenza per vari osservatori.

Giulio Martinez, proveniente dalla Regia Marina, nelle sue memorie descrive con semplicità e chiarezza le difficoltà incontrate, i successi ottenuti, la scelta dell'innovazione, i contatti internazionali e i rapporti cordiali con il personale tecnico che trasformano l'iniziale officina in una delle maggiori industrie italiane di ottica e meccanica di precisione.

Suo padre Gabriele era Ammiraglio (di lui accenna Ernesto Simion a pagina 14 del Notiziario n. 61); suo zio Errico ingegnere e Capitano di Vascello; suo zio Ernesto ingegnere e Tenente Generale del Genio Navale, poi senatore (il di lui figlio Giuseppe, cugino di Giulio, sarà Contro Ammiraglio); suo zio Edoardo ingegnere e poi guardiamarina, lo stesso grado del fratello Gabriele quando entrambi nel 1866 partecipano alla battaglia di Lissa.

Da sempre i napoletani Martinez sono con la Real Marina Borbonica; nel 1743, con la flotta organizzata da Re Carlo per contrastare i barbareschi, si mette in luce Giuseppe Martinez, nato a Cartagena nel 1702 e giunto a Napoli nel 1732, comandante della galera "Sant'Antonio". Per le sue gesta ardite assume la dimensione di un eroe quasi leggendario; a Napoli è popolarmente acclamato come "Capitan Peppe" [foto 2].

Nella Famiglia Martinez tutto parla di navi e di mare, ma Giulio Martinez nel 1895 lascia la Regia Marina Italiana, dove non prevede una rapida carriera e arriva a Firenze con il padre Gabriele per recarsi presso le "Officine Galileo" con l'intenzione d'acquisirne una partecipazione.

Entrambi non hanno molta pratica del capoluogo toscano, benché il Padre vi sia stato destinato nel '68 al tempo



foto 2

del suo matrimonio, e non sanno dove sia l'officina.

Saliti in fiacchere al tubato fiaccheraio domandano se conoscesse dove era la Galileo e questo risponde: "E chi non conosce l'Officina Galileo?"

Arrivati che furono, oltre l'allora barriera daziaria, chiedono del Direttore e il padre fa passare la sua carta da visita che porta l'indicazione "Vice-Ammiraglio in posizione ausiliaria".

Il Direttore Golfarellis li riceve nel suo alquanto disordinato ufficio e poi li fa visitare lo stabilimento e li informa che l'Istituto desidera liberarsi della Galileo [foto 3].

L'officina ha dato ingenti guadagni negli anni precedenti ma ora, cessati i lavori militari e mancando di mercato civile, richiede continuo aiuto finanziario che l'Istituto Agrario non può darle, senza sacrificare la Fondazione voluta dal Vegni.

Giulio Martinez narra che quando prende il comando della Galileo quello che ne era il vice-direttore, Paolo Triulzi, lascia l'officina e il ruolo che in essa ricopre, senza avergli mai parlato.

Triulzi, che collabora alla Galileo fin dal 1880, è un disegnatore progettista e tecnico di grande valore che realizza diversi tipi di

Telemetri; in seguito sarà comunemente riconosciuto come il padre del periscopio per sommergibili.

Strumento inventato quando la Galileo è ufficiosamente invitata, nel Febbraio del 1901, dal Comandante del "Delfino", primo sottomarino italiano costruito in gran segreto nell'Arsenale di La Spezia tra il 1890 e il 1892, a studiare il problema dell'assenza di visibilità con il battello in immersione.

Martinez, saputo delle competenze del Triulzi, lo fa richiamare riconoscendogli i grandi meriti e stipula una convenzione di collaborazione con lui e col Maggiore Scipione Braccialini insieme al quale si occupa di terminare in gran segretezza, e in un locale dal quale anche lo stesso Giulio Martinez è rimasto escluso, uno



foto 3



foto 4

speciale telemetro che, dal suo inventore, sarà brevettato come “Goniostadiometro Braccialini” [foto 4].

