



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° 61

NOTIZIARIO ON-LINE

Settembre 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|---|--------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Topo di biblioteca | pag. 14 |
| • Elogio a Belloni | pag. 2 | • Come gioielli i Kerkira | pag. 17 |
| • Un uomo controcorrente | pag. 3 | • Gilberto Colombo | pag. 20 |
| • Caro, vecchio sestante | pag. 5 | • Topo di biblioteca | pag. 23 |
| • Società di Navigazione Lloyd Italiano | pag. 6 | • Le Copertine della Rivista LNI | pag. 24 |

EDITORIALE

La Redazione ha deciso di non saltare l'uscita di fine agosto e di mantenere la pubblicazione di dodici numeri per anno. Nel 2016, infatti, sono stati numerosi gli appelli dei lettori che aspettavano un numero che, per permettere le ferie anche a noi, uscì in un numero unico nel mese successivo. Interpretando il desiderio calorosamente manifestato eccoci puntuali su i vostri schermi e sulle vostre stampanti . . . per chi ha la vecchia passione per la carta stampata.



*"Lulworth" Big Gaff Class Cutter inglese del 1920 completamente restaurato a Viareggio nel 2006.
(foto di Francesco Rastrelli)*

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

Il Direttore del CSTN, generale Antonio Gagliardo, al rientro dalla sua programmata circumnavigazione a scopo scientifico ed ambientalistico attraverso i Parchi Marini Nazionali del Tirreno Centrale, appresa la notizia della fine del carissimo amico Franco Belloni ha voluto immediatamente esternare la sua sentita partecipazione alla dolorosa perdita che ha colpito tutto il CSTN. Ecco il suo comunicato che doverosamente pubblichiamo.

Elogio a Franco Belloni

Non ho avuto il piacere di conoscere di persona Franco Belloni, ma i suoi scritti e le sue qualità di giornalista e scrittore in materia di vela e più in generale di temi di tradizioni marinare, raccontate su di lui recentemente anche da Paolo Rastrelli, da Carlo Rolandi e da Fabio Colivicchi nella circostanza della sua dipartita su questo giornale, sono pienamente esaustive per un meritato elogio alla memoria.

La sua capacità a descrivere fatti di vela, e la sua bravura di giornalista accorto ed informato costituiscono un'icona per tutti noi e si ergono come alfieri di elevato spessore professionale e deontologico in materia, tanto da guadagnarsi una considerazione di alto livello, sul piano nazionale ed internazionale.

Oltretutto, egli con Paolo, Carlo ed altri esponenti del mondo della marineria tradizionale ed attuale hanno dato luogo alla creazione del Centro Studi di Tradizioni Nautiche di Napoli, di cui mi onoro di esserne il direttore, pro tempore.

Per non essere ripetitivo e, oltretutto tardivo nell'indulgere in un più ampio articolo, mi limito a rivolgere questo mio pensiero alla sua memoria per ringraziarlo vivamente per quello che ha fatto sia per raccontare al grosso pubblico gli eventi della vela italiana sia per essersi prodigato con impegno, dedizione e capacità al CSTN.

Antonio Gagliardo

LEGA NAVALE ITALIANA



**LA PIÙ GRANDE BIBLIOTECA D'ITALIA ESCLUSIVAMENTE DEDICATA AL MARE
CONSULTABILE ON LINE SUL SITO WWW.CSTN.IT**

oltre 6000 volumi, 15000 numeri delle principali riviste del settore nautico, archivio fotografico, documenti, laboratorio modellismo. . .

**DIFFONDETE IL "NOTIZIARIO CSTN" SEGNALANDO GLI E-MAIL DEGLI INTERESSATI A:
redazione@cstn.it**

PERSONAGGI

Da quando aveva avuto problemi alla vista Franco Belloni non scriveva più ed insieme avevamo preparato un lungo elenco dei tantissimi articoli da lui scritti per varie riviste del mondo nautico con le quali ha collaborato per poterli replicare e farli conoscere a chi non li ha mai letti. Continueremo così a leggere i suoi scritti e sarà come averlo ancora con noi. Questa volta, nella gallerie dedicata ai personaggi del mondo velico, troviamo il profilo di un geniale progettista ed anche valido timoniere che corrisponde a Giulio Cesare Carcano. Grazie Franco, continua a stupirci! (da "Arte Navale" n° 33 dic.2005/Gen. 2006)



UN UOMO CONTRO CORRENTE

di **Franco Belloni**

Giulio Cesare Carcano è stato un uomo eclettico con interessi professionali e sportivi in diverse discipline dove, in tutte, ha ottenuto successi e riconoscimenti. Carcano era nato a Milano il 20 novembre 1910 dove si laurea in ingegneria per poi trasferirsi nel 1936 a Mandello del Lario, sul lago di Como, dove entra a far parte dello staff tecnico della Moto Guzzi coordinando le attività tecniche e progettuali particolarmente nel settore sportivo. Nel dopoguerra è capo del reparto corse e dal 1947 al 1957 i progetti e le realizzazioni motoristiche progettate permettono alla Moto Guzzi di mantenere una posizione prevalente nel campo motociclistico. Con il ritiro della Guzzi dalle corse, Carcano è trasferito alla progettazione di serie dove con i suoi collaboratori Cantoni e Todero realizzano delle ineguagliabili moto. La straordinaria 8 cilindri e il motore bicilindrico a V di 90° sono i suoi progetti più importati. Nel 1966 con la drastica riduzione del personale, la Guzzi perde contemporaneamente oltre Carcano anche Cantoni, due tra i più importanti e capaci progettisti che la Guzzi abbia mai avuto. E da allora si dedica alla progettazione d'imbarcazioni a vela da regata, pur conservando il ricordo della Guzzi definendo la sua esperienza "meravigliosa e irripetibile".



Nella progettazione delle barche a vela debutta nel 1960 con il 5.5 metri S.I. **Volpina (foto)**. Tutte le sue barche di questa classe si chiameranno così. A chi gli chiedeva l'origine di questo nome Carcano sornionamente rispondeva: "È il soprannome di una bella ragazza di Como, una di quelle ragazzine con il naso all'insù. E mi hanno garantito che porta fortuna". Otto sono i 5 metri S.I. progettati dal 1960 al 1969: i suoi cinque *Volpina*, *Manuela* di Beppe Croce, *Violetta V* di Gino Alquati e, infine, *Volpina VI* mai costruito. Sono tutte barche innovative e contro corrente che hanno permesso a Carcano di farsi notare e difendere i nostri colori. Infatti, con i suoi *Volpina* è stato lo sfidante italiano, scelto attraverso selezioni, alla Coppa di Francia nel 1961, 1963 e 1964. alla Coppa d'Oro nel 1961 e 1962 e alla Coppa d'Italia nel 1963. Nel 1966 ha vinto a La Baule il campionato internazionale di Francia dei 5 metri S.I.

Che cosa era la vela per Carcano? In una sua lettera del dicembre del 1994 mi scrive: "Come velista il 5.5 metri S.I. mi procurò molte soddisfazioni ed è una barca molto sensibile alle regolazioni e piacevole,

quando è a punto, per il timoniere. Ho avuto peraltro altre esperienze con lo Star, il 6 metri S.I. (negli anni Cinquanta aveva acquistato il *Violetta II*. l'ultima barca della classe costruita in Italia) e il Soling. Il 6 metri è certamente al "top" della soddisfazione per il timoniere che poteva essere assistito da un membro dell'equipaggio nel pozzetto posteriore. Inoltre, i tre membri dell'equipaggio nel pozzetto anteriore potevano agevolmente controllare genoa e spinnaker.

Nel 5.5, con tempi duri, i due membri dell'equipaggio erano talvolta in difficoltà. Lo Star è stato il mio primo amore agonistico. Il mio *Genzianella* 1426 era del 1937 e mi procurò allora grande gioia. Il Soling, col quale partecipai a molte importanti regate in Italia e all'estero, era 'il 5.5 dei poveri' come lo definì il grande Louis Noverraz".

Dopo i 5.5 Carcano si interessò delle classi IOR spaziando dalla V alla I classe. Progettava per amici barche che dovevano piacere a lui. "Come progettista - ricordava Carcano - la formula IOR mi affascinava perché permetteva soluzioni varie e originali". I nomi di alcune delle sue barche delle classi IOR? *Villanella*, vincitrice nel 1971 a Sanremo della Two Ton Cup, *Vanila*, *Vanessa*, *Viola*, *Vinca* e *Vihuela*.

Carcano partecipò con Beppe Croce ai primi contatti per una sfida italiana alla Coppa America incontrando il presidente degli Stati Uniti John F. Kennedy. Ma allora, nel 1962, i tempi non erano ancora maturi.

Ricordiamo le cariche sportive. Nella International Star Class Yacht Racing Association (ISCYRA) è stato per molti anni segretario del XIV Distretto (Italia e Grecia), Rear Commodore nel 1991 e 1992, membro dell'International Governing Committee (IGC) dal 1981 al 1986 e del Judiciary Board dal 1987 al 1994. Nella Federazione Italia Vela fu consulente della Commissione Tecnica dal 1969 al 1976, membro della Commissione Altomare dal 1977 al 1984 e del Comitato d'Onore dal 1993.



Il progettista: un signore! Un progettista di moto, è il padre del V7 Guzzi. Entrò in Guzzi a 26 anni, progettista eclettico si distinse in mezzi da canottaggio e soprattutto in una serie di 5.50 S.I. Ho navigato sui suoi Violetta (ex Twins). L'ho conosciuto la prima volta quando era membro di giuria con gli ammiragli Straulino, Giuriati & C. al premio Barca per il TCI nell'ormai lontano 1973. Giulio Cesare Carcano non si scandalizzò per le forme (allora) anticonvenzionali di carena del LIMIT. Le qualità nautiche celebrate da Straulino, nonostante l'aspetto "particolare" fecero il resto.

