



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° 60

NOTIZIARIO ON-LINE

Agosto 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Soc. Rocco Piaggio e Figlio | pag. 16 |
| • Ciao Franco | pag. 2 | • Storia di Mary Blewitt Pera | pag. 23 |
| • Sergio Sorrentino | pag. 7 | • Un tesoro in fondo al mare | pag. 27 |
| • Il RYA scaccia i farisei dalla vela | pag. 10 | • Alighiero o mezzomarinaio | pag. 31 |
| • Yacht Club Italiano | pag. 12 | • Le Copertine della Rivista LNI | pag. 32 |

EDITORIALE

Questo numero esce virtualmente con la bandiera abbrunata. Due gravi lutti, a poca distanza l'uno dall'altro ci hanno portato via per sempre due amici importanti e preziosi: Franco Belloni, decano dei giornalisti nautici, ispiratore e sostenitore del CSTN e Sergio Sorrentino, campione olimpico triestino,

che ci ha donato un ricco archivio di documenti e foto che testimoniano i suoi venti anni ai vertici mondiali della classe Dragone. Su entrambi leggerete i ricordi scritti dagli amici che hanno avuto modo di frequentarli e conoscerli apprezzandone le qualità professionali. Questo numero di agosto solitamente accompagna in vacanza i nostri lettori che troveranno compagnia, speriamo piacevole, con gli altri articoli pubblicati.



Regatta of the New York Yacht Club rounding S.W. SPIT (Collezione Croce.Museo del Mare - Genova)

Hanno collaborato: **Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giorgia Gessner, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi**



Ciao Franco!

Il "Centro Studi Tradizioni Nautiche", la Redazione e tutti i lettori del nostro "NOTIZIARIO" ti salutano affettuosamente e con stima immutabile. Questo non è assolutamente un ADDIO perché resterai sempre con noi e i tuoi articoli accompagneranno ogni mese la nostra rivista come è stato fin'ora. Hai lavorato tanto per la Vela italiana ed internazionale che i tuoi scritti non ci mancheranno mai e sappiamo dove andare a pescarli perché molte fonti ce le hai date stesso tu donandoci gran parte degli archivi che conserviamo.

Si è spento a Milano Franco Belloni, classe 1926, decano dei giornalisti della nautica, penna d'oro della Vela sportiva della quale è stato per oltre 70 anni fedele e puntuale cronista, profondo conoscitore di uomini, barche, eventi e dell'ambiente federale. Con la Sua scomparsa perdiamo la più importante memoria storica vivente del nostro sport.

Dotato di una vasta e raffinata cultura s'interessava non solo di sport, ma anche di arte, di letteratura, di economia e seguiva, da spettatore la politica e l'evoluzione dei tempi.

Fiorentino di nascita è stato genovese di adozione per trasferirsi poi definitivamente a Milano.

Giornalista professionista, ha collaborato con le principali riviste del settore e quotidiani sportivi come redattore ed inviato speciale. Ha seguito, tra l'altro, l'Olimpiade della Vela di Napoli (1960) per "Yachting Italiano" del quale è stato vice direttore.

Socio vitalizio dello Yacht Club Italiano al quale ha donato il suo archivio fotografico composto da oltre 8000 negativi. Numerosa la sua bibliografia nella quale spicca la storia dei "70 anni della Federazione Italiana Vela" realizzato per conto della FIV nel 1999.



Il dottor Beppe Croce, presidente della FIV, conversa con Franco Belloni e Bruno Ziravello alla Terrazza Martini di Genova durante la presentazione dell'Associazione dei giornalisti italiani della nautica

Ricordo di Franco Belloni

di Carlo Rolandi

Un altro "personaggio" della Vela italiana ci ha lasciato ieri a Milano. Ne ho avuto notizia di rimbalzo dall'amico Paolo Rastrelli particolarmente legato a Franco nella loro attività di entrambi narratori della nostra Vela. Ero legato a Franco da sempre, da una vita divisa gomito a gomito nel raccontare vicende legate alla nostra attività velica. Non che Franco fosse un atleta dedito a regate e ad attività connesse alla pratica dello sport, ma la sua profonda conoscenza della Vela, osservata da ogni angolo di visuale, gli permetteva di scrivere articoli e memorie su regate, atleti, cantieri, progettisti, tipi di barche ed ogni altra cosa che avesse rilevanza ai fini dello Sport velico. La sua poliedrica conoscenza del mondo velico nazionale ed internazionale gli valse l'invito della Federazione Italiana Vela per la redazione del libro, scritto nel 1999, in occasione del settantesimo anniversario della Fondazione della FIV. Questo libro costituisce tuttora una pietra d'angolo sulla storia della nostra Federazione con numerosi riferimenti a fatti ed a cronache succedutisi in quell'arco di tempo. Legato a noi amici napoletani ha partecipato, con me, Paolo Rastrelli, Mario Mancini, Franco Fronzoni, Guido Barbati ed altri alla costituzione del Centro Studi Tradizioni Nautiche che raccoglie notizie, riviste nautiche e libri di diverse collezioni regalate da amatori della Vela. Unico in Italia ed in Europa, il Centro svolge l'attività eguale a quella di analogo Centro esistente negli Stati Uniti; tutti gli articoli di maggiore rilevanza vengono computerizzati e messi a disposizione, gratuitamente, di appassionati, di studenti che svolgono tesi di laurea su argomenti attinenti il mare, ecc. Nato sotto l'ala della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, il Centro ha oggi una location di tutto rispetto nei locali della stessa Lega messi a disposizione, al Molosiglio, dalla Marina Militare. Ma non finisce qui l'attività partenopea di Franco Belloni perché, insieme a me ed a Paolo Rastrelli, ha scritto un libro sulla vita di Tino Straulino che riporta, minuziosamente, le imprese leggendarie del più gallonato velico italiano, marinaio al servizio della Patria durante il secondo conflitto mondiale. Legato all'attività del Centro e del suo Notiziario mensile, che raggiunge via Internet circa tremila lettori sparsi in tutte le parti del mondo, Franco non ci ha fatto mai mancare il piacere di pubblicare i suoi diversi articoli che sempre hanno destato un particolare interesse. E c'è da augurarsi che le pubblicazioni continuino spulciando nella sua ben fornita biblioteca. Collezionista di francobolli commemorativi emessi in occasione delle diverse edizioni di Coppa America, durante la premiazione della seconda edizione del "Premio Carlo Marincovich", avvenuta nel 2010, non esitò a donare questa rara collezione a Flavio Serafini per il libro "La flotta scomparsa" edizioni Gribaudo. Questo gesto unico dimostra quanto Franco Belloni fosse proiettato verso la diffusione dell'editoria sportiva legata al mare. Il vuoto lasciato in noi, suoi Amici, difficilmente sarà colmato, ma il parlare di Lui ci fa sentire meno la sua mancanza. Riposa in pace, Franco, non ti dimenticheremo.

Napoli, 23 Luglio 2017

Carlo Rolandi

ADDIO A FRANCO BELLONI, LA STORIA

Scomparso a Milano a 91 anni uno dei primi giornalisti di vela in Italia. Collaboratore di riviste e quotidiani, capo redattore del Giornale della Vela, direttore di Mare 2000, fotografo. Commentatore alle maggiori regate. Sempre vicino agli ambienti della FIV (suo il volume sui 70 anni della Federvela). Specializzato nel custodire e raccontare la storia della vela. Tra i fondatori del Centro Studi Tradizioni Nautiche

di Fabio Colivicchi

La vela perde le sue corde vocali, la voce che narrava le storie e la Grande Storia di questo sport nel nostro paese. Perde gli occhi e la penna di Franco Belloni, decano, pioniere, giornalista e fotografo velico nell'Italia del dopoguerra e del boom, fino alla fine tenace custode di tutto ciò che ricordava il passato, la nostra base di partenza che non si può dimenticare. La memoria, il ricordo, la testimonianza anche documentale, certissima, attraverso un lavoro attento: ecco l'eredità inestimabile che ci lascia Franco Belloni, e che per questo va onorato proprio con il ricordo.

Figura atipica, modernissima per la sua epoca e di grande alternativa oggi, al tempo dei social e della comunicazione usa e getta: lui, forte della passione per il mare, le barche, i marinai e le istituzioni, passava ore, settimane, anni, a raccogliere, catalogare, ricordare, scrivere. Nomi, date, caratteristiche tecniche di scafi, cronache di regate, simboli, aneddoti. Nulla è sfuggito a Franco se era una vela che si muoveva sull'acqua.

Franco viveva da solo, non si era sposato e non aveva figli. Raccontare la vela è stato il suo viaggio nella vita e per il mondo. Un cuore sulle ali del vento, che si traduceva nei suoi articoli e nelle sue puntuali ricostruzioni storiche. Ai suoi tempi era anche salato nei commenti, sempre con la giusta eleganza e correttezza, che quel sale rendevano ancora più sapido. Questa capacità di pungere, come uno spillo, l'arguzia nel notare e sottolineare le cose che contavano, gli era rimasta anche come tratto caratteriale, quasi fisico, con quegli occhietti piccoli dietro occhiali dalla montatura grossa, le movenze improvvise, e faceva da specchio alle lunghe ore di ricerca e studio necessarie a fare la professione a quel livello. Un livello impossibile per il ritmo dei media di oggi, eppure così necessario.

Franco si è spento a 91 anni a Milano il 21 luglio. Era nato a Firenze nel 1926, aveva vissuto a lungo a Genova, a Priaruggia, proprio per seguire la vela dal suo centro principale. E ha fatto il cantore della vela per 70 anni. Una carriera straordinaria. Con i suoi commenti arguti e competenti ha seguito le principali regate nazionali e internazionali, descrivendo le imbarcazioni, i timonieri e gli avvenimenti più salienti.

Esperto fotografo ha collezionato un'importante e vasta fototeca che ha donato allo Yacht Club Italiano del quale è Socio Promotore Vitalizio. Da sempre vicino alla Federazione Italiana della Vela ne ha seguito la storia, l'evoluzione, i Consigli Federali, gli uomini e i passaggi chiave, molte Assemblee generali. Monumentale la sua opera, tra le ultime, con il volume dedicato ai 70 anni della Federazione Italiana Vela, voluto dall'allora presidente Sergio Gaibisso.

Nel 1999 è stato tra i fondatori del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana a Napoli, e collaboratore per la rivista mensile on line Notiziario CSTN, un gioiello di cultura del mare pieno di curiosità e sorprese. Nel 1969 nominato Segretario Generale dell'Associazione dei Giornalisti Nautici. Nel 1989 è stato nominato Pioniere della nautica dall'UCINA.

Come giornalista velico ha collaborato con i tre maggiori quotidiani sportivi (tutti e tre!), oltre che con Il Mattino di Napoli, il Corriere di Trieste e il Corriere del Popolo di Genova. Ha scritto e lavorato per un gran numero di riviste specializzate: Vela e Motore, Altomare, Yacht Digest, Barche, Arte Navale, Mondo Barca, Mondo Sommerso. È stato capo redattore a Yachting Italiano, Nautica, Il Giornale della Vela, e direttore di Mare 2000 e Sport Velico.

È stato autore di numerosi libri, da Bandiere e segnali marini (Palazzi 1973) a La Giraglia, storia di una regata (Mursia 1977), e volumi sulle storie dello Yacht Club Italiano (1977) del Verbano Yacht Club, della FIV, e una infinità di testi storici sulla vela, in collaborazione con Paolo Rastrelli, Gianni Magnano, Cesare Carrara, Sergio Malingher, l'AIVE (vele d'epoca), e altri. Ha tradotto l'edizione italiana della Enciclopedia della vela in 10 volumi edita dal Touring Club Italiano negli anni Ottanta.

Altri volumi realizzati da Franco Belloni, e che lo caratterizzano come cultore dello sport della vela: l'Annuario dello Yachting (cinque volumi dal 1951 al 1955, Yachting Italiano); il dizionario Nauticus (Mursia) in 10 volumi; 70 anni della Federazione Italiana Vela (710 pagine, 1999, FIV); Cantieri Navali Baglietto, la storia e le barche a vela (AIVE, 2003), Cantieri Navali Costaguta, storia di una grande passione, con Gianni Magnano (AIVE, 2003); Italia, ricordi di una gloria italiana della vela olimpica, con Paolo Rastrelli (CSTN, Napoli 2003); Classe A, i 6 metri serie nazionale e la Versilia (AIVE 2004); e Agostino Straulino, con la vela nella storia, con Paolo Rastrelli e Carlo Rolandi (CSTN, Napoli 2005).

La lentezza e la lunghezza del lavoro dello storico, l'ampiezza dei materiali e delle memorie nei suoi scritti e archivi, contro la voracità del consumo di contenuti nell'era dell'informazione. In questo confronto asincrono, quasi impossibile, sta la sfida di Belloni che dobbiamo raccogliere. La storia della nostra vela da conservare, conoscere, condividere, specie con i giovani, come base fondamentale per crescere. Quanti dei ragazzi e ragazze che oggi frequentano gli innumerevoli raduni tecnici FIV, nelle squadre nazionali, e ancor più nelle Zone e nei Circoli, conoscono le grandi storie della vela italiana nel mondo: l'8 metri Italia, Agostino Straulino, e così via? Dobbiamo raccogliere il testimone di Franco Belloni e rilanciarne l'opera.

Ciao Franco, grazie di tutto, continuerai a raccontarci. ([pubblicato su SAILY.IT news letter anno 8 n. 312 del 01.08.2017 di Fabio Colovicchi](#))

Due sono gli amici che negli ultimi anni sono stati particolarmente in contatto con Franco, sostituendo parzialmente quell'affetto familiare, per lui figlio unico e scapolo, che gli è sempre mancato da quando perse la Mamma con la quale viveva.

Franco Belloni nel ricordo di . . .

. . .Gianni Magnano

Ho iniziato a collaborare con Franco diciotto anni fa e da subito mi sono sentito a mio agio, lui era così, disponibile e entusiastico per tutti coloro che dimostravano interesse per la storia della vela.

Nonostante la differenza di età e di competenza era un uomo molto disponibile e pronto ad ascoltare, dote che unita alla grande padronanza dell'argomento ne facevano un figura unica.

Ci mise in contatto anni fa, Carlo Croce per portare avanti un progetto culturale del YCI, un centro studi sociale con materiale a disposizione dei soci e non solo per la diffusione della cultura velica.

Franco fu subito entusiasta e consegnò al circolo tutto il suo imponente archivio fotografico e documentale.

Una generosità esemplare nei confronti del suo Club, che è stata oggetto di invii di materiale fino agli ultimi giorni della sua lunga vita.

Franco era così, non volle che il Centro Studi fosse dedicato a lui nonostante gli fosse stato più volte prospettato dalla Direzione del YCI, unanimemente convinti dei suoi grandi meriti.

Nella sua permanenza giovanile a Genova, aveva assorbito il carattere schivo e senza fronzoli dei liguri.

Dedicava alla Nautica e alla vela ogni attimo della sua esistenza senza risparmiarsi, un vero stakanovista della macchina da scrivere e negli ultimi anni del computer.



Scrivava articoli e note per tutti, spesso in modo disinteressato, "l'importante è diffondere la cultura della vela" diceva.

Importanti furono le sue ricerche presso le biblioteche italiane, alla Sormani di Milano lo conoscevano bene, era puntiglioso e preciso ma sempre gentilissimo con tutti, l'attività documentale era per lui alla base di un buon pezzo, o di un buon libro.

Collaborai con lui per il libro sui Cantieri Costaguta per conto dell'AIVE, era molto stimato anche dagli editori che ne riconoscevano esperienza e capacità.

Io, nato e vissuto a pochi metri da quel cantiere, appresi da lui un'infinità di notizie e fatti sconosciuti.

Aveva anche una particolare predilezione per i saloni nautici specie quello di Genova, che visitava ogni anno da sempre.

Negli ultimi tempi alloggiava sempre al Hotel Verdi vicino alla stazione Brignole "fanno una buona paillard" diceva. Io lo prelevavo in auto tutti i giorni e andavamo insieme al salone..., prima tappa obbligata in sala stampa, conosceva tutti impiegate, giornalisti e operatori vari, si sedeva ad un tavolino della bouvette e lo eleggeva a suo tavolo di lavoro.

Incontrava decine di persone e dopo mezza giornata aveva una idea precisa dell'andamento della rassegna.

Aveva un fiuto eccezionale per gli aspetti da mettere in risalto nei suoi articoli sempre centrati e precisi col giusto equilibrio tra cronaca e garbata critica.

