



NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

www.cstn.it

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 V - N° 54

NOTIZIARIO ON-LINE

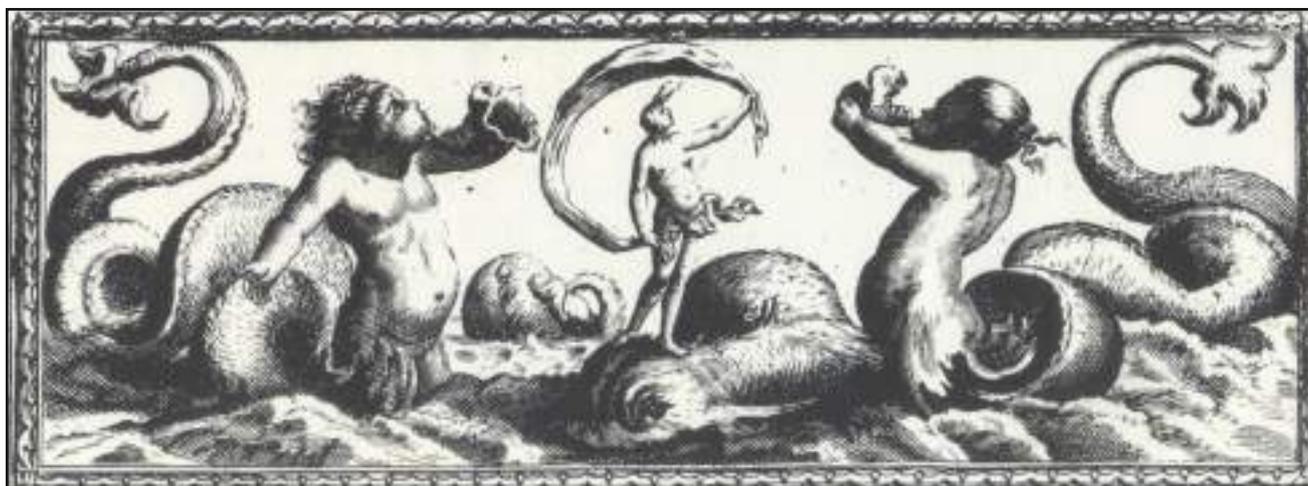
Febbraio 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La battaglia di Stromboli (1676) | pag. 15 |
| • Il CSTN - Porto della Cultura del Mare | pag. 2 | • Arrivano a Genova le Star | pag. 17 |
| • La lunga sosta del <i>Pamir</i> in Italia | pag. 5 | • Malcolm Campbell | pag. 20 |
| • Il marinaio "Bicchiere" | pag. 8 | • Libri in vetrina | pag. 22 |
| • Il <i>Pegaso</i> ha attraversato l'Atlantico | pag. 10 | • Le Copertine della Rivista LNI | pag. 24 |
| • Astronomia | pag. 12 | | |

EDITORIALE

Dopo il ricordo di Paul Elvström pubblicato sul numero scorso, per una strana coincidenza è arrivata al Centro Studi una telefonata di un amico che chiedeva notizie di un vecchio FINN di legno abbandonato in un capannone di un circolo ligure. La speranza di riuscire a capire di che barca si trattava si fondava sul numero velico stampigliato sul paramezzale: 167. Grazie alla nostra straordinaria raccolta delle più importanti riviste veliche, sfogliando un po' di pagine, siamo riusciti a svelare il mistero. Si tratta nientemeno che del FINN con il quale Elvström ha vinto a Napoli durante l'Olimpiade del 1960 la sua quarta Medaglia Oro! Grazie al "Centro Studi" è stato trovato un cimelio appartenuto ad un mito della Vela!



Divinità marine.

Hanno collaborato:

**Franco Belloni, Pippo Dalla Vecchia, Carmine D'Isanto,
Maurizio Elvetico, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi**

CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE



... il porto
della cultura
del mare

Il Molosiglio, porticciolo carico di storia nel cuore di Napoli, da punto d'ormeggio delle imbarcazioni "destinate per particolare servizio di S.M." (nel 1806 una gondola reale, tre lance ed una feluca) a sede dell'Olimpiade del 1960, si accinge a diventare tra pochi giorni IL PORTO DELLA CULTURA DEL MARE.

Infatti, il CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE (CSTN), istituito nel 1998 dalla Sezione di Napoli della Lega Navale, si sta preparando a lasciare i locali di via Sedile di Porto per trasferirsi nella nuova sede allestita al Molosiglio negli spazi dati in convenzione dalla Marina Militare.

Per l'ambizioso traguardo raggiunto va dato, ovviamente, il giusto merito alla Direzione tutta della Sezione di Napoli che credendo nell'istituzione ne ha reso fattibile la nascita ed adesso il nuovo corso.

Nella nuova sede, dopo un'accurata ed opportuna ristrutturazione alla quale ha contribuito concretamente anche la Presidenza Nazionale della Lega Navale, tutto il prezioso, raro ed esclusivo materiale raccolto e catalogato in anni di silenzioso lavoro, troverà finalmente una sistemazione prestigiosa, una degna cornice per quella che si può tranquillamente ritenere: LA BIBLIOTECA PIÙ GRANDE D'ITALIA INTERAMENTE DEDICATA AL MARE.

Un veloce bilancio di questi anni passati merita di essere fatto se non altro per lasciare una traccia dell'intensa e soddisfacente attività svolta da quanti si sono impegnati ed hanno tenuto a cuore le sorti del CSTN. Ricordiamolo, il CSTN partendo da zero è in questi quasi vent'anni trascorsi giunto agli inimmaginabili risultati che, pubblicamente riconosciuti, sono ben visibili nella consistenza del materiale raccolto e visionabile on-line sul sito www.cstn.it.

Comitato Direttivo CSTN

La prima fortuna del CSTN è costituita dal suo Comitato Direttivo, formato da noti ed affermati professionisti che hanno riversato nel CSTN le loro competenze e le loro conoscenze, ma soprattutto la loro passione per la storia e la cultura del mare: **Guido Barbati**, **Franco Belloni** - **Renato Ferraro** - **Franco Fronzoni** - **Mario Mancini** - **Paolo Rastrelli** e **Carlo Rolandi**. Sono ancora tutti impegnati nel CSTN, ad indirizzarlo, a propagandarlo e a diffonderlo, e chi non lo è più ci segue e ci collabora con lo stesso attaccamento di sempre. Ognuno di loro ha materialmente apportato importanti contributi, che vanno dalla donazione di consistenti patrimoni librari, ai rapporti con Enti e con Privati, dal riconoscimento di patrocinii, alla sponsorizzazione di pubblicazioni editoriali... etc.

Gestione del CSTN

Per la materiale gestione del CSTN, basata sempre sul volontariato assoluto, è stata necessaria una presenza fisica costante e l'impegno costruttivo di un piccolo team di competenti ed appassionati "addetti ai lavori". Guido Barbati è stato il direttore dal 1998 al 2016 e della sua opera bisogna essergli grati. Con lui, a stretto contatto, hanno collaborato: Lucio Vigorito, Giancarlo Ceccarelli, Aurora Grignani e Paolo Rastrelli (segretario). Il Socio Carmine D'Isanto, con impareggiabile dedizione, cura il sito web del CSTN, l'aggiornamento dei dati e la mailing list del "Notiziario CSTN".

Per le iniziative speciali, vanto del CSTN, un ringraziamento particolare spetta ai Soci Luciano D'Ippolito che ha programmato ed organizzato la digitalizzazione della rivista "Lega Navale" (dal 1897) e Gennaro Lepre che con Maurizio Elvetico hanno avviato il laboratorio di modellismo navale e realizzato importanti modelli.

Numerosi i Soci della Sezione di Napoli che hanno frequentato in questi anni il CSTN rendendo possibile con la loro collaborazione le attività di studio e ricerca come: scannerizzazione materiale fotografico; indicizzazione degli articoli contenuti nelle riviste, un ambizioso progetto per mettere in evidenza un patrimonio inestimabile d'informazioni (d'epoca ed attuali) in vari campi della nautica. Oltre 12.000 gli articoli già rilevati.

Donazioni e donatori

Il patrimonio raccolto dal CSTN proviene prevalentemente da apporti da parte di Enti e privati. Abbiamo ricevuto volumi, riviste, documenti, materiale video-fotografico,...e tanto altro da ogni parte d'Italia ed anche dall'estero. La figura del donatore e la sua specifica competenza in un determinato settore hanno contribuito a dare alla biblioteca del CSTN la sua specialistica, straordinaria e in molti casi rara caratteristica. In occasione del ventennale del CSTN (2018) sarà realizzata una pubblicazione con tutti i nomi dei donatori. Per problemi di spazio qui ricordiamo:

- tra gli Enti, Ministero dei Beni Culturali - Roma (grazie all'introduzione dell'amm. Renato Ferraro), Regione Campania, Università Parthenope, Lega Navale Italiana – Presidenza Nazionale;

- tra i docenti universitari (raccolte private), prof. Elio Fanara (Università Messina); prof. Cesare Rossi (Università Federico II - Ingegneria); prof. ing. Mino Simeone (architettura navale Univ. Parthenope); prof. Antonino Sposito - Meta (Scienze nautiche - Rettore Istituto Universitario Navale - Napoli);

- tra i privati,

Franco Belloni - MI (giornalista, scrittore)
com.te Giancarlo Basile - RM (velista, scrittore)
amm. Paolo Bembo - RM (dir. rivista LNI)
amm. Mario Bini - RM (ex Capo S.M. M.M. -
Presid. LNI)

arch. Sergio Capolino - NA (velista)
Circolo Remo Vela Italia - NA (fondato 1889)
Circolo Nautico Posillipo - NA (fondato 1925)
Mario Civita - Formia (velista, giornalista)
Aldo Codognato - Sanremo (miniaturista)
Renato Cosentino - NA (olimpionico)
prof. Vincenzo Dell'Ara - NA (medico, velista)
Liliana De Negri - Rapallo (velista)
ing. Paolo De Nunzio - NA (velista)
dr. Tommaso De Simone - NA

(mondiale motonautica)
Bruno D'Esposito - Piano Sorrento (shipping)
ing. Franco Fronzoni - NA (ex Pres. LNI NA)
Nino Consentino - NA (olimpionico)

avv. Vasco Fronzoni - NA (istruttore subacqueo)
dr. Gian Luigi Lagorio Serra - GE (yachtman YCI)
Carlo Marincovich - RM (giornalista)
Lega Navale Italiana Sezione di Roma
Luigi Lang - GE (AIVE)

avv. Paolo E. Pagano - NA (marittimista)
ing. Uberto Potenza - NA (velista)
com.te Claudio Rössmann - RM (ex uff. M.M.,
giornalista, ex dir. rivista LNI)
dott. Carlo Rolandi - NA (campione di vela,
Presidente onorario FIV)

prof.ssa Maria Sirago - NA (storica)
Sergio Sorrentino - TS (olimpionico)
Leopoldo Sorrentino - Torre Greco (storico)
Marina Spaccarelli Bulgari - Monaco (armatrice)
prof. Roberto Stampacchia - NA (dir. FORMEZ)
ing. Gianfranco Sulis - NA (ex Pres. LNI NA)
ing. Aldo Valenzuela - Vico Eq. (velista)

Visite

Illustri personalità sono stati in visita al CSTN (Carlo Sciarrelli da Trieste, Luigi Lang da Genova, l'assessore regionale alla cultura prof. Nicolais, docenti universitari (Annunziata Berrino, Claudio Pensa, Chiara Zazzaro), studenti delle Università di Bari, Pisa, Napoli hanno frequentato il CSTN per effettuare ricerche per la loro tesi di laurea. Il Direttore della Rivista LNI, ammiraglio Paolo Bembo, ha frequentato il CSTN per ricerche necessarie ai suoi studi e alle sue pubblicazioni sulla pittura del mare.