Caratteristica curiosa delle barche di Carcano: nomi sempre con la V (Viola, Veronica, Viva, Villanella, Violetta, Vanessa, Vanilla - nella foto- ecc. che fosse un link alle architetture di motore che aveva "inventato", vedi il V7 Guzzi?...) Chi sa, parli! La barca: il Villanella è costruita in lamellare incrociato di mogano kaya ad Anzio da Gallinari. Era il sistema costruttivo più leggero dell'epoca. Derivava da studi fatti per realizzare lance di salvataggio lanciabili in mare da aerei del SAR durante la seconda guerra mondiale. Carcano, come Sonny Levi nella motonautica sportiva, saranno i portabandiera di questa tecnica costruttiva di cui i Fratelli Gallinari di Anzio divennero un punto di riferimento internazionale. Villanella, barca

estrema, vince la Two Ton Cup (una level class che non avrà il successo delle altre Ton Cup) contro i tradizionali S&S e C&C fino ad allora standard di quella level class. Villanella, imbattibile con arie tese e andature portanti, in crisi con ariette e di bolina. Barca che, come quasi tutte quelle di Carcano, pagava un rating IOR altissimo, ma incredibilmente veloce e divertente nelle sue condizioni ottimali. Nel 1978 alla Settimana delle Bocche, con OFF LIMITS un VII Classe IOR la raggiungemmo fuori Mortorio dopo poche ore di regata in bonaccia: Davide contro Golia. E già a scattare foto ricordo...

C'erano le forme che verranno per gli ultra leggeri, ma forse i materiali disponibili non permettevano maggiori prestazioni: erano ancora di là da venire i compositi avanzati, le fibre esotiche ecc. La grande stabilità di forma contribuì ad alcuni spettacolari disalberamenti. Una serie di barche uniche, di cui Villanella è una delle più significative, ora scafi da collezione. (da www.sailing&travel.it)

Per spezzare un silenzio che dura da troppo tempo e fare sentire ancora ai nostri lettori che il comandante Giancarlo Basile è sempre pronto a collaborare con il "Notiziario CSTN" gli abbiamo chiesto l'autorizzazione a pubblicare un suo recente scritto apparso nella rubrica "Parola di skipper" a lui riservata sulla rivista Bolina di settembre 2017.



CARO, VECCHIO SESTANTE

di **Giancarlo Basile**

Il sestante ormai è in disuso e, anche se per un paio di secoli era stato uno strumento essenziale per la navigazione d'alto mare avendone migliorato molto la precisione, oggi è conosciuto e talvolta ancora impiegato da uno sparuto numero di marinai, più che altro per una soddisfazione personale.

Eppure ha un pregio indiscutibile. non dipende dall'elettronica, né dai satelliti che l'uomo ha lanciato e che girano attorno alla terra finché lo vuole lui, è l'unico strumento alternativo per poter stabilire la propria posizione in alto mare con la dovuta accuratezza avvalendosi degli astri, e per questo motivo non sarebbe male se almeno chi va in giro per il mondo lo adoperasse ancora.



Non a caso sia negli Istituti Nautici che all'Accademia Navale la navigazione astronomica è ancora insegnata.

Il sestante è uno strumento a doppia riflessione per misurare gli angoli tra due oggetti, in particolare le altezze degli astri sull'orizzonte, che utilizza il teorema di ottica secondo il quale un raggio luminoso riflesso due volte nello stesso piano da due specchi perpendicolari al piano viene deviato di un angolo che è il doppio dell'angolo fra i due specchi. Il sestante è costituito da una robusta armatura a forma di settore circolare dell'ampiezza di un sesto dell'angolo giro, cioè di 60° da cui il nome. Al vertice del settore è incernierato un braccio, detto alidada, solidale con uno specchio e un indice che mostra l'angolo, da 0° a 120°, della graduazione impressa sull'arco del settore.

I primi dell'angolo possono essere letti, e i due decimi apprezzati. su un rullo portante la graduazione da zero a 60°.

Il raggio luminoso riflesso da questo specchio viene riflesso da un secondo specchio fisso, solidale con il settore, e viene inviato all'occhio dell'osservatore. Lo specchio fisso occupa la metà destra della superficie, mentre la metà sinistra è trasparente: con questo sistema l'osservatore potrà vedere direttamente l'orizzonte a sinistra e l'astro riflesso due volte a destra.

Davanti ai due specchi sono disponibili vetri colorati per attenuare la luce del sole. Per misurare l'altezza di un astro si porta a zero gradi l'alidada e si riguarda l'astro che apparirà sia direttamente sia con l'immagine doppiamente riflessa. Abbassando il sestante e contemporaneamente spostando in avanti l'alidada, liberata dalla cremagliera del settore mediante due levette, si porta l'immagine dell'astro riflesso sull'orizzonte che a un tratto apparirà.

Agendo sul sestante con piccoli movimenti oscillatori, si vedrà l'astro riflesso compiere brevi archi di cerchio che, mediante il rullo dei primi, si potranno portare a tangenziare l'orizzonte. Quando si è certi di aver tangenziato perfettamente l'arco descritto dall'astro sull'orizzonte si prende nota dell'ora, minuti e secondi e si legge l'altezza osservata.

Per ottenere l'altezza vera verrà poi apportata la correzione strumentale (il "gamma" del sestante) e tre correzioni fornite dalle Effemeridi Nautiche, pubblicazione annuale dell'Istituto Idrografico della Marina.

Terza puntata della straordinaria storia delle compagnie oceaniche italiane a cavallo della fine dell'800 e prima metà del '900 curata da Giuseppe Peluso e che il Notiziario pubblica in esclusiva. Con una descrizione dettagliata e piacevole da leggere le vicende e i passaggi di proprietà, azionari e di navi, affascinano il lettore anche non competente.



Società di Navigazione Lloyd Italiano

La terza compagnia assorbita dalla Navigazione Generale Italiana Con accenno alla “Ligure Brasiliana” e alla “Transatlantica”

di **Giuseppe Peluso**
(terza puntata)

Abbiamo già visto come Erasmo Piaggio nel 1885, per rispondere all'iniziativa di Florio e Rubattino, sia costretto ad avviare la dismissione della sua flotta nonostante un tentativo di alleanza, risultato poi vano, con l'armatore Edilio Raggio.

In cambio ottiene, dalla “Navigazione Generale Italiana”, una corposa partecipazione azionaria al capitale della grande compagnia, la direzione del compartimento di Genova, e infine la carica di amministratore delegato.

Nel contempo Erasmo crea la “Società Esercizio Bacini” di Genova, fonda un grande cantiere navale a Riva Trigoso e molteplice altre attività industriali e finanziarie.

Il 7 novembre del 1904, dopo venti anni, lascia la "Navigazione Generale" e con la collaborazione dei suoi quattro figli, Carlo, Amedeo, Giuseppe e Rocco, crea una nuova Società, il "Lloyd Italiano", con l'intento di gestire il trasporto emigranti sia sulle rotte del Nord che su quelle del Sud America [1].

Per la linea del Nord America Erasmo Piaggio commissiona al cantiere “Società Esercizio Bacini” di Riva Trigoso, di cui egli stesso è uno dei maggiori azionisti, un gruppo omogeneo di quattro piroscafi che, per la particolare onomastica, diventano noti come "Classe Stati Americani".



foto 1

Modeste unità lunghe 116.20 mt, larghe 14.65 mt, due alberi, due fumaioli, due eliche e 14 nodi di velocità che trasportano 25 passeggeri di prima classe e 1600 emigranti in terza. Ovvero migliaia di coraggiosi emigranti, pieni di speranze, costretti a viaggiare nelle stive delle merci trasformate in dormitori.

Il piroscafo *Florida* [2], in servizio dal 1905 al 1911, di 5.018 tonn, è varato il 23 giugno 1905 e consegnato nel seguente settembre. Il 18 parte per il primo viaggio sulla rotta Genova - Napoli - Buenos Aires e il 15 novembre inizia la Genova - Napoli - Palermo - New York.

Il 23 gennaio 1909 al largo di Nantucket, a causa di uno spesso banco di nebbia, sperona il piroscafo *Republic* della “White Star Line”, affondandolo. Il *Florida* ha la prora squarciata dalla collisione e, per limitare l'entrata diretta dell'acqua, sullo squarcio è steso un grande telone e sono immediatamente chiuse le paratie di prora. Prima dell'affondamento il *Republic* è in grado di lanciare il primo “S.O.S.” marittimo al mondo con il telegrafo di Marconi di cui è dotato. Il *Florida* riesce, con i propri mezzi, a raggiungere il porto di New York dove è immesso in bacino per le riparazioni.

