Notiziario CSTN

MARZO 2023
N° 127

Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XII - N° 127 | NOTIZIARIO ON-LINE | marzo 2023

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- Il porto di Palermo ..... pag. 2
- Vergogna! ..... pag. 8
- La breve stagione dei 10 tonn. ..... pag. 13
- La scala Beafort ..... pag. 19
- Antartide trenta anni di campagne ..... pag. 26
- Regata dei Tre Golfi ..... pag. 36
- Personaggi della vela ..... pag. 38
- Appello ..... pag. 41
- quarta di copertina ..... pag. 43

EDITORIALE

Il CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE, istituzione culturale della Lega Navale Italiana, fondato nel 1998, compie nel 2023 i suoi primi venticinque anni di vita che con l'entusiasmo che ci ha guidati sono passati veloci, raggiungendo traguardi importanti ed un successo inimmaginabile.

Siamo partiti sotto una buona stella, che poi è stata la nostra polare (leggi: "Lega Navale"), seguendo una rotta infallibile che è quella della cultura e sotto la guida di timonieri coraggiosi, determinati e con un'unica grande passione: il mare, le sue storie, le sue vicende, i sui uomini.

Napoli e il suo Golfo ci ha dato i natali, abbiamo cambiato tre sedi, passando da Castel dell'Ovo, a Sedile di Porto ed infine nella prestigiosa base navale della Marina Militare al Molosiglio.

Il nostro punto di forza è la "Biblioteca del Mare" che raccoglie oltre 10000 volumi e oltre 20000 periodici del settore nautico. Le donazioni, da ogni parte d'Italia, hanno incrementato il nostro patrimonio, ma anche il contributo del Ministero della Cultura è stato determinante.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto in copertina: "Il vento non conosce età. Anche una vecchia signora del mare "Olimpian" del 1913 può andare a gonfie vele sotto la spinta del vento gagliardo del Golfo di Napoli".

Hanno collaborato: ***Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Francesco Gandolfi, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Claudio Quintano, Claudio Ressmann, Pio Salzano.***

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

IL NOTIZIARIO È SU Instagram COME @Tradizioninautiche

Con questo articolo sul porto di Palermo è finito lo straordinario lavoro che l'amico Antonio Formicola ha generosamente curato per il nostro Notiziario: in totale 22 puntate distribuite dall'aprile del 2020 al marzo 2023. La Redazione, nella speranza di poter dare alle stampe questa che possiamo tranquillamente considerare un'opera storica di notevole importanza, esprime all'autore tutta la più sincera gratitudine.

PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

IL PORTO DI PALERMO

ANTONIO FORMICOLA

"Panormos" ovvero "tutto porto" è l'antica denominazione greca della città di Palermo situata sulla costa settentrionale della Sicilia, tra Capo Gallo (a Ovest) e il Capo Zafferano (a Est). Subito dopo il Monte Pellegrino, la fisionomia della costa è costituita da un'ampia insenatura naturale dove i fiumi, Kemonia e Papireto, davano origine a due profonde rientranze navigabili che avevano funzione di snodo portuale per le merci provenienti dalle coste del Mediterraneo.

Verso la metà del XV secolo la città di Palermo inviò a Napoli due emissari per chiedere al re Alfonso d'Aragona l'autorizzazione per la costruzione di un porto. Il Monarca accondiscese alla richiesta fatta e con decreto sovrano, del 15 giugno del 1445, ne stabilì la concessione. Fatto sta, però, che non si sono trovate poi notizie certe sulla costruzione di questa infrastruttura; alcuni storici la individuano nella "Cala di Piedigrotta" ma la maggior parte degli studiosi, come porto, concordano nell'indicare "la Cala". (**1**)

Veduta di Palermo. Al centro dell'immagine si rileva l'antico porto detto "La Cala". Braun and Hogenberg, incisione colorata,1588 ca.

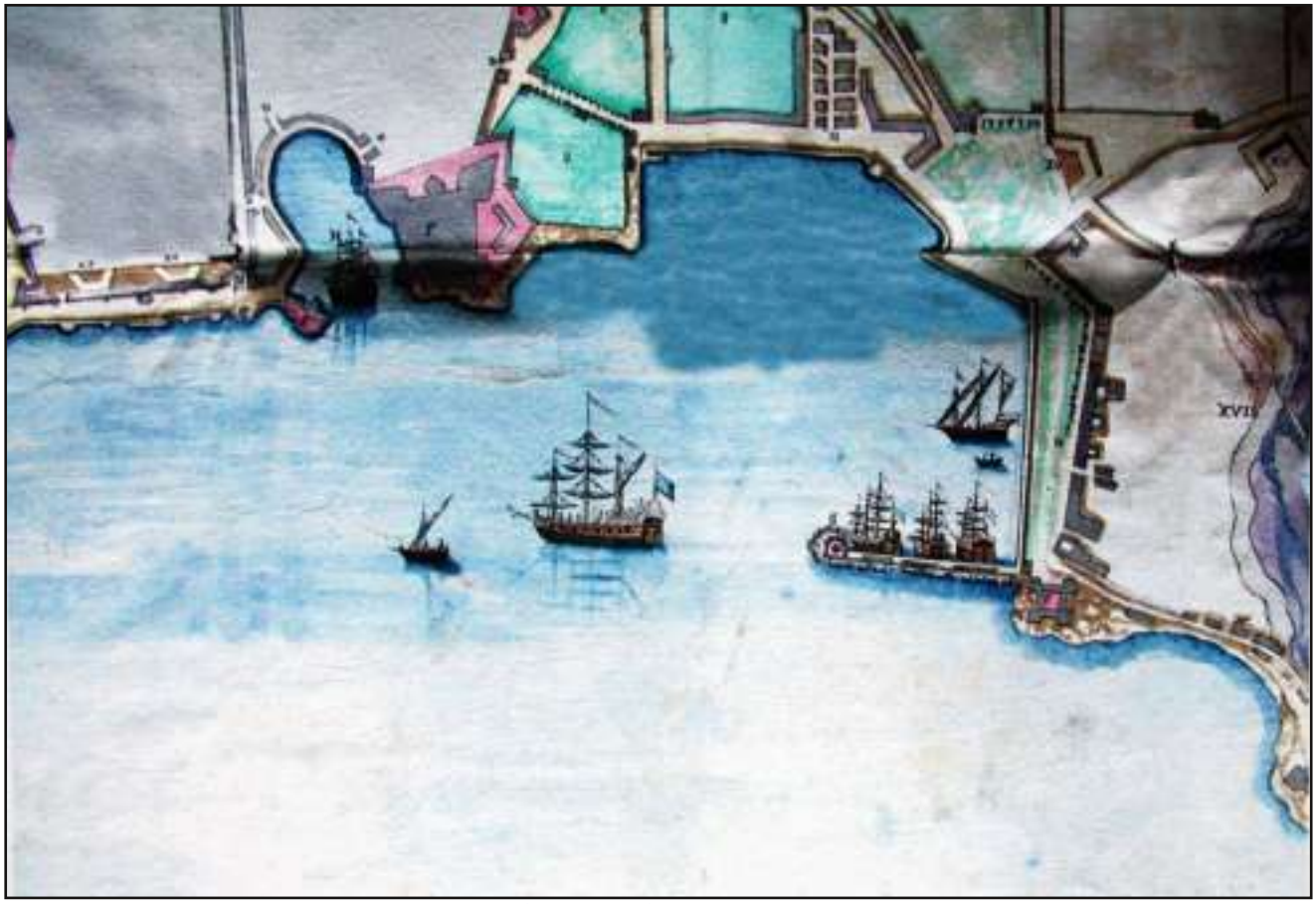
La Cala era costituita da una rientranza della costa, a forma di ferro di cavallo, che si addentrava per circa 430 metri ed aveva una larghezza massima di quasi 200 metri; in complesso la sua superficie si aggirava sui 96.000 metri quadrati. (**2**) L'ampia imboccatura, essendo aperta ai venti di N-E, la rendeva poco sicura durante le tempeste provenienti da tale quadrante. Dalla Cala si accedeva alla città di Palermo attraverso sei porte: la porta della Doganella, dello Scaricatore o del Frumento, del Carbone, della Calcina, della Pescaria e di Piedigrotta. A protezione dell'approdo, dagli assalti dei pirati, sulla bocca della Cala vi erano, entrando, a destra un grande fortilizio chiamato "il Castello a mare" e sulla sinistra il forte della Garita.

A partire dal 1550 in poi il porto della Cala non risultò più idoneo all'attracco delle grandi navi da guerra e di quelle mercantili, a causa del continuo interramento dei fondali. Pertanto nel 1556 si riunì il Consiglio Civico di Palermo e deliberò la costruzione di un nuovo molo da posizionarsi lungo la costa nord-occidentale della città; ai piedi del monte Pellegrino. La realizzazione dell'opera costituì, comunque, un oneroso impegno. Innanzitutto si dovette acquisire il "privilegio", del diritto di pesca, che le Case Valguarnera e Spadafora

esercitavano sul quel tratto di mare. Per quanto riguardava, poi, gli esorbitanti costi per la costruzione del nuovo molo fu deliberato di imporre una tassa del 3,52 % su tutte le importazioni detta “Dogana sanatoria sopra peli e merci”.

Il 19 giugno del 1567 fu dato principio ai lavori che andarono avanti, attivamente, per ben ventitré anni. I primi 36.000 Scudi, ricavati dal gettito della dogana, furono ben presto consumati e pertanto la Deputazione, che sovraintendeva ai lavori, dovette ricorrere ad ulteriori mezzi per ricavare denaro sufficiente. Per quanto riguarda la costruzione del braccio del molo, questo fu realizzato con il getto “di enormi massi per lo ispazio di ben 470 metri da tramontana a mezzodì nel profondo del mare”. Nel 1645 il Comune aveva già erogato ben 3.404.000 Scudi poi succesivamente, in più riprese, furono spesi altri sei milioni di Scudi. Nel 1590 la struttura poteva considerarsi completata e per le enormi spese sostenute i cittadini denominarono il molo “la muraglia di pietre d’argento”. Nel 1594, sulla testata del molo, vi fu sistemata una prima lanterna, dotata di ventiquattro lampade ad olio, visibile a 9 miglia.

In pratica, a partire dal 1590, la città di Palermo ebbe due porti: quello antico della Cala dove andavano ad ormeggiare, oltre le barche dei pescatori, tutti quei bastimenti, militari e mercantili, che avevano un pescaggio ridotto, mentre tutti quelli di grossa stazza si ormeggiavano al nuovo molo (molo Nord).



I due porti di Palermo: La Cala e il nuovo Molo (molo Nord). Anonimo, inc. acquerellata, 1690. Napoli Biblioteca Naz.

Il nuovo porto fu collegato alla città da una grande strada che, costeggiando il mare, passava per il Piano della Consolazione o dei Quattro Venti ed arrivava a porta San Giorgio. Con il completamento del nuovo molo sorsero numerosi magazzini per la conservazione delle merci e cominciarono ad essere realizzate le infrastrutture di natura difensiva. Difatti al sistema difensivo preesistente, posto già a tutela dell'antico porto, si aggiunsero due nuove fortificazioni: il Castello del Molo alla punta di terra (detto “il Castelluccio”) ed il fortino della Lanterna.

Per la conservazione della struttura fu costituita la cosiddetta “Deputazione del Molo” (formata da quattro “Deputati”) e questo consesso stabilì una gabella di un Tarì “per ogni onza di mercanzie che giungevano in città per mare.”

Lungo la via che conduceva al molo (via del Molo), in prossimità della chiesa di S. Maria del Popolo, tra il 24

gennaio del 1621 e la primavera del 1630 vi fu eretto l'Arsenale, progettato dell'architetto del senato Mariano Smiriglio, realizzato per la costruzione di grandi navi. In quello stesso periodo, in direzione dell'Acquasanta, fu edificato, a spese del Senato palermitano, il Lazzaretto destinato "...alla ventilazione e sciorinamento delle merci suscettibili d'infezione, che vengano da luoghi di remoto sospetto di contagio…".

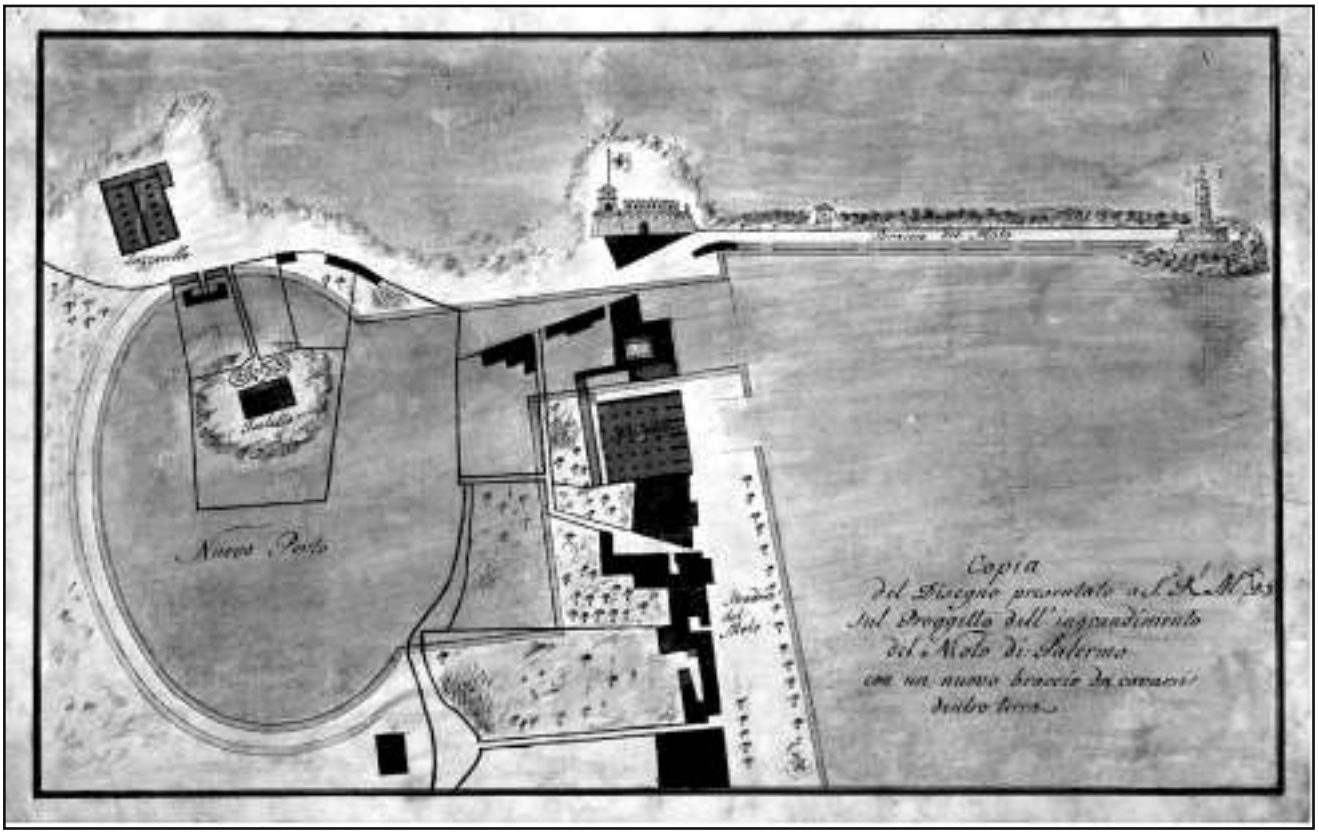
Su come si presentasse il porto di Palermo, nella prima metà del XVIII secolo, lo apprendiamo da una pubblicazione coeva: "*Palermo - ... verso il Nord Ovest della Città scorgersi un molo, in cui possono dar fondo dei Bastimenti mediocri, e delle Galee. Questo Molo si avanza verso il Sud circa dugento pertiche, e quattrocento dalla parte d'Ovest formando un angolo dritto. Sull'estremità del Molo vi sono due batterie di Cannoni, ed una Torre nel mezzo, in cui accendesi nella notte un fanale a favore dei Vascelli. Quasi nel mezzo del Molo evvi un piccolo forte, ed all'estremità del Molo medesimo dalla parte della terra scorgesi una picciola Fortezza con quattro bastioni; e nel fondo vedesi quantità di Magazzini, ed Arsenali; ma la parte del Sud Ovest è ripiena di scogli a gala dell'acqua e sott'acqua*". (**3**)

Durante tutto il periodo borbonico per il porto di Palermo non ci furono importanti interventi sulle opere strutturali. Rimase costante invece il problema dell'insabbiamento dei fondali pertanto, negli anni, si dovette provvedere al riguardo per consentire l'approdo sia dei grossi navigli mercantili sia di quelli militari. Un primo dragaggio venne praticato nel 1757/58.