Tra tutte le visite ricevute al CSTN le più speciali per gli effetti straordinari che hanno prodotto restano quelle dei Presidenti pro tempore della Lega Navale Italiana:

Ammiraglio Angelo Mariani. A seguito della sua visita, dopo aver constatato il lavoro fatto e l'ammontare del patrimonio raccolto, decideva di trasferire e dare in affidamento al CSTN l'intera biblioteca della P.N. e la raccolta della rivista LNI dal 1897, unica raccolta completa esistente in Italia;

Ammiraglio Franco De Paoli. Dopo aver preso visione della scarsa disponibilità di spazio per la conservazione del consistente materiale raccolto si è reso promotore dell'ottenimento da parte della Marina Militare dei locali al Molosiglio per la nuova sede che stiamo per occupare. Nella complessa fase preparatoria per

ottenere gli spazi assegnati di grande aiuto è risultato il contributo tecnico prestato dal Generale Italo Minervini, purtroppo prematuramente scomparso, ed al quale deve sempre andare tutta la nostra gratitudine.

Soprintendenza

D'intesa con la Soprintendenza dei Beni Culturali della Campania, grazie all'intermediazione di Carlo Rolandi, il CSTN ha ottenuto, per la prima volta nella nostra Regione, il riconoscimento di "bene storico" per due imbarcazioni: l'8 metri S.I. "Italia" e il gozzo sorrentino "Pianosa": una meritevole operazione per Napoli e la Campania.

Federazione della Vela

La Federazione Italiana Vela ha riconosciuto il CSTN quale "istituzione culturale d'interesse federale" questo in virtù del materiale storico (libri, riviste, documenti e archivio fotografico) sulla Vela agonistica, unico esistente in Italia.

Catalogo collettivo presso terzi

Per creare un data base dei volumi di argomento marinaro esistenti presso biblioteche pubbliche e private è stato creato il "catalogo collettivo presso terzi" al quale basta aderire comunicando al CSTN l'elenco dei volumi posseduti, elenco che viene messo on-line a disposizione di studiosi e ricercatori della materia. A questo catalogo ha aderito anche la Rivista Marittima con il suo catalogo di oltre 5000 titoli.

Sistema SBN

Il CSTN è accreditato al Sistema Bibliotecario Nazionale - Polo SBN di Napoli cod. 73 Anagrafe delle Biblioteche Italiane ICCU cod. NA0650. L'inserimento dei dati è in corso di completamento.

Editoria

Il CSTN ha realizzato la pubblicazione in proprio di due volumi e cinque quaderni tematici.

Diversi volumi pubblicati sul mondo della Vela e su argomenti marinareschi sono stati realizzati sulla base di ricerche e informazioni raccolte presso il CSTN.

Dal settembre 2012 viene curato e pubblicato il mensile "NOTIZIARIO CSTN" spedito direttamente on-line ad una propria mailing list di oltre 1200 nomi in Italia e in vari Paesi del Mondo oltre le mailing list collegate. Il Notiziario si occupa prevalentemente di storia e cultura marinaresca e si avvale della frequente collaborazione di firme di assoluto rispetto come Carlo Rolandi, Pippo Dalla Vecchia, Giovanni Iannucci, Giancarlo Basile, Domenico Carro, Giuseppe Peluso. . . etc. In redazione Carlo Rolandi, principale e autorevole divulgatore della rivista, Maurizio Elvetico che si occupa anche del non facile compito dell'impaginazione, Carmine D'Isanto, che cura la mailing list e la spedizione e da Paolo Rastrelli che è promotore e coordinatore dell'iniziativa editoriale.

Alla fine di questa rapida, doverosa carrellata possiamo tranquillamente affermare che non sono passati invano gli anni per il "Centro Studi". Oggi, mentre ci accingiamo ad entrare nella nuova era che attende gli uomini vecchi e nuovi chiamati a pilotare il CSTN verso nuovi e più ambiziosi traguardi, dalle pagine del NOTIZIARIO un sincero augurio per tutto e per tutti e

Vento in poppa

Su uno dei volumi donati al CSTN dall'amico com.te Giancarlo Basile c'è una dedica che ci piace riportare: "Al CSTN in segno di apprezzamento della sua nobile missione" firmato: *Giancarlo Basile, gennaio 2014.*

Claudio Ressmann, ex Ufficiale di M.M., giornalista e scrittore, per molti anni direttore della rivista LNI, è stato sempre un simpatizzante e convinto sostenitore del CSTN. La sua amicizia continua ad onorarci e recentemente ci ha voluto donare la sua preziosa biblioteca privata raccolta in tanti anni di appassionato interesse per la storia marinaresca, nella quale ha spaziato con ricerche approfondite partendo dagli antichi velieri fino alle spaziali barche della "Coppa America". La storia del "Pamir" è tratta da un suo articolo per la Rivista Marittima del 2010.



LA LUNGA SOSTA DEL PAMIR IN ITALIA

di *Claudio Ressmann*

Pochi scrittori di cose navali rilevano che il *Pamir*, il bellissimo veliero adibito a nave-scuola balzato alla ribalta dell'attualità negli scorsi anni Cinquanta per la sua tragica fine, è stato per lungo tempo in Italia, entrando a far parte per quattro anni del paesaggio di una delle più suggestive località marine: il golfo di Castellammare di Stabia.

Un parentesi nel travagliato curriculum di questo veliero, protagonista di "una storia di mare" che vale la pena di ricordare.

Sceso in mare il 29 luglio 1905 dai cantieri Blohm & Voos di Amburgo il *Pamir*, una nave a palo lunga 114 metri (tre alberi a vele quadre e uno a vele auriche)

inalberò i colori della Compagnia Laeisz, armatrice di una serie di grandi velieri, nota anche come "Flying P Line" poiché era tradizione della Società che tutte le sue navi avessero nomi con la "P" iniziale.

Erano gli anni dell' "Ultima vela" quando pochi e coraggiosi armatori tentavano, utilizzando velieri di grandi dimensioni, di contrastare la concorrenza sempre più pressante e inarrestabile delle navi a vapore anche sui lunghi e ventosi percorsi transoceanici.

In un tale contesto, i noli riservati alla vela erano comunque quelli "poveri", come cereali alla rinfusa, rottami di ferro e soprattutto guano, il fertilizzante che abbondava sulle coste cilene.

Fu proprio questo l'impiego del *Pamir* (che nel viaggio inaugurale raggiunse Valparaiso dalle Shilly in soli 64 giorni) fino allo scoppio della prima guerra mondiale, all'inizio della quale il veliero, in navigazione verso l'Europa, preferì dirigere in un porto neutrale, a Las Palmas nelle Canarie, dove l'equipaggio fu internato e dove la nave rimase fino al 1920 quando poté raggiungere Amburgo e quindi l'Italia, alla quale era stato assegnato dalle clausole del Trattato di Pace.

Considerata l'impossibilità di utilizzarlo proficuamente, il *Pamir* rimase inutilizzato a Castellammare di Stabia dal 17 marzo 1920 fino all'estate del 1924 quando fu acquistato per 7.000 sterline dalla Compagnia Laeisz per essere nuovamente impiegato sulle rotte cilene. Diventò di casa, quindi, a Valparaiso, Concepcion, Valdivia e Talcahuano.

Si trattava in ogni modo di un impiego senza futuro, poiché il guano veniva gradualmente sostituito da fertilizzanti chimici, per cui il *Pamir* nel 1931 si salvò da un sicuro disarmo grazie al coraggioso intervento di Gustaf Erikson, un comandante finlandese che aveva radunato una flotta di "ultime vele" a Mariehamn, nelle isole Åland, impiegandola nelle varie parti del mondo dove era ancora possibile reperire noli per i velieri. In Australia per esempio, dove le sue navi tra-



sportavano grano o nella Nuova Caledonia dove caricavano il nickel per le industrie tedesche.

La seconda guerra mondiale pose fine anche a questa attività e il *Pamir* che si trovava alla fonda a Göteborg il 14 marzo 1940 (il giorno dopo la firma dell'armistizio tra Finlandia e Russia) salpò alla volta del Sud America, dove riprese a caricare guano destinato questa volta alla Nuova Zelanda.

L'anno successivo, mentre era ormeggiato a Wellington, il *Pamir*, benché battesse bandiera neutrale, fu considerato preda di guerra e affidato all'Union Steam Ship Company, una Società di navigazione neozelandese.

Il *Pamir* cominciò così la sua carriera come mercantile militarizzato, trasportando materiali indispensabili allo sforzo bellico alleato, come petrolio, benzina e manufatti industriali, con partenza dagli Stati Uniti e destinazione i vari "punti caldi" del teatro delle operazioni in Pacifico. Una nave a vela nemica doveva essere certamente un pittoresco quanto irrilevante bersaglio per i giapponesi, quindi le loro forze navali e aeree non lo annoverarono tra gli obiettivi paganti.

A questo proposito, nelle cronache di guerra, trovò spazio un singolare episodio: il 12 novembre 1944, al largo delle Hawaii, il sommergibile giapponese 112, comandato dal capitano Kudo, avvistò il *Pamir*. Tuttavia in Kudo, sorpreso di fronte all'imprevista e suggestiva visione del veliero a vele spiegate, prevalse lo spirito del marinaio su quello del combattente e così l'incontro non ebbe conseguenze.

Nel 1948 la nave, restituita dalla Nuova Zelanda alla Finlandia, era in condizioni tali da prevedere che la sua ulteriore e ultima destinazione sarebbe stata quella della fiamma ossidrica del demolitore belga al quale era stata venduta nel 1951, ma il destino aveva deciso altrimenti.

All'ultimo momento, infatti, l'armatore tedesco Heinz Schlieven comprò il *Pamir* e il suo quasi gemello *Passat* per adibirli a navi-scuola, contemporaneamente al loro impiego come mercantili. Una inedita formula che consentiva oltretutto all'armatore di disporre di equipaggi a basso costo, rendendo così accettabile la gestione delle navi stesse.

In previsione del nuovo impiego il *Pamir* fu rimorchiato nel cantiere Hovaldtswerke di Kiel e sottoposto a radicali lavori (tra i quali l'installazione di un motore ausiliario diesel "Krupp" da 900 hp), per cui poté cominciare la prima crociera nel dicembre 1951. Un inizio non dei più felici perché subito nel Mare del Nord incappò in una tempesta durante la quale perse due ancore, imbarcò tonnellate di acqua e dovette essere assistito da due unità del Life Boat Service.

Negli anni seguenti l'iniziativa di Heinz Schlieven si rivelò disastrosa dal punto di vista economico tanto che l'armatore fallì, quindi il 4 gennaio 1953 il *Pamir*, mes-

so in vendita insieme al *Passat*, fu acquistato dalla Banca del Land Schleswig-Holstein che lo diede in gestione a un consorzio di 40 banche tedesche (*Stiftung Pamir und Passat*).

L'attività commerciale e quella didattica ripresero con regolarità ma con risultati economici fallimentari, per cui nell'estate 1957 venne deciso di disarmare le due unità una volta rientrate in Germania dai consueti viaggi in Sud America.

All'epoca il *Pamir*, al comando del capitano Johannes Diebitsch (il quale aveva sostituito il titolare, ammalato) con a bordo 86 uomini d'equipaggio, compresi 52 allievi, dopo avere caricato alla rinfusa a Buenos Aires 3.780 tonnellate di orzo, aveva dato inizio il 10 agosto 1957 a quello che doveva essere per gli armatori il suo ultimo viaggio prima del disarmo e che si concluse invece in una tragedia, senza precedenti per una nave-scuola.