Braccialini, ha grandi idee in merito a importantissime trasformazioni, come quelle degli esistenti “Telemetri Amici” e dei “Telegoniometri”; ma il “Goniostadiometro Braccialini”, uno strumento che misura la distanza, la velocità e la direzione delle navi, è in pratica un avanzatissimo telemetro da costa e un bellissimo esempio di costruzione meccanica.

Scipione Braccialini fin dal 1882, ancora capitano d'artiglieria, collabora con la Galileo come diversi altri ufficiali delle diverse armi che si sono rivolti alla officina fiorentina per sviluppare le loro idee; tra questi l'allora Ten. Col. dell'Arma del Genio Gaetano Faini, inventore dei telegrafi ottici, Dal 1884 il Giappone, impegnato nel rinnovamento delle sue forze armate, ha chiesto all'Italia materiali di artiglieria e l'assistenza per la loro realizzazione.

E' inviato il maggiore Pompeo Grillo, dal 1884 al 1888, che dispone la ristrutturazione dell'arsenale di Osaka e l'annessa fonderia provvedendo in

loco alla realizzazione di nostre artiglierie. Segue il Maggiore Quaratesi dal 1889 al 1890 e, dal 1892 al 1893, il nostro maggiore Scipione Braccialini che si occupa dell'insegnamento della balistica.

Al suo ritorno in Italia rientra alla Galileo e ora nel 1896 solo pochi e completi operai lavorano riservatamente, con lui e Triulzi, a questo geloso strumento; geloso per Martinez, ma geloso anche per il Governo.

Quando è terminato lo Goniostadiometro parte per Porto S. Stefano ed è sistemato sulla costa dove si fanno degli esperimenti alla presenza di due operai giapponesi. Si saprà poi essere ufficiali (si chiamavano Horiè e Kobayaschi) che, venuti per imparare la costruzione dei telemetri, sono stati tenuti a lavorare in orologeria.



foto 5



foto 6

Le prove a Porto S. Stefano, fatte con molto sospetto e interventi governativi, hanno buon esito e determinano l'ordinazione alla Galileo di apparecchi analoghi da parte della Imperiale Marina giapponese.

L'ordinazione giapponese di 6 o 7 Goniostadiometri giunge nel 1898 e per tutto un anno, e anche più, gran parte dell'officina è occupata in questo lavoro che permette una discreta tranquillità finanziaria [foto 5].

In quella occasione si decide di costruirne uno in più in modo che i tecnici della Galileo possano utilizzarlo per saggiare miglioramenti e adattamenti.

Poco dopo, nell'autunno dello stesso 1898, questo "Goniostadiometro Braccialini", costruito in più di quelli ordinati dal Giappone, è installato a Pozzuoli per farne dei collaudi in via sperimentale.

Le varie prove sono effettuate con l'appoggio logistico della Armstrong il cui direttore è, dal 1889, Roberto De Luca zio di Giulio Martinez.

De Luca è un ex ufficiale di Marina presso la quale è stato alto dirigente della Divisione Difesa Costiera; un ruolo importante per la casa inglese, visto che l'Armstrong vende anche cannoni destinati alla difesa delle coste.

La base principale del Goniostadiometro è collocata fuori del Cantiere, presso quel gruppo di case costruite espressamente per ospitare le maestranze venute dall'Inghilterra, a strapiombo sul Terrazzo Marino della Starza [foto 6].

All'interno di questo piccolo villaggio c'è la grande villa destinata al direttore del grande opificio puteolano che, come ricorda Martinez nelle sue memorie, è in quel momento occupata dalla Famiglia del vice direttore conte Alessandro Pecori Giraldi. Alessandro è fratello di Guglielmo Pecori Giraldi, che sarà Maresciallo d'Italia e poi Senatore, ed è padre di Corso Pecori Giraldi [foto 7]. Corso, che proprio in questa villa nasce il seguente anno 1899, coprirà la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina Militare dal 1955 al 1962.

I tecnici della Galileo utilizzano uffici e sale tecniche dell'Armstrong per fissare i loro appunti e sistemare i loro disegni.