Un intervento di rilievo fu effettuato sul faro nel 1773. Dopo che un fulmine ebbe colpito e distrutta la Torre del Molo, dov'era sistemata la lanterna, il 26 luglio del 1773, grazie all'intervento dello "*...Eccellentissimo Principe del Cassaro ... con provvida accortezza ordinò di ristorarsi e alzò la torre che sosteneva la Lanterna di quindici palmi e la Lanterna stessa di cinque accrescendone i lumi*" soddisfacendo così le tante richieste fatte dai Piloti e dai naviganti.

Veduta del Molo Nord del porto di Palermo con la torre sormontata dalla lanterna. Sull'estrema sinistra, tra gli alberi dei bastimenti, si intravede l'edificio dell'Arsenale militare, dotato di sei archi. J.F. Hackert, olio su tela (1790) Caserta, Palazzo Reale.

Nel 1812 a seguito di un poderoso fortunale, che causò ingenti danni ai bastimenti che affollavano le banchine, fu presentato a Ferdinando IV un singolare progetto di ampliamento del porto. Il disegno prevedeva un bacino interno, ricavato con operazioni di scavo a ridosso del Lazzaretto, e collegato all'ambito del porto attraverso un canale praticato tra la radice del molo e l'Arsenale. Ovviamente queste opere, anche se proposte, non furono mai realizzate. (**4**)



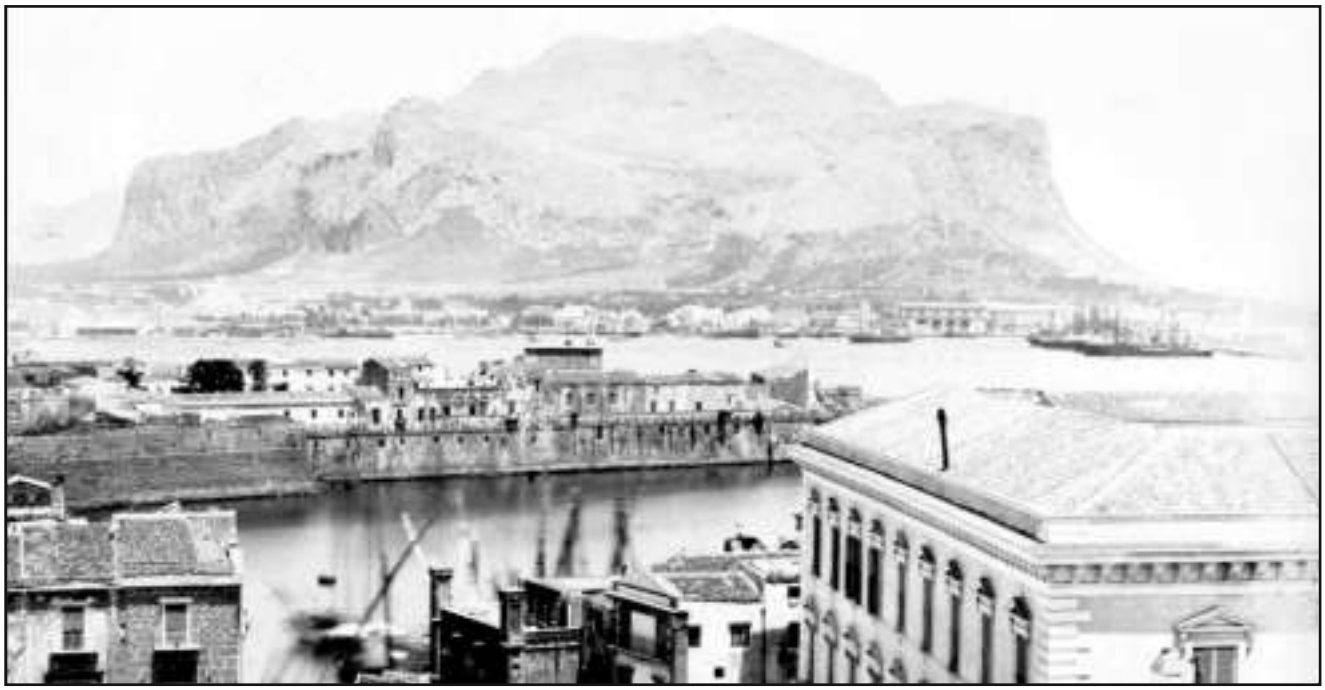
Disegno presentato a S. R. Maestà sul Progetto dell'ingrandimento del Molo di Palermo con un nuovo braccio da cavarsi dentro terra. Archivio di Stato di Palermo, Min. Luog. Gen. Lavori Pubblici, n. 445..

I due ambiti portuali di Palermo in una pianta della città del 1818. G. Lossieux, incisione, coll. privata.

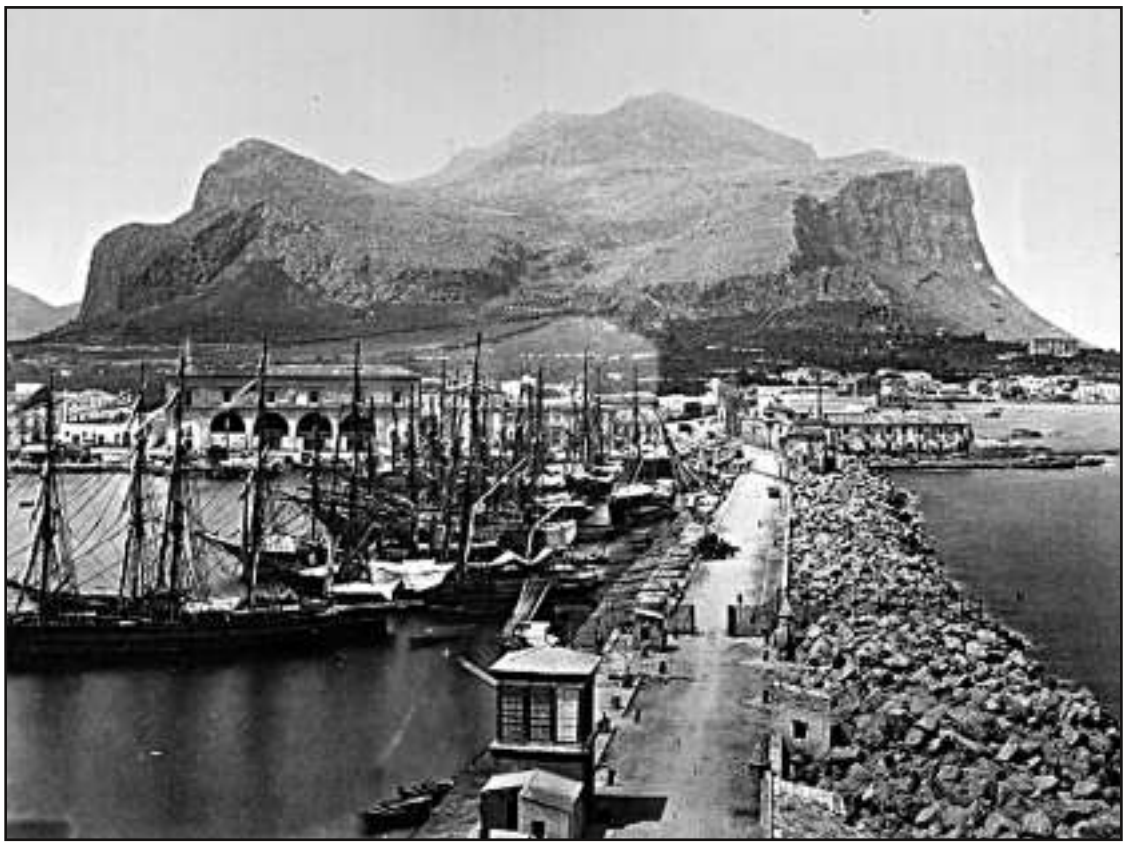
Con le ordinanze emanate il 1° ottobre del 1818 fu stilata anche la classificazione dei porti del Regno e Palermo, in base a tale ordinamento, rientrò nei porti di prima classe, insieme a Napoli e Messina. A questo

punto va specificato che anche se il porto di Palermo era il maggiore scalo siciliano, frequentato da bastimenti sia nazionali sia stranieri inclusi quelli militari e dai vapori, rimaneva uno dei peggiori in quanto "... *i suoi interrimenti sono tali che l'accesso ne è divenuto pericolosissimo... tanto da obbligare non pochi di essi (bastimenti, n.d.AA.) ad ancorare in rada all'arbitrio de' venti e de' temporali*".

L'ultimo importante intervento, prima della fine dell'epopea borbonica, si verificò il 1° aprile del 1853, epoca in cui si provvide alla sostituzione dell'antica lanterna con un nuovo faro. Il segnalamento consisteva in un fanale di terzo ordine, dotato di apparecchio catadiottrico a luce variabile d'intensità di due in due minuti, elevato di 28 metri sul livello del mare, e visibile dalla distanza di 14 miglia geografiche.



Porto di Palermo 1880 ca. In primo piano l'imboccatura de La Cala e il forte chiamato "Il Castello a Mare". Collezione A. Formicola.



Porto di Palermo 1870 ca. Veduta parziale del molo Nord con il monte Pellegrino sullo sfondo.Collezione A. Formicola.

All'epoca dell'Unità d'Italia il porto di Palermo si presentava alquanto trascurato, inoltre, non esisteva altra opera infrastrutturale importante all'infuori del Molo Nord che oramai, con l'incremento dei traffici e delle maggiori dimensioni raggiunte dal naviglio, risultava di limitata lunghezza. Con il R.D. n. 1465 del 6 settembre del 1863 furono autorizzati lavori, per due milioni di Lire, da intraprendere per il prolungamento del Molo Nord. (**5**)

NOTE

1 - Cfr.: G. Cimino, *Il porto di Palermo e la sua sistemazione*, Palermo 1875, pagg. 2 e 3.
2 - In effetti il seno della Cala era la parte restante del primitivo porto che si addentrava nell'entroterra per altri 400/500 metri.
3 - Cfr. : GF. Pivati, *Dizionario Scientifico*, Venezia 1749, pag. 321.
4 - Archivio di Stato di Palermo, Min. Luog. Gen. *Lavori Pubblici*, n. 445.
5 - Cfr.: *I grandi Porti Marittimi d'Italia*, Roma 1931, pag. 191.

Palermo oggi con il suo porto, la Conca d'Oro e Monte Pellegrino.

UN'IMPERDONABILE STORIA

Bisogna avere il coraggio di dare il giusto nome alle cose ed agli eventi. Solo in Italia poteva succedere quello che è successo alla nave "Elettra" sulla quale il premio Nobel Guglielmo Marconi ha effettuato per anni gli esperimenti che lo hanno reso immortale. Il Comandante Ressmann, giustamente sdegnatissimo a giudicare dal titolo, ci racconta l'indegna fine della nave a causa dell'incuria e della superficialità dei governanti che l'avrebbero dovuta consegnare alla storia.

Vergogna!

E' trascorso un quarto di secolo da quando uno sciagurato provvedimento ministeriale consegnò ai demolitori il prestigioso yacht-laboratorio *Elettra* di Guglielmo Marconi

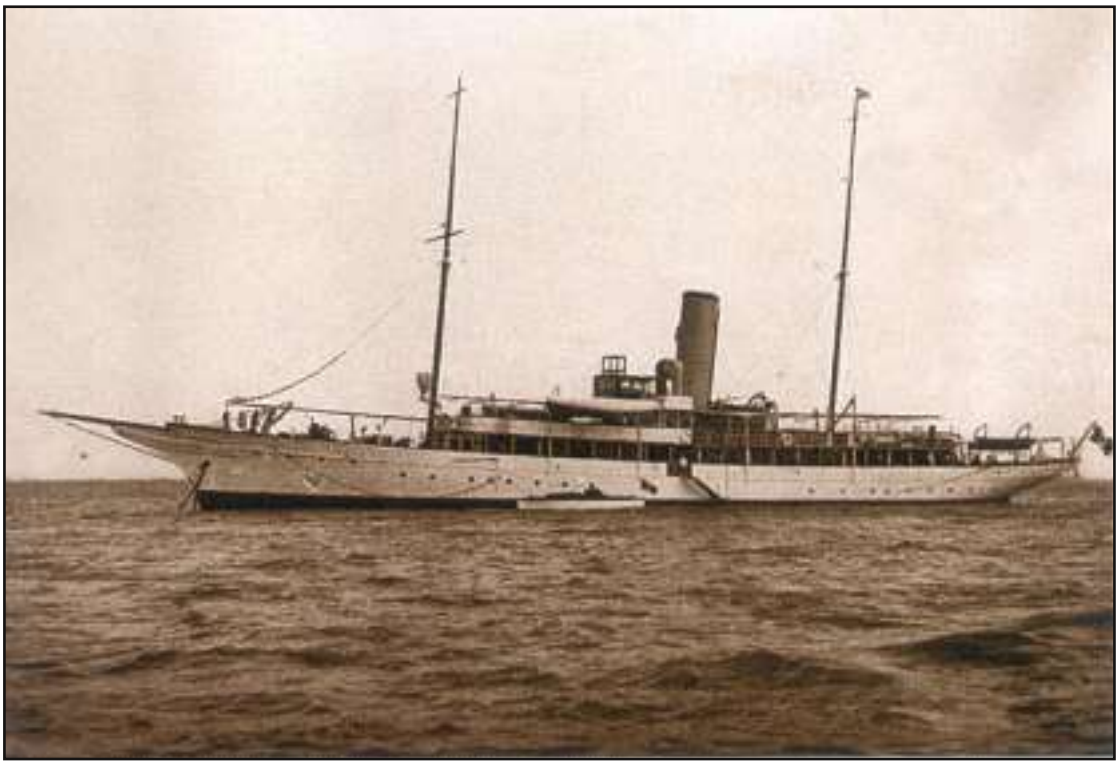
CLAUDIO RESSMANN

Un varo solenne

Ancora nei primi anni del secolo scorso, a Leith, sobborgo di Edimburgo, il varo di una nave costituiva l'occasione per una festa collettiva. Ogni unità costruita rappresentava la sintesi del lavoro di centinaia di operai e la sua realizzazione contribuiva al benessere di tutta la comunità.

