



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO V - N° 56

NOTIZIARIO ON-LINE

Aprile 2017

SOMMARIO

• Editoriale	pag. 1	• Perchè bisogna vaccinarsi	pag. 16
• Marinaio e Pittore	pag. 2	• "Questo cantiere non s'ha da fare"	pag. 19
• 1966-1967 Due edizioni della "Giraglietta"...	pag. 5	• Nubi	pag. 26
• Il Museo di Madrid	pag. 11	• Libri ... in vetrina	pag. 31
• Così tutto è nato	pag. 13	• Le Copertine della Rivista LNI	pag. 32

EDITORIALE



Il "Corsaro" cutter yawl lunghezza 21,76 metri, larghezza 4,84 metri, dislocamento 50 tonn. costruito nel 1882 dal Cantiere Briasco di Sestri Ponente (GE) per l'armatore Enrico Alberto d'Albertis (1846-1932), navigante, scrittore, etnologo e filantropo italiano, il suo spirito avventuroso lo portò a legare la sua vita al mare e ai viaggi e a farne un modello di cultura scientifica. Ex ufficiale di Marina, con il "Corsaro", tra il 1895 e il 1896, fece il suo secondo viaggio intorno al mondo promuovendo lo sviluppo del diporto in Italia.

Dopo una lunga navigazione il "Centro Studi Tradizioni Nautiche" CSTN è finalmente approdato nel suo "porto" naturale: la sua nuova sede al Molosiglio presso la Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana.

Gli oltre 6000 volumi e gli oltre 12000 numeri delle più importanti riviste che costituiscono il patrimonio della sua unica e specialistica biblioteca - la più grande biblioteca in Italia esclusiva-mente dedicata al Mare - sono stati sistemati nei nuovi armadi e nelle nuove scaffalature appositamente realizzate. Il bilancio dei primi 20 anni di vita del CSTN è stato fatto, sia pure succintamente, sul Notiziario n° 54 di febbraio 2017. Adesso l'impegno è programmare ed organizzare il futuro. Ci aspettano ambiziosi obiettivi con la collaborazione indispensabile di quanti vorranno salire a bordo con noi con

l'interesse e la passione necessarie da dedicare alla sconfinata cultura del mare della quale il CSTN è il porto naturale.

Hanno collaborato:

Franco Belloni, Paolo Bembo, Vincenzo Dell'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Paolo Maccione, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi

Abbiamo avuto modo di rivedere una serie di articoli spettacolari dell'amico Ammiraglio Paolo Bembo, direttore della rivista "Lega Navale" e valente studioso di Pittura di Marina, una branca vastissima e non accessibile a tutti perché oltre alle capacità artistiche e tecniche per potersi destreggiare tra colori e pennelli è necessaria una competenza marinaiasca, intesa come conoscenza delle parti strutturali delle barche e delle navi, sempre una diversa dall'altra, delle andature e degli elementi, mare, cielo e coste, scenari nei quali le navi si muovono. Nell'articolo che riportiamo tutto questo è spiegato perfettamente e l'incontro con il pittore inglese John Chancellor, poco noto dalle nostre parti, farà nascere anche nei lettori il desiderio di approfondire la Pittura di Marina. (da 'Arte Navale' ottobre/novembre 2006)



MARINAIO E PITTORE

*Dopo una vita spesa a navigare John Chancellor
ha trasformato in arte il suo amore per il mare e per le barche*

di **Paolo Bembo**

John Chancellor (foto) nacque in Portogallo nel 1925 da Eddie "Chips" Chancellor, un avvocato inglese, e da Ceri, una grafica pubblicitaria. Sin da piccolo aveva mostrato un notevole talento nel disegno e nel dipingere. Anche il fascino del mare cominciò a fare presa su di lui molto presto. Ritornato in Inghilterra, il giovinetto farà mostra di un'abilità artistica ben superiore a quella dei suoi coetanei. Sarà però l'attrazione per il mare a divenire sempre più forte, portando il bambino, allora di otto nove anni, ad avvicinare con entusiasmo i pescatori e a unirsi a loro in uscite che, data la sua età, terranno la mamma in apprensione. Quando nel 1939 scoppia la guerra, il suo interesse è sempre rivolto al mare ed egli vorrebbe entrare nella Royal Navy, ma è ancora troppo giovane. Non sentendosi di aspettare oltre, si imbarca come marinaio mercantile.

John corona così il suo sogno più grande, che è quello di navigare. Non molto tempo dopo, mentre è imbarcato come allievo sulla SS *Ocean Justice*, la nave viene silurata da un U-boot tedesco. Quello fu il brusco inizio di una carriera che l'avrebbe portato a girare il mondo, imbarcandosi su una grande varietà di navi che lo avrebbero portato a battere le acque più diverse. In questo periodo, il dipingere costituirà per lei un



semplice passatempo. Come marinaio imbarcato sulle navi che facevano la spola con gli USA per rifornire di tutto l'Inghilterra in guerra, passò da un'avventura a l'altra. Divenne terzo ufficiale sul *Samsperin*, a bordo del quale viaggiò sino alla fine della guerra. Chancellor, durante le soste, non aveva l'abitudine di confondersi con gli altri per andare magari a far baldoria nei bar, ma restava da solo, più interessato com'era a osservare da vicino la moltitudine di navi e di imbarcazioni diverse, specie a vela, nelle quali s'imbatteva. Durante



una sosta a Karachi, per esempio, affittò una barca a vela e passò molto tempo ad avvicinare i dhow arabi e indiani per cogliere i più intimi segreti dell'arte del navigare su imbarcazioni così diverse. Nel suo girovagare riempì taccuini su taccuini di disegni e di appunti sulle barche e sulle attrezzature che veniva man mano conoscendo.

Dopo la guerra, per un paio d'anni, si troverà a veleggiare fra le isole caraibiche. Era qui giunto dopo avere rinunciato all'esame per divenire secondo ufficiale; troppo lo mettevano in crisi, infatti, i calcoli matematici che a lui riuscivano più ostici che ad altri. Nel navigare tra le isole, prese a coltivare il sogno di acquistare una goletta e stabilirsi lì per vivere del piccolo cabotaggio che l'imbarcazione gli avrebbe permesso di esercitare.

Non arrivò mai a raccogliere la cifra necessaria allo scopo e questo rappresentò sicuramente uno dei grandi crucci della sua vita. Nel 1948 si fida con colei che diverrà sua moglie e insieme incominciano a rendere abitabile una chiatta a vela.

La notevole capacità di Chancellor di manovrare il barcone (duecento tonnellate!) susciterà spesso



l'ammirazione dei presenti a tali esibizioni di bravura. L'artista avrà esperienze varie anche nel campo del fumetto e nel frattempo continuerà a navigare a vela sulla sua casa-barca. Sullo stesso tipo d'imbarcazione e su altre eserciterà attività lavorative di vario genere, prevalentemente per conto di un'impresa con annesso cantiere, ma fra tutte quella che darà lui maggior soddisfazione sarà la pratica idrografica.

Nel 1963 si stabilisce con la famiglia a Brixham, nel Devon, e per due anni si appassiona al mondo della traina d'altura, in cui vede la possibilità di una resa maggiore di quella faticosa e occasionale che gli derivava dall'essere dipendente del cantiere. L'avventura della pesca, però, non durerà molto; quest'attività, di cui non riusciva ad acquistare sufficientemente in fretta tutte le conoscenze, gli venne presto a noia, anzi, prese a detestarla, arrivando a vendere la barca che aveva acquistato allo scopo. Fu un momento duro che, purtroppo, durò anche a lungo. Dopo essersi interrogato circa il suo futuro, John decise infine di esercitare in proprio ciò che, prima di dedicarsi alla pesca, gli aveva dato maggiori soddisfazioni: l'attività idrografica.

Per sei mesi cercò dappertutto un'imbarcazione idonea e quando ormai cominciava a disperare, perché quelle in cui s'imbatteva o costavano troppo o erano inadatte all'uso che aveva in mente, trovò in Francia proprio quello che faceva al caso suo e riuscì ad acquistarlo con i pochi soldi a sua disposizione. In essa John riuscì ad applicare alcune eccellenti idee, così da renderla eccezionalmente stabile e adatta allo scopo; ciò, unito alla sua abilità marinaresca, gli permise di effettuare dei rilievi così precisi da sembrare quasi simulati per l'eccessiva precisione che in essi si poteva trovare, sicuramente molto superiore a quella che era la norma per quel tipo di operazioni. Nel frattempo, gradualmente, ma in maniera sicura e nonostante la notevole mole di lavoro idrografico di cui si sobbarcava, egli cominciò a prendere più seriamente l'attività di pittore. A poco a poco, Chancellor cominciò a produrre opere nelle quali era evidente tutto il suo grande potenziale di serio artista professionista.

Il 1972 è l'anno della grande decisione: dopo circa trent'anni di navigazione, ritiene che sia giunto il momento di cercare un porto definitivo, vende l'Exact (così si chiamava la sua imbarcazione da lavoro) e si dedica alla preparazione della prima delle sue tre grandi mostre che avrebbero tutte riscosso un grande successo. Uno dei motivi di tanto apprezzamento va certamente ricercato in quella che qualche estimatore e critico ha definito la sua "nevrosi per la precisione" che, in realtà, deriva in gran parte proprio dall'aver esercitato così a lungo il mestiere del marinaio, abituandosi a non lasciare nulla al caso, a svolgere con cura il proprio lavoro, a conoscere a fondo i mezzi di cui disponeva, a ricercare sempre il miglior risultato. L'esito finale delle sue vicissitudini fu quello di riuscire a combinare un talento non indifferente con l'occhio di un acuto osservatore che aveva completamente metabolizzato le più varie condizioni di mare e le più difformi situazioni che si potevano presentare a bordo di navi a vela come anche di altre imbarcazioni.

Egli, inoltre, per abitudine, faceva precedere la realizzazione finale delle sue opere da centinaia di ore di ricerca relative a particolari situazioni e avvenimenti in mare che avevano richiamato la sua attenzione.

Il tipo di soggetti di cui finì con l'occuparsi fu, alla fine, molto vario: dal mare in tutti i suoi aspetti e umori, come nella calma di un mattino estivo al largo delle coste del Devon settentrionale - come in *Coaling day* o nell'immagine che lui ci propone della HMS *La Prompte* nel mezzo di un uragano che l'ha colta in navigazione verso Bermuda - come in *Un uragano perfetto*. I dipinti risultanti da studi così approfonditi divengono dei veri e propri documenti a cui gli studiosi della materia possono addirittura fare riferimento. La sua specifica attitudine per i soggetti storici è ben esemplificata in quello che, a detta di molti, è forse il suo dipinto più importante: *La HMS Beagle nelle Galapagos*. In esso, la nave è in attesa di imbarcare Charles Darwin da James Island. Sono esattamente le ore 14 e 15 del 17 ottobre del 1835.

Non può sfuggire come molte delle sue opere - e quest'ultima ne è un buon esempio - attingano dall'esperienza diretta dell'artista come marinaio mercantile: nessun altro riuscirebbe a cogliere le



stravaganze del mare con altrettanta disinvoltura e accuratezza come fa lui nei suoi dipinti. La sua carriera marinara riuscì infatti a fare sviluppare in lui un'affinità col mare che nasce dal profondo rispetto per i molti umori che potevano contraddistinguere il liquido elemento. I suoi ritratti di chiatte del Tamigi, di brigantini, di schooner e di altre imbarcazioni mercantili tutti riflettono la sua esperienza di vita a bordo.

I suoi dipinti si affermano spesso come la rappresentazione "definitiva" di eventi effettivamente accaduti e dei quali ogni immagine precedentemente realizzata non può stare al pari delle sue; la fatica a cui l'autore si è sottoposto onde rendere con la necessaria accuratezza storica l'evento, la precisione maniacale con cui esso è rappresentato, fanno sì che, appunto, nulla poi si possa aggiungere, che non si possa produrre un dipinto migliore per rendere quello specifico momento. Purtroppo però, la sua attività dovrà bruscamente interrompersi nel 1984, a soli 59 anni; allora egli aveva dipinto in maniera professionistica per poco più di 13 anni e in tale intervallo di tempo era stato in grado di realizzare solo 150 lavori (circa una settantina di oli e altrettanti acquarelli).

Da rimarcare come tutti i dipinti esposti alle sue mostre fossero sempre stati venduti. Addirittura, in occasione della prima mostra, i dipinti furono venduti tutti entro la prima ora...! Si assistette in quell'occasione a scene folli, quali quella della coppia che per acquistarne uno si vendette la macchina sulla quale era venuta... John Chancellor fu un uomo tranquillo e simpatico che aveva sempre richiesto da sé

stesso il massimo. Generoso con tutti, riusciva sempre a trovare del tempo da dedicare a chi voleva parlare con lui. La sua morte prematura fu di certo un duro colpo per quanti avevano imparato ad apprezzarlo e ad amare le sue opere, quelle di un eccellente pittore di marina che aveva saputo, grazie a un impegno speciale e a delle doti non comuni, dare un contributo fuori dall'ordinario a tale genere.

Egli fu la conferma vivente di come l'arte di marina fosse rimasta un genere a parte. In altri campi, il realismo più dettagliato aveva lasciato il campo alla fotografia. Nel caso dell'arte di marina, invece, ciò non era potuto succedere essenzialmente per due motivi: innanzitutto perché la fotografia non era in grado di rendere bene le masse delle onde e poi perché dipingere il mare, in buona sostanza, è un lavoro impressionistico in cui la foto ha poco spazio.

Il risultato è tale da farci apprezzare i due aspetti che si combinano sui suoi quadri: il dettaglio maniacale relativo alle imbarcazioni, all'attrezzatura, alle luci e alle ombre create

su di esse dai fenomeni atmosferici lungamente studiati e la libera pennellata da impressionista con cui egli riesce a rendere le più varie condizioni del mare.

La sua nota integrità personale, la capacità evidente, le infinite ricerche che precedevano il lavoro al cavalletto, tutto ciò gli guadagnò rapidamente la stima anche di chi non aveva dimestichezza con le cose di mare e di bordo.

Ritorna, dopo una pausa che lui stesso definisce “di pigrizia”, l'affezionato amico Giovanni Iannucci a raccontare per il Notiziario le straordinarie imprese veliche che lo hanno visto protagonista. Imprese straordinarie perché appartenenti ad una storia ormai irripetibile quando la vela d'altura in Italia stava facendo i suoi primi passi, in campo nazionale come in quello internazionale, e la nostra Marina aveva un ruolo trainante con una flotta numerosa e timonieri ed equipaggi in grado di essere sempre tra i primi.



1966 e 1967 Due edizioni della “Giraglietta”

di GIOVANNI IANNUCCI



Penelope



Stella Polare

Penelope - 1966

La tragedia dell'*Orsa Minore* aveva lasciato un'atmosfera di profondo dolore ed una sensazione di smarrimento non solo in Accademia, ma in tutta la Marina, con riflessi anche nel mondo della vela nazionale, ma la reazione a questo stato d'animo in Accademia fu immediata. Il Comandante Monassi, Direttore dei Corsi Allievi, fermamente convinto che fosse necessario dare un chiaro segnale di serenità e continuità, fece riprendere subito ed intensificare tutte le attività in mare, trovando pieno consenso ed appoggio da parte del Comandante dell'Accademia, l'Ammiraglio Vivaldi, ma dovendo anche applicare direttive eccezionali, che venivano dall'Alto e non erano sempre moderate dal buon senso.