C'è poi la benevole collaborazione della Regia Marina, la quale dispone che una torpediniera faccia delle corse su rotte determinate nel golfo di Pozzuoli. Questa piccola unità militare va avanti e indietro compiendo un percorso tra l'estrema punta del lungo molo del Cantiere Armstrong e la "meda", che in seguito sarà famosa come "Torre di Pulcinella", emergente dai ruderi del Portus Julius, davanti Lucrino.

Queste prove nel golfo di Pozzuoli dimostrano come col Goniostadiometro possano determinarsi esattamente le



foto 7

rotte seguite e come si possa facilmente determinare la velocità delle navi.

Nei suoi ricordi Giulio Martinez aggiunge qualche nota folkloristica come quando un giorno viene ad assistere agli esperimenti anche un ufficiale di artiglieria ed insieme hanno una colazione al Cantiere Armstrong di Pozzuoli.

Un'altra volta va a fare colazione in un'osteria vicina, con molta probabilità il "Restaurant La Sirena" condotto dalla Famiglia Mavilio [foto 8]; gli servono un piatto di spaghetti al pomodoro, così eccellenti che non può esimersi dal richiedere il bis, nonostante che occorra un quarto d'ora per poterli ricevere (sic!).

Scipione Braccialini è assai soddisfatto delle prove ed inizia una campagna tendente ad ottenere un'ordinazione dal Ministero della Marina o da quello della Guerra; cosa

che gli riesce nel 1912 quando i suoi strumenti sono inseriti nelle stazioni goniostadiometriche delle batterie costiere in massima parte munite di cannoni e cupole corazzate prodotti dalla Armstrong di Pozzuoli.



foto 8

REFERENZE

G. Franceschini, O. Martinez - La Galileo nelle memorie di famiglia di G. Martinez

A.M. Trivulzio, S. Triulzi - Paolo Triulzi Inventore del periscopio per sommergibili

L. Bennati - Il generale Scipione Braccialini

Sul Notiziario n° 82 di giugno ultimo scorso, abbiamo presentato ai lettori la copertina della tesi di laurea magistrale di Luigi Prisco, che ha frequentato il CSTN e continua a farlo. Siamo riusciti a coinvolgerlo e gli abbiamo fatto scrivere un articolo nel quale, con stretto rigore scientifico, ci racconta alcune delle interessantissime notizie da lui scoperte sulla cantieristica navale medievale a Napoli ed in particolare nella seconda metà del sec. XIII.



Le tecniche di conservazione dei vascelli negli arsenali del Mezzogiorno medievale

LUIGI PRISCO

Le pratiche del passato legate al mondo della cantieristica navale sono per certi versi ancora sconosciute e non affatto studiate. Eppure i dati a nostra disposizione per comprendere tale mondo, nonostante l'esiguità, rivelano una grande quantità di informazioni e curiosità. È il caso, ad esempio, della documentazione relativa alle attività della flotta e degli arsenali nel regno di Sicilia durante il governo di Carlo I d'Angiò contenuta nel *corpus* di volumi dei *Registri della cancelleria angioina*. Questi volumi compilati da trascrizioni terze - poiché gli originali furono bruciati dai tedeschi durante la loro fuga da Napoli nel 1943 - coprono gran parte degli atti di cancelleria regia promulgati nel periodo del tardo 200. In particolare dalla data d'insediamento di Carlo I, nel 1266, alla sua morte avvenuta nel 1285. In questo lasso di tempo, in cui egli presiedeva il trono, l'attività arsenalizia fu intensa e frenetica, dovuta soprattutto alle volontà del monarca di adeguare le strutture portuali e la flotta del regno in un'ottica di dominio dell'area mediterranea. Così il 28 luglio 1269 richiede a tutti i maestri d'ascia e *protontini* (1) del regno un inventario degli armamenti presenti nelle galee dell'ormai defunto re Manfredi (2), quasi a fare il punto sulle reali condizioni della flotta a sua disposizione. E di lì a poco, nei primi anni settanta del 200, ordina a più riprese lavori di ristrutturazione degli arsenali dello stato (3).