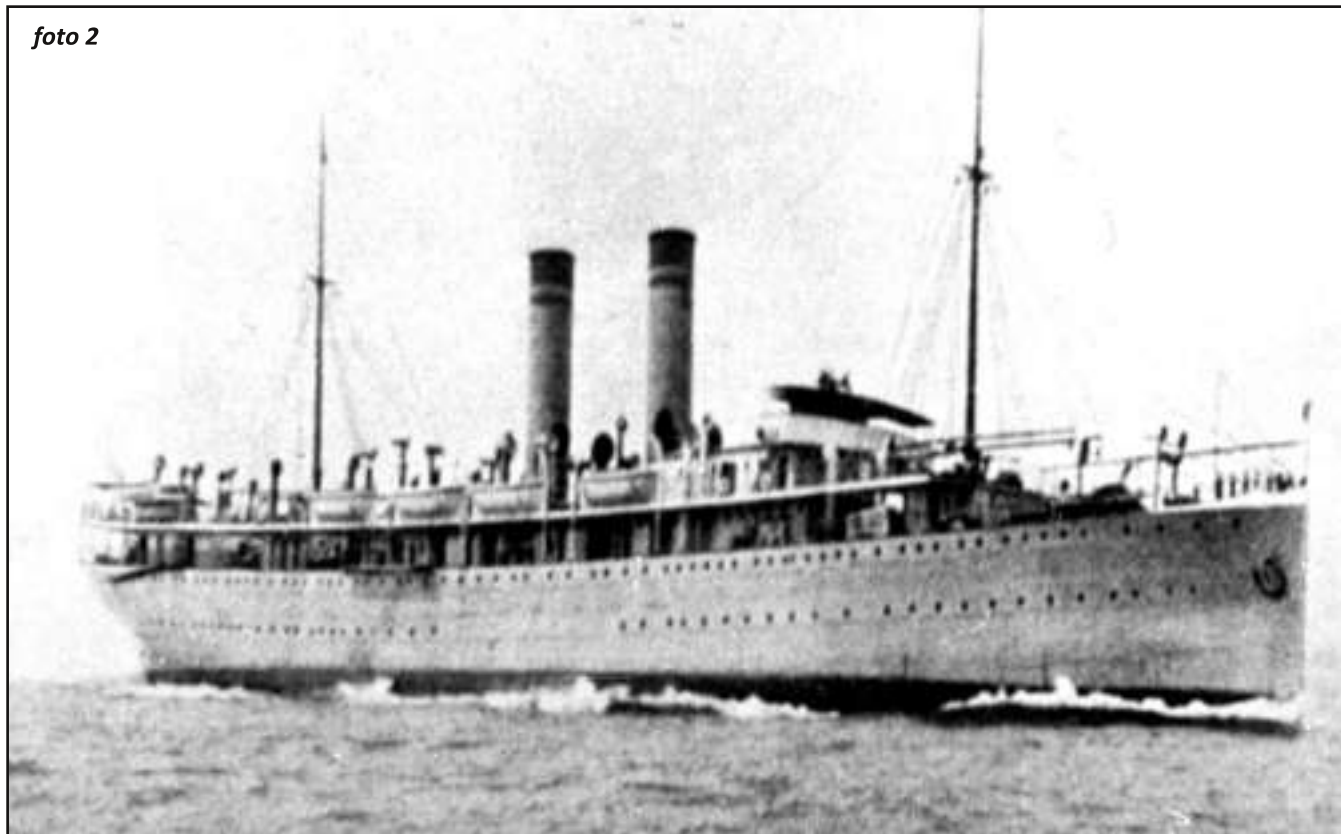
In seguito la sua prima classe di lusso è abolita per far posto ad una più modesta e capiente seconda classe. Il suo ultimo viaggio

per il Lloyd Italiano inizia il 20 aprile 1911 con partenza da Genova per Palermo, Napoli e New York. Nello stesso anno il *Florida* è ceduto alla “Compagnia di Navigazione Ligure Brasiliana” dell'On. Gavotti di Genova, che gli cambia il nome in *Cavour* destinandolo ai viaggi con il Sud America. Nel 1914 la “Ligure Brasiliana” confluisce nella neo costituita “Compagnia Transatlantica Italiana” ed anche il *Cavour* passa a questa società.

Il 12 dicembre 1917 ha una collisione con l'incrociatore ausiliario italiano *Caprera* e questa nuova sciagura causa il suo naufragio.

Il piroscafo *Indiana* [3], in servizio dal 1905 al 1917, di 4.996 tonn varato e consegnato il 10 ottobre 1905. Il 29

foto 2



ottobre parte per il viaggio inaugurale Genova - Napoli - Buenos Aires e il seguente 5 febbraio inizia sulla tratta Genova - Napoli - New York.

Nel 1911 anche la sua prima classe è modificata in seconda e il 17 maggio 1913 fa il suo ultimo viaggio a New York per poi essere trasferito sulle rotte per il Sud America. Nello stesso 1913 è noleggiato alla appena fondata "Società Nazionale dei Servizi Marittimi".

Scampato alla Prima Guerra Mondiale nel 1918 è ceduto alla "Navigazione Generale Italiana" che, dopo aver effettuato importanti lavori di rifacimento, lo ribattezza *Romania*.

Nel 1924 è rivenduto alla "Sitmar Line" di Genova ed è poi demolito nel 1928.

Il piroscafo *Luisiana* [4], in servizio dal 1906 al 1917, di 4.983 tonn, varato nel 1905. Di regola percorre la rotta Genova-New York, ma serve pure le nazioni del Sud America, come il Venezuela, il Brasile, l'Uruguay e l'Argentina. Il suo ultimo viaggio per New York lo effettua nel 1913.

Molte fonti riferiscono che il 2 febbraio 1917 è silurato da un sommergibile tedesco al largo di Almeria, in Spagna, mentre sta compiendo un viaggio fra Buenos Aires e Genova, ma gli specializzati siti dedicati agli U.Boot non citano questo episodio. Probabilmente si è trovato in vicinanza della costa chiamata 'Culo de Perro', vicino a Guardias Viejas, dove molti piroscafi si sono "aggrappati" alle distese scogliose. Vani sono i tentativi di salvataggio e, durante una successiva tempesta, scivola via; le parti rimaste fuori dall'acqua sono smantellate direttamente in situ.

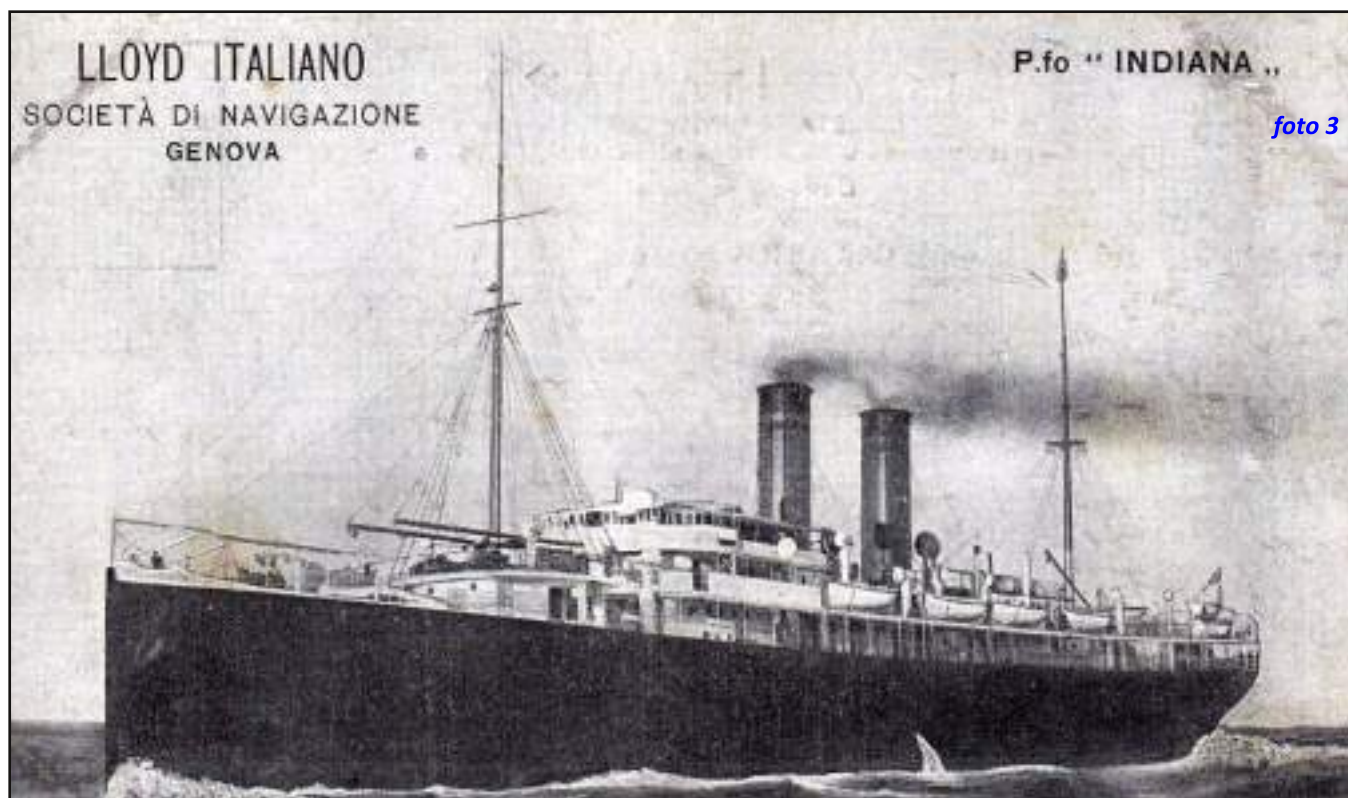
Il piroscafo *Virginia* [5], in servizio dal 1906 al 1914, di 5.181 tonn, varato il 19 settembre 1906. L' 8 ottobre 1906 fa il viaggio inaugurale Genova - Napoli - New York e continua a coprire questa linea sino al 1° marzo 1911, data di partenza per l'ultimo di questi viaggi. Nel 1911 è venduto alla "Società Ligure Brasiliana" cambiando il nome in *Garibaldi*; nel 1914 è trasferito alla "Transatlantica Italiana" e nel 1925 è ceduto alla "Compagnia Italiana Transatlantica" (CITRA). Il 2 agosto 1944, mentre è all'ormeggio nel porto di Genova, è bombardato durante un attacco aereo ed affondato.

Nel 1946 è recuperato e demolito.

In contemporanea all'ordinazione dei quattro nuovi piroscafi classe "Stati Americani" il "Lloyd Italiano", per una veloce immissione in servizio sulla rotta sudamericana, acquista in Gran Bretagna due transatlantici; uno appena prima che sia varato e l'altro sul mercato dell'usato.