Nei giorni che seguirono, furono trasferite a Livorno, dove c'era già *Artica II*, prima *Nausicaa*, poi *Stella Polare*, della quale assunsi formalmente il comando, ed infine *Penelope* (1). In linea con il principio di continuità, meno di due mesi dopo la tragedia, fu deciso di far partecipare *Penelope* alla regata Alassio – Giraglia – Alassio, una regata di circa 160 miglia di recente istituzione, comunemente chiamata “Giraglietta” o “Piccola Giraglia” per differenziarla dalla sorella maggiore, la regata della Giraglia, di circa 240 miglia, in vigore ogni anno dal 1952. La regata era organizzata dal Circolo Nautico al Mare (CNAM) di Alassio, del quale saremmo stati ospiti. Il Comando dell'Accademia decise di affidare a me il compito di skipper, nonostante il mio impegnativo incarico di comandante della prima classe di allievi non avrebbe consentito il mio allontanamento per qualsiasi motivo.

L'equipaggio sarebbe stato formato da aspiranti della terza classe, selezionati fra coloro che si erano distinti nella vela nei primi due anni d'Accademia (2).

Il giorno prima della partenza per Alassio cominciai a rendermi conto che ci sarebbero stati dei problemi, motivati dalle preoccupazioni per la sicurezza. Nel pomeriggio arrivò l'ordine d'operazione, emanato da Maridipart La Spezia, il comando del dipartimento che avrebbe esercitato il controllo operativo. In esso si diceva che il Comando Marina Livorno (Comar) avrebbe dovuto ispezionare l'imbarcazione e controllare che scafo, attrezzatura, vele, motore e dotazioni di sicurezza fossero in perfette condizioni e che l'equipaggio avrebbe dovuto indossare "sempre" il salvagente, qualsiasi fossero le condizioni del mare e del vento, come del resto era già previsto per le uscite giornaliere dall'Accademia. Concludeva con la "sorpresa" che sarei stato "scortato" da un dragamine. Le nuove misure attuate risentivano, ovviamente, della recentissima tragedia dell'*Orsa Minore*, ma almeno l'ispezione del Comar mi fu risparmiata da una telefonata del comandante, persona di buon senso, che mi disse di fidarsi pienamente della mia serietà e della mia esperienza marinaresca (3).

In mattinata mi telefonò il comandante del dragamine che avrebbe dovuto scortarmi. Era di due corsi meno anziano di me e cominciò a farmi delle domande che definirei "sciocche", fra le quali la



velocità alla quale avrebbe dovuto ... rimorchiarmi! Pur avendo evitato l'"ispezione", il mio stato d'animo non era certamente il migliore e le mie risposte ebbero, pur nella loro correttezza, il tenore che è facile immaginare. Del mio colloquio con il comandante del dragamine fu, ovviamente, informato Maridipart e la reazione fu immediata: meno di un'ora dopo arrivò la variante all'Opord, nella quale il dragamine era scomparso e la scorta era stata affidata ad una fregata, l'*Altair*, il cui comandante era un capitano di fregata di ben undici corsi prima del

mio! Il significato era chiaro e mi preparai al peggio (*Sopra: due aspiranti ed io in una breve uscita in mare dall'Accademia, diurna e con mare calmo, ma con salvagente diligentemente indossati*).

Subito dopo la seconda colazione, l'equipaggio imbarcò, uscimmo dal porticciolo di San Leopoldo e mettemmo subito in vela nella bella brezza pomeridiana di Ponente. La "scorta" era lì fuori ad attenderci e mise in moto ponendosi ad una cinquantina di metri sottovento a noi. Mentre i cinque aspiranti che erano in coperta ed io, tutti con i bei salvagente rossi indossati, il sesto aspirante, Mozzorecchia, che era sottocoperta, sporse poco più del capo dal tambucio, ma quanto bastava per dimostrare di non averlo indosso. Vidi il comandante dell'*Altair* afferrare immediatamente un megafono ed arrivò l'urlo: "Che fa quell'uomo senza salvagente? Iannucci, ci saranno seri provvedimenti disciplinari nei suoi riguardi se vedo un'altra volta qualcuno senza salvagente!".

Sarebbe bastato dire: "Faccia mettere il salvagente a quell'uomo", evitando di violare una norma di principio sacra in Marina: "Non si rimprovera, o addirittura minaccia, mai un militare in presenza di inferiori", in questo caso non solo gli aspiranti del mio equipaggio, ma anche buona parte di quello dell'*Altair*. Avrei tuttavia "ingoiato il rospo" ed avrei continuato, ma la mia pazienza era stata messa a dura prova e senza soluzione di continuità per più di un giorno e la mia reazione fu istintiva: "Pronti a virare di bordo. Si torna in Accademia". Ero più che determinato a farlo, ma bastarono i dodici occhi che mi fissarono con un'espressione di smarrimento ed incredulità per farmi recedere dalla mia decisione. Allontanarsi per una settimana di "vacanza" dalla vita dura d'Accademia di quei tempi, anche per un aspirante, che godeva di un po' più di libertà ed autonomia dell'allievo, era un dono al quale sarebbe stato difficile rinunciare.

Proseguimmo a vela finché la brezza andò diminuendo per poi calare del tutto prima del tramonto (*A fianco: Gli aspiranti Tani, a poppa, e Mozzorecchia, al timone*). Mettemmo in moto il motore e proseguimmo in rotta per Alassio, con l'*Altair* che ci “tallonava” a breve distanza, accendendo tutta la notte, ogni quarto d’ora o poco più, un potente proiettore che ci illuminava a giorno per alcuni secondi. Per quale motivo? Per controllare che avessimo tutti il salvagente indossato? Raccomandai agli aspiranti di guardia in coperta di non volgere mai lo sguardo verso il proiettore ed anche di chiudere gli occhi per evitare di perdere l’adattamento della vista all’oscurità.



Nel corso di pilotaggio negli Stati Uniti, avevo seguito un particolareggiato stage sulla “Night Vision”, con varie lezioni ed anche esercitazioni pratiche, e ricordavo bene, anche se erano passati una decina d’anni, quanto tempo ci vuole ad adattare di nuovo la vista all’oscurità dopo essere stati investiti da una forte sorgente luminosa, a meno che non fosse di colore rosso, che non ha alcun effetto sull’adattamento. Sulle unità dove sono stato imbarcato ho sempre fatto modificare in rosso l’illuminazione di tutta la strumentazione in plancia o all’esterno, nei frequenti casi nei quali non lo era già.

In mattinata, in bonaccia piatta, mare olio e sole splendente, eravamo ad Alassio. Sempre tutti con i bei salvagente rossi indossati, entrammo nel porticciolo del CNAM e, mentre gli aspiranti completavano l’ormeggio, saltai a terra, mi tolsi finalmente il salvagente di dosso e vidi Beppe Croce (4) che mi veniva incontro. Ci salutammo e mi disse subito, con un’espressione preoccupata, che tutti



quei salvagente, in particolare se indossati in quelle condizioni meteo, erano un messaggio pericoloso, proprio in un momento nel quale la Federazione stava facendo di tutto per ridare fiducia al mondo della vela d’altura nazionale, ancora scosso dalla recente sciagura dell’*Orsa Minore*. Gli risposi che concordavo pienamente con lui e che il mio comportamento era motivato esclusivamente da precisi ordini ricevuti, che erano già stati causa di uno “scontro” con il comandante dell’unità di scorta. Nell’apprendere che ci fosse anche una scorta per un trasferimento relativamente breve e con tempo assicurato, la meraviglia di Beppe arrivò ... alle stelle!

Entrammo insieme nella bella sede del circolo e conobbi il suo presidente, Sergio Gaibisso (5). Eletto di recente, aveva dato impulso alla vela d’altura ed aveva “inventato” la Giraglietta, che aveva riscosso subito un gran successo di partecipazione, come appresi dall’elenco degli iscritti. C’era tutto il meglio della vela d’altura nazionale di quei tempi con *Al Na’ir III*, *Levantades*, *Mait II*, *Sumbra*, *Susanna II* e *Tarantella*, per nominarne solo alcune barche fra le più famose. Una conferma che non c’erano possibilità per il *Penelope*, ma avremo cercato di fare del nostro meglio. Passai tutto il pomeriggio al Circolo, in un’atmosfera gradevolissima, rivedendo tanti amici e ricordando le tante regate fatte insieme.

La mattina dopo, uno sguardo al bollettino meteo, che prevedeva una zona di alta pressione nel Tirreno settentrionale e quindi regime di brezze. Disormeggiammo con largo anticipo e andammo a “studiare” la partenza. Mi parve subito che fosse posizionata male: era al lasco, cosa che a quei tempi accadeva spesso, ma le mure a sinistra erano favorite e questo avrebbe potuto causare dei problemi con coloro che avessero scelto di avvantaggiarsi “pericolosamente” in partenza. Decisi per le mure a dritta e mi trovai in buona compagnia, con *Al Na’ir*, *Levantades* e *Sumbra*, ma altri optarono per il “rischio” e ci fu caos ed almeno una collisione con danni, anche se non gravi.

Noi ci “sfilammo” senza problemi e, grazie ai tanti rimasti “intramagliati” nel caos delle partenza

avemmo anche la soddisfazione di stare qualche ora fra le “avanguardie”. Poco da dire sul resto della regata: dopo una giornata di venticello, una nottata intera senza un filo d’aria, ma tanta fatica per guadagnare solo qualche metro. Finimmo la regata quando quasi tutti erano già andati via e non avemmo neanche il tempo di consultare l’ordine d’arrivo in compensato, desiderio del resto quasi inutile, per l’ordine perentorio di raggiungere la scorta, in attesa là vicino, e procedere per Livorno.

La navigazione di ritorno fu ancora più allucinante. Solita bonaccia prevalente ed un’intera nottata di navigazione, nella quale le accensioni del proiettore dell’*Altair* furono ancora più frequenti dell’andata e spesso accompagnate da inutili e, direi, ridicole comunicazioni con il megafono nelle quali veniva indicata la rotta per Livorno! Rientrati in Accademia ed ormeggiata la barca, senza nemmeno cambiarmi e mentre l’equipaggio si faceva immortalare in una fotografia (*Sotto, con una targa ricordo*), mi presentai subito al Comandante Monassi, mio superiore diretto. Cercando di rimanere calmo, ma riuscendoci solo in parte, lo misi al corrente dell’accaduto, senza omettere alcuno dei particolari, ed alla fine tirai fuori di tasca la tessera dello Sport Velico Marina Militare e la posi sulla scrivania, dichiarando le mie dimissioni.

Monassi non mosse ciglio, mi ingiunse di calmarmi, prese la tessera, me la restituì, dicendomi di rimetterla in tasca e mi congedò.



Tuttavia, non rimase insensibile ed inattivo dopo quanto aveva appreso. Qualche giorno dopo mi giunse una lettera, nientemeno che da Maristat, firmata di suo pugno dall’Ammiraglio Michelagnoli, Capo di Stato Maggiore della Marina. In sintesi, nella prima parte di essa si diceva che nella missione di scorta al *Penelope* si era formato un piccolo convoglio il cui OTC (Officer in Tactical Command) era il comandante dell’*Altair*, dal

quale dipendeva gerarchicamente anche la barca da scortare. Non vi era quindi stata da parte sua alcuna sopraffazione della mia azione di comandante subordinato, ma solo la corretta esecuzione degli ordini ricevuti. Nella seconda parte il tono diventava quasi paterno. Si raccomandava a me, uno dei più esperti velisti della Marina, che svolgeva attualmente anche il compito di educatore, di dedicare tutta la mia competenza ed i miei insegnamenti soprattutto alla sicurezza in mare.

Note:

1. Nel 1965, l’arsenale della Marina di La Spezia iniziò a costruire una serie di quattro imbarcazioni d’altura su progetto di Sparkman & Stephens, ispirato allo sloop olandese *Hestia* (progetto N°1478) che, nel 1959, subito dopo il varo, aveva vinto la North Sea Race ed aveva stabilito uno standard vincente che aveva prodotto molte barche di successo. Nacquero, nell’ordine, *Nausicaa* (varata il 21 agosto 1965), *Penelope*, *Galatea* e *Calypso*, ottime barche da crociera che non ebbero grande successo agonistico, anche per gli sviluppi della formula di stazza IOR nei sei anni trascorsi, ad eccezione dell’ultima di esse, *Calypso*. Notevolmente alleggerita e con molte modifiche, alle quali contribuì personalmente, che la resero più competitiva, riscosse un discreto successo sui campi di regata nazionali per alcuni anni.
2. Facevano parte dell’equipaggio gli Aspiranti Guardiamarina Flavio Azzolini, Antonello De Vicariis, Bruno Mozzorecchia, Andrea Tani, Mario Tumati ed un altro del quale non ricordo il nome.
3. La mia esperienza di vela d’altura era maturata nella regata Torbay – Lisbona, come membro di equipaggio di *Artica II*, e in due lunghe crociere oceaniche e tante regate con il *Corsaro II*. La prima come ufficiale in 2ª e di rotta e la seconda come comandante.

4. *Beppe Croce (1914-1986) era allora Presidente della Federazione Italiana Vela (FIV) e dello Yacht Club Italiano. Nel 1969 avrebbe assunto, e mantenuto per 17 anni, la presidenza dell'International Yacht Racing Union, massimo organismo internazionale della vela, poi International Sailing Federation ed oggi World Sailing.*
5. *Sergio Gaibisso (1929-2014) era stato da poco eletto Presidente del Circolo Nautico al Mare e sarebbe poi stato Presidente della FIV dal 1989 al 2008.*

Stella Polare - 1967

La successiva edizione della Giraglia si svolse in condizioni molto diverse dalla precedente. Non solo l'atmosfera in Marina si era rasserenata ormai quasi del tutto, ma la *Stella Polare* non era un'imbarcazione di Marivela come il *Penelope*, ma una nave scuola a tutti gli effetti, amministrativi e giuridici, con un comandante ed un equipaggio base di sei persone, al quale si aggiungevano, nelle crociere e nelle uscite in mare dall'Accademia, otto giovani ufficiali, aspiranti o allievi in addestramento. In sintesi, nessuna ispezione preventiva, nessuna scorta e salvagente indossati solo quando consigliabile, a discrezione del comandante.

Lasciammo Livorno un paio di giorni prima della partenza, prevista per il pomeriggio del 20 maggio e, dopo il breve trasferimento, ritrovammo al CNAM la consueta gradevole atmosfera e la calorosa accoglienza del presidente e dei soci. Andai subito a vedere l'elenco degli iscritti e riscontrai che, a parte un paio di aggiunte, era la fotocopia di quello dell'anno precedente, ma i "diversi" eravamo noi che, con la *Stella Polare*, potevamo aspirare quanto meno ad un buon piazzamento, anche perché la situazione meteo generale prevedeva vento e le previsioni locali lo confermavano. Questa volta la partenza era posizionata correttamente e non vi furono problemi, a parte una fastidiosa pioggia ed il vento ancora leggero e variabile. Tuttavia, allontanandosi dalla costa, si stabilizzò per SW ed aumentò sfiorando i 20 nodi che, al traverso, consentirono ai primi di essere alla Giraglia intorno alle tre dopo la mezzanotte. Con distacchi minimi – come ho appreso poi – girarono nell'ordine *Patricia*, *Mait II*, *Levantades*, noi e *Tortuga*.

Girata la Giraglia, mettemmo in rotta e notai, dai loro fanali di coronamento, che le barche avanti avevano assunto una rotta più all'orza, ma noi continuammo dritti per la meta. A questo punto devo chiarire che la mia strategia, appresa sette anni prima nella regata Cannes – Ischia, in occasione delle Olimpiadi della vela a Napoli, dall'allora Comandante Bini, skipper di *Artica II*, che credeva poco nelle previsioni meteo in Mediterraneo, era di dare solo un'occhiata alla situazione meteo prima della regata e poi astenersi perfino dall'ascoltare i bollettini, per non rischiare di essere influenzati, e procedere in rotta o,



comunque, facendo sempre la massima componente verso il traguardo (1). Diverso il mio atteggiamento in crociera, quando li ascolto tutti, credo soprattutto a quelli che prevedono tempo cattivo e mi guardo dal credere ciecamente a quelli che lo prevedono buono.