Nel 1274 l'angioino decide di ampliare e potenziare l'arsenale di Brindisi con ben 17 nuove darsene e di cingerlo con un muro di fortificazione a *latere civitatis* (4). Nel 1278 con una missiva in francese vernacolare richiede ancora un'altra fortificazione, stavolta di uno degli arsenali di Napoli (5). Ma pare che il comando non venga recepito e l'incaricato, il viceammiraglio di Principato e Terra lavoro Matteo del Giudice Ruggiero, sia inadempiente. E di conseguenza l'anno successivo gli si invia un avvertimento affinché i lavori vengano al più presto ultimati, pena un'ammenda di 200 once d'oro, una cifra non da poco se consideriamo che con questa stessa somma si potevano costruire due galee (6). Nell'avvertimento in questione si riprende, in parte, ciò che era stato detto nella missiva in francese dell'anno prima e cioè:

Re Carlo scrive a Matteo del Giudice Ruggiero viceammiraglio di Principato e Terra lavoro, di avergli ordinato con altre sue lettere «de claudendo loco prope magazenum nostrum civitatis Neapolis in quo vassella nostra sunt pro tuitiori et salubriori conservazione vassellorum ipsorum muris ex omni parte excepto ex parte maris. Et quod omnes galeas et galiones Curie nostre qui et que essent utiles ad navigandum elevari faceret III palmis super terram, nec non arbustrari, puintillari et scoriari eas et facies etiam extrahi stuppam de fundis ipsarum ut non devastarentur, set possent salubriter conservari» e che egli non si è curato per nulla eseguire tali ordini, quindi vuole che tosto si faccia eseguire il tutto sotto pena del pagamento di 200 oncie di oro e della sua indignazione. Dat. VIII madii VII ind. (1)

L'importanza di questo documento, come il precedente ordine in francese, è estrema per la storia della cantieristica navale. Oltre a descrivere della "chiusura" (*de claudendo loco*) dell'arsenale napoletano si riportano

delle pratiche da svolgere allo scopo di conservare le galee e i galeoni in maniera adeguata (*set possent salubriter conservari*). Bisognava evidentemente proteggere le imbarcazioni dal deterioramento, causato forse da fenomeni di corrosione dovuti all'umidità. Infatti l'ordine è quello di elevare dal suolo le imbarcazioni di III