Il piroscafo *Mendoza* [6], in servizio dal 1905 al 1918, di 7.028 tonn costruito nel 1904 dai cantieri "W. G. Armstrong, Whitworth & Co." di Newcastle con il nome di *Maritzburg* per conto della "Bucknall Steam Ship Line". Due alberi, un fumaiolo, lungo 128 mt, largo 15.54 mt, motore a triplice espansione con propulsione a due eliche che sviluppa 14 nodi; trasporta 130 passeggeri in prima e 1500 in terza classe.

Subito considerato un surplus dalla iniziale armatrice è pertanto completato per la nuova acquirente "Lloyd Italiano" che lo battezza *Mendoza*. Dal 1905 inizia il servizio sulla rotta Genova Buenos Aires, dal 1912 rimpiazza il



Taormina sulla rotta per New York e nel 1914 è ribattezzato *Caserta*.

Durante la prima guerra mondiale compie vari viaggi per trasportare gli italiani d'America che vogliono combattere in Italia e truppe americane da e per l'Europa.

Nel 1918 è trasferito alla N.G.I., che ha assorbito il "Lloyd Italiano", e nel 1923 è ceduto alla "Compagnia di Navigazione La Veloce" che lo ribattezza *Venezuela*. Subisce importanti lavori di riammodernamento per essere ancora impiegato sulle linee sudamericane; in particolare oltre il Canale di Panama fino a Valparaiso in Cile. Nel 1924 piroscafo e società tornano sotto il controllo della N.G.I. e nel 1928 il *Venezuela* è avviato alla demolizione.

Il piroscafo *Cordova* [7], in servizio dal 1906 al 1918, di 4.933 tonn costruito nei cantieri "London & Glasgow Eng. & Iron Sblgd. Co. Ltd" di Glasgow. Ordinato dalla "S.G.T.M." di Marsiglia ma venduto al "Lloyd Italiano" prima del varo avvenuto il 12 dicembre 1905. Lungo 411.4 ft, largo 47.2 ft, sviluppa una velocità di 14 nodi.

Il primo maggio 1906 parte per il suo viaggio inaugurale da Genova per il Brasile e l'Argentina. Nel 1913 è battezzato *Rio De Janeiro* e nel 1914 riprende il vecchio nome di *Cordova*. Il 4 luglio 1918 è silurato e affondato dal

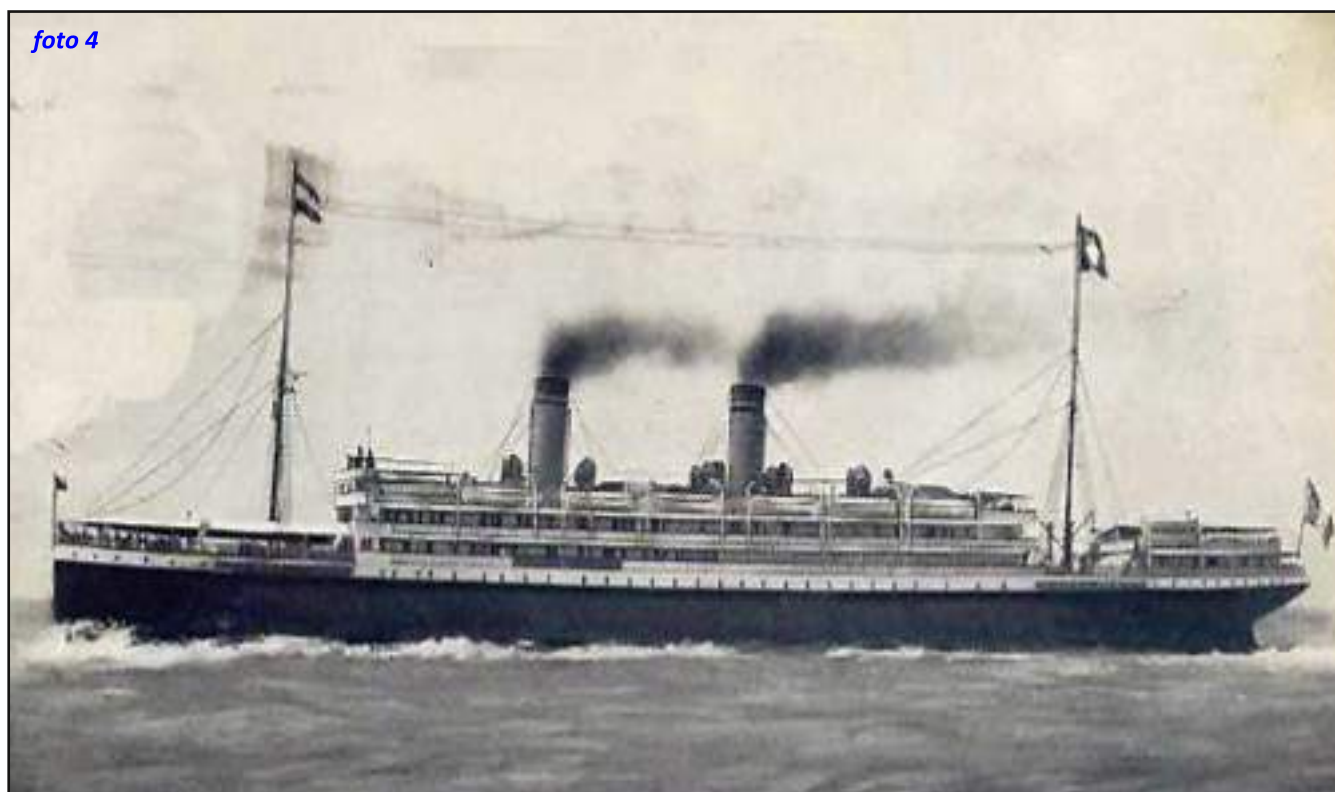
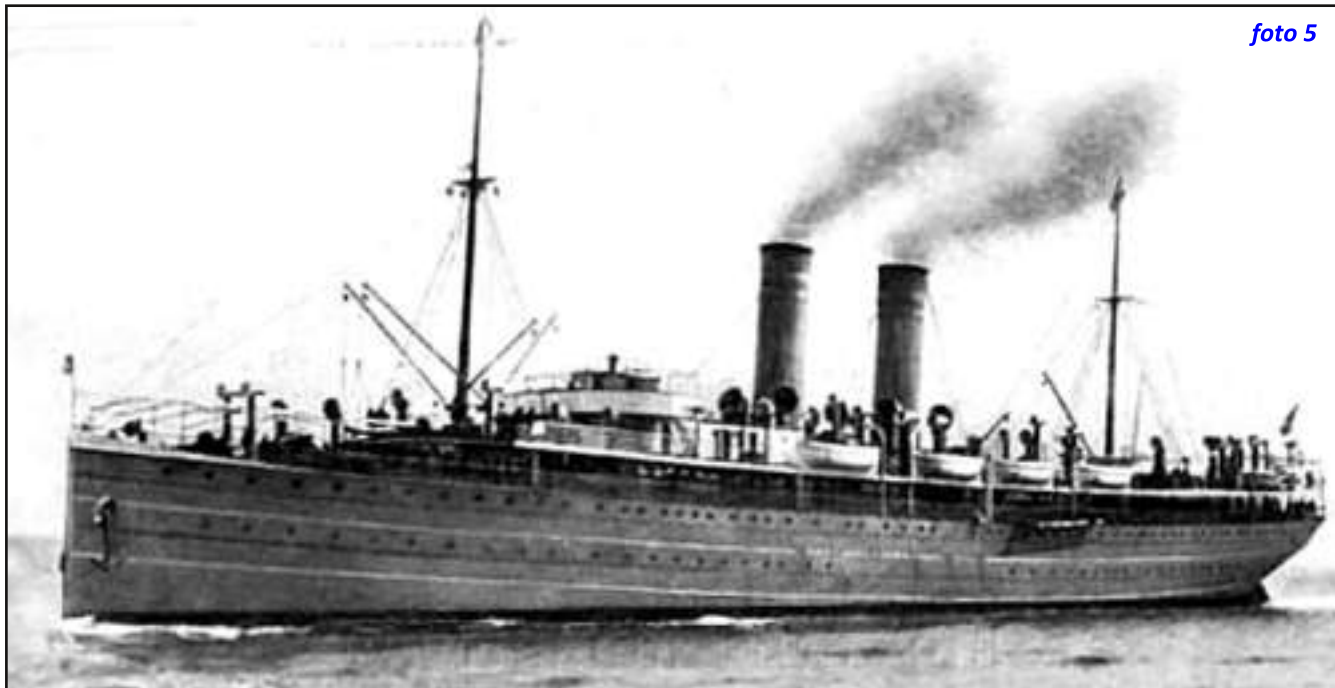


foto 5



sommergibile tedesco UC-52 vicino Capo dell'Armi, nello Stretto di Messina, mentre è in viaggio tra Karachi e Milo. Nel contempo il "Lloyd Italiano" è interessato ad attivare un servizio di lusso per il Sud America ed a questo scopo nel 1904 ordina, sempre al cantiere di Riva Trigoso, la realizzazione di una coppia di piroscafi da battezzare con i nomi delle due principesse reali di casa Savoia; *Principessa Jolanda* e *Principessa Mafalda*. Hanno una stazza di 9.210 tonn, lunghi 146 mt, larghi 16.8 mt, 2 macchine a quadruplice espansione, due eliche e 18 nodi di velocità. Con un equipaggio di 300 persone trasportano 180 passeggeri in prima, 150 in seconda e 950 in terza classe. Le due navi, caratterizzate dall'allestimento di gran lusso avrebbero sicuramente contribuito ad aumentare il prestigio della flotta nazionale, divenendo le più grandi navi sino ad allora costruite per una compagnia italiana. Il piroscafo *Principessa Jolanda* [8] è varato il 22 settembre 1907 ed è già dotato, montati direttamente sullo scalo, dei lussuosissimi interni così da poter partire per il viaggio inaugurale il più presto possibile. Le settimane precedenti al varo è stata realizzata una massiccia campagna pubblicitaria che esalta l'alta qualità della nave. Purtroppo il *Principessa Jolanda*, appena terminata la corsa sullo scivolo del varo, si piega subito su un fianco e prende a imbarcare acqua dagli oblò non ancora montati. Si abbassa l'ancora di dritta per tentare di controbilanciare lo sbandamento e i rimorchiatori cercano di trascinare lo scafo verso il fondale sabbioso del basso arenile. La nave si inabissa dopo venti minuti adagiandosi con la fiancata sinistra sul fondo del mare, mentre la destra resta a pelo d'acqua.