Il vento girò gradualmente a dritta ed alzammo lo spinnaker ad una ventina di miglia dal traguardo, che tagliammo un paio d'ore dopo, nel primo pomeriggio. Ormeggiata la barca, andai a terra e passò più di unaoretta e mezza, fra un paio di caffè e quattro chiacchiere, prima che mi decidessi ad andare a fare una doccia. All'orizzonte non si vedeva nessuno! Lasciai tuttavia di vedetta un aspirante con il compito di avvertirmi se si fossero viste altre barche. La notte avevo dormito poco o niente e la



doccia scacciò la sonnolenza. Mi stavo asciugando, quando l'aspirante entrò e mi disse che si vedeva una barca sotto spinnaker, ma non riusciva ancora a leggere il numero velico, neanche col binocolo. Gli chiesi allora di cercare di vedere il colore dell'albero e dopo un poco tornò e mi disse che c'era riuscito perché la parte bassa non era coperta dallo spinnaker. L'albero era nero e solo *Levantades* (2) l'aveva di quel colore.

Il primo posto in compensato era sfumato ed eravamo secondi, mentre le probabilità di rimanerci crescevano col passare del tempo e i "Line Honours" non ce li poteva togliere nessuno. *Levantades* concluse la regata due ore e spiccioli dopo di noi e ci superò in compensato di poco più di venti minuti. Dalla rotta seguita nelle ultime miglia di regata era chiaro che aveva adottato la nostra stessa strategia. Appena ormeggiato sbarcarono nell'ordine Olin Stephens e Beppe Croce che precedevano l'armatore, Beppe Diano. Con una barca nuova e come quella, con i

personaggi che c'erano a bordo e grazie alla corretta strategia era naturale che avessero vinto. Per la cronaca, gran parte della flotta, che era andata a cercare il vento "di bollettino", arrivò ben sgranata all'imbrunire e nel buio della notte, sotto spinnaker con il ponente, che era arrivato come previsto, ma con qualche ora di ritardo.

Soddisfatti del risultato, ma un po' contrariati per non poter andare alla premiazione a ricevere i premi che avevamo vinto per il primo in reale ed il secondo di classe – li avrebbe ritirati per noi il comandante della Capitaneria di Porto – lasciammo Alassio all'alba la mattina dopo, richiamati urgentemente in Accademia.

Nel tardo pomeriggio eravamo a Livorno e la mattina dopo riprendevamo la vita d'Accademia. Era stata una breve, ma gran bella "vacanza"!

Note:

1. Per l'allora Comandante Bini, poi diventato Ammiraglio e Capo di Stato Maggiore della Marina, dotato di spiccato senso dell'humour, la legge fondamentale della meteorologia in Mediterraneo era, per quanto riguardava i bollettini meteo: "Non è vero". Da essa discendevano vari corollari, quali quello del vento, riferito soprattutto, ma non solo, alle dicerie locali: "Al sorgere ed al tramonto degli astri, al loro passaggio in meridiano ed in altre ore del giorno e della notte, in prossimità delle coste o delle isole, lontano da esse e in altri luoghi, il vento: o ridonda o rifiuta, o rinfresca o cala, se non rimane costante."



2. *Levantades* (a fianco), progettato da Sparkman&Stephens (progetto N° 1885), costruito in legno dal Cantiere Carlini di Rimini per Beppe Diano e varata nel 1966, è uno yacht da regata di 15,28m, ottimizzato per la stazza RORC, innovativo per il suo dislocamento leggero e per gli slanci generosi, che gli consentivano velocità elevate soprattutto quando sbandato. Sarebbe lungo elencare in questa sede tutti i suoi successi, ma vale la pena ricordare le quattro vittorie nella "Giraglia" e includerla fra le barche italiane che hanno collezionato il maggior numero di successi nella storia della vela d'altura nazionale in Italia e all'estero. *Levantades* è registrata presso L'AIVE ed è ancora attiva nelle regate delle barche classiche.

MUSEI NAVALI

Mentre Napoli attende il suo Museo del Mare nel 2017 il Museo Navale di Madrid compie 225 anni. Oggi, presso il palazzo in Paseo del Prado, in 24 sale è raccolta la tradizione marittima spagnola. Attraverso migliaia di oggetti è possibile ripercorrere oltre 500 anni di storia navale. Qui ogni appassionato di mariniera può osservare da vicino modelli navali, carte nautiche (compresa la più antica carta del continente americano risalente al 1500), armi, uniformi, attrezzature, dipinti e strumentazioni di bordo. (per gentile concessione: dal sito www.barchedepocaeclassiche.it ideato, fondato e diretto da Paolo Maccione)



1792-2017

IL MUSEO DI MADRID COMPIE 225 ANNI

di **Paolo Maccione**

Duecentoventicinque anni. Un museo navale che raggiunge un simile traguardo di longevità meritava di essere visitato. È ciò che Barche d'Epoca e Classiche ha fatto recentemente. Perdersi tra le 24 sale del Museo, per chi è appassionato di mariniera e storia navale, è stato un po' come frequentare un 'parco giochi'. Al pari di un bambino che non desidererebbe mai andarsene, così anche noi non avremmo mai voluto abbandonare il palazzo madrileno sito in **Paseo del Prado**, poco lontano dall'omonimo e ben noto Museo del Prado. L'ingresso al museo navale è gratuito, viene richiesto unicamente un contributo pari a 3 euro per sostenere le attività della **Fondazione degli Amici del Museo Navale** che si occupano della manutenzione dello stesso. Il giorno di chiusura del museo è lunedì. Gli orari di apertura sono i seguenti: da **martedì a domenica dalle 10 alle 19**, nel mese di agosto dalle 10 alle 15. I gruppi organizzati possono contattare preventivamente il Visitor Services Centre scrivendo alla e-mail



reservas_museonaval@fn.mde.es

Un po' di storia ...

Lo scopo del Museo Navale di Madrid è quello di raccontare la storia navale spagnola, illustrare e salvaguardare le tradizioni marittime spagnole e promuovere una coscienza marittima nazionale. Le origini di questo museo risalgono al 1792 quando Antonio Valdés e Fernández Bazán, Segretari di Stato della Marina, ebbero l'idea di creare un museo navale che avrebbe avuto sede presso la città costiera di San Carlos (Cadice). Gli eventi politici e la storia spagnola dell'epoca impedirono in parte la completa realizzazione del progetto, che venne ripreso con maggiore slancio nel 1843, momento in cui il museo fu inaugurato ufficialmente a Madrid. Dopo avere cambiato diverse sedi, nel 1932 il museo ha riaperto ufficialmente le proprie porte presso quello che oggi ospita il Ministero della Marina e quartier generale della Marina spagnola.

24 sale, oltre 500 anni di storia navale



Ecco l'elenco delle 24 sale che compongono il Museo Navale di Madrid, ognuna dedicata a un tema specifico:

- | | |
|--|--|
| 1 Mail hall | 13 Geographical discoveries, ss. XV-XVIII |
| 2 Catholic King and Queen, 1474-1517 | 14 Trafalgar, Independence War and Ferdinand VII 1805-1833 |
| 3 House of Austria, 1517-1700 | 15 Marine science, s. XIX |
| 4 Spanish Succession War, 1700-1714 | 16 Weapons and Etnography, s. XIX |
| 5 Philip V and Ferdinand VI, 1714-1759 | 17 Campaigns of Cuba, S. Domingo and Africa, s. XIX |
| 6 Charles III and Charles IV, 1759-1805 | 18 The Philippines, s. XIX |
| 7 Great Hall | 19 Elizabeth II, 1833-1868 |
| 8 Nao San Diego, 1600 | 20 Amadeo I, First Republic, Alphonse XII, and Maria Cristina's Regency, 1868-1902 |
| 9 Arsenal and naval construction, s. XVIII | 21 Naval construction, ss. XIX-XX |
| 10 Nautical sciences, ss. XV-XVIII | 22 Alfonso XIII, 1902-1931 |
| 11 Chief-commander cabin | 23 Second Republic and Civil War, 1931-1939 |
| 12 Room of the Real Patronato | 24 Francisco Franco - Juan Carlos I |

Visita il sito: www.fundacionmuseonaval.com www.armada.mde.es/museonaval



STORIA DELLA VELA

Franco Belloni, oltre settanta anni di giornalismo, ma anche storico e ricercatore nel campo della nautica, spaziando tra regate, circoli nautici, cantieri, personaggi, vela, motore, modellismo, Saloni nautici . . . e tutto ciò che ha riferimento con il mare. Un elenco interminabile di articoli sulle principali riviste specializzate e quotidiani sportivi; un patrimonio storico unico che, d'accordo con Franco che ci segue appassionatamente, il Notiziario cerca di riproporre all'attenzione dei lettori soprattutto giovani che di questo mondo sanno poco o niente. (da "Arte Navale" n° 32 ott/nov. 2005)



COSÌ TUTTO È NATO

La storia della regata velica più antica del mondo.

L'isola di Wight, la rivalità anglo-americana, la Brocca d'argento, la goletta "America"

di **Franco Belloni**



L'isola di Wight nel Solent attorno alla quale si svolse 1851 la regata per la Coppa delle Cento Ghinee poi America's Cup.

Nel 1851, dei corrieri arrivati dall'America informano i dirigenti del Royal Yacht Squadron di Cowes che dei soci del New York Yacht Club hanno in costruzione una goletta per andare a gareggiare nelle acque del Solent. È una chiara sfida dello yachting americano a quello inglese, che vanta una tradizione secolare. La notizia è accolta con scetticismo, ma una volta avutane la certezza Lord Wilton, commodoro del Royal Yacht Squadron, scrive al suo collega del New York Yacht Club perché si considerino ospiti dello Squadron durante la loro permanenza in Inghilterra. Il Royal Yacht Squadron è fondato da quarantadue proprietari d'imbarcazioni a vela il 1° giugno 1815 a Londra, nella Thatched House Tavern in St James's

Street con il nome di Yacht Club, con sede dal 1825 a Cowes, che diventa nel 1829 Royal Yacht Squadron. Condizione assoluta per essere ammessi è quella di possedere uno yacht a vela di almeno 10 tonnellate, portate a 20 nel 1818 e a 80 sette anni dopo. Alla lettera, il commodoro del New York Yacht Club, John C. Stevens, risponde scrivendo tra le altre cose: "Assieme a quattro o cinque miei amici, abbiamo uno yacht sullo scalo e speriamo di provarlo entro due o tre settimane. Se i risultati risponderanno a quanto ardentemente il costruttore si attende, noi pensiamo di valerci senz'altro del vostro amichevole invito... John C. Stevens con il fratello Edwin e gli amici James A. Hamilton, George L. Schuyler, J. Beekman Finley e

Hamilton Wilkes, tutti soci del New York Yacht Club, hanno costituito un Sindacato per la costruzione di una goletta che dovrebbe battere tutti gli yacht esistenti e, inoltre, con l'intenzione di andare in Inghilterra in occasione dell'Esposizione Internazionale al Crystal Palace di Londra. Il progetto è di George Steers, capotecnico del cantiere di William II Brown che costruirà la goletta. Non era molto noto, ma oltre ad una grande passione per le golette ha un buon occhio



L'aquila con le ali spiegate, emblema degli Stati Uniti, scolpita sulla poppa della goletta "America".

per le linee di scafi snelli e veloci. Alcuni anni prima ha progettato la goletta *Mary Taylor* che ha dato una brillante dimostrazione delle sue idee battendo tutti gli scafi veloci americani. Nel contratto tra George S. Schuyler, il maggior finanziatore del Sindacato, e il cantiere è anche stabilito che se la goletta non darà i risultati previsti potrà essere rifiutata. Il costo è di 30.000 dollari.

La goletta è varata il 3 maggio 1851 ed è battezzata con il nome *America*. Il suo certificato di costruzione ha il numero di registro 290 e porta la data del 17 giugno. I dati principali sono: 170 tonnellate, lunghezza fuori tutto 30,80 metri, al galleggiamento 28,50 metri, larghezza 6,85 metri, superficie velica 488 mq. Le sue linee, ammirate dai tecnici britannici, non sono quelle tradizionali a "testa di merluzzo e coda di sgombero" ma sono state invertite dal progettista cambiando così la corta prua delle golette-pilota con una prua affilata sul tipo di quella dei clipper. Le vele, tagliate da R. H. Wilson, sono piattissime e di tessuto di cotone speciale anziché di lino come quelle degli yacht britannici.

America, al comando del capitano Dick Brown, uno dei migliori timonieri delle navi-pilota, parte alle otto del mattino del 21 giugno e porta a termine la traversata da New York a Le Havre in 20 giorni e da qui riparte alla volta dell'Inghilterra il 31 luglio dove giunge la sera stessa. Sosta obbligata per la nebbia e *America* si ancora sei miglia fuori Cowes. Al mattino riparte "scortata" verso il Royal Yacht Squadron dal cutter inglese *Laverock* che, oltre all'atto di cortesia, vuole provare la velocità di *America*. Brown all'inizio segue il cutter inglese, ma accorgendosi di essere "sfidato" si impegna e lo supera al vento precedendolo di oltre 500 metri. L'aver battuto il *Laverock*, una delle più nuove e veloci tra le barche inglesi, fa sì che nessuno, ad eccezione di Robert Stephenson che perderà, accetti di confrontarsi con *America* in una regata-scommessa.

Lo Squadron mette in palio un trofeo d'argento chiamato Coppa delle Cento Ghinee, dall'importo pagato all'orafo R. & S. Gerard di Londra. Si disputa in una regata intorno all'isola di Whight senza compensi di tempo e contro tutti coloro che vogliono iscriversi. La mattina del 22 agosto *America* è in gara contro 15 yacht inglesi, 8 cutter e 7 golette, da 300 tonnellate sino a quelli minori da 40 tonnellate. Il vento è medio-leggero da nord-est e il mare leggermente mosso in

una giornata di sole. Alla Nab Tower *America* ha già recuperato ed è in quinta posizione. Lascia la Nab Tower a sinistra anziché a destra, com'era consuetudine nelle regate attorno all'isola di Whight suscitando infinite discussioni anche perché non c'era una regola scritta. Ha una bella

andatura, tanto che ben presto è in testa e così passa St. Catherine's Point a sud dell'isola, i Needles nell'estrema costa est ed infine arriva al traguardo di Cowes. Si racconta che la regina Vittoria, che osservava la regata a bordo dello yacht reale *Victoria and Albert*, abbia chiesto a chi le stava vicino "Chi è il primo?" e che questi le abbia risposto: "*America*, Vostra Maestà", al che la regina chiede "Chi è il secondo?" avendo come risposta: "Non vi è secondo, Maestà". La vittoria di *America*, che indiscutibilmente era superiore, fu un po' fortunata perché i suoi più diretti avversari *Arrow* e *Alarm* si ritirarono. Il primo per essersi arenato e il secondo per prestargli aiuto. *Freack* e *Volonté*, che precedono *America* hanno una collisione. Il piccolo *Aurora* recupera nella parte finale della competizione quando il vento diminuisce ed è secondo a 18 minuti.