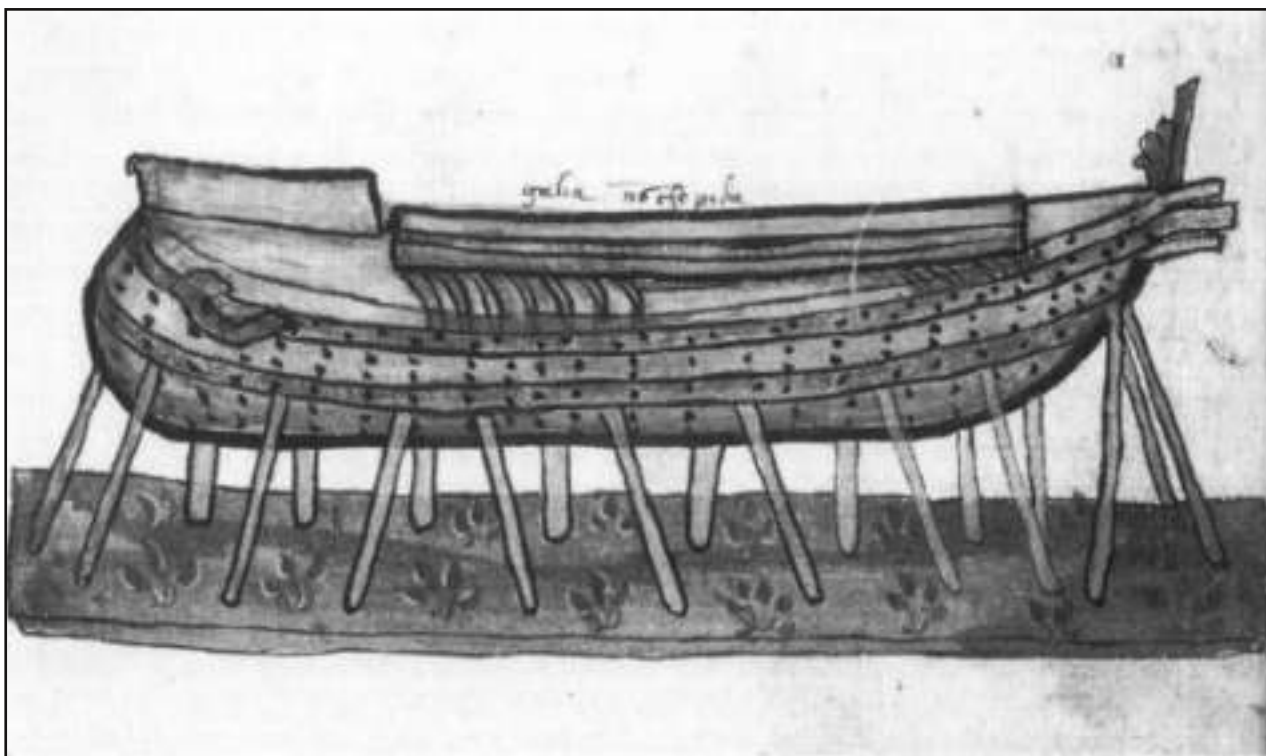


Figura: Disegno di una galea in costruzione dal Libro di Michele da Rodi - (da Bondioli, 2009).

palmi napoletani (all'incirca 80 cm) per allontanare probabilmente le loro chiglie dal pavimento delle darsene dove questa si concentrava maggiormente. Una volta che l'imbarcazione era stata rialzata — forse mediante l'uso di paranchi come avveniva nelle coeve *Drassanes Rials* di Barcellona (8) — si praticavano alcune altre operazioni utili anche queste ad evitare l'alterazione degli scafi (*ut non devastarentur*). Tali operazioni prendono il nome di: *arbustrari*, *puntillari*, *scoriari* e *extrahi stuppam de fundis*.

L'azione del *puntillari*, cioè del “puntellare” forse si riferiva alla pratica di impiegare travi di legno, i puntelli, per sostenere l'imbarcazione che veniva sollevata dal suolo. Una tecnica, questa, utilizzata spesso in costruzione navale come dimostrano alcuni disegni provenienti dal *Libro di Michele da Rodi*, un manoscritto marittimo scritto da un marinaio greco nel XV secolo (9) (figura). Mantenere sollevata l'imbarcazione dava la possibilità di operare sul fondo di quest'ultima e donava altresì libertà di movimento a chi lavorava in cantiere.

Quando il vascello era stabile e in posizione si passava ad effettuare un intervento di pulizia dell'opera viva di quest'ultimo, con le azioni dello *scoriari* e dell'estrazione della vecchia stoppa dai comenti del fondo (*extrahi stuppam de fundis*). *Scoriari* tradotto vuol dire *scorticare*, e probabilmente si faceva cenno, nel documento, all'operazione di raschiare via dal fondo dell'imbarcazione sia i parassiti marini (*teredo navalis*) che lo strato di pece e sego (10) del vecchio calafataggio, forse attraverso l'uso di spatole in metallo. Uno scafo pulito era essenziale alla permanenza del vascello all'interno della darsena, evitava che gli agenti corrosivi trovassero facile percorso nell'attecchire. Purtroppo rimane per me insoluta e ancora intangibile ad ogni ricostruzione filologica l'azione dell'*arbustrari* in questo contesto. Questo termine deriva dalla parola *arbusto*. Si poteva quindi immaginare, con una buona dose di fantasia, allo sfruttamento di arbusti per rialzare lentamente l'imbarcazione. Ma l'elevazione in sé pare non abbia nulla a che fare con le azioni successive che abbiamo fin ora analizzato. Infatti l'ordine di elevare di tre palmi le imbarcazioni è diviso dalle operazioni successive dall'avverbio *nec non*, “così come” e nel documento in francese dell'anno prima dalla congiunzione *et* (cfr. nota 5). Di conseguenza anche le operazioni stesse si presentano come separate, avendo comunque un unico scopo che come abbiamo visto è quello di impedire il deterioramento dello scafo.