Grande è lo sgomento della folla e delle autorità riunitesi per il festoso evento ai cantieri di Riva Trigoso [9]. Nelle settimane seguenti i tecnici effettuano molte visite al relitto, salendo sulla fiancata che spunta dall'acqua, per valutarne la situazione e le possibilità di recupero. Ma questo non sarà fatto, tra l'altro si pensa che sarebbe stato difficile trovare clienti disposti a navigare su di una nave sfortunata e di già affondata una volta. Si riescono a recuperare solo alcune parti, tutto il resto è demolito andando perduto per sempre. Varie potrebbero essere le ipotesi dell'affondamento; l'accertato cedimento dell'avanscalo, la zavorra non proporzionata, o i grandi finestrini laterali non ancora montati.

Il piroscafo *Principessa Mafalda* [10], in servizio dal 1909 al 1918, è varato il 22 ottobre 1908 con molta apprensione, visto il funesto destino della nave gemella.

Il viaggio inaugurale si realizza il 30 marzo 1909 sulla rotta Genova-Buenos Aires, con scali intermedi in Barcellona,

foto 6

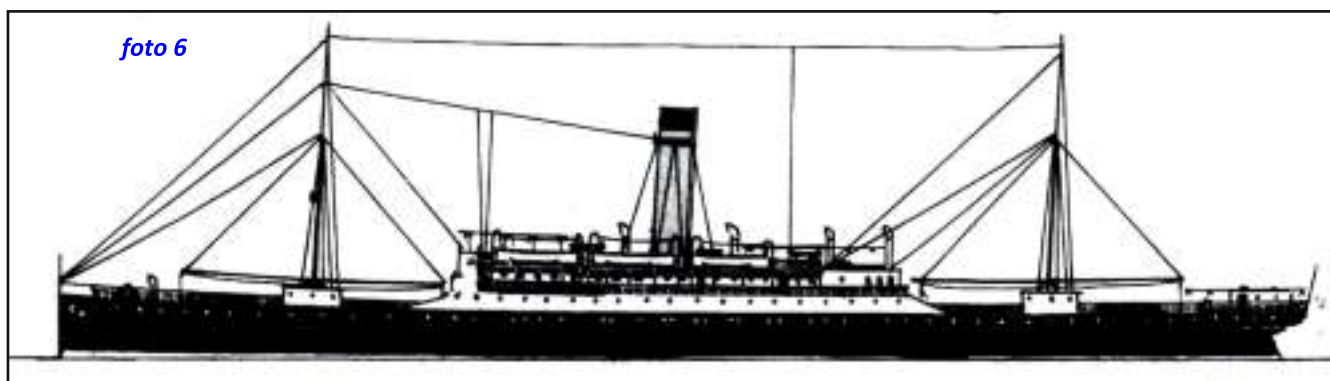
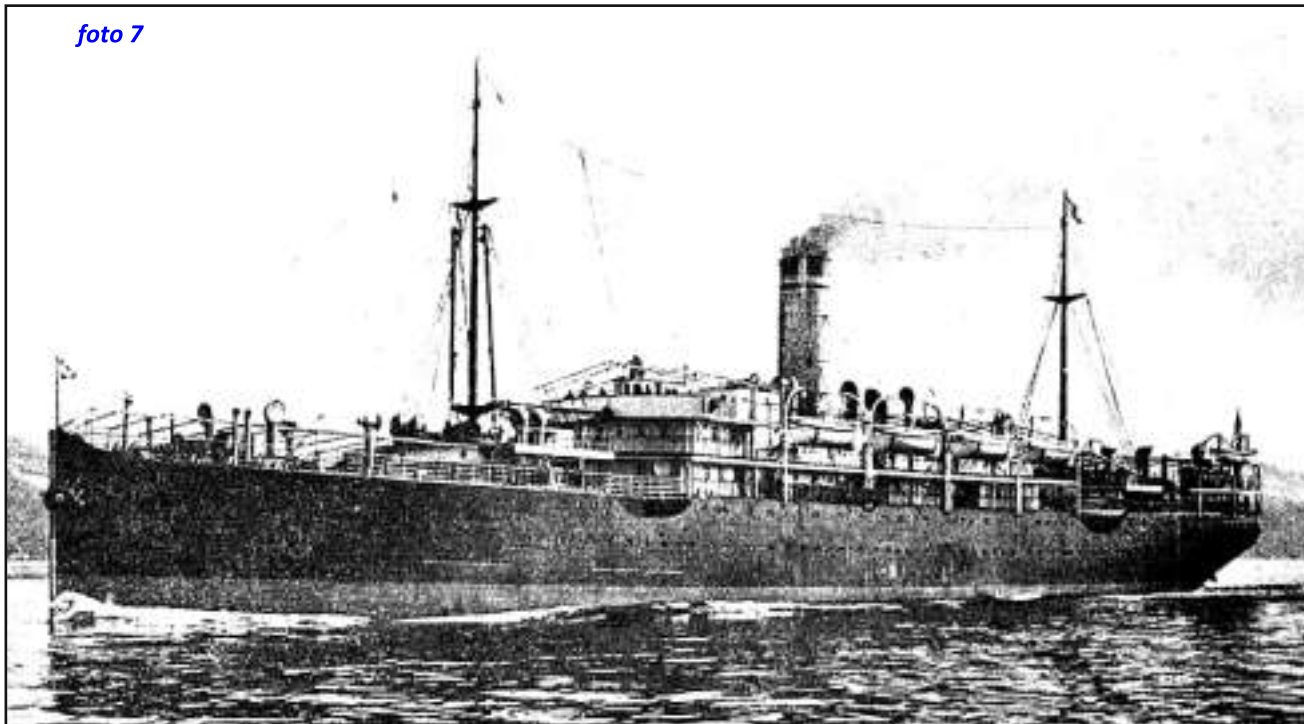


foto 7



Rio de Janeiro, Santos e Montevideo, suscitando l'ammirazione di tutta l'Europa per essere il più prestigioso piroscafo della flotta italiana. La nave è dotata di telegrafo e lo stesso Guglielmo Marconi effettua a bordo i primi esperimenti radiofonici. Con il suo allestimento di gran lusso ospita illustri personaggi come Arturo Toscanini, Luigi Pirandello, Carlos Gardel e Tatiana Pavlova. Nel 1914, con lo scoppio della Grande Guerra, effettua una sola traversata da Genova a New York e l'anno dopo è requisito dalla Regia Marina per essere adibito ad alloggio ufficiali a Taranto.

Nel 1918, con l'assorbimento del "Lloyd Italiano" nella N.G.I. passa a tale compagnia, divenendone la nave ammiraglia, e riprende il servizio sulla rotta Genova-New York. Nel 1922, quando è completato il transatlantico *Giulio Cesare* che lo sostituisce, è destinato nuovamente alla rotta Sudamerica [11].

Il 25 ottobre 1927 questa bella nave s'incendia e affonda nelle acque della costa brasiliana, al largo dell'isola degli Abrogli. Dopo circa venti anni di navigazione il piroscafo è in cattivo stato di manutenzione e probabilmente sta effettuando il suo ultimo viaggio transatlantico perché ci sono dei piani per venderlo come nave da crociera per il Mar Mediterraneo.

Si trova in tali precarie condizioni che durante il viaggio è costretto a fermarsi varie volte per poter eseguire delle riparazioni. Ora, mentre si avvicina a Porto Seguro, si rompe uno dei suoi alberi di propulsione causando un'enorme immissione d'acqua nei locali. Poco dopo, con l'innesco di acqua fredda, le caldaie esplodono.

In questo disastro perdono la vita 314 persone, fra passeggeri e equipaggio; dati, questi, forniti dalle autorità italiane dell'epoca, ma i giornali sudamericani ne riportarono 657, un numero di vittime più che doppio. La maggior parte dei passeggeri deceduti sono emigrati italiani diretti in Brasile e in Argentina ma ci sono pure 118 siriani, 38 jugoslavi, 2 austriaci, 1 svizzero, 1 argentino, 1 uruguayano e 50 cittadini spagnoli.

Il *Principessa Mafalda* trasporta pure 300 tonnellate di carico compreso 700 borse e 250.000 lire d'oro destinate al governo argentino. Questo tesoro rappresenta un dono del governo italiano a quello argentino quale gesto di ringraziamento per l'accoglienza dei numerosi emigranti italiani che ogni anno raggiungono lo stato sudamericano. La custodia del prezioso carico è affidata a cinque guardie della Polizia di Stato comandate dal vicebrigadiere Vincenzo Piccioni che muore nel naufragio. Seppur non ve ne sia la conferma, il carico dovrebbe ancora giacere nella stiva del relitto a circa duemila metri di profondità.