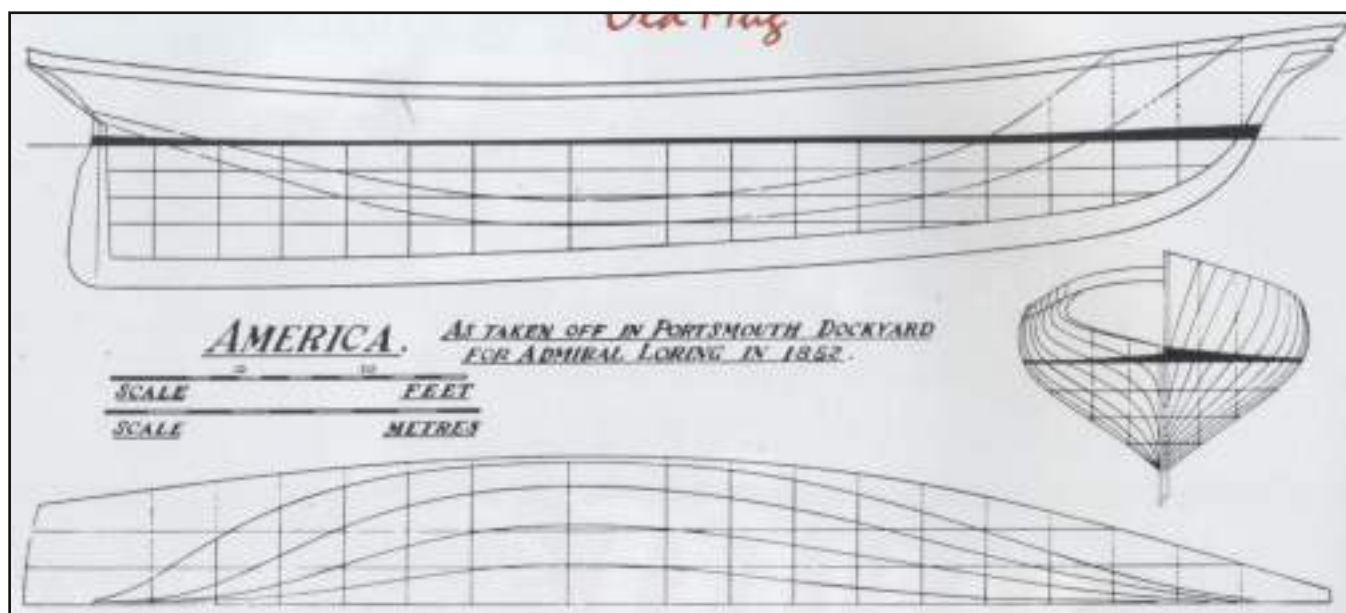
La goletta *America* è venduta in Inghilterra a Lord John Blauquire per 5.000 sterline. Diversi i passaggi di proprietà, si chiamerà anche *Camille* e *Memphis*, finché nel 1917 è regalata da Charles Foster all'Accademia Navale di Annapolis. Nel 1940 le sue condizioni





La sede del Royal Yacht Squadron a Cowes nell'isola di Wight.

peggiorano, tirata a secco è messa in un capannone per le riparazioni. La notte della Domenica delle Palme del 1944 un'abbondante nevicata ammuccia circa un metro di neve sul capannone, che crolla riducendo l'ormai novantenne scafo in un ammasso di materiali. La Coppa delle Cento Ghinee è donata dal Sindacato al New York Yacht Club con una lettera dell'8 luglio 1857 nella quale tra l'altro si legge: "Qualunque Yacht Club organizzato di qualsiasi nazione straniera avrà sempre il diritto, attraverso uno o più dei suoi soci, di chiedere di regatare per questa Coppa con qualsiasi yacht o nave di non meno di 30 tonnellate e non più di 300..." Così tutto è nato.



I piani di costruzione della goletta "America".



Vincenzo Dell'Aria, Capo Dipartimento emerito di Neuroscienze dell'Azienda Ospedaliera "A. Cardarelli" di Napoli, è un valente medico e ricercatore scientifico. Alla brillante carriera professionale ha sempre abbinato l'attività di velista-regatante e navigatore di lungo corso. Socio Onorario dello Sport Velico della Marina Militare e Socio "ancestrale" della Lega Navale Sezione di Napoli è un affezionato lettore del nostro "Notiziario" ed estimatore del CSTN al quale ha donato preziosi volumi di storia e arte marinai che hanno accresciuto la biblioteca. Volentieri inauguriamo la rubrica "Medicina" con un suo interessante articolo che anticipa un suo libro di prossima pubblicazione e che, riguardando problemi di salute sarà apprezzato da chi ama andare per mare

PERCHÉ BISOGNA VACCINARSI

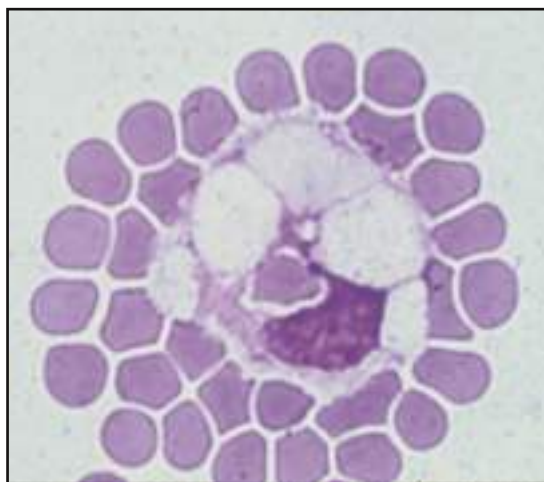
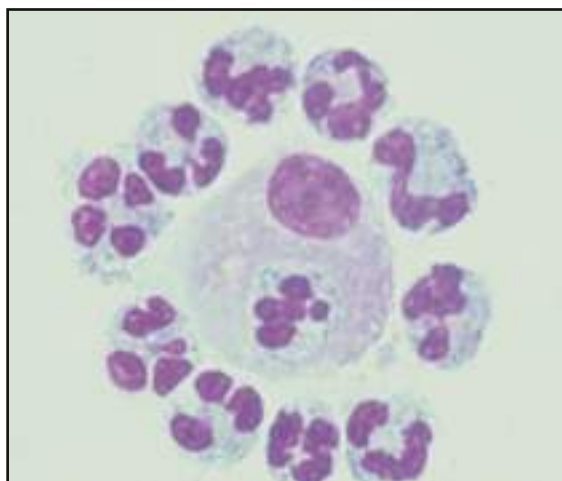
di **Vincenzo Dell'Aria**

E' la proteina killer "perforina" la causa della Capillary Leak Syndrome (Immunopatologia) e dell'Autoimmunità

Perché l'influenza "Spagnola" fu così micidiale.

Perché l'eparina uccide. Perché le puerpere muoiono

Perché le zanzare servono. Perché la Sclerosi Multipla.



Come diventare un vecchio in buona salute

Dall'Alaska al "Cardarelli" di Napoli, passando per Washington. Il perché e il come l'influenza

"Spagnola" nel 1918 uccise circa 50 milioni di persone. E perché ...•

I giovani e vigorosi Militari furono i più colpiti

Uno dei primi focolai mortali di influenza spagnola che la storia racconta si ebbe in America nel Settembre del 1918 fra le reclute di un campo di addestramento militare verosimilmente appena vaccinate contro i batteri per un universale "protocollo" ancora oggi vigente per le forze armate. In poche settimane dei 45 mila soldati si ammalarono circa 13mila e di questi ne morirono 800. In seguito si confermò che l'ecatombe colpiva soprattutto la popolazione giovane fra i 15 e i 35 anni e perciò i militari di tutte le Nazioni (mondo) allora belligeranti. Ed ovviamente colpiva anche i civili, soprattutto quelli che si vaccinavano. Era la popolazione in cui il pool anticorpale anti batterico indotto artificialmente con le

vaccinazioni doveva sommarsi e convivere con quello indotto invece in modo naturale e casuale dal virus della spagnola. Vedremo in seguito che ad essere letale fu proprio questa assommata convivenza. Degli Americani che combattevano in Europa solo in Francia ne morirono 43mila. Tutti giovani vaccinati contro i batteri (difterite, tetano, pneumococchi ed altri) le cui infezioni, specie per i soldati feriti ma non solo, rappresentavano all'epoca la maggiore causa di mortalità. A combattere questa mortalità, le penicilline non essendo conosciute, erano perciò i vaccini ed i sieri che a cominciare dall'Istituto Pasteur di Parigi e poi in tutti i Paesi civili, venivano all'epoca ampiamente prodotti e quindi, come da abituale prassi

commerciale, generosamente consigliati ad usarli e non solo per la prevenzione delle infezioni batteriche ma anche per la loro terapia. Insomma somministrare vaccini diventò una moda protocollare per tutti ed anche per la popolazione civile. Erano usati verosimilmente anche durante l'imperversare dell'influenza spagnola considerata anch'essa infezione anche se i virus non erano ancora conosciuti.

Comunque la consolidata abitudine all'inizio dello scorso secolo di vaccinarsi contro i batteri era considerata, ed effettivamente lo era, molto utile nel prevenire le infezioni batteriche, allora la maggiore causa di mortalità. E questa consuetudine estesa oggi anche alla vaccinazione antinfluenzale ne è la conferma. D'altra parte non c'è bisogno di spiegare come un adeguato pool anticorpale riesce a proteggere l'individuo e la popolazione di cui fa parte dalle infezioni sia virali che batteriche. Ciò che, a ragion veduta, fa considerare la pratica delle vaccinazioni una delle conquiste dell'Umanità. Ma, come a tutte le regole, anche a questa spetta un'eccezione e vediamo la storia.

All'inizio della seconda metà del secolo scorso la scoperta del codice genetico e perciò della biologia molecolare fu causa di una rivoluzione scientifica ancora oggi in atto. Si cominciò allora a credere all'esistenza dei virus ed anche l'apparato immunologico non fu più visto come una invenzione del diavolo per ostacolare i trapianti d'organo. Insomma la scienza della vita cominciò ad aprire i suoi orizzonti ed i premi Nobel per la medicina andavano regolarmente a chi questi orizzonti li sapeva meglio scrutare.

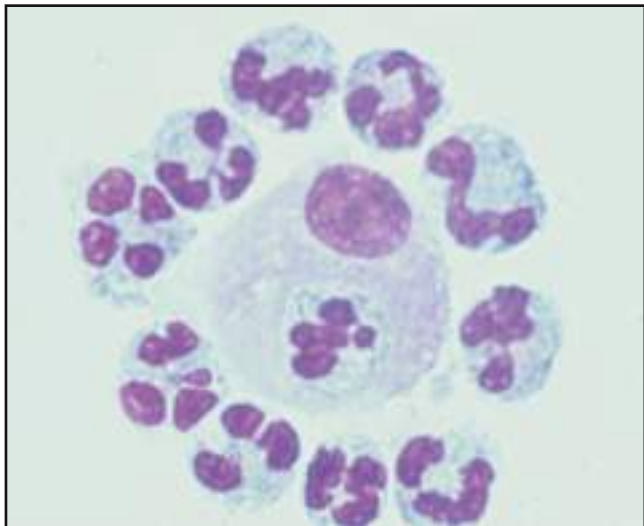
Questa primavera fu vissuta anche all'Ospedale Cardarelli di Napoli dove subito si cercò di mettere ordine fra i virus "buoni" e quelli "cattivi" (venivano incolpati di tutto) scoprendo che quelli cattivi, come per esempio i virus della poliomielite o della rabbia, lo erano in quanto, capaci di trovare un recettore sui tessuti, li uccidevano. I virus buoni fra cui quelli influenzali delle vie respiratorie o intestinali, non solo non avevano questa capacità ma anche la loro moltiplicazione era limitata perché l'apparato immunologico con le sue formidabili armi perfezionatesi nei milioni di anni non la consentiva.

Anche il virus dell'influenza "Spagnola" che i Patologi della Armed Forces Institute of Pathology di Washington alla fine degli anni '90 "resuscitarono" risultò buono. Differiva dai virus delle altre pandemie solo perché "generava una risposta immunitaria potente e ciò sembra indicare che per ragioni ancora ignote, questa proteina avrebbe avuto un ruolo di primo piano nella virulenza di quel ceppo virale". Tutto questo non meravigliò i Neurologi del Cardarelli che intanto, delusi dallo studio del virus influenzale

quale causa diretta di patologia (V. Dell'Aria – "Fattori virosici nelle malattie del Sistema Nervoso", La Gazzetta Sanitaria, 1970) avevano rivolto tutta la loro attenzione proprio all'attività dell'apparato immunologico. Questo perché fu notato che la sua stimolazione, o per i virus e batteri o molto, molto meno, per i vaccini e sieri, produceva scorie fra cui una proteina killer, la Perforina, (Perforin. A family of killer proteins, Nature, vol. 334, 11 August 1988) causa di permeazione capillare (Capillary Leak Syndrome) e perciò di un edema dei tessuti non sempre innocuo.

Ed è questa la causa della patologia ampiamente descritta in tutte le pandemie ma nella Spagnola particolarmente frequente e mortale data la enorme doppia sollecitazione immunologica, artificiale dei vaccini e naturale dei virus. Frequentissimi perciò furono gli edemi dei tessuti, quelli cerebrali mortali (encefaliti letargiche asettiche) numerosi e ben descritti dall'Anatomopatologo Von Economo come pure quelli del cuore (perimicarditi), ecc.- L'edema più micidiale fu comunque quello che generava le bronco polmoniti, particolarmente segnalate durante la spagnola in due forme ancora oggi verificabili durante le pandemie influenzali. Una forma tardiva dovuta a batteri così detti "opportunisti" che facilmente attecchiscono sull'organismo indebolito dall'influenza e oggi facilmente uccisi dagli antibiotici. Ed una forma più precoce, asettica, imputabile alla permeazione capillare da proteine killer in quanto "produceva estese emorragie polmonari oppure riempiva i polmoni di siero". Patologia questa che oggi se si verifica e prontamente diagnosticata non è mortale perché combattuta con successo dall'anti edema cortisone. Un farmaco questo che somministrato in comunione all'antibiotico si è dimostrato anche molto utile nel combattere la componente infiammatoria edemigena delle infezioni batteriche. E' grazie al suo impiego infatti che la mortalità delle meningiti batteriche è scesa dal 50 % al 5%. Ma vediamo l'aspetto affascinante di come il virus della spagnola è stato "resuscitato" e di come ci ha consentito di suggerire la causa "originale" della sua particolare, micidiale virulenza.

Johan Hultin è un comune esempio di come la caparbia premiazione premi gli uomini di scienza che inseguono una loro verità. Giovane Svedese ancora studente nel 1949 quando, durante un viaggio in Alaska, venne a conoscenza dell'esistenza in uno sperduto villaggio di una fossa comune dove giacevano sepolti nel ghiaccio decine di cadaveri di morti per influenza Spagnola. Nel 1951, già medico tornò in Alaska e riuscì col permesso della tribù locale a prelevare campioni di tessuto per cercare di isolare il genoma del virus della spagnola da questi cadaveri ghiacciati. L'intento però di "compattare" questo



genoma non riuscì in quanto all'epoca non vi erano metodiche adeguate.

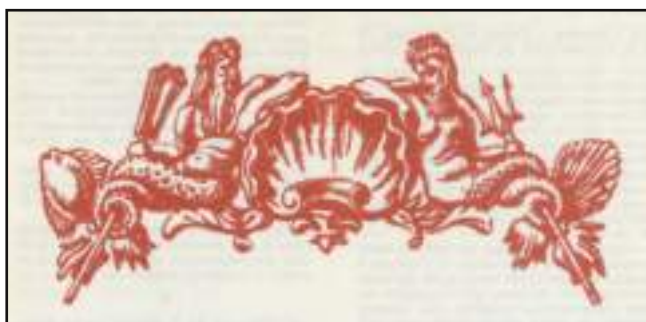
Nel 1997 però la sua caparbia fu premiata perché tornò insieme ai Patologi della Armed Institute di Washington in Alaska dai "suoi" cadaveri e questa volta, essendo le metodiche di laboratorio adeguate, dai tessuti prelevati fu finalmente estratto il genoma completo dell'incriminato virus della spagnola. Peccato però che gli esperimenti nei topi per testarne la particolare virulenza non ebbero il successo sperato in

quanto non mostravano sostanziali differenze con i virus delle altre pandemie.