Mentre stava dirigendo alla volta di Amburgo, a circa metà distanza tra le Azzorre e Bermuda, il 21 settembre il veliero veniva investito in pieno dall'uragano *Carrie* proveniente dalla zona tropicale. Le tremende sollecitazioni alle quali fu sottoposto lo scafo dovute alla furia del mare e del vento provocarono, come appurò la Commissione d'inchiesta, uno sbandamento tale da spostare il carico (male stivato a causa di uno sciopero dei portuali, sostituiti all'ultimo momento da militari) per cui lo scafo si inclinò paurosamente sul lato sinistro. Alle 15,35 fu lanciato il primo SOS, raccolto dal mercantile *Saxson* della Isbrandtsen Line,



che diresse verso la posizione indicata, 600 miglia a sud-est delle Azzorre. Altri messaggi di soccorso furono ricevuti da numerose navi presenti nella zona, il cui intervento si rivelò comunque tardivo, poiché verso le 22,30 il veliero si era capovolto, affondando velocemente. L'assetto della nave non consentì l'utilizzazione delle imbarcazioni, per cui per la stragrande maggioranza dell'equipaggio e per il suo comandante non vi fu scampo. Il *Saxson* poté recuperare alle prime luci dell'alba cinque marinai rifugiatisi in una zattera, mentre il

cutter della Guardia Costiera statunitense *Absecon* il giorno 22 riuscì a trarre in salvo un altro superstite, il cadetto Gunther Hasselbach. Dal racconto dei sopravvissuti si poté apprendere che le prime notizie dell'avvicinamento dell'uragano erano pervenute alle otto del mattino del 21, ma già qualche ora più tardi le condizioni meteomarine erano diventate insostenibili: raffiche di vento con velocità superiore ai 70 nodi e uno stato del mare valutabile intorno a otto avevano reso ingovernabile il veliero che non si era riusciti nem-

meno a orientare con la prora al mare.

Nei giorni successivi le ricerche furono continuate da aerei militari statunitensi, dalla *Saxon*, dall'*Absecon* e da altre 7 navi di varie nazionalità, ma con esito negativo.

Con il più grave incidente che abbia mai funestato l'attività di una nave-scuola, si concludeva così in maniera tragica la breve e sofferta stagione dell' "Ultima vela".



Dipinto di "Pamir" dell'artista belga Yasmína van Hove - 2008.



Il Pamir in navigazione.

PERSONAGGI DELLA VELA

Il "Notiziario" si preoccupa tra l'altro di cercare di raccontare i personaggi che hanno fatto la storia della Vela. Compito difficilissimo, quasi impossibile, a causa dell'inesistenza di fonti scritte da cui attingere e della scarsa propensione dei pochi superstiti a conoscenza di fatti e personaggi a rilasciare qualche appunto. Con Pippo Dalla Vecchia, memoria da elefante della Vela, e non solo napoletana, ogni tanto il miracolo è possibile! Purtroppo nè a Genova, nè a Trieste, santuari velici nazionali insieme a Napoli, si riesce a trovare un Pippo qualsiasi per raccogliere le loro storie. Questa volta ecco il profilo di un grande marinaio di circolo, una categoria che è un capitolo ancora tutto da scrivere e che speriamo di contribuire a costruire.



IL MARINAIO "BICCHIERE"

di *Pippo Dalla Vecchia*

Giuseppe Di Lella, vecchio e stimato capo marinaio del Circolo Italia era più noto con il soprannome di "Bicchiere". Questo nome, anzi questo curioso soprannome ai giovani dice poco o nulla ma a quelli che hanno superato i ...anta dice molto, quasi tutto della vela napoletana.

Fino agli anni Sessanta la vela a Napoli aveva diverse "scuole di pensiero" sulla messa a punto, come si dice in gergo, delle barche da regata: dai grandi 10 tonnellate agli otto metri S.I., dalle derive nazionali fino alle mitiche Star. Mi sembra giusto ricordarlo oggi che le barche son così piccole, di plastica e tutte uguali, e che senza vele, somigliano stranamente a tanti elettrodomestici. Quella dei Canottieri Napoli con Rafele "o Sciato" e il figlio Michele, del Nautico con il grande,

grandissimo "Francischiello" ed i fratelli Montuori, del Circolo della Vela con il mite ma bravissimo "Ciccillo", del Savoia con Mariano e quella dell'Italia con il vecchio Pellegrino. Tutti sorrentini della Marina di Piano. Come vedete pochi napoletani: i Luongo del Posillipo, Salvatore Chiaiese detto "Piscione" della Marina Militare e finalmente "Bicchiere" che aveva sostituito all'Italia il vecchio Pellegrino dopo essere stato per molti anni il marinaio del Principe Fondi, Riccardo de Sangro.

Era stato alle Olimpiadi di Berlino, a Kiel per la precisione, come marinaio al seguito della flotta italiana, era stato negli Usa appena prima della guerra, nel '39, per accompagnare Mario Perretti che partecipava al mondiale Star, fatto all'epoca eclatante, era notissimo in tutta Italia e all'estero, stimato e temuto finanche da

Straulino. Aveva avuto grandi timonieri all'Italia. Due nomi su tutti: il "suo" Ubaldo Fondi, il conte Ubaldo, amato più di ogni altro e Franco Cavallo, formidabile timoniere per vent'anni, vincitore di molti campionati italiani ed europei e medaglia di bronzo all'Olimpiade messicana.

Carattere, vivaddio, impossibile, non risparmiava nessuno, aveva la battuta sempre pronta, ben s'intende caustica e denigratoria, per tutti e per tutto.

Seguiva sempre le regate dal parapetto di via Partenope davanti all'albergo Vesuvio. Non è che ci vedesse molto, portava infatti lenti molto spesse e con l'aiuto di un vecchissimo binocolo che certamente non migliorava la situazione, seguiva fin dove poteva la partenza, i bordi e le manovre delle barche del suo circolo. I commenti durante la regata, sempre e solo in dialetto, arricchito da antichi detti marinareschi ormai dimenticati, erano un divertimento assoluto, raffinato, riservato ai pochi che erano ammessi al suo fianco chiaramente senza alcuna possibilità di contraddittorio.



"Bicchiere" (a sinistra) con il figlio Gennarino.

Poi, alla fine della regata, si precipitava sul pontile del Circolo per ricevere i malcapitati e su di essi, anche se vincenti, riversava a tutto volume critiche ed impropri. Cominciava a quel punto sulla banchina o nel cantiere del circolo un'altra regata, la più dura, contro l'imbattibile "Bicchiere". Incredibilmente aveva visto, o meglio intuito, tutto e quindi non c'era scampo per nessuno. Le critiche notificate a caldo, nel momento peggiore dopo la sconfitta, sembravano insopportabili ma lo spietato "Bicchiere" sapeva di poterle fare perché la competenza, lo straordinario attaccamento ai colori sociali, la cura maniacale che metteva nel preparare le barche erano la sua forza. Andato in pensione era scomparso da qualche anno dalla circolazione. Molto ammalato ma non domo si era ritirato nella sua casa di Fuorigrotta. Ha avuto la soddisfazione di vedersi sostituito all'Italia dal figlio Gennarino che del padre ha molti pregi e pochi difetti. Particolare curioso: tre dei quattro figli maschi sono o sono stati istruttori importanti di discipline sportive diverse. Gennarino alla Vela, Salvatore già allenatore di canottaggio e Riccardo oggi allenatore delle giovanili del Calcio Napoli. Ora che non c'è più, a volte penso che forse c'incontreremo ancora. Se lassù, nell'azzurro, cosa per me assai improbabile, mi farai notare sorridendo la messa a punto delle ali degli angeli e mi dirai: "dottò, chisti volano 'a tant'anni e non hanno capito ancora niente". Se laggiù in basso, ahinoi al caldo, introducendomi nell'ambiente mi indicherai il padrone di casa e con antica amicizia mi avvertirai: "dottò, arapite 'lluóccchie chist'è nu cesso!".



Il principe Riccardo Fondi con alle spalle "Bicchiere" a Genova (anni '50) per le Regate della Settimana Internazionale.

I figli di Bicchiere Salvatore "Savacchione" (a sin.) e Gennarino "Bicchierino" entrambi marinai del C.R.V. "Italia".



Mentre il mondo intero degli appassionati velisti ha seguito il giro del mondo in solitario senza sosta con medie orarie da capogiro e barche che a causa della velocità affondano per l'impatto con oggetti "misteriosi" che galleggiano negli oceani, vi raccontiamo di traversate di settant'anni fa di tutt'alta natura, molto meno spettacolari e per nulla tecnologiche, ma più romantiche e marine.

IL PEGASO HA ATTRAVERSATO L'ATLANTICO

di R. d. U. (*)

Il *Pegaso* con gli amici Bianchi, Maggiora e Matteini, dopo aver fatto tappa a Tolone, Palma di Maiorca, Malaga, Tangeri e Las Palmas era giunto a S. Vicente del Capo Verde il 25 agosto 1949 e ne era ripartito il 9 settembre per la traversata dell'Atlantico fino alla Martinica. Ma, a causa di fortissimi fortunali imperversanti sull'Oceano il *Pegaso* aveva dovuto rientrare in porto, anche per invito delle Autorità locali, rimandando la partenza a tempo opportuno. La sosta forzata non è andata perduta perché se ne profittava per rimettere la bella produzione del Cantiere San

traversata, solo scatolame asciutto. Anche la radio ha risentito del mal tempo rifiutandosi di funzionare. Le vele si sono comportate splendidamente. In 5000 miglia di percorso solo una piccola scucitura al fiocco Genova.

Dopo 15 giorni e 2 ore, la traversata, ad onta del persistente cattivo tempo era compiuta ed al mattino del 15 ottobre gli abitanti di Fort de France hanno veduto nel loro porto il *Pegaso* col gran pavese, con la bandiera di Francia e con la fiamma di lunga campagna. Ufficiali della Marina Francese, in mancanza del Console d'Italia, sono venuti a bordo per togliere i suggelli al motore che vi erano stati apposti dal Console di S. Vicente.

Poi liete generali accoglienze, ricevimenti dalle Autorità locali civili ed ecclesiastiche.

Il paese è bellissimo solo che piove dieci volte al giorno e nel mare azzurrissimo non è possibile fare un bagno a causa delle frotte di piccoli pescecani, non più lunghi d'un metro ma eccessivamente ..., mordaci.

Ed ora, mentre scriviamo, il *Pegaso* sarà certamente ripartito alla volta di Portorico e degli Stati Uniti ove la bella impresa avrà il suo termine.

Contiamo nel numero prossimo di dare la relazione definitiva e ci è stato promessa anche una copia del giornale di bordo.

* * *

Ed ora due parole sui risultati tecnici della traversata spiacenti di dover contraddire a quanto è detto nell'articolo già citato della *Gazzetta dello Sport* che parla di primati e che contiene numerose inesattezze, principale quella inclusa nel titolo su tre colonne in cui si dice che il *Pegaso* ha coperto 4600 Km. ossia con una maggiorazione di ben 526 Km.

Da S. Vicente alla Martinica vi sono 2200 miglia e questa distanza è anche quella che è indicata nelle lettere che abbiamo ricevuto dai nostri tre amici. E



Germani, già provata dalla traversata del Mediterraneo, in perfetto assetto, riverniciando a nuovo lo scafo, rinforzando e cambiando il sartiame ovunque era necessario, ecc.

La partenza per il balzo atlantico poteva aver luogo il 30 settembre ma... era un venerdì ed allora si preferì attendere lo scoccare della mezzanotte per sciogliere le vele nei primi minuti del sabato 1° ottobre, e non già il 2 come era detto in un articolo apparso sulla *Gazzetta dello Sport* del 23 ottobre.

La traversata non ha avuto soste, ma non è stata un viaggio di piacere: raffiche, piovoschi, vento forza 5 e 6, mare in coperta, freddo, ecc. ecc. Il Comandante Bianchi due sole volte riusciva a fare la pasta asciutta scottandosi con l'acqua bollente e due volte le frittelle. Per tutto il resto del tempo, ossia per quasi tutta la

2200 moltiplicato per 1852 che è il valore in metri del miglio marino fa Km. 4074 e non 4600.

Poi si scrive che questa non è la prima traversata che viene compiuta e se ne cita un'altra sola mentre noi abbiamo dinanzi agli occhi un elenco di oltre 150 traversate atlantiche compiute da piccole imbarcazioni.

Per quella citata si dice che a bordo vi era l'Ing. Sorrentino con la moglie e un amico che partiti da New York giunsero a Napoli. Quante inesattezze in tre righe! I nostri colleghi del giornalismo quotidiano non potrebbero informarsi prima di fare citazioni a casaccio? Il sig. Sorrentino, non ingegnere, doveva fare il giro del mondo a spese del fascismo ma dopo quattro anni di perditempo partì, arrivò fino a Tunisi e se ne tornò. L'impresa a cui riaccenna la «Gazzetta» è quella dell'«Iris» del 1939 (e non 1938) col proprietario Ing. Martucci con la moglie e tre altre persone; cinque e non tre. Partiva da Halifax e non da Nuova York per compiere in 24 giorni la traversata fino a Lisbona, di miglia 2437.