In previsione della costruzione di questa ultima coppia di prestigiose unità il "Lloyd Italiano" nel 1910 è ricorso ad un aumento del capitale sociale, sottoscritto in gran parte anche dalla "Navigazione Generale Italiana" che dunque si ritrova in possesso della maggioranza delle azioni. Pertanto, da questa data il "Lloyd Italiano", pur conservando una certa autonomia gestionale, entra a far parte del Gruppo N.G.I.

Nel settembre del 1912 la "Navigazione Generale Italiana" e le sue controllate raggiungono un accordo con il governo del Brasile, e con lo stato federale di San Paulo, per stabilire una linea diretta settimanale tra l'Italia e Brasile.

Praticamente il Brasile, che ha necessità di manodopera, paga quasi integralmente il costo del trasporto degli emigranti su questa particolare rotta che sarà solcata da tutte e quattro le principali compagnie di navigazione del Gruppo.

foto 8



Il 27 novembre parte da Genova il piroscafo *Argentina* della “Veloce” che per l’occasione è, diplomaticamente, ribattezzato *Brasile*.

La seconda unità a partire è il piroscafo *Italia* che, per questi servizi, dalla “Italia Navigazione a Vapore” è ceduto alla “Navigazione Generale Italiana”.

Parte poi il piroscafo *Umbria* che, pur essendo da poco passato alla Veloce, è rapidamente trasferito alla “Italia Navigazione a Vapore” dove è ribattezzato *San Paulo*.

Infine si aggiunge il piroscafo *Cordova*, temporaneamente ribattezzato *Rio De Janeiro*, per il “Lloyd Italiano”.

Sono così rappresentati tutti e quattro i grandi partner ma il Governo Italiano, a salvaguardia degli emigranti, quasi tutti ingaggiati con inganni da spregiudicati agenti marittimi, annulla l’accordo e blocca le partenze; pertanto i predetti piroscafi ritornano alle loro rispettive compagnie.

Nello stesso anno 1912 entra in servizio l’ultimo piroscafo che batterà la bandiera di questa compagnia.

Il *Taormina* di 8.282 tonn [12], in servizio dal 1912 al 1918, costruito nel 1908 dalla “D. & W Henderson Ltd” di

Glasgow per la “Italia, Società di Navigazione a Vapore”.

Possiede due eliche, raggiunge la velocità di 16 nodi e nella sua terza classe possono accomodarsi 2.500 persone. Parte per il suo viaggio inaugurale il 3 settembre 1908 sulla tratta Genova, Napoli fino a New York e Philadelphia.

Nel 1918 passa alla N.G.I. e continua a fare viaggi nel Nord America. E’ demolito a Savona nel 1929.

Ma ormai la guerra, la diminuita emigrazione e la spietata concorrenza aggravano la crisi finanziaria del “Lloyd Italiano” che nel

foto 9



foto 10



giugno del 1918 è completamente assorbito dalla capogruppo N.G.I. la quale, da questo momento, assume la nuova ragione sociale di "Navigazione Generale Italiana Flotte Riunite Florio, Rubattino e Lloyd Italiano."

Per terminare qualche cenno meritano le compagnie "Ligure Brasiliana" e "Transatlantica" che abbiamo visto acquistare due piroscafi dal "Lloyd Italiano". Per tracciare un loro profilo è necessario risalire al 29 novembre del 1897 quando Giulio Gavotti fonda "La Ligure Brasiliana - Società di Navigazione" per gestire un collegamento transatlantico tra Genova e gli scali brasiliani dell'Amazzonia e argentini del River Plate. Inizia i suoi servizi con i tre vapori *Para*, *Re Umberto* e *Rio Amazonas* già appartenuti alla disciolta "Ligure Romana"; società quest'ultima fondata nel 1891 e sciolta appunto nel 1897.

Nel 1903 abbandona i servizi con l'Amazzonia, ma non quelli con il River Plate, ed inizia pure il servizio da Genova-Napoli a New York con il piroscafo *Rio Amazonas*.

Nel 1913 il controllo del completo pacchetto azionario passa in mano della tedesca "Hamburg American Line" e il 28 luglio del 1914, la compagnia muta la ragione sociale in "Transatlantica Italiana - Società Anonima di Navigazione".

Al momento della costituzione di questa nuova società solo due navi di "La Ligure Brasiliana" sono rilevati dei nuovi proprietari tedeschi, i piroscafi *Garibaldi* e *Cavour*; ovvero gli ex *Virginia* e *Florida* del Lloyd Italiano.

Al cantiere di Riva Trigoso è passato l'ordine per la costruzione di due grandi transatlantici, battezzati rispettivamente *Dante Alighieri* e *Giuseppe Verdi*, entrambi completati nel 1915.

La coppia di esemplari più anziani e modesti è impiegata sulla rotta del Sud America e i due maggiori sono inseriti sulla linea per New York.

Sempre nel 1915, a seguito dell'entrata dell'Italia in guerra, un importante avvenimento caratterizza le vicende societarie; un'assemblea societaria straordinaria estromette i soci tedeschi e muta completamente la direzione della Compagnia che da questo momento è composta esclusivamente da italiani con al vertice Venceslao Carrara. La maggioranza delle azioni è acquistata dalla "Società Nazionale di Navigazione" di Genova, una delle consociate del Gruppo Ansaldo.

Dopo il crollo del gruppo Ansaldo la compagnia, che mai entrerà nell'orbita della "Navigazione Generale Italiana", gradualmente vende le proprie navi e alla fine è posta in liquidazione nel 1934.



foto 11



foto 12

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/>



Il nostro topo, mai a riposo, ha tirato fuori un breve articolo molto interessante sulla flotta della Marina del Regno delle Due Sicilie negli anni immediatamente precedenti l'Unità d'Italia. La storia trae origine da uno schizzo che il noto pittore di marina, Edoardo De Martino, regalò all'autore di questo articolo, Ernesto Simion, durante una visita a Londra dove De Martino risiedeva per la sua attività di pittore della Regina d'Inghilterra (da 'L'Italia Marinara' 1/15 gennaio 1930)

EPISODI MINIMI DELLA MARINA DELLE DUE SICILIE

(a proposito di uno schizzo del pittore De Martino)

di **Ernesto Simion**



*Brigantino borbonico «Generoso»
(Schizzo di Giacomo De Martino)*

L'illustrazione qui unita riproduce uno schizzo, tracciato a penna con qualche pennellata a seppia su di un mezzo foglio di carta da lettere, del ben noto pittore di marina Edoardo De Martino, che me lo regalò in una visita fattagli a Londra nel 1907. (N.d.r. Nella didascalia dello schizzo Edoardo e non Giacomo De Martino). Nel detto schizzo, in basso a sinistra, sopra la firma del De Martino, si leggono le parole: "Fare questo soggetto", messe quasi per memoria di un quadro che l'autore avrebbe voluto dipingere intorno ad un episodio della sua vita giovanile: ignoro se ad un tal desiderio egli abbia dato attuazione. A destra, sempre in basso, si leggono le parole: "Brigantino napoletano *Generoso*, comandante Giuseppe Flores, fuori C. Gata 1851". In distanza è tracciata, infatti, la costa spagnuola di Capo de Gata e, più avanti, appare un brigantino a palo, con bandiera borbonica, che, perduti in un fortunale, l'albero di parrocchetto, l'asta di fiocco e controfiocco, naviga col trinchetto, le vele della maestra e la randa di mezzana: la Vela di parrocchetto, caduta, è sul davanti di quella di trinchetto e rovesciata contro il bordo. Il mare è ancora mosso. Su questo piccolo episodio ho voluto fare delle ricerche, prendendo, come punto di partenza, il nome del comandante ed avvalendomi di vecchi annuari della marina napoletana, i quali indicavano anche gli stati maggiori delle navi armate e di informazioni fornitemi gentilmente dal venerando Ammiraglio Gabriele Martinez, guardiamarina in quell'epoca e che in seguito fu uno di coloro che maggiormente concorsero all'inizio ed allo sviluppo degli studi di materiale d'artiglieria e di balistica nella marina italiana.

Il comandante Giuseppe Flores, ricordato dal De Martino **(foto)**, fu quegli che il 27 giugno 1860, avendo il comando della pirofregata *Ercole*, destinata con altri legni della squadra borbonica a proteggere Palermo, mentre i garibaldini combattevano per entrarvi, tristemente si distinse per l'accanimento col quale bombardò la città. L'ammiraglio inglese Rodney Mundy, che alzava la sua insegna sull'*Hannibal*, presente insieme ad altre quattro navi della squadra del Mediterraneo al fatto, scrisse nel suo libro : "H.M.S. *Hannibal* at Palermo and Naples, during the italian revolution 1859-1861" le seguenti parole :

"Facevasi da tutti osservare il comandante dell'*Ercole*, Giuseppe Flores, così per l'attività sua, come per il modo ammirabile col quale maneggiava il suo bastimento. Girando, quasi a rasentarne la boma, a poppa dell'*Hannibal*, ancorato di faccia alla via Toledo, l'*Ercole*, messasi tra il vascello e la terra, lanciò due fiancate d'infilata in quella strada magnifica, spazzandola coi suoi grossi proietti dalla marina alla piazza del Palazzo, poi, compiendo il suo giro, ripassò a poppa dell'*Hannibal* e collocatosi a mezza gomina di distanza da terra, sparò fin che la notte non venne ad impedirgli l'opera disumana".

Con decreto del 13 settembre 1860 Garibaldi, che aveva assunta la dittatura dell'ex regno delle Due Sicilie, stabiliva non doversi accettare l'adesione del Flores al Governo d'Italia per l' "atroce accanimento"

dimostrato nel bombardar Palermo e solo nell'aprile 1861 egli potette ottenere dal citato Governo il collocamento a riposo e la relativa pensione. Nell'agosto dello stesso anno il Flores pubblicava, dirigendola al Ministero della Marina, una Memoria, nella quale, mettendo in evidenza che la sua condotta a Palermo, ispirata alla più stretta osservanza di ordini precisi avuti, era stata militarmente corretta, domandava la riammissione in servizio, riammissione che gli fu giustamente negata.