Tuttavia non sono stati esperimenti inutili perché in uno di essi, come già detto, hanno consentito a Yoshihiro Kawaoka, Biologo Molecolare dell'Università del Wisconsin, di scoprire che la presenza del gene della proteina HA (emoagglutinina) del virus del 1918 generava nel topo infetto una risposta immunitaria particolarmente potente; "e ciò sembra indicare che, per ragioni ancora ignote, questa proteina (perforina?) avrebbe avuto un ruolo di primo piano nella virulenza di quel ceppo virale" (Le Scienze, n° 439/marzo 2005). La risposta potente indicata come (linfociti T, neutrofili killer, macrofagi (cellule spazzine), morte cellulare programmata (apoptosi) è analoga a quella descritta da Noi per la sindrome da permeazione capillare o "Capillary Leak Syndrome". La vediamo in questa nostra bella ed unica immagine! Vediamo un macrofago (cellula spazzina) al centro che genera apoptosi (morte cellulare programmata) dei linfociti T (neutrofili killer) che la circondano. Sono cellule immunocompetenti rilevate con un originale apparecchio nel liquor cerebro spinale di un caso di encefalite "benigna" immunopatologica da permeazione capillare.



Le due anime dell'amico Enzo Dell'Aria, edizione moderna del dr. Jekyll e Mr. Hyde. Nella foto a sinistra da professionista a colloquio con il Premio Nobel Rita Montalcini. A destra, al timone del suo "Carpem die" in regata nel Golfo di Napoli, . . . ma abitualmente lo trovate a navigare lungo le coste greche.



Dopo una lunga pausa ritorna sul Notiziario Giuseppe Peluso con una interessante ricostruzione storica sugli inizi del cantiere Armstrong di Pozzuoli, arricchita, come sempre, di notizie dettagliate e di rare immagini d'epoca.

Particolarmente interessante l'analisi dei contrastanti interessi tra le varie realtà politiche e sociali che impattano tra loro nella realizzazione di un'imponente opera che ha segnato l'era dell'industrializzazione nel nostro Meridione.



“Questo cantiere non s’ha da fare” Il travagliato inizio dell’Armstrong di Pozzuoli

di **Giuseppe Peluso**

Sul finire dell’800 c’è in Italia il desiderio di raggiungere, nel campo degli armamenti marittimi, un livello di parità con le grandi potenze europee. Mancano però industrie specializzate nel settore bellico e la Regia Marina si rivolge all’estero, in particolare le commesse più impegnative sono affidate alla britannica Sir W.G. Armstrong Mitchell & C di Newcastle upon Tyne [foto 1] con la quale si stabilisce una fortissima relazione. Essa è fornitrice sia di navi, sia di

L’investimento in Italia attrae la ditta inglese che teme di essere estromessa da questo mercato in quanto nell’assegnazione delle commesse il Ministero della Marina Italiana avrebbe certamente favorito le case estere che avessero trasferito “nuove tecnologie” sul territorio nazionale.

Con la nota del 30 agosto 1884 la ditta inglese si dice disponibile a fondare uno stabilimento in Italia a proprie spese e dopo pochi mesi di persistente trattativa,

SIR W.G. ARMSTRONG, WHITWORTH & Co., Ltd.
Elswick Works, NEWCASTLE-UPON-TYNE.
(The Largest Warship Building Plant in the World.)

LIST OF DEPARTMENTS.

ORDNANCE DEPT. Elswick.	Guns, Mountings, Ammunition, Torpedo Tubes, and all War Material.	SCOTSWOOD WORKS.	Shell, Fuses, Primers and Explosives.
STEEL DEPT. Elswick.	Forgings, Castings, Nickel, Chrome, Vanadium and Tungsten Steel, Stampings & High tensile S.N.C. 30 Steel, Tensile Stress 80 to 100 tons per square inch. Elongation 16 to 25 according to treatment.	MOTOR CAR DEPT.	A.W. Touring Cars, &c. Cars de Luxe, Motor Vehicles for Transport. Motor Tractors, &c.
ENGINE WORKS. Elswick.	Hydraulic & Electric Cranes, Hoists, Dismantling, Dock Gears, Reelers, Capstans, Hydraulic & Electric work of all descriptions.	OPENSAN WORKS. Manchester.	Manufacture of Armour Plates of all sizes, Steel Works, High Speed Steel, Scrolls of all descriptions, and Machine Tools. Fittings of the largest dimensions for Dredger Shafts &c.
ELSWICK & ARMSTRONG SHIPYARDS.	Warships of all classes, Submarine Boats &c.	AMMUNITION WORKS. Elswick.	Manufacture of all kinds of Ammunition, Fuses for Detonator and mining purposes, &c.
WALKER SHIPYARD.	Passenger, Cargo Ships, Ice Breakers, Train Ferry Steamers, Oil-ships, Docking &c.	AVIATION DEPT. Elswick.	Manufacturers of Aeroplanes, Airships, Dirigibles, Engines for Airships and accessories.

HEAD OFFICE - Elswick Works, NEWCASTLE-UPON-TYNE.
LONDON OFFICE - 8, Great George Street, Westminster, LONDON, S.W.
MANCHESTER WORKS - Ashton Road, Openshaw, MANCHESTER.

foto 1

cannoni, sia di attrezzature per gli arsenali quali le famose gru a vapore da 100 tonnellate, in dotazione ai tre principali arsenali della Marina.

Pertanto, dato questo rapporto, nella primavera del 1884 il Ministro della Marina Benedetto Brin incarica la stessa Armstrong di insediare a La Spezia un cantiere per la costruzione di navi e di cannoni.

con una seconda nota del 12 gennaio 1885, l’ing. sir Andrew Noble direttore generale della casa, esprime la sua preferenza per Pozzuoli come sito ove localizzare la fabbrica; scartando così sia La Spezia che altre due località del golfo partenopeo, Castellammare di Stabia e Coroglio.

Noble ribadisce i precedenti accordi verbali e in cambio

chiede garanzie al governo italiano, come l'offerta gratuita del materiale di pietra occorrente per realizzare i moli e le altre opere; manodopera gratuita, o a prezzo moderato, costituita dai detenuti presenti presso la Regia Cava di Pozzuoli; il diritto di spiaggia e una sufficiente dotazione di acqua.

Pozzuoli attrae per la posizione geografica e climatica particolarmente favorevole, per l'offerta di mano d'opera laboriosa ed a basso costo e per la presenza di infrastrutture ferroviarie che, tramite la Ferrovia Cumana permettono un facile collegamento con Napoli e con il resto d'Italia.

C'è una riunione (oggi la definiremmo un conferenza di servizio) cui partecipano l'ingegnere Sir Andrew Noble e il capitano Hubert Grenfel per la casa inglese, l'avv. Spasiano procuratore del consolato inglese, il sindaco cav. Giovanni De Fraia Frangipane e il segretario comunale per il Municipio di Pozzuoli, il conte ing. Alfonso Sanseverino Vimercati Tadini prefetto di Napoli, e l'ing. napoletano d'origine inglese Lamont Young che funge da intermediario. Sembra che sia proprio Young a far scartare Coroglio, località su cui sta elaborando un vasto progetto edilizio residenziale, deviando la scelta su Pozzuoli dove è sempre lui che progetta sia il nuovo stabilimento che la vicina stazione della Ferrovia Cumana.

L'accordo è ben presto fatto e il seguente contratto tra l'Armstrong e il Comune di Pozzuoli prevede, inequivocabilmente, da una parte l'impegno della società di impiantare uno stabilimento per la costruzione di

cannoni e cantieri navali, dall'altra l'impegno della amministrazione comunale a creare quelle che oggi potremmo definire "infrastrutture".

Inoltre il Municipio si impegna, per soli tre anni, a consegnare la spianata della "Malva" per permettere all'Armstrong d'eseguire subito una fonderia di cannoni e un cantiere per la costruzione dei legni, tanto da guerra, che mercantili, ed ogni altro lavoro che sarà inerente a tale costruzione. La ditta Armstrong potrà estendere questo cantiere sino a metri quattrocento di lunghezza a cominciare o dall'angolo della casa così detta "Pollio", o da quella del fabbricato ora addetto alla industria della calce (Calcara) [foto 2].

Nella bozza di contratto le navi da costruirvi, probabilmente le due cannoniere che arriveranno smontate da Newclaste, sono romanticamente indicate "legni".

Lo scopo di questa cessione momentanea è poter dare adito alla Armstrong Mitchell & C di poter incominciare immediatamente le sue costruzioni navali prima che il nuovo cantiere sia pronto con l'intesa che, dopo tre anni, la Casa inglese dovrà riconsegnare al municipio, nel pristino stato, la contrada Malva.

Tra il 1886 e il 1888 il Comune di Pozzuoli acquista a proprie spese una superficie di 250.000 metri quadri destinati a sede della Armstrong; effettua il potenziamento delle strutture portuali ricostruendo l'antico molo caligoliano; rafforza le scogliere antistanti gli impianti e fornisce acqua potabile gratuita prelevata dall'acquedotto Campano, in attesa della riattivazione del Serino.

foto 2



Unitamente alla deputazione provinciale provvede poi ad acquistare altri 28.000 mq per allargare, e nel contempo deviare più a monte, sia la strada Miliscola (superando seri ostacoli creati da un privato i cui terreni dovevano essere attraversati da questa via), sia la Ferrovia Cumana che correrà adiacente al costone della Starza.

L'obiettivo di un grande cantiere navale è, in un primo momento, fortemente sostenuto dal ministro Brin e resta centrale anche nella strategia di mercato dei dirigenti inglesi; il suo possesso garantirebbe un'integrazione produttiva sia nel campo militare sia in ambito commerciale, con la produzione di piroscafi.

E questo è anche uno dei motivi principali per cui il Comune di Pozzuoli si offre d'ospitare lo stabilimento garantendo, tra l'altro, decise esenzioni fiscali.

Dal contratto stipulato tra i rappresentanti della ditta inglese e del comune di Pozzuoli, emerge come la società di Newcastle s'impegna esplicitamente nella costruzione di un cantiere navale e l'accordo prevede che la casa inglese versi una cauzione di 50.000 lire al Comune, come garanzia che tale impegno sia realizzato entro tre anni.

L'ente locale considera decisiva, più che la fabbrica di cannoni, l'impianto di un vero e proprio cantiere navale ritenuto capace di stimolare la crescita del territorio con l'incremento delle attività mercantili, della pesca, dell'agricoltura, del turismo.

Il sindaco dell'epoca, De Fraia Frangipane che tanto si è speso nel favorire questo insediamento industriale, considera le costruzioni navali il vero volano capace di trasformare l'economia ed il futuro di Pozzuoli e dei Campi Flegrei.

Ben volentieri sindaco e giunta cedono alla volontà inglese d'acquisire una ulteriore porzione di territorio, inizialmente destinato dall'amministrazione comunale a ricevere strutture turistiche, da riservare ai previsti scali.

Si ritiene che il varo di unità militari, come mostrano le copertine dei giornali di tutta Europa, possa attirare la presenza di un vasto e scelto pubblico da convogliare in una nuova filiera turistica che fiancheggi ed incrementi i già esistenti flussi turistici archeologici e termominerali.

In verità la presenza dello stabilimento Armstrong di artiglierie è già motivo di incremento del numero di alberghi puteolani (nascono il "Grand Hotel Bretagne Dawes", "Hotel et Pension Armstrong" [foto 3], "Grande Albergo Restaurant Miramare") che affianca-



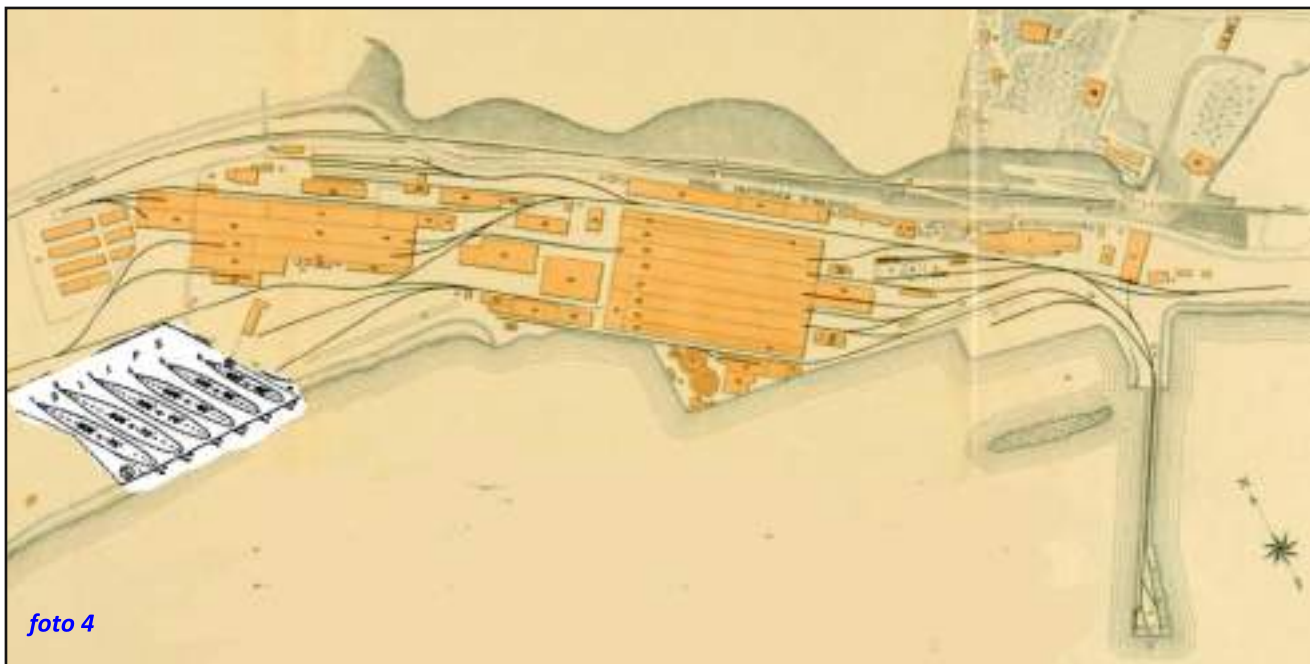
foto 3

no i già esistenti alberghi e pensioni degli stabilimenti termali, ma si ritiene che un cantiere navale possa richiamare un più affascinato e vasto pubblico.

Sin dalla costruzione dello stabilimento, e prima di autorizzare la spesa per la realizzazione dell'opificio, il consiglio di amministrazione affida il compito di produrre un progetto per la realizzazione del cantiere navale all'ingegnere Charles Mitchell che vi effettua un sopralluogo nel 1886. Benchè il fondale del mare sia ritrovato di profondità inferiore alle aspettative, il problema è giudicato risolvibile con la decisione di acquistare la già citata porzione di spiaggia adiacente allo stabilimento. Mitchell presenta un preventivo di 23.000 sterline ai responsabili di Elswich (per costruire scali, gru, edifici e macchinari e adibire l'area a cantiere), ed evidenzia la convenienza a muoversi poiché in Italia è stata approvata una legge che prevede grossi premi per chi costruisce navi in ferro [foto 4].

In questa occasione si valuta anche il progetto del direttore Sanderman, fortemente sponsorizzato da George Rendel, che prevede la costruzione di un molo di attracco, per corazzate e piroscafi, al fine di iniziare a organizzare i lavori e di sviluppare un cantiere, inizialmente con limitate capacità produttive, in vista di future commesse. A tal fine, per predisporre tali lavori, il consiglio di amministrazione stanziava una piccola somma pari a £ 3.000-4.000, vincolandola però all'autorizzazione del Ministro italiano della Marina.