In conclusione spero che questo lavoro contribuisca a pensare l'arsenale medievale, e in generale l'arsenale del

passato, come un luogo in cui l'impronta dell'attività umana era palpabile e convulsa. Nel quale l'imbarcazione non era semplicemente contenuta e lasciata al suo destino, ma bensì sottoposta a necessaria e incessante manutenzione. Rendere vivo, insomma, quello che dai resti archeologici appare come un semplice e vuoto agglomerato di mura.

Lo studio filologico e intuitivo della terminologia in uso negli ambienti di mare del passato, presente nei documenti, si rivela anche in questo caso fondamentale nella comprensione di fenomeni che altrimenti resterebbero insondabili. La storia della cantieristica navale e in generale la storia navale trova campo fertile di ricerca nel Mezzogiorno e nel periodo medievale. Un luogo e un tempo di eccezionale valore per la storia mediterranea.

Note

- 1 *La carica del protontino era conferita per nomina regia ed era un incarico assolutamente peculiare delle istituzioni del Mezzogiorno medievale. Il protontino controllava e si occupava di un "distretto marittimo" con i suoi arsenali e strutture portuali e quando richiesto salpava al comando di una flotta. J. M. Martin, L'organisation militaire et administrative du territoire, in «Giornate Normanno Sveve», VI (1983), pp. 79-122: p. 103.*
- 2 *G. Del Giudice, Diplomi inediti di re carlo I d'Angiò, Napoli, Stabilimento Tipografico de fr. De Angelis, 1871, pp. 6-7.*
- 3 *L. Di Mauro, M. Iuliano, Napoli capitale angioina: Arsenali e fondaci, in Città di Mare del Mediterraneo medievale tipologie, Amalfi, Centro di Cultura e Storia Amalfitana, 2005, p. 322.*
- 4 *«Scriptum est Iordano de Prothontino et Rogiero Cavalerio, de Brundusio etc. F. v. ... volumus esse notum quod magister murator, et mag. Nicholaus Muronus, fabricator, cives Brundusii, ... voluntarie convenentur cum Curia nostra ... se sollempniter obligantes ... edificare ... ad extalium domos XVII in Tarsianatu Brundusii, in loco qui dicitur Piczito, modo et forma subscriptis, vid.: in qualibet domo Tarsienatus ipsius debet construere ... pileria VII et arcus VI; inter unum pilleriam et alterum et in facie introitus iuxta littus maris debet facere archum in qualibet domo proportionalem et convenientem operi, ita quod galee et teride libere possit ingradari et reponi et extrahi opus erit; quod pred. Pileria et arcus debet esse similis longitudinis amplitudinis grossitudinis et altitudinis per omnia, sicut sunt pileria et arcus primarum duarum domorum sitarum in ipso tarsienatu, facto tamen et secuto complemento in eisdem duabus domibus; quod esse debet duarum lenearum supras arcus et pileria facta in eis; et qualibet domos debet esse longitudinis cannarum XXII et palmorum III et latitudinis cannarum III et palm. III, infra se de una domo ad aliam, et eiusdem altitudinis sicut sunt alie domus due predictae, facto et secuto complemento in eis ... (Preterea edificare debet murum a latere civitatis Brundusii, altitudinis cann. IV et medie et grossitudinis «sicut est murus pred. Domorum, qui est palm. III; et in qualibet domorum ipsarum debet esse canalia sive aqueductus de petra et calce, per quos aqua descendens de tectis ... defluat in litus maris». Pileria costrui debet duabus partibus arene et una calcis, et murus duabus partibus terre et una calcis [...]). Quando si specifica «murum a latere civitatis» si indica la volontà di edificare un muro di fortificazione che cinga l'arsenale dal lato rivolto verso la città di Brindisi lasciando scoperta la parte che guardava verso il litorale marittimo. I registri della cancelleria angioina (d'ora in avanti RCA), a cura degli archivisti napoletani, vol. XI a cura di R. Filangieri, p. 211.*
- 5 *«Charles etc., a ses amis et faus tesouriers, mestre Guillaume Boucel etc. Comme nou aions pourveu que la place qui est pres de nostre magozene de la cité de Naples, ou sunt noz vassiaus, pour plus seure garde d'ices vessiaus, soit close de murs de toute partie exceptée la partie devers la mer [...] Et comme il nous plaise que toutes les galies et galions qui sunt convenables a aler par mer soient levées en haut de terre trois palmes de da haut sus terre et soient abuchées et pointillées et escariés, et que les estoupes qui sunt ou fonz de noz vassiaus soient tretes hors, en maniere que les diz vessiaus ne soient gastéz [...]». Gastéz è una parola in dialetto occitano, gastar, che significa "sciupare". Questo termine è il corrispettivo di devastarentur, "deteriorare", dell'avviso in latino al viceammiraglio dell'anno successivo. RCA, XXI, pp. 210-212.*
- 6 *Negli anni 80 del 200 il costo delle galee passò da 100 a 120 onces d'oro, conseguenza delle numerose sconfitte subite per mare dalla monarchia angioina durante la guerra del Vespro. J. H. Pryor, The Galleys of Charles I of Anjou king of Sicily: ca. 1269-84, in «Studies in medieval and renaissance history», 14 (1993), pp. 33-105: p. 88.*
- 7 *RCA, XXI, p. 66.*
- 8 *I paranchi venivano affissi sulle volte del soffitto delle darsene. L. V. Mott, Sea power in the medieval mediterranean. The catalan-aragonese fleet in the war of the sicilian vespers, Gainesville, University Press of Florida, 2003. p. 210-215.*
- 9 *O. P. Long, D. McGee, M. A. Stahl, The book of Michael of Rhodes. A fifteenth-century maritime manuscript, volume 1, Cambridge, The MIT Press, 2009, p. 7.*
- 10 *Il sego era impiegato come antivegetativo sull'opera viva dell'imbarcazione ed era composto da grasso animale, generalmente di vacca, che veniva mescolato all'urina e allo zolfo. L'operazione di conciatura dello scafo con questa miscela prendeva il nome di palmizandis, "spalmatura". RCA, V, pp.116-117.*