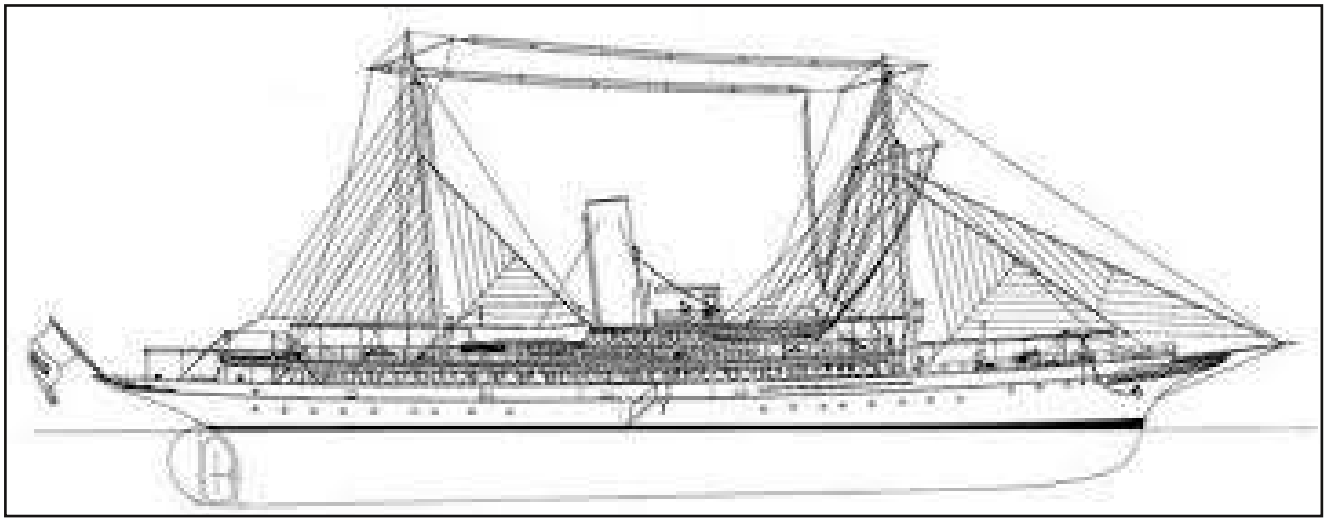
Anche quel 14 luglio 1904 a Leith si respirava un'aria festosa e benché il varo annunciato fosse previsto per il primo pomeriggio, sin dal mattino gli abitanti del sobborgo vestiti a festa, unitamente a tanti altri edimburghesi provenienti dalle centrali Princess Street e Lothian Road, si accalcavano nelle stradine a ridosso dei capannoni industriali per poter osservare sullo scalo del cantiere Ramage & Ferguson un grande e lussuoso yacht (lunghezza fuoritutto 63,40 m, baglio massimo 8,76), con uno scafo dalla linea straordinariamente filante, con una lunga tuga centrale in mogano e teak, uno snello fumaiolo leggermente a poppavia rispetto al centro nave e due alberi con rande. Ammirati in maniera particolare l'accentuato slancio di poppa ed il dritto di prora, culminante con un corto bompresso, che ricordava quella dei velocissimi tea-clipper, ancora in esercizio a quell'epoca.

Sul coronamento di poppa si leggeva, composto con grandi lettere dorate, ***Rovenska***; il nome di un castello situato nell'omonima baia dell'isola di Lussino, di proprietà dell'arciduca Carlo Stefano d'Asburgo, marito della arciduchessa Maria Teresa d'Austria, committente del nuovo e prestigioso *status symbol*.



L' "Elettra" (ex "Rovenska" alla fonda a Santa Margherita Ligure).

Poco dopo le 14 scendeva maestosamente nelle acque tranquille del Firth of Forth il ***Rovenska***, perfetta creatura da 636 tsl progettata dagli ingegneri londinesi Cox e King, alla presenza delle autorità cittadine e di una folta rappresentanza di ufficiali della Corte viennese.
Tutto si svolse senza intoppi, per cui la nave, dopo l'allestimento e l'installazione di una macchina a vapore a tre cilindri a triplice espansione da 1000 cavalli (capace di imprimerle una velocità di 12 nodi), venne trasferita nel Mediterraneo, da dove dette inizio a numerose crociere anche fuori gli Stretti: i suoi lussuosi interni ospitarono, tra le altre teste coronate, anche la Regina Madre di Spagna, Maria Cristina, vedova di Alfonso XII, sorella dell'arciduca d'Austria Carlo Stefano d'Asburgo.
Nel 1909 il ***Rovenska*** fu venduto dapprima a Sir Max Waetchter, di nazionalità inglese e da questi, nel 1914, al suo connazionale Gustavus H.F. Pratt, restando sempre iscritta al Compartimento di Londra, fino allo scoppio della I Guerra Mondiale, quando venne requisita dalla Royal Navy per essere utilizzata come nave ausiliaria, nella Manica.
Al termine del conflitto, nel febbraio 1919, fu posto in disarmo a Southampton, messo all'asta e quindi acquistato per 21.000 sterline da Guglielmo Marconi, all'epoca alla ricerca di un grande yacht dove installare apparati ed antenne per effettuare esperimenti radio (in particolare sulle onde corte e cortissime) nelle varie parti del globo. Ancora sotto bandiera britannica nel mese di luglio al comando del cap Raffaele Lauro raggiunse Napoli e da qui La Spezia per essere trasformato in nave-laboratorio.



Un disegno delle antenne installate sull' "Elettra".

La nave ricevette il nome di ***Elettra***, la mitica figlia di Agamennone e di Clitemnestra, e il 27 ottobre 1921 venne iscritta al Compartimento di Genova con il numero 956 e, quindi, al Reale Yacht Italiano.
Lo yacht era nato come panfilo reale e come tale rispecchiava il gusto e le esigenze dei suoi committenti: gli ambienti privati erano allegri e luminosi, in stile Queen Anne ed Edoardiano, mentre in quelli di rappresentanza aderivano a canoni più tradizionali.
Per mettere in grado la nave di svolgere anche compiti di rappresentanza, durante i lavori di trasformazione l'***Elettra*** fu sottoposta ad un accurato restauro effettuato da una squadra di artigiani specializzati.

Comincia l'attività operativa

Al termine dell'allestimento l'***Elettra*** - venne affidata di nuovo al capitano Raffaele Lauro - in seguito sarebbe stata comandata dai capitani Devoto e Stagnaro - e dette inizio ad una lunga serie di crociere transoceaniche.
Nell'aprile 1920, mentre navigava nel Golfo di Biscaglia, gli ospiti di bordo, grazie alla trasmissione Broadcasting Marconi di Chelmsford (Essex –GB), per la prima volta poterono sintonizzarsi per ascoltare via radio l'orchestra dell'Hotel Savoy di Londra, quindi il concerto del soprano Melba al Covent Garden.
Fu poi in Canada e a New York nel 1922; della sosta in quest'ultima città rimase memorabile lo scalpore suscitato dalla conferenza tenuta dallo Scienziato presso l'Istituto degli Ingegneri Elettrotecnici d'America, nel coso della quale tratteggiò quelle che sarebbero state le successive tappe dello sviluppo dell'impiego delle onde

corte e cortissime e sulla trasmissione e ricezione di energia a distanza mediante “onde elettromagnetiche concentrate in tanti fasci paralleli”.
Espose anche con impressionante chiaroveggenza i principi di funzionamento del radar,
L’anno successivo (1923) l’***Elettra*** raggiunse le isole di Capo Verde rimanendo in continuo contatto radio con la stazione di Poldhu, in Gran Bretagna, per mezzo di segnali irradiati su lunghezze d’onda di 90, 50 e 40 metri. In tali circostanze Marconi ebbe la conferma sperimentale del fenomeno della riflessione delle emissioni da parte degli strati ionizzati dell’atmosfera: la ionosfera, in altri termini, agiva come un gigantesco schermo capace di far ritornare le onde corte sulla superficie terrestre.
La sperimentazione delle emissioni “a fascio” assorbì l’attività di Marconi a bordo dell’Elettra nel triennio successivo ed i risultati conseguiti furono talmente lusinghieri che già nel 1926 poteva essere realizzata la prima applicazione pratica della nuova gamma di frequenze: il collegamento diretto Gran Bretagna- Canada, con capacità di trasmissione e ricezione in “duplex” alla velocità media di 150 parole al minuto.

La “Rete Imperiale”

Lo straordinario rendimento del sistema e la sua assoluta affidabilità convinsero il Governo britannico ad affidare alla Società Marconi (nel frattempo costituitasi) la progettazione di un collegamento diretto con i Dominions. La prima maglia dell’imponente sistema - denominato “Rete Imperiale” - venne inaugurata nel 1927 con l’Australia con una coppia di “radiofasci” capaci di assorbire un volume di traffico ancora maggiore: ben 400 parole al minuto.
In quegli anni la presenza dell’***Elettra*** - che Gabriele d’Annunzio aveva poeticamente definito “la candida nave che naviga nel miracolo ed anima i silenzi eterei del mondo” fu notata anche sui più prestigiosi campi di regata. Marconi, appassionato di competizioni veliche, partecipò anche a bordo degli ***Shamrock*** a varie regate di Coppa America.
Nel 1930 un esperimento unico nel suo genere fece balzare l’***Elettra*** alla ribalta dell’attualità mondiale: il 26 marzo, da bordo dell’unità ormeggiata nel porticciolo Duca degli Abruzzi di Genova, Marconi radiocomandò l’accensione dell’illuminazione del Palazzo del Municipio di Sydney, durante la cerimonia di inaugurazione dell’Esposizione Internazionale. Lo stesso scienziato così aveva illustrato in precedenza agli inviati delle Agenzie di stampa Stefani, *Associated Press* ed *United Press*, quelle che sarebbero state le fasi dell’evento: *Gli interruttori dell’impianto di illuminazione del Municipio di Sydney saranno azionati a mezzo della radiotelegrafia dallo yacht* ***Elettra****. Con l’azione della pressione di un tasto a bordo io libererò un treno d’onde dalla stazione fascio inglese di Grimsby che sarà ricevuto, praticamente allo stesso istante, a Rockbank (Vittoria) in Australia*”.
Alle 11,03 il mondo apprese che il “miracolo transoceanico” si era felicemente verificato. Fu un avvenimento di eccezionale portata al punto di vista tecnico e spettacolare, definito dai cronisti “storico”, e in un’era così prolifica di espressioni altisonanti e trionfalistiche raramente questo aggettivo trovò una sua più pertinente collocazione.
Mentre le applicazioni nel campo della radiotelefonia sia direttiva sia circolare non tardavano ad invadere le lunghezze d’onda disponibili, a bordo dell’***Elettra*** già si lavorava nella sperimentazione di lunghezze centimetriche. Il primo apparato a microonde (circa 50 cm di lunghezza) venne utilizzato sull’Elettra per i collegamenti con la Sardegna, impiegando riflettori detti “a spina di pesce” grazie ai quali si coprì una distanza di 270 km In questo campo un risultato di rilievo nel settore della navigazione si ottenne nel 1934, quando lo yacht entrò più volte nel porto di Santa Margherita Ligure “alla cieca” cioè guidato solo da due fasci paralleli di micro-onde di 63 centimetri emesse dal radiofaro di Sestri che delimitavano il sentiero d’entrata.

Il dopo Marconi

Alla morte dello scienziato, avvenuta a Roma il 20 luglio 1937, l’***Elettra*** fu acquistata per 820.000 lire dal Ministero delle Poste per una successiva e non meglio precisata utilizzazione; venne ormeggiato a Trieste,

dove fu affidato per la manutenzione alla Società di Navigazione Italia; ma incombevano già, minacciosi, i primi sintomi di un conflitto mondiale e tutti i progetti morirono nei cassetti ministeriali in attesa di tempi migliori.

Nel 1939 l'***Elettra*** entrò nell'Arsenale di La Spezia per lavori di ripristino e di riclassificazione; vi rimase per poco, però, perché, nell'imminenza dell'entrata in guerra dell'Italia fu trasferito a Trieste, giungendovi il 9 giugno 1940. Affidato in custodia alla Società di Navigazione Italia, rimase all'ormeggio fino all'8 settembre 1943, quando il panfilo venne requisito dai tedeschi per essere trasformato in unità da guerra ausiliaria con la sigla "G.107", (poi "N.A.6") ed armato con due mitragliatrici.

Inutili risultarono le molte proteste italiane affinché fosse evitata una seconda naja alla storica nave; i tedeschi concessero unicamente di sbarcare le apparecchiature radio ed i materiali utilizzati da Marconi per i suoi esperimenti, grazie anche al tacito appoggio del cap. Zimmermann della Kriegsmarine, grande ammiratore di Marconi. Tale materiale venne poi imballato ed occultato (per il timore di razzie da parte dei "titini") dal prof. Mario Picotti dell'Università di Trieste, e fu consegnato nel 1947 in parte al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano e in parte al Museo Storico delle Telecomunicazioni di Roma.

L'unità ausiliaria "N.A. 6" effettuò poche e modeste uscite: al termine di una di queste, il 21 gennaio 1944, mentre si trovava alla fonda nella rada di Diklo, presso Zara, fu avvistata dalla ricognizione aerea e fu centrata la mattina successiva da tre bombe da velivoli alleati, colando a picco su quel basso fondale, lasciando emergere solo gli alberi e il fumaiolo.

Un recupero sarebbe stato possibile, ma il Governo jugoslavo (che in base al Trattato di pace era proprietario del relitto) solo 15 anni più tardi, nel 1959, grazie all'intervento diretto del maresciallo Tito, acconsentì a fare eseguire ai nostri palombari uno studio preliminare per un eventuale recupero. L'esito fu positivo e l'operazione si concluse nel 1962 con il rimorchio del relitto nel porticciolo di Muggia, vicino a Trieste.

Il problema del suo futuro fu subito attivamente affrontato dal Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, l'amm. MO Luigi Durand de la Penne, il quale riuscì ad interessare il presidente del Consiglio dei Ministri, on. Giulio Andreotti, affinché venisse esaminata la possibilità di rimettere in efficienza la famosa nave mediante un provvedimento amministrativo.

Così, il 31 marzo 1973 il Consiglio dai Ministri approvava il disegno di legge per il ripristino dell'***Elettra***.

La spesa prevista si sarebbe aggirata sui 2 miliardi e 400 milioni di lire, suddivisa in tre esercizi finanziari. La conclusione dei lavori era prevista entro il 1974, centenario della nascita di Guglielmo Marconi.

Purtroppo il tradizionale iter parlamentare decadde per lo scioglimento della Legislatura e da allora si rivelarono infruttuosi tutti i reiterati tentativi di riproporre il provvedimento all'approvazione delle Camere.

Intanto il tempo scorreva inesorabile per cui tenuto conto del pessimo stato delle lamiere, si ventilò l'ipotesi di sistemare lo yacht così com'era a terra; molto caldeggiata fu la proposta della sua collocazione sulla riva Est del laghetto dell'EUR, a Roma, come futuro Museo Marconiano - ma tutto rimase allo stadio di progetto.

Finalmente nel 1973 qualcosa sembrò mettersi in moto.Il Consiglio dei Ministri il 31 marzo approvò un disegno di legge con il quale si conferiva all'Azienda di Stato per i Servizi Telefonici il compito di restaurare l'***Elettra*** con una sovvenzione di due miliardi e 4oo milioni di lire: uno relativo all'esercizio finanziario 1973 e il rimanente a quello dell'anno successivo. Il restauro avrebbe dovuto essere completato entro il 25 aprile 1974, ricorrenza del centenario della nascita di Marconi.