Ma il ministro Brin è preso dai mille problemi che città, industriali, lobby e deputati gli stanno ponendo; problematiche di vario tipo sia da parte di possibili produttori d'armamenti, sia di già esistenti cantieri navali, sia di città che aspirano ad ospitare un così importante complesso industriale.



Ma il ministro Brin è preso dai mille problemi che città, industriali, lobby e deputati gli stanno ponendo; problematiche di vario tipo sia da parte di possibili produttori d'armamenti, sia di già esistenti cantieri navali, sia di città che aspirano ad ospitare un così importante complesso industriale.

- Le Acciaierie di Terni e i rappresentanti della città di Taranto e La Spezia affermano essere Pozzuoli e la sua costa indifesa da attacchi nemici.
- Se ne lamentano anche le vicine città di Castellammare di Stabia e di Torre Annunziata che, tenendo in poco conto la solidarietà meridionale perché di già vantano cantieri navali e grossi opifici, aspirano a questi nuovi importanti investimenti.
- Vi si oppongono i costruttori navali del nord ed a tal proposito una delegazione di tali industriali, appoggiati da deputati di Liguria e Toscana, si reca a Roma a conferire con il Ministro e ad assistere al relativo dibattito parlamentare. Della delegazione fanno parte i Cravero (cantieri navali a Genova), gli Orlando (cantieri navali a Livorno), gli Odero (cantieri navali a Sestri Ponente), i quali affermano che il contratto con l'Armstrong, nocivo all'industria nazionale, non deve essere firmato. Nelle tribune, nel corso del dibattito parlamentare si nota pure il sindaco di Castellammare e amministratori di altre città che aspirano all'eventuale insediamento.

Le suddette opposizioni sono ribattute da varie argomentazioni a favore, in special modo dal napoletano onorevole Rocco De Zerbi.

- Per quanto riguarda la posizione strategica dello stabilimento puteolano si afferma che bastano due stazioni lanciasiluri, nel suo golfo, per difendere Pozzuoli che da sempre è stata sede di flotte militari; chi oserebbe spingersi fino a Misenò e fin dentro il Lago d'Averno? Il ministro Brin aggiunge che non ha dato privilegi, garanzie, commissioni; quindi non ha diritto d'imporre, come lo avrebbe avuto per un opificio governativo, la sede del nuovo stabilimento: Pozzuoli è stata scelta direttamente dagli inglesi.
- Per quanto riguarda le pretese delle vicine cittadine napoletane si afferma che l'opificio più cantiere navale avrà necessità di oltre cinquemila lavoratori che la sola Pozzuoli, come pure Castellammare e Torre Annunziata, non potrà fornire. Sarà la vicina e popolosa Napoli che fornirà braccia per un cantiere ben collegato al capoluogo a mezzo della Ferrovia Cumana e della linea tranviaria.
- Per quanto riguarda le obiezioni degli industriali del nord l'ufficiale di vascello De Luca, poi direttore dello stabilimento, rammenta che la Marina inglese fiorì e divenne potente invitando i principali costruttori di Pisa, Genova e Livorno a trasferirsi in Gran Bretagna. La casa di Newcastle già da mezzo secolo si occupa di produzioni di artiglierie; di conseguenza per raggiungere lo stesso livello di esperienza in questo settore produttivo, l'industria italiana dovrebbe impegnarsi in costose sperimentazioni per un lungo periodo. Quando mai, e di grazia, gli opifici italiani hanno fatto cannoni così potenti e così perfetti come quelli dell'Armstrong [foto 5]? L'onorevole De Zerbi aggiunge che l'industria delle costruzioni navali non è un monopolio del settentrione. L'opposizione ad un cantiere navale, libero e privato non è opposizione ad uno straniero ma al mezzogiorno d'Italia. Non è paura di monopolio, ma è paura che il monopolio possa essere infranto.

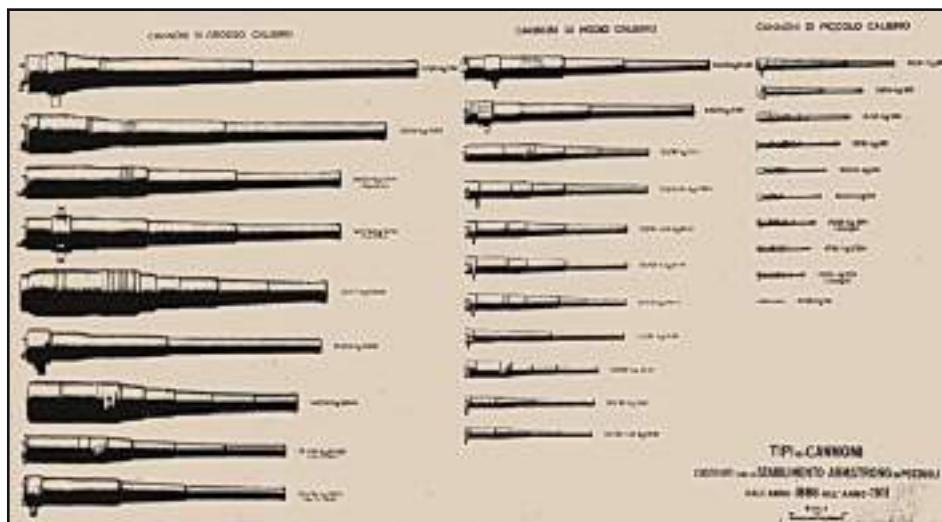


foto 5

Il contratto, dopo varie modifiche, è approvato dal Consiglio Superiore della Marina, poi dalla Deputazione Provinciale, poi dal Consiglio di Stato, poi registrato dalla Corte dei Conti, poi firmato dal ministro Brin, infine firmato definitivamente da Mitchell e dalla Giunta Comunale di Pozzuoli il 3 maggio 1885, con una festa cui partecipa l'intera cittadinanza.

L'accanita opposizione di industriali e cantieri navali del centro-nord ha comunque

raggiunto i suoi obiettivi costringendo il ministro Brin ad un decisivo dietrofront. La volontà degli Odero-Terni-Orlando (quel che poi sarà la OTO Melara) e che a Pozzuoli non bisogna costruire navi, e così sarà; il ministro non lascia intravedere nessuna possibilità di commesse e all'Armstrong saranno ordinati solo cannoni.

La mancata realizzazione del cantiere navale puteolano dimostra come le pressioni locali, vedi Taranto e Castellammare di Stabia, possano influenzare la politica navale nazionale; proprio perché il Governo è legato a queste comunità locali da interessi elettorali e clientelari e questo spiega anche il perché delle enormi difficoltà della Marina a liberarsi degli arsenali più inefficienti.

Il ministro Brin fa notare che l'obbligo dell'Armstrong di costruire lo stabilimento non gli garantisce in cambio tutte le commesse future della Marina, ma solo una quantità limitata, terminata la quale la sua filiale italiana dovrà partecipare ai bandi di gara emessi dal Ministero, come tutte le ditte nazionali. Inoltre il ministro afferma che la nascita di questa filiale potrà garantire la produzione di altre armi che la Marina acquista all'estero; in particolare i siluri, costosi congegni bellici di grande complessità che le industrie italiane non sono in grado di produrre. A riguardo, egli sottolinea ai deputati che l'orografia costiera di Pozzuoli, ricca d'insenature, si presta bene alla loro sperimentazione **[foto 6]**.

Nella sua replica, il deputato genovese Giuseppe Berio, comunica al ministro che il suo intervento non è diretto a tutelare dei meri interessi corporativi dell'industria cantieristica centrosettentrionale ma è volto a salvaguardare il lavoro dei cantieri liguri.

L'ammiraglio Brin cerca di rassicurare gli animi e afferma che certamente non può impedire alla ditta di realizzare un cantiere navale a Pozzuoli ma, tuttavia, la Marina non è tenuta a ordinargli dei materiali; garantendo che non sarebbero stati ordinati né motori marini né navi da guerra.

Inoltre fa notare come la sua costruzione richieda ingenti investimenti, non solo per realizzare gli scali, ma anche per gli impianti produttivi, diversi da quelli di uno stabilimento meccanico, e qualora un'impresa straniera volesse sostenerli lo avrebbe già fatto; cosa che non è avvenuta visto lo stato di arretratezza della marina mercantile italiana.

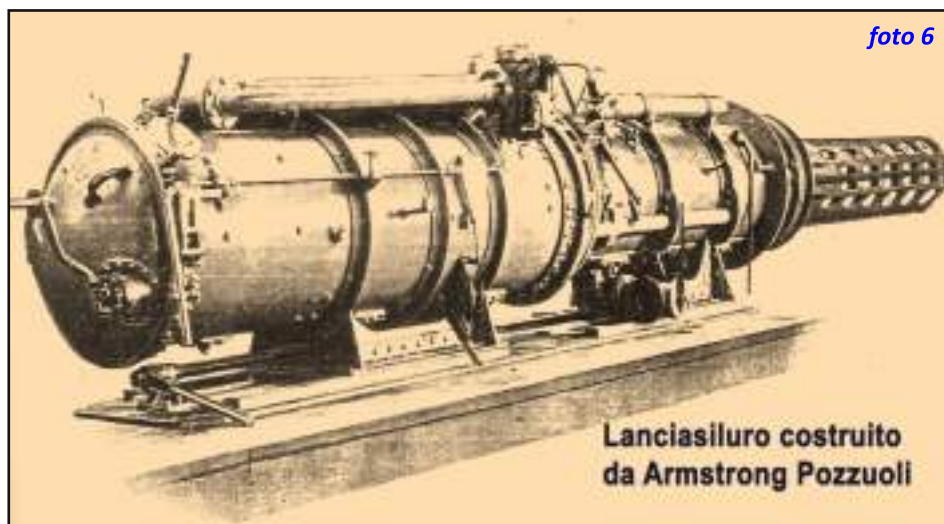


foto 6

Dall'Inghilterra continuano ad arrivare navi cariche di macchinari e alla fine del 1886 è presentata la richiesta di costruire uno scalo ed un bacino di carenaggio, ma questa istanza ancora una volta incontra l'opposizione del ministro Brin che, con il suo voltafaccia, sostiene che lo scopo principale della concessione è ora solo per uno stabilimento metallurgico.

Ma l'idea di un cantiere navale non demorde, l'offerta di una maggiore gamma di prodotti avrebbe potuto ridurre il rischio d'impresa connesso ai momenti di bassa richiesta di artiglierie, e a questo scopo la direzione inglese ritiene necessario italianizzare il capitale dello stabilimento, rendendolo indipendente dalla casa madre. Tuttavia in seguito, seppure sia costituita "The Armstrong Pozzuoli Ltd" che rende formalmente indipendente lo stabilimento, non si riuscirà ad aprire la società al capitale italiano.

In effetti a Pozzuoli, a partire dal 22 febbraio 1887 ancor prima della costruzione di pezzi d'artiglieria, l'Armstrong inizia la sua attività proprio con la costruzione di due cannoniere, la Castore e la Polluce. Sono navi da 678 tonnellate del tipo Rendel, con unico cannone da 400 millimetri, progettate dall'ingegnere dell'Armstrong Philip Watt, nel cantiere di Elswick; esse sono state ordinate dal Regio Esercito Italiano, ma poi cedute alla Regia Marina.

Nel cantiere inglese, le navi sono state smontate in varie parti e poi inviate a Pozzuoli, per il loro assemblaggio; varate nell'autunno del 1888, le due

sempre il "Cantiere".

Purtroppo le due cannoniere menzionate saranno le uniche unità navali costruite a Pozzuoli, ma l'idea di sviluppare delle attività di costruzioni navali, tuttavia, continua a rientrare in una strategia d'integrazione d'impresa che include perfino la fondazione di società armatoriali.

In particolare, nel novembre del 1886, Mithcell informa di una proposta di costituzione di una linea di trasporto passeggeri operante nel Golfo di Napoli che avrebbe programmato l'ordine di 14 piroscafi, la cui costruzione poteva essere assicurata al previsto cantiere puteolano.

Nel gennaio del 1887, Albini propone la costituzione di una società armatoriale, partecipata anche da capitalisti locali, al fine di ottenere l'assegnazione di una convenzione postale dal Governo italiano, relativamente ai collegamenti tra l'Italia e il Giappone passando per vari porti dei "dominions" britannici.

L'idea è quella di utilizzare un contributo finanziario del governo britannico per integrare la spesa sostenuta dallo Stato italiano, nell'appalto delle

comunicazioni marittime ad una compagnia privata. Coinvolgendo capitalisti italiani la direzione inglese prevedeva di ridurre l'ostilità dell'opinione pubblica verso la concessione di sussidi statali a società straniere.

Ancora nell'agosto 1888 la società armatrice "Crampa & Trigli" di Sorrento richiede allo stabilimento di Pozzuoli la possibilità di costruire due piroscafi in ferro e con armatura velica;

richiesta che deve essere rifiutata non esistendo strutture idonee a tali costruzioni.

Nel settembre del 1889 il consiglio di amministrazione della Armstrong discute la possibilità di acquistare il cantiere militare di Castellammare di Stabia che la Marina vuole dare in concessione a un'industria privata per concentrare la propria produzione a La Spezia e a Taranto. Ci si rinuncia perché questo cantiere è considerato piccolo e lontano da Pozzuoli; fattori che avrebbero reso difficile la sua gestione.

Anche se non è chiaro che consistenza possa avere il



foto 7

imbarcazioni entrano in servizio nel 1889, dopo il superamento dei collaudi [foto 7].

Da questo momento in poi l'impianto puteolano è comunemente conosciuto come "Cantieri Armstrong di Pozzuoli", e non come "fabbrica" o "stabilimento", proprio per sottolineare la sua predisposizione alle costruzioni navali.

Anche la locale fermata della Ferrovia Cumana sarà chiamata "Cantiere" così come "Pozzuoli Cantiere" sarà la denominazione del vicino Ufficio Postale ed in seguito, anche quando questa grande fabbrica muterà, troppo spesso, ragione sociale, per i puteolani sarà

potenziale di mercato di costruzioni navali, il colpo di grazia si ha nel 1890 quando, in contrapposizione con il pensiero del nuovo direttore di Pozzuoli, George Rendel che ancora auspica l'impianto di uno dei più importanti cantieri navali del Mediterraneo, si abbandona ogni progetto in tal senso e si dichiara di voler limitare i propri



foto 8

investimenti in Italia al solo stabilimento meccanico.

Il mercato italiano della cantieristica commerciale non è facile da affrontare; c'è un limitato volume d'affari, a causa della scelta delle società armatoriali di acquistare naviglio di seconda mano all'estero, specie in Gran Bretagna, al fine di incrementare i propri margini di profitto.

Vi è da considerare che un potenziale acquirente che ha una posizione egemone nel settore armatoriale, la Navigazione Generale Italiana, come pure altre importanti società armatoriali, solo raramente passano ordini di piroscafi alla cantieristica italiana.

In sostanza, senza la garanzia delle commesse militari della Regia Marina, la ditta di Newcastle difficilmente può esporsi ad un investimento così rischioso; pertanto continuerà a produrre navi da guerra e mercantili solo in Gran Bretagna dove c'è un più basso costo delle materie prime ed una meno elevata tassazione.

Nell'anno 1890, sull'ancora libero suolo inizialmente destinato ad ospitare il cantiere navale, l'Armstrong costruisce, per i suoi operai, case dotate di orticelli, una chiesa ed una cucina economica [foto 8].

Nel marzo del 1891, il foglio locale "L'operaio" tratta l'argomento del mancato impianto del cantiere navale criticando l'operato della Armstrong che pensa a costruire di tutto ma non il cantiere. Sostiene che la direzione si è messa a costruire case-catapecchie al posto delle navi e danneggia i commercianti della cintura daziaria permettendo che nel luogo del lavoro siano impiantati magazzini alimentari e una cucina economica.

Nel contempo il giornale accusa la passata amministrazione comunale di non aver insistito per la costruzione di questo importante impianto, che avrebbe dato lavoro a migliaia di operai e che il suolo

non è stato certo dato al simbolico prezzo di una lira a metro quadro per farvi costruire case e coltivare orti. Successivamente, nel 1912, la mancata realizzazione del cantiere navale induce il comune di Pozzuoli a portare in giudizio la ditta di Elswick per non aver onorato il suo impegno. La citazione riporta che il comune s'era sottoposto ai notevoli oneri derivanti dal contratto esclusivamente in considerazione dei vantaggi che potevano scaturire dalla presenza del cantiere navale.

Certamente l'Armstrong ha dato un contributo importante allo sviluppo della occupazione ma, data la sua natura, non ha dato una spinta alla crescita delle attività economiche dell'area puteolana; l'industria pesante non crea indotto come potrebbe fare un cantiere navale.

L'Armstrong è stata una fucina di operai capaci di incrementare la cultura industriale locale e il cantiere di Pozzuoli ha avuto una funzione propulsiva per la nascita di un proletariato di fabbrica, portatore d'istanze di emancipazione sociale e politica.

Ma se il Municipio di Pozzuoli aveva acconsentito all'esproprio di una così vasta zona costiera, che altrimenti poteva essere utilizzata per scopo turistici, lo aveva fatto pensando all'impulso positivo che notoriamente danno i cantieri navali per le forze lavorative impiegate, per i motivi folkloristici che rappresentano, per la visibilità internazionale che creano.

BIBLIOGRAFIA

Nicola Arbia - L'insediamento dell'Armstrong a Pozzuoli sui giornali dell'epoca - 1999

Maria Luongo - Lo stabilimento Armstrong di Pozzuoli (1895-1928) - 1987

Michele Pavino - I cannoni del Re: L'industria Armstrong in Italia - 2014

Chi va in barca a vela ha occasione di sentire o usare alcuni termini meteorologici come cirri, nembostrati, cumuli. Da dove provengono questi termini? Chi per primo li ha adottati? Questo articolo descrive brevemente la storia delle nubi, una manifestazione del cielo ancora oggi non del tutto conosciuta. Non a caso il tema assegnato dalla Giornata mondiale della meteorologia di quest'anno è stato: "Capire le nubi".

Nubi

di **Maurizio Elvetico**

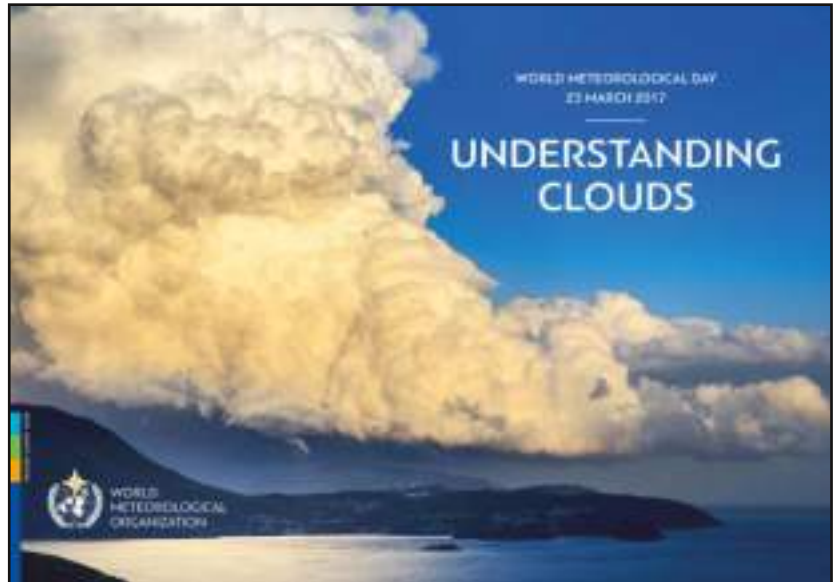
Oltre 2000 anni fa, alla stessa stregua di altri fenomeni meteorologici o degli astri e dei pianeti, le nuvole erano considerate manifestazioni soprannaturali capaci di fornire quei segni premonitori impiegati dall'uomo nelle sue pratiche di divinazione, una capacità considerata dai Greci superiore alla stessa ragione.

Il contadino per i suoi raccolti cercava di prevedere il tempo ricavando in maniera empirica, dall'osservazione dei fenomeni atmosferici, un insieme di descrizioni e di semplici regole di stima dell'evoluzione come si legge in un passo del Vangelo secondo Luca (cap XII) : "... Quando vedete una nuvola salire da ponente, subito dite: Viene la pioggia, e così accade. ...". Analogamente al vento fu prima di tutti il marinaio a dare applicazione pratica alla conoscenza delle nubi, utile alla navigazione.

Un primo tentativo di comprensione dei fenomeni nuvolosi, con una pur sommaria descrizione delle nubi, si ebbe da parte del greco Talete di Mileto (625 - 548 a.C.), studioso della natura, considerato da Aristotele il primo filosofo della storia, almeno quella occidentale. Successivamente con Democrito, Aristotele (in "Meteorologica" opera accennata nel Notiziario n. 55) e Lucrezio si comprese la correlazione tra particolari nubi e determinate condizioni meteorologiche, ma il primo a dare una prima classificazione delle nubi fu Robert Hooke, già incontrato in precedenti articoli su questo Notiziario, che nel 17° secolo distingueva le nubi in chiare, filamentose, a scacchi, acquose e basse.

A questo punto si entra nel Settecento, un secolo caratterizzato da profonde trasformazioni in tutta Europa nei sistemi politici, economici e sociali con affermazione, nella seconda metà, della borghesia che diviene il vero protagonista del cambiamento. È anche il secolo delle rivoluzioni da quella delle colonie americane contro l'Inghilterra, alla rivoluzione francese e verso la fine del secolo, della prima rivoluzione industriale.

Nel panorama delle attività scientifiche settecentesche si assiste, da una parte, ad importanti sviluppi nelle discipline matematico-fisiche volte all'approfondimento e revisione dell'eredità newtoniana e dall'altra a nuovi settori come l'elettricità e il magnetismo che porteranno alla svolta fondamentale della pila di Ales-



23 marzo 2017 - Giornata Mondiale della Meteorologia.

sandro Volta nel 1800.

Ma è anche il secolo della natura la cui ricchezza di materiale, via via reso disponibile, viene vista inizialmente come esaltazione dell'opera del Creatore con accese discussioni teologiche che contribuiscono involontariamente alla diffusione dell'osservazione naturalistica e a una sempre maggiore attenzione sulla natura da parte delle discipline scientifiche.

Si tratta di un insieme di discipline, allora note come *histoire naturelle*, dal titolo di un corposo lavoro del naturalista francese Georges-Louis Leclerc, conte di Buffon (1707 – 1788), che solo nell'Ottocento assumeranno ciascuna una propria identità.

Tra gli strumenti privilegiati per la conoscenza due vanno ricordati: il microscopio, nato nel secolo precedente ma sviluppato in questo e il metodo delle classificazioni, valido supporto alle ricerche sistematiche, soprattutto in botanica e in zoologia. Così il Settecento è anche il secolo dei grandi cataloghi sugli esseri animati e inanimati, degli inventari, dei grandi viaggi alla scoperta di terre esotiche e di conoscenza del mondo da parte dei naturalisti viaggiatori le cui informazioni sono fonte di ricchezza e di benessere per la società.

La classificazione di Linneo, il nome italianizzato del naturalista svedese Carl Von Linnè (1707-1778), sulle forme vegetali e animali secondo una nomenclatura binaria fondata su sostantivi latini di genere e specie e la nomenclatura chimica di Lavoisier rappresentano un primo passo nella scomposizione dei fenomeni naturali



Cumulo-stratus - disegno tratto da "On the Modifications of clouds" di L. Howard.

studiati nelle loro componenti e nella definizione del moderno linguaggio scientifico.

È proprio in questo clima di prodigioso sviluppo che si inseriscono i primi importanti risultati nel campo della meteorologia, considerata ancora un capitolo della storia naturale. Dilettanti e scienziati di diversa estrazione danno inizio ad un grande progetto di conoscenza dei fenomeni dell'atmosfera. Nella seconda metà del Settecento sorgono in Europa numerose reti osservative con una immensa produzione di dati strumentali e descrittivi di varia natura incluse le informazioni fornite dai viaggiatori. Alcuni scienziati cercano di dare un senso a tale assieme di dati acquisendo prima di tutto metodi e procedure in grado di far emergere leggi e teorie sui meccanismi dei fenomeni atmosferici.

Se da una parte gli strumenti meteorologici sono necessari alle indagini, dall'altra gli scienziati del settecento sono coscienti dell'importanza di una larga comunicazione dei dati raccolti dalle stazioni di rilevamento che deve seguire regole e un linguaggio in genere condiviso dalla comunità scientifica. È l'inizio della meteorologia sinottica che, a partire dall'Ottocento, farà della meteorologia una disciplina scientifica autonoma.

Nel 1802, Jean-Baptiste Lamarck (1744-1829), naturalista e chimico francese, a cui si deve il termine biologia e la prima teoria evoluzionista, già noto per un catalogo

descrittivo *La flore française*, elaborato secondo una personale tassonomia, tenta per la prima volta una classificazione delle nuvole, distinguendo cinque forme principali: a vela, a branchi, a pecorelle, a spazzate e raggruppate, suggerendo anche una suddivisione in base alla quota. Ma il suo lavoro venne presto dimenticato, probabilmente anche per l'uso di termini francesi. La storia sulla moderna classificazione delle nubi inizia con una lettura tenuta l'anno dopo alla Società Askesian (un'associazione scientifica sorta nel 1796 a Londra) da Luke Howard (1772 – 1864), un farmacista inglese che alternava all'attività di direttore di una società di prodotti chimico-farmaceutici, la passione per la meteorologia.

La classificazione delle nubi proposta da Howard nella sua opera *On the Modification of Clouds*, pubblicata a Londra quello stesso anno, per poi essere integrata e ristampata fino al 1894, prevede tre categorie fisiche o generi principali basate sull'aspetto e sul processo di formazione: nubi cirriformi (principalmente in banchi con contorni sfilacciati), indicate con il nome latino **cirrus** - ricciolo; cumuliformi o convettive (in genere isolate, più o meno dense, eventualmente a sviluppo verticale), denominate con il nome latino **cumulus** - mucchio, ammasso e non convettive stratiformi (principalmente a strati continui), indicate con il termine

stratus, adattamento del latino *stratum* - strato fatto da Howard per uniformarsi agli altri termini.

Da questi tre generi principali Howard definisce poi quattro generi secondari: con il prefisso cirro unito a cumulus e stratus forma i **cirrocumulus** (distese di nubi bianche composte da numerose nubi a granuli o increstate) e i **cirrostratus** (nubi bianche filamentose). Aggiunse poi due altri sistemi nuvolosi composti: i **cumulostratus**, grandi nubi cumuliformi miscelate con nubi stratiformi nei livelli inferiori o superiori e l'insieme di **cumulo-cirro-stratus** detto anche **nimbus**, che in latino indica le nuvole di pioggia, con cui definisce i sistemi a sviluppo verticale capaci di produrre significative precipitazioni.

Il motivo che lo spinse a ricorrere a termini di una lingua morta come il latino è il facile adattamento dei termini alle differenti nazioni, diretta conseguenza del latino scritto quale patrimonio comune dell'occidente.

Il primo uso documentato della classificazione di Howard si ebbe con William Scoresby (1789 - 1857), un esempio di quelle figure di fine Settecento che coniugarono avventura con gli studi sulla natura.

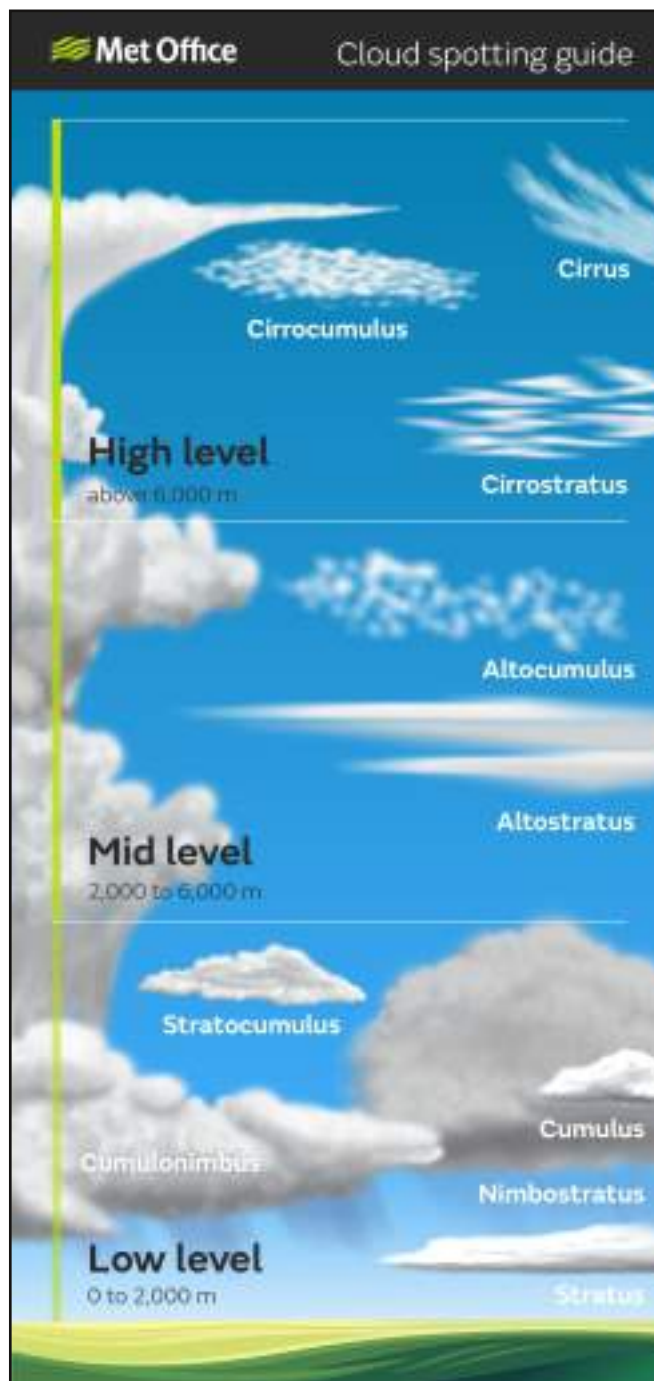
Esploratore e scienziato britannico nel 1806 al comando di *Resolution*, una baleniera del padre, riuscì a raggiungere gli 81° 30' N lat. - 19° E long che per ventun anni fu la più elevata latitudine nord raggiunta nell'emisfero est. L'anno successivo iniziò lo studio della meteorologia e qualche anno dopo, in un viaggio in Groenlandia, nel diario di bordo del *Resolution* annota le condizioni del tempo impiegando i nuovi termini di Howard.

In base ad ulteriori osservazioni delle nubi, condotte anche con lo sviluppo delle ascensioni con le mongolfiere, Howard in una conferenza del 1817, presentò per le 3 nubi base una suddivisione con l'altezza: cirrus, nubi alte; cirrostratus e cirrocumulus, nubi dello strato intermedio; cumulus, cumulostratus, nimbus e stratus alle quote più basse.

La nomenclatura di Howard fu subito accettata dagli uomini di scienza per la sua intrinseca codifica e dagli scrittori.

Il più noto ammiratore del lavoro di Howard fu Johann Wolfgang Goethe che dedicò diversi testi sull'argomento a partire da *Camarupa* del 1817 una divinità

La nube è uno di quei fenomeni atmosferici connessi alla condensazione dell'umidità presente nell'atmosfera terrestre, chiamati idrometeore, costituita da minute particelle d'acqua condensata e/o cristalli di ghiaccio, sospese nell'atmosfera e in genere non a contatto con il suolo.
Nuvola e nube, dal latino nubes sono termini equivalenti anche se il secondo appartiene al linguaggio scientifico. Distinzione caratteristica della nostra lingua.



I 10 generi delle nubi in funzione della quota.

indiana delle trasformazioni come, appunto, avviene per le nubi.

L'esposizione di Goethe parte dalle nubi più basse, gli strati: "Strati: Sotto questo nome si intendono tutte quelle nuvole che a guisa di striature o di strati fanno innanzitutto riferimento alla terra. A partire dalla striatura di nebbia che si solleva da una palude o dai prati umidi e vi resta sopra sospesa per un pò, fino alle striature e agli strati che in parte coprono i pendii, in parte le cime delle montagne, tutte queste formazioni possono essere denominate così.", per risalire via via alle formazioni più alte.

Howard pubblicò numerosi libri ed articoli di meteorologia tra cui (1818 e 1820) *The Climate of London* in 2 volumi, frutto di 12 anni di diligenti e pazienti osservazioni e ricerche che gli valse la nomina nel 1821 a



Nefoscopio di Cecchi - Museo di Fisica "F. Cicognini - G. Rodari" di Prato e nefopsometro a diodo laser (a destra).



membro della Royal Society di Londra, il massimo organo scientifico mondiale di cui era stato presidente Newton; *Seven Lectures on Meteorology* (1837); *A Cycle of Eighteen Years in the Seasons of Britain* (1842) e *Barometrographia* (1847) contenente vent'anni di registrazioni barometriche del clima inglese.

Un primo cambiamento nella classificazione di Howard si ebbe nel 1840, quando il cumulostratus, su proposta del meteorologo tedesco Ludwig Kaemtz, fu tra-

sformato in **stratocumulus**, inserendolo nella famiglia delle nubi stratiformi (è uno strato nuvoloso di grandi elementi arrotondati), mentre nel 1855, ad opera del francese Emilien Renou, si ebbe l'inserimento di due ulteriori nubi della regione media: **altocumulus** e **altostratus**.

Il settore degli strumenti scientifici non poteva non cogliere la forte attenzione all'osservazione delle nubi così nel 1859 il religioso Filippo Cecchi, fisico ed inventore italiano, abile costruttore di strumenti

scientifici, studioso soprattutto di meteorologia e sismologia, realizza il primo strumento per misurare la direzione e la velocità apparente di spostamento delle nuvole, il nefoscopio (da *nefos*, nube in greco e *scopio* della terminologia scientifica) che subirà continue evoluzioni negli anni successivi per poi essere sostituito nei primi anni 70 del XX sec dal radar e nei successivi anni

80 da strumenti laser.

Durante la fine dell'800 molti osservatori meteorologici abbandonarono la forma latina in cambio di quella del proprio paese generando però ben presto confusione.

Due uomini affrontarono il problema decidendo che era necessario produrre un catalogo delle nubi che fosse riconosciuto da tutti: nel 1887

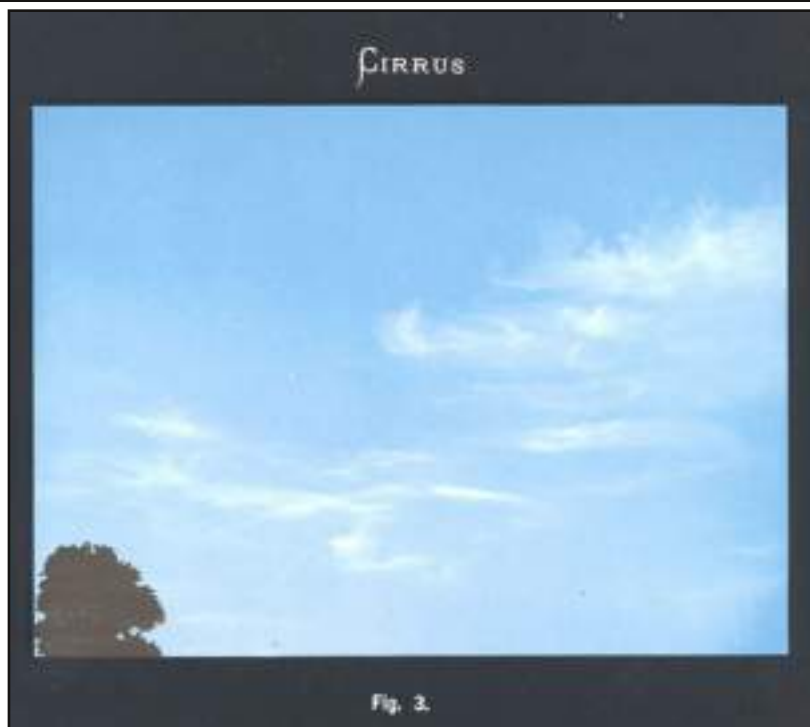
lo svedese Hugo Hildebrandsson (1838 – 1925), direttore dell' Osservatorio svedese di Uppsala e il meteorologo inglese Ralph Abercromby (1842 - 1897) definirono una loro scala ottenuta da quella di Howard con piccole variazioni e nel 1890 pubblicarono un catalogo di 10 foto di nubi accompagnate da un testo in inglese, francese e tedesco. Alcune delle foto erano state eseguite da Abercromby durante i suoi due giri del mondo allo scopo di verificare che le forme definite nella nuova classificazione fossero valide ovunque, a meno di qualche approssimazione.

Dopo il primo congresso internazionale della neonata International Meteorological Organization (che si trasformerà nel 1950 [23 marzo] a Ginevra nell'attuale World Meteorological Organization - in italiano OMM – Organizzazione meteorologica mondiale e in francese Organisation

Table 1 The relationship between Hildebrandsson's and Abercromby's 1887 and 1896 tables and the present-day 'C' code

1887	1896	1951 'C' code
1. Cirrus	1. Cirrus	0. Cirrus
2. Cirro-stratus	2. Cirro-stratus	1. Cirrostratus
3. Cirro-cumulus	3. Cirro-cumulus	2. Cirrocumulus
4. Strato-cirrus	4. Alto-cumulus	3. Altopumulus
5. Cumulo-cirrus	5. Alto-stratus	4. Altostratus
6. Strato-cumulus	6. Strato-cumulus	5. Nimbostratus
7. Cumulus	7. Nimbus	6. Stratocumulus
8. Cumulo-nimbus	8. Cumulus	7. Stratus
9. Nimbus	9. Cumulo-nimbus	8. Cumulus
10. Stratus	10. Stratus	9. Cumulonimbus

Note that the present-day code numbers start with 0, thus cumulonimbus is still coded as 9.



"Cirrus", prima tavola (da foto a colori) del primo Atlante internazionale delle nubi del 1896.



Cumuli spinti dal vento e altostrati (nella parte superiore destra) sull'Oceano Atlantico - da "International Cloud Atlas" del 1987.

météorologique mondiale), tenuto a Vienna nel 1873 e quello successivo di Roma del 1879, nel 1891 a Monaco fu finalmente adottata la classificazione in 10 generi di nubi. In quella sede venne tra l'altro costituita una commissione di studio delle nubi (Clouds Commission) incaricata di esaminare la classificazione e di produrre un atlante delle nubi, l' International Cloud Atlas il cui scopo iniziale era rivolto alla formazione dei meteorologi e alla promozione di un vocabolario specialistico per la descrizione delle nubi, entrambi fattori importanti della nascente scienza delle previsioni meteorologiche.

La Commissione, diretta da tre meteorologi: lo svedese Hugo Hildebrandsson, il tedesco Albert Riggenbach e il francese Léon Teisserenc de Bort pubblicarono, nel 1896, la prima edizione dell'Atlante costituita da 28 tavole a colori, alcune ottenute da stampe di fotografie a colori, una tecnica a quel tempo ancora ai primordi, ma che si dimostrò subito essere più vantaggiosa rispetto alle tavole disegnate e colorate a mano, con testi in inglese, francese e tedesco.

Dopo tale prima edizione, l'Atlante fu rieditato nel 1910, nel 1932, edizione che prese il nome di International Atlas of Clouds and of States of the Sky (Atlante Internazionale delle Nubi e dello Stato del Cielo), arricchita di foto aeree delle nubi e di una sezione sui tipi di cielo, oltre ad una pubblicazione in lingua catalana (Atles Internacional dels Núvols i dels Estats del cel) grazie al mecenatismo del meteorologo del comitato scientifico Rafel Patxot del Servizio Meteorologico della Catalogna che sponsorizzò l'intera pubblicazione.

Successive edizioni furono quelle del 1939, 1956, 1975 e 1987. Quella del 1956, ad opera della nuova Organizzazione Meteorologica Mondiale, fu la prima edizione pubblicata in due volumi, uno di solo testo e l'altro dedicato alle immagini, scelta presa per ridurre i costi e consentire la pubblicazioni in altre lingue tra cui il norvegese (1958) e il polacco (1959), ma non l'italiano.

L'edizione del 1975 corrisponde al primo volume, mentre il secondo delle immagini è uscito nel 1987.

Il 23 marzo scorso il WMO, in occasione della Giornata Mondiale della Meteorologia, ha pubblicato il nuovo International Cloud Atlas, un'edizione completamente digitale accessibile da computer e da dispositivi mobili

(raggiungibile sul sito web www.wmocloudatlas.org). L'opera, frutto del lavoro volontario di quasi tre anni sui testi e sulle fotografie, classifica le nubi in 10 gruppi o generi (in effetti quelli di Howard) (ad es. altocumulus), suddivisi in "specie" (ad es. castellanus), che ne descrivono la forma e la struttura interna, e in "varietà" (ad es. mamma), che ne descrivono la trasparenza e la disposizione delle nuvole, per un totale di circa 100 combinazioni.

La possibilità di oggi di poter disporre, grazie ai servizi meteorologici, di previsioni del tempo che già non più di vent'anni fa non avremmo neanche potuto immaginare, non giustifica una conoscenza approfondita delle nubi. Tuttavia è consigliabile per chi va per mare anche per solo diporto, avere una minima dimestichezza con i 10 generi previsti, utile a fornirci gli elementi essenziali su quello che sarà il tempo in zone di piccola estensione come un golfo che i servizi meteorologici non forniscono, in quanto in genere analizzano zone di vasta estensione e con una visione d'insieme o come si suol dire a scala sinottica.

Così riconoscere gli stratocumuli stabili nel cielo ci fornisce un segno che il vento sarà relativamente debole e le condizioni saranno stabili per alcune ore.

Al contrario, pesanti cumulonembi sono indicativi di vento con potenziali fenomeni di raffica. Le brezze di mare sono marcate da linee distinte di nubi cumuliformi che si formano lungo le coste a causa dell'aria di mare umida spinta sulla costa.

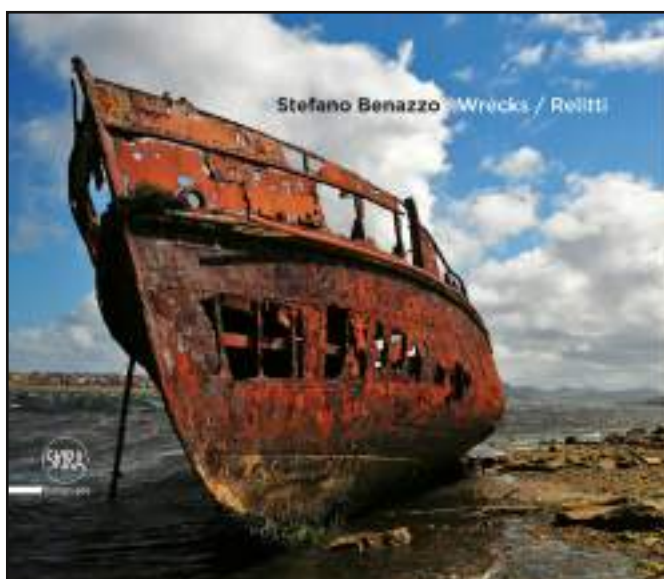
RIFERIMENTI

Luke Howard, "The essay on the Modification of Clouds" III Edizione - 1865

Admiralty Hydrographic Department "Admiralty weather manual" - 1938

Hildebrandsson, H. H., Riggenbach, A. e Teisserenc de Bort, L. "International Cloud Atlas" - 1896

WMO "Manual on codes". Vol. I - II - Ginevra 1998



“WRECKS/RELITTI”

di **Stefano Benazzo**, edito da **Skira**, 2017, pag. 91, € 32.

Il libro - unico nel suo genere - propone 90 immagini di relitti; inoltre, sono presenti tre testi, in italiano e in inglese: a) del suo curatore Jean Blanchaert - gallerista a Milano e artista -, b) di Roberto Mutti - critico fotografico di Repubblica -, e c) del Fotografo medesimo. Il libro è completato da un regesto con informazioni su ogni singola nave o imbarcazione fotografata.

Attraverso le sue immagini di relitti scattate da decenni sulle coste del mondo, Benazzo fa rivivere i naviganti, ma anche gli emigranti e i migranti. Il dovere di memoria induce a

conservare con gratitudine il ricordo delle tradizioni e del lavoro dei marinai di tutte le epoche e di tutti i paesi. I relitti sono una testimonianza emozionante di uomini che sono stati un elemento fondante della Storia economica, sociale e marittima, ma anche del loro coraggio e delle loro sofferenze. Le immagini di Benazzo fissano per le generazioni future le sembianze delle imbarcazioni che gli elementi distruggono ogni giorno di più, che la lontananza impedisce di vedere di persona e che sono pressoché impossibili da portare nei musei. E i suoi relitti paiono, nella fantasia dell'Autore, miracolosamente ansiosi di ripartire, con perseveranza, per compiere la loro missione: esprimono speranza di salvezza e di vita.

Le immagini di relitti di Benazzo sono visibili sul suo sito: www.stefanobenazzo.it



Stefano Benazzo (1949), dopo la laurea in Scienze Politiche all'Università La Sapienza di Roma, i primi lavori presso la CBS News e il settimanale “Martedì Sport”, vince nel 1974 il concorso al Ministero degli Affari Esteri e viene destinato ad alcune fra le più importanti Ambasciate italiane (Bonn 1976-1980, Mosca 1980-1983 e 1989-1993, Washington 1986-1989 e 1996-2001), successivamente Consigliere Diplomatico Aggiunto del Presidente della Repubblica, Ispettore del Ministero e degli Uffici all'Esteri, Ambasciatore d'Italia in Bielorussia e in Bulgaria. Lascia la carriera diplomatica nel 2012. Fin da giovane è attratto da molte passioni che caratterizzano una personalità poliedrica, anche grazie alla conoscenza di quattro lingue oltre all'italiano: francese, inglese, tedesco e spagnolo. È scultore figurativo e non, modellista in campo navale, automobilistico, motociclistico, architettonico e ferroviario (è anche membro della Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e vicepresidente di una associazione mondiale attiva nella conservazione delle locomotive a vapore), provetto velista e

presidente di un circolo velico sul Lago di Bracciano. La passione per la fotografia, praticata fin da giovane, lo ha spinto a realizzare diversi progetti, esposti dal 2012 in mostre personali e collettive in Italia, Bulgaria e Finlandia, pubblicati in forma di portfolio sulla rivista “Arte Navale”, presentati in concorsi e manifestazioni come la Biennale d'Arte di Venezia e MIA, Milan Image Art Fair. Vive e lavora a Todi (PG).



"L'Italia Marinara" 16-31 luglio 1928. La vecchia nave scuola "Vespucci" sostituita dal "Cristoforo Colombo" e su cui, per lunga serie di anni, si addestrarono all'arte della vela, gli allievi ufficiali di vascello succedutisi all'Accademia Navale di Livorno.