Ci sentivamo tutte le settimane in interminabili telefonate a tema unico, la vela, ovvero la sua unica ragione di vita, viveva in un appartamento di Milano letteralmente tappezzato da scaffali con grosse buste marrone, dove raccoglieva con gran cura notizie fatti articoli e appunti di ogni argomento nautico.

Conosceva ogni club, ambiente velico italiano e conosceva molte persone sapendo sempre a chi rivolgersi per avere notizie. aveva una predilezione speciale per Genova dove risiedette da adolescente.

Socio vitalizio dello Yacht Club Italiano al quale era molto affezionato e del quale conosceva tutti gli aspetti storici importanti.

Aveva partecipato assiduamente come cronista alle Regate Internazionali di cui conosceva aneddoti gustosissimi, amico dei pescatori della foce di Genova i quali spesso gli prestavano un gozzo a remi per andare, con gli amici

giornalisti, vicino alla boa del Lido a fotografare gli yacht in regata.

Vela e cronisti di altri tempi, sembra ancora di vederlo con la fida rolley al collo, per carpire qualche immagine di una vela poetica che non c'è più.

Ciao Franco, amico e maestro discreto, messaggero di valori che travalicano il tempo, tra uno spruzzo di mare e una vela al vento. *(Gianni Magnano)*

. . . Paolo Rastrelli

Ho conosciuto Franco alla fine degli anni '90 quando per completare la storia del Dinghy 12' che stavo scrivendo, mi recai a casa sua a Milano per raccogliere notizie che solo lui poteva darmi. Entrammo subito in reciproca simpatia: io vedevo in lui un maestro, lui vedeva in me l'appassionato che aveva sete di conoscere ed imparare il mondo affascinante della Vela. Tornai a Napoli con documenti e foto importanti per il libro che fu pubblicato e che Franco approvò. È finita poi che, dopo qualche anno, abbiamo pubblicato insieme due libri, uno dei quali anche con Carlo Rolandi.

Con il materiale del Dinghy Franco mi consegnò un libretto intitolato: "Centro Studi Tradizioni Nautiche" porgendomelo con le seguenti parole: "vedi se riesci a fare a Napoli quello che non siamo riusciti a fare nella pragmatica Milano". Fu un fulmine a ciel sereno! Ne parlai con Carlo Rolandi, top della Vela napoletana e con Rosaria Rosini, allora presidente della Sezione della Lega Navale di Napoli e così nacque il "Centro Studi".

Franco, con Carlo Rolandi, Rosaria Rosini, Franco Fronzoni, Mario Mancini, Renato Ferraro, Guido Barbati e il sottoscritto, fece parte del primo Comitato Direttivo e venne a Napoli per l'inaugurazione dei locali a Castel dell'Ovo. In seguito arrivarono le prime consistenti donazioni di libri e periodici ed il "Centro Studi" si avviò a diventare il "porto della cultura del mare" più importante d'Italia.

Franco non ha mai smesso di seguire, propagandare e diffondere il "Centro Studi". Ogni volta che gli annunziavo una mia visita a Milano la risposta era sempre la stessa: "vieni, sai che non te ne vai mai a mani vuote". E così aggiungevo un libro prezioso o introvabile, o una rara foto all'archivio del CSTN.

La nostra corrispondenza è stata sempre frequente e ininterrotta. Da quando poi ci siamo inventati il "NOTIZIARIO CSTN", a settembre del 2011, con la Sua partecipazione alla redazione della rivista i contatti si sono intensificati. Fino all'ultimo numero di luglio ha seguito e curato la scelta del suo articolo da pubblicare e le foto da inserire.

Caro Maestro, ti ringrazio per la tua amicizia, per tutto quello che mi hai insegnato, per l'affetto che ci siamo reciprocamente portati e che non finisce certamente qua. *(Paolo Rastrelli)*



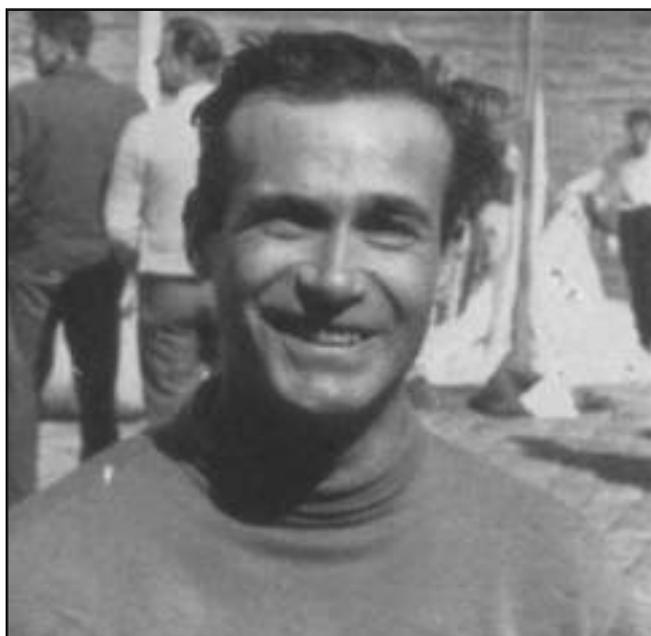
(da sinistra) Carlo Rolandi, Guido Barbati e Franco Belloni a Castel dell'Ovo, prima sede del CSTN.

PERSONAGGI DELLA VELA

All'età di 93 anni, si è spento a Trieste, dove era nato, Sergio Sorrentino, uno dei più grandi timonieri della Vela agonistica italiana. Ho gareggiato e vinto per quasi un ventennio nella Classe Dragone contro i più forti concorrenti della categoria sui campi di regata più prestigiosi del mondo. Ha partecipato a tre Olimpiadi della Vela, due volte come titolare ed una come riserva. Nel 2011 Sergio Sorrentino ha voluto donare al CSTN l'intero archivio - composto da un'ampia raccolta di documenti preziosi e rari e centinaia di fotografie originali - che testimonia la sua attività velica. Con la gratitudine che gli dobbiamo lo ricordiamo riportando alcuni brani tratti della sua autobiografia che il CSTN conta di pubblicare al più presto. (a cura di Paolo Rastrelli)

SERGIO SORRENTINO . . .

un grande della Vela italiana



“Non avevo ancora compiuto un anno quando feci uno dei miei primi bagni di mare. Di certo a Portorose in occasione delle vacanze estive che i miei genitori erano usi trascorrere quasi ogni anno. Mi ricordo però che mia Madre raccontava che non ero stato uno di quei pargoli che al contatto con l'acqua di mare cominciano a strillare come ossessi. Tutto l'opposto!

Certo, ciò non è stato determinante per la mia predilezione per la “vela”. Questo strano amore si manifestò molto più tardi, dopo che mio Padre mi portò alla Sezione Nautica della Ginnastica Triestina, vecchia e blasonata Società di canottaggio della quale fu Presidente nel 1924.

Correva l'anno 1937 e fui associato come "allievo". Convinsi anche il mio compagno di classe Luciano Passamonti a seguirmi e cominciammo ad imparare a remare dapprima sullo "zatterino". Poi stufi di stare

sempre a terra ci attivammo per trovare un socio più anziano di noi per farci uscire in jole a due, di quando in quando, a provare l'ebbrezza del mare aperto. Francesco Dapiran ci accontentò, forse impietosito. Egli naturalmente stava al timone. Oggi mi accorgo che aveva solo quattro anni più di noi, ma allora lo ritenevamo un matusa! (Per inciso in seguito Francesco fu Olimpionico, vinse moltissimo, in seguito fu allenatore federale. Oggi siamo ancora in contatto alla ANAI, Associazione Azzurri d'Italia, Sezione di Trieste).

La nostra meta era di solito una delle dighe prospicienti il vallone di Muggia. Si sbarcava sulla diga, si faceva il bagno e poi si dava fondo ad una più o meno lauta merenda che a giorni alterni portavamo Luciano ed io.

Presidente della Società era a quel tempo il rag. Raimondo Cornet, grande figura di sportivo del mare ma anche e soprattutto ispirato poeta vernacolo triestino. Conservo ancora un volumetto di sue liriche con dedica autografa. "Trieste mia" e molte altre sono state scritte da lui!

Ma un bel giorno ha attirato la mia attenzione una piccola imbarcazione a vela ormeggiata a lato del ballatoio della Sede galleggiante, subito dopo attraversata la passerella che la collegava alla banchina. (Eravamo nel 1938 e le tre canottiere e la Società Triestina della Vela erano ancora sistemate su delle sedi galleggianti).

Era un'imbarcazione simile al sei metri nazionale, classe molto in voga a quei tempi nel nostro golfo, armata "Marconi", senza tuga, denominata "GIPSY".

Proprietario era un socio canottiere, si chiamava Franco di cognome ed era direttore della Filiale di Viale XX Settembre della Banca Commerciale Italiana. Era anche amico di mio Padre. Guardavo spesso incantato la bella

barchetta mentre le passavo vicino entrando in Canottiera. Era dipinta di rosso vivo, con la coperta in giallo chiaro. Insomma ne ero rimasto incantato, tanto che il Franco, accortosi di ciò, un giorno mi chiese se volevo uscire con lui. In breve divenni il "mozzo" della "Gipsy" e di conseguenza il mattino presto lavavo la barca con la manichetta, sgottavo la sentina e lucidavo gli ottoni. Spesso provvedevo ad armare per tempo randa e fiocco quando il comandante decideva di uscire in mare. In breve il Sig. Franco mi prese in simpatia cedendomi spesso la barra del timone, cosa che mi procurava grande soddisfazione.

Così le uscite a remi si diradarono a favore di più amene e meno faticose uscite a vela.

Continuavo però a praticare il canottaggio. Anzi avevo formato un valido equipaggio di jole a quattro e spesso ci misuravamo, con altri equipaggi delle società remiere, in gare di fondo che partivano di solito alle ore 13 dalla torre del Castello di Miramare alla Sacchetta. Eravamo l'equipaggio da battere!

Allo Vacht Club Adriaco fui introdotto dal fratello della mia compagna di Liceo, Marinella de Manincor. Lui era Ufficiale di Marina, già Socio del Club. Probabilmente si era accorto della mia passione per la Vela. Il passo fu breve perché le sedi delle due Società erano vicinissime: sullo stesso molo al quale erano attraccate le società remiere.

Fu così che mi iscrissi al Club quale "allievo" assieme all'amico Luciano Passamonti, che convinsi a seguirmi. Correva l'anno 1938.

Il Club aveva in dotazione quattro o cinque imbarcazioni della Classe Dinghy 12 piedi Stazza Internazionale. Nessun addetto del Club decideva chi potesse uscire con le stesse. Vigeva una tacita legge del "chi tardi arriva, male alloggia". Infatti chi al mattino si presentava per primo a "Menigo", il nostromo del Club, otteneva la barca. Subito dopo, in due per barca, si provvedeva ad armare e si salpava verso il mare aperto. Mare per modo di dire perché il campo di azione a nostra disposizione era circoscritto alla "sacchetta", a quel tempo del tutto sgombera di barche e di banchine con imbarcazioni all'ormeggio.

In due posizioni più o meno strategiche erano situate due strutture così dette "garofolini": una in pietra, l'altra in putrelle di ferro piantate nel fondo; c'era anche una grande boa fissa.

Quando soffiava la bora ad essi si assicuravano le cime di sicurezza dei Bragozzi che di solito erano affiancati alla banchina prospiciente la Stazione di Campo Marzio per scaricare la sabbia che andavano a prelevare dalla foce dell'Isonzo.

Di fatto il nostro campo di azione era assai limitato giravamo attorno al triangolo formato dai "garofolini". Nessun istruttore, ma che dico, neanche un sorvegliante. Di quando in quando Menigo tirava l'occhio per controllare se tutti erano ancora a galla.

Menigo era un gran personaggio piranese, nostromo di lunga navigazione, trasferitosi a Trieste con la famiglia, alloggiava nella sede del Club. Era una vera istituzione, sempre presente a tutte le ore, coadiuvato da alcuni ragazzi che faceva arrivare da Pirano e che lui impiegava per vari servizi: in primis per sgottare le sentine della barche dei soci ormeggiate al molo. A quel tempo la Società provvedeva con proprio personale anche a ventilare la barche, stendere il tendalino, e a quant'altro necessario. Servizio oggi abolito! Era un uomo burbero, ma buono come il pane. Ricordo che un giorno quando ormai eravamo soliti uscire oltre il perimetro della sacchetta, soffiava un borino gagliardo e lui a malincuore cedette alle nostre insistenze e ci insegnò a fare terzaroli. Con la tela latina la cosa non era facile. Imprecando ci spinse in mare dicendo:

- "Andé con Dio, speremo de oedetve tornar"!

Partimmo veloci in poppa costeggiando la diga prospiciente il Bagno Savoia. A ridosso delle strutture del Bagno veleggiammo fino all'ora del rientro. Ma quando mettemmo il naso della barca appena fuori dal ridosso della piccola diga, il vento gagliardo, l'onda più viva, ma soprattutto l'inesperienza, fecero sì che non riuscissimo a virare per guadagnare al vento.

Dopo alcuni tentativi andati a vuoto, decisi di ritornare indietro al Savoia, anche in considerazione del fatto che il tratto di mare che avremmo dovuto percorrere era più volte al giorno solcato dai piroscafi per Muggia e Capodistria e da bragozzi diretti da e per la sacchetta. Al Savoia ormeggiammo la barca e ritornammo al Club in calzoncini da bagno.

Meglio non riferire gli impropri con i quali Menigo ci accolse: "...mai e poi mai un capitano abbandona la propria barca!". Fra molteplici brontolii fummo costretti ad aspettare che il vento scemasse per poi, circa alle quattro del pomeriggio, accompagnati da uno dei ragazzi piranesi poter riportare la barca a casa.



1960. Olimpiade della vela a Napoli. Sorrentino (riserva) indica alla Regina Federica di Grecia la posizione del figlio Costantino che vincerà la medaglia d'Oro della classe Dragone.

Queste e molte altre le mie prime esperienze di Vela! Non c'erano istruttori. Nessuno ci seguiva! Solo a terra il vecchio nostromo Ragusin, imbarcato sull'*Adria* dei barone Banfield, ci insegnava a fare piombature, nodi, e molte altre cose relative alla navigazione. E' stata la nostra sola e piacevole scuola di Vela, ma direi anche di vita marinara, E' necessario però che io ritorni a Marinella de Manincor. Di quando in quando mi recavo a casa sua in via Canal Piccolo per studiare. Li conobbi suo fratello Gigi al quale un giorno chiesi se avesse qualche libro sulla Vela. Molto gentilmente mi prestò due libri tedeschi: "Regatta Tactih" di Manfred Curry ed uno sull'Aereodinamica della Vela. Mi affascinarono subito. Decisi di tradurre il primo, che copiai a mano. Conservo ancora oggi il volume rilegato per bene. Era costituito da disegni che rappresentavano le varie situazioni in cui potevano venirsi a trovare le imbarcazioni in regata. A fondo pagina una domanda. Nella pagina seguente la risposta e la spiegazione. Del secondo libro riuscii a copiare e tradurre solo una ventina di pagine.

Questi testi furono l'unica fonte di nozioni teoriche di cui potei usufruire nel mio tirocinio di apprendistato! Da ragazzo ho avuto l'occasione di

fare il prodiere di molti "skipper" del Club, ma nessuno ha mai raccontato niente ne tanto meno svelato un benché minimo "segreto". Dico segreto perché vigeva una occulta omertà diffusa fra tutti i più anziani.

Addirittura a volte ti raccontavano cose del tutto opposte alla realtà!

Posso affermare con molta sincerità che quello che ho appreso di quei dannati "segreti" l'ho acquisito per mera esperienza personale, fra notizie carpite al volo o rubate con l'occhio guardando i più vecchi e soprattutto ragionando sui miei errori.

Lo sport della Vela è bello perché devi prima di tutto saper perdere e digerire all'inizio molti rospi!"

*

Quanto riportato è soltanto l'inizio dell'autobiografia di Sergio Sorrentino. La sua luminosa carriera registra: Tre presenze Olimpiche: Melbourne 1956 (6°); Roma 1960 (riserva), Tokio 1967 (6°).

Sette presenze alla "Coppa d'Oro" (campionato del mondo): una vittoria, due secondi, tre terzi posti, un quarto. Sette presenze alla "Coppa Viginie Hèriot" (campionato Europeo): tre primi, un secondo, due terzi e un quinto posto.