Si trattava di una iniziativa promossa dall'amm. Virgilio Spigai, già Capo di Stato Maggiore della Marina e all'epoca presidente del Lloyd Triestino, appoggiata da personalità della cultura e della scienza e da associazioni marinare, prima tra le quali la Lega Navale Italiana con il suo presidente amm. Lugi Durand de la Penne.

Nel 1974 il relitto veniva trasferito all'Arsenale triestino di San Rocco, dove furono effettuati accurati controlli tecnici da parte dell'ing. Oddo Ottone: la conclusione fu che il vecchio scafo già presentava un avanzato stato di corrosione per cui sarebbe risultato più conveniente ricostruire ex-novo la nave, con una spesa presunta di circa sette miliardi di lire. Tale cifra superava però notevolmente quella stanziata, ragione per cui la proposta cadde nel dimenticatoio, insieme a tutti i progetti di restauro.

La diaspora

Mentre il relitto continuava ad arrugginire in attesa di decisioni, la burocrazia pose la parola fine a tutta la vicenda il 18 aprile 1977, quando il Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni dava il via alla spartizione dei resti dell'***Elettra***, suscitando l'indignazione di quanti avevano a cuore il ricordo della "nave bianca". L'evento ebbe anche una vasta risonanza sulla stampa nazionale che, senza mezzi termini, definì l'episodio un vero e proprio "vandalismo di stato".

Il relitto, messo in bacino, venne tagliato in varie porzioni ora disperse in differenti località. Così la prua prese la via di Trieste, i macchinari per la propulsione andarono a Venezia, gli alberi al Castello di San Giusto ed altre parti ancora a Sasso Marconi e a Santa Margherita Ligure. Una piccola sezione dello scafo è emigrata addirittura a Sydney. Una malinconica e avvilente diaspora, che nemmeno vari appassionati interventi, primi fra tutti quelli della Lega Navale", riuscirono a bloccare.

Così un quarto di secolo fa vennero dispersi i resti della "candida nave", privando l'Italia di quella che sarebbe stata una delle gemme più fulgide del nostro patrimonio museale.

Guglielmo Marconi in uno dei laboratori dell'Elettra.

La prua dell'Elettra esposta nello Science Park di Trieste.

La straordinaria bellezza delle rare e preziose fotografie d'epoca che corredano questo articolo di Gianni Magnano ci lasciano letteralmente stupiti. Sono la testimonianza di una smisurata passione che Gianni ha dedicato allo studio ed alla raccolta della documentazione della storia della Vela. Non ce ne vogliano i Lettori meno interessati di vela se questa volta occupiamo un po' di spazio in più, ma non possiamo fare a meno di inserire le immagini in tutta la loro massima espressione.

LA BREVE STAGIONE DEI 10 TONNELLATE TRA LIGURIA E COSTA AZZURRA

GIANNI MAGNANO

Tra la fine del'Ottocento e l'inizio del Novecento furono varate alcune delle più belle barche a vela dell'epoca, i 10 tonnellate.

Stazzate con i criteri introdotti dal francese Auguste Godinnot nel 1899, presero subito piede in Francia, sui laghi svizzeri e nell'Italia di allora, anche grazie alla adozione fatta dal Comité du Yacht Francaise dal 1891 e successivamente affidata allo Yacht Club de France per la Coppa di Francia, destinata in un primo tempo, agli yacht da 20 tonnellate e successivamente passata nel 1902 ai 10 Tonnellate.

I 10 tonnellate erano yacht di circa 16 metri di lunghezza, più maneggevoli e meno costosi dei fratelli maggiori, richiedevano un equipaggio più contenuto e più facilmente gestibile.

Molti armatori, allettati dall'idea di competere per la Coppa di Francia, decisero di ordinare ai cantieri più noti all'epoca, yacht di questa categoria.

Primo tra tutti Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi che fece costruire ai Cantieri Costaguta un nuovo 10 tonnellate con l'obiettivo di sfidare i francesi nella Coppa.

Lo yacht si sarebbe chiamato "***Artica***" per celebrare la recente impresa del Duca nel mare artico.

Foto 1 - Il varo di "Artica" il 14 Feb. 1902 sulla spiaggia di Voltri contornata da un folto pubblico.

Ugo Costaguta che aveva costruito per il principe "***Nella***" di 5 Tonnellate, si mise subito all'opera, ne uscì uno yacht innovativo, con l'albero di pezzo unico alto più di 16 metri, un'enormità per l'epoca, quando gli alberi di queste dimensioni erano perloppiù composti a due scalmi!

"***Artica***" aveva un bulbo di 5400 chili, un timone a spada per facilitare le manovre, come i più moderni

Finkeel, cosa innovativa per yacht di quelle stazze.
Ne uscì uno yacht molto competitivo che primeggiò subito sui contendenti nella selezione per la sfida.
"***Artica***" prese il mare il 14 Febbraio del 1902 e iniziò subito l'addestramento, l'equipaggio era formato da marinai esperti, le prove furono svolte davanti al cantiere stesso usando come "lepre" "***Nella***" che il Duca aveva fatto costruire nel 1899 dallo stesso Costaguta.
"***Artica***" presentata dal Regio Yacht Club Italiano vinse la Coppa di Francia a Marsiglia in una serie di regate caratterizzate da un forte Mistral che imperversava sul campo di regata.

Foto 2 - Aprile 1902 "Artica" pronta alla partenza da Genova per la sfida della Coppa di Francia.

Foto 3 - Arrivo nel porto di Marsiglia trainata dal rimorchiatore "Roma".

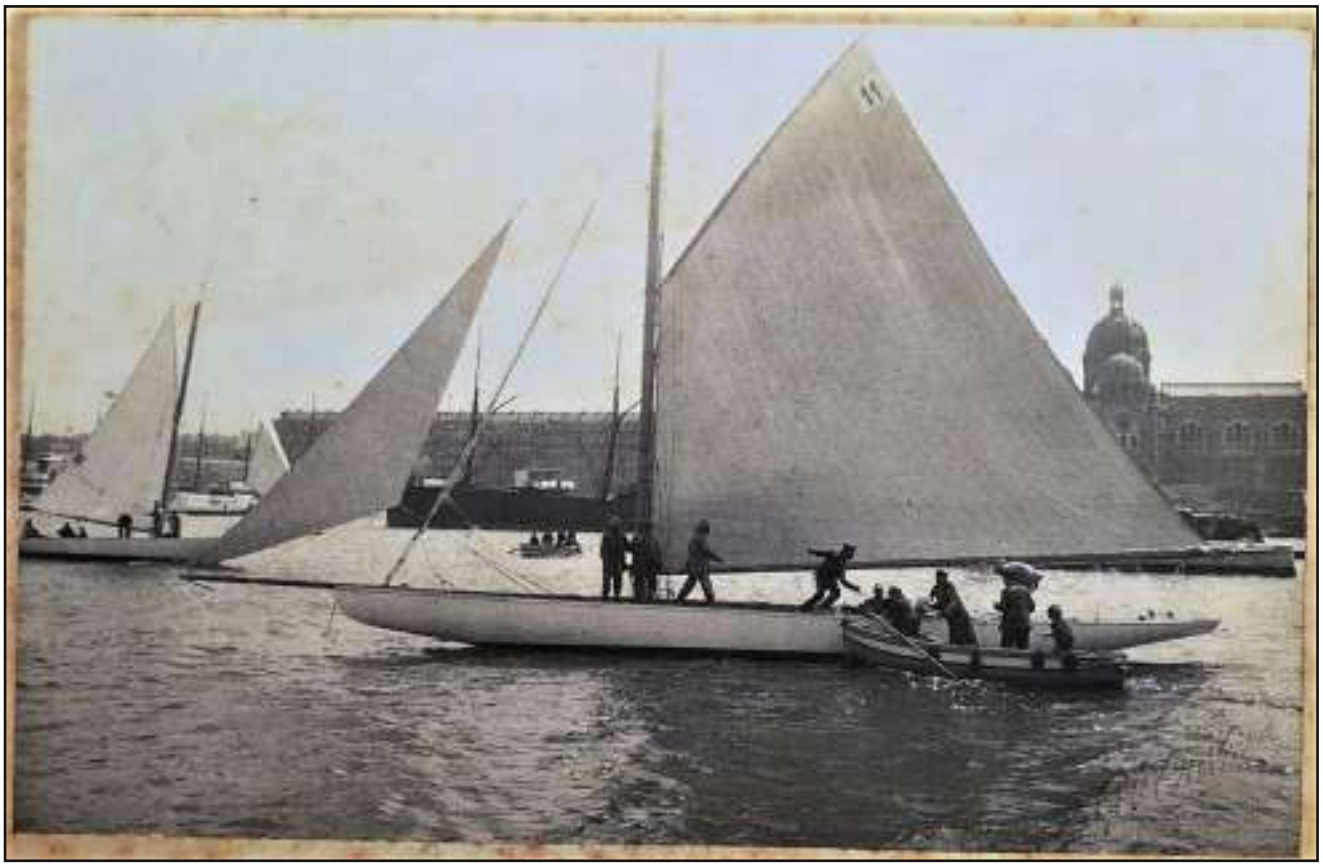


Foto 4 - "Artica" al rientro nel porto a Marsiglia dopo la 1 regata della Coppa.

Foto 5 - "Nada" varata da Gallinari a Livorno durante gli allenamenti per la Coppa di Francia nel 1903.

L'eco di questa vittoria fu enorme il Duca degli Abruzzi fù festeggiato al RYCI di Genova e la cosa accese le speranze di altri armatori decisi a bissare il successo di "Artica" l'anno successivo.

Altri Yacht persero subito il mare in quel periodo "Nada" fu varata da Gallinari a Livorno lo stesso anno.

"Nada" era più slanciata di "***Artica***" era armata in modo tradizionale con albero in due scalmi. L'armatore era Ignazio Florio Imprenditore siciliano propietario della Società di Navigazione Italiana con sede a Genova.

Lo yacht venne scelta come Defender della Coppa di Francia nel 1903 a Sanremo, purtroppo la barca non riuscì a bissare il successo di "***Artica***" e la Coppa tornò in Francia.

La scelta di "***Nada***" fu seguita da molte polemiche, infatti la barca sembrava a molti inferiore a "***Leda***" il secondo yacht costruito del Duca degli Abruzzi varata sempre da Costguta.

"***Leda***" doveva essere una evoluzione di "***Artica***" nella mente di Ugo Costaguta, ormai molto malato terminò che il progetto poco prima della morte.

Foto 6 - Varo di "Leda" ultimo progetto di Ugo Costaguta che ormai molto malato aveva affidato la direzione del cantiere al fratello Attilio.

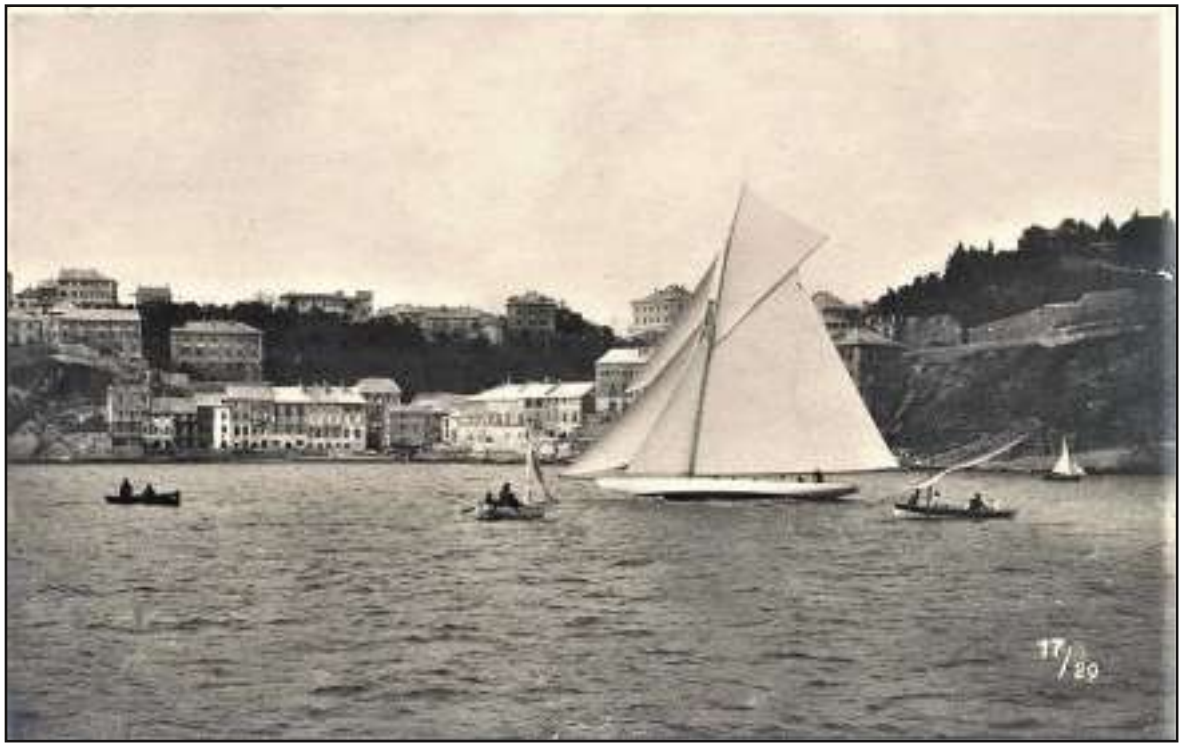


Foto 7 - "Leda" nel 1903 davanti alla spiaggia di Vernazzola (Ge) duranre gli allenamenti.

Altro yacht varato dal cantiere Luigi Oneto d Sampierdarena nel 1903 fù "***Sally***" del Cavalier Garibaldi Coltelletti di Genova, Vice Presidente del R.Y.C.I. e amico del Duca degli Abruzzi.

"***Sally***" era uno scafo tradizionale molto ben equipaggiato, con marinai esperti, adatti alla navigazione con tempi duri.

Foto 8 - "Sally" nel 1904 durante la navigazione con tramontana davanti a Genova.

Foto 9 - "Nada" e "Sally" trainate durante il rientro in porto a Genova nel 1904, dopo un allenamento per la Coppa di Francia.

"***Sally***" tentò ancora di vincere la Coppa di Francia nel 1904 ma non riuscì a conquistare l'ambito trofeo.
Si dovrà attendere sino al 1938 ormai passata alla classe otto metri per avere un successo italiano con "***Bona***" del Duca di Ancona.

Ma la Coppa di Francia ormai aveva perso l'originale fascino, i 10 merti lasciarono il posto agli yacht della nuova Stazza Internazionale, ormai pienamente affermati in tutto il mondo.
Con "***Sally***" e l'avvento della nuova Stazza , finì un'epoca irripetibile.
Quelle magnifiche barche furono cedute e ridotte per qualche anno a attività di diporto per poi essere dimenticate.
La Stazza internazionale, subirà alcune modifiche negli anni a venire, e tutt'oggi è ancora in uso in tutto il mondo.
Ma questa è un'altra storia!

Foto 10 - 1913 "Leda" nello scalo ferroviario di Voltri pronta per essere spedita sul lago Maggiore.

Foto 11. 1902 Rara foto di "Artica", il più rappresentativo dei 10 tonnellate, in uscita dal Porto di Marsiglia per la prima prova della "Coppa di Francia.

QUANDO IL VENTO SI FA ARTE

Famoso ed affermato pittore ligure della prima metà del Novecento e per molti anni presidente del Circolo Nautico "Al mare" di Alassio, Alberto Beniscelli si specializzò in marine che riscuotevano un notevole successo nel panorama artistico nazionale. Dopo la sua morte, avvenuta nel 1952, il Circolo Nautico ha inteso onorarne il ricordo e l'opera stampando una sequenza di 13 riproduzioni dei suoi acquarelli che raffiguravano i vari gradi della scala Beaufort di misurazione dell'intensità del vento. Il rinvenimento della raccolta da parte di Lucio Pragliola e Antonietta Simeone, durante il lavoro di catalogazione del lascito al Centro Studi del corposo archivio di Carlo Rolandi, ha fornito lo spunto per questo articolo.

LA SCALA BEAUFORT negli acquarelli di Alberto Beniscelli

di PIO SALZANO

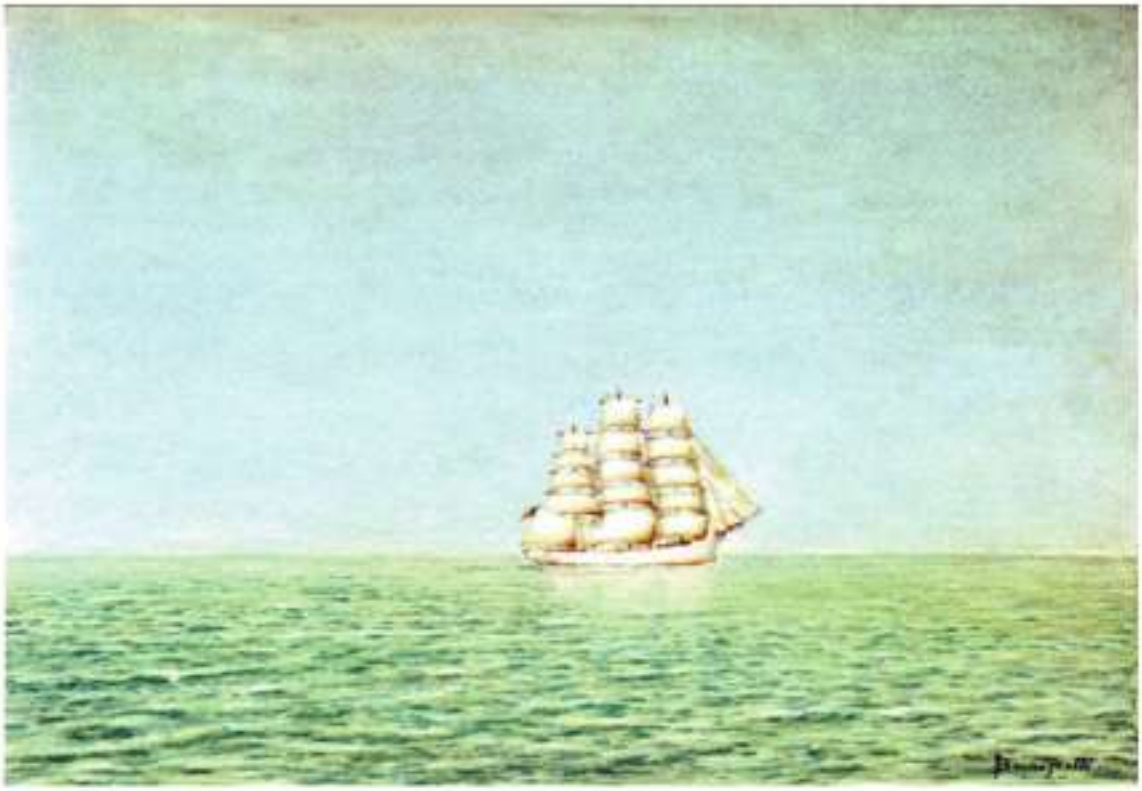
Alberto Beniscelli fu un noto paesaggista dell'Ottocento, specializzato nella produzione di marine caratterizzate da atmosfere e luminosità molto peculiari e riconoscibili. Nato a Genova nel 1870 frequentò l'Accademia Liguristica di Belle Arti fino al 1896, quando vinse il premio «Pensione Marchese Durazzo» che gli consentì di trasferirsi a Roma e di unirsi ai principali pittori del suo tempo, con una copiosa produzione di acquarelli e affreschi, in particolare presso strutture pubbliche, chiese e santuari. Fra i suoi estimatori e committenti lo stesso re Vittorio Emanuele III. Trasferitosi ad Alassio, continuò la sua opera artistica, e in età matura fu socio di rilievo e per molti anni presidente del circolo nautico «Al Mare», che alla sua morte - nel 1952 - intese onorarne la memoria con la pubblicazione della riproduzione di una serie dei suoi acquarelli, raffiguranti i diversi gradi della «Scala dei venti» di Beaufort e che riportiamo nelle pagine che seguono.

Scala di Beaufort - Grado O - calma cippa

Velocità del vento 0-1 miglia h - 0-0.5 m al II'

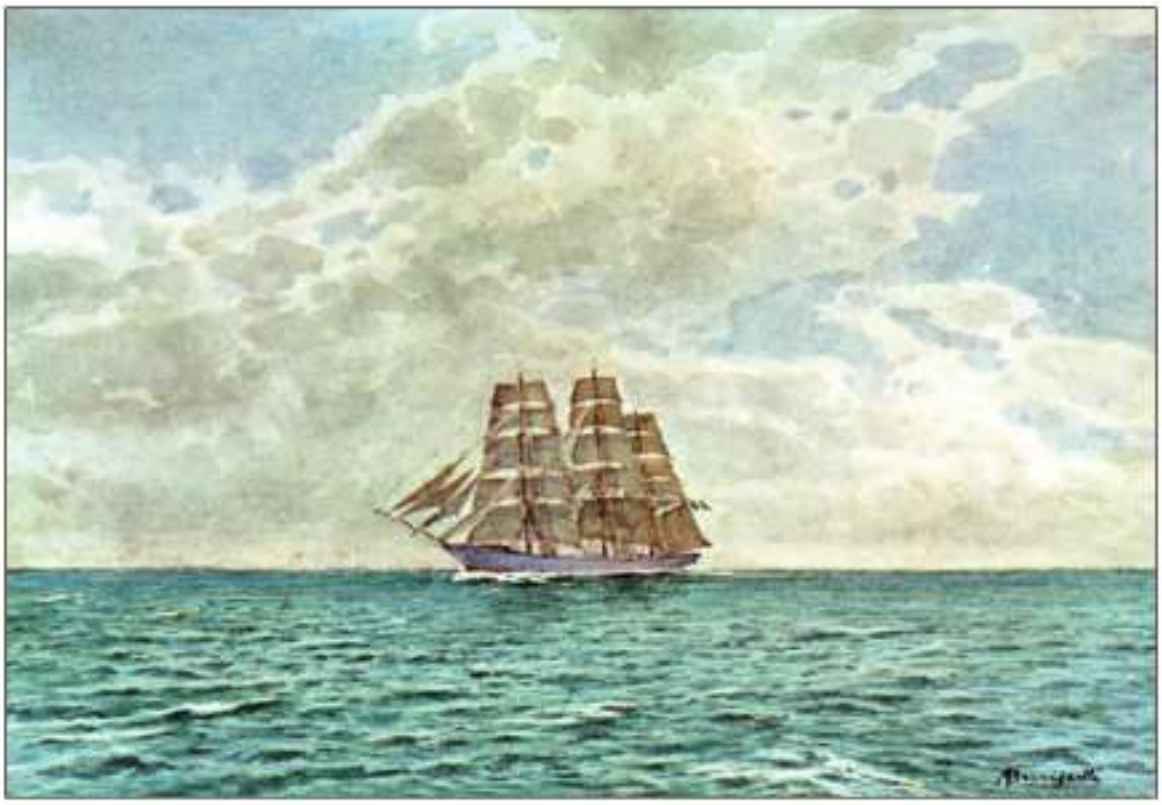
Scala di Beaufort – Grado 1 – Bava di vento

Velocità del vento Velocità del vento 2-3 miglia h – 0.6-1.7 m al II'



Scala di Beaufort – Grado 2 - Brezza leggera

Velocità del vento 4-7 miglia h – 1.8-3.3 m al II'

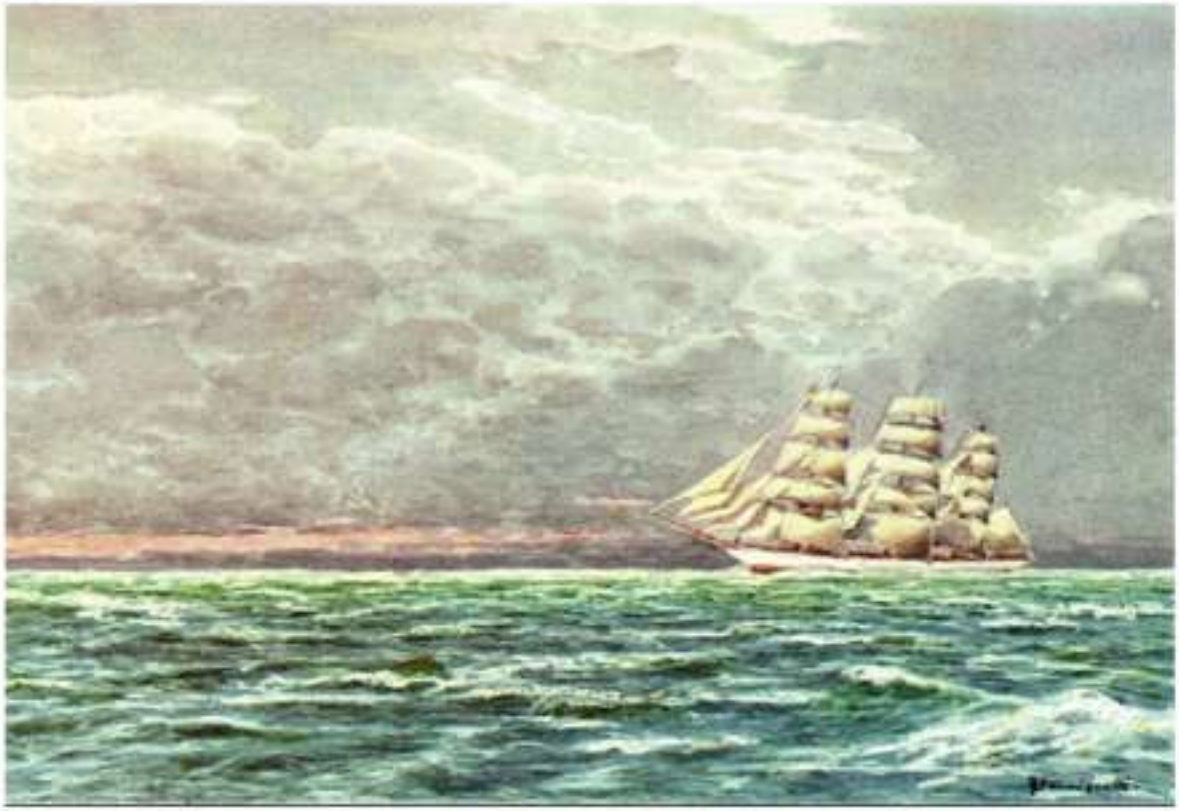


Scala di Beaufort – Grado 3 – Brezza tesa

Velocità del vento Velocità del vento 8-11 miglia h - 3.4-5.2 m al II'

Scala di Beaufort – Grado 4 – Vento moderato

Velocità del vento 12-16 miglia h - 5.3-7.4 m al II'



Scala di Beaufort – Grado 5 – Vento teso

Velocità del vento 17-21 miglia h - 7.5-9.8 m al II'

Scala di Beaufort – Grado 6 – Vento fresco

Velocità del vento 22-27 miglia h - 9.9-12.4 m al II'

Scala di Beaufort – Grado 7– Vento forte

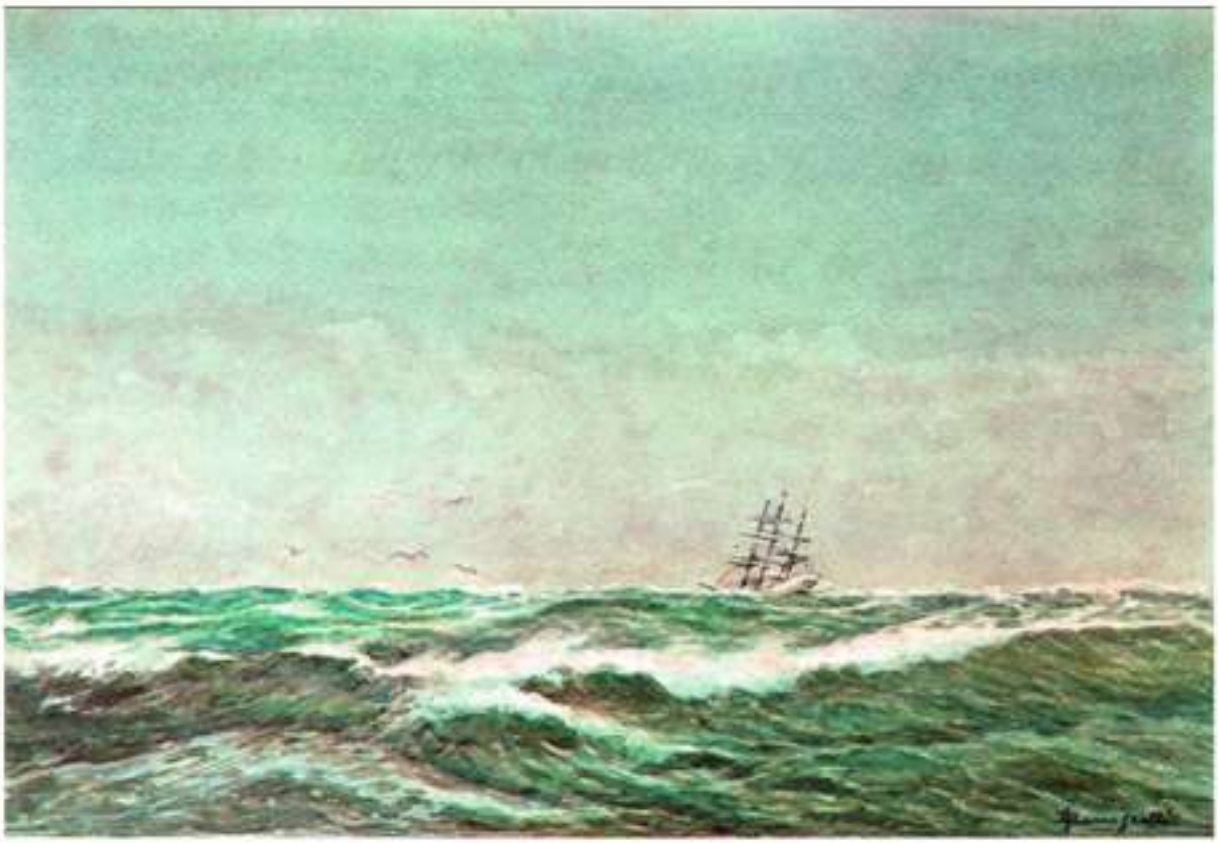
Velocità del vento 28-33 miglia h - 12.5-15.2 m al II'

Scala di Beaufort – Grado 8 – Burrasca moderata

Velocità del vento 34-40 miglia h - 15.3-18.2 m al II'

Scala di Beaufort – Grado 9 – Burrasca forte

Velocità del vento 41-48 mig/h – 18.3-21.5 m al II'



Scala di Beaufort – Grado 10 – Burrasca fortissima

Velocità del vento 49-56 mig/h – 21.6-25.1 m al II'

Scala di Beaufort – Grado 11 – Fortunale

Velocità del vento 57-65 miglia h - 25.2-29.0 m al II'

Scala di Beaufort – Grado 12 – Uragano

Velocità del vento oltre 65 miglia h - oltre 29 m al II'

Il professore Claudio Quintano dell'Università Parthenope di Napoli, di cui è stato Rettore, segue con interesse il nostro Notiziario e ci ha cortesemente autorizzati a pubblicare un suo intervento in ricordo dei 30° anniversario dell'attività oceanografica in Antartide. Il "Centro Studi" vanta un antico rapporto con la "Parthenope", glorioso ex "Istituto Universitario Navale" del quale l'indimenticabile Rettore Antonino Sposito ci ha lasciato parte della sua biblioteca privata.

Antartide, trenta anni di campagne della Parthenope: così è nata la scuola italiana di oceanografia polare

CLAUDIO QUINTANO

(pubblicato su **ildenaro.it** 24 Gennaio 2023)

Una ripassata degli eventi legati alla nascita e all'affermarsi della ricerca italiana in Antartide con il collega emerito professor Giancarlo Spezie mi è stata utile per la composizione del testo).

Con l'ingresso dell'Italia nel Trattato Antartico nel 1985 nasce il Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (Pnra) che annovera da subito alcuni studiosi dell'Ateneo (allora Istituto Universitario Navale). Le prime spedizioni ebbero carattere prevalentemente logistico per la costruzione della nuova Base in Baia Terra

Nova nel Mare di Ross e per la programmazione e preparazione delle future spedizioni a carattere scientifico su molti settori delle scienze della Terra. In questo periodo la nostra presenza si caratterizzò con il coinvolgimento di un gruppo di giovani ricercatori guidati dal professor Lorenzo Mirabile che mise a punto un sofisticato sistema di navigazione integrata per zone polari. Da tener presente che in quel tempo non erano operativi sistemi satellitari per la copertura delle comunicazioni nelle zone polari. Dal 1990 prende corpo l'attività del gruppo di Oceanografia del professor Giancarlo Spezie, oggi Emerito di Oceanologia alla Parthenope, che nel 1993 inizia una lunghissima attività di ricerca con il progetto CLIMA tuttora in corso (in questo anno, 2023, sarà celebrato il trentennale a Napoli) per studiare il ruolo dell'Antartide nel sistema climatico globale alla luce dei cambiamenti ancora in atto. In particolare, il progetto focalizza la localizzazione delle sorgenti di acque superfredde, la loro formazione e diffusione in tutti gli oceani del pianeta per contrastare gli eccessi di calore che si attivano per effetto del continuo e progressivo aumento dei gas serra.

Una fucina di giovani ricercatori

Nasce così una vera e proprio scuola italiana di oceanografia polare, una fucina di giovani ricercatori che ancora oggi si formano alternandosi con le spedizioni scientifiche che annualmente si effettuano in Antartide. Per la nostra Università costituisce un fiore all'occhiello della ricerca oceanografica a livello internazionale, che ha visto come continuatore di oggi, il suo allievo Giorgio Budillon che nella tradizione del professor Giancarlo Spezie ha dato l'esempio di adeguare, in questo difficile campo, le competenze che si richiedono ad una siffatta ricerca che diventa sempre più evoluta e fine. Erano i tempi in cui l'ancòra Istituto Universitario Navale, col Rettore, professor Gennaro Ferrara, contava due Facoltà quella di Scienze Nautiche (a cui appartenevano gli oceanologi) presieduta dal professor Antonio Pugliano e l'altra, di Economia Marittima che ebbi l'onore di presiedere personalmente. Ma sono ormai lontani i tempi quando con le prime spedizioni si partiva da pionieri per tre o quattro mesi senza contatti con il mondo, salvo alcuni sporadici momenti attraverso ponti radio in difficili situazioni. Anche per un rapido scambio di auguri nel periodo natalizio si concentravano alla sede di Via Acton i congiunti dei ricercatori in Antartide (una sola volta mi trovai a partecipare allo scambio degli auguri anche io) attivando un ponte radio in modo che a turno e per alcuni secondi, si sentivano le voci dei propri affetti. Seguì le orme del Maestro Giancarlo Spezie, il professor Giorgio Budillon, dando un'ulteriore e significativa spinta alla internazionalizzazione dell'Ateneo.

(da Repubblica Napoli del 23 01.2022) "*Laura Fortunato, della provincia di Napoli (Soccavo), 25 anni è una biologa marina che ha deciso di proseguire le sue ricerche in un campo di ricerca molto diverso ed affascinante, l'oceanografia. È l'unica italiana della spedizione a bordo della nave rompighiaccio Agulhas II, una delle unità oceanografiche più moderne. Dottoranda in Fenomeni e Rischi Ambientali (Feria) all'Università Parthenope di Napoli, sta svolgendo attività di ricerca sul campo nell'ambito del progetto "Access" dello stesso Ateneo nell'ambito del Programma nazionale di ricerche in Antartide (Pnra), finanziato dal ministero dell'Università e Ricerca (Mur), gestito dall'Enea per la pianificazione logistica e dal Consiglio nazionale delle Ricerche (Cnr) per la programmazione scientifica. Il progetto "Access" è coordinato da un'eccellenza napoletana, Yuri Cotroneo, espressione dell'università Parthenope, e svolto in collaborazione con l'Università di Cape Town ed altri partner europei. "Access" acronimo di Antartic Circumpolar Current Eddies Survey and Simulations.,……. L'obiettivo di Laura e del suo team è quello di studiare la dinamica e le caratteristiche dei cosiddetti "eddy di mesoscala" generati dalla corrente circumpolare antartica a sud dell'Africa"….. La bravura di Laura rinforza la presenza femminile nella ricerca in rosa e italiana, unica nel team internazionale di finlandesi, tedeschi, inglesi e sudafricani*".

già Rettore dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope (2010 2016)

Solitamente la Redazione è particolarmente attenta ad equilibrare gli argomenti trattati diversificandoli tra i vari interessi deil lettori. In questo articolo finale della storia della napoletanissima e famosa Regata dei Tre Golfi abbiamo volentieri ecceduto perché il lavoro di ricerca di Sergio Pepe ha superato ogni limite per la ricchezza dei dati e delle informazioni riguardanti barche, armatori, club di appartenenza. . .etc. Del resto molti sanno che ci unisce la stessa malattia: la storia della Vela, E di questi tempi in cui la materia è totalmente dimenticata gli effetti della malattia sono eccentuati.

1961 - LA SETTIMA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI

(Parte II e fine)

SERGIO PEPE

La partenza della settima edizione della Coppa Sen. Andrea Matarazzo è ormai imminente: il Comitato di Regata ha alzato la lettera P, come da foto n. 1 che ritrae in primo piano l'Avv. Mario Mastrolilli, Presidente dell'Azienda Autonoma di Soggiorno Cura e Turismo di Napoli e, alle spalle, il Presidente del C.R.V. Italia Gennaro Carafa Cantelmo Stuart XIV Principe di Roccella.

Foto 1

La foto n. 2 ritrae al centro l'avv. Ennio Magrì, componente dell'equipaggio vincitore nella Classe Lightning, su ***Fandango*** (5184), dei titoli Italiani del 1953 a Napoli e, su ***Fandango II*** (7422), del 1959 ad Anzio, nonché dei titoli Europei del 1958 a Lovise e del 1959 ad Anzio. L'equipaggio era composto anche da Mario Cavallo, con al timone il figlio Franco. Sulla carriera sportiva di Franco Cavallo, Medaglia di Bronzo con Camillo Gargano su ***Romance*** (5023) all'Olimpiade del 1968 a Acapulco, vedi Alessandro Caroelli sul n. 111 - novembre 2021 di questa rivista.

Foto 2

Nella ***foto n. 3***, mure a sinistra 19 ***Pacifica***, in primo piano 1380 ***Mait II***, sopravento 1384 ***Susanna***, poi mure a dritta 1365 ***Serena II***.

Nella ***foto n. 4*** ***Mait II*** e un tipico gozzo di Santa Lucia con, poggiato in coperta, il lanzaturo, antichissimo attrezzo, che è utilizzato per la cattura dei polpi, abbinato allo specchio, bidone con il fondo sostituito da un vetro per ispezionare, sporgendosi fuori bordo, il fondale.

Foto 3

Foto 4

Nella ***foto n. 5*** la partenza, da sinistra Susanna, Pacifica, Vagabonda, ***Mait II***.

Foto 5

La Coppa Sen. Andrea Matarazzo viene aggiudicata a ***Bona***, il glorioso 8 m S.I. (I-16) costruito nel 1934 da Baglietto per Eugenio di Savoia Genova Duca di Ascoli, e dal 1949 al 1966 di proprietà del C.N. Posillipo. ***Bona***, stazzato R.O.R.C., è primo in tempo reale e compensato all'arrivo posto al traverso di Punta Cornacchia nell'isola d'Ischia. Purtroppo, la regata viene funestata, come ci informa Aniello Di Martino, dalla notizia della tragica morte, a seguito di un incidente automobilistico, di Franco Monzino, figlio ventiduenne di Italo, armatore e timoniere di ***Mait II***, che abbandona la regata per precipitarsi a Milano.

Al timone di ***Bona*** è Eugenio Gegè Masciocchi, noto dinghista, mentre l'equipaggio è composto da Michele Florenzano (navigatore), Antonio Ciciliano (l'anno prima Bronzo Olimpico sul Drogone ***Venilia***), Vincenzo Cecè Del Vecchio e i marinai Mario Luongo e Amato Cipolla. Il Giornale di Bordo redatto da Cecè Del Vecchio è pubblicato sul n. 12 - agosto/settembre 1961 de "Il nostro Posillipo".

In II Classe vince ***Susanna***, di Giuseppe (Ciro) Brainovich, con a bordo il nostro Giovanni Iannucci (v. n.9 - maggio 2013 di questa rivista). In III Classe ripete il successo ***Lembo di Cielo*** di Carlo de Zerbi, con la moglie Ruth, il figlio Cippi, Esti e Postiglione.

Nella regata dei Tre Golfi

«BONA» vince l'ambita «Coppa Matarazzo»

Vittorie di classe di Susanna e Lembo di Cielo

La pioggia del mattino di domenica del 20 agosto, il perdurare del cattivo tempo per tutta la giornata e la serata, i bollettini meteorologici della Nato, quelli della nostra Aeronautica e le previsioni indicate dalla T.V. davano gli elementi atmosferici come «sabotatori» verso gli organizzatori e i partecipanti della regata dei «Tre Golfi» organizzata dal Circolo Remo e Vela Italia con la collaborazione dell'A.A. Soggiorno Cura e Turismo di Napoli, Latina e Salerno e il patrocinio del Comando Militare Marittimo del Basso Tirreno.

E se il presidente della Giuria ammirava pensoso mentre al tavolo di lavoro con i suoi collaboratori era intento all'assegnazione dei «compensi» da dare ai R.O.R.C. iscritti, gli equipaggi partecipanti riuniti nella stessa sede del C.R.V. Italia per un vermouth d'onore erano quanto mai ilari e «le nere previsioni» dei bollettini erano commentati con una certa arguzia che voleva dire che il giorno seguente, lunedì 21 agosto, data d'inizio della regata le cose sarebbero andate per il meglio; ed avevamo ragione.

Al mattino il sole splendente, il cielo più terso, il mare più ideale e il vento più confortevole del golfo partenopeo sono a favorire in grande letizia l'inizio della VII edizione della «Tre Golfi» per l'assegnazione della challenge «Coppa A. Matarazzo» che da anni vede in lizza tra i golfi di Napoli, Salerno e Gaeta i più agguerriti R.O.R.C. della nostra Marina da diporto.

L'odierna edizione della «Tre Golfi» ha visto in regata tredici barche, (la 14ª *Marylda* non partiva) così suddivise: 8 per la prima Classe, 1 nella seconda Classe e 4 della terza Classe.

La vittoria delle rispettive Classi è andata a *Bona*, *Susanna* e *Lembo di Cielo*.

Il percorso della regata questa volta era Napoli (Santa Lucia) Isola dei Galli (mare di Salerno), Punta-Ischia, e propriamente Punta Cornacchia, arrivo.

Delle 13 barche in regata solo nove condurranno a termine l'impresa, *Mait II*, che forse stava per bissare il successo del 1958 purtroppo all'altezza di Ponza, per una inopinata circostanza, era costretta ad abbandonare. (Al mattino i giornali del 23 agosto dolorosamente informeranno che sulla Milano-Bergamo il giovane Franco Monzino, il giorno 22 era morto in un incidente automobilistico). Pure Cipi (per tale dolorosa congiuntura) si ritirava.

Alla loro volta gli imponderabili del mare costringevano *Lasapur* e *Serena* ad abbandonare l'impresa che pur li aveva visti in un felice navigare. Il primo al ritorno dei Galli e il secondo nelle acque di Ventotene.

Alla partenza che ha luogo dal terrazzo della Rari Nantes gentilmente messo a disposizione della giuria, sono presenti autorità sportive, rappresentanti degli Enti turistici di Napoli, dirigenti e soci dei Circoli Nautivi in una incomparabile cornice di folla che dà una insolita vivacità al lungomare Caracciolo.

Alle 12 preciso viene dato il «via» e la bella avventura, si inizia con una spettacolare visione delle bianche vele svettanti nell'azzurro del cielo in una coreografia piena di suggestione.

Dal nostro punto di osservazione vediamo in primo piano in testa *Mait* in una gagliarda andatura dinnanzi a *Vagabonda* e *Pacifica* seguite dal secondo Classe *Susanna*. Più a largo è *Bona* con gli altri antagonisti della sua classe. Ancora più in fondo i terza Classe: in lieve vantaggio è *Ala di sogno*, *Keira* e *Lembo di cielo*, quest'ultima che manterrà per la bravura del suo equipaggio una di quelle sue condotte classiche di gara, sarà nella sua classe prima in tempo corretto dopo aver sconfitto una lunga, e stimolante ed appassionante lotta con *Ala di sogno* la quale pur arrivando prima in tempo reale, per il suo handicap di 35', in classifica finale è al secondo posto. *Susanna* nella sua classe non ha antagonisti e però regolerà in modo ammirevole per affermare le sue doti di barca e la perizia del suo equipaggio.

Il vento medio di ponente favorisce la bolina verso la punta della Campanella e la rotta per l'isola dei Galli. Dopo circa tre ore di navigazione tutte le imbarcazioni sono in vista delle acque salernitane.

A girare per prima l'isola dei Galli (1ª tappa) è *Mait II* alle ore 15,15. Seguono con graduali distacchi *Prima Stella*, *Susanna*, *Pacifica*, *Bona*, *Vagabonda*, *Cipi II*, *Lasapur*, *Ala di Sogno*, *Keira* e *Lembo di Cielo*.

Alle 16,35 *Susanna* è a chiudere la serie degli arrivi.

Pertanto ha inizio il secondo tratto del percorso e per le 22,40 del giorno 21 con diverse posizioni di rotta solo alcune delle imbarcazioni rientrano nelle acque partenopee mentre le altre si portano in fuori per dirigersi

Il secondo classe SUSANNA del dott. Brainovich vincitore di classe nella regata dei Tre Golfi.

Protagonisti della Regata dei Tre Golfi: a sinistra l'equipaggio di PRIMA STELLA (Sodo, Begliolli, Rossoldi ed i marinai Giacomino e Ciro) secondo classificato nella prima classe. - A destra, in primo piano, col C.P.I. in navigazione, il dott. Brumini, l'ing. Brunini ed il Com. Crovenna. Il CIPI si ritirava poi per il grave lutto che ha colpito il commendator Manzino, informato della tragica fine del figlio Franco mentre, al comando del MAIT II, era nettamente in testa alla classifica assoluta.

verso Ischia per dirottare, poi, verso Ponza (2ª tappa).

Nella notte il vento calò e il gruppo dei concorrenti si disgiunse dalle andature delle «proprie rotte».

Il mattino del 22 calme di vento mettono in difficoltà i regatanti e la circumnavigazione dell'isola di Ponza è quanto mai dura e il raggiungere la tappa del golfo di Gaeta costituisce una grande prova di abilità per gli equipaggi costretti ad alterne manovre. A Ponza è primo *Mait*, indi *Prima Stella*... più lontano *Ala di Sogno*, *Lembo di Cielo*,.. *Perdifea* e *Cipì*... *Baud* è sulla rotta buona. Intanto *Mait*, e dopo poco, *Cipì II*, come abbiamo detto, abbandonano.

Mentre quasi tutte le barche tirano in fuori, *Bona* scapolato Ponza che vira a sinistra con una indovinata direttiva di rotta, risalendo il vento, riesce a guadagnare cammino per cui dallo Scoglio rosso dell'isola di Ponza fino al traguardo di arrivo a Punta Cornacchia in quel di Ischia, *Bona*, aumenta sempre più il suo vantaggio spinta da un vento leggero che la farà arrivare per prima in tempo corretto e in tempo reale, affermando ancora una volta clamorosamente il successo della classe degli 8 metri stazzati a R.O.R.C., segnando una vittoria memorabile come lo fu nella prima edizione con l'8 M.S.I. *Miranda III* del Club Savoia.

E *Bona* ha coperto il percorso si può dire in tempo di record se concludeva la sua bella fatica agonistica

il nostromo EMPORIO E MOSTRA NAUTICA

LOANO
Via Aurelia, 2

ALASSIO
Palazzo Albertina 138 Porto

PIETRA LIGURE
Casella Postale 62

- Tutti i tipi di imbarcazioni in legno e in plastica, lancette, gozzi, fuoribordo, entrobordo, cabinati, motorsailers, yacht e cutter a vela per crociera e regate
- Abbigliamento nautico
- Accessori per imbarcazioni
- Strumentazioni di bordo
- Motori entrobordo e fuoribordo nazionali ed esteri
- Carte e pubblicazioni nautiche
- Equipaggiamento di sicurezza
- Attrezzature per sports nautici
- Compra e vendita imbarcazioni usate
- Consulenza e assistenza
- Assicurazioni

1332

alle ore 18,36 del 22 agosto e cioè dopo 36 ore e 47 minuti in tempo reale seguita da *Prima Stella* che seguiva un distacco di appena 9'.

Pacifica e *Susanna* sono state, specie nell'ultima fase della regata, le antagoniste più insidiose della barca di punta e il suo equipaggio ha saputo mantenere fede ad un impegno preso. Indi *Vagabonda* e *Dylna* che hanno fornito degli exploit di rilievo. Quest'ultima dava fondo alle 4,45 del mattino del giorno 23.

Ala di sogno arrivava alle 13,31 e *Lembo di cielo* alle 13,36 dopo un appassionante battagliare ottenendo così, come nel 1959 la vittoria di classe in tempo corretto, mentre la sua non meno forte antagonista era prima in tempo reale con un equipaggio non scevro di risorse agonistiche.

Alle 17.33 giungeva *Keira*.

Impeccabile l'organizzazione del C.R.V. Italia (e meritato riconoscimento va al Conte Marino Carace'olo, all'Avv. Garolla e al Comm. La Barbera) in collaborazione con l'Azienda Autonoma Cura e Turismo di Napoli. Soddisfatta come sempre l'assistenza della Marina Militare con i suoi apprestamenti.

Nella serata del 24 agosto presso la sede del C.R.V. Italia presenti le Autorità sportive, il Presidente della SE.VE.NA., le personalità dell'U.S.V.I., ed una folla di invitati, si procedeva alla premiazione dopo la quale faceva seguito un brillante ricevimento.

ANIELLO DI MARTINO
(Fotografie di Martino e Troncone)

LE CLASSIFICHE
REGATA DEI TRE GOLFI
COPPA MATARAZZO

(C.R.V. Italia - Napoli 21 agosto)

Diamo l'ordine d'arrivo in tempo, corretto e tra parentesi, quello reale.

1ª Classe:

1. *Bona* (C.N. Posillipo) t. E. Masciocchi, Em. Florenzano, Cicilliano, Del Vecchio e i marinai Longo e Amato in 24.23'1 (24.38'47") al quale, come prima assoluto in tempo corretto e in tempo reale veniva assegnata per il 1961 la challange «Coppa Matarazzo», e le coppe del Comune di Napoli e dell'Az. Soggiorno e Turismo; 2. *Prima Stella* (C. della Vela Roma) prop. e tim. Dr. Sada eq.: Rossaldi, F.M. Di Paolo, Buglielli e Randuggio, alla quale andava la Coppa E.P.T. in 23'46'30" (35.56'05"); 3. *Pacifica* (C.V. Roma) t. M. Giannini; eq.: Signora Giannini, I.P. S'nclair, L. Giannini, U. Coppo e H. Brown, alla quale andava la Coppa Aut. Club Napoli, in 30.28'37" (36.25'47"); 4. *Vagabonda* (C.R.V. Italia) t. e prop. Ing. Valenzuela eq.: Gloria e Donatella Valenzuela, Marino e Capolino, in 30.59'36" (37.8'15"); 5. *Dylna III* (C.V.R. Italia) t. e prop. D'Ascoli, eq.: Di Marco, Marotta e Visocchi in 3.43'27" (40'45'). Rit. *Mait II*, *Cipi*, e *Lazzapur*.

2ª Classe:

1. *Susanna* (Y.C. Tigullio) t. E. Brainovich eq.: Sig.ra Alba Brainovich, T.V. Iannucci e T.V. Brancaccio, in 28.25'59" (35.15'), alla quale andava la Coppa «C.R.V. Italia». Non partita *Matilda*.

3ª Classe:

1. *Lembo di Cielo* (Y.C.C. Savoia) t. e prop. Dr. C. De Zerbi, eq.: yachtwoman Ruth Dr Zerbi, Esti, G. de Zerbi e Postiglione, al quale andava la coppa dell'Ammiragliato, in 29.13' e 22" (49.35'13"), prima in tempo compensato; 2. *Ala di Sogno* (C.C. Napoli) t. e prop. M. Simeone, eq.: Carrelli, De Luca, A. Simeone e D'Elia al quale andava la Coppa C.V.R. Italia, in 40.20'10" (49.31'25"), prima in tempo reale; 3. *Kerra* (Lega Navale Anzio) t. Gallinari eq.: Longhi Cardini, Sabatini e Giraev, in 43.50'40" (55.00). Rit. *Serena*.

Il Presidente della A.A. Soggiorno di Napoli consegna a Masciocchi, il valido timoniere di BONA, la coppa ed i trofei conquistati dalla scafa del C.N. Posillipo con la sua vittoria tra i BORC prima classe nelle Tre Golfi. Compiaciuto, a sinistra, il dott. Carbone, Presidente del C.N. Posillipo.

Nino Simeone, timoniere di ALA DI SOGNO, secondo classificato nella terza classe, riceve la Coppa del C.R.V. Italia dalle mani del principe Caracciolo alla presenza del Col. Arcipreste della SE.VE.NA.

POSTILLE

- Il Campionato Europeo della Classe Lightning del 1959 si svolge ad Anzio dal 15 al 17 settembre, preceduto dal Campionato Italiano, entrambi organizzati dalle Flotte di Roma e della Sezione di Anzio della L.N.I.. Particolarmente fastosi sono i ricevimenti: la premiazione del Campionato Italiano avviene nel Castello Chigi a Castelfusano; la cerimonia d'inaugurazione del Campionato Europeo si svolge nel Castello Chigi della Rovere, con l'ospitalità di Sigismondo Chigi Albani IX Principe Farnese, Presidente del Circolo Canottieri Tevere Remo; la premiazione avviene a Roma presso la sede del Circolo della Vela Roma, presieduto da Ludovico Spada Veralli Potenziani IV Principe di Castel Viscardo.

Alle spalle di ***Fandango II*** si classificano:

2°. ***Vincenzina*** (6728 - Catello Russo, Alfonso Castellano, Pasquale Russo - C.V. Stabia)

3°. ***Turbine*** (Mario Merola, Mario Lo Sardo, Eugenio Cannada - Se.Ve.Na.)

4°. ***Albatros*** (6963 - Spyros. Bonas , Cr. Bonas, St. Bonas, Piraeus Sailing Club)

5°. ***Triaina*** (6943 - Principe Constantino di Grecia, la sorella Principessa Sofia, Odysseus Eskitzoglou, Piraeus Sailing Club)

6°. ***Kathrin*** (R., R. Nordstrom, Lila Nordstrom - Finlandia)

L'anno successivo Costantino di Grecia è impegnato nella Classe Dragone e sbarca la sorella Sofia per imbarcare per la Settimana Velica Internazionale di Napoli un certo Paul Elvströem. All'Olimpiade è a bordo Georgios Zaimis, mentre la sorella Sophia è riserva della squadra greca; al Ballo dei Re, incontra il futuro marito e Re di Spagna Jaun Carlos, anche lui velista con i vari Bribon.

Com'è noto Costantino vince l'Oro Olimpico, ma l'anno successivo è nuovamente su ***Triaina*** e si aggiudica il Campionato Europeo che si svolge a Corfù, superando per solo 0,75 punti ***Fandango II***, che questa volta batte i colori del Circolo Nautico Posillipo con Gaetano Pesce al timone, Antonio Molfini e Gino Ucchiello. Terzo si classifica Catello Russo su ***Vincenzina***.

- La flotta italiana dei Lightning ha annoverato sempre timonieri di rilievo internazionale, come dal seguente riepilogo.

EUROPEAN CHAMPIONS

Year	Place	Champion	Runner-Up
1956	La Bordee de Tribord La Neuville, Switzerland	Ralph Camardella, Italy, F. 191 No. 4122	Franco Cavallo, Italy F. 223, No. 4966
1957	Royal Y. C. of Greece Phaleron Bay, Athens	Gaetano Pesce, Italy F. 191, No. 6390	Franco Cavallo, Italy F. 223, No. 4966
1958	Oura Nylands Segel Forening, Finland	Franco Cavallo, Italy F. 223, No. 4966	Gaetano Pesce, Italy F. 191, No. 6390
1959	Club Vela di Roma Anzio, Italy	Franco Cavallo, Italy F. 223, No. 7422	Catello Russo, Italy F. 237, No. 6728
1960	Yacht Club Lucerne Lucerne, Switzerland	Franco Cavallo, Italy F. 223, No. 7422	Claude Lambelet, Switzerland F. 169, No. 7467
1961	Royal Y. C. of Greece Corfu, Greece	HRH King Constantine Athens, Greece F. 287, No. 6943	Gaetano Pesce, Italy F. 191, No. 7212
1962	Merenkavijat Y. C. Helsinki, Finland	Maurizio di Segni, Italy F. 318, No. 7238	Carlo Postiglione, Italy F. 191, No. 7212
1963	Circolo Velico Stabia Stabia, Italy	Stelios Bonas, Greece F. 251, No. 8397	Catello Russo, Italy F. 237, No. 6728
1964	Cercle de Neuchatel Neuchatel, Switzerland	Stelios Bonas, Greece F. 251, No. 8397	Giorgio Fecanti, Italy F. 278, No. 7534
1965	Circolo Canottieri Napoli Naples, Italy	Guido Tulli, Italy F. 312, No. 9322	George Andreadis, Greece F. 286, No. 9447
1966	Royal Y. C. of Greece Phaleron Bay, Athens	George Andreadis, Greece F. 286, 9447	Alfred Lanz, Switzerland F. 169, No. 8396
1967	Nasijarvi Sailing Club Lake Nasijarvi Tampere, Finland	Catello Russo, Italy F. 237, No. 8492	Stig Haglund, Finland F. 166, No. 9166
1968	Regattaverein Brunnen Brunnen, Switzerland	Guido Tulli, Italy F. 381, No. 10740	Dag Bjurstrom, Finland F. 394, No. 8211

PERSONAGGI DELLA VELA

Collaboratore competente ed informato Francesco Toti Gandolfi è anche un lettore attento a cui non sfuggono le sviste che non mancano mai in una materia così complessa come la storia dello yachting. Infatti ci ha segnalato un'imprecisione nel numero di febbraio u.s. e ce l'ha segnalata insieme ad una preziosa nota informativa, molto interessante, su un personaggio della vela internazionale finora poco conosciuto. Grazie Toti.

CARLETON MITCHELL & *FINISTERRE*

FRANCESCO TOTI GANDOLFI

ERRATA CORRIGE all'articoletto pubblicato sul n. 126 - febbraio 2023, pag.30.

Il nostro Francesco Gandolfi, ha segnalato che nell'articoletto precedente ho erroneamente indicato quale costruttore di ***Prima Stella*** il Cantiere Baglietto, mentre la barca è stata costruita nel 1956 dal Cantiere Sangermani.

Ringrazio Francesco, perché mi ha anche permesso di individuare un altro mio errore: nel n 115 – marzo 2022 ho attribuito a ***Magia*** il n. v. 1361, che, invece, è il n.v. di ***Prima Stella***.

Inoltre, la cortese segnalazione è stata anche l'occasione per ricevere, sempre da Francesco Gandolfi, ulteriori e significative notizie su Gabriello M. Giannini, ***Pacifica*** e sullo skipper, scrittore e fotografo Carleton Mitchell, come qui di seguito, che Francesco ha voluto arricchire anche con una splendida foto eseguita da Bert Richner di ***Pacifica*** al comando di Carleton Mitchell. (***a cura di Sergio Pepe***)

L'edizione 1961 della Giraglia vide alla partenza, ed era la prima volta, una barca americana, uno yawl del 1949 disegnato da Sparkman & Stephens; era di proprietà di Gabriel M. Giannini, un fisico nato in Italia dove aveva lavorato con Enrico Fermi, collaborazione che continuò anche negli Stati Uniti, tanto che Giannini fu tra i titolari del brevetto statunitense relativo all'energia atomica.

Fondata la G.M. Giannini & Co., che si occupava di attrezzature per il controllo di motori a reazione di sistemi di guida per missili, Giannini ebbe i mezzi per dedicarsi con successo alla vela, con diverse barche, tutte di Sparkman & Stephens, con le quali vinse anche un paio di Miami-Nassau. Dopo quella del 1960, vinta appunto con ***Pacifica***, la affidò al famoso skipper, scrittore e fotografo Carleton Mitchell perché la portasse in Mediterraneo, dove aveva intenzione di passare le vacanze di alcun degli anni a seguire.

Carleton Mitchell fa di buon diritto parte della Hall of Fame della vela d'altura; velista appassionato già dall'infanzia al punto che esiste un questionario nel quale, a 12 anni, alla domanda "cosa vuoi fare da grande?" aveva risposto "voglio andare a vela e scriverne".

Al termine della Seconda Guerra Mondiale, in cui Mitch come era in genere chiamato prestò servizio come fotografo nella Marina degli Stati Uniti, acquistò una barca disegnata da John Alden, la chiamò ***Carib*** e fece rotta verso i Caraibi. L'esperienza fornì la base per il suo primo libro, Islands to Windward, che innescarono le prime ondate di barche americane verso i Caraibi.

Dopo ***Carib*** acquistò una barca di 58 piedi, poco meno di 18 metri, un disegno di Philip Rhodes a deriva mobile, che chiamò ***Caribee***; ci vinse una regata transatlantica e scrisse Passage East, tuttora un classico della navigazione di altura vera.

L'esperienza con ***Caribee*** lo convinse dell'eccellenza della deriva mobile per avere contemporaneamente una buona capacità di risalire il vento, anche quando è forte, e la possibilità di passare anche su fondali relativamente bassi e avvicinarsi molto a riva. Nel 1954 contattò Olin Stephens con una serie precisa di richieste, soprattutto relative all'abitabilità che voleva eccellente per poterci fare regate e crociere anche molto lunghe, e alcuni suggerimenti su come realizzarli; il risultato fu ***Finisterre***, 11 metri e 75 fuori tutto e 8,40 al galleggiamento per una larghezza di oltre 3 e 40, e quindi con un'eccellente abitabilità e un'ottima stabilità di forma, per un pescaggio, a deriva alzata, di solo un metro e 20, che aumentava di un metro una volta abbassata.

La carriera agonistica di ***Finisterre*** sfiora l'incredibile, basti solo ricordare le vittorie nella Regata delle Bermuda del 1956, 1958 e 1960, tre edizioni consecutive essendo la Bermude biennale; la barca fu tuttavia

utilizzata molto più per girare il mondo che per regatare, Mitch disse all'altro famoso scrittore di mare e vela, John Rousmaniere, che secondo lui per ogni miglio percorso in regata ***Finisterre*** ne aveva fatti almeno 10 in crociera. Ai successi agonistici contribuì senz'altro l'eccellente equipaggio, del quale faceva parte anche Dick Bertram che, acquisita la licenza della carena per motoscafi d'altura inventata da Ray Hunt, coinvolse Mitch nella Miami-Nassau del 1960. Con Dick Bertram al timone e Carleton Mitchell come navigatore il ***Moppie*** vinse la gara, lanciando Bertram come costruttore di eccezionali motoscafi d'altura.

Mitch fu un grande amante dell'Italia e in particolare della Liguria, a Portofino fu in più di un'occasione ospite di Beppe Croce, cui lo legava una consolidata amicizia; per la rivista di National Geografic scrisse eccezionali corrispondenze.

Carleton Mitchell è mancato nel 2007, quasi novantasettenne. (***foto di "Finisterre" dal sito S&S***)

Ancora spettacolo con le regate nazionali di canottaggio sul campo del Lago Patria di Napoli. I campionati juniores, come ci racconta Sergio Pepe, sono una vera fucina di futuri campioni per le squadre azzurre.

GIULIO CESARE CARCANO, L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI ALLA XVI OLIMPIADE DI MELBOURNE NEL 1956 E OLTRE

(parte quattordicesima - 1° gennaio / 31 luglio 1967
Campionato Italiano Juniores - 2 con e 4 senza)
SERGIO PEPE

La penultima gara in programma il 16 luglio 1967 al Lago di Patria è il due di coppia, che aveva visto iscritti 8 equipaggi. Dopo le batterie del giorno prima, sulla linea di partenza sono 6 imbarcazioni. Questa volta Riccardo Carbone non ha fotografato l'arrivo del primo, ma del secondo e del terzo, entrambi triestini. Nella ***foto n. 1*** alla corsia n. 1 è il misto C. Marina Mercantile Nazario Sauro e C.C. Saturnia con Marino Fragiacomo e Adriano Ritossa, freschissimo Tricolore in singolo, mentre all'acqua n. 2 il G.S. VV.F. Francesco Ravalico di Trieste con Giuseppe Bresich e Giorgio Vecchiet. Come da foto, i due doppi si classificano rispettivamente secondo e terzo.

Foto 1

E il primo? Torna sul podio l'Aquila di Mandello del Lario, che dimostra di non aver mai smesso di volare. Il doppio è composto da Umberto Scola e Fabio Cantoni ed è allenato da un certo Giuseppe Moioli, che tuttora si prende cura dei guzzini: **https://www.spazio50.org/giuseppe-moioli/**

Dal Lago di Patria il doppio Scola - Cantoni spiccherà il volo, conquistando ulteriori 79 primi posti, soli 2 secondi e 1 solo terzo, in complessive 83 regate in Italia e all'estero, anzi il primo successo mondiale sarà raggiunto a Ratzeburg appena due settimane dopo questo primo titolo italiano, ma non precorriamo i tempi, anzi gli articoli…

Nelle ***foto n. 2*** Umberto Scola e Fabio Cantoni.

Foto 2

Foto 3

La ***foto n. 3*** è particolarmente significativa perché ritrae la consegna del Trofeo di Campione d'Italia e della Coppa dell'Unione degli Industriali da parte dell'avv. Giuseppe Guerrera, Consigliere della FIC, poi Vice Presidente e nel 1974 insignito dal CONI della Medaglia d'Oro al Marito Sportivo. Il catanese avv. Giuseppe Guerrera è stato più volte accompagnatore delle nazionali di canottaggio.

La ***foto n. 3***, riprende a destra l'allenatore in seconda Italo Ratti, già timoniere delle Aquile Rosse, che nella ***foto n. 4*** vediamo ritratto (il secondo accosciato a sinistra) il 2 agosto 1953 a Castel Gandolfo, insieme all'allenatore Angelo Alippi e ai vogatori dell' 8 fresco vincitore dei Campionati Italiani: Giuseppe Moioli, Elio Morille, Angelo Vanzin, Giovanni Zucchi, Francesco Lazzari, Attilio Cantoni, Marco Carri, Giancarlo Lozza, tutti nomi che dal 1948 hanno fatto parte della Storia del

Canottaggio internazionale. Del resto, questi articoletti hanno preso lo spunto dal battesimo olimpico del sistema inventato per le Aquile Rosse nel 1956 dall'ing. Giulio Cesare Carcano, e si stanno avviando alla conclusione con i successi del doppio, che consentono alla Moto Guzzi di mantenersi sempre ai vertici mondiali.

Foto 4

Nella ***foto n.5*** Scola e Cantoni con i premi vinti e nella ***foto n. 6*** il doppio secondo classificato con Marino Fragiacomo (C. Marina Mercantile Nazario Sauro) e Adriano Ritossa (C.C. Saturnia), sempre premiati dall'avv. Giuseppe Guerrera.

Nel frattempo si stanno sistemando sulla linea di partenza gli otto per l'assegnazione dell'ultimo titolo italiano in palio: alla prossima puntata.

Foto 5

Foto 6

L'APPELLO DA NOI LANCIATO SUL NOTIZIARIO 127 È STATO RACCOLTO . . .

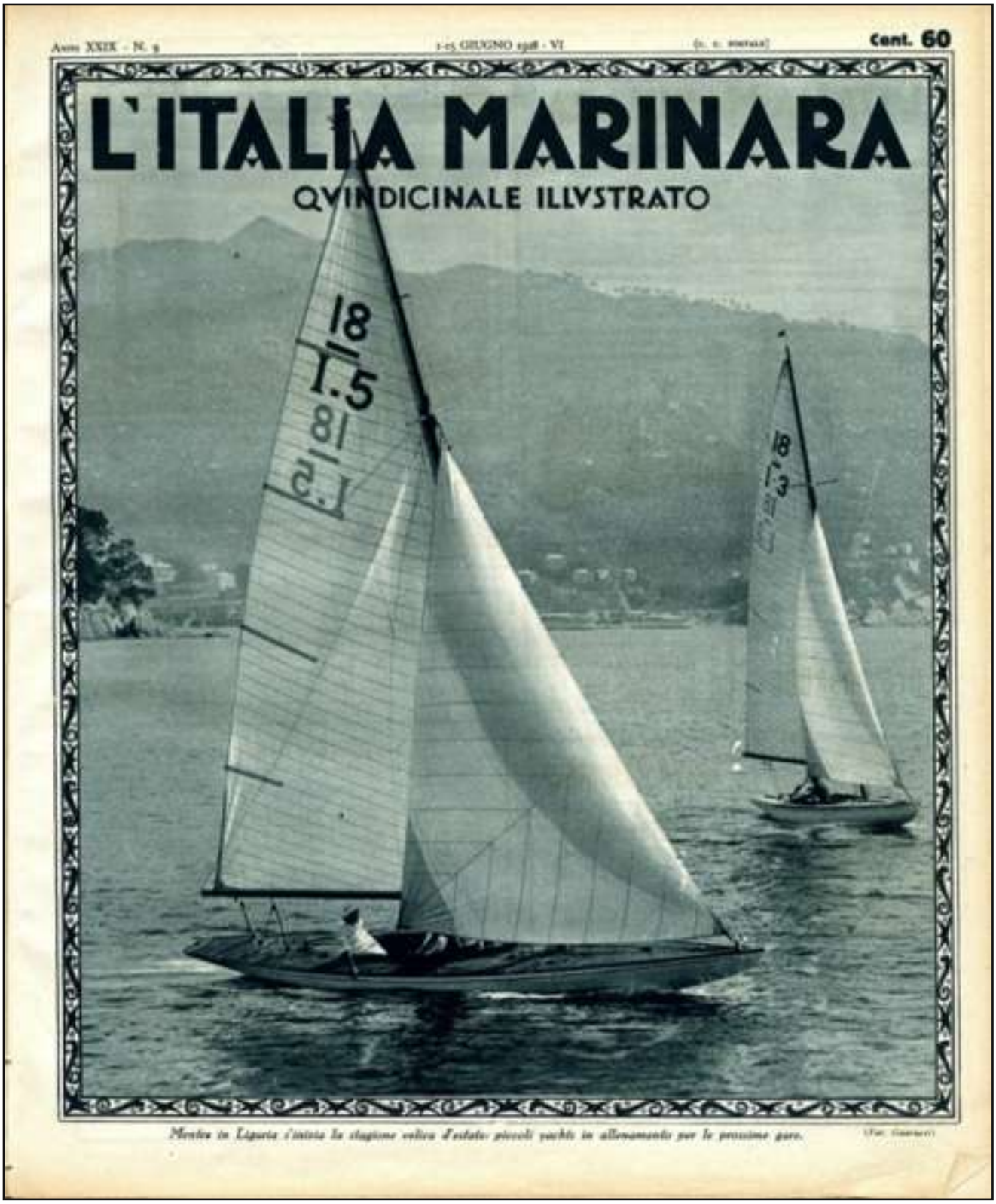
Con piacere pubblichiamo l'importante risposta del lettore Michele Schiesaro che non solo è riuscito a soddisfare una nostra curiosità, ma anche a rinverdire una passata amicizia che darà i suoi frutti.

Spett.Le Redazione CSTN,
sono un Vostro fedele lettore da quando ho conosciuto oramai diversi anni fa il vostro Socio Paolo Rastrelli durante un Salone Nautico di Genova.
Sono un disegnatore navale con una grande passione per la storia dello yachting. Proprio a tal proposito, ho conseguito un Dottorato di ricerca presso l'Università di Genova elaborando una tesi sull'evoluzione della cantieristica navale italiana dal secondo Dopoguerra ai primi anni Settanta.
Nell'ultimo numero che mi avete spedito, ho visto una vostra richiesta riguardo il desiderio di ricevere maggiori informazioni inerenti una particolare classe di imbarcazioni a vela apparsa negli anni Venti del secolo scorso.
Mi sono permesso così di fare una veloce ricerca attraverso alcune pubblicazioni storiche della mia biblioteca personale con l'intento appunto di fornirvi alcune informazioni sperando possano essere a Voi gradite.

La nascita della classe internazionale 18 piedi avviene nel 1919 con l'obiettivo di sostituire quella dei 5 metri S. I. Tale classe viene pensata come intermedia tra i 12 piedi da un lato e i 6 metri S.I. dall'altro.
La zona dove trova un maggior fermento è la costa ligure tanto che alcuni yachtsman locali si fanno commissionare alcuni 18 piedi dai più famosi cantieri del territorio. Così il primo scafo costruito in Italia è datato 1921 ed è realizzato da Baglietto su progetto proprio di Vincenzo Vittorio. La barca è destinata ad Angelo Rosini e viene chiamata "Zesi" (numero velico I-1). Ha una lunghezza di 8.69 m., un dislocamento di 1.48 tonn. e una superficie velica di 26 mq che le permette di essere veloce con poco vento.
Sempre nello stesso anno viene realizzata "***Melusina***" (I-2) per il gentleman driver Eugenio Moscatelli e si caratterizza per una lunghezza in coperta di 8.25 m., una larghezza di 1.70 m., un pescaggio di 1.20 m., un dislocamento di 1360 kg ed una superficie velica di 29 mq.
Viene, inoltre, impostata "***Twins***" (I-4) per il Dott. Max Oberti e l'ing. Emilio Oberti. Questi i dati tecnici salienti: lunghezza 8.95 m., dislocamento 1.53 ton. e 31 mq di superficie velica.
I suddetti scafi si presentano lo stesso anno a Sturla alla linea di partenza delle regate organizzate dal Club Nautico Ligure.
Nel 1922 Baglietto produce i seguenti scafi:
"***Annik III***" (I-3) l'unico progettato dal celebre yacht designer di Fairlie William Fife per Eddie Isnardi, "***Cora II***" (I-6) per Giuseppe Roggero e "***Gigliola***" (I-7) per Leone Leone. Quest'ultimo viene considerato dallo stesso Vincenzo Vittorio il più veloce della classe.
Nel resto dell'Italia tale classe internazionale non riesce più di tanto ad avere un grande sviluppo e viene definitivamente soppressa nel 1928 in occasione della riunione dell'International Yacht Racing Union a Londra. Ciononostante gli yacht prodotti continueranno a regatare ancora per qualche anno sia lungo la Riviera Ligure sia lungo la Costa Azzurra.
Si può pertanto concludere che, sulla base di quanto sopra descritto, emerge il carattere prevalentemente locale di questa poco fortunata classe internazionale che, a differenza delle sue più fortunate sorelle maggiori, non è riuscita ad imporsi sulla scena nazionale.

Resto a vostra disposizione in caso abbiate bisogno di eventuali chiarimenti od ulteriori informazioni. Dovrei avere anche alcune foto dell'epoca. Fatemi sapere se vi possono essere d'interesse.
In attesa di un vostro cortese riscontro, vi auguro buon vento e buon lavoro.
Cordialmente
Michele Schiesaro

1928, Santa Margherita Ligure. Splendida foto dalla rivista della Lega Navale Italiana "L'Italia Marinara" che ritrae due imbarcazioni della classe 18 piedi. Aspettiamo notizie per completare la storia di questa classe, poco conosciuta.



Attilio Pratella (1856/1949) vedutista scuola napoletana. Pescatori sul molo, 1900 ca.Veduta di Palermo.