Glossario

Palmizandis: spalmare. Conciare lo scafo con una mistura antivegetativa di sego, urina e zolfo.

Puntillari (ant. fr. *pointillées*): applicare puntelli, cioè travi di legno che permettevano di sostenere lo scafo dell'imbarcazione sollevato dal suolo.

Scoriare (ant. fr. *escoriés*): scorticare. Operazione di pulizia della carena (eliminazione delle teredini dall'opera viva delle imbarcazioni e/o del rivestimento di calafataggio esterno deteriorato).

Bibliografia

Fonti edite

I registri della cancelleria angioina, a cura di Filangieri, R. e degli archivisti napoletani, Volumi I-XXXIII, Napoli, 1963-1983.

Diplomi inediti di re Carlo I d'Angiò, a cura di G. del Giudice, Napoli, Stabilimento Tipografico de Fr. De Angelis, 1871, pp. 6-7.

The book of Michael of Rhodes. A fifteenth-century maritime manuscript, volume 1: Facsimile, edited by Long, O. P., McGee, D., Stahl, M. A., Cambridge, The MIT Press, 2009.

Fonti Bibliografiche

Bondioli, M., *Early shipbuilding records and the book of Michele da Rodi in The book of Michele da Rodi. A Fifteenth-Century Maritime Manuscript* a cura di Long, P. O., McGee, D., Stahl, A. M, Cambridge, MIT Press, 2009.

Martin, J. M., *L'organisation militaire et administrative du territoire*, in «Giornate Normanno Sveve», VI (1983), pp. 79-122.

Mott, L. V., 2003, *Sea power in the medieval mediterranean. The catalan-aragonese fleet in the war of the sicilian vespers*, Gainesville, University Press of Florida.

Pryor, J. H., *The Galleys of Charles I of Anjou king of Sicily: ca. 1269-84*, in «Studies in medieval and renaissance history», 14 (1993), pp. 33-105.



Castel Nuovo edificato da Carlo I d'Angiò fra il 1270 e il 1284, fu distrutto e ricostruito da Alfonso d'Aragona.