Inoltre ha vinto: "Coppa Duca di Edinburgo" (1956); "Settimana di Genova" (dal 1951 al 1964 dieci volte); "Coppa Vasco de Gama" (1953-1954); "Settimana di Kiel" (1957-1958-1962) e definitivamente il "Trofeo Felca Press"; "Marblehead Trophy" (1955-1964); "Campionato di Francia" (1958); "Campionato d'Inghilterra" (1964); "Coppa del Re di Grecia" (1967).



Sfogliando vecchi numeri della rivista mensile illustrata "SPORT VELA" (marzo 1988), organo ufficiale della FIV purtroppo soppresso e della quale si sente assai la mancanza, il nostro topo ha scoperto un articolo a firma dell'allora presidente Carlo Rolandi che racconta un episodio che fece scalpore durante le regate della Admiral's Cup 1987 quando una barca tedesca fu pesantemente squalificata per un grave comportamento fraudolento e antisportivo. Nulla di nuovo sotto al sole a distanza di trent'anni! . . . Sono le decisioni consequenziali che a volte tardano a venire!

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

IL R.Y.A. SCACCIA I FARISEI DALLA VELA

Il Royal Yachting Association, la Federazione della vela inglese su consiglio dell'IYRU ha inflitto delle pesanti sentenze all'armatore e all'equipaggio dello scafo tedesco "I-Punki" che durante l'ultima edizione dell'Admiral's Cup sfruttando un sistema di serbatoi collegati spostavano sopravento, tramite una pompa, quintali di acqua.

di **Carlo Rolandi**

Nel novembre scorso (n.d.r.: 1987), l'IYRU focalizzò l'attenzione delle Federazioni Nazionali sul fenomeno del "cheating" (truffa, imbroglio) che comincia ad essere un serio problema nel corso dello svolgimento di diverse manifestazioni veliche; particolarmente in quelle internazionali dove gli interessi in palio sono certamente maggiori. Provocare movimenti dell'imbarcazione volutamente al fine di sollecitarne migliore velocità e rendimento, alterare uno o più elementi in rapporto alla loro situazione in sede di emissione del certificato di stazza, spostare pesi o zavorre, ecc. sono tutte azioni che costituiscono precise infrazioni del Regolamento di regata: regole scritte o comprese nella regola fondamentale del fair-play.

Non ancora si spegneva l'eco di questa inusuale raccomandazione dell'IYRU, che invitava i Giudici e gli Stazzatori ad essere i controllori severi dell'increscioso fenomeno, quando il Consiglio del R.Y.A. Royal Yachting Association, la Federazione Nazionale Inglese, interveniva "con la mano pesante" nei confronti di un equipaggio della Germania Federale che aveva partecipato all'ultima Admiral's Cup con l'imbarcazione I-Punkt. (foto) Insospettiti dalle voci di banchina che riportavano strane manovre eseguite sottocoperta durante lo svolgimento delle regate, alcuni Organizzatori erano riusciti a captare da un membro dell'equipaggio, l'australiano Andrew Cape, la conferma che due grosse taniche di plastica, stivate lungo le murate della

imbarcazione, permettevano, a mezzo di una pompa, di trasferire alcuni quintali di acqua da una parte all'altra dello scafo, naturalmente sopravento. Confessione captata al bar, tra un bicchiere e l'altro! Ottenuta la prova delle dicerie di banchina, la Giuria istruì immediatamente un'udienza che si concludeva, per esplicita ammissione di Andrew Cape, con l'accertamento dell'infrazione e del conseguente comportamento fraudolento dell'equipaggio, particolarmente del proprietario, del timoniere (tra l'altro un nome affermato nel mondo della Vela internazionale) e dello stesso Cape i quali, tutti, avevano firmato la "dichiarazione di osservanza" al termine della regata.

Le pene comminate dal R.Y.A. non sono indifferenti: l'esclusione dalla partecipazione a regate organizzate sotto la giurisdizione del R.Y.A. per dieci anni al proprietario Thomas Friese, "responsabile di mantenere il suo yacht in regola con il Regolamento di classe e di non fare alcuna modifica che invaliderebbe il



suo certificato” (art. 19,2R.R.). Ancora più colpevole se si considera che il Regolamento IOR Mark III, applicabile alle regate off-shore, all’art. 106 e seguenti identifica chiaramente le responsabilità dell’armatore in relazione alla emissione del certificato di stazza e al mantenimento della sua validità durante le regate.

Lo skipper, i membri dell’equipaggio Andrew Cape e Tom Swift sono stati condannati alla stessa esclusione per sette anni ciascuno, con sospensioni della pena che vanno dai cinque anni (per lo skipper) fino a sei e sei anni e mezzo per gli altri due componenti l’equipaggio; tutti colpevoli di aver sottoscritto la dichiarazione di osservanza. Pene minori, per il periodo di tre anni di esclusione, con sospensioni che vanno dai 27 mesi a tutti i 36 mesi, sono state comminate agli altri otto membri dell’equipaggio. Interessante è leggere l’articolazione della delibera, emessa dal Consiglio del R. Y. A. in applicazione delle prescrizioni federali alla regola 75,2 R.R. e su rinvio dell’accertamento dei fatti operato dalla Giuria in base all’articolo 75,1 R.R. In essa si opera una precisa suddivisione delle responsabilità che vanno da quella massima del proprietario, condannato a dieci anni senza alcuna sospensione di pena, a quella dello skipper, colpito anch’egli duramente con sette anni di pena ma con cinque anni di sospensione, a quella di Andrew Cape che per aver permesso l’accertamento delle responsabilità (da lui denunciate anche all’opinione pubblica con dichiarazioni rilasciate al giornale The Times) si è vista sospendere la pena per 6 anni e 5 mesi a fronte di quella inflittagli di sette anni; e così via graduando le responsabilità fino a giungere ai membri di equipaggio che, operando soltanto sopra coperta, poco o nulla sapevano di quanto accadeva nel fondo della sentina.

E questa, forse, una delle più severe “sentenze” emesse in tema di regate veliche: consideriamo che la pena sospesa diventa automaticamente operante al verificarsi di altra infrazione. Senza dubbio ha voluto costituire un esempio in un momento in cui il mondo della Vela sta subendo una naturale metamorfosi, conseguenza di un approccio al mondo delle sponsorizzazioni, del professionismo e di quanto altro oggi, sia pure sotto forme diverse, condiziona l’andamento dell’attività agonistica. Che abbia voluto costituire un esempio “fermo” lo dimostra lo stesso contenuto della delibera dove viene detto che il caso dell’I- Punkt è eccezionale in quanto il primo della specie in regate di altura, e le pene inflitte ai singoli coinvolti devono costituire il minimo sanzionabile per chi si comporterà nella stessa maniera. Inoltre, essa ha carattere repressivo in quanto vuol dissuadere gli equipaggi dal procedere verso simili violazioni e, nello stesso tempo, vuole significare un incitamento alle

Giurie e alle Federazioni Nazionali ad intervenire severamente al verificarsi di casi analoghi.

I commenti della Stampa inglese specializzata non sono stati tutti concordi sulla pena inflitta ad Andrew Cape, l’equipaggio “pentito” che pur sempre aveva firmato la “dichiarazione di osservanza”. Barry Pickthall, del The Times, è del parere che l’eccessiva sospensione della pena concessa a Cape può avere effetto negativo nei confronti degli altri membri dell’equipaggio che hanno subito, per effetto della diversa durata della sospensione, una pena di fatto maggiore. Rob Humphreys, designer dell’Admiral inglese “Juno”, ritiene che l’aver inflitto una pena al “pentito” sia un errore sia dal punto di vista morale che pratico; avendo Cape portato a conoscenza del mondo velico l’infrazione ha ben servito lo yachting, ma l’averlo punito, paradossalmente, scongiurerà altri a comportarsi come lui.

Il punto di vista di Humphreys è condiviso da Stuart Quarrie, manager del team inglese all’Admiral’s Cup e da Andrew Hurst, skipper di “Juno” che ha invitato Cape a far parte del suo equipaggio per le regate della One Ton Cup e della Kenwood Cup che si disputeranno quest’anno.

Dello stesso avviso è il suo connazionale David Hunt, presidente dell’O.R.C. australiano, il quale si è dichiarato completamente a favore della piena immunità per i Cape, al fine di non scoraggiare altri a regolarsi nello stesso modo in situazioni simili.

Come ai margini di una “sentenza” si formano subito le schiere dei colpevolisti e degli innocentisti, anche in questo caso il mondo dei velici è diviso. A titolo personale, forse influenzato dalle responsabilità che mi derivano dalla mia duplice veste di Presidente di Federazione e di Giudice Internazionale, preferisco schierarmi tra coloro che ritengono sia stato giusto colpire con una pena anche Andrew Cape.

La lunga sospensione concessagli, giustificata in delibera dall’aver lui permesso di colpire la grave infrazione, vuole certamente significare il desiderio dei giudici di concedere attenuanti ad un fatto riconosciuto grave.

Diverso sarebbe stato per Cape se fosse intervenuto con immediatezza ed efficacia per impedire a bordo che il “misfatto” venisse compiuto. E ciò non è avvenuto. Sarà importante vedere come le altre Federazioni Nazionali interessate si regoleranno; infatti l’Austria, la Germania Federale, l’Australia, la Nuova Zelanda e l’Olanda, patrie di origine dei diversi membri dell’equipaggio dell’I-Punkt, potrebbero assumere provvedimenti nei confronti dei propri tesserati a seguito dei fatti accertati e di cui alla delibera del R.Y.A..

CLUB STORICI

Senza essere accompagnato dalla solita telefonata di Franco Belloni che precedeva ogni mese la scelta del suo articolo da pubblicare sul Notiziario, tra i tanti disponibili abbiamo preferito questo nel quale Franco ricostruisce la storia gloriosa del suo circolo, lo Yacht Club Italiano di Genova di cui era fiero di essere socio vitalizio. Oltre 125 anni ricostruiti con straordinari dettagli e con una capacità di sintesi eccezionale dalla quale si capisce che i limiti vanno ben oltre quelli circoscritti di un club locale, ma è invece la storia dell'intera Vela italiana.



YACHT CLUB ITALIANO Al "porticciolo" nascono i miti

La storia di uno straordinario personaggio che ha scritto pagine indimenticabili della Coppa America e che dal nulla è diventato amico personale del re d'Inghilterra Edoardo VII

di **Franco Belloni**

A Genova, il 19 ottobre 1879, in casa di Enrico Amilcare Peirano si riuniscono i soci fondatori del Regio Yacht Club Italiano (RYCI) il cui scopo è di "promuovere in ogni miglior modo la navigazione da diporto e le regate". E la prima assemblea del club e Vittorio Augusto Vecchi (Jack la Bolina) è nominato presidente. Inizia nel 1880 l'attività sportiva con le prime regate organizzate alla Spezia l'8 e il 9 agosto, a cui seguono in futuro quelle nel Golfo di Genova e del Tigullio, Livorno, Portoferraio e Napoli. Contemporaneamente nascono in alcune località le Sezioni del RYCI.

Nel 1893 il capitano Enrico Alberto d'Albertis con il *Corsaro*, uno yawl di 22,50 metri di lunghezza, ripete il primo viaggio in America di Cristoforo Colombo. Parte da Genova il 3 giugno e, dopo una sosta a Cartagena e a Cadice, il 20 luglio arriva a San Salvador, l'isola scoperta da Colombo, e da qui a New York da dove il 31 agosto riparte per Genova. Ritorno alla vela, dopo la spedizione al Polo Nord con il tre alberi *Stella Polare*, del Duca degli Abruzzi. Fa progettare da Ugo Costaguta che lo costruisce nel suo cantiere di Voltri (Genova) il 10 tonnellate di stazza *Artica* e nel 1902 a Marsiglia vince contro il francese *Suzette* la Coppa di Francia, allora il trofeo europeo più importante. L'anno dopo a Sanremo rivincita di *Suzette* e prima edizione della Coppa d'Italia, donata da Umberto I, vinta dall'italiano *Melisenda* di Mario Dall'Orso.

Per la stazza delle barche il RYCI adotta dapprima le formule inglesi e successivamente quelle francesi, per passare nel 1908 alle classi metriche della nuova stazza internazionale approvata due anni prima a



Londra. Per favorire la diffusione della vela, promuove due classi a restrizione: una di 6,50 metri nel 1908 e l'altra di 5,50 metri nel 1910. Il RYCI, il 22 gennaio 1913, è tra i fondatori a Genova dell'Unione Nazionale della Marina da Diporto (LNMD), per coordinare l'attività dei circoli velici. Presidente il marchese Cesare Imperiale, socio fondatore del RYCI. Cessa l'attività nel dopoguerra.

Prima partecipazione italiana all'Olimpiade di Parigi del 1924 con il 6 metri S.I. *Mebi* con i soci Carlo Nasi, Cencio

Massola, Edoardo Moscatelli, Roberto Moscatelli e Guido Giovanelli. Nel 1928 all'Olimpiade di Amsterdam presenza del RYCI: con l'8 metri S.I. *Bamba* con Francesco Giovanelli, Edoardo Moscatelli, Guido Giovanelli, Carlo Alberto d'Albertis, Mario Bruzzone e



Marc'Antonio Bonelli de Beaumont (napoletana) e con il 6 metri S.I. *Twins II* con Giovanni Leone Reggio, Max E. Oberti, Giuliano Oberti, Francesco Cameli e Giacomo Tarsis. Nel 1932 Max E. Oberti è riserva all'Olimpiade di Los Angeles, dove per la prima volta la Star è classe olimpica. Si innamora di questa barca che propaga al rientro in Italia tra i soci. Dopo una regata dimostrativa a Sanremo lo stesso anno, la Star debutta alle regate di Genova del 1933.

Nel 1925 il RYCI assume l'iniziativa per una deriva nazionale e il 25 giugno convoca a Genova i rappresentanti dei centri velici interessati. Dal 6 metri del Golfo della Spezia e da quello di Trieste (già monotipo di Capodistria) nasce la classe nazionale "A" di 6,00 metri di lunghezza che ha una buona diffusione.

Alle regate invernali di Genova del 1926 fa il suo ingresso nella storia della vela internazionale un grande fiocco impiegato anche di bolina su alcuni 8 metri: è nato, da un'idea di Raimondo Panario e del suo collaboratore Francesco Tagliafico, il genoa...

Il 13 aprile 1927 il CONI investe il RYCI dell'incarico di Federazione Italiana della Vela, con sede a Genova fino al 1929, diventerà Reale nel 1933. Presidente il Duca degli Abruzzi e vicepresidente Paolo Pallavicino.

Quando nel novembre 1946 a Firenze è fondata, sulle "ceneri" della vecchia Federazione, l'Unione Società Veliche Italiane (USVI), l'attuale Federazione Italiana Vela (FIV), con sede al Porticciolo Duca degli Abruzzi fino all'aprile 1982, alla presidenza è chiamato Paolo Pallavicino e Beppe Croce è eletto segretario per diventare presidente nel 1957.

Nel 1935-36 si fondono con il RYCI il Regio Yacht Club Adriaco di Trieste (diventa Gruppo Adriaco), il Circolo della Vela di Palermo (Sezione Sicula), la Compagnia della Vela di Venezia (Gruppo San Marco) e il Circolo della Vela di Napoli (Gruppo Partenopeo). Il raggruppamento non è ben visto dal Fascismo. C'è il sospetto che il Regio Yacht Club Italiano, che nel settembre del 1940 italianizza il nome in Reale Circolo Italiano della Vela, possa assumere iniziative autonome. Achille Starace, segretario del Partito, impone lo scioglimento e le società ritornano ad essere autonome.

Per la sua attività il club necessita di una sede e di un porticciolo. Grazie all'impegno del presidente marchese Paolo Pallavicino (foto) e con l'aiuto dell'ammiraglio Umberto Cagni, presidente del Consorzio del Porto di Genova, l'opera è realizzata e inaugurata il 17 febbraio 1929. Durante la Seconda Guerra Mondiale cinque bombardamenti distruggono la sede, che nel marzo 1953 è nuovamente funzionante.

Negli anni Trenta due grandi affermazioni dei soci. L'8 metri S.I. *Italia* - l'equipaggio è formato da Giovanni Leone Reggio, Bruno Bianchi, Luigi de Manincor, Domenico Mordini, Enrico Massimo Poggi e Luigi Mino Poggi - vince a Kiel la medaglia d'oro olimpica. Nel 1938 a Cannes, *Bona* di Harold W. Rosasco conquista la Coppa di Francia. All'Olimpiade del 1936 partecipa anche il 6 metri S.I. *Esperia* dei fratelli Oberti.