In quella Memoria il Flores riproduce una serie di documenti relativi alla sua lunga carriera militare (era stato nominato aspirante nel 1825) e che fanno fede sia del suo spirito rigido sia della sua abilità come marinaio e manovriere. Dai detti documenti si rileva che il Flores assunse il Comando del brigantino a palo *Generoso* **(immagine)** (varato nel 1840, 174 tonn., 18 cannoni) nel febbraio 1852 e pertanto è errato l'anno 1851 segnato dal De Martino nello schizzo.

Nel giugno 1852 il Flores, che era stato promosso da poco capitano di fregata, ebbe ordine d'iniziare col detto brigantino una campagna d'istruzione dei giovani ufficiali, toccando le Baleari, Barcellona, Cartagena, Gibilterra, Cadice, Lisbona, Tangeri, Lampedusa, Candia, San Giovanni d'Acridi, Famagosta, Rodi, Atene, Patrasso, Messina, facendo poi ritorno a Napoli. Su di esso furono imbarcati i guardiamarina usciti dalla scuola nel 1852. Il pittore De Martino, che fu poi anche nella marina italiana, era forse a bordo come allievo della così detta scuola dei pilotini.

Contemporaneamente l'altro brigantino *Valoroso*, uguale al precedente, iniziava - al comando del capitano di fregata Emanuele Marin - una campagna d'istruzione coi guardiamarina nominati tali nel 1851, seguendo un itinerario analogo, ma in senso inverso e cioè muovendo da Napoli verso levante. Dei guardiamarina ora detti sono ancora vivi l'ammiraglio Martinez già menzionato e l'altro venerando ammiraglio Gaspare Nicastro, decano degli ufficiali di vascello. All'inizio della campagna il chirurgo del *Valoroso* si ruppe una gamba e fu sbarcato al Pireo ed il comandante Marin chiese ed ottenne dal Governo Greco - domanda e concessione che possono sembrare ora strane - un chirurgo militare per proseguire la campagna negli altri porti del levante. Al ritorno al Pireo il



Valoroso sbarcò il chirurgo greco, sostituito da altro venuto da Napoli. Ripresa la campagna per andare a Lampedusa, la nave subì serie avarie in un fortunale sotto capo Matapan e dovette far ritorno a Napoli.

La campagna d'istruzione, essendo piuttosto lunghe le riparazioni occorrenti al *Valoroso*, fu proseguita trasbordando tutto il personale sul Brigantino *Intrepido*.

L'avaria subita dal *Generoso* e rappresentata nello schizzo del De Martino deve avere avuto luogo nell'agosto 1852, mentre la nave trovavasi sulle coste della Spagna. Di tale avaria, che non ha nulla di eccezionale perchè per ripararla bastava mettere a riva l'albero di gabbia di rispetto, o riserva, che si aveva sempre a bordo, si trova cenno in un brano di lettera che il vice ammiraglio Presidente del Consiglio d'Ammiragliato, S. A. R. il Principe Luigi di Borbone, conte d'Aquila (**foto**), dirigeva al comandante Flores e riportata da questi nella Memoria citata. Il brano è il seguente : "Signor capitano di fregata - Ho letto con molta soddisfazione il suo rapporto del 23 agosto. Le avarie sofferte, le precauzioni adottate per le nuove avarie che potevano cagionare la caduta del nuovo albero di parrocchetto, sono altrettante occasioni per rendere provetti i giovani ufficiali e le farò sempre i miei elogi, quando, per ardimento di buon marino, Ella farà che delle simili occasioni si ripetano".

Il brano è certo caratteristico e conforme allo spirito dei tempi della vela. Se poi il lettore ritenesse che un tale spirito allignasse nell'animo del firmatario della lettera, si disinganni pure.

Il conte d'Aquila non ebbe mai cuore e mente di marinaio: ebbe il grado di vice ammiraglio e fu messo a capo della marina sol perché fratello del re Ferdinando II. Per la marina nulla fece, tal che in essa - come nota il De Cesare in *La fine di un regno* - nacque "la coscienza della propria inutilità" e la sensazione della mancanza di fiducia da parte del governo dei Borbone: tali fatti furono poi non ultima causa dello "squagliamento" degli ufficiali appena Garibaldi ebbe messo piedi in Sicilia.

Il conte d'Aquila è passato alla storia per l'infelice tentativo di reazione, che il ministro Liborio Romano troncò facendo trasportare il principe a Marsiglia dal piroscampo *Stromboli* nella notte sul 15 agosto 1860, ed anche per la sua particolare predilezione per le ballerine, prima tra queste la celebre Amina Boschetti, cui fece dono di una magnifica villa a Portici.



LE DONNE FAMOSE DELLA VELA

Per il secondo personaggio femminile della vela d'altura italiana, Giorgia Gessner, dopo averci fatto conoscere Mary Pera, ci racconta di Marina Spaccarelli Bulgari tra i pionieri della vela d'altura in Italia. Il binomio velico con Tino Straulino è stato pieno di successi internazionali e mondiali e molte sono le barche armate dall'armatrice romana che seguiranno alla serie dei Kerkyra. Oltre che armatrice la Spaccarelli è stato un ottimo skipper e un grande marinaio.
(da Vela e Motore luglio 1970)



COME GIOIELLI I KERKYRA DI MARINA SPACCARELLI BULGARI

di **GIORGIA GESSNER**

La signora Bulgari, che in via Condotti a Roma dirige una delle più conosciute gioiellerie d'Europa. sotto l'amichevole guida di Agostino Straulino è diventata una delle più abili skipper della nautica italiana.

Marina Spaccarelli Bulgari (foto), con il suo *Kerkyra II* in marzo ha vinto le regate di Genova: erano suoi avversari gli yacht più famosi d'Italia, gli skipper più noti in campo internazionale. E' stata una vittoria che ha portato alla cronaca dei quotidiani, e quindi anche all'attenzione di un pubblico ignaro di cose di vela, un personaggio già molto noto nel mondo delle regate d'altura. Marina è bionda, con gli occhi di un celeste intenso, dall'aspetto semplice e sportivo.

E' stata proprietaria dal '62 del *Kerkyra I*, uno yacht di II classe RORC disegnato da Sparkman e Stephens e costruito da Carlini, con il quale ha conquistato molti successi nell'agonismo d'altomare; da due anni l'ha sostituito con il *Kerkyra II*, uno sloop di 11 metri, di III classe IOR, sempre disegnato da Sparkman e Stephens e costruito da Abekin e Rasmussen. Rod e Olin Stephens sono i suoi architetti preferiti, oltre che carissimi amici, ed è lei



stessa a discutere con loro i progetti. Anche questa seconda imbarcazione si è subito

messa in luce per le sue ottime qualità agonistiche, conquistando numerose vittorie.

Fra poco l'Alpa le consegnerà il nuovo 12,70 (ordinato insieme ad un gruppo di amici, come abbiamo raccontato in un articolo apparso sul fascicolo di giugno '69 di Vela e Motore), che sarà il *Kerkyra III*.

Kerkyra è il nome greco dell'isola di Corfù di cui la famiglia Bulgari è originaria.

La passione di Marina Bulgari per la vela è nata nel 1962; suo marito, Giorgio Spaccarelli, era ufficiale nella Marina Militare, appassionato di pesca subacquea e soprattutto di vela e, poco dopo il loro matrimonio, aveva acquistato il *Kerkyra I* per partecipare alle regate d'altura con il guidone di Marivela. (Sezione velica della Marina Militare). Improvvisamente, sei mesi dopo l'acquisto della barca, Giorgio Spaccarelli morì tragicamente in un incidente stradale.

Marina, che in precedenza si era dedicata agli sport nautici solo occasionalmente e superficialmente, pur essendo molto amante del mare, divenuta proprietaria del *Kerkyra* pensò di



donare la barca a Marivela. In un secondo tempo tramutò la donazione alla Marina in una serie di Flying Junior e decise di portare lei stessa il *Kerkyra I* sui campi di regata per realizzare, in una ideale continuità, le aspirazioni del marito.

Ed ecco Marina Spaccarelli, totalmente digiuna di vela e soprattutto di regate, iniziare la sua carriera sportiva, una carriera, occorre dirlo, che ha affrontato con una serietà e un impegno abbastanza inconsueti, specie in una donna. Le fu, e le è ancora, preziosa guida come consigliere e maestro l'allora comandante (e oggi ammiraglio) Agostino Straulino, bravissimo velista, il più grande starista di tutti i tempi, 12 volte campione nazionale, 10 volte campione europeo e quattro volte mondiale nonché medaglia d'oro olimpionica in coppia con Nico Rode.

Straulino era amico di famiglia e compagno d'arme di Giorgio Spaccarelli, e prese subito a cuore l'insegnamento velico di Marina. Oggi, sotto la sua guida la Bulgari è diventata una esperta skipper, un ottimo timoniere, un attivo e competente membro di equipaggio anche nelle regate più dure e impegnative.

"Quali sono stati i suoi principali successi agonistici?" le domando: siamo nella casa genovese di Beppe Croce, in occasione di una riunione tra amici. La signora Bulgari mi dice che ha partecipato ad almeno una cinquantina di regate, sia all'estero, sia in Italia, specie nel centro-sud. E per il centro-sud Marina fa molto, occupandosi con passione, insieme a Valenzuela, Mary Pera ed altri appassionati, dello sviluppo e dell'organizzazione della vela d'altura, ancora poco praticata nelle regioni centro meridionali.