Poi, con comodo, poiché si trattava di un viaggio turistico, se ne venne nel Mediterraneo fermandosi a Barcellona, Nizza, Genova e Napoli. Di qui il 1° settembre ripartiva diretto per Nuova York perché stava per scoppiare la seconda guerra mondiale. Nell'articolo poi si afferma che il *Pegaso* ha battuto un

record. Ora anche qui l'articolaista sbaglia nelle cifre dicendo che il *Pegaso* ha attraversato l'Atlantico alla bella media di 8 miglia mentre sono 6,08.

In quanto al record come si fa a stabilirlo quando nessun altro ha scelto proprio l'itinerario S. Vicente-Martinica?

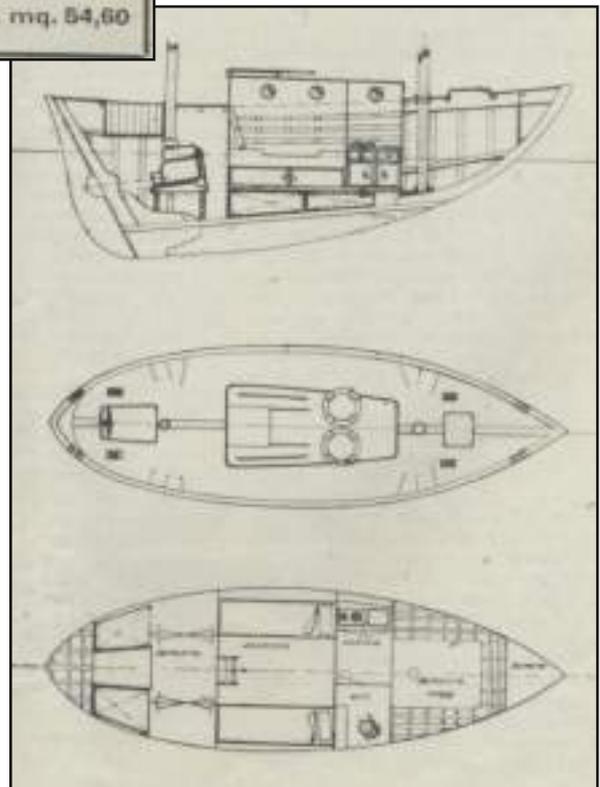
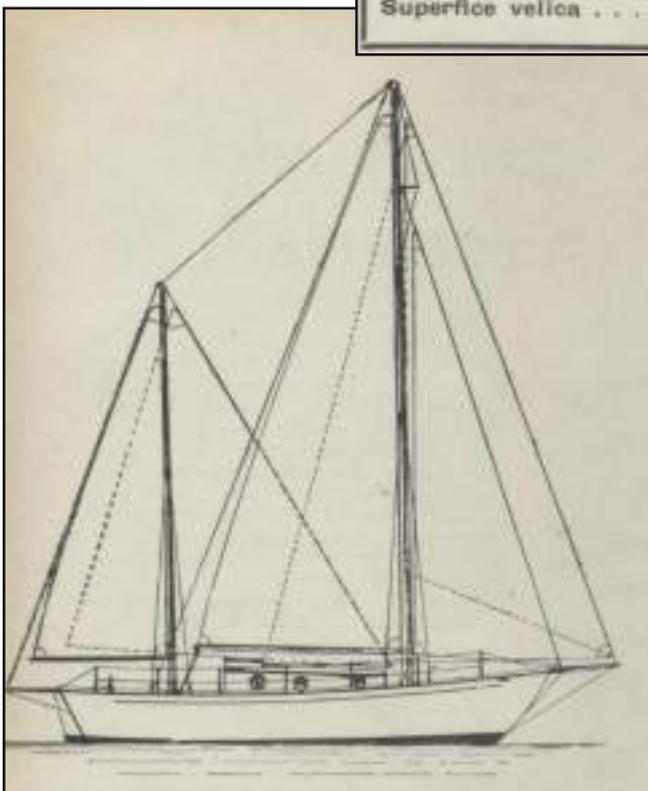
Nelle 150 e passa traversate che abbiamo sotto gli occhi, la maggioranza ha scelto il percorso Nuova York-Inghilterra (zona dell'isola di Cowes) ed il record, ancora imbattuto, su quel percorso appartiene al cutter americano *Atlantic* che impiegava 12 giorni e 4 ore per miglia 2965 corrispondente alla media oraria di ben miglia 10,15.

Mancando dunque il raffronto sullo stesso percorso noi dobbiamo limitarci a tener conto solo della media oraria ed allora vedremo che proprio in questo dopo guerra noi conosciamo già ben 10 traversate Atlantiche e tra queste ve ne sono due, italianissime, che potremmo mettere in lizza col *Pegaso*: quelle del *Vento Perso* nel 1947 e quella del *Caroly* del 1948, tutte e due in partenza come il *Pegaso* da S. Vicente, ma dirette a Recife sulla costa del Brasile con un percorso di miglia 2025.

Basandoci sulle medie orarie potremmo trarne una classifica ed avremmo: 1° *Caroly* con miglia 6,48; 2° *Pegaso* con miglia 6,08; 3° *Vento Perso* con miglia 6,03.

* Roberto degli Uberti

CARATTERISTICHE	
Lunghezza fuori tutto	m. 9
Lunghezza al galleggiamento ..	7,50
Larghezza massima	2,86
Immersione	1,80
Superficie velica	mq. 54,60



GUARDIAMO LE STELLE

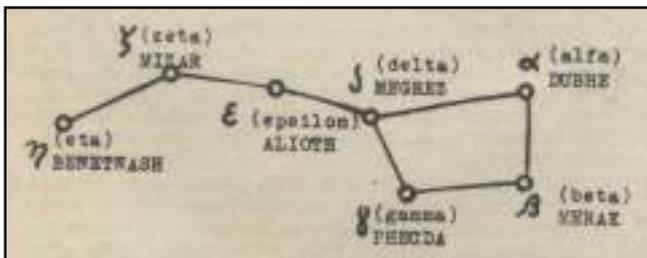
Per secoli quando l'uomo sapeva guardare le stelle, le stelle gli hanno permesso di navigare i mari per spostarsi da un continente all'altro e scoprire nuove terre ed altre civiltà. Può sembrare una magia e invece è una scienza esatta che i naviganti seguivano con esperienza e applicazione e senza bisogno di congegni meccanici o elettronici. Oggi l'uomo metropolitano non guarda più le stelle, anche perché le stelle, oscurate dall'illuminazione terrestre, non si vedono più. Questo vecchio articolo che non sarebbe sbagliato far leggere ai ragazzi, ci ricorda cosa si perde a non ammirare il cielo. Forse è l'ora che l'uomo ritorni a guardare le stelle. (da "Vela e Motore" aprile 1949)

ASTRONOMIA

di G. Chiaruttini

Credo che fra gli spettacoli più meravigliosi che si presentano agli occhi dell'umanità, quello del cielo stellato superi ogni altra immaginazione per bellezza e maestà.

E' forse per questa ragione che la distesa azzurra trapuntata di miriadi di stelle ha sempre destato nell'animo umano un senso sublime ed assieme misterioso e impenetrabile, che fin dai primordi ha fatto sì che il pensiero dell'uomo vi collocasse la sede dell'onnipotente e della felicità eterna. Questo però è



un discorso che ci porterebbe un po' fuori del nostro tema, e per non dilungarci, limitiamoci a considerare in maniera molto elementare una piccola parte di quella scienza astronomica, che è a sua volta ben poca cosa di fronte ai segreti che forse mai dischiuderà la volta

celeste.

Osservando di notte la volta celeste, si nota innanzitutto che le stelle sembrano girare in blocco attorno ad una direzione o asse, che è sempre lo stesso, mantenendo invariate le loro posizioni relative.

Ciò ha permesso all'uomo fin dalla più lontana antichità, probabilmente ad opera dei caldei, di raggruppare le stelle, allo scopo di riconoscerle più facilmente, ripartendole in costellazioni, il nome delle quali ricordava una figura mitologica, un animale ecc. in modo che la memoria ne fosse aiutata.

Un'altra cosa che ci colpisce è la diversità della lucentezza apparente delle varie stelle. Ciò proviene sia dal fatto che esse non hanno tutte eguale dimensione, quanto dal fatto che non tutte sono egualmente lontane da noi ma risultano variamente disseminate in profondità nello spazio sebbene al nostro sguardo sembrano tutte incastonate in una stessa volta azzurra.

Per distinguerle, le stelle più brillanti di ciascuna costellazione hanno ricevuto (fin dagli antichi greci ed arabi) dei nomi particolari; le altre, classificate in ordine decrescente di brillantezza, sono state contraddistinte da lettere dell'alfabeto greco.

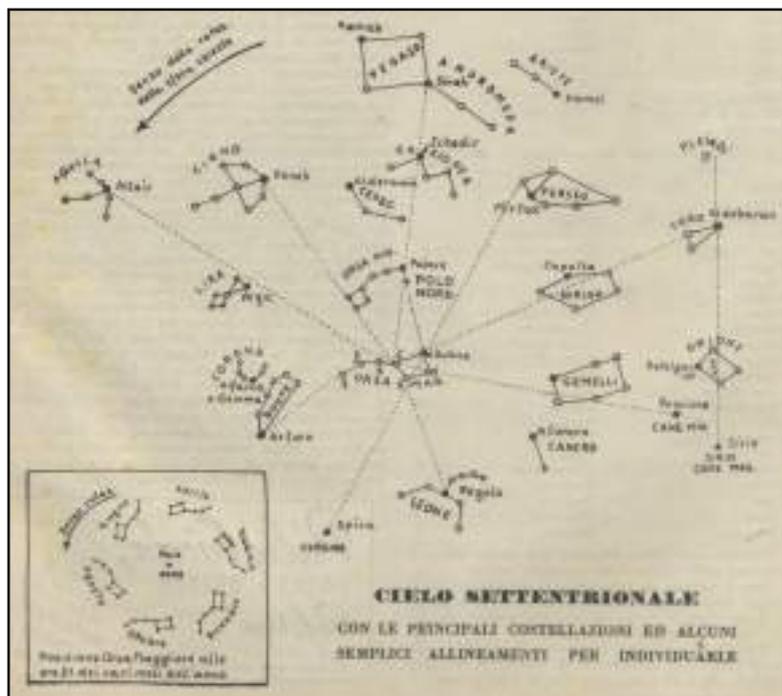
Le stelle visibili ad occhio nudo, sogliono classificare in sei ordini di grandezza. Si chiama grandezza di una stella la sua brillantezza apparente; le più brillanti sono dette di prima grandezza, e ce ne sono solamente 21, quelle di seconda sono 52, 157 quelle di 3a, 506 quelle di 4a, 1740 di 5a e 5170 quelle di 6a. In totale 7646 stelle visibili ad occhio nudo ed in buone condizioni di vista e d'atmosfera.

Con l'aiuto di strumenti si arriva a classificare le stelle fino alla 20a grandezza, e se ne vedono fino a 20 milioni circa. Vi è anche qualche presuntuoso che ha spinto la propria iniziativa fino a calcolare in via teorica un numero totale di 2 miliardi.

L'esperienza ha dimostrato che le stelle di una data grandezza hanno in genere circa 2,5 volte più splendore apparente di quelle della grandezza successiva. Ne consegue che tra una stella di una data grandezza ed un'altra immediatamente più piccola il rapporto è di 2,5 al quadrato, cioè 6,25. Cosicché le stelle di sesta

Eccovi i nomi delle stelle di 1° grandezza:

1)	Sirio - Alfa Cane Maggiore
2)	Canopo - Alfa Argo
3)	Alfa Centauro
4)	Vega - Alfa Lira
5)	Capella - Alfa Auriga
6)	Arturo - Alfa Boote
7)	Rigel - Beta Orione
8)	Prozione - Alfa Cane Minore
9)	Achernar - Alfa Eridano
10)	Beta Centauro
11)	Altair - Alfa Aquila
12)	Betelgeuse - Alfa Orione
13)	Alfa Croce del Sud
14)	Aldebaran - Alfa Gemelli
16)	Spica - Alfa Vergine
17)	Antares - Alfa Scorpione
18)	Fomalhaut - Alfa Pesce Austr.
19)	Deneb - Alfa Cigno
20)	Regolo - Alfa Leone
21)	Beta Croce del Sud



grandezza sono circa cento volte meno luminose di quelle di prima grandezza.

Affinandosi poi la valutazione della luminosità con l'aumentata precisione degli strumenti, la scala delle grandezze apparenti è scesa al dettaglio fino ai decimi ed ai centesimi, non solo, ma ha dovuto essere prolungata ai numeri negativi per indicare le grandezze mag-

Orsa Maggiore	Serpentario - Ofiuco
Orsa Minore	Serpente
Dragone	Saetta
Cefeo	Aquila
Boote	Delfino
Corona Boreale	Cavallo Minore
Ercole	Pegaso
Lira	Andromeda
Cigno	Triangolo
Cassiopea	Giraffa
Perseo	Levrieri
Auriga o Cocchiere	Volpe
Chioma di Berenice	Leone Minore
Lucertola	Lince

Costellazioni Boreali.

giori della prima. Così ad es. la grandezza di Canopo è 0,9 - quella di Sirio 1,6 - quella del Sole 26,5.

Abbiamo parlato fin qui di luminosità apparente poiché nulla si può dire circa lo splendore effettivo di una stella se non si conosce la distanza di essa. Detta distanza viene misurata in anni-luce, ed un anno luce è pari a 9.467 miliardi di Km. Quando si dicono distanze astronomiche! A titolo di curiosità diremo che Sirio dista 9 anni luce, Altair 14, Vega 25, Capella 41, la Polare 47.

Grazie allo spettroscopio si è riusciti a conoscere la composizione, la temperatura, l'età di questi gioielli

dello spazio. Quelle a luce bianca brillante sono le più recenti, quelle a luce rossastra le più antiche, in mezzo stanno quelle gialle e fra queste il Sole.

Poiché il Sole disdegna di mostrarsi sempre o ad un momento propizio alle osservazioni nautiche, è della massima importanza saper conoscere un certo numero delle principali stelle al fine di determinare con la loro osservazione la posizione della nave. Ricordo qui che le posizioni delle stelle fondamentali sono date ogni mese in Italia dalle "Effemeridi Astronomiche" edite dall'Istituto Idrografico di Genova.

Ci fermeremo a considerare solamente l'emisfero boreale, e di questo alcune solamente delle costellazioni generalmente visibili alla nostra latitudine. Coll'aiuto della carta schematica allegata il dilettante potrà abituarsi all'esercizio d'identificazione, secondo il comodo sistema degli allineamenti e prendendo come punto di partenza la costellazione dell'Orsa Maggiore.

Abbiamo scelto questa costellazione poiché essa, come del resto l'Orsa Minore, il Dragone, Cefeo, Cassiopea e Auriga, alla nostra latitudine sono circum polari, cioè non tramontano mai.

E' necessario a tal punto ricordare che l'Orsa Maggiore è all'opposizione di Cassiopea rispetto al Polo Nord.

Fra le costellazioni, notissime sono quelle che il Sole attraversa in conseguenza del suo corso annuale apparente lungo l'eclittica. Sono queste le costellazioni zodiacali, e zodiaco, diremo a titolo di cronaca, è la fascia della sfera celeste, larga una ventina di gradi, che si estende lungo l'eclittica; ossia quel cerchio inclinato di 23 gradi e 27 primi, che il Sole sembra percorrere nel

Balena	Triangolo Australe
Orione	Eldorado
Eridano	Orologio
Lepre	Pesce Australe
Cane Maggiore	Rinoceronte o Unicorno
Fenice	Croce Australe
Tucano	Pavone
Indiano	Colomba
Corvo	Pesce Volante
Centaurio	Camaleonte
Lupo	Uccel Paradiso
Altare	Scudo di Sobieski
Corona Australe	Sestante
Cane Minore	Reticolo
Nave Argo	Pittore
Idra	Norma
Cratere o Tazza	Telescopio
Gru	Cielo
Ottante	Microscopio
Mensa	Scultore
Idra	Fornace
Mosca	Macchina
Compasso	Busola

Costellazioni Australi.

suo movimento annuale, e di cui gli estremi superiore ed inferiore sono segnati rispettivamente dal Tropico del Cancro e dal Tropico del Capricorno.

Nell'eclittica si trovano dodici costellazioni zodiacali: Ariete, Toro, Gemelli, Cancro (giugno), Leone, Vergine, Libra, Scorpione, Sagittario, Capricorno (dicembre), Acquario, Pesci.

La zona zodiacale divide il cielo in due parti: una a Settentrione che racchiude le Costellazioni Boreali e l'altra a Meridione che racchiude le Costellazioni Australi.

Dicevamo che l'Orsa Maggiore è il miglior punto di partenza nello studio della topografia celeste. Essa è formata da sette stelle di seconda grandezza (salvo Alfa) di cui 4 disposte in forma di quadrilatero e le tre altre in forma di spezzata partente da uno dei vertici del quadrilatero stesso.

Dopo individuata l'Orsa Maggiore e le sue ultime due stelle (α e β), se si immagina di prolungare una linea condotta da β ad α per circa cinque volte e mezza la distanza fra queste, si incontra la stella α dell'Orsa Minore ossia la "Polare", stella di seconda Grandezza situata a circa un grado e due primi dal Polo Nord.

L'Orsa Minore è facilmente riconoscibile perché formata da sette stelle disposte in modo simile a quelle dell'Orsa Maggiore; solamente che la coda è in direzione opposta a quella di quest'ultima.

L'allineamento δ Orsa Maggiore e Polare incontra la Costellazione di Cassiopea formata da sei stelle di cui le 5 principali disegnano nel cielo una specie di "W".

Se immaginiamo una linea che passi per δ e α dell'Orsa Maggiore ad una certa distanza incontriamo prima Capella α dell'Auriga e poi la rossastra Aldebaran α del Toro. Capella è una delle più belle stelle che brillino in cielo, e, di quante si è potuto misurare la distanza, è la più lontana dopo la Polare.

L'allineamento δ - β dell'Orsa Maggiore passa vicino alla stella di seconda grandezza Castore, presso la quale vediamo Polluce β dei Gemelli. Questo allineamento più lontano, passa vicino ad α del Cane Minore ossia Procione.

L'allineamento α - γ dell'Orsa Maggiore incontra da un lato, quello α di γ , la stella α della Vergine o Spica, e dal lato di α la bella stella di seconda grandezza Algol della Costellazione di Perseo.

L'allineamento δ - γ dal lato di δ incontra Deneb o α del Cigno, e dal lato di γ Regolo o α del Leone.

L'allineamento γ - ϵ incontra dal lato della coda dell'Orsa Maggiore dapprima α della Lira o Vega dalla Luce bianco-azzurra, e più lontano α dell'Aquila o Altair facilmente riconoscibile per le due stelle di seconda grandezza disposte simmetricamente ai due lati.

Prolungando la coda dell'Orsa Maggiore con una linea curva si va a cadere su Arturo α di Boote dalla luce un po' arrossata. Prolungando l'allineamento δ dell'Orsa Maggiore e Polare, oltrepassata Cassiopea s'incontra il quadrato di Pegaso.

A metà strada circa fra Procione e Aldebaran si trova la più bella Costellazione del firmamento, Orione, formata da un quadrilatero in mezzo al quale vi sono tre stelle secondarie disposte obliquamente, i Tre Re.

Prolungando l'allineamento dei Tre Re dal lato di γ Orione incontriamo prima Aldebaran e poi l'ammasso delle Pleiadi, in senso inverso invece incontriamo la più bella delle stelle, Sirio, α del Cane Maggiore.

Queste le principali stelle dell'Emisfero Nord ed il modo pratico di individuarle. Con un po' d'abitudine la cosa è più semplice di quanto sembri.

Notiamo però che gli allineamenti che abbiamo ricordati non sempre puntano esattamente sulle stelle cercate, ma passano un po' più a destra o a sinistra; la ricerca richiede quindi una certa attenzione.



La battaglia navale di Stromboli ha avuto luogo l'8 gennaio 1676 durante la guerra franco-olandese tra una flotta francese di 20 navi sotto Abraham Duquesne e una flotta combinata di 19 navi olandesi e una spagnola sotto il Tenente-Ammiraglio Generale Michiel de Ruyter, che durò otto ore e si concluse senza alcuna vittoria da nessuna delle parti. Le flotte infatti si combatterono di nuovo nella battaglia di Augusta.

BATTAGLIA DI STROMBOLI (8 Gennaio 1676)

di **Antonio Gallizioli**

Messina, mal governata dai viceré spagnoli residenti a Palermo, si era ribellata nel 1674: messo mano alle armi, aveva cacciati dalla città tutti coloro che partecipavano per la Spagna, e, per tramite dell'Ambasciatore francese a Roma, offrì al Re Cristianissimo la città. La proposta, è superfluo il dirlo, fu subito accettata dalla Francia, la quale, vedendo non lontana la possibilità di diventare padrona dell'isola, giudicò opportuno inviare subito in quelle acque una divisione di 10 navi al comando del cavaliere di Valbelle, con abbondanti viveri e munizioni per provvedere ai bisogni più imperiosi della città. Da Tolone giunse poi la flotta da guerra agli ordini del duca di Vi-



"Il generale delle galere" Louis Victor de Rochechouart duca di Vivonne (1669-1688).

onne, comandante supremo delle forze francesi, il quale, col titolo di viceré, ebbe l'incarico di governare Messina con pieni poteri.

La Spagna, constatato che don Melchiorre de la Cueva, pur contrastando le mosse ai francesi, non era riuscito ad impedire il vettovagliamento della città, essendo troppo debole la sua squadra rispetto a quella avversaria, ottenne che l'Olanda, in forza del Trattato d'alleanza del 30 agosto 1673, inviasse un'armata in Mediterraneo. Poco tempo dopo, infatti, una flotta Olandese costituita da 18 vascelli, 2 navi incendiarie e 6 galeotte, comandata da Michele de Ruyter, intrepido e valente ammiraglio, salpava per l'Italia con l'ordine di rimettere Messina - col concorso dell'armata Spagnola - sotto l'obbedienza del Re di Spagna.

A sua volta, però, Luigi XIV provvedeva a rinforzare l'armata di Sicilia con una seconda divisione che aveva affidata ad Abramo Du Quesne, luogotenente generale dell'armata francese.

La flotta Olandese, imbarcati a Barcellona 4000 fanti spagnoli, toccò dapprima Cagliari, e, sul finire del 1675, giungeva a Milazzo per incontrarvi i collegati spagnoli e per predisporre e concordare le operazioni necessarie ad intercettare le vettovaglie che Messina attendeva unicamente dalla Francia, per il fatto che, meno quella città ed Augusta, il resto dell'isola era in possesso degli Spagnoli.

Per meglio mandare ad effetto il suo obiettivo strategico, e per chiudere il passo a Du Quesne, la flotta di Ruyter, ausiliata da 12 galere di Spagna, dal 1° al 5 gennaio 1676 incrociò tra lo Stretto o Faro di Messina e il singolare Arcipelago vulcanico delle Eolie, costituito, come ognuno sa, delle isole Lipari, Salina, Vulcano, Stromboli, Filicudi, Panaria, Alicudi e di altre minori, distanti dai 20 ai 50 chilometri da Capo Milazzo. E trovatisi presso l'isola di Salina, allorquando il giorno 6 una feluca proveniente dalla Gorgona annunciò alle sue vedette il nemico: erano 20 vascelli e 6 brulotti governati da Du Quesne stesso, che proveniva da Tolone e che tentavano imboccare da tramontana lo Stretto per congiungersi alla divisione comandata da D'Almeras che trovavasi nelle acque di Messina.

La notte non consentì al Ruyter di prendere subito contatto col nemico; nè gli fu possibile farlo il giorno successivo per la eccessiva mutabilità dei venti. Ma



Michele de Ruyter

anche i due comandanti supremi non ne avevano eccessivo desiderio: Du Quesne perché reputava pericolosissimo combattere il nemico tra le isole e la Sicilia; Ruyter perché sperava attirare l'avversario verso Palermo, nella fiducia di riunirsi con la flotta del Montesarchio, ammiraglio di Spagna, e rendere con ciò sicuramente avverso ai francesi l'esito della lotta.

Le due armate rimasero così in reciproca vedetta l'intera notte, e sull'albeggiare del giorno 8 si trovarono a contatto: Ruyter e Du Quesne erano al centro delle rispettive armate. Appena le navi di avanguardia furono a tiro di cannone, aprirono il fuoco. La mischia non tardò a divenire generale, e il fuoco da ambo le parti divenne così nutrito e micidiale, che lo stesso Ruyter dichiarò di non essersi mai trovato in vita sua in combattimento sì terribile. Per tre ore si combattè senza tregua, ma senza alcun risultato; infine Du Quesne ordinò che una nave incendiaria si recasse sotto la capitana di Ruyter. La manovra non riuscì perché quella nave rimase disalberata dai colpi avversari, e perciò fu incendiata dallo stesso suo capitano Champagne.

Dopo circa 10 ore la lotta ostinata, micidialissima, continuava ancora, sempre più vigorosa ed accanita. Infine l'oscurità della notte divise i combattenti, che malgrado gli inauditi prodigi di bravura e le gravissime perdite subite, trovavansi ancora nella stessa situazione del giorno precedente, senza poter dire cioè quale fosse la parte soccombente.

Per qualche giorno le due flotte nemiche - alle quali si erano frattanto rispettivamente unite le squadre del Montesarchio e di D'Almeras - rimasero in vista l'una dell'altra, quasi osservandosi: ma sopraggiunto, il giorno 12, vento impetuoso da tramontana, la ispano-olandese si allontanò verso Palermo, e la francese ritornò a Messina.

***Combattimento degli olandesi e spagnoli a Stromboli.
(olio su tela di Jean Antoine Gudia, 1854)***



Nel 2012 la Star ha partecipato alla sua ultima Olimpiade. Dopo quattro anni qualunque barca ex olimpica sarebbe morta e sepolta. La Star invece no: è in piena attività e sta vivendo uno straordinario periodo con regate internazionali spettacolari, affollatissime con più di ottanta concorrenti e con molti "assi" ritornati in campo come Paul Cayard e Torbel Grael. C'è anche l'Italia degnamente rappresentata da Diego Negri, sempre fra i primi. Per i giovani che non lo sanno, abbiamo ripescato un articolo di Franco Belloni che ci racconta quando e come è arrivata la Star in Italia.



ARRIVANO A GENOVA LE STAR

di **Franco Belloni**

Ancora una volta sono stati i genovesi a innamorarsi di una classe internazionale, la Star, che all'inizio degli anni trenta incominciava a diffondersi in Europa. Max Oberti ritornava nel 1932 dai giochi velici di Los Angeles entusiasta di queste barche che aveva visto all'Olimpiade. L'entusiasmo fu contagioso. Nel settembre dello stesso anno vennero organizzate delle regate dimostrative a Sanremo e i Cantieri Baglietto e Costaguta incominciarono a costruire le prime Star. Altri costruttori furono Beltrami, Mostes e Postiglione. Le prime tre star per i velisti italiani furono costruite da Costacuta: **Cita** (928) di Pasquale De Conciliis, **Chi lo sa** (929) di Giovanni Nasi e **Granchio** (930) del marchese Rodolfo Pallavicino.

La Star debuttava ufficialmente nelle regate di Genova, 23 marzo-9 aprile 1933, organizzate dal Regio Yacht Club Italiano. Erano in gara nove barche di cui sette italiane. Chi erano i proprietari di queste barche? Luigi Medici del Vascello, Giovanni Nasi, Paris Salvago Raggi, Rodolfo Pallavicino, Luca Ferrero Ventimiglia, Giuliano Oberti e Leone Leone. C'era il numero sufficiente per costituire una flotta: nasceva così quella di Genova con Leone Leone capitano e Bruno Bianchi segretario.

L'eco delle regate genovesi arrivava anche in altri centri velici. A Napoli "un fatidico giorno del 1934, Pasquale De Conciliis fece arrivare al circolo 'Italia' una strana barca a spigolo, squadrata come un cassone, curiosissima. Una stella era caduta nel porto di S. Lucia. 'È arrivata la cassa per i capitoni di Natale', sentenziarono i timonieri napoletani abituati alle sinuose e morbide curve delle derive. La barca, subito messa in castigo sotto gli scogli, attendeva di essere almeno provata.

Qualche stravagante lo fece ed anche Riccardo Fondi. Macché cassa per i capitoni, questa è una vera barca! Daniele Fiorentino, che teneva cantiere affianco alla Zi' Teresa - proprio lì, pensate che bello - ebbe l'ordine di costruirne una subito, lo stesso giorno. [...] Quel giorno nasceva a Santa Lucia la Flotta napoletana delle Stelle che tanta fortuna avrebbe avuto fino ai giorni nostri...".

Il successo fu incontrastato: alle Flotte di Genova e di Napoli seguirono quelle di Trieste e di Palermo. Una Star costruita in Italia costava circa diecimila lire e quella importata dagli Stati Uniti duemila dollari.

Le Star, per volere del capo del governo, vennero

acquistate anche dalla Marina Militare e assegnate agli ufficiali a bordo delle grandi unità naviganti e agli allievi dell'Accademia Navale di Livorno. La decisione della nostra Marina era stata commentata favorevolmente nel log del 1935 dell'International Star Class Yachting Racing Association (ISCYRA).

Le origini di questa classe monotipo risalgono al 1911 quando l'americano George A. Corry, detto "Pop", di Long Island Sound, New York, fece progettare da Francis Sweisguth una barca a spigolo di 6,921 metri di lunghezza che si rifaceva a un'altra barca in voga al momento, la Bug (cimice). Sweisguth era un disegnatore dello studio di architettura navale di William Gardner, al quale si fa risalire, invece, impropriamente, il disegno della Star. Il 30 maggio dello stesso anno veniva organizzata la prima regata con la partecipazione di cinque barche. La Star costava allora 240 dollari.

Nel 1921 veniva permesso l'uso dell'attrezzatura Marconi, anziché quella con l'albero con un piccolo molto appennato e il fiocco murato sul dritto di prora e il



boma sporgente dalla poppa. Nel 1929 era adottato l'attuale piano velico, nel 1967 autorizzata la costruzione degli scafi in vetroresina e nel 1971 l'uso dell'albero e del boma in lega leggera.

Nel 1937 il tedesco Walter von Hutschler usò per primo sulla sua Star, **Pimm**, un albero e un boma flessibili che gli permettevano di aumentare o diminuire il "grasso" della randa curvando o raddrizzando le antenne. Le vele usate da von Hutschler erano fabbricate su suo disegno dall'amico-velaio Mayer. L'attrezzatura si dimostrò fragile, ma una volta perfezionata permise all'ideatore di vincere nel 1938 a San Diego, primo europeo, il campionato del mondo.

Con il diffondersi della classe in Italia il 15 settembre 1935 l'ISCYRA autorizzava la costituzione del XIV Distretto della Classe, Italia e Mediterraneo Orientale, approvata dalla RFIV il 1° dicembre. segretario del distretto, che aveva la sede a Genova presso il Regio

Yacht Club Italiano, veniva nominato il marchese Rodolfo Pallavicino. Nel 1936, con sede a Roma, diventava segretario il barone Alberto Fassini Camossi, Presidente della Federazione, e nel 1939 l'ammiraglio

Roberto Soldati.

Alla fine del 1939 in Italia vi erano 165 Stelle, saranno 300 nel 1943, e queste diciannove flotte :

Le prime Flotte Star in Italia

anno	Flotta/sigla	Capitano/Segretario
1933	FLOTTA di GENOVA	Leone Leone/Bruno Bianchi
1934	FLOTTA REGIA ACCADEMIA NAVALE Livorno	Bruno Brivonesi/Riccardo Imperiali d Francavilla
1934	FLOTTA di NAPOLI	Riccardo De Sangro di Fondi/Giuseppe Cosentino
1935	FLOTTA di TRIESTE	Antonio Tedeschi/Egone Jachin
1935	FLOTTA I SQUADRA NAVALE	Ferreri/Sauro
1935	FLOTTA II SQUADRA NAVALE	Domenico Ravera
1935	FLOTTA di PALERMO	Mario Ducrot/Enrico Ducrot
1937	FLOTTA di VENEZIA	Giacomo Colussi/Aldo Bechis
1937	FLOTTA del VERBANO	Vittorio E. Borromeo/Aurelio Gualtieri
1937	FLOTTA di LA SPEZIA	Maurizio A. Del Santo
1937	FLOTTA della PENISOLA SORRENTINA	Guido Platania/Ubaldo De Sango di Fondi
1938	FLOTTA di ISCHIA	Mario Mazzuca/Roberto Miliani
1938	FLOTTA della R: MARINA del BASSO TIRRENO	Luigi Biancheri/Roberto Baffigo
1938	FLOTTA di CAPRI	Vittorio Postiglione
1938	FLOTTA della SEZIONE VELICA della R. MARINA - Taranto	Luigi Falcucci
1939	FLOTTA della SEZIONE VELICA della R. MARINA - La Spezia	Gianni Pera
1939	FLOTTA della SEZIONE VELICA della R. MARINA - Pola	Antonio Bobbiese
1939	FLOTTA della SEZIONE VELICA della R. MARINA - Sommergibili	=
1939	FLOTTA del LARIO	Carlo Mantero

Sulla attività italiana della Classe Carlo Strena scrive: Agonisticamente gli stellisti italiani hanno potuto imporre la loro classe scaturita dal gran numero di timonieri ed imbarcazioni esistenti. Al Campionato del Mondo, svoltosi nel 1939 per la prima volta in Europa e più precisamente a Kiel, il S.T.V. Tino Straulino, al comando dell'imbarcazione della R. Marina 1540 "**Polluce**" con alla manovra il S.T.V. Nlco Rode, si piazzava ottimo secondo a pochi punti [10] dal vincitore. Nei sette Campionati d'Europa svoltisi dal 1932 al 1938 i velisti italiani hanno partecipato a partire dall'anno 1934 a cinque campionati aggiudicandosi per tre volte la vittoria.

Nel 1934 a Marsiglia contro 12 concorrenti vinceva con 1030 "**Orsa**" della Flotta di Napoli tim. F. Giannini, equip. M. Malfitano, Nel 1935 a Napoli contro 13 concorrenti vinceva 1022 "**Sirah**" della Flotta di Napoli, tim. G. Postiglione, equip. F. Gianturco. Nel 1938 a Kiel contro 18 concorrenti vinceva 1540 "**Polluce**" dello sport velico della R. Marina, tim. S.T.V. Tino Straulino, equip. Nico Rode. A Napoli nel 1935 veniva organizzato il primo Campionato Italiano della Classe vinto da **Gloriana** con Mario Ducrot e Guido Airoldi di Palermo. La partecipazione non era numerosa, sette concorrenti, ma non bisogna dimenticare le difficoltà d'allora per il trasporto delle barche che dovevano essere spedite per ferrovia o con un autocarro, ma sufficiente per dare vita a un Campionato che, eccetto il 1940



1934 Genova. Regata Star

e dal 1943-1945, sarà sempre disputato. I Campionati del 1941 e del 1942, per il divieto di organizzare regate sul mare, si svolsero con successo a Menaggio, Lago di Como, organizzati dal Circolo Vela Como nove anni dopo la sua fondazione.

Con le Star vennero organizzati nel 1938 e nel 1939 i Campionati Italiani juniores vinti rispettivamente dagli equipaggi Enzo de Gemmis-Aldo Sersale e Giovanni Stampa-Antonio Volpe. Furono anche una delle Classi dei Littoriali nel 1938 (Pino Macne e Giuseppe Ferri) e nel 1939 (Beppe Croce e Giorgio Bruzzone).

In questa Classe, per la prima volta nella storia della vela da diporto, la Germania organizzò dal 1935 al 1938 una riunione riservata esclusivamente agli equipaggi composti da ufficiali della Marina Militare. L'Italia vi partecipava dal 1936 vincendo con l'equipaggio Dario Salata e Giovannini la "Coppa

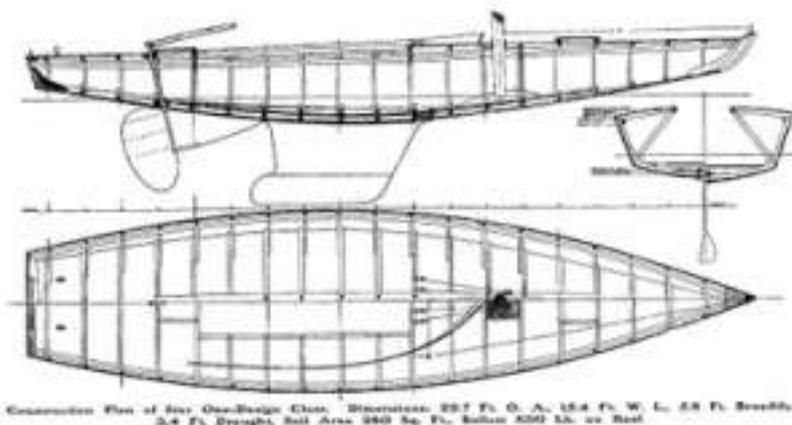
Hindenburg" contro Germania, Svezia, Inghilterra, Olanda e Polonia. Nel 1937 e nel 1938, ultima riunione prima della guerra, Salata si classificava secondo.

Il 18 marzo 1942 il presidente della federazione decideva, come per i beccaccini, lo scioglimento dell'organizzazione della Classe, che veniva assunta dalla Federazione.

Nei risultati dei Campionati internazionali e nazionali della Classe sono ricorrenti i nomi di Tino Straulino, Nlco Rode, Dario Salata, Tito Nordio, Luigi de Manincor e Giorgio Rinaldi, velisti che ritroveremo tra i protagonisti delle regate e dei campionati del dopoguerra. Soprattutto il duo Straulino- Rode, vincitore di una medaglia d'oro e di una d'argento alle Olimpiadi, di tre campionati del mondo e di nove campionati d'Europa.



Immagine di una odierna regata Star.



I piani della Star comparsi sulla rivista "The Rudder" nel dicembre 1911.

Malcolm Campbell è stato per molti anni l'uomo più veloce sulla terra e sull'acqua. I suoi record sono entrati nella storia e testimoniano quanto e come la velocità e la tecnica per ottenerla hanno attratto gli spiriti ardimentosi.

L'UOMO PIÙ VELOCE SULL'ACQUA

MALCOLM CAMPBELL

L'incomprensibile comunicato dei quotidiani relativo alla morte dell'uomo più veloce sull'acqua, l'inglese Malcolm Campbell, avvenuta all'alba del nuovo anno (1949 ndr), non ci dice se la Sua grande amica, quella che cento volte egli aveva sfidata in aperta e leale tenzone, gli abbia concesso di vederla in viso nell'ultimo incontro. In genere quando l'operazione di cataratta non riesce il paziente resta o diventa cieco. Ora, se la notizia è vera, sappiamo che si può anche morire ma tutto può farci credere che Egli prima di chiudere gli occhi per sempre possa aver avuto la visione della fine imminente e della vita trascorsa.

Ed allora chissà se non avrà chiesto alla Grande Amica: "Perché mi hai concesso questi altri 18 mesi di inutile vita. L'ultimo mio sogno di gloria era tramontato allora in quelle stesse acque che mi avevano dato il terzo ambizioso titolo. Avevo veduto che anche coi nuovi più potenti motori non c'era nulla da fare perché mancava l'accordo tra l'antica guida e la nuova potenza. Potevo ancora continuare ad osare ma a quale scopo rischiare anche di far male ad altri con l'indocile scafo? Pregio della mia vita di lotta contro il tempo e lo spazio è stato quello di saper misurare al limite le possibilità mie e del mezzo meccanico ma Tu che conoscevi l'iniqua sorte che mi attendeva, potevi allora spingermi all'azzardo ancora per poco per segnare sulle acque del piccolo lago scozzese un'altra gloriosa scia come quella lasciata da Segrave!".

Non che Egli tenesse al plauso delle folle ma sono le folle che attribuiscono gloria ed onori. Difficilmente sarà dimenticato il nome del pilota del *Miss England* che chiudeva gli occhi sul lago Wooidermere esclamando: "Così si può anche morire!" mentre chi saprà mettere il *Blue Bird* a fianco del letto di una clinica?

Era nato l'11 marzo 1885 ed a 21 anni, nel 1906, iniziava la carriera sportiva partecipando a gare ciclistiche; nel 1910 passa all'automobilismo vincendo alcune corse ma dedicandosi subito dopo all'aviazione partecipando alla prima grande guerra come pilota.

Dopo la guerra ritornava all'automobilismo dedicandosi alla conquista del primato assoluto di velocità terrestre che egli conquistava e difendeva dal 1923 sino al 1935 portandolo da Km. 235.071 a Km. 485.175.

Fu il suo canto del cigno... terrestre che però, per oltre

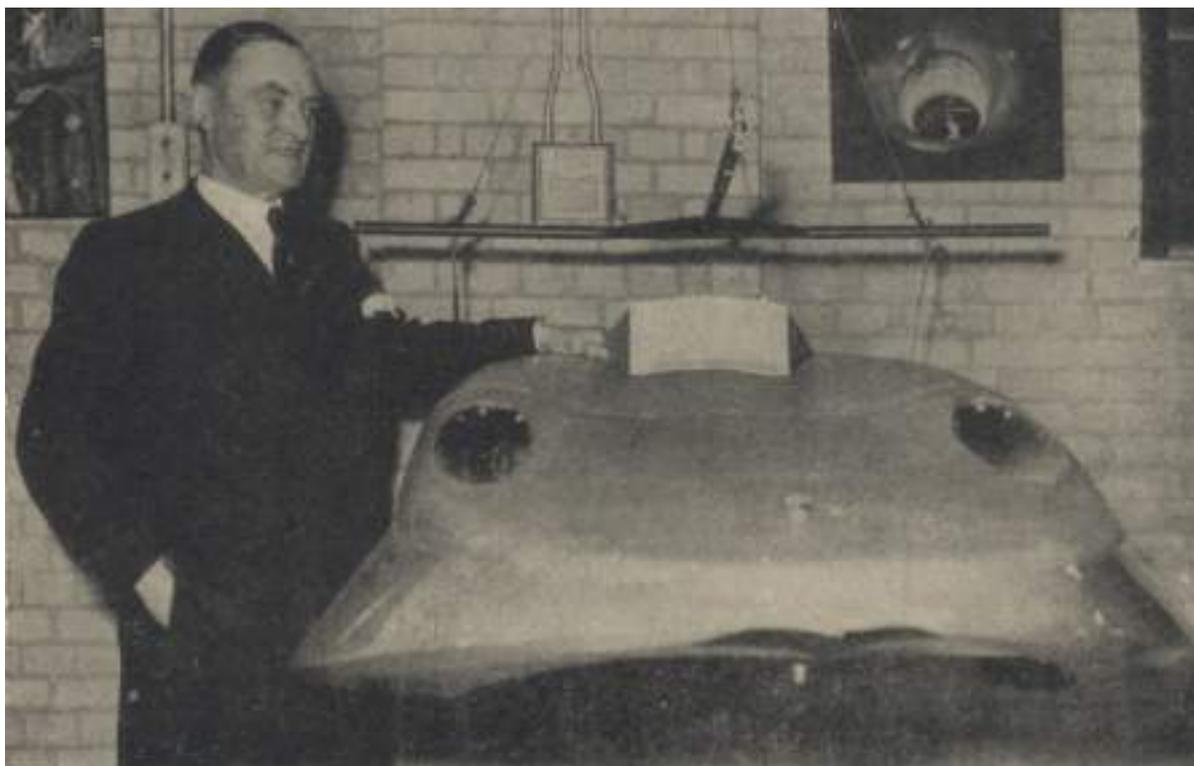


due anni rimase imbattuto e solo il 9 novembre 1937 Eyston col mastodontico *Thunder-boldt* passava a Km. 502 e 442 metri.

Ma Campbell non si era messo a riposo. I primati assoluti in aria e su terra saldamente erano in possesso del suo paese. Restava sempre la spina del primato sull'acqua in mano dell'imbattibile costruttore statunitense Gar Wood. In meno di due anni anche il terzo primato assoluto passava in possesso inglese. Il 1° settembre 1937 nelle acque di Locarno sul Lago Maggiore, Campbell, col suo motoscafo *Blue Bird* (lo stesso nome dei suoi bolidi terrestri) batteva il primato tenuto da cinque anni da Gar Wood portandolo da Km. 200,900 a Km. 203,290. Un anno dopo, il 16 settembre 1938, sul piccolo Lago svizzero di Halwill lo migliorava portandolo a Km. 208,400. Dopo un altro anno il 19 agosto 1939 sul Lago Cominston in Scozia il record

saliva ancora fino alla media di Km. 228,400, la massima velocità finora raggiunta dall'uomo sull'acqua. La nuova grande guerra metteva in tacere ogni altra attività agonistica ma anche dopo, alla ripresa, non si aveva notizia di possibili tentativi americani di riconquista, paghi evidentemente di essere in possesso del più ambito primato delle vendite. Andranno a meno di 200 km. di velocità, i motoscafi americani ma tra entro e fuori bordo ve ne sono più di un milione per soddisfare i desideri sportivi e turistici dei motonauti americani.

Con tutto ciò Campbell sperava ancora di raggiungere qualche meta più strepitosa, ma, com'è noto, si dimostrava che per ora non c'era ancora nulla da fare in questo campo, almeno secondo le nostre supposizioni. Sarà rimasto nell'ozio in questi ultimi diciotto mesi di vita accordatigli dalla Grande Amica? Non sappiamo. Sappiamo solo che è un altro dei grandi, dei massimi campioni dello sport che se ne è andato. Un altro di coloro che allo sport davano tutta la loro anima e tutta la loro energia con l'unica mira della supremazia del proprio Paese.



Campbell col modello del suo motoscafo con propulsione a reazione



Campbell sul Lago Maggiore -1937.



“Sergio Capolino -

Ricordi e aneddoti sulla vela napoletana del dopoguerra”

a cura di Giancarlo Capolino e Paolo Rastrelli,

stampato in proprio, Tipografia Stinga, Vico Equense 2016, pag. 71

Traendo spunto da un album fotografico nel quale Sergio Capolino racconta con rare immagini d'epoca, documenti e ritagli stampa la sua lunga militanza sportiva nella Vela agonistica nazionale ed internazionale, il figlio Giancarlo, velista anche lui, ha voluto onorare la memoria di suo padre pubblicando, con l'aiuto di Paolo Rastrelli, questo elegante volumetto, da omaggiare ai tanti amici che con Sergio hanno vissuto quello che a quei tempi più che uno sport era una

vera passione: una passione per tutta la vita. Finalmente anche in Italia sta crescendo il culto della storia dello yachting e sperando che continui anche noi italiani possiamo colmare il divario che ci divide dagli amici inglesi e francesi.

Ci è sembrato interessante porre all'amico Giancarlo, brillante avvocato e campione europeo di Vela, qualche domanda sulle motivazioni che lo hanno portato a realizzare questa imperdibile “chicca” tipografica.

D. Un libro dedicato a Sergio Capolino: perché?

R. Il ricordo di mio padre è stato solo un pretesto per parlare di un periodo felice della vela napoletana, dove uomini (le poche regate a cui partecipavano donne - quale la Coppa Baronessa Licia Compagna - erano principalmente eventi mondani) affermati nella vita personale e lavorativa, trovavano tempo per la passione del mare, la competizione, la scoperta di quelli che si sono confermati i principali campi di regata europei, dando vita a regole di fair play e, soprattutto, alimentando l'Amicizia, un vero e proprio collante fra personalità spesso anche molto diverse. Penso, ad esempio, all'Amicizia di una vita fra mio padre e Roul Pracchi, un austero industriale milanese che correva sui Soling, con il quale abbiamo passato tutte le nostre vacanze estive ed invernali. Poi, credo che sia bene ricordare chi è stato a “servizio” della vela, non solo comunicando ai figli la passione del nonno: quanti velisti - anche campioni mondiali - ricevendo una copia del libro, mi hanno ricordato la loro prima volta in barca e proprio con papà. Con l'auspicio che il libro, anche grazie al format che Paolo ed io abbiamo seguito, possa facilmente trasformarsi in un capitolo di una pubblicazione più ampia sui principali velisti napoletani del secondo dopoguerra (incidentalmente, il libro sarà presto su internet; nelle more, una copia del libro è scaricabile dal link <https://goo.gl/Tl81Kh>).

D. Quale valore può avere, per uno sport negletto come quello della vela, raccontare un passato intenso e brillante come quello degli anni passati quando Napoli, velisticamente parlando, era davvero in vetta al mondo?

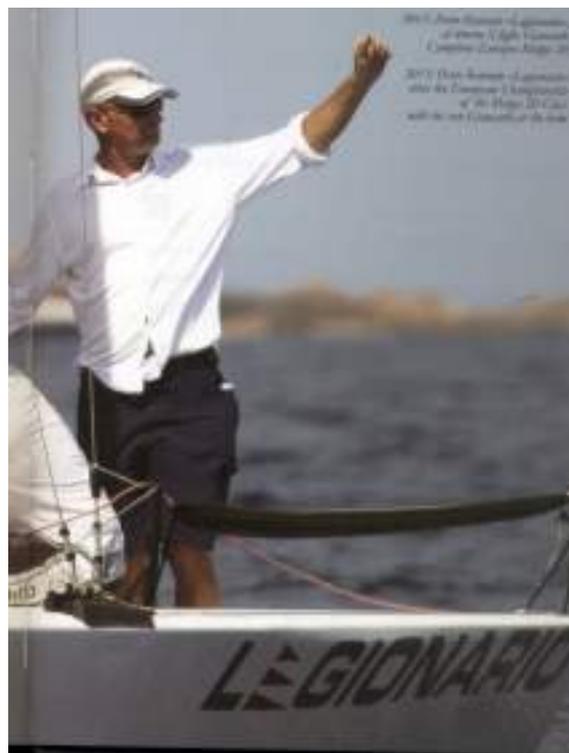
R. Raccontare il passato della vela napoletana, come prima conseguenza, sia pure involontaria, mette a nudo le involuzioni degli ultimi decenni anche se, a parziale attenuante, gli stessi si confrontano con un passato difficilmente replicabile. Quando mai avremo nuovamente un contesto storico così favorevole alla vela a Napoli, in cui disponevamo di infrastrutture nuove, circoli nautici con ampie risorse economiche, cantieri, velai (ricordo ancora il mio primo spinnaker di 420 di Aniello Montuori), marinai che hanno formato un'intera generazione di velisti (penso con affetto al capitano Michele) e vivevamo il fermento dei giochi olimpici del 1960? Di buono c'è che oggi la passione è la stessa: conosco giovani velisti a Napoli che vivono la vela con totale coinvolgimento; forse manca - come fattore macro - la spensieratezza dei ragazzi degli anni cinquanta che sapevano conciliare rivalità in mare con momenti di vera goliardia (penso, fra le cose raccontabili, alle cene della “Grande Forbice del Canottieri Napoli”) e la voglia di giocare con la vela divertendosi ad alternare, con naturalezza, sia il tipo di imbarcazione che i ruoli di timoniere e manovratore. Forse, il valore principale che emerge dal passato è che, a tutti i livelli, la vela è - e deve essere - innanzitutto divertimento.

D. Queste iniziative editoriali , che per fortuna stanno diventando sempre più frequenti, possono essere utili per riportare la vela napoletana all’altezza del suo passato?

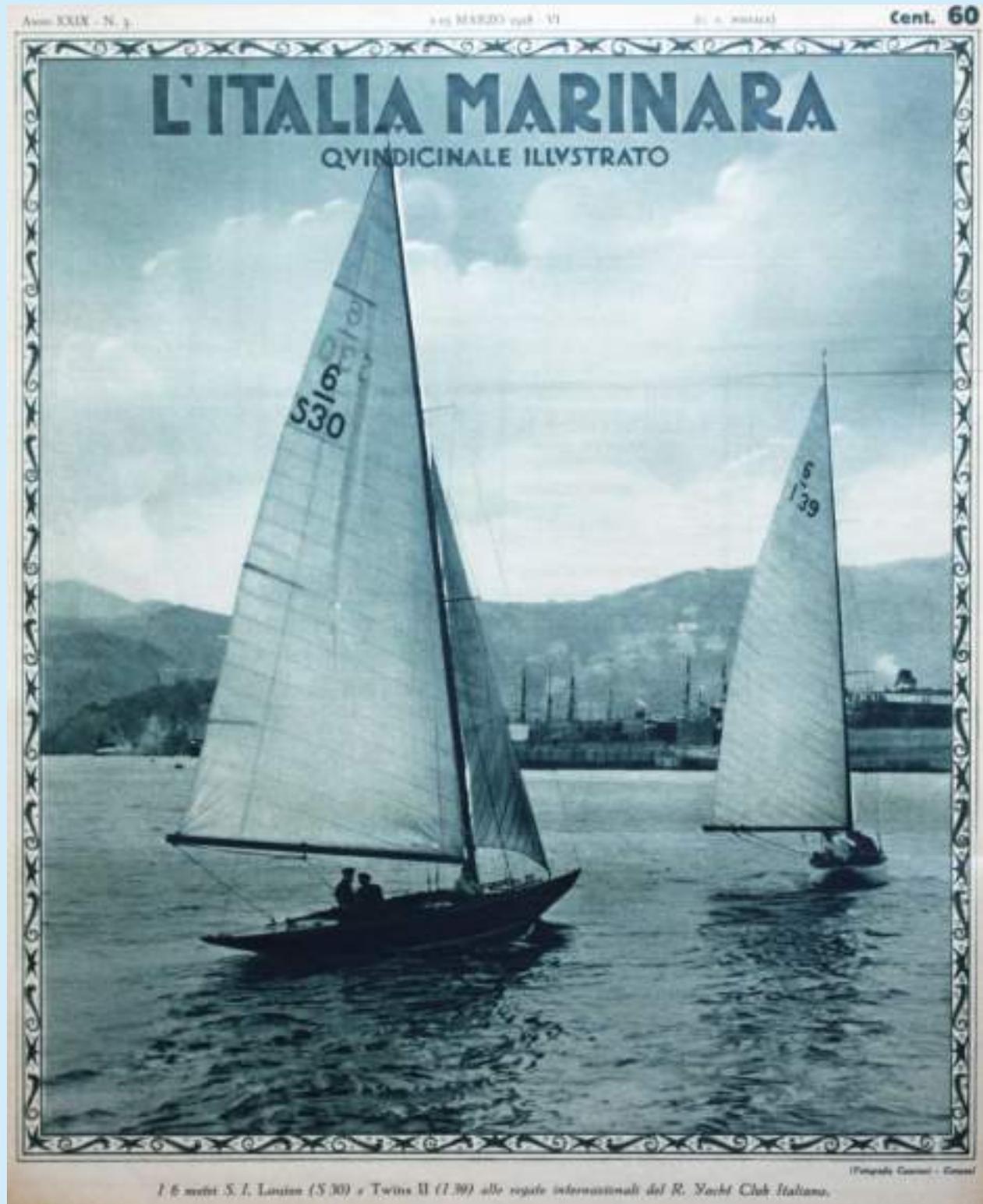
R. Queste iniziative sono necessarie, ma non sufficienti. Se vogliamo tornare all’altezza del nostro passato agonistico e colmare il ritardo accumulato, non possiamo prescindere dall’evoluzione epocale conosciuta dalla vela nel mondo: quindi, invocare la centralità del divertimento di andare per mare - e così colgo l’occasione di completare la risposta precedente - deve trovare il necessario complemento nell’allenamento in mare con il giusto metodo e, cioè, in tutte le condizioni di vento sotto lo sguardo vigile di allenatori di comprovata esperienza e con uno o più sparring partner, nello studio del regolamento con simulazioni in mare (abbiamo in Campania umpire di statura internazionale), nella lettura di riviste, pubblicazioni e siti anche stranieri, nell’allenamento fisico, nella ricerca dei materiali, nella sperimentazione delle vele, nell’ausilio tecnologico, nelle reciprocanze con squadre nazionali (perché non offrire nel periodo invernale infrastrutture a squadre nazionali che non hanno le stesse favorevoli condizioni meteorologiche?), nella ricerca di atleti nelle scuole e fuori dai soliti quartieri di Napoli, nella ricerca di sponsor privati, etc. Naturalmente, per i giovani, agli aspetti organizzativi ed economici dovrebbero pensare i circoli nautici, almeno quelli che non hanno perduto o hanno ritrovato la propria naturale vocazione. C’è anche un grande serbatoio di cinquantenni (e dintorni), uno dei principali asset della vela napoletana contemporanea, che si allenano sistematicamente o che, a vario titolo, si sono già messi con successo a servizio della causa della rinascita della vela napoletana. E perché non ambire alla prossima presidenza della F.I.V.? Abbiamo dei possibili candidati di massimo standing e tutto il tempo per organizzare una campagna di acquisizione di consensi.

D. Secondo te che sei un regatante ed hai anche conquistato un titolo europeo che cosa è cambiato nel mondo della vela rispetto ai tempi di tuo padre Sergio, un dilettante puro che ha definito il suo sport preferito: “La mia vita. . .” dividendosi tra famiglia, professione, trasferimenti irripetibili, regate tutte le settimane. . . ?

R. Dai tempi di mio padre ad oggi ci sono stati cambiamenti nel mondo della vela che richiederebbero un’analisi lunga ed articolata, certamente non opportuna in questa sede. Se limitiamo l’analisi al velista, sulla base della mia recente esperienza nei Melges 20, innanzitutto non ridurrei la questione ad una mera contrapposizione fra il dilettantismo del passato e la professionalità moderna. La professionalità è un metodo di organizzazione del lavoro di cui non erano certamente privi uomini che hanno anche contribuito, a vario titolo, alla ricostruzione del Paese. Venuto meno da tempo lo stereotipo (voluto anche dall’immaginario collettivo) di velista appartenente ad un unico contesto socio-economico, che si divide con successo fra impegni lavorativi e personali, la vela ha destato interessi eterogenei e creato domanda ed offerta per nuovi servizi. Ed allora, oggi si deve mettere in conto che il rapporto fra i membri di un equipaggio possa essere anche semplicemente una prestazione di servizi professionali e non sia necessariamente basato su quell’Amicizia che Paolo ed io abbiamo provato a descrivere e di cui ho avuto tangibile evidenza ai funerali di mio padre. In quest’ottica, è normale che la trasferta per una regata non inizi con il trasferimento della barca insieme al proprio equipaggio (ai tempi della mia infanzia e giovinezza, la trasferta era la parte più avventurosa della regata). Del trasferimento - ormai diventato solo un incomodo - oggi se ne occupa il “servicer”, un nuovo professionista della vela moderna. E’ comunque vela: ma con il nostro libro, Paolo ed io volevamo semplicemente ricordare che esistono varie modalità per andare per mare ed affrontare le competizioni, senza esprimere giudizi di valore (espliciti).



LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE



01-15 marzo 1928

I 6 metri S.I. "Louise" (S 30) e "Twins II" (I 39) alle Regate Internazionali del R.Yacht Club Italiano - Genova