Tra le due guerre si mette in luce Francesco "Cesco" Giovanelli. Progetta da dilettante dieci tra 6 e 8 metri S.I., che si affermano in Italia e all'estero vincendo per ben quattro volte la Coppa d'Italia. Giovanelli è anche un arguto e competente scrittore di yachting e ancora oggi si ricordano due suoi libri: *La regata e la sua legge* e *Le barche a vela vanno a vela*. Negli anni Sessanta del secolo scorso si fa notare un altro progettista dilettante: Giulio Cesare Carcano. I suoi 5.5 metri S.I. *Volpina* sono imbarcazioni innovatrici e partecipano a importanti trofei internazionali.

Terminata la Seconda Guerra Mondiale riprendono le regate: dapprima a Portofino (1945) e poi a Genova (1948) sul campo di regata del Lido d'Albaro, sede storica dal 1924 delle regate invernali della "Settimana". Campo di regata che nel 1975 è costretto ad abbandonare per la mancanza di disponibilità di ormeggi al porticciolo organizzando le regate per le classi d'altura ad Alassio con il Circolo Nautico "Al Mare". Anche la Settimana lascia Genova. Ritourneranno a Genova nel marzo 1983 le classi olimpiche e nel 1990 quelle d'altura.

Nel 1949 Paolo Pallavicino diventa presidente del club che ha ripreso il suo vecchio nome, e ricopre questa carica fino al 1958 quando gli succede Beppe Croce.

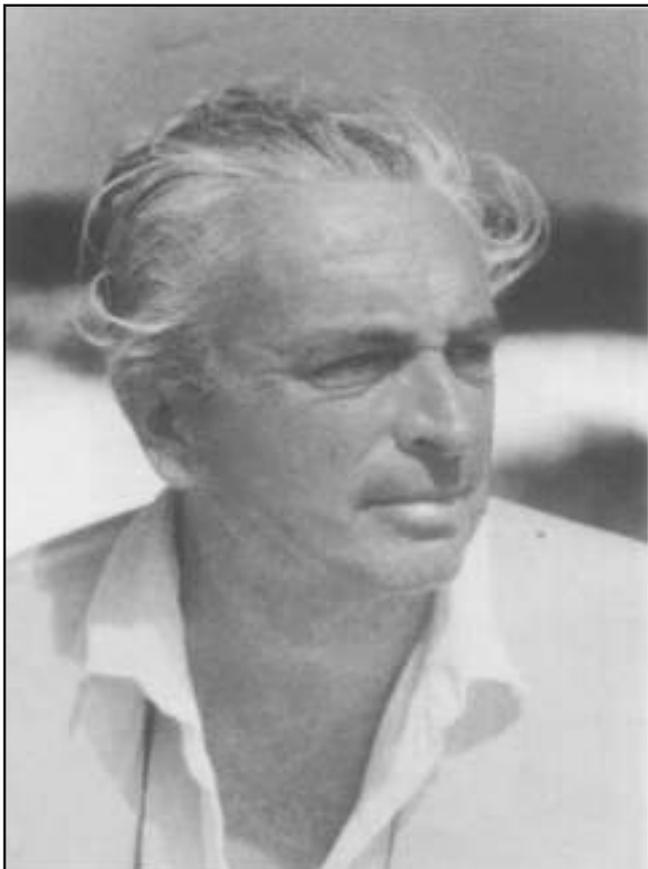
Ritornano i soci a gareggiare all'estero. Max E. Oberti, con la nuova classe dei 5,5 metri S.I. che ha sostituito quelle metriche, va nel Nord Europa dove nel 1955 con *Twins VII* vince la Coppa d'Oro, un trofeo che insegue da prima della guerra, a cui aggiunge la Coppa di Francia nel 1956 e, per ben quattro volte, la Coppa d'Italia.

Attiva la presenza dei soci del club alle Olimpiadi. Ri-

cordiamoli. Nel 1948 a Torquav, *Ciocca II* nei 6 metri S.I. con Giovanni Leone Reggio, Beppe Croce, Enrico Massimo Poggi e Luigi Mino Poggi e Ausonia nei Dragoni con Giuseppe Canessa e Bruno Bianchi. Nel 1952 a Helsinki, *Ciocca II* nei 6 metri S.I. con Enrico Massimo Poggi e Pietro Reggio e *Mirtala* nei 5.5 metri S.I. con Dario Salata e Giorgio Audizio. Nel 1956 a Melbourne, *Twins VIII* nei 5.5 metri S.I. con Max Oberti. Nel 1960 a Napoli, *Volaira II* nei 5.5 metri S.I. con Pietro Reggio, Marco Novaro e Franco Zucchi. Nel 1964 a Enoshima, *Umberta V* nelle Star con Luigi Croce e Gigi Saidelli, campioni d'Europa nel 1963. Nel 1972 a Kiel con *Tucano* e nel 1976 a Montreal con *Manuela IX* nei Flying Dutchman con Carlo Croce.

Contemporaneamente alle regate di triangolo riprende l'organizzazione delle crociere-regate d'altomare per le classi RORC e IOR. Il 15 gennaio 1951, è ricostituito a Parigi il Comité International de la Méditerranée (CIM). Presidenti italiani del CIM sono stati più volte soci dello Yacht Club Italiano: Beppe Croce, Guido Giovanelli, Gian Luigi Lagorio Serra e Gianni Loffredo.

Il 1953 è il primo anno della Giraglia, una regata che prende il nome da un isolotto davanti a Capo Corso, nata da un'idea di Pierfranco Gavagnin ripresa da Beppe Croce e René Levainville, organizzata in Italia dallo Yacht Club Italiano, dalla Compagnia della Vela (Yacht Club Sanremo) e dalla Lega Navale Italiana Sezione di Sanremo. L'11 luglio 1953 prendono il via da Cannes ventidue barche e quindici, dopo aver girato l'isolotto della Giraglia, arrivano a Sanremo. Con la rinuncia di Cannes le località francesi della Giraglia sono Saint-Tropez, Tolone e Le Lavandou. Nel 1998, con la presidenza di Carlo Croce, inizia il rilancio della Giraglia



con partenza da Saint-Tropez, dove sono organizzate anche regate di triangolo, e arrivo a Sanremo e dal 2000 a Genova. Nel 2002, la regata ora si chiama Giraglia - Rolex Cup, ha festeggiato il Giubileo con la partecipazione di 185 imbarcazioni. All'ultima edizione, quella di quest'anno (2006 n.d.r.), ben 200 sono stati i concorrenti. Negli anni Cinquanta-Sessanta prima presenza dei soci alle regate d'altura all'estero: *Mait I* di Italo Monzino nel 1959 va, prima barca italiana, al Fastnet, *Al Na'ir IV* di Antonio Pierobon nel 1967 alla One Ton Cup e nel 1969 una squadra con imbarcazioni dei soci - *Mabelle* di Serena Zaffagni, *Levanlades* di Beppe Diano e *La Meloria* di Mary Pera - inizia la partecipazione italiana all'Admiral' Cup.

Alle affermazioni nelle regate internazionali più importanti fa riscontro l'inserimento dei soci del club tra i dirigenti dell'International Yacht Racing Union (IYRU) l'attuale International Sailing Federation (ISAF) (n.d.r.: oggi World Sailing). Beppe Croce (foto) nel 1964 diventa vicepresidente dell'IYRU e nel 1969 succede a Peter Scott alla presidenza, primo non inglese, fino al 1986. La vicepresidente del club, Nucci Novi Ceppellini, è nominata nel 1998 vicepresidente dell'ISAF. Nel 1979 lo Yacht Club Italiano festeggia il Centenario organizzando numerose regate tra le quali la Quarter Ton Cup a Sanremo. Gli avvenimenti che si succedono dall'anno del Centenario ai giorni nostri sono numerosi e confermano la vitalità del club. Nel 1980 a Portofino è organizzata la prima edizione del Trofeo Zegna per le classi d'altura che, di anno in anno, vede aumentare la partecipazione e l'importanza. Allo Zegna dal 1983 è abbinato il "Trofeo Zegna - Una vita per la vela", assegnato quell'anno ad Agostino Straulino. e nel 1987 il "Premio Beppe Croce" al velista o all'equipaggio non superiore a 21 anni consistente in una barca di una classe olimpica. Anche lo Yacht Club Italiano, che già nel 1962 aveva fatto un pensierino per la Coppa America, nel 1984 lancia la sua sfida per l'edizione del 1987 a Fremantle (Australia). La prima barca per la sfida, *Italia*, è costruita dai Cantieri Baglietto e la seconda, *Italia II*, dal Cantiere Leghe Leggere Yachts di Fano, entrambe progettate da Franco Giorgetti e Giorgio Magrini. Alla fine del terzo Round Robin *Italia II*, settima in classifica, non partecipa alle semifinali. Con la barca lepre, *Vidory '83*, vince nel 1983 a Porto Cervo, timoniere Flavio Scala, il campionato del mondo dei 12 metri S.I. Ritorno d'interesse per la Coppa America del 2007. Il 24 settembre 2004 nella sede del club la presentazione ufficiale del Team Luna Rossa, sfidante iscritto alla XXXII Coppa America in programma a Valencia. Con Carlo Croce, presidente del club sfidante, Marco Tronchetti Provera, Patrizio Bertelli, capo del Sindacato *Luna Rossa Challenge 2007*, e lo skipper Francesco De Angelis.

Alla morte di Beppe Croce, 16 settembre 1986, Giovanni Novi è nominato presidente. Oltre a sviluppare l'attività del club organizza nell'aprile 1992 la Grande Regata Colombo Quarto Centenario che riunisce a Ge-

nova 96 unità, 15 sono navi scuola, che animano il porto di Genova prima delle partenze per Cadice in rotta per l'America. Nel 1996 parte da Genova per Palma di Maiorca e da qui a Napoli, la Cutiy Sark Tall Ship Race. Il porto si rianima con la presenza di 58 concorrenti di cui 15 navi militari. Nel 2000 ritornano a Genova nel Porto Antico le navi scuola partecipanti alla Tali Shipp 2000. in regata per Cadice, Bermuda, Boston, Halifax e Amsterdam.

Nel 1997 Carlo Croce è eletto presidente. Una delle sue prime iniziative è l'organizzazione nel settembre 1997 a Portofino del Trofeo Bombola d'Oro, sponsorizzato dalla SIAD, per i Dinghy 12 piedi. Una manifestazione con una partecipazione sempre più numerosa di veterani e giovani dinghisti.

Nell'ultimo anno del Secolo riprendono le regate per la Coppa Carlo Negri. Messa in palio per le Star nel 1945 per ricordare Carlo Negri, figlio di Margherita Pirelli, caduto in una missione di soccorso in Albania nel 1943, non era stata più disputata dal 1982. Oggi il Trofeo, organizzato a Santa Margherita Ligure, si chiama "Regata Pireilli-111 Coppa Carlo Negri" ed è riservato alle classi d'altura.

Nel maggio del 2000 è fondata la Scuola di Mare Beppe Croce con lo scopo di creare, attraverso l'insegnamento e la pratica di sport attinenti al mare, una coscienza ed una educazione marinara. La Scuola, in una palazzina autonoma nel Porticciolo Duca degli Abruzzi, è dotata di foresteria, palestra, aule, veleria, magazzini,

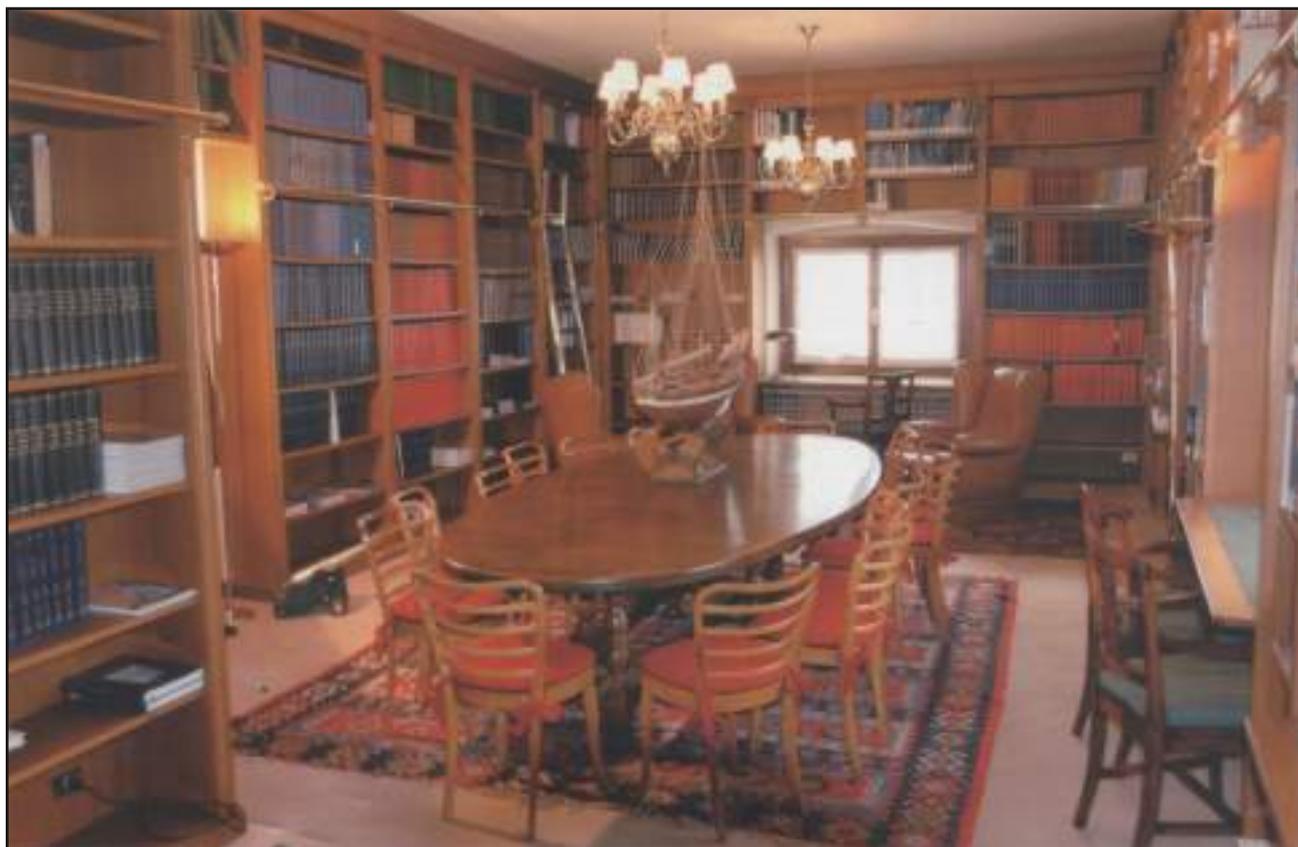
mensa e cucina.

Il Duemila si conclude con la medaglia d'argento vinta all'Olimpiade di Sydney da Luca Devoti nei Finn. Nella compagine dello Yacht Club Italiano entra anche Alessandra Sensini, medaglia d'oro nel 2000 all'Olimpiade di Sydney e di bronzo nel 1996 a Savannah e nel 2004 ad Atene Mistral.

Lo Yacht Club Italiano ospita dal 1° marzo 1982 l'Associazione Italiana Vela d'Epoca (A1VE), dal 27 giugno 1995 la Sezione genovese dello Sport Velico Marina Militare (SVMM) e dal 16 luglio 1996 la Sail Training Association Italia (STAI).

Il club è attivo anche nella motonautica. Nel 1923 è tra i fondatori della Federazione Italiana Motonautica, dopo essere stato nel 1908 a Parigi tra quelli dell'Association Internationale du Yachting Automobile. Uno dei soci, Theo Rossi di Montelera, è tra i protagonisti delle gare internazionali e nel 1938 vince con Alagi il campionato del mondo degli entro bordo, corsa di 12 litri che comprende anche la Gold Cup. Nel secondo dopoguerra i soci Vincenzo Balestrieri e Carlo Bonomi sono campioni del mondo di classe 1 offshore: Balestrieri nel 1968 e nel 1970 e Bonomi nel 1973 e 1974.

Inoltre, Bonomi conquista due record mondiali di velocità per motoscafi con motori diesel nel 1982 e nel 1985, quest'ultimo è di 218,248 km/h.



La seconda puntata della storia delle compagnie oceaniche italiane curata da Giuseppe Peluso che il nostro Notiziario si onora di pubblicare in esclusiva, ci presenta altre interessanti notizie, con dettagli, particolari ed immagini frutto di accurate ricerche, su armatori e navi che hanno contribuito a creare la grande tradizione armatoriale italiana.



Società Rocco Piaggio e Figlio di Genova

**La seconda compagnia assorbita dalla Navigazione Generale Italiana
Con accenno alla “Italo-Platense” del cap. Antonio Oneto**

di **Giuseppe Peluso**
(seconda puntata)

Dopo aver accennato della “Società Italiana di Trasporti Marittimi Raggio & Co.” passiamo a delineare la Rocco Piaggio la seconda compagnia assorbita dalla “Navigazione Generale Italiana”.

La compagnia “Società Rocco Piaggio & Figlio” è fondata a Genova nel 1870 da Rocco Piaggio, appartenente ad una famiglia che da molte generazioni è impegnata nei trasporti marittimi. Quel “Figlio” inserito nella ragione sociale altro non è che il giovane Erasmo che da adolescente sarà imbarcato sulle navi di una impresa paterna e da adulto sarà industriale, finanziere e senatore del Regno d’Italia [foto 1].

foto 1



Erasmo Piaggio è volontario con Garibaldi alla Bezzuca e con il padre è tra i primi a intuire l’importanza della navigazione a vapore nei traffici transoceanici, cosa che naturalmente comporta il declino inesorabile dei velieri. Ai Piaggio appartiene l’ultimo clipper italiano in legno, l’*Ester I* di 807 tonn utilizzato

sulla linea per il sud America [foto 2].

Il nome è un omaggio alla giovane moglie di Erasmo, Ester Pastorino nata nel 1851, sposata nel 1869 e per la quale, dopo la prematura morte nel 1883, realizza un superbo monumento funebre.

Il clipper, costruito nel 1870 da Agostino Briasco di Sestri Ponente, è dotato di un motore da 70 cavalli in grado di spingerlo a una velocità di cinque o sei nodi. Ribattezzato *Pampa*, nel 1874 all’entrata in servizio del nuovo *Ester II*, è distrutto dal fuoco a Santos nel corso del 1880 mentre è in viaggio dal Sud America all’Italia.

Nel 1874 i Piaggio acquistano e immettono in servizio il piroscafo di ferro *Columbia*, da 1.390 tonn varato con il nome *Bethoven* nel maggio 1870 da “W. Watson” di

Sunderlan.

Nello stesso anno entra in servizio il nuovo piroscafo *Ester II* di 1.500 tonn costruito dai “Westermann”, originari inglesi che hanno un cantiere a Sestri Ponente, nucleo di quello che poi sarà il “Nicolò Odero & Co.”.

Il *Columbia* e l’*Ester II* forniscono con continuità una partenza ogni tre mesi da Genova e, attraverso le Canarie e Montevideo, arrivano a Buenos Aires; i viaggi di andata impiegano fino a 40 giorni e quelli di ritorno sono leggermente più lunghi perché, come è solito per tutte le compagnie, fanno tappa anche a Santos e Rio de Janeiro.

Il *Columbia* affonda il 5 luglio 1880 per collisione vicino Bahia, e l’*Ester II* è radiato dai registri nel 1882.

Dopo la morte del padre nel 1875 Erasmo attua un’aggressiva strategia di mercato; espande l’attività sulle rotte degli Stati Uniti ed approfitta del fallimento della “Società Italo-Platense”, una delle compagnie concorrenti sulle rotte per l’Argentina, per consolidare il servizio passeggeri verso l’America del Sud.

Così nel 1876 acquisisce, all’asta giudiziaria, il piroscafo *Italo Platense* di 1.695 tonn, subito battezzato *Italia*, varato il 30 dicembre 1869 dalla “J. & W. Dudgeon” di Londra [foto 3].

Un fumaiolo, due alberi ed una velocità di circa 10 nodi con la quale trasporta 40 passeggeri in prima, 45 in seconda e 50 in terza classe. La prima ha un ampio salone con pianoforte e cabine con quattro letti a castello ed ha bagni moderni, anche se in comune. A bordo c’è un forno, frigo e stalle per le mucche in modo che i passeggeri possano essere forniti di pane e carne fresca per tutto il viaggio.

L’*Italo Platense* il 16 giugno 1870 parte per il suo primo viaggio da Genova per Marsiglia, Gibilterra, Tenerife (per caricare il carbone), Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, dove arriva dopo 38 giorni. Il 28 luglio lascia il Rio de la Plata e arriva a Genova il 4 settembre. Stessi itinerari e tempi di percorrenza con la nuova armatrice Piaggio fino al 19 giugno 1885 quando affonda dopo aver urtato una non segnalata roccia vicino Mollendo, con la perdita di 57 vite umane.

La “Società Italo Platense” era la quarta più grande li-

foto 2



nea italiana e possedeva piroscafi misti vela per la navigazione verso il Sud America. Creata nel 1868 dal capitano Antonio Oneto che, pur essendo nato in Italia a Chiavari, si è stabilito a Buenos Aires dopo aver compiuto numerosi viaggi in Estremo Oriente e dopo aver organizzato ardimentose esplorazioni in Patagonia, dove ha fondato Puerto Deseado. Il suo grande merito è quello di avere fondato, in Argentina, con capitale sottoscritto in gran parte da italiani, una società di navigazione per l'esercizio di piroscafi, con bandiera italiana, in servizio regolare di linea tra il Plata e l'Italia.

Oltre l'*Italo Platense* la società possiede il Piroscavo *Pampa*, varato il 22 aprile 1870 nello stesso cantiere ed immesso in servizio nel marzo 1871, e il piroscavo *Po* che sotto il comando di un argentino, capitano Pedro de Gelindez, compie il tragitto Gibilterra-Rio de Janeiro in 17 giorni e 8 ore.

Anche se l'*Italo Platense* ha un iniziale momento di successo subisce la concorrenza della francese "Societe General de Transports Maritimes", che ha vapori molto più grandi, e del gruppo "Lavarello" che è in grado di raccogliere abbastanza capitale per costruire una nuova flotta. Il capitano Oneto non può sopportare questa competizione e i suoi tre piroscafi restano

all'ormeggio a Genova fino alla sua vendita all'asta che avviene nel mese di aprile 1876 ad un prezzo di poco più della metà del costo originario.

Sempre ad un'asta giudiziaria Erasmo acquista anche un piroscavo di 1.358 tonn che è battezzato *Maria*. Varato il 25 ottobre del 1870 da "Barclay, Curle & Co." di Glasgow con il nome *Marina* per la "Donaldson Bros. Linee" con la quale, dal dicembre dello stesso anno, percorre la rotta Clyde-South America.

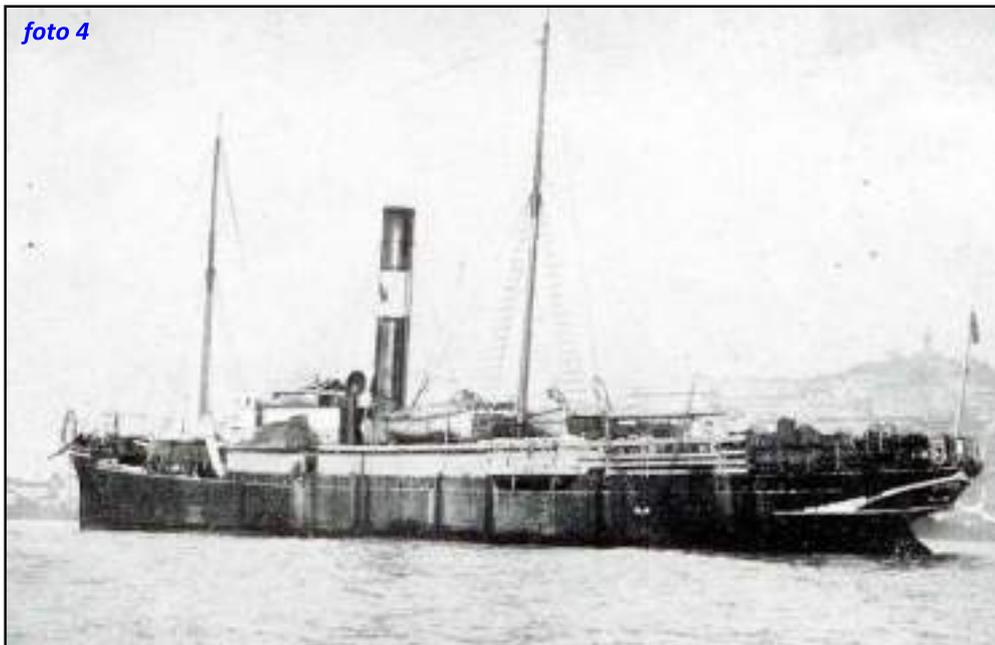
Lungo 73.50 mt, largo 9.87 mt, ha una velocità di quasi 10 nodi; nel 1873 è venduto con lo stesso nome alla "Brazil Steamship Co Ltd" e poi alla Piaggio nel 1881 per la quale effettua la rotta Mediterraneo-River Plate. Nel 1885 passa alla N.G.I., ribattezzato *Paraguay*, compiendo sempre lo stesso tragitto [foto 4].

È poi trasferito sulle rotte per l'oriente e il 28 febbraio 1891 rischia d'affondare nel Mar Rosso ma è pronta-

foto 3



foto 4



mente rimorchiato ad Aden dove riceve le necessarie riparazioni.

Nel 1910 la N.G.I. decide di concentrare le proprie attività sulle tratte intercontinentali trasferendo i servizi di collegamento mediterranei alla "Società Italiana Servizi Marittimi", costituita ad hoc. L'ormai anziano *Paraguay* è pertanto trasferito con lo stesso nome a questa società ed impiegato sulle tratte regionali.

Nel 1921 è venduto a "Giacomo Randazzo & C." di Palermo per la quale, con il nuovo nome *Terrero*, ripercorre le rotte per il Sud America.

Nel 1928 passa alla "Angelo Berterello" di Genova e nel 1929 è finalmente demolito dopo 59 anni di navigazione.

Nel contempo Erasmo procede anche al rinnovo della flotta ordinando una nuova unità direttamente ai cantieri navali.

Il 15 agosto 1878 è varato, presso "A. McMillan & Son" di Dumbarton, il piroscafo *Umberto I* di 2.822 tonnellate [foto 5]; lungo 109,75 mtr, largo 11,60 mtr. Lo scafo, in ferro, è di colore grigio con una lunga tuga poppiera, un fumaiolo, due alberi "a goletta" ed una prua dritta da veliero; possiede una sola elica e raggiunge una velocità di 13 nodi. Dispone di alloggi per 98 passeggeri di prima classe, 80 di seconda e 800 di terza classe e l'equipaggio è composto da 80 persone. Un moderno transatlantico, dotato di sistemi di refrigerazione, che permette di rafforzare i servizi di linea con l'Argentina e compie il suo viaggio inaugurale da Genova per Montevideo e Buenos Aires il 10 dicembre

1878 dove è in grado di fare il tragitto Genova-Montevideo in circa 22 giorni. La nave si distingue subito per la qualità dei servizi e i confort offerti ai passeggeri durante le lunghe traversate transoceaniche; lo slogan più utilizzato per descrivere tali servizi è: "pane e carni fresche tutti i giorni".

Prima nave italiana ad ottenere la massima classificazione da parte del Lloyd's Register (il Registro Navale Italiano ancora non esiste).

Nel 1885 passa alla N.G.I. per la quale continua il servizio sulla stessa rotta e il 25 ottobre 1887 s'incaglia

nelle acque di Ponza subendo pesanti danni e necessitando quindi di essere trainato a La Spezia dove è sottoposto a lavori di riparazione protrattisi per tre mesi.

Nel 1890 il piroscafo trasporta a Cagliari il 4° Reggimento di Fanteria e nel 1894 è trasferito ai collegamenti con l'Egitto e l'Africa Orientale. Nel 1896 è trasformato in nave ospedale a Massaua, nel corso della guerra italo-abissina.

Nel 1910 è trasferito alla "Società Nazionale dei Servizi Marittimi", che lo usa come nave da carico, e nel corso della Grande Guerra è requisito e adibito ad incrociatore ausiliario di scorta, armato con un cannone da 120/40 a prua e due da 76/40 a poppa.

Il giorno 11 agosto 1917, mentre è in testa ad un convoglio composto da sette piroscafi che percorrono la tratta Genova-Gibilterra, è affondato, con la perdita di 26 vite umane sul totale di 80 persone imbarcate, dal sommergibile tedesco UC-35 vicino l'isola di Gallinara.

Dai racconti dei superstiti sembra che la nave ormai ingovernabile sia rimasta per alcuni minuti a galla pri-

foto 5

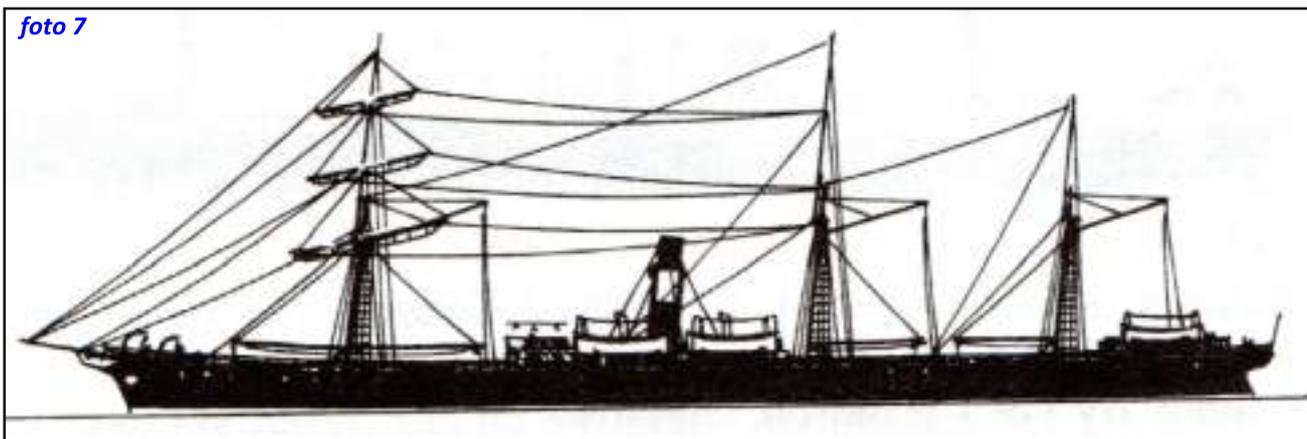


foto 6



ma di affondare e l'elica, continuando a girare, abbia ferito molti sopravvissuti lanciatisi in mare. Il capitano Astarita avrebbe perso la vita scendendo nella sala macchine in fiamme nel tentativo disperato di bloccare questo massacro.

foto 7



Nel luglio del 1883 è raggiunto un accordo tra la “Società Rocco Piaggio & Figlio” e la “Società Italiana di Trasporti Marittimi Raggio & Co.” per una linea veloce congiunta da Napoli e Genova al River Plate. Partenza ogni due settimane, tariffe uniformi ed unico servizio denominato “Linea celere del Plata”.

La Piaggio fornisce i moderni transatlantici *Umberto I* e *Italia* mentre la Raggio fornisce il *Sirio* il cui viaggio inaugurale parte contemporaneamente all'inizio dell'accordo. L'anno dopo, nel 1884 si aggiungono due navi gemelle di quest'ultimo, l'*Orione* e il *Perseo*; a tutti questi si aggiunge poi il transatlantico *Regina Margherita* della Piaggio [foto 6].

Nel 1883 Erasmo Piaggio acquista un piroscafo di 1.942 tonn, lungo 91,4 mtr e largo 10,4 mtr varato nel 1878 da “Barrow Shipbuilding” Co. di Barrow con il nome di *Lascelles* per la “F.C. Cavendish” e poi completato per la “Wm Johnston”.

È subito battezzato *Amedeo* e immesso in servizio misto sulla tratta sudamericana [foto 7].

Nel 1885 passa alla N.G.I., dove è ribattezzato *Plata*, che lo impiega sulla tratta Palermo-New York. Nel 1886 trasporta truppe in Eritrea e vi resta bloccato in quarantena per una epidemia di colera scoppiata ad Asmara. Con lo stesso nome passa nel 1910 alla “Società Nazionale dei Servizi Marittimi” venendo utilizzato prevalentemente come cargo.

Nell'ottobre del 1911, nel corso della guerra italo-turca, trasporta a Tripoli due cassoni di legno contenenti altrettanti velivoli “Etrich Taube”; saranno questi i primi aerei al mondo a partecipare ad una azione bellica [foto 8].

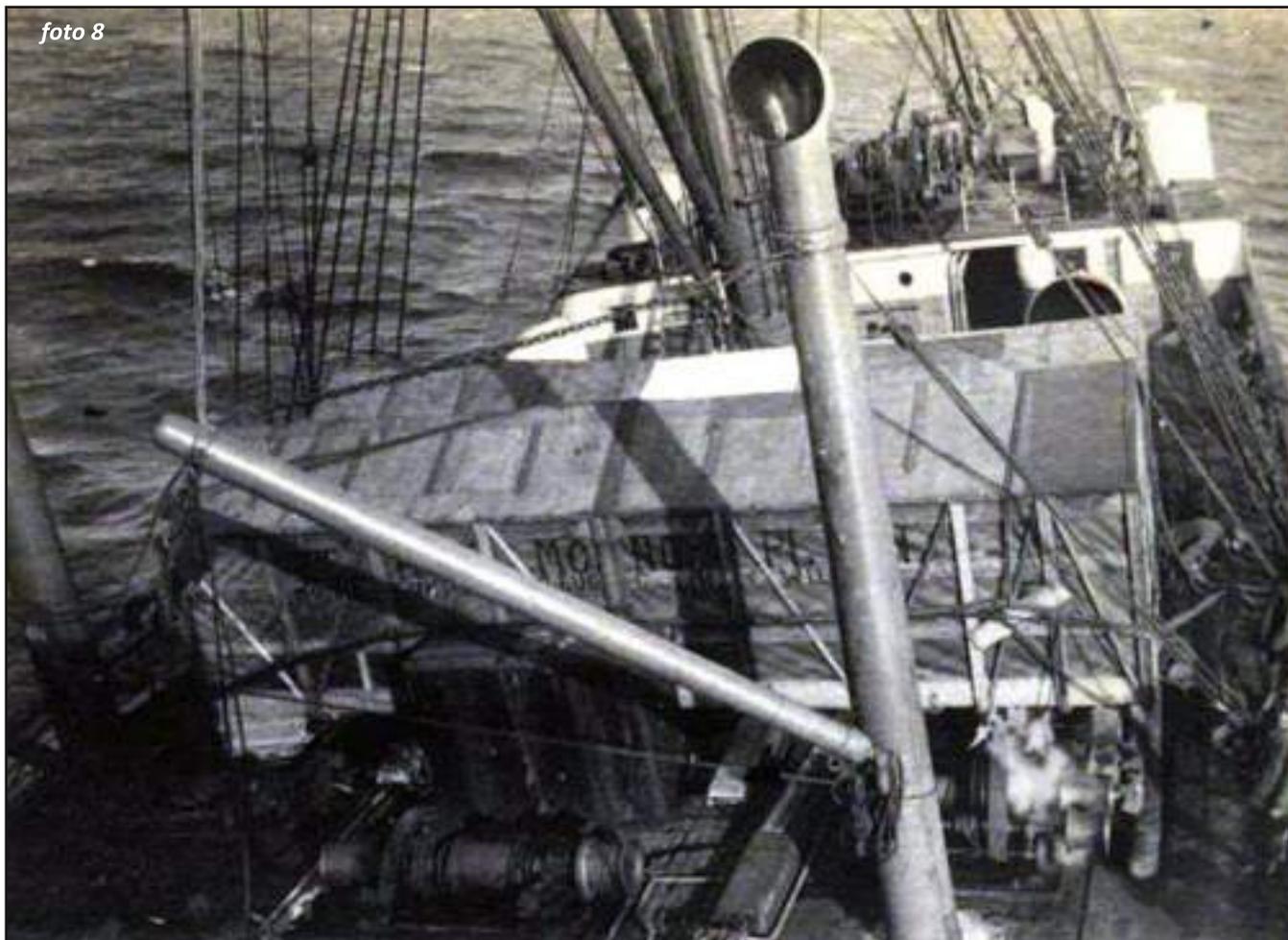
Nel 1913 è venduto alla “Marittima Italiana” di Palermo poi, il 3 dicembre 1916, è affondato dal sottomarino tedesco U-39 vicino alla costa egiziana mentre è in viaggio da Genova e Alessandria.

Ancora nel 1883 acquista un piroscafo di 1.105 tonn, lungo 67,14 mt, largo 9,87 mt, battezzato *Carmela*; varato nel 1880 da “A. McMillan & Son” di Dumbarton con il nome di *Carebo Terzo*.

Nel 1885 passa alla N.G.I. dove è rinominato *Parana* e nel 1887 è utilizzato per trasporto truppe verso la colonia Eritrea.

Nel 1889 è venduto alla “Aldecoa y Cia” di Manila e battezzato *Brutus*, nel 1894 passa alla “Macleod & Co”

foto 8



di Manila e nel 1895 alla "Cia. Maritima" sempre di Manila.
Il 2 giugno 1912 affonda al passaggio dell'isola brasiliana lolo mentre trasporta a Dumaguete un carico di canapa, cupro e legname.

Nel 1884 Erasmo acquista un piroscavo, battezzato *Adria* [foto 9], varato nel 1854 da "Caird & Co." di Greenock di 2.665 tonn; armato a clipper ma di ferro, lungo 92.96 m, largo 11.46 m, un solo fumaiolo, una sola elica ed una velocità di 10 nodi. È stato costruito

foto 9



1870. INMAN LINE. 1870.
LIVERPOOL, NEW YORK & PHILADELPHIA STEAMSHIP CO.
 Between **NEW YORK & LIVERPOOL**, calling at **QUEENSTOWN**, sailing **Twice a Week** from each Port.

City of Brussels,		City of New York,
" Paris,		" Manchester,
" Brooklyn,		" Dublin,
" Antwerp,		" Cork,
" London,		" Limerick,
" Boston,		" Halifax,
" Baltimore,		" Durham,
" Washington,		Etna.

RATES OF CABIN PASSAGE.

By Steamer, sailing every Saturday.		By Steamer, sailing alternate Tuesdays,	
From NEW YORK to LIVERPOOL ,	\$100 gold.	From NEW YORK to LIVERPOOL ,	\$80 gold.
" " " LONDON ,	105 "	" " " HALIFAX ,	30 "
" " " PARIS ,	115 "	" " " ST. JOHN'S, NEWFOUNDLAND ,	40 "

FROM LIVERPOOL OR QUEENSTOWN.
 To **HALIFAX, BOSTON** or **NEW YORK**, \$75 and \$100 gold. | **ROUND TRIP TICKETS ISSUED AT VERY LOW RATES.**

W. INMAN, Agent, Tower Buildings, Liverpool. **JOHN G. DALE**, Agent, 15 Broadway, New York.

come *Etna* per la "Cunard Line" per percorrere la tratta Liverpool-New York e può accogliere 120 passeggeri in prima e 400 in seconda classe; non è stato progettato per il trasporto degli emigranti e quindi non è prevista la terza classe.

Nella lussuosa prima classe si incontrano industriali, finanzieri, neo colonizzatori che hanno fatto fortuna nonché diplomatici, gentiluomini e dame dell'alta "società". Nella seconda classe ci sono modesti commessi viaggiatori, artisti e intellettuali alle prime armi i quali, senza farsi notare dai giovani ufficiali di bordo, sgusciano sui ponti di prima, si raddrizzano e restano impalati con l'aria di dire: ebbene, cosa ho di diverso? Ho lo stesso colletto e pure i polsini!

Ma li sorprendono e senza tante cerimonie li invitano a tornare al loro posto.

L'*Etna* è anche utilizzato come trasporto truppe nelle guerra di Crimea, a Genova imbarca parte del corpo di spedizione italiano, e poi, da 5 febbraio 1856, sulla tratta Nord Atlantica.

Nel 1857 naviga per la "European & Australian R.M.S.P. Co" sul percorso Southampton-Malta-Alessandria e nel 1860 è venduto alla "William Inman Line" con la quale ritorna sulla rotta Liverpool-New York [foto 10].

Nel 1871 è ricostruito con 2.655 tonnellate lorde e allungato a 106,38 m; ora la velocità è di 12 nodi ed è ribattezzato *City of Bristol* prestando servizio sulla rotta Liverpool-New York.

Nel 1881 è venduto in Spagna e ribattezzato *Mexico* e nel 1882 è venduto alla "Dufour & Bruzzo" di Genova italianizzando prima il suo nome in *Messico* per cambiarlo poi in *Sempione*.

La "Società Rocco Piaggio & Figlio" lo battezza *Adria* ed il 1 giugno 1884 compie il primo viaggio Genova-Montevideo-Buenos Aires.



foto 11

foto 12



Nel 1885 passa, con lo stesso nome, alla N.G.I. dove prosegue la navigazione in Sud America fino al 1896 quando è demolito a Vado Ligure.

Infine nel 1884 la Piaggio aggiunge alla flotta il *Regina Margherita* [foto 11] fatto costruire presso gli stessi cantieri "A. McMillan & Son" che hanno costruito l'*Umberto I*. Con le sue 3.577 tonnellate di stazza lorda raggiunge i sedici nodi di velocità massima procurati da due macchine alternative da 4.000 kw, servite da quattro caldaie a vapore. La propulsione ausiliaria è a vela essendo dotato di due alberi e bompresso; in condizioni di mare calmo e buon vento con vele a riva riesce a sviluppare una velocità di 15 nodi.

Ha la capacità di accogliere 250 passeggeri in prima classe con cabine lussuosamente arredate, e 1.200 passeggeri in camerate di terza, ben areate e di buon livello rispetto alle condizioni delle terze classi delle navi contemporanee. È la prima nave italiana illuminata dall'elettricità ed è in quel momento la più moderna della nostra flotta mercantile.

Inizia il suo viaggio inaugurale il 1 dicembre 1884 per Barcellona, St. Vincent, Montevideo e Buenos Aires dove arriva il 17 dicembre.

Nel 1885 passa alla N.G.I., percorrendo sempre la stessa linea e nel 1908 è messa a disposizione del Ministero dell'Interno per prestare soccorso ai terremotati di Messina.

Nel 1910, ormai anziana, è trasferita alla "Società Nazionale dei Servizi Marittimi" e nel novembre del 1911 è trasformata in nave ospedale per la guerra di Libia. Sotto il comando del Sovrano Militare Ordine di Malta compie sette viaggi tra l'Italia e Tripoli, Derna, Bengasi e Tobruk riportando in patria 1.162 soldati feriti.

La nave è riconsegnata alla compagnia il 27 febbraio 1912 e durante dei lavori al porto di Genova, a causa di una via d'acqua, l'11 febbraio 1913 si ingavona affondando [foto 12]. Recuperata è subito avviata alla

demolizione.

Nell'anno 1884 Erasmo Piaggio avvia la dismissione della flotta a vela contribuendo a modificare lo scenario dell'armamento genovese; la necessità di disporre di capitali più consistenti conduce alla scomparsa del tradizionale panorama composto da molte imprese familiari e all'affermarsi di poche, grandi società.

Dopo un tentativo di rispondere all'iniziativa di Florio e Rubattino, attraverso un'alleanza con l'armatore genovese

Edilio Raggio, nel 1885 Piaggio è costretto a cedere le proprie navi alla N.G.I.

In cambio ottiene una corposa partecipazione azionaria al capitale della grande compagnia e la direzione del compartimento di Genova per poi diventarne amministratore delegato nel 1894.

Nella N.G.I. Piaggio trascorre vent'anni durante i quali si dedica al potenziamento delle linee per l'Asia e le Americhe, alla modernizzazione della flotta e al miglioramento della qualità dei servizi.

Con la collaborazione dei suoi quattro figli, Carlo, Amedeo, Giuseppe e Rocco, crea un gruppo industriale costituito da cantieri, società di navigazione, fabbriche varie (zuccherifici, saponifici tra cui la Mira Lanza.); deputato dal 1890, poi senatore dal 1898.

L'attività dominante di Erasmo Piaggio è sempre puntata sull'armamento mercantile; nel 1904 lascia la "Navigazione Generale Italiana" per fondare una nuova Società, il "Lloyd Italiano", con una flotta di sette moderni piroscafi.

Ma questa è un'altra storia, ovvero un'altra Società, di cui ci occuperemo nel prossimo capitolo dedicato alla terza compagnia assorbita dalla Navigazione Generale Italiana.

Bibliografia e crediti

Duncan Haws – Merchant Fleets Italia

Edmondo De Amicis – Sull'Oceano

<http://www.marina-mercantile-italiana.net/>

<http://www.shipsnostalgia.com/>

<http://www.clydeships.co.uk/>

<http://www.histarmar.com.ar/>

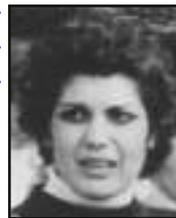
<http://www.theshipslist.com/>

<http://www.wrecksite.eu/>

<http://www.cherini.eu/>

LE DONNE FAMOSE DELLA VELA

Affermata giornalista di nautica è stata una valente collaboratrice ed inviata speciale di "Vela e Motore". Le sue inchieste e i suoi scritti su fatti e personaggi della Vela sono pagine di storia imperdibili. Per poter riproporre ai lettori del Notiziario qualcuno dei suoi articoli l'abbiamo raggiunta telefonicamente a Milano dove vive e, sentite le motivazioni della nostra attività, graziosamente ci ha dato il suo consenso. Un'altra firma importante per le nostre pagine di cultura marinara. Con il "benvenuto" rinnoviamo a Giorgia Gessner la nostra gratitudine. (pubblicato da "Vela e Motore aprile 1970)



L'ESEMPLARE STORIA MARINARA DI MARY BLEWITT PERA

di **GIORGIA GESSNER**

"Io amo stare in barca. La barca diventa la mia casa, come il guscio per la chiocciola. Quando sono in crociera non vado quasi mai a terra, preferisco mangiare, dormire, ricevere gli amici a bordo, così come si usa da noi, in Inghilterra." (Mary Blewitt)

Avevo otto anni quando cominciai a navigare con mio padre. Allora lo yachting era assai meno diffuso di oggi, anche in Inghilterra: c'erano poche barche da diporto, ed erano barche scomode, attrezzate spartanamente. Nessuno aveva marinai a bordo e si doveva fare tutto da soli, compresa la cucina sui fornelli Primus. Ho imparato allora a considerare la vita di bordo come una vita di lavoro e di sacrifici; ho imparato ad amarla malgrado o forse proprio per questo. D'estate la mia famiglia ed io passavamo le nostre vacanze in barca, navigando nel sud

dell'Inghilterra, nel nord della Francia. Ero ancora una ragazzina quando cominciai a regatare da sola su un piccolo dinghy irrovesciabile. Poi, qualche anno più tardi, presi a partecipare a regate d'altura, sempre con mio padre. Il mio compito preferito era - ed è rimasto - di fare l'ufficiale di rotta. Fu così che imparai a carteggiare, per esperienza diretta. È molto importante, secondo me, imparare da giovani, e sulla base di esperienze pratiche".

È Mary Blewitt Pera (**foto**) che mi parla, un personaggio tanto noto nel mondo dello yachting che non ha certo bisogno di presentazioni. Discendente da una antica famiglia inglese, e addirittura dal famoso Samuel Pepys, uno dei massimi artefici delle fortune della Marina britannica (1633-1703), Mary Pera è una donna di mare nel vero senso della parola, schiva e schietta come solo i veri marinai sanno esserlo.

"Durante la guerra mi sono arruolata come ausiliaria in aeronautica, e vi sono rimasta sei anni, in parte all'estero, in Egitto e in Palestina, poi a Brindisi in Italia. E durante le ore oziose trascorse negli uffici mi sono dedicata alla lettura e allo studio dei testi di aeronautica: è così che ho imparato a capire la navigazione astronomica. Dopo la guerra ho preso la laurea in legge, come mio padre, pur continuando sempre a partecipare a numerose regate d'alto mare e a dedicarmi allo yachting. Non ero un'eccezione, da noi le donne che navigano, e navigano seriamente, sono assai più numerose di quanto non si creda. Durante una "transatlantica", ad esempio, eravamo quattro donne fra l'equipaggio, e lavoravamo tutte. Del resto a bordo è noioso non fare niente ed ogni navigazione è





Il libro di Mery Blewitt è stato un best-seller della letteratura nautica mondiale.

tanto più interessante quanto più impegnativi sono i compiti assegnati”.

“Qual è la differenza maggiore che lei ha riscontrato tra lo yachting italiano e quello tipicamente britannico?”.

“Direi che la maggiore diffusione della vela in Inghilterra rispetto all’Italia vada ricercata nelle origini stesse dello yachting, perché là è nato come sport di massa e fin da principio è stato praticato a tutti i livelli, con barche talvolta più che modeste, condotte dallo stesso proprietario e dai suoi familiari, mentre qui era uno sport di élite, riservato ai pochi che potevano permettersi barche lussuose ed equipaggi professionisti. Ora indubbiamente in questo campo c’è una netta evoluzione, principalmente dovuta alla crescente popolarità delle barche più piccole, soprattutto delle nuove classi V e VI I.O.R., che sono alla portata di molti sia come prezzi, sia come facilità di manovra. Ma perché la nautica d’altura raggiunga anche in Italia la diffusione inglese - o francese - occorrono non soltanto i porti, come tutti sanno, ma anche gli equipaggi, costituiti da giovani ben addestrati, entusiasti e disponibili. Questo degli equipaggi di giovani è qui in Italia un problema ancora tutto da risolvere, e la mancanza di qualche organizzazione tipo “pool” costituisce a mio avviso un freno non

indifferente alla diffusione delle regate d’alto mare”.

Ma ci siamo allontanati dal tema; ed ecco che Mary Pera continua il suo racconto: “dal ’46 al ’55 ha corso un’innumerabile serie di regate impegnative, parte con il grande Illingworth a bordo del Myth of Malhan, parte con Sir Myles Wyatt, commodoro e poi ammiraglio del RORC - colui che ha creato la Admiral’s Cup - su Bloodhound. E si tratta di tre Fastnet, una Bermuda Race, una Cowes-La Coruna, due La Rochelle, una Dover-Kristiansund, tutte regate oltre le quattrocento miglia, oltre a due Giraglie in Mediterraneo e a una miriade di gare più brevi.

Ma le esperienze di mare di Mary Pera non si fermano all’agonismo, e forse le sue avventure più belle, quelle che rievoca con maggior piacere, sono quelle di crociera, a zonzo per i mari con gli amici, quando non si è presi dall’ansia di arrivare, quando si possono godere appieno le gioie della navigazione. Crociere nel sud e nel nord, nell’Atlantico tempestoso e nel tiepido Mediterraneo, d’estate e d’inverno.

“La vita di bordo è affascinante soprattutto per i rapporti umani che si riesce a stringere con i compagni di navigazione, e per i compiti che ognuno svolge nell’interesse di tutti; la vela, le rotte, perfino la cucina, tutto ha un suo fascino e un suo preciso significato. Io amo stare in barca. La barca diventa la mia casa, come il guscio per la chiocciola. Quando sono in crociera non vado quasi mai a terra: preferisco dormire, mangiare e ricevere gli amici a bordo, come si usa da noi”.

A quelle meravigliose navigazioni Mary Pera alternava



I coniugi Gianni e Mary Pera a bordo di “La Meloria”.



Beppe Croce con Mary Pera durante una serata allo Yacht Club Italiano.

varie occupazioni a terra. Ed eccola per tre anni assistente editoriale del Journal of the Institute of Navigation; eccola negli archivi dell'Istituto Idrografico britannico, a capo del quale è il fratello Wyatt, dove consulta le carte nautiche dell'Ammiragliato - alcune risalgono addirittura al Cinquecento - per raccogliere dati e materiale che serviranno per la sua prima pubblicazione: « Surveys of the Seas », un manuale sulle carte nautiche inglesi.

Poi, nel '55 l'incontro con Gianni Pera. Gianni Pera era un ufficiale della Marina Italiana, che aveva lanciato l'idea di portare anche gli ufficiali di Marina a competere sulle piccole barche a vela, così come già avveniva in Inghilterra con i 24 piedi della RNSA (Royal Navy Sailing Association). Sotto la sua spinta sono stati costruiti i bellissimi RORC da regata della nostra Marina : Levriere, Cigno, Orsa Minore, Chiar di Luna, Artica II, Corsaro II, Stella Polare.

Mary Pera viene in Italia e continua con Gianni la sua straordinaria vita di mare, prima sul Santander poi su La Meloria. Di queste due belle barche, la prima disegnata da Rhodes la seconda

da Camper e Nicholson, vi presentiamo in queste pagine fotografie, piani e caratteristiche.

Nell'autunno del '66 Gianni Pera decide di farsi costruire una nuova barca accarezzando l'idea che potrebbe far parte di un'eventuale squadra italiana per l'Admiral's Cup e nell'estate del '67 La Meloria, varato due giorni prima, si piazza secondo nella regata Cowes-Dinard fra le oltre cento barche in gara.

Nel '68 Gianni Pera comincia a formare la sognata squadra, e con entusiasmo sin da novembre si dedica ad organizzarla. Ma improvvisamente, nel giugno del '69, a solo un mese dalla partenza per l'Inghilterra, Gianni Pera muore stroncato da un infarto. E Mary porta lei stessa a termine il difficile compito: affida La Meloria ad un valoroso equipaggio, e accompagna personalmente la squadra, composta come sappiamo oltre che dalla Meloria, da Mabelle di Serena Zaffagni e



“La Meloria” ha partecipato alla Admiral Cup 1969 con “Mabelle” e “Levantades”.

da Levantades di Beppe Diano, in Gran Bretagna, dove conquisterà un brillantissimo quarto posto assoluto in classifica finale.

Ora La Meloria è in vendita; Mary Pera senza Gianni vicino, non se la sente di continuare a regatare da sola. Vive a Roma, ma il suo pensiero corre ogni tanto alla sua barca che dondola all'ormeggio nel porticciolo

Duca degli Abruzzi di Genova in attesa di un nuovo armatore che sappia portarla a nuovi successi.

Mary Pera non ha tuttavia abbandonato lo yachting e se ne occupa attivamente sia come membro del comitato RORC, sia come membro della Commissione F.I.V. per l'Altomare.

Non possiamo concludere il nostro ritratto di Mary

Pera senza citare la sua attività nel campo della letteratura divulgativa dello yachting. Essa è infatti l'autrice, oltre che del citato manuale sulla cartografia dell'Ammiragliato, anche di due libri che hanno veramente costituito una pietra miliare in questo settore. Il suo "Celestial Navigation for Yachtsmen" (navigazione astronomica) uscito nel '50 è stato, ed è ancora, un best-seller mondiale, tradotto in tutte le lingue; anche "Navigation for Yachtsmen" (navigazione piana) ha avuto un gran successo. Il "Piccolo Manuale di Navigazione da Diporto" pubblicato in italiano dall'editore Mursia è un apprezzato miscuglio dei due libri riscritto interamente per il Mediterraneo.



Il "Santander" II classe RORC prima barca del coniugi Pera.

RITAGLI DI STORIA

Con un'impresa che sa di leggenda nel 1933 furono recuperate 6 tonnellate e mezzo d'oro e 44 di argento imbarcate sul piroscafo inglese "Egypt" affondato nel 1922 nel golfo di Biscaglia in seguito a collisione.

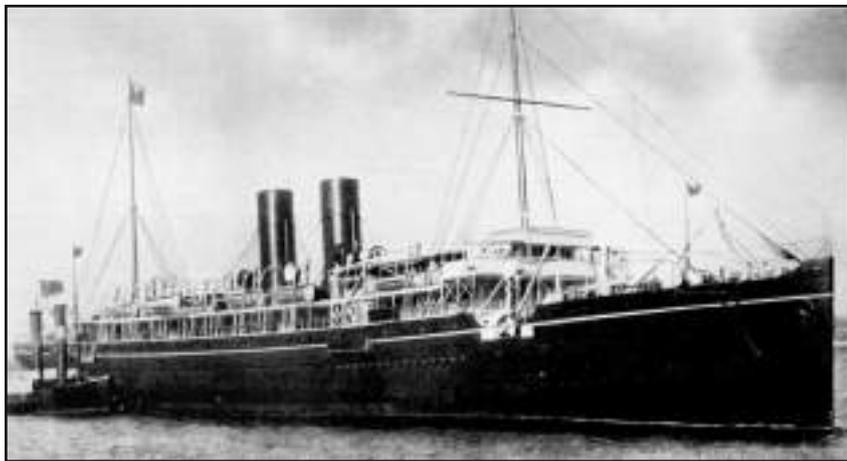
L'amico Claudio Ressmann ricorda su questo numero del NOTIZIARIO l'operazione portata a termine dalla Soc. SO.RI.MA di Genova con le navi "Artiglio" e "Artiglio II" e un gruppo di esperti palombari viareggini onore e vanto della marinera italiana.



Un tesoro in fondo al mare

di **Claudio Ressmann**

Nei primi decenni del secolo scorso era familiare per i *colonial* britannici una anziana ma confortevole nave passeggeri, la *Egypt* (foto), impiegata sulla linea Londra - Bombay: si trattava per lo più di ufficiali del British Army e di funzionari coloniali in viaggio verso le loro destinazioni in India e negli altri possedimenti britannici dell'Estremo Oriente.



Il 19 maggio 1922 la nave partiva da Tilbury (Londra); poteva trasportare 500 passeggeri, ma quel giorno ne ospitava soltanto 44. Gli altri sarebbero imbarcati durante la sosta a Marsiglia perché, terrorizzati dal mare grosso tradizionalmente affezionato a quel tratto di Atlantico, avevano preferito effettuare la prima parte del viaggio via terra. Una decisione assolutamente felice, anzi provvidenziale, perché l'*Egypt* il giorno

dopo la partenza, mentre si trovava in un zona di fitta nebbia, venne speronato dalla nave francese *Seine* e affondò in 20 minuti. Si salvarono 71 membri dell'equipaggio (su 291) e 16 passeggeri.

A Londra, nella grande hall dei Loyds la Lutine Bell fece sentire uno solo dei suoi lugubri rintocchi e la nave fu dichiarata "in perdita totale". Anche il carico, ovviamente, che era stato assicurato per un valore di poco superiore al milione di sterline (per l'esattezza 1.058.879).

Come si poteva giustificare una tale astronomica cifra per il carico di una vecchia nave le cui stive contenevano di solito le masserizie dei passeggeri e qualche cassa di mercanzia varia?

Molto semplice: perché quella volta erano state stivate 119 casse contenenti 1.089 lingotti d'oro, 37 cassette con 165.000 monete sterline (peso 5,5 tonnellate) e 1.229 losanghe d'argento per oltre 43 tonnellate destinate alle banche indiane.

Com'è facile immaginare la ghiotta preda non mancò di interessare subito le maggiori ditte europee specializzate nei recuperi marittimi, prime fra tutte la tedesca "Gotenbur Towing &



La nave-ricupero ARTIGLIO.

Salvage Company” e la francese “Union d'Enterprises Sous Marine”, ma dopo due anni di falliti tentativi, tutte si ritirarono e della vicenda non si sentì più parlare. Fino all'agosto 1929 quando l'agenzia londinese Sandberg & Swinburne diffuse una notizia che stupì non poco gli ambienti marittimi: la Compagnia genovese SO.RI.MA. (Società Ricuperi Marittimi) aveva stipulato il contratto con i Lloyds per il recupero del tesoro dell'*Egypt*.

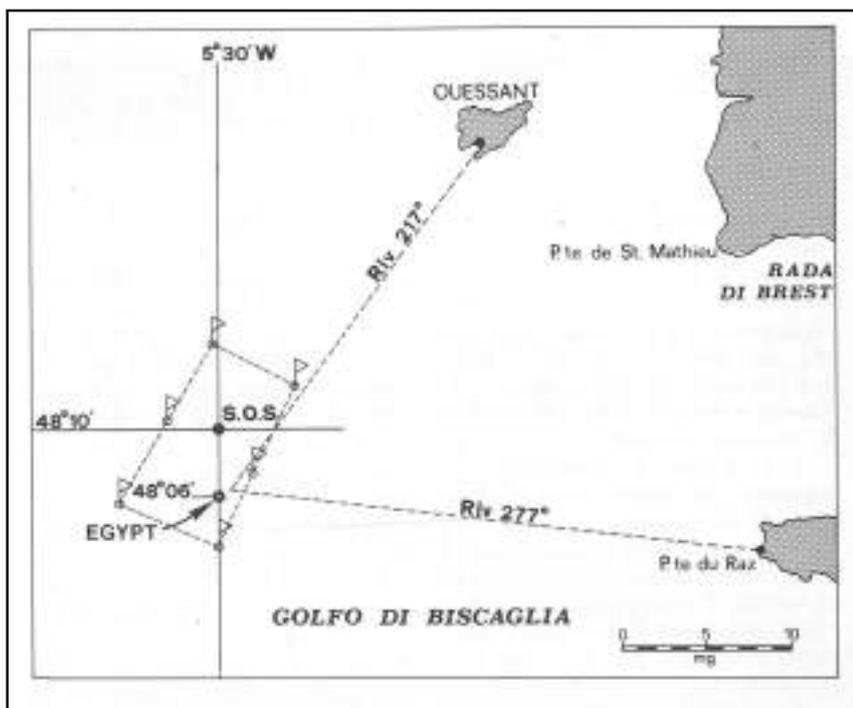
L'inizio di una straordinaria avventura

La Società Ricuperi Marittimi, fondata nel 1926 da un intraprendente e tenace imprenditore ligure, Giovanni Quaglia, dopo alcune operazioni di poco rilievo, era salita alla ribalta della notorietà internazionale per un recupero tanto audace quanto singolare effettuato con la nave *Artiglio*, un ex peschereccio da 283 tonnellate adattato a nave-recuperi. Si



trattava di estrarre il carico dalle stive della nave francese *Elizabethville*, affondata nel 1917 da un siluro tedesco a Belle Isle (nel nord ovest della Francia) su un fondale di 73 metri. Il carico era costituito da cinque tonnellate di zanne di elefante, pari ad un valore di avorio non inferiore al milione di franchi. L'operazione era stata resa possibile dal momento che la SO.RI.MA. si avvaleva di attrezzature sottomarine all'avanguardia: in particolare aveva sperimentato ed adottato in esclusiva per l'Europa gli scafandri per alte profondità inventati dalla tedesca Neufeltd & Kuhnke, modificati in seguito alle indicazioni del capo palombaro dell'*Artiglio*, il viareggino Alberto Gianni.

Per dare inizio alla nuova commessa, il 12 settembre 1928 l'*Artiglio*, sospendeva la sua attività a Belle Isle per raggiungere Brest ed iniziare le ricerche dell'*Egypt*, senza alcun indugio perché a partire dalla fine del mese di settembre le condizioni del mare non avrebbero consentito di proseguire ogni attività sottomarina nel golfo di Biscaglia.



Nella zona nelle immediate vicinanze dell'ultimo punto segnalato dall'*Egypt* il dragaggio venne effettuato col sistema "del grappio" che scorrendo sul fondo si sarebbe dovuto impigliare nel relitto. Dopo i primi tentativi ci si rese conto però che questo semplicistico sistema non poteva funzionare, il fondo tra l'altro era disseminato di scogli anche di grosse dimensioni e di ostacoli di ogni genere. Pertanto l'*Artiglio*, senza nulla poter concludere, fece rientro in Italia per la pausa invernale.

L'anno successivo i lavori ripresero questa volta con due navi: oltre all'*Artiglio*, il *Rostro*, una nave appoggio sempre della SO.RI.MA., per cui il dragaggio venne condotto "a sciabica" con le due navi che procedevano di conserva alla distanza di 7/800 metri trainando un cavo d'acciaio di 2.000 metri con la speranza di "incocciare" il relitto. Anche questo sistema si dimostrò però inadeguato per la difficoltà di mantenere rotte precise per via delle

forti correnti e per la frequenza con in cui il cavo si impigliava su ostacoli del fondo, obbligando i palombari a continue e snervanti immersioni.

Dopo un mese e mezzo le ricerche vennero sospese e l'*Artiglio* fu mandato di nuovo a Belle Isle a completare il recupero delle zanne.

Il 26 luglio la nave tornava a Brest con un carico di tre tonnellate d'avorio per un valore complessivo di circa un milione di franchi, mentre ormai la ricerca dell'*Egypt* era momentaneamente sospesa e rimandata all'anno successivo.

Finalmente!

Il 15 giugno 1930 davano fondo all'ancora a Brest ben tre navi della SO.RI.MA.: l'*Artiglio*, il *Rostro* e il *Raffio*, altra unità appoggio. Il metodo di dragaggio fu ulteriormente perfezionato e consisteva nel deporre anzitutto una fila di boe per delimitare esattamente il lato da rastrellare. Parallelamente alle boe procedevano le due unità trainando il cavo di rimorchio come il solito, ma con una innovazione: lo strascico, zavorrato in ciascuna estremità con pesi da quattro tonnellate, era sostenuto da 18 galleggianti che lo tenevano sollevato di 7/8 metri dal fondo.

Tale dragaggio di precisione durò fino al mese di agosto, senza risultati concreti, ma l'agganciamento di alcune strutture di altri scafi immersi fu la prova che il sistema era quello giusto. E così fu.

Il 20 agosto nel recuperare un delle boe spostate dalla corrente, si notò che il verricello incontrava una forte resistenza, come se il cavo, arando sul fondo, si fosse impigliato in un ostacolo di grandi dimensioni. Segnato il punto con una seconda boa, si procedette di forza al recupero della prima e si portò in superficie, tra un groviglio di ferri arrugginiti, la parte superiore di una gru per imbarcazioni, molto simile a quelle dell'*Egypt*.

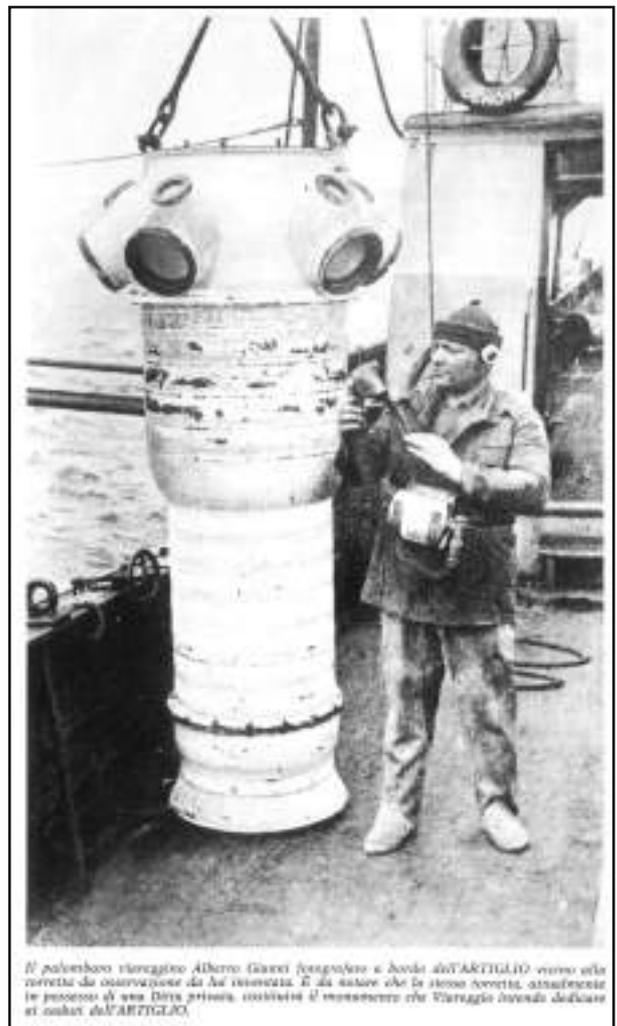
L'immersione di controllo, effettuata solo il giorno 29 per via delle proibitive condizioni del mare, confermò le supposizioni iniziali: L'*Egypt* era là, posato su un fondo di sabbia e di rocce piatte e scure a 25 miglia da Ouessant, a 32 da Point du Raz, 132 metri al di sotto del livello del mare.

La notizia, rimbalzata dalle Agenzie di stampa, fece il giro del mondo suscitando grande ammirazione per l'audacia dell'iniziativa, senza nascondere peraltro giustificate perplessità per la sua riuscita finale. Molti infatti ritenevano che la fase successiva del recupero, cioè la penetrazione nella camera blindata del tesoro a 132 metri sotto il livello del mare, sarebbe stata pressoché impossibile.

Lo smantellamento della fiancata

Purtroppo l'*Artiglio* non avrebbe più potuto partecipare al recupero perché, prima di rientrare in Italia per la consueta sosta invernale, fu mandato da Brest a Quiberon a demolire il piroscafo *Florence* affondato nel 1918 con un carico di munizioni. Nonostante la lunga permanenza in acqua gli esplosivi erano ancora inaspettatamente attivi e durante i lavori esplosero simultaneamente provocando l'affondamento dell'*Artiglio* e la morte dei 18 uomini dell'equipaggio, tra i quali Alberto Gianni, Alberto Bargellini e Aristide Franceschi, palombari di fama internazionale. Fu un duro colpo per la SO.RI.MA. che durante lo stesso inverno provvide a sostituire l'"ammiraglia" con un ex peschereccio da 385 tonnellate al quale fu dato il nome di *Artiglio II*.

Le operazioni ripresero il 24 maggio 1931 con la sostituzione delle boe lasciate l'anno precedente e la posa di altrettante sei che sarebbero servite a tenere la nave ormeggiata nell'esatta posizione richiesta dai lavori mediante cavi



Il palombaro salvaggio Alberto Gianni (a sinistra) e bordo dell'ARTIGLIO vicino alla zanna da recuperare di cui è scaturita. È da notare che lo stesso corrotto, attualmente in possesso di una Ditta privata, costituisce il monumento che salvaggio è stato dedicato al nome dell'ARTIGLIO.

d'acciaio la cui tensione poteva essere regolata con i verricelli di bordo.

Sin dalla prima immersione apparve chiaro che per raggiungere la “camera del tesoro” sarebbe stato necessario smantellare parte della fiancata del relitto, le cui lamiere, tra l'altro, risultarono di spessore doppio rispetto quello impiegato normalmente per una nave passeggeri. Pertanto fu necessario ricorrere all'impiego di cariche esplosive. Furono realizzate sotto forma di tubi metallici riempiti di trinitrotoluolo e sigillati con cera di paraffina, una volta collegato il detonante al cavo elettrico. La carica doveva esser collocata esattamente in un punto prestabilito dello scafo facendo affidamento solo sulle indicazioni fornite dal palombaro presente nella torretta subacquea. Come si può facilmente immaginare, si trattava di una sequenza di operazioni delicate e rischiosissime effettuate a oltre 130 metri di profondità.

Nonostante il maltempo i lavori si svolsero da maggio fino al 12 dicembre con risultati molto positivi: erano state smantellate le sovrastrutture, tagliati tre ponti e si era creata nello scafo una apertura di circa 30 metri per 16, per una profondità di 10 metri, per ottenere la quale erano stati impiegati 5.500 kg di trinitrotoluolo.

Il tesoro!

Il lavoro venne ripreso nella primavera del 1932. Sull'*Artiglio II*, tra l'altro, erano state imbarcate alcune benne appositamente progettate tenendo conto delle caratteristiche del carico da recuperare.

Il 9 giugno si riuscì a forare l'ultimo tratto di lamiera sul soffitto della “camera del tesoro”. La via era ormai libera per la benna, che incominciò a rovesciare sul ponte dell'*Artiglio II* dapprima chiodi, bottiglie, stracci, poi resti di cassette di legno ed infine le prime monete e pacchetti di banconote. Si era sulla via giusta: la camera del tesoro era a portata di mano.

Il 22 giugno la decisiva conferma quando tra le ganasce comparvero due lingotti d'oro. Si interruppe il lavoro, si recuperò Giovanni Lenci, il palombaro in quel momento al lavoro in immersione e, issata la bandiera nazionale sull'albero più alto, furono commemorati i componenti dell'equipaggio dell'*Artiglio*, che con il loro sacrificio avevano spianato la via del successo. Erano presenti anche il presidente della SO.RI.MA. Giuseppe Quaglia, il rappresentante dei Lloyds, Mr. Beck e il giornalista David Scott, inviato del Times, che in seguito avrebbe scritto un libro con vibranti accenti apologetici su questa singolare avventura di mare.

Le pessime condizioni atmosferiche consentirono soltanto due giorni di attività che portarono al recupero di 182 lingotti e 860 monete per un valore di 190.000 sterline, subito dopo trasportati direttamente a Plymouth, prima del rientro in Italia.

Il 29 giugno la nave era di nuovo al lavoro conclusosi felicemente nell'ultima decade di ottobre. Al termine l'*Artiglio II* sbarcò, sempre a Plymouth, l'altra parte del tesoro; complessivamente erano stati recuperati 900 lingotti d'oro, 132.000 sterline-oro e 1.200 verghe d'argento per un valore di 730.000 sterline. Un primato assoluto.

Il 3 novembre la nave lasciò definitivamente le acque atlantiche per rientrare a Genova.

Il successo della SO.RI.MA. meritò i più favorevoli commenti da parte della stampa mondiale: il lusinghiero “*Strongher than the sea*” (più forti del mare) era l'epiteto più ricorrente nei reportage sui protagonisti di questa impresa tutta italiana realizzata ai limiti delle umane possibilità. Di questo eccezionale primato mondiale unico nel suo genere oggi invece nel nostro Paese, *more solito*, ce ne siamo un po' dimenticati, forse perché tutto è successo in anni a dire poco scomodi. (Claudio Ressimann)



Sbarco nel porto di Plymouth delle casse d'oro recuperate sull'Egypt

Analogamente ai remi, cavi, ancora, sassola, il mezzomarinaio non è considerato dotazione obbligatoria dal codice della nautica da diporto (DM 146/2008), ma una volta imparato a padroneggiare il suo corretto utilizzo è utile in tante occasioni.

Alighiero o mezzomarinaio

Maurizio Elvetico

Fino alla metà del Settecento non esisteva un attrezzo come quello che conosciamo, impiegato per facilitare le manovre di ormeggio e disormeggio o per accostare o scostare le imbarcazioni. Si impiegavano semplici aste con la punta in metallo simile alla *picca*, un'arma in uso fino agli inizi del Seicento costituita da una punta metallica di varie forme montata su un'asta di legno molto lunga, fino a 6 metri.

Sulle imbarcazioni l'asta della picca era ovviamente di minore lunghezza, nota come *mezza picca*.

Ma chi impiegava a bordo questi attrezzi? Nel Trecento ogni galea aveva otto prodieri e sei *alighieri*, quest'ultimi incaricati all'uso dell'asta che pertanto era anch'essa nominata *alighiero*.

Non sappiamo l'etimo della parola *alighiero*; qualche autore ipotizza una derivazione germanica, come combinazione di *halm*, asta e *ger dardo*, lancia.

Di origine toscana è invece il termine più moderno di *mezzomarinaio*, probabilmente derivato da quella mezza picca medievale o dal fatto che l'alighiero era, a tutti gli effetti, un mozzo, un giovane di poca esperienza.

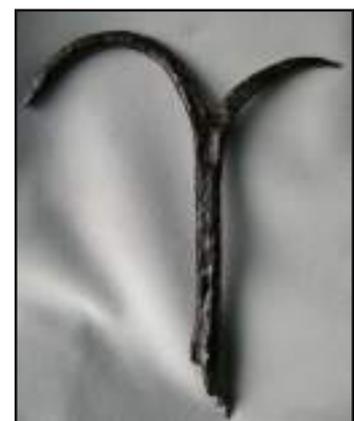
Nella vita di bordo i ganci di qualunque forma sono sempre stati elementi indispensabili al pescatore come al marinaio.

È presumibile che un grosso e robusto uncino in metallo venisse montato



all'estremità di un'asta tra il '500 e il '600 quando si ebbe un incremento nell'attività di pesca delle balene, soprattutto da parte degli olandesi che appresero i segreti del mestiere dai baschi. Tale ipotesi potrebbe essere confermata dal termine *gaffa* che avrebbe origine dall'olandese *gaffel*, forca. L'attrezzo veniva impiegato per tirare a bordo i pesci di grossa taglia. Non è difficile immaginare un successivo impiego dell'uncino come attrezzo per facilitare l'accosto delle barche. Una data certa non esiste ma si può apprendere che il gancio di accosto fosse già presente dalla seconda metà del Settecento.

In entrambi i casi i francesi adottarono il termine *gaffe*, gli italiani *gaffa* e gli spagnoli *gafa*. Gli inglesi per distinguerli li designarono con i termini *whale-hook* e *boat-hook* (*hook* è il gancio, l'uncino).



Se il termine *alighiero* è il più antico, senz'altro italiano, *gaffa* è generico tanto che è in uso il più specifico *gancio d'accosto*, ma quello oggi più comune è il livornese *mezzomarinaio*, che comunque privilegia un'origine italiana e ciò non è peccato.

Da tempo la tecnologia ha migliorato l'alighiero rendendolo più leggero, robusto, telescopico e con nuove funzioni come quella di un originale mezzomarinaio, soprannominato dagli inglesi *Hook & Moor* (letteralmente aggancia e ormeggia), capace di passare anche una cima in un anello.



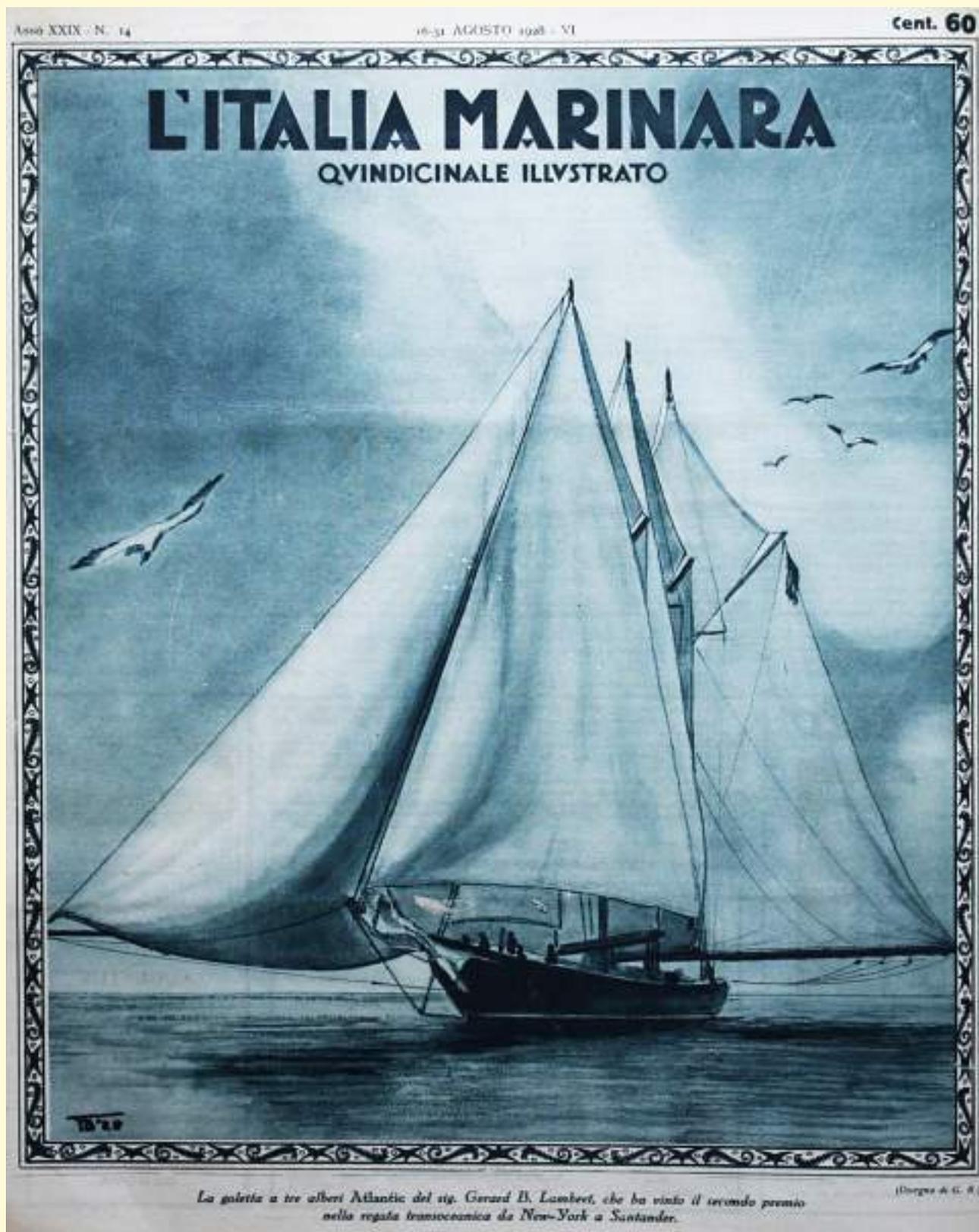
Mezzomarinaio del 1800



Mezzomarinaio Hook & Moor

LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE

Copertina "L'ITALIA MARINARA" 16/31 agosto 1928 (16-31 luglio 1928).



La goletta a tre alberi "Atlantic" del sig. Gerard B. Lambert che ha vinto il secondo premio nella regata transoceanica da New York a Santander (16-31 luglio 1928).