



NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

www.cstn.it

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana Sezione di Napoli
via Sedile di Porto, 33 - 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 V - N° 53

NOTIZIARIO ON-LINE

Gennaio 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|-------------------------------------|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Eroi da non dimenticare | pag. 19 |
| • I nuovi orizzonti del CSTN | pag. 2 | • Le navi di Ithaca | pag. 20 |
| • Benvenuto Direttore | pag. 3 | • Piroscavo "Conte Verde" | pag. 25 |
| • Ricordi di Paul Elvstrom | pag. 5 | • Libri in vetrina | pag. 26 |
| • Mario Capio | pag. 9 | • Dal "topo di biblioteca" | pag. 27 |
| • Lo Snipe | pag. 12 | • Le Copertine della Rivista LNI | pag. 28 |
| • La Prima navigazione a vela | pag. 15 | | |

EDITORIALE

FELICE ANNO NUOVO A TUTTI I NOSTRI LETTORI.

Entriamo nel sesto anno di vita del "Notiziario". Ci anima lo stesso entusiasmo e la stessa passione che nel 2012 ci hanno spinti a dare inizio alla sua pubblicazione. Siamo fermamente decisi a continuare migliorando e crescendo sempre più.

Grazie a tutti i lettori che inviano messaggi di apprezzamento e di stima dandoci la carica per andare avanti.



*La mezza galera sarda
"L'Aquila"
(Quadro di anonimo
del XIX secolo.
Genova-Pegli, Museo
navale).*

Hanno collaborato:

*Franco Belloni, Pippo Dalla Vecchia, Carmine Di Santo, Maurizio Elvetico,
Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

I NUOVI ORIZZONTI DEL CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

Un'importante incontro si è tenuto lo scorso 28 dicembre nella Sezione di Napoli della Lega Navale al Molosiglio per progettare il futuro del "Centro Studi" ed organizzare la sua nuova sede in via di completamento dopo i complessi lavori necessari per ristrutturare gli spazi concessi nel 2012 dalla Marina Militare.

La riunione è stata promossa dal Commissario Straordinario della Presidenza Nazionale, amm. Romano Sauro, venuto appositamente da Roma ed accompagnato da Alberto Scuccimarra dell'Unità Supporto Strutture Periferiche della stessa Presidenza Nazionale. Oltre ai suddetti erano presenti: il generale Antonio Gagliardo (Delegato Regionale LNI), l'avv. Alfredo Vaglieco (Presidente della Sezione LNI di Napoli), Giancarlo Mereghini (Vice Presidente della Sezione LNI di Napoli), il C.V. Clemente Costigliola (Commissario Straordinario della Sezione LNI di Bacoli) e Paolo Rastrelli (Segretario del CSTN).

Secondo il disposto dell'art. 34/6 del Regolamento allo Statuto della Lega Navale Italiana "Il Centro Studi Tradizioni Nautiche, con sede a Napoli, è Centro Culturale di interesse nazionale" e per tanto ad esso va applicato il "Regolamento dei Centri Culturali" edizione 2016 approvato ed emanato dalla Presidenza Nazionale con deliberazione n° 136 del 15 marzo 2016.

La prima conseguenza del nuovo ordinamento è stata la composizione del "Comitato Tecnico-scientifico" (ex Comitato di Gestione) chiamato a gestire il CSTN e che risulta così composto:

- Antonio Gagliardo, **Direttore del Centro**, che conserva anche la carica di Delegato Regionale LNI;
- Paolo Bembo (direttore rivista LNI) in rappresentanza della Presidenza Nazionale;
- Carlo Rolandi (Presidente Onorario FIV);
- Alfredo Vaglieco, Presidente della Sezione LNI di Napoli;
- Vasco Fronzoni, socioLNI e da sempre collaboratore scientifico del CSTN;
- Paolo Rastrelli (Segretario del CSTN).

Il coinvolgimento diretto della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana nella gestione del CSTN è un evento estremamente positivo che agevolerà, incrementandoli, i valori di cui il CSTN è da sempre portatore come la conservazione e la diffusione della cultura e delle tradizioni della marineria.

La riunione si è chiusa con l'impegno formale del Presidente Vaglieco di rendere usufruibili e completi di tutto quanto necessario i locali della nuova sede del CSTN entro il 28 febbraio 2017.

L'ambito traguardo raggiunto proprio quando il CSTN è diventato maggiorenne (1998-2016), corona diciotto anni di lavoro di quanti, Soci e semplici appassionati, dedicando volontariamente tempo ed energie, hanno creduto nell'istituzione CSTN e si sono adoperati per la sua crescita e diffusione lottando spesso caparbiamente contro difficoltà di ogni genere, ostruzionismo e diffuso disinteresse. Onore al merito.

Torneremo presto a parlare di progetti, degli obiettivi e dei nuovi traguardi da raggiungere con la speranza di trovare sempre persone generose e disponibili a seguirci, aiutarci ed a collaborare sia pure con un semplice consiglio o suggerimento per la crescita del nostro "Centro Studi Tradizioni Nautiche".



CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE (CSTN)

Il generale dei Carabinieri a riposo (. . . si fa per dire!) Antonio Gagliardo, classe 1941, Delegato Regionale della Lega Navale Italiana, è il nuovo Direttore del CSTN in sostituzione del dimissionario Guido Barbati in carica dal 1999 al 2016. Antonio, come abbiamo l'onore di chiamarlo, è una persona di grandi capacità umane e professionali, appassionato velista e navigatore, ma anche scrittore e poeta. Estremamente attento e disponibile ha accettato con generosità ed entusiasmo la nuova carica conoscendo ed apprezzando le infinite potenzialità del CSTN che saprà mettere ulteriormente in luce. Come confermeranno certamente i fatti: è una fortuna averlo al timone del CSTN. Per presentarlo ai nostri lettori e dargli il benvenuto di tutta la redazione del Notiziario gli abbiamo posto qualche domanda.

BENVENUTO DIRETTORE !



D. Abbiamo appreso con piacere e soddisfazione la tua nomina a Direttore del CSTN. Con quali propositi ti accingi a ricoprire la carica e cosa pensi del successo che il CSTN è riuscito a conquistarsi fino ad ora?

R. *Ho accettato la proposta dell'incarico per alcuni motivi di fondo che sono nel DNA del CSTN: in primis, perché tutto ciò che è cultura, mare, ambiente, solidarietà e sviluppo tecnologico mi affascina e coinvolge; poi, perché il "Centro Studi" è un eccellente microcosmo all'interno della Lega Navale Italiana, che ha già dato prova di esaltare il mondo della ricerca d'archivio e della diffusione culturale connessa all'esercizio di attività marinesche, rendendosi utile sia alla Lega Navale, sia al più vasto panorama esterno, interagendo con soggetti culturali del massimo spessore, come le Università agli studi Parthenope. Questo mi dà sprono per allargare il campo verso altre entità di ricerca, studi e istituzioni, pubbliche e private, estendendo possibilmente l'ambito territoriale (nazionale ed internazionale), ambito che, per certi versi, è già riuscito a conquistare.*

D. Tanto è stato fatto e tanto si può ancora fare. Cosa pensi di fare per migliorare ulteriormente la diffusione della cultura e delle tradizioni marinesche?

R. *Tutto ciò che mi coinvolge mi attira ed attiva per esprimermi al limite delle mie possibilità. Ciò, naturalmente, non vuol dire che faccio tutto bene, sarei un presuntuoso; ma mi impegno di fare al meglio, utilizzando la mia esperienza complessiva, allenata soprattutto ad esprimermi con senso di responsabilità, umiltà e spirito di servizio. I propositi sono quelli di sfruttare al massimo le enormi potenzialità del CSTN e procedere lungo i sentieri che sono stati già ben tracciati ed efficacemente sperimentati nei percorsi da chi mi ha preceduto.*

D. Tutti sanno che sei un esperto velista ed un audace navigatore abituato quindi ad affrontare il mare favorevole ed anche quello avverso. Come pensi di affrontare l'indifferenza generale verso tutto ciò che è cultura a cominciare all'interno della Lega Navale?

R. Credo che non occorre mirare ad obiettivi fantastici, sin da subito, ma a disegnare, con l'apporto di tutti i componenti del Comitato (che certamente hanno più esperienze specifiche di me) quelle possibili e appropriate linee strategiche e procedurali con chiari obiettivi da raggiungere sui temi centrali che racchiudono le funzioni, i mezzi e le finalità del CSTN , e, ovviamente, non venire meno nell'attuazione di ciò che si pianifica. Se poi si riuscirà a fare anche cose fantastiche, voglio dire che vadano oltre le aspettative, sarà una gratificazione aggiunta per tutti noi, per aver fatto bene e di più per una causa nobile dello sviluppo della cultura, della ricerca e del sostegno alle attività dell'ambiente marino, ricreative, sportive e legalitarie, soprattutto attivando i giovani. Quanto alla mia capacità di velista, andiamoci piano: sono solo un appassionato e coraggioso uomo di mare approdato all'esercizio della vela solo ad avanzata età; però ho già fatto tre Giri d'Italia a vela, percorrendo tutte la Aree Marine Protette per portare alle persone incontrate nei diversi luoghi d'approdo, soprattutto ai giovani, un simbolico messaggio d'amore per il mare e di rispetto per l'ambiente marino. Durante il percorso, fatto con la mia imbarcazione a vela, "La Fedelissima", che ha toccato anche molti paesi esteri del Mediterraneo, ho presentato il mio libro di poesie composte sui diversi temi dell'ambiente e sui sentimenti che si provano vivendo a contatto con il meraviglioso e delicato ecosistema mediterraneo (uomo compreso), il cui ricavato di vendita è stato devoluto in opere di beneficenza. Ho provato in tutto questo un'enorme gratificazione, soprattutto dello spirito, che ha ripagato ogni mio sforzo.

Grazie Antonio e buon lavoro. Saremo sempre a collaborare insieme per le sfide che ci attendono.



La "Fedelissima" l'imbarcazione delle lunghe navigazioni di Antonio Gagliardo.

È in corso il trasferimento del CSTN dalla sede di via Sedile di Porto alla nuova sede al Molosiglio, operazione delicata e complessa per la quantità di materiale archiviato da trasferire. I lettori e quanti interessati a contattare il CSTN sono invitati a prendere nota del nuovo indirizzo postale restando invariati tutti gli altri contatti che per comodità si ripotano.

**CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE DELLA LEGA NAVALE ITALIANA
c/o SEZIONE DI NAPOLI - Porticciolo Molosiglio - 80133 NAPOLI**

telefono: 081/420.63.64 e-mail: info@cstn.it sito web: www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN e-mail: redazione@cstn.it

cellulare segretario: 339.566.00.19

I GRANDI DELLA VELA

La recente scomparsa di Paul Elvström, come una gigantesca eco senza fine che si ripercuote nell'etere, ha fatto il giro del mondo e non poteva essere diversamente perché Elvström è stato un "monumento" per lo sport della Vela. Non c'è stato giornale, rivista o sito internet che non gli abbia dedicato ampi spazi ricostruendo una vita dedicata alla sua grande passione che oltre i trionfi agonistici sui campi di regata è diventata anche il suo lavoro.

Chi ama lo sport della Vela, deve essere grato a questi personaggi.

Per Napoli, dove ha vinto l'ultima delle sue quattro medaglie olimpiche e dove ci sono velisti che l'hanno conosciuto ed apprezzato, era doveroso ricordarlo e il "Notiziario" interprete di questo sentimento pubblica orgogliosamente i contributi "esclusivi" di Carlo Rolandi che quando lasciò la Star per passare al Soling chiamò "Zio Paul" la sua barca costruita Elvström e di Pippo Dalla Vecchia che fu suo avversario nella classe FINN

RICORDO DI

PAUL ELVSTRÖM



LA SCOMPARSA di PAUL ELVSTRÖM di Carlo Rolandi

A circa dieci anni di distanza dalla scomparsa di Tino Straulino, un altro grande Campione della Vela mondiale ci ha lasciato. Il 7 dicembre nella sua casa di Hellerup in Danimarca ha chiuso la sua vita terrena Paul Elvström, Campione Olimpico danese che ha segnato la storia dello Yachting internazionale. Sono così scomparsi i due velisti che hanno dettato legge per molti decenni nella Vela mondiale: il primo, Tino Straulino, ufficiale della Marina Militare italiana, che ha arricchito il palmares della Federazione Italiana Vela con medaglie olimpiche e titoli mondiali regatando nella Classi olimpiche; l'altro, Paul Elvström, che ha caratterizzato la Vela mondiale per tanti anni aggiudicandosi per ben quattro volte la medaglia d'oro nelle Olimpiadi disputatesi dal 1948 al 1972 e vincendo numerosi titoli mondiali in diverse Classi Internazionali riconosciute dall'allora IYRU, diventata poi ISAF ed oggi World Sailing. Ho avuto modo di incontrare sia Paul che Tino durante i miei quasi ottanta anni dedicati allo Sport della Vela, con Tino ho diviso finanche la preparazione e la partecipazione alla regata olimpica di Napoli nel 1960 nella Classe Star, con Paul pur regatando in Classi diverse ho avuto modo di incontrarlo e familiarizzare con lui fin dalla sua prima partecipazione ai giochi olimpici del 1948 quando a Torquay vinse la sua prima medaglia d'oro regatando nella Classe Firefly. Due caratteri diversi, due timonieri con impostazioni differenti: Tino legato alla tradizione della Marina Militare e quindi rigido nei comportamenti, Paul giovane ventenne che seguiva il suo istinto naturale: quello di diventare un velico di eccezione seguendo una rigida preparazione. Lo ricordiamo quando veleggiava di inverno sui gelidi mari della sua Danimarca per sottoporsi ad un addestramento che lo avrebbe reso meno vulnerabile durante le regate; ed ancora ricordiamo i suoi momenti di depressione psichica quando lo stress degli allenamenti e delle partecipazioni numerose alle regate gli faceva decidere di abbandonare lo Sport. Un carattere volitivo, il suo, che riusciva anche a fargli superare questi momenti di stress quando riprendeva a gareggiare ai livelli più alti. Di lui molti hanno scritto dopo la sua scomparsa: una analisi puntuale e ricca di riferimenti ci viene fornita da Gary Jobson, che aveva avuto la fortunata possibilità di seguirlo durante tutta la sua attività velica. Il "palmares" di Paul Elvström ci fa annoverare ben quattro medaglie d'oro conquistate: a Torquay nel 1948 nella Classe Firefly, quando all'età di venti anni si aggiudicò il traguardo delle due ultime prove battendo gli avversari che lo

insidiavano, e poi ancora ad Helsinki nel 1952 quando vinse la seconda medaglia d'oro nella Classe Finn, e successivamente a Melbourne nel 1956 quando vinse ben cinque delle otto prove disputatesi; alla regata olimpica di Napoli nel 1960 vinse la sua quarta medaglia d'oro nella Classe Finn. Dopo questa regata decise di ritirarsi dall'attività velica, aveva all'epoca 32 anni, perché il suo sistema nervoso gli dava dei problemi; ma si riprese successivamente partecipando a diversi Campionati del mondo delle Classi olimpiche vincendo quello della Classe 5,50 nel 1966, quelli della Classe Star nel 1966 e 1967, della Classe Soling negli anni 1969 e 1974. In totale Paul Elvström vinse ben 11 titoli mondiali considerando anche quello della Classe 505 negli anni 1957 e 1958, della Classe Finn nel 1958 e 1959, degli Snipe ancora nel 1959 e della Classe Flying Dutchman nel 1962. La sua preparazione tecnica era di tale livello qualitativo che gli permetteva di analizzare alla perfezione lo stato della barca sulla quale avrebbe regatato ed apportare le modifiche che riteneva opportune, sempre nel rispetto delle regole di stazza della Classe. Ricordo personalmente che quando venne a Napoli nel 1960 per partecipare alla regata olimpica e gli venne consegnato il Finn con il quale avrebbe dovuto regatare (questa Classe veniva messa a disposizione dalla nazione ospitante che le faceva costruire con modelli standard per tutti i partecipanti), ritenendo che lo scafo fosse troppo rigido si recò a Capo di Posillipo dove c'è uno scoglio a fior d'acqua denominato "la secca della Gaiola" e forzò lo scafo del suo Finn su questo scoglio per rendere le ordinate più flessibili, ritenendo lui che così in regata avrebbe reso di più. Ed il risultato, conquista della medaglia d'oro, confermò la sua teoria. Ma Elvstrom non è stato soltanto uno dei più grandi regatanti del mondo: la sua esperienza pratica di regatante lo portò alla creazione di alcuni attrezzi delle barche con le quali regatava: tra questi ricordiamo il "bailer" che permetteva di espellere l'acqua accumulata sul fondo dello scafo utilizzando un *device* in acciaio inox che con la velocità dello scafo risucchiava il liquido dall'interno verso l'esterno; ed

ancora ricordiamo le vele da lui ideate con particolare taglio ed adottate da un numero infinito di regatanti: fondò la Elvström Sail società che ha avuto lunghissimo apprezzamento da parte di regatanti di tutto il mondo per le diverse Classi da regata. Nel 1960 pubblicò un Regolamento di Regata corredato da commenti tecnici esplicativi ed illustrazioni che sono tornati utili per molti anni a diverse generazioni di regatanti. Significativi sono i giudizi su Paul Elvstrom espressi da regatanti di livello mondiale: John Albrechtson disse di Elvström che, senza ombra di dubbio, lo riteneva il più



grande timoniere di piccole barche e che il suo apporto allo sviluppo dello Yachting nel mondo era stato molto di più di quanto altri avessero fatto. Il giornalista Bruce Kirby, timoniere olimpico canadese, affermò che il genio di Paul Elvstrom, timoniere mondiale di punta, derivava dalla sua attività svolta a terra paragonabile al suo modo di timonare la barca. All'età di 40 anni Paul Elvström fu definito "il Mozart della Vela" per il suo accanimento di voler raggiungere il meglio come equipaggio, ma la verità era che la pressione del suo sistema nervoso ricominciava a dare segnali negativi. Un altro appellativo che io ancora ricordo fu dato a Paul Elvström, partorito a Napoli nel 1960 durante le regate olimpiche quando il popolo della banchina, venuto a conoscenza della abilità e della scaltrezza di questo già multimedagliato olimpico che sullo scoglio di Pietra Salata aveva ritenuto necessario modificare la sensibilità del Finn assegnatogli, fu quello di "a zoccola c'acchiata" (n.d.r. il topo con gli occhiali) volendo racchiudere in questa breve definizione tutta la capacità, la furbizia e l'insuperabile bravura di questo grande campione della Vela mondiale: di Paul Elvström.

Addio Paul, riposa in pace!

Napoli, 17 dicembre 2016



"IL SOMMO DEI SOMMI" di Pippo Dalla Vecchia

Mi telefona Paolo Rastrelli e chiede a me, vecchio finnista, di ricordare Paul Elvström, recentemente scomparso. Secondo Voi è lecito consentire ad un vecchio parroco di campagna, pieno di acciacchi e con la

capa ormai andata di occuparsi del Sommo dei Sommi della Vela mondiale? Secondo me la penna doveva essere affidata ad un grande scrittore perché la vita sportiva di Paul Elveström è stata così mirabile e straordinaria o, possibile paragonarla alle tante altre che si sono succedute negli ultimi decenni. Partiamo dalla Olimpiade di Londra del 1948. A Torquay, sede delle Olimpiadi della Vela, si presenta un giovanotto danese di ventanni, sconosciuto ai più, che doma con grande maestria l'indomabile singolo olimpico FAIRFLY dotato di randa e fiocco e difficilissimo da condurre. Vincerà la sua prima medaglia d'oro.

Il giovanotto si ripeterà ad Helsinki con il FINN e così a Melbourne per concludere la sua carriera di singolista olimpionico a Napoli nel 1960. Vincerà la quarta medaglia olimpica. Elveström non andò a Roma per la cerimonia inaugurale dell'Olimpiade. Preferì uscire in mare per allenarsi anche se il vento era debole, molto debole. Ritornò al Circolo Posillipo dopo qualche ora con l'albero del FINN spezzato in due parti. Lo scoglio di Pietra Salata, come tutti gli scogli, parla solo con le onde, mai con gli esseri umani. . .



Fu autorizzato dal Comitato delle Stazze di scegliere un altro albero tra quelli rimasti a disposizione dei concorrenti, cosa questa che fece con molta cura. La sera portò in albergo la Vela di Salata avuta in dotazione. La scuci e la ricuci - Elveström è stato anche un grande velaio - adattandola perfettamente all'albero che aveva scelto. Risultato di questa raffinatissima operazione? Lo conoscete tutti.

Ho regatato con Elveström partecipando ad una SKIYACHTING che si svolgeva tutti gli anni a Cannes alla fine del mese di gennaio. La flotta dei FINN era molta numerosa e mi capitò di navigare davanti a Elveström in decima posizione nel corso dei due lati e del lato in poppa. La mia emozione era veramente a fondo scala. Rimaneva per completare il percorso l'ultima bolina. Mi affannai a difendere la mia posizione ritenendola oltremodo onorevole mentre Elveström appena virata l'ultima boa insieme a me mi salutò e con un borgeggio sopraffino recuperò almeno trecento metri sui primi e tagliò il traguardo vittorioso. Ed io, *mi poareto*, a galleggiare nel centro del gruppo arrivando alla fine quindicesimo. Mi resi

conto che solo un fuoriclasse di valore assoluto poteva permettersi il lusso di giocare con gli avversari come di solito il gatto fa con il topo.

A Napoli si svolsero i Campionati del Mondo della Classe 5.50 Stazza Internazionale, campionati vinti proprio all'ultimo giorno di regata dal Capitano di Vascello Tino Straulino al timone del 5.50 "Grifone" della Marina Militare. Elveström alla fine delle regate comprò il 5.50 classificatosi all'ultimo posto. Perché questo acquisto? Presto detto. Il Campionato del Mondo della classe si sarebbe svolto l'anno seguente a Copenaghen, la sua città natale. Elveström con ben cinque primi di giornata vinse quel Campionato del Mondo.

Questo era Paul Elveström. Non vi è stata classe olimpica o non che sa sfuggita alle sue spietate grinfie.

Potrei continuare ancora per molto, ma preferisco fermarmi qui e ritornare al mio vecchio e consunto breviario che racconta storie normali, di uomini e barche di dimensioni umane, certamente meritevoli di attenzione, ma non di venerazione.

Adesso Paul Elveström non è più tra noi. Se ne è andato da poco in silenzio, come suo costume, uomo di poche parole, sorridente e sempre prodigo di consigli e suggerimenti per tutti, anche per un autentico manovale della Vela come me. Caro Zio Paul, non ti preoccupare. Dormi sonni tranquilli. Rimarrai per sempre irraggiungibile. Sulla linea di arrivo sarai sempre avanti e sopravvento a tutti. Quel tanto che basta. Pozzuoli 3 gennaio 2017.



**BREVI NOTE SULLA LEGGENDA DELLE QUATTRO MEDAGLIE D'ORO CONSECIUTE
1948 TORQUAY (LONDRA) - NASCITA DI UN MITO**

Nel 1948 Torquay con i Giochi della XIV Olimpiade segna la ripresa dopo gli eventi bellici della seconda guerra mondiale che impedirono lo svolgimento delle Olimpiadi del 1940 e 1944. Tra le classi ammesse il **Firefly** monotipo per il singolo, molto diffuso in Inghilterra. “Per la prima volta in questa classe per il singolo viene eliminato l’antico e discusso sistema dello scambio di barca ad ogni prova sostituito con l’assegnazione per sorteggio della barca che il concorrente usa per tutte le prove.

Per ottenere la medaglia d’oro, il danese Elvström, prima delle due ultime regate doveva prendere otto posti all’americano. Con mare mosso e vento forte ottenne due primi, mentre l’americano finiva due volte quinto. Simile risultato e simile svolgimento sono probabilmente unici nella storia dello yachting”.

“. . . dopo sette disputatissime regate, dopo alterne vicende e dopo l’ultima drammatica regata dove ben tredici timonieri erano costretti a prendere un . . . bagno fuori programma, ecco l’alloro olimpico sulla fronte del danese Elvström, giovanetto ancora imberbe e dall’aspetto fanciullesco, ma timoniere coriaceo, preciso, sicuro e di rendimento costante”.

1952 HELSINKI - ESORDISCE IL FINN

Ad Helsinki in Finlandia il **Finn** fa il suo esordio come classe olimpica per singolo. Progettato dall’architetto svedese Rickard Sarby tutti i Finn messi a disposizione dei concorrenti furono costruiti in un cantiere danese. Per le sue caratteristiche: notevole tenuta con mare grosso ed estremamente acrobatico, il Finn è tutt’oggi classe olimpica con diciassette presenze (1952/2016).

“La dimostrazione di Paul Elvström fu molto brillante. Quattro anni prima aveva vinto la medaglia d’oro a Torquay. Senza esagerare si può dire che Elvström dimostrò ai suoi concorrenti la maniera di saper sfruttare al massimo un monotipo per il singolo. La sua superiorità era tale che un giorno fu richiamato, partì ultimo sorpassando prima della regata ben ventisette concorrenti!”

Commento di Beppe Croce: “Ventotto concorrenti, sui quali emerge, luminosamente, il giovane danese Elvström, già vincitore a Torquay, primo con 8209 punti, con quattro primi premi, un terzo, un quarto, un quinto. A distanza di circa tremila punti (sembra incredibile!) lo segue l’inglese Curry, che dopo un inizio incerto ebbe un finale travolgente, vincendo la quinta prova. Il giovane danese, athleticamente, non ha avuto avversari: tatticamente invece ha commesso qualche errore, ai quali la sua prestanta fisica, il suo allenamento e la sua tenacia seppero porre, quasi sempre, rimedio”.

1956 MELBOURNE - PRIMO RECORD DI ELVESTROM.

“Per la prima volta nella storia delle regate olimpiche il danese Elvström è riuscito nella straordinaria impresa di conquistare la terza medaglia d’oro: 1948, 1952, 1956, le ultime due sempre nella classe (Finn) monotipo per singolo con imbarcazioni messe a disposizione dagli organizzatori, quindi senza preparazione ed affiatamento barca-timoniere che costituisce generalmente un punto di forza importante nelle competizioni veliche”.

1960 NAPOLI - QUATTRO OLIMPIADI, QUATTRO MEDAGLIE D’ORO

“Il danese Paul Elvström ha conquistato a Napoli la sua quarta medaglia d’oro come singolista. Come sempre è stato il vero campione della situazione. Nessuno alla vigilia dei Giochi dubitava sulla sua affermazione. Un pronostico relativamente facile e confermato in pieno dai risultati finali. Diremo di più. Sicuro della medaglia d’oro, dopo la sesta gara, Elvström non è neppure sceso in mare per la settima prova e ultima prova, è per questo che nelle caselle dei suoi risultati troviamo un “N.P.”, un non partito, dopo le tre vittorie di giornata, un secondo e due quinti posti. Un totale di 8.171 punti, contro i 6.520 del secondo classificato, il russo Chuchelov. Elvström ha vinto perché ancora deve nascere (e chissà se nascerà) un timoniere di pari classe”.



PERSONAGGI DELLA VELA

Qualcuno dovrebbe spiegare come faceva sessanta anni fa un semplice operaio metalmeccanico a lavorare e mettere contemporaneamente insieme un palmares di vittorie impensabili che oggi i nostri campioni italiani, ancorchè assoldati in varia maniera, non riescono a raggiungere. È questione di scuola, mancanza di disciplina, sfrenato desiderio di bruciare le tappe senza una adeguata contropartita di sacrifici? Il mondo della Vela, pensiamo soprattutto alle classi olimpiche, è decisamente cambiato: però gli altri continuano a vincere e noi sempre . . . raramente! Ecco una significativa intervista del 1987 ad un asso della nostra Vela: Mario Capiro (1924-2000). Una bella storia da raccontare alle nuove generazioni nella convinzione che un po' di cultura forse può dare una mano ad invertire certe tendenze.

MARIO CAPIO

di Michele MODONESI

In questa intervista Mario Capiro, uno dei più grandi campioni della vela italiana, racconta le sue storie e le sue vittorie. Alla ricerca dei campioni di ieri ho incontrato a Genova Mario Capiro. Genovese, negli anni '50 e '60 è stato, secondo solo a Straulino, il velista da emulare. È tuttora uno dei pochi italiani - e si contano sulla dita di una mano - ad aver vinto un campionato mondiale di una classe olimpica.

Quella che doveva essere un'intervista si è trasformata in una interessante "chiaccherata", durante la quale Capiro (foto) mi ha sommerso di aneddoti divertenti, mi ha mostrato schizzi e note sui venti e le correnti dei campi di regata di tutto il mondo.

Un "pieno" di vela interessantissimo. Tutto ciò mi ha consentito di comprendere, credo, il perchè Capiro sia stato così forte, abilissimo nell'adattarsi con successo a moltissimi tipi di imbarcazioni. E il motivo è consistito nell'eccezionale meticolosità nell'analisi di ogni elemento che può portare alla vittoria, dal perfezionismo tecnico della propria imbarcazione allo studio accuratissimo del campo di regata; ma, soprattutto, in una conoscenza profonda del mare, nella capacità di interpretare i suoi segni, che va al di là di un ottimo tatticismo. Una conoscenza ricavata dal contatto strettissimo con il mare.

- "Ho cominciato prestissimo ad andare in barca, a 5 anni, quando mio fratello, più grande di me, mi fece nascere la passione per la vela. Così, a Priaruggia, cominciai ad incontrarmi con dei miei coetanei, che portavano il nome di Porta, Reggio ed altri, che in seguito rimasero miei avversari. Usavamo delle piccole barche, i Giormex. La mia faceva acqua da tutte le parti e passavo le giornate a ripararla. Ricordo che ero riuscito a sottrarre a mia madre delle lenzuola per fare le vele, mentre la deriva era in realtà un pezzo di lamiera che mi aveva regalato un ferroviere. Rispetto ad un Optimist di adesso la mia barca era insomma un po' "ridicola".

D. - La sua più grande affermazione rimane il titolo mondiale conquistato nel '59 negli F.D., insieme a Tullio Pizzorno.

R. - Sì. Quell'anno i campionati del mondo si disputavano in Inghilterra, a Whistable. Per tutta l'estate avevo cercato di apportare migliorie al mio scafo, compiendo anche delle modifiche strutturali. Arrivai così ad avere per quell'appuntamento una barca molto veloce. Il campo di regata era estremamente difficile, le correnti erano molto forti e mutavano sensibilmente di forza e direzione in diversi punti. Sono sempre stato un fanatico delle correnti e, in quell'occasione fui uno dei pochi ad accorgermi dell'esatto andamento di esse e vincemmo facilmente. Ho sempre riscontrato che gli equipaggi italiani si trovano in grave difficoltà a regatare in campi caratterizzati da forti correnti, soprattutto quando queste sono dovute a fenomeni di escursione di marea. Certamente in Italia non si è abituati a regatare in queste condizioni, ma a mio avviso, il motivo di tutto ciò è anche dovuto al fatto che proprio perché da noi spesso le correnti non hanno una grandissima influenza, i regatanti fin da piccoli non vengono abituati a prestare attenzione ad esse e gli stessi istruttori evitano volentieri l'argomento.

D. - Nel corso della sua eccezionale carriera Lei ha vinto moltissimo in tante classi. Nella classe F.D. è stato ancora due volte secondo ai mondiali, l'ultima volta ad Alassio nel '65 e dieci volte campione



italiano. Nella classe Snipe è stato campione del mondo nel '55 e vincitore di 5 titoli italiani. Con 505 ha vinto i Giochi del Mediterraneo nel '55, mentre altre cinque volte è stato il migliore ai campionati italiani nella 550 Nazionale. Ciò che non è mai riuscito a conquistare è stata una medaglia Olimpica, quando i pronostici la vedevano sempre tra i favoriti se non favoritissimo.

R. - È vero. Ho partecipato 4 volte alle Olimpiadi. La prima come riserva nel '52. Allora correvo sul Finn. Fu per me un'esperienza importantissima osservare da fuori le regate olimpiche. Quattro anni dopo venni inviato in Australia, insieme a Massino, per partecipare nella classe Sharpies. Questa deriva per due persone di equipaggio era pochissimo diffusa in Europa. In Olanda, il paese in cui si contavano più esemplari, la FIV acquistò due imbarcazioni. Arrivati in Australia ci accorgemmo però che gli scafi europei erano più lenti di quelli australiani e degli extraeuropei in genere. Per tutte le prime prove fummo sempre in lotta per il secondo o terzo posto, ma una delle ultime prove si svolse con un vento tremendo, una specie di "uragano". Riuscimmo, non so in che modo, a stare in piedi e giungemmo terzi. Ma nel ritornare al porto scuffiammo e perdemmo il fiocco da vento medio che avevamo legato in barca e questo fatto influenzò decisamente l'andamento delle nostre prove finali. Per poco perdemmo il bronzo.

A Napoli, nel '60, ero favoritissimo, dal momento che ero il campione del mondo in carica. Le cose cominciarono male, con un ritiro nella prima prova. Diventai molto nervoso ma dopo un quarto e un terzo posto, vincendo la quarta prova mi ero già insediato al comando della classifica provvisoria. Alla fine di quella prova venni però squalificato. Cosa era successo? Alla penultima bolina Tullio Pizzorno ed io conducevamo davanti al tedesco Mulka e all'olandese Verhagen. Noi marcammo stretto Mulka che si teneva sulla destra del percorso, verso terra. Quando andammo all'incrocio con l'olandese, noi passammo bene davanti e virammo primi la boa, mentre Mulka, sottovento entrò in collisione con Verhagen. Alla fine della regata vidi sventolare le bandiere di protesta ed immaginai che si protestassero a vicenda a motivo della collisione. Ma navigando verso terra cominciai ad intuire cosa stava per accadere quando i prodieri dei due equipaggi avversari si scambiarono posto sulle imbarcazioni. A terra l'equipaggio olandese avvalendosi della testimonianza tedesca, ci protestò, sostenendo che lasciando il Genoa avevamo toccato la boa di bolina. Al termine della discussione della protesta sei giurati su undici votarono per la nostra squalifica. Dopo le Olimpiadi Mulka venne a chiedermi scusa, il timoniere olandese abbandonò il suo prodiero, ma intanto a Napoli con un ritirato e uno squalificato la nostra Olimpiade era finita. Per Tokio, nel '64, le statistiche di quegli anni indicavano che il periodo in cui si sarebbero svolte le regate sarebbe stato caratterizzato da venti leggeri. Mi feci costruire da Baglietto uno scafo estremo per le condizioni previste. Allora correvo con Sartori. La prima prova la vincemmo con un distacco enorme. Ma dal secondo giorno si abbattè sulla zona una perturbazione e le condizioni divennero durissime. Alla fine terminammo solo decimi. Due anni più tardi abbandonai l'attività divenendo allenatore federale delle squadre olimpiche, incarico che ho ricoperto per dieci anni.

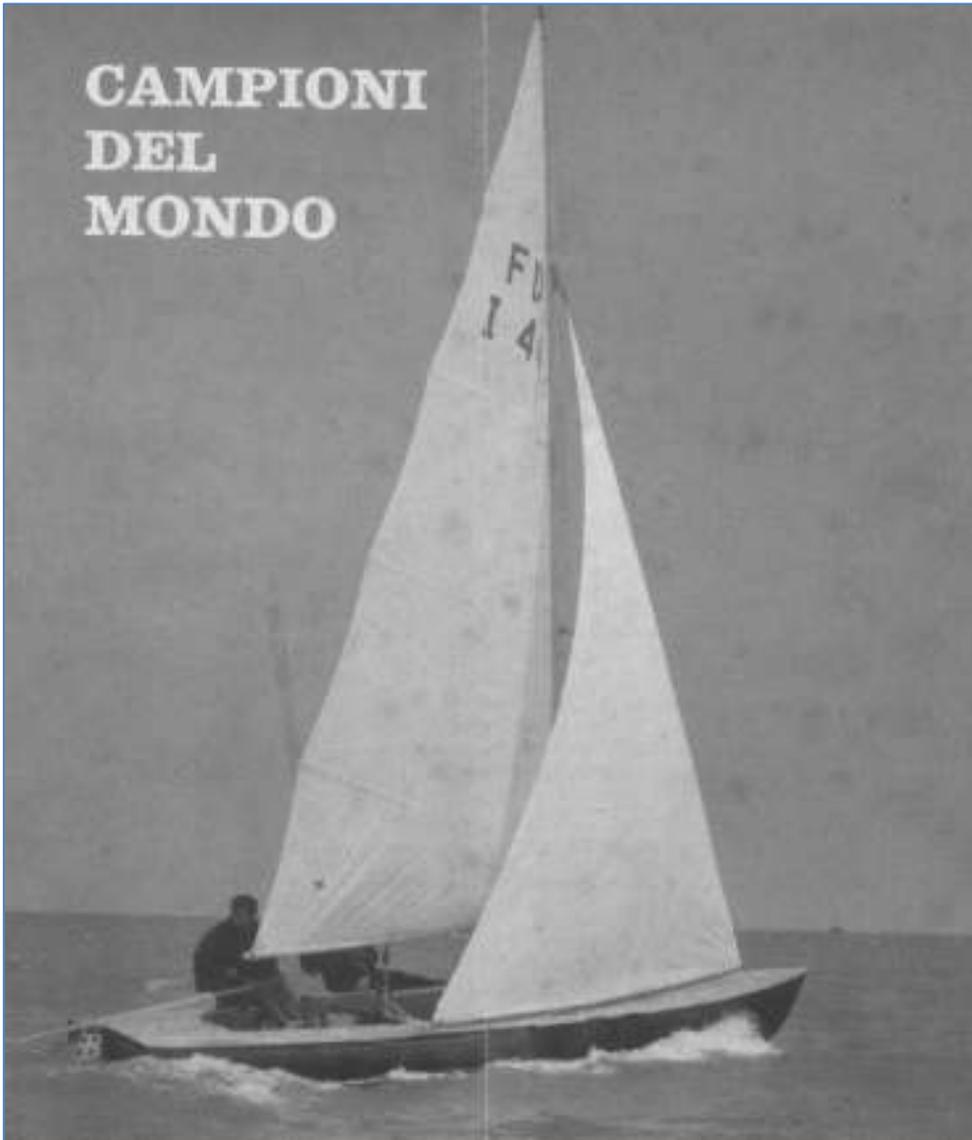
D. - Oltre che sul Flying Dutchman ha regatato molto anche sugli Snipe. Nei '55 ha vinto i campionati del mondo. In quegli anni lo Snipe era la classe più diffusa, anche se l'IYRU non la scelse mai come classe olimpica.

R. - È vero. Con lo Snipe ho cominciato proprio in quell'anno. Il mio amico Podestà era rimasto senza il suo timoniere e mi chiese se avrei fatto con lui la Coppa Alberti, a Santa Margherita Ligure, che allora era la regata più importante in Italia. La vincemmo con tre primi posti su tre prove. Dopo i giochi del mediterraneo che vincemmo a Barcellona col 505 ci recammo a Sant Ander in Spagna. In quel periodo i più forti erano gli americani e tra i partecipanti c'era anche un danese che all'epoca aveva già vinto due medaglie d'oro sul singolo alle Olimpiadi, Paul Elvstrom. Battemmo tutti e fummo Campioni del Mondo.

D. - Lei ha regatato con moltissimi prodieri. La sua carriera è stata così lunga e il suo impegno così assiduo da impedirle di regatare sempre con lo stesso compagno?

R. - Questo certo. Ho regatato con Massino, Pizzorno, Verrina, Sartori, Podestà, Barnao, Ottonello, ed altri ancora. Ho corso con amici diversi anche a seconda delle barche su cui andavo, per le caratteristiche che avevano. Non ho mai lasciato nulla al caso.

D. Lei è stato campione di un'epoca diversa da quella attuale. Elvstrom stupiva per il fatto di dedicarsi esclusivamente alla vela, ora sono in molti quelli che vanno solo in barca. Che cosa pensa di questo?



R. Mi sono sempre allenato molto, a volte tornando col buio a terra, dopo essere uscito al termine del lavoro. Certo, con la vela non ho mai ricavato niente, la FIV allora era un piccola Federazione. Aiuti per acquistare le barche non ne ho mai avuti, venivo speso solo durante le trasferte all'estero, durante le quali non eravamo seguiti neppure da un allenatore. L'Ansaldo, presso la quale lavoravo, mi dava dei premi esteraferie in occasione delle Olimpiadi. Ora è diverso, gli atleti sono aiutati; alcuni lavorando nel settore si impegnano professionalmente. Sono convinto comunque che la vela non è ancora entrata in una dimensione tale per cui anche una persona

che lavora, a costo ovviamente di sacrifici, non possa imporsi.

Capio continua a raccontare di regate, fatti, personaggi. Qualcuno potrebbe scrivere un libro, non un articolo. Ad un certo punto guarda l'orologio. Velocemente termina il discorso che stava facendo. Deve correre a prendere a scuola il nipotino. Naturalmente domenica lo accompagnerà ad un circolo velico per uscire in Optimist.



Mario Capio, meccanico all'Ansaldo, per passione fu timoniere di vela, vincendo regate nazionali ed internazionali; a cominciare dal 1952, ad Helsinki, partecipò a 4 olimpiadi. Dal 1966 al 1976 fu istruttore nazionale. A Nervi (GE) dove è nato gli è stata intestata una targa nella passeggiata Anita Garibaldi.



Whitstable (Inghilterra) 18/26 luglio 1956

Campionato di Mondo Classe Flying Dutchman.

Mario Capio (a destra) e Tullio Pizzorno su "Aldebaran II" (I-44) con una giornata d'anticipo hanno conquistato il titolo mondiale dell'affollata e combattuta serie F.D. surclassando i migliori specialisti affluiti sulle acque di Whitstable da tutte le parti del Mondo.

Un'affermazione senza precedenti in una classe che è stata sempre un tabù per gli equipaggi azzurri.

In varie occasioni sul punto di diventare classe olimpica, lo Snipe si è ampiamente vendicato resistendo agli stravolgimenti tecnici delle nuove derive plananti e riuscendo a sopravvivere a molte barche famose, poi totalmente sparite. Grazie alle sue qualità marine, al fascino delle sue linee intramontabili ed alla sua irresistibile somiglianza con la "regina Star", lo Snipe non ha conosciuto il tramonto. Franco Belloni, che di questa barca è stato un profondo conoscitore e propagandista ci racconta un po' della sua storia e come si è diffusa ed affermata in Italia.



LO SNIPE: UNA CLASSE CHE DURA

di Franco Belloni

La rivista americana *The Rudder* nel fascicolo di luglio 1931 pubblicava i piani e il regolamento di costruzione di una piccola deriva, lo Snipe, progettata dal suo direttore William F. Crosby. Crosby aveva avuto l'idea da una richiesta di una barca da regata facilmente costruibile e trasportabile con un carrello fatta dalla Florida West Coast Racing Association.



Lo scafo a spigolo, lungo 4,724 metri e largo 1,524 metri è parzialmente coperto e ha una carena a forma di V. La superficie velica era in origine di 9,29 metri quadri, è stata successivamente portata a 10,77; normalmente la superficie raggiunge gli 11,89 metri quadri con la randa e il fiocco sovrapposti. Sostanziali modifiche si sono avute nel peso: da quello iniziale di 204,11 chili a 192,8 e, all'inizio degli anni Settanta, a 172,8.

Nato per essere costruito dagli appassionati del "fai-da-te" (Crosby aveva previsto delle tolleranze abbastanza ampie proprio per facilitarne la costruzione da parte di dilettanti) senza che fosse previsto il pagamento di alcuna royalty, lo Snipe si diffuse rapidamente. Il primo Snipe fu costruito nel settembre del 1931 da un ragazzo di quattordici anni, Jimmy Brown di Pass Christian, nel Mississippi.

Con la diffusione dello Snipe, 150 barche costruite al maggio del 1932, si sentì la necessità di creare un'organizzazione: nel novembre del 1932 fu costruita la Snipe Class International Association (Scira) alla quale aderirono i

proprietari degli Snipe e coloro che gareggiavano con questa barca. Nel 1933 il Club Nautico Ligure di Sturla, una frazione di Genova, dopo aver adottato nel 1929 il Dinghy 12 piedi, faceva costruire sei Snipe, che avevano i numeri velici dal 1071 al 1076. Nel corso delle regate queste imbarcazioni superarono l'esame dei "supercritici" del club e la classe fu adottata come barca sociale.

Ma lo Snipe, che per l'italianizzazione dei nomi voluta dal fascismo si chiamerà Beccaccino, attrasse anche i velisti di altre località. Nel 1936 c'erano già quattro flotte: a Genova, Napoli, Rimini e Livorno. Segretario nazionale della classe fu nominato Natale Galeppini.

Il diffondersi della classe portò all'organizzazione nel 1937 del primo campionato italiano a Sturla, al

quale parteciparono sei imbarcazioni in rappresentanza delle quattro flotte. Il campionato fu vinto da "Oly" con Pierino ed Emilio Nicolò Reggio (figlio e padre) che vinsero, sempre con la stessa barca, anche i due campionati successivi. Il campionato si è poi svolto ogni anno, tranne che nel 1940 nel periodo dal 1943 al 1946 e, per non avere potuto effettuare tutte le prove, nel 1987.

I primi Snipe erano completamente costruiti in legno, albero e boma compreso, e in quegli anni erano apprezzate le costruzioni del cantiere dei fratelli Mostes allora a Sturla che, oltre a costruire "Oly", aveva fatto anche il suo rivale "Titta IV" (foto di lato), proprietà nel dopoguerra di Enrico Audizio.

Al campionato del 1947, svoltosi a Priaruggia, un'altra frazione di Genova, organizzato dall'Unione Sportiva Quarto e vinto dal triestino Giorgio Rinaldi con "Mario", si notò uno Snipe, il "Nadir" di Danilo D'Isiot, un istriano genovese d'adozione. Questo Snipe era diverso dagli altri; infatti, D'Isiot aveva incominciato a utilizzare le tolleranze, pensate inizialmente per rimediare gli errori dei costruttori dilettanti, e successivamente anche i "buchi" del regolamento di costruzione, per ottenere delle barche più veloci. In quello stesso anno Pierino Reggio con "Oly" festeggiava la sua 101esima vittoria e l'anno dopo a Trieste vinceva, con Vittorio Porta, il quarto titolo nazionale.

Nel 1949 Danilo D'Isiot si presentava al campionato italiano, organizzato nel Golfo del Tigullio, vincendo con "Istria". "Istria", acquistata da Camillo Luglio, rivince l'anno dopo a Trieste e nel 1954 a Castiglioncello, con Vittorio Porta al timone.

In "Istria" le idee di D'Isiot sulla costruzione di Snipe erano più evidenti e i risultati positivi. Infatti "Istria" diventò una barca da battere, come "Punta Salvore", la nuova barca ancor più "rivoluzionaria" di Mino Dellacasa. In questa barca D'Isiot aveva adottato alcune innovazioni, allora tollerate dal regolamento di stazza, che gli permettevano di avere una maggiore superficie velica e una randa; il suo velaio era Aldo Moscovita di Trieste. In testa d'albero aveva messo un pennaccino che, con uno strallo fissato a un archetto



esterno a poppa, gli permetteva di curvare "ad hoc" l'albero, dando così alla randa la possibilità di assumere la forma migliore. La tavoletta della randa era inoltre staccata dal gratile e poiché le misure venivano prese dalla redancia di attacco della drizza si aveva una maggiore

superficie velica, grazie anche allo spostamento dell'attacco della mura. "Punta Salvore" vinse tre campionati fra i quali quello del 1953 a Rimini con D'Isiot e Mino Scognamiglio, fratello del presidente del Senato (Carlo), dove sedici iscritti non furono ammessi per irregolarità di stazza.

Nel frattempo aveva occasionalmente incominciato a gareggiare negli Snipe Mario Capiro che, in coppia con Lorenzo Podestà, vinse tre campionati italiani e, nel 1955, il nostro unico mondiale della classe con "Portorose", un'altra barca di D'Isiot, prestata per il campionato del mondo a Capiro da Luciano Brambilla.

Nel 1950 viene organizzato a Santa Margherita Ligure il primo Campionato europeo con la partecipazione di otto concorrenti, vince "Folichonne" con Raimond Martin du Pan di Ginevra; seconda "Istria" con Vittorio Porta e Camillo Luglio. A Luino, nel 1952, iniziarono i campionati italiani juniores della classe.

Negli anni Cinquanta e Sessanta timonieri di punta furono Mino Dellacasa, vincitore di sei campionati, e Pierino Reggio, vincitore di altri due titoli; ma già si facevano notare Sergio Morin e Giorgio Brezich. Erano questi gli anni delle grandi regate della classe: nel 1954 a settembre a Luino ci furono oltre ottanta Snipe in partenza, a maggio a Santa Margherita Ligure si tenne la Coppa Andrea Alberti, a Sistiana (Trieste) si gareggiò per la Coppa Barbanera.

Negli anni Settanta incominciarono ad arrivare sui campi di regata i primi Snipe costruiti in vetroresina, con il pozzetto autosvuotante e altri accorgimenti tecnici soprattutto nelle manovre. Lo Snipe diventava sempre più una barca da regata.

Nonostante l'adozione in Italia di altre classi che avevano maggior interesse per essere olimpiche, lo Snipe continuava a diffondersi.

I "vecchi" timonieri venivano sostituiti dai nuovi tra i quali ricordiamo il calciatore Sergio Morin, che dal 1962 vinse sette campionati, Giorgio Brezich che ne vinse otto, Giuliano Dematté ne vinse quattro, Enrico Michel cinque, Antonio Bari due.

Velisti giovani e no continuano a scegliere questa barca che, nonostante gli anni, continua ad avere una diffusione costante in Italia e nel mondo, essendo in grado di dare soddisfazioni in regata e di perdonare gli errori dei meno bravi non avendo né trapezio né spinnaker.

Barca vecchia, potrebbe dire qualche derivista delle barche plananti. Certamente per gli anni, ma non per la sua qualità di barca per tutti. Proprio quello che Crosby si era proposto nel 1931, quando pubblicò sulla sua rivista *The Rudder* i piani dello Snipe.



Una recente immagine di una regata Snipe che testimonia la vitalità di questa classe.

Dalla rivista "Motonautica - Vela e Motore" maggio 1947 riproduciamo il seguente articolo che viene presentato con questa nota: Alessandro Voltolina, autore di questo articolo, cui rivolgiamo il nostro mesto, reverente pensiero, fa parte di quella triste lunga lista di persone fatte "sparire" dall'occupante slavo alla fine del 1942 solo perché tacciato di sentimenti e di educazione italiana. Nato a Lussingrande, dove ricopriva la carica di sindaco, aveva raccolto queste brevi note sulla storia della marineria lussiniana che ci è grato qui riprodurre per onorare la Sua memoria e quella di tutta una stirpe di costruttori e di navigatori molti dei quali, oggi forzatamente lontani dalla loro amata isola, non sono venuti meno nelle loro nobili qualità di lavoro, d'ingegno, d'iniziativa.

LA PRIMA NAVIGAZIONE A VELA E L'INDUSTRIA DELLA COSTRUZIONE NAVALE NEI LUSSINI

di Alessandro Voltolina

Appena alla fine del XV secolo i Lussiniani si dedicarono alla navigazione costiera e verso Venezia, dove trasportavano la legna da ardere con barche dette *Tartane* ed anche colle *Manzere*, ch'erano specialmente destinate al trasporto di animali da macello. Il primo conduttore di navi (patrone) è Giacomo Gladuli di Lussingrande, morto nel 1621, i cui figlioli continuarono nella professione paterna. Il primo capitano di



lungo corso di Lussingrande fu Pietro Petrina (1608-1693), cui seguì una lunga schiera di capitani, che si distinsero non solo nella Marina mercantile e diedero lustro, prosperità e civiltà alla patria, ma puranco nella Marina da guerra veneta. I tre figli del capitano Pietro Petrina, cioè Giovanni, Matteo ed Agostino, prestarono servizio alla Repubblica veneta in qualità di capitani nella guerra di Candia (1649-1669), combattuta fra i Turchi e

Veduta del porto di Lussingrande nel 1880 da una stampa dell'epoca. (Raccolta A. Chiggiato)

i Veneziani, per la quale sacrificarono eroicamente la vita. Altri capitani si distinsero al servizio della Repubblica contro i Turchi ed i corsari, quali Pietro Antonio Petrina insignito dal Governo di Venezia di esenzioni e privilegi e nominato capitano della fortezza di S. Pietro de' Nemb, Pietro Petrina, figlio di Pietro Antonio, cui il doge Francesco Loredan decretò il dono di una medaglia d'oro e creò Cavaliere di S. Marco; Tomaso e Martino Ragusin, Antonio Botterini, chiamato "Padre della Patria", Gregorio Botterini, i capitani della Marina veneta Budini, Leva, Fedrigo, Pizzetti Antonio e Matteo, Bonicelli e Suvoldelli. Nel decimottavo secolo la marineria cominciò a prendere un confortante sviluppo e diede ricchezza e fama ai navigatori lussiniani attivi, arditi, tenaci e probi, ricercati assai dagli armatori veneziani e dal Lloyd di Trieste, presso cui servirono con onore i capitani Flarichievi, Craglietto, Fedrigo. Quest'ultimo abbandonò la Società del Lloyd, di cui era divenuto agente in Alessandria e passò in un alto posto di comando della Marina da guerra egiziana e ne divenne poi Vice-ammiraglio.

Il cap. Pietro Budini di Antonio nel 1779 approdò su nave (la checchia "S. Domenico") della Casa Commerciale Treves di Venezia, per primo tra i Lussignani, nelle Indie occidentali, a Portorico di Giamaica, dove dopo più d'un secolo fece di bel nuovo garrire al sole della libera America il glorioso vessillo di S. Marco.

Il cap. Pietro Leva fu, tra i Lussignani, il primo a superare il capo Horn ed a spingersi sino a Lima.

Il cap. Alessandro Bussani nel 1783, per primo tra i Luggignani, arrivò con una relativamente piccola nave ad Arcangelo in Russia, dove per la prima volta, fece sventolare tra i geli nordici la bandiera di S. Marco e fu egli a dare inizio ai traffici tra Venezia e la Russia settentrionale, mentre nel 1843 suo nipote, cap. Antonio, fu il primo a passare il Capo di Buona Speranza, aprendo così il commercio di Trieste con Bombay.

Naturalmente questi viaggi con navi a vela non tanto grandi duravano molto ed erano irti di difficoltà e pieni di pericoli, che però gli arditi e bravi nostri conduttori di navi riuscivano, con la loro maestria e tenacia, a superare. Il viaggio d'Arcangelo durò un intero anno.

Società navale.

Per iniziativa del cap. Antonio Cav. Barichievi del Lloyd, sorse nel 1856 a Lussingrande una Società Navale per azioni, allo scopo di promuovere la navigazione di lungo corso. Fu istituita nello stesso giorno in cui venne gettata la prima pietra della diga nel porto di Rovensca. La Società allestì un nuovo cantiere a Rovensca ed iniziò per suo conto la costruzione d'una nave di 510 tonnellate, cui tennero dietro un brick di



489, un bark di 466 ed un bastimento dal nome "Esempio" di 658 tonnellate, tutti e tre per conto di terzi. Causa una serie di avversità e di sciagurate vicende la Società Navale, sorta sotto sì lieti auspici e tra tante speranze, troncò nel 1877 ogni ulteriore attività.

Goletta da 200 tonn. costruita a Lussinonella seconda metà dell' '800.

Lussinpiccolo.

Lussinpiccolo cominciò 50 anni più tardi di Lussingrande a svilupparsi nell'arte marinara, ma sia per il suo gran porto che per i maggiori capitali a disposizione ed un più ardito spirito d'intraprendenza, sorpassò in brev'ora la sorella Lussingrande cullantesi e riposante sugli allori e sulle grandi ricchezze accumulate nei bei palazzi di Venezia, divenuta residenza invernale abituale di molti ricchi lussingrandesi. Nel 1765 si trova nella cronaca di Lussinpiccolo la prima memoria di 4 capitani di lungo corso: Domenico Dundi, Domenico Tarabocchia, Matteo Nicoli e Antonio Premuda. Nel 1795 la popolazione di Lussinpiccolo contava 1800 abitanti e possedeva 60 legni di cabotaggio e 12 bastimenti più grossi con oltre 400 marinai. Si navigava in Istria, Dalmazia, Albania, Barberia e nel levante e ferveva ricco il traffico del sale dalla Sicilia, Manfredonia e Barletta. Il capitano Antonio Premuda, distintosi prima nella guerra combattuta dalla Repubblica contro Tunisi, nel 1771 navigò felicemente sino al porto di Londra e Giovanni Scopini nel 1775 giunse ad Amsterdam.

L'apertura del Mar Nero al commercio dei cereali e delle lane, la guerra russo-turca, quella di Crimea, diedero il massimo impulso e splendore alla Marina mercantile lussiniana, che raggiunse i più alti culmini tra il 1870 e 1875 (nei due Lussini v'erano allora oltre 100 armatori con una flotta di circa 150 grosse navi)!, dopo il quale anno, con la sostituzione alla vela della forza motrice dei vapore, s'inizia la decadenza di essa.

I creatori e propulsori della grandezza marinara di Lussinpiccolo furono Don Giovanni Viduli, il medico dr. Bernardo Capponi venuto a Lussinpiccolo nel 1782 dalla natia Barbara - uomo di mirabile facondia e di spirito dinamico e creatore - e Don Stefano Viduli addottoratosi in lettere e matematiche all'Università di Padova, dove lasciò tanta rinomanza di sè, che quell'illustre Accademia di Scienze, Lettere ed Arti lo accolse nel novero dei suoi Soci corrispondenti. Furono essi, uomini di alto ingegno e di fervido patriottismo, che fondarono il Cancellò dei poveri, il Seminario e si fecero centro d'azione e di propulsione in ogni campo dell'attività civile, intellettuale, morale e materiale dei Lussiniani e le isole di Lussino devono ad essi l'immenso progresso raggiunto non solo nella navigazione, ma puranco nella creazione di Società d'assicurazioni marittime e di altre istituzioni umanitarie e civili. Il grande spirito di intraprendenza dei Lussignani si

rivelò pure in quelle cospicue personalità, che nella prima metà del 1800 si trasferirono a Venezia, Trieste e Fiume, dove piantarono delle Ditte marittime e commerciali di primo ordine: quali i fratelli Premuda stabilitesi prima a Malta, poi a Venezia ed a Trieste, dove possedevano 6 bastimenti: i Tarabocchia, i quali nelle imprese marittime (possedevano 15 grossi bastimenti) attinsero i più alti fastigi della prosperità e della ricchezza a Venezia, - un ramo della numerosa famiglia Cosulinch, che, ritiratasi durante le guerre napoleoniche a Fiume, vi fondò colà le basi della propria fortuna, - Don Domenico M. Scopinich e il fratello Giovanni e Antonio L. Ivanci, che divennero potenti armatori a Venezia, dove i primi possedevano 5, il secondo 9 grandi bastimenti.

Industria della costruzione navale.

Di pari passo colla navigazione si sviluppò nei due Lussini l'industria dei cantieri navali e dalle cronache si apprende che il primo calafato lussignano ci fu nel 1596 un certo Simone Covanci. Il primo bastimento costruito, su cantiere delle Isole del Quarnaro a Lussingrande, porta la data del 6 settembre 1799 e venne varato dallo squero, che ora è interrato, ed era situato in fondo al porto esterno presentemente trasformato in un lussureggiante giardino. Questo primo bastimento aveva forma di brigantino della portata di 300 tonn., aveva nome "Commercio" ed era stato costruito per conto di otto cittadini di Lussingrande; esso era comandato dal capitano Pietro Ragusin.



La riva di Lussino chiamata "Squero" dove ad ogni passo sorgeva un cantiere.

Il proto Sisto Cattarini costruisce nel 1823 il "Primo Lussiniano".

Nel secolo XVIII l'arte della costruzione navale era concentrata nella famiglia del proto Sisto Cattarini, il quale nel proprio squero - ch'era una scuola per i lussiniani - aveva allevato un forte nucleo di abili carpentieri e attendeva ad ogni sorta di lavori di raddobbio e riparazione di trabaccoli, pieleghi, tartane ed anche di altri navigli di maggiore portata. Per impulso e commissione dell'abate don Stefano Viduli, nell'anno 1823 il proto Sisto imprese la costruzione d'un brigantino di 300 tonn., cui venne imposto il nome augurale di "Prima Lussiniano". Esso fu la prima grande costruzione navale eseguita nel cantiere Cattarini e riuscì, se non elegante, molto solida.

Per conto della cospicua e benemerita famiglia dei fratelli Premuda seguì subito la costruzione del bark "Gara" di ben oltre 400 tonn., che riuscì un gioiello di eleganza e di solidità e assieme al "Lussiniano" navigò sin quasi al 1860.

Il capomastro Marco Martinoli fonda nel 1834 il Cantiere tuttora esistente.

Nel 1834 Marco Martinoli, già capomastro nello squero Cattarini, fondò con molto coraggio, ma con scarsi capitali, un altro cantiere più moderno, su cui costruì nei primi tempi molti grossi bastimenti, che riuscirono di pieno gradimento degli armatori.

La fortuna volse però poco dopo le spalle all'ardito e intraprendente costruttore, il cui figlio Nicolò, molto bene istruito nell'arte della moderna costruzione navale, avvilito per l'insuccesso paterno, stava per abbandonare la patria, per cercare e trovare maggior fortuna in estranee contrade, quando fortunatamente per lui e per il nostro paese sorse in aiuto del giovane costruttore pieno d'ingegno, l'armatore Gasparo Ivanci, il quale gli commise la costruzione d'una grande nave. Questo suo primo lavoro riuscì opera perfetta, per bellezza di linee e solidità, destando l'ammirazione dei navigatori lussiniani e

forestieri, i quali dopo di ciò commisero al valente costruttore ogni sorta di navi e la sua fama si consolidò e s'accrebbe dovunque in tutta la regione adriatica e paranco nel Mediterraneo, specialmente orientale.

Oltre a dirigere il proprio cantiere, egli ne aveva un altro in Priviaca ed aveva pure costruzioni nel cantiere Starci di Cigale e in quello di Bellopino, con un complessivo impiego di mano d'opera di oltre 2000 operai.

Il figlio, Ing. Marco U. Martinoli, educato nella lontana Inghilterra, nella difficile arte, della costruzione navale, trovò ben piantate le fondamenta per dare, col suo vivido ingegno e il suo raro spirito d'intraprendenza, slancio e sviluppo al rinnovato cantiere paterno nel quale nel 1885 costruì il primo



Il cantiere Martinoli durante la costruzione degli yachts "Illiria" e "Lince"

«bark» in ferro di 1.100 tonn., denominato "Gange".

Le costruzioni continuarono sino allo scoppio della prima guerra mondiale e vennero varati ogni sorta di bastimenti e vapori di legno e in ferro da 200 a 2000 tonn., per la marina mercantile ed anche per la marina da guerra, nonché bellissimi cutters a vela, e yacht ausiliari ed a vapore, dalle linee slanciate ed eleganti.

Dal solo cantiere Martinoli uscirono in complesso 180 brigantini, bark, pollacche, luggers, golette, yachts, cutters, maone, cisterne, motoscafi, rimorchiatori; bettoline e piroscafi in legno, ferro e acciaio.

Anche il figlio di Marco U. Martinoli l'Ing. Nicolò, si perfezionò dopo la laurea in ingegneria navale, nei cantieri inglesi, e assunse nel 1912 la direzione dell'avito cantiere di Squero.

Oltre a grosse e medie navi a vapore e a motore, il giovane, ingegnere costruì per ricchi committenti americani, tre grandi yachts a vela battezzati "Lince", "Dorello", "Illiria", nonché l'"Adonita" del Marchese Dal Pozzo e la "Croce del Sud" dell'industriale Ezio Granelli.

Questi grossi yachts a vela e a motore rappresentavano l'ultimo grido della tecnica costruttiva. Tutti d'acciaio, appena finiti ed armati fecero la traversata dell'Atlantico superando tempi durissimi e dando ottima prova in numerose regate alle quali appena giunti in America presero parte. Le creazioni dell'ingegno lussiniano destarono negli ambienti americani gelosia ed allarme al punto da provocare attraverso una campagna politica provvedimenti doganali a difesa di una concorrenza che comunque non avrebbe costituito un pericolo per i costruttori d'oltre oceano, e la barriera economica fu tale da impedire il susseguirsi di ordinazioni così brillantemente iniziate.

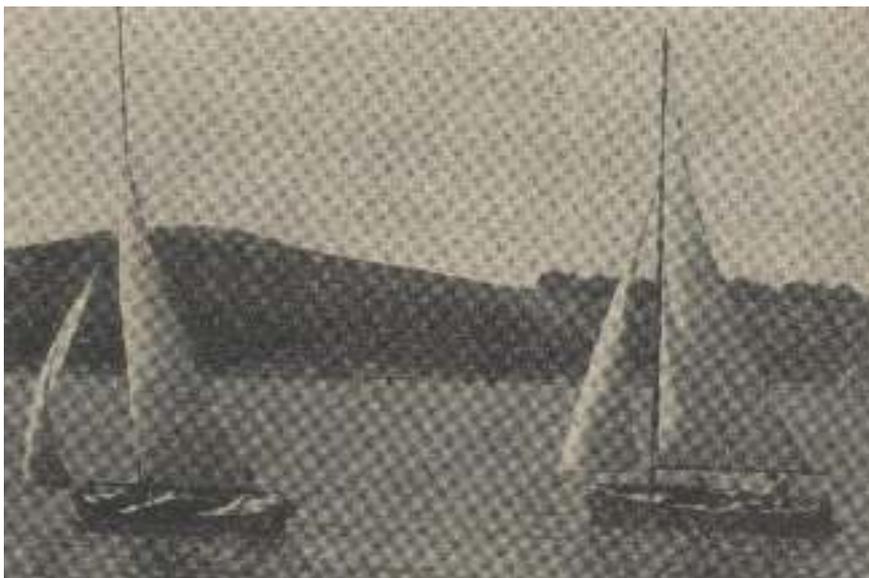
Nel piccolo cantiere Martinoli dall'apparenza umile e trasandata e dalla attrezzatura altrettanto modesta, l'ingegno di questa stirpe di costruttori operò veri miracoli, moltiplicando con le loro risorse personali le forze e i mezzi umani e meccanici semplici e quasi primitivi, sino a gareggiare coi maggiori attrezzatissimi cantieri del continente e a far loro nelle medie costruzioni la concorrenza sui costi notevolmente più bassi, ond'essi possono dirsi veramente i fabbri della loro fortuna, dovuta unicamente alle risorse individuali del loro ingegno.

I cantieri Cosulich, Peranovi, Tarabocchia, Piccini, Starci e Giurici.

Collo sviluppo della mariniera, accanto ai su descritti cantieri, sorse nel 1845 sulla sponda opposta dell'ampio bacino di Lussinpiccolo nella parte detta "Bellopino" il cantiere riccamente dotato dell'armatore Antonio R. Cosulich, che vi costruì in gran parte grossi bastimenti per proprio conto. Sotto la guida intelligente del cap. Melchiorre Viduli vennero eretti in quel tempo altri due cantieri, di cui uno diretto dal proto Giovanni Persanovi ed un altro in Val d'Arche nel versante settentrionale dell'isola sul Quarnarolo. Tutti e due questi cantieri ebbero vita poco prospera e quello Peranovi venne riattivato dal cap. Luigi Antonio Tarabocchia, che vi costruì un bello ed elegante brick schooner per incarico di una Ditta armatrice francese e l'anno dopo ben quattro altri grossi bastimenti.

Un altro cantiere appartenente al cap. Antonio Tarabocchia costruì pure alcuni bastimenti e poi disparve. L'armatore cap. Marco Antonio Starci diede vita in Cigale ad un cantiere comodo e moderno, che però troppo presto s'insterilì e morì.

Alla fiorente industria dei cantieri navali si accompagnarono le arti affini dei fabbri, meccanici, fonditori, falegnami, affioranti, ottonai, velai così che quasi ogni cosa attinente alla costruzione delle navi si potè provvedere e produrre a Lussino. In questi ultimi decenni i valenti carpentieri Ottavio e Santo Piccini eressero un bel cantiere per navigli di media e piccola portata a qualche centinaio di metri più in là del Cantiere Martinoli e, compresi quello di Rovensca diretto da Andrea Chiole, quello di Giovanni Giurici ed in fine quello di Sabino Martinolich in Neresine, i cantieri dell'Isola di Lussino furono dodici, con un impiego cospicuo di mano d'opera paesana, che sino allo scoppio della guerra mondiale s'aggirava attorno ai 3.000 e più operai.



Le popolari "passere lussiane imbarcazioni con controchiglia in legno e zavorra interna, adatte per gita e regata.

EROI DA NON DIMENTICARE

Ernest Hemingway - premio Nobel per la letteratura 1954 - afferma che non bisogna "mai pensare che la guerra, anche se giustificata, non sia un crimine". La guerra è un crimine al quale l'uomo, come insegna la storia dell'umanità, sembra essere condannato in eterno. Gli eroi sono personaggi che arrivano anche al sacrificio della propria vita pur di difendere un ideale che - in guerra come in pace - viene posto sopra i propri interessi personali. Condanniamo pure la guerra, ma non dimentichiamo gli eroi.

Comandante Luigi CORSI

**Medaglia d'Oro al V.M. alla memoria
di Guglielmo Lamberti**



Nato a La Spezia (1898-1941), figlio di Ufficiale di Marina, entra giovanissimo, appena quattordicenne, all'Accademia di Livorno partecipando successivamente con il grado di Sottotenente di Vascello ad azioni belliche durante il conflitto cino-giapponese imbarcato su unità di superficie. Con il grado di Capitano di Vascello assume il comando dell'incrociatore *Zara* con il quale partecipa ad uno scontro a fuoco notturno di Punta Stilo per il quale fu insignito di Croce di Guerra al Valor Militare.

Nello scontro notturno di Capo Matapan (28 marzo 1941), sempre al comando dello *Zara*, impegnato da soverchianti forze nemiche che più volte colpiscono l'incrociatore vista l'impossibilità di continuare il duello, decide di autoaffondarsi per non consegnare la bandiera. Dopo aver messo in salvo tutto l'equipaggio scende nella stiva e dà fuoco alla *S. Barbara* inabissandosi. L'equipaggio imbarcato sulle scialuppe lo vede scomparire fermo impettito sul ponte di comando. La bandiera e l'onore è salvo.

Su segnalazione del comandante Giancarlo Basile l'ing. Giulio Mazzolini, noto scrittore e conferenziere in materia di nautica, nonché affezionato lettore del "Notiziario", ci ha inviato da Milano un suo interessante articolo riguardante un'accurata ricerca da lui condotta sulle navi degli antichi Achei con minuzia di particolari e belle immagini che volentieri pubblichiamo certi che i lettori sapranno apprezzarne il contenuto.



Le navi di Ithaca

Giulio Mazzolini

Omero dice che in Ithaca ci sono molte navi (Odissea, 2.292, nella traduzione di Calzecchi Onesti qui e in seguito)

Navi ce n'è

moltissime in Itaca cinta dal mare, e nuove e più vecchie.

vedrò fra tutte qual è la migliore, l'attrezzeremo in fretta e andremo pel vasto mare.

Ma come erano fatte e a cosa servivano?

Alla prima domanda possiamo rispondere leggendo Omero e aiutandoci con i ritrovamenti archeologici, in particolare quello di Akrotiri a Santorini, i resti di due relitti a Uluburun e Kyrenia oltre che da prove fatte su repliche fedeli di navi dell'età dal Bronzo. Alla seconda possiamo rispondere molto più facilmente solo con la lettura dell'Iliade e dell'Odissea. Premettiamo alcune informazioni di inquadramento generale.

I fatti narrati nelle opere omeriche sono con molta probabilità avvenuti nel XIII secolo a.C., Omero compone circa 4 secoli più tardi e passerà forse ancora un secolo per averne una versione scritta.

Tra il XIII e l'IX secolo a.C. la narrazione delle gesta degli eroi omerici si è conservata grazie agli aedi, che cantavano le loro storie passando da una comunità all'altra. Il loro canto era una forma di intrattenimento e di istruzione, tramandatosi oralmente nei secoli, con modifiche e corruzioni, quindi noi non siamo sicuri che ciò che ci racconta Omero sia effettivamente il mondo del secolo XIII a.C. e che non sia stato modificato nei secoli successivi dagli aedi. Ma gli studiosi sono concordi a ritenere che il racconto del mondo di Odisseo non sia stato eccessivamente corroso.

Anche per le navi vale un discorso simile, i cantieri navali e i marinai sono molto conservativi, cambiano raramente e solo se veramente necessario, quindi ci varremo delle testimonianze offerteci da immagini della Tarda età del Bronzo (1500-1200 a.C.) ritenendo che le navi ivi rappresentate non possano esser cambiate troppo.

Lo stesso si può dire per il relitto di Uluburun, nave affondata nel XIV secolo a.C., è lecito supporre che la navi Achee posteriori di un secolo non fossero molto diverse.

Per rispondere alla domanda, a cosa servivano le navi di Ithaca, dobbiamo fare una veloce descrizione della società Achea (con questo nome chiameremo i Greci del XIII secolo a.C.). Ithaca era una città, meglio un villaggio di poche centinaia, forse pochissime migliaia di abitanti, abbastanza lontani dai porti per essere al riparo dalle incursioni piratesche. Le altre comunità Achee non erano molto diverse, tranne Pilo e Sparta, sicuramente più grandi. Esistevano in tutta la Grecia moltissime comunità di questo tipo, senza alcun governo unificato, senza leggi di sorta, in costante sospetto una contro l'altra, unificate unicamente dalla lingua. Ci si spostava quasi unicamente via mare, le strade erano sentieri sconnessi poco agevoli.

Telemaco alla ricerca di notizie del padre va a Pilo via mare (ovviamente) e poi però continua con un carro trainato da cavalli e impiega due giorni per arrivare a Sparta, un percorso di 150 chilometri, seppur ippotrainato si muove alla velocità di un uomo a piedi.

Non dobbiamo però concludere che le navi servissero principalmente al trasporto di persone, chi si spostava era un membro delle famiglie potenti, gli altri, salvo gli aedi, non viaggiavano quasi mai, i passeggeri erano scarsi. Le navi servivano talvolta per il trasporto di cose, ma non di merci. Per gli Achei il comprare per rivendere a un prezzo maggiorato era eticamente condannato, solo i Fenici praticavano il commercio e avevano una pessima reputazione.

(15.415)

Un giorno Fenici vennero, navigatori famosi,

furfanti, cianfrusaglie infinite sulla nave nera portando

Gli Achei facevano scambi tra le comunità solo in caso di necessità, con una forma di baratto, senza passaggio di denaro (che non esisteva). Esisteva però una misura del valore delle cose scambiate, il numero di buoi (Laerte comprò la schiava Euriclea a venti buoi), ma non si pagava niente con veri buoi.

La comunità era dominata dalle famiglie potenti che controllavano la terra e vivevano nel loro *oikos*, una specie di casa padronale ma anche fabbrica, governata dal padre padrone. Per esempio nell'*oikos* di Odisseo abitavano, oltre alla moglie e al figlio, 50 ancelle, quasi tutte schiave, che oltre a fare i lavori domestici filavano e tessevano, e poi altre venti stavano nel vicino mulino, inoltre vi erano un certo numero di coppieri e stallieri. Dal padre padrone dipendevano anche i pastori che vivevano lontano, nei pascoli. Odisseo ne aveva forse una decina.

L'economia si basava sulla pastorizia, capre, pecore e maiali, che fornivano carne, latte e lana. Non mancavano forme di agricoltura: grano, ortaggi e vigne soprattutto.

Nei campi lavoravano i *thes*, braccianti agricoli a giornata.

Nella città vivevano gli artigiani, i medicanti, gli aedi, i banditori, i braccianti agricoli, i pescatori e le loro famiglie

C'erano ovviamente dei pescatori, Omero parla sempre del '*mare pescoso*', ma i pescatori non usavano navi. Nell'Odissea si cita la pesca solo tre volte (10.124, 12.250, 22.383) e in tutte e tre i casi la pesca viene fatta da terra, con la fiocina, con la canna da pesca o con le reti, ma a riva.

Ma allora a cosa servivano tutte queste navi?

Semplice, principalmente al saccheggio.

L'Odissea cita molti casi di saccheggio fatti da Odisseo, senza che sia mai espresso un sentimento di condanna: il saccheggio era l'attività principale dopo la pastorizia e l'agricoltura, era quella che procurava schiave (gli uomini venivano uccisi) e i tesori.

Basti ricordare il saccheggio dei Ciconi (9.39):

*Da Ilio il vento, spingendomi, ai Ciconi m'avvicinò,
a Ismaro; qui io incendiavo la città e li dispersi;
dalla città le donne e molte ricchezze rapimmo
e le spartimmo, sicché nessuno fosse privo del giusto*

Omero sembra più preoccupato della giusta spartizione del bottino che del saccheggio, che evidentemente ritiene del tutto normale. Si saccheggiava qualsiasi comunità, vicina e lontana, che non fosse in qualche modo alleata per accordi tra i re o per incroci di sangue, le comunità Achee non erano risparmiate.

I rematori non erano schiavi, smesso il remo si trasformavano in combattenti, non sappiamo da che classe provenissero, probabilmente dai membri dell'*oikos* e soprattutto dai *thes*.

Le navi Achee avevano due taglie: da 20 e 52 rematori, erano veloci, con il bordo basso, senza ponte, a vela quadra e con remi per le manovre di avvicinamento e uscita dai porti o per le emergenze.

Nell'Odissea troviamo precise descrizioni di alcuni dettagli delle navi degli Achei, ma le informazioni più preziose sulle navi della Tarda Età del Bronzo, le troviamo nei dipinti di Akrotiri (ca 1600 a.C.), nell'isola di Santorini, scoperti nel 1969.

Tra questi uno splendido affresco, di 4 metri alto 44 cm, che rappresenta numerose barche.



Figura 1 La processione delle navi a Akrotiri

Per vederlo bene nella sua interezza si può andare in:

https://commons.wikimedia.org/wiki/Akrotiri#/media/File:AKROTIRI_SHIP-PROCESSION-FULL_PANO-3.jpg

Nei dettagli seguenti vediamo meglio tre navi che ci interessano: una con le vele alzate e senza remi, una con le vele abbassate ma con i remi e una solo a remi.



Figura 2 La barca a vela di Akrotiri



Figura 3 Dettaglio di Akrotiri

Possiamo riconoscere facilmente la forma della nave: una poppa molto strana, curva e alta, con un piccolo ponte sul quale il timoniere manovra due lunghi remi come timone, uno scafo basso e lungo, una prua estremamente slanciata e sporgente con decorazioni.

Nella prima figura l'albero sostiene una vela quadra con due pennoni, sono abbastanza visibili le manovre correnti, non si vedono i remi, forse ritirati a bordo, o forse era una nave da carico senza remi. Per esempio il relitto di Uluburun era una nave da carico a vela senza remi.

Nell'altra riproduzione si vede il pennone superiore abbassato e in questo caso si vedono i remi. La terza nave non ha vela e si vedono i remi.

Nelle immagini di Akrotiri le navi sembrano pontate, ma Omero parla sempre di navi Achee senza ponte, "cave", mentre al contrario la nave Fenicia (15.479) è pontata in quanto ha una stiva.

Le prue in epoca posteriore si sono evolute in altre forme.

Una prova di questo cambiamento è la replica, promossa dalla cittadina di Volos a fini turistici, della galea di Giasone (XIV-XIII secolo a.C.). Ha una prua molto diversa come si può vedere nella foto. La ricostruzione ci dicono è stata fatta con la massima attenzione storica.



Figura 4 La replica di Argo in navigazione

La prua è dritta e tronca, non più slanciata e arcuata come nelle navi di Akrotiri, con un rostro in punta.

Il rostro è uno strumento di guerra per affondare le navi nemiche in combattimento, nell'Odissea non se ne fa cenno, le navi vengono usate in azioni di guerra solo per trasportare i soldati e il bottino.

Nella foto seguente si vede la poppa rialzata di Argo, che assomiglia tanto a una prua da indurre molti turisti in errore, che la fotografano pensando sia la prua; ma non ci si può sbagliare, a poppa sono ben visibili i remi del timone.

Questa barca era molto probabilmente simile a quelle Achee, è impressionante per la grandezza e la finezza, doveva essere una macchina evolutissima per l'epoca, un mostro di tecnica avanzata. L'ipotesi che la prua sia cambiata in epoca Achea viene rafforzata dalla immagine di una nave su un vaso del 1100 a.C. che mostra una prua dritta senza rostro.

Figura 5 La replica di Argo nel museo





Figura 6 Vaso di Pyrgos

Anche la ricostruzione della nave di Uluburun, relitto di 15-16 metri trovato nel 1982 che risale al 1300 a.C., mostra una prua diritta con pochi slanci, questa nave era una nave mercantile e gran parte del carico è stato recuperata.



Figura 7 Il modello del relitto di Uluburun

Un altro dipinto di una nave su un vaso del 1200 a.C. mostra una prua diritta con un modesto rostro, la poppa tipica alta e arcuata, i soliti timoni a remi, e una vela quadra che diventa ovale per la forma del vaso. In cima all'albero è visibile l'anello in bronzo per il rinvio delle manovre.

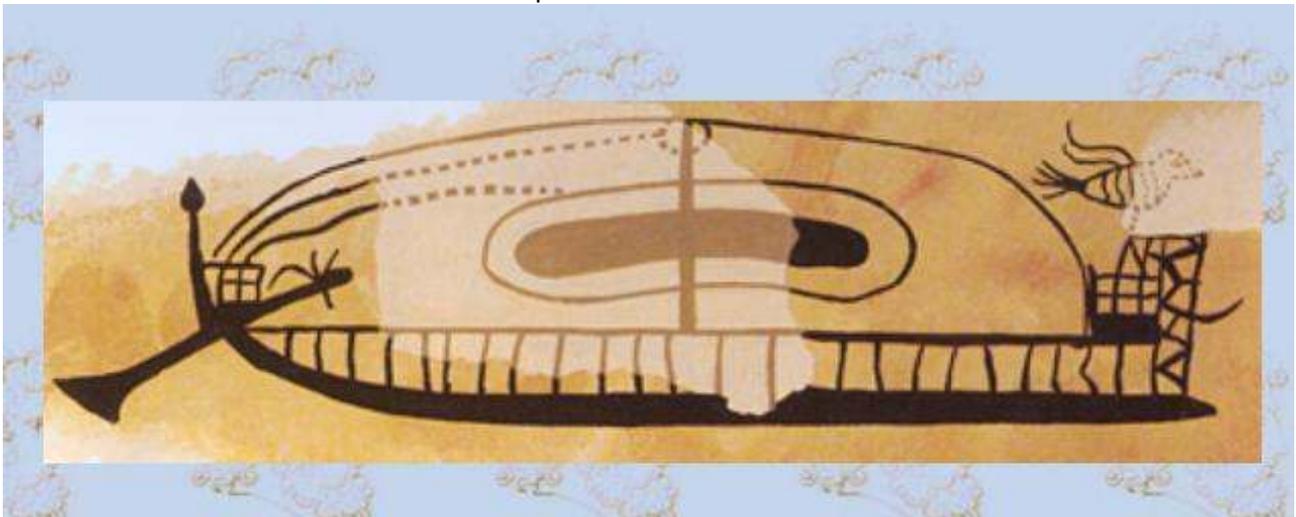


Figura 8 Nave su vaso, 1200 a.C.

Gli scafi delle navi Achee erano piatti senza chiglia, così potevano spiaggiare facilmente, che era il modo classico per scendere a terra, sono molto lunghi, quella con 52 rematori poteva essere di circa 30 metri, larga solo 3-4 metri, quindi una barca imponente con un'ottime linee d'acqua.

Nelle navi di Akrotiri è visibile un particolare la cui funzione non è stata ancora capita, una appendice a poppa, sembrerebbe un prolungamento dello scafo per aumentare la lunghezza in acqua dello scafo, per aumentare la velocità o migliorarne la direzionalità.



Figura 9 L'appendice a poppa

Omero fa un cenno a una tavola sulla quale Odisseo scivola per sbarcare di nascosto, (14.350) ma sembra difficile che sia l'appendice del disegno, forse questo elemento è stato abbandonato in epoca Achea.

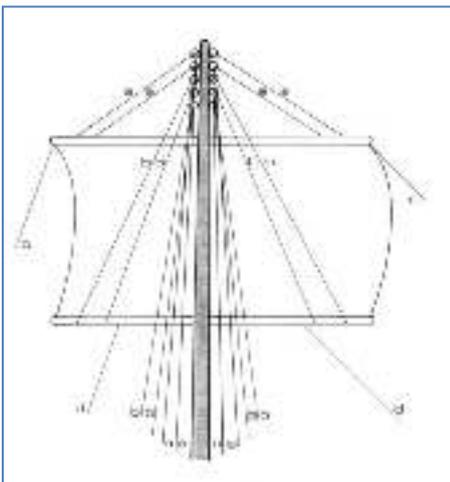
Omero sottolinea spesso che le navi erano ben costruite e veloci e dalla lunghezza e finezza dello scafo possiamo dire che una volta messa la vela a segno, dovevano avere una buona direzionalità.

A Kyrenia, Cipro, nel 1965 è stato trovato un relitto ben conservato di una nave del IV secolo a.C.

Il suo scafo è molto interessante, lungo 14 metri è costruito con giunti a incastro senza calafatura, con la tecnica costruttiva di fare lo scafo prima delle costole, una procedura complessa che chiede molta abilità e precisione.

Quando nel 1984 venne costruita una replica, la *Kyrenia II*, il mastro carpentiere dapprima si rifiutò di realizzarlo ritenendo che senza calafatura avrebbe fatto acqua. E così in effetti avvenne subito dopo il varo, ma una volta in acqua il legno si è gonfiato e lo scafo è diventato stagno.

L'armo delle navi Achee era senza alcun dubbio del tipo a vela quadra, ma contrariamente a quello che si vede nei dipinti di Akrotiri sembra che avesse solo un pennone e che la base della vela fosse libera, trattenuta solo dalle scotte.



Lo dice Omero (5.254), anche se sta parlando solo della zattera.

Nel disegno (di lato) un armo con due pennoni preparato da Hara S. Georgiou, si vedono:

- a,b le drizze dei pennoni
- c,d i bracci dei pennoni

Sono visibili 10 anelli in cima all'albero, per il riporto delle cime in coperta, gli stessi 10 anelli visibili nel dipinto di Akrotiri.

Contrariamente a quanto si crede l'armo a vela quadra può andare anche contro vento, seppur non di molti gradi, lo hanno dimostrato le prove di navigazione fatte nel 1984-85 dalla *Kyrenia II*, che ha navigato con angoli di 60-50 gradi al vento.

Nella foto del *Kyrenia II* (a destra) in navigazione si nota l'armo con un solo pennone e le borose per terzarolare.

Le navi Achee non avevano sartie laterali, o almeno Omero non ne parla mai. L'albero è un tronco di abete con uno strallo e due paterazzi in cuoio, probabilmente i due paterazzi larghi facevano funzione anche di stralli.

Deduciamo che i paterazzi fossero due in 2.425, dove Omero usa il plurale, e che fossero in cuoio in 12.420. D'altra parte solo il cuoio poteva resistere agli sforzi del vento sull'albero, infatti le cime vegetali non erano molto robuste.

Gli scalmi avevano stroppi in cuoio (4.775)

La cambusa Achea era composta essenzialmente da vino e farine. Telemaco in partenza per Pilo chiede a Euriclea di riempirgli di vino dodici anfore e di sigillarle e di aggiungere otri ben cuciti con venti misure di farina di grano ben macinato. (2.249)

Le navi navigavano raramente di notte, seguivano delle rotte vicine alla costa, la sera spiaggiavano, l'equipaggio cercava acqua, eventualmente selvaggina, poi cucinava e dormiva sulla spiaggia.

Le navi da carico tipo la Uluburun erano troppo pesanti per spiaggiare e venivano ancorate. Quest'ultima aveva ben 24 ancore in pietra forata. L'ormeggio veniva completato con cime di poppa portate a terra.

Omero ci descrive con precisione navi e manovre, non vi è alcun dubbio che conoscesse bene il mare e poi gli ascoltatori Achei non avrebbero tollerato una narrazione che facesse violenza alle loro conoscenze della navigazione, e gli Achei erano sicuramente ottimi navigatori e non potevano venir ingannati.





Troppo eccezionale il fatto nel quale si è imbattuto questa volta il nostro affezionato topo che continua imperterrita a rovistare tra le pagine delle vecchie riviste conservate al "Centro Studi". Questa volta riportiamo un articolo di cronaca, un episodio realmente avvenuto a bordo di una nave passeggeri italiana in navigazione nei mari della Cina nell'anno 1939. Non è una favola, è pure realtà, a lieto fine e con tanto di morale, anzi doppia morale: "non bisogna arrendersi mai" e "la speranza è l'ultima a morire".
(da "L'Italia Marinara" agosto 1939)

IL SORPRENDENTE CASO DEL PIROSCAFO "CONTE VERDE"

di Fragiacomò

E' una cosa veramente strana che un caso più unico che raro, come quello avvenuto sul piroscafo *Conte Verde* del Lloyd Triestino, nei mari della Cina, sia sfuggito completamente alla stampa italiana che si occupa di cose marine.

A dire il vero, anche l'altra stampa, quella locale di Trieste, porto d'armamento della nave, ne ha parlato pochissimo, senza entrare nei dettagli e senza far risaltare, dal punto di vista marinaresco, la bellezza dell'atto compiuto dal comandante della nave.

Che sia proprio fatale il

disinteressamento della vita del mare nella nostra stampa, quando invece parecchi giornali esteri, come quelli di Singapore, di Shanghai e di Bombay ne parlarono con entusiasmo riportando in grande le fotografie della bella nave italiana e del suo comandante?

Il 10 aprile c.a. (1939) nel mentre il grande espresso *Conte Verde* filava alla velocità di 19,1/2 miglia tra Manilla e Singapore, il comandante Alcide Valcini veniva informato alle ore 7,45, che da circa un'ora non si era veduto il cameriere di bordo Cebular Antonio. Egli era stato veduto l'ultima volta alle 6,45 mentre stava pulendo i finestrini del portello laterale situato all'incirca sotto il ponte di comando.

Soffiava forte vento dal Nord, e quindi la nave correva col vento in poppa rollando dolcemente sul mare discretamente agitato.

Il comandante non ebbe un momento di esitazione: fece un rapido calcolo, e partì dalla supposizione che il Cebular doveva essere, in quel momento, circa 25 miglia distante dalla sua nave. Ordinò subito di mettere la prua nella precisa rotta contraria, tenendo conto beninteso del giro fatto per entrare in controcorsa, e degli spostamenti dovuti al mare grosso ed al governo. Egli calcolò che avrebbe dovuto trovarsi sul posto del naufrago circa alle ore 9,20.

Ma quanto poteva avvicinarsi alla realtà questo calcolo approssimativo? In che momento preciso era caduto in mare il Cebular? Un errore di 3 minuti, data la velocità del *Conte Verde*, significa 1 miglio più in avanti o più indietro! E nessuno aveva veduto cadere in mare il Cebular. Egli forse era stato travolto dalle eliche! Mille pensieri affannosi devono aver affollato il cervello del cap. Valcini, ma il suo grande cuore di marinaio italiano non ebbe un secondo di titubanza; tutto bisognava provare per salvare l'uomo mancante. E' facile immaginare l'orgasmo che regnava a bordo per l'arduo tentativo di salvataggio: tutti i numerosi passeggeri si erano appostati con cannocchiali ed apparecchi fotografici lungo i fianchi del piroscafo, per aiutare le vedette poste dal comandante sugli alberi e sul ponte di comando; due imbarcazioni, una per



ciascun lato della nave, stavano pronte sulle gru, con armamento al completo, compreso il medico, per essere ammainate.

Alle ore 9,20 furono fermate le macchine e centinaia di occhi scrutavano ansiosamente il mare agitato. Il cap. Valcini ordinò allora di eseguire un giro completo col timone a sinistra, poi un altro a destra, poi un terzo a sinistra. Già aveva dato l'ordine di fare l'ultimo giro a destra, quando erano già perdute tutte le speranze di salvare il Cebular, allorché, - per quale ispirazione? - diede un contrordine: tutto a sinistra!

Ed ecco, dopo pochi secondi, a soli 40 metri dalla nave un uomo che nuotava disperatamente solo in mezzo all'oceano da circa quattro ore!

Un urlo delirante di gioia corse per tutta la nave. In un attimo fu gettato un salvagente in prossimità del naufrago, che subito ne fece uso, e poco dopo gli si accostava un'imbarcazione, che lo prese a bordo. Il medico gli fece subito un'iniezione, e l'uomo dal cuore di acciaio fu in breve sulla tolda del *Conte Verde*, ove venne fatto segno delle più amorose cure.

Nel mentre il *Conte Verde* riprendeva la sua corsa per Singapore, il Cebular raccontò che, sporgendosi un po' fuori per lucidare un ottone, gli mancò l'equilibrio per una brusca rollata della nave, ciò che lo fece cadere a mare. Egli cadde con la schiena sulla seconda onda formata dalla prua, e ciò fu la sua fortuna perché da questa venne allontanato dallo scafo e quindi dall'elica. Egli vide con terrore allontanarsi e poi sparire la grande nave bianca, ma si mantenne a galla fiducioso che il suo capitano non lo avrebbe abbandonato, appena si fosse accorto della sua sparizione. Non pensò ai pescicani, fortunatamente non incontrati, ma dovette lottare con i gabbiani che ripetutamente gli beccavano la testa e le spalle, tanto che ne porta ancora i segni.

Quando rivide il *Conte Verde* che ritornava sui suoi passi, si rincuorò vedendo confermata la fiducia che aveva nel suo comandante, ma allorché la nave si accingeva a fare il quarto di giro a destra, comprese che dall'alto non lo avevano scorto e perdette il coraggio.

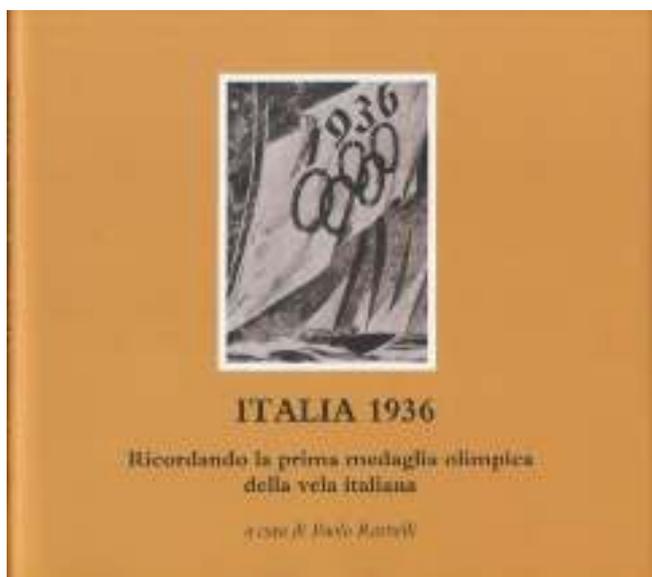
Egli soffre ancora il male alla schiena per la caduta, ma nel resto non ha altri disturbi.

Il Cebular è un triestino di trentadue anni, padre di un bambino.

Al prode com.te Valcini sono giunti moltissimi elogi telegrafici e scritti, tra cui vanno menzionati specialmente quello del conte Galeazzo Ciano, quello dell'Ammiraglio di Venezia, quello del Commendatore Angeloni della R. Ambasciata di Tokio e del Colonnello Scalise aiutante di S.M., pure addetto all'Ambasciata di Tokio.

La grande perizia marinara ed il fine intuito del com.te Valcini, aiutati da una sublime ispirazione, meritano di esser resi di pubblica ragione.

LIBRI IN VETRINAraccomandati.



“ITALIA 1936

Ricordando la prima medaglia olimpica della vela italiana”

a cura di Paolo Rastrelli, Edito da Garnell, 2016, pag. 69.

Ad agosto 2016 la prima medaglia d'oro della Vela sportiva italiana ha compiuto ottanta anni. Un evento che meritava di essere ricordato rischiando di passare inosservato da parti di quanti dovrebbero avere a cuore la storia del nostro yachting.

Paolo Rastrelli, con un certosino lavoro di ricerca e studio e grazie ai documenti ed agli archivi fotografici del “Centro Studi Tradizioni Nautiche” della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, è riuscito a ricostruire la memorabile storia di quella vittoria italiana conquistata dall'imbarcazione “ITALIA” nel difficile campo di regata di Kiel sede dell'Olimpiade del 1936.



Su "Vela e Motore" di settembre 1934 si trova un breve ma significativo articolo tratta da "The Yachting World" nel quale si parla della vicenda sindacale messa in atto da parte dell'equipaggio di marinai professionisti che deve portare in America la barca inglese sfidante alla Coppa America. La reazione, tipicamente inglese, da parte di migliaia di appassionati che si offrono volontariamente per la traversata atlantica, assicura l'arrivo a Newport .

IN ATTESA DELLA XV COPPA AMERICA

La partenza dello "challenger" per la Coppa d'America, il nuovissimo **Endeavour** che la munificenza e la passione di T. O. M. Sopwith, hanno allestito per la quindicesima disputa della Coppa famosa, avvenuta il 22 luglio 1934 è stata preceduta da giornate tempestose. Proprio alla vigilia della partenza per la quale era stato trasformato in yawl con velatura adatta alla traversata dell'Atlantico, l'equipaggio di marinai professionisti si è messo quasi tutto in sciopero pretendendo un aumento di salario con un gesto che, data la ristrettezza del tempo costituiva un vero e proprio ricatto e che tutti gl'inglesi hanno vivamente stigmatizzato. A migliaia si sono offerti marinai volontari per aver l'onore di affrontare - senza alcun emolumento - il doppio rischio della traversata atlantica su così speciale e delicata imbarcazione e quello delle regate americane. Il nuovo equipaggio è stato scelto tra i soci del famoso Royal Corinthian Yacht Club nelle persone dei seguenti dilettanti signori: Alien e James Bacon, A. Belleville, C. A. Boardman, W. de Quincy, Reginald. Droop, David Kemsey, Jake Martin, I. F. R. Mitchell, Beecher Moore, Colin. Ratsey, Dr. Walter F. Richards e Nigel Warington Smith.

Il 22 luglio l'**Endeavour** è partito da Gosport scortato dall'yacht **Vita II** di 720 tonnellate, anch'esso di proprietà di Mr. Octave-Murroch Sopwith. Le due navi hanno fatto scalo a Ponta Delgade per rifornimento in combustibile del **Vita II**. A bordo di questo si trova il grande albero da corsa dell'**Endeavour** che misura ben metri 50,68. Le due navi sono arrivate in America a Newport l'8 agosto avendo compiuto, come si vede, una eccellente traversata facile e rapida.

Mr. Sopwith che ha speso trentamila sterline per suo **Endeavour** lo ha preceduto negli Stati Uniti a bordo di un tranatlantico.



Intanto, mentre scriviamo pare quasi certo che il suo competitore, il defender della Coppa d'America, sarà la nuova costruzione americana, il **Rainbow**, benché nelle prove, contro i suoi predecessori **Yankee** e **Weetamoe**, considerati come i più veloci tra tutti, l'**Yankee** abbia battuto il **Rainbow** nove volte su dodici. I partigiani di quest'ultimo sostengono però che esso dimostrerà la sua superiorità con vento forte.

Quando il presente numero della Rivista sarà in mano dei lettori pochi giorni mancheranno per la grande prova che avrà luogo a cominciare dal 15 settembre e noi pur avendo

per gli americani tutta la simpatia che meritano il loro valore sportivo e le quattordici successive vittorie non possiamo fare a meno di desiderare vivamente il successo degli Inglesi che con tanta tenacia e ad onta della evidentissima inferiorità in cui si trovano per l'obbligo di dover prima affrontare il rischio della traversata Atlantica e poi di competere in casa d'altri, in acque sconosciute, continuano ancora a tentare l'avversa sorte.



da "L'ITALIA MARINARA" 1-15 dicembre 1928. Lo yacht ausiliario "Illyra" costruito dal Cantiere Martinolich di Lussimpiccolo per conto del suddito nord-americano M. Cornelius Crane.