Ed ecco il racconto delle regate di Ponza, di Anzio, e della Tre Golfi di Napoli, ecco la descrizione del Campionato del Medio e Basso Tirreno e delle due edizioni della Giraglia.

"Ci sono anche due One Ton Cup, nel '68 e nel '69 - continua Marina Bulgari - nelle quali ho conquistato un terzo e un quinto posto assoluti. E' questa una regata a cui tengo particolarmente, anche se trasportare uno yacht con il treno attraverso l'Europa - l'ho fatto già quattro volte - non è uno scherzo ».

Ho incontrato giorni fa Marina Spaccarelli allo scalo dei voli internazionali a Fiumicino; era in procinto di partire



per non so quale paese europeo. Era vestita da regata, ancora con i pantaloni felpati e le scarpette di gomma. "Scendo ora dalla barca, ho appena finito di correre una regata e devo precipitarmi per un appuntamento di lavoro; non ho neppure avuto il tempo di cambiarmi" mi ha spiegato.

Perché, non l'ho ancora detto, Marina Spaccarelli Bulgari alterna la sua attività sportiva con una altrettanto intensa vita di lavoro: si occupa infatti della gioielleria Bulgari che dirige insieme alla sorella e ai cugini e alla quale si dedica con particolare impegno. Osserva un orario rigoroso - già la mattina presto la si può trovare al suo posto di responsabilità in via Condotti - e viaggia moltissimo in tutte le parti del mondo. Nelle ore libere non ha altri interessi che quelli legati alla barca e alle regate. E' una dei rarissimi skipper che non ha marinai, né fissi né occasionali, e si occupa personalmente della manutenzione della barca, recandosi appena può all'ormeggio di Fiumicino per le revisioni, le riparazioni e gli approvvigionamenti.

I suoi equipaggi di regata, fra i quali vi è quasi sempre Straulino, sono tutti composti da amici; e amici che si imbarchino volentieri con lei non mancano certo, non soltanto perché ha un'ottima barca che vince spesso, ma anche, e forse soprattutto, perché è un'ospite e una compagna di bordo ideale.



Tutti felici per la vittoria: i coniugi Straulino, Marina Spaccarelli e a destra Roberto Frassetto.



In sequenza fotografica una storica e brillante, anche se spericolata, manovra di Kerkyra I durante un difficile ingresso a Fiumicino. Ovviamente, al timone Tino Straulino.

Caratteristiche del Kerkyra I			
Progettista	Sparkman & Stephens	Immersione	2,20 metri
		Dislocamento	8 tonnellate
		Triangolo di prua	65,35 mq
		Randa	69,94 mq
		Superficie velica	135,27 mq
Cantiere costruttore	Fratelli Carlini	Numero cassette	5
Anno di costruzione	1967	Numero dei servizi igienici	7
Longhezza fuori tutto	12,80 metri	Vela: Hood Sailsmakers Inc. U.S.A.	
Longhezza al galleggiamento	9,00 metri	Strumentazioni: Walker & Son Ltd.	
Longhezza massima	3,20 metri	Albero: in alluminio Ian Proctor	

Caratteristiche del Kerkyra II			
Progettista	Sparkman & Stephens	Immersione	1,90 metri
		Dislocamento	8 tonnellate
		Triangolo di prua	57,52 mq
		Randa	58,58 mq
		Superficie velica	95,10 mq
Cantiere costruttore	Abeking & Rasmussen	Numero cassette	7
Anno di costruzione	1968	Numero dei servizi igienici	7
Longhezza fuori tutto	11,07 metri	Accessori: Scott Cassi e Bariani	
Longhezza al galleggiamento	8,21 metri	Vela: Friedrich Balkeer Bremen-Hood USA	
Longhezza massima	3,20 metri	Strumentazioni: Brooker & Gelskouse	
		Albero	in legno

L'avventura di Marina Spaccarelli Bulgari nel mondo delle regate d'altura non si esaurisce con i suoi Kerkyra (I-1646) del 1960 e Kerkyra II (I-4807) del 1968 descritti nell'articolo della Gessner. Seguiranno Kerkyra III (I-4954) del 1969, Kerkyra IV (I-4994) del 1970, Ydra (I-5583) del 1972. Paxos (I-5603) del 1973 e Kea (I-7500) del 1976. Non si contano le vittorie conseguite dalle sue barche nelle più importanti regate nazionali ed internazionali con Straulino al timone, ma la vittoria più prestigiosa resta la One Ton Cup del 1973.

La recente vittoria del titolo mondiale 2017 da parte di una Star costruita da un cantiere italiano (Lillia), anche se con equipaggio straniero, è motivo d'orgoglio per la vela italiana in una classe in cui il nostro Paese ha recitato un ruolo importante e continua ad essere onorevolmente rappresentata con il duo Negri-Lambertenghi finiti, nello stesso campionato, al quarto posto ad appena due punti dai vincitori. Il successo dei cantieri italiani dopo oltre 50 anni di dominio incontrastato degli americani, porta la firma di un genio italiano la cui storia, a quasi 30 anni dalla sua morte merita di essere ricordata. Parliamo di Gilberto Colombo e per questo riportiamo un suo ricordo pubblicato sulla rivista della Federazione Vela (Sport Vela marzo 1989). Bei tempi quando Mamma FIV curava la comunicazione e la storia e le eccellenze venivano tramandate.

GILBERTO COLOMBO, un genio anche nella vela.

La perdita di quest'uomo, e non solo per la vela, è stata grande.

di **Renato Sigurtà**

Da circa dieci anni le Star costruite in due cantieri del lago di Como sono divenute tra le imbarcazioni più richieste dagli appassionati per l'alto numero di vittorie, che continuano ad ottenere in ogni campo di regata. Quello che molti ignorano è l'origine di tale successo.

I disegni di queste imbarcazioni ed il loro continuo aggiornamento sono dovuti alla mano della medesima persona: il milanese Gilberto Colombo.

Gilberto Colombo è morto il 10 novembre 1988 all'età di 67 anni. La sezione italiana della Star Class desidera, con queste brevi note, rendergli omaggio e far conoscere agli appassionati della vela gli aspetti più salienti di una personalità decisamente insolita.

Per una serie di motivi indipendenti dalla sua volontà non aveva potuto completare gli studi universitari, ma chi aveva la ventura di iniziare con lui una conversazione a carattere tecnico sentiva ben presto spontanea la necessità di chiamarlo ingegnere, per la prontezza con la quale si impadroniva degli



elementi essenziali del problema che gli veniva posto e per le soluzioni che sapeva trovare e tradurre immediatamente in disegni che sin dai primi schizzi a mano libera apparivano innovativi ed atti a risolverlo. In quarant'anni la sua matita ha disegnato di tutto: telai per automobili sportive e da corsa, macchinari per la trafilatura dei tubi a freddo, macchine per l'industria molitoria, telai per biciclette da record, ingegnose attrezzature per la tessitura, nuove strutture abitative particolari e soluzioni ingegnose di strutture precedenti, mobili, oggetti d'arredamento, darsene e, naturalmente, imbarcazioni. Nulla di tutto questo è rimasto un puro esercizio chiuso in lucidi dimenticati in uno scaffale, ché al contrario le realizzazioni nei vari campi hanno raggiunto vertici ognuno dei quali avrebbe appagato il bisogno di rinomanza del suo creatore.

I suoi telai tubolari per vetture sportive e da corsa, da lui stesso prodotti dal '46 al '58 sotto la sigla Gilco Auto telai, sono stati adottati da prima da scuderie private, poi sperimentati dalla Alfa Romeo e dalla Maserati, sino a divenire, solo un anno dopo, la struttura portante di tutte le Ferrari.

Le vittorie che il Cavallino Rampante ha conseguito da quel momento al 1958 sia con vetture tipo Le Mans sia, e soprattutto con modelli F. 1, sono state ottenute anche per merito dei telai Gilco.

Quando pochi anni or sono a Johannesburg il team di tecnici italiani ha vinto, in gara con analoghi gruppi tedeschi, francesi ed inglesi, il concorso per la realizzazione di una gigantesca acciaieria, Gilberto Colombo era presente perché responsabile della progettazione degli impianti di trafilatura a freddo.

È tuttora in produzione presso una delle più grandi fabbriche internazionali di macchinario da molino una mescolatrice per farine disegnata quasi per scommessa, dopo una sua osservazione scherzosa sull'eccessiva ingegnosità del modello allora in uso ed una breve conversazione con i tecnici del ramo che a lui, peraltro, era

quasi sconosciuto.

I telai per biciclette da corsa e da record prodotti dalla Colnago, la fabbrica italiana maggiormente nota nel mondo sportivo, si valgono dei tubi da lui studiati, in particolare di quelli a struttura stellare.

Credo che nessuno dei suoi amici non possa mostrare con orgoglioso piacere le soluzioni che Gilberto ha trovato per appartamento o quella casa di campagna, così, con due tratti di penna, solo perché il problema lo interessava ed aveva già pronta una soluzione brillante.

Le imbarcazioni a vela, e soprattutto la Star, erano comunque la sua passione maggiore. Negli anni quaranta aveva acquistato da Beppe Croce una Star costruita da Baglietto, il *Laura V* (N° 1882). L'aveva portata sul lago di Como ed aveva cominciato a gareggiare con le poche imbarcazioni della medesima classe che in quegli anni esistevano nella zona. Nel '64, con il risveglio di interesse per la Star, l'aveva riattrezzata completamente ed affidata ad un equipaggio molto giovane del quale faceva parte suo figlio Marco.

Era quello il periodo nel quale le imbarcazioni di costruzione americana dominavano in modo assoluto il campo. Un appassionato del lago di Como ne aveva acquistata una a quei tempi famosa, il Glider, e qualche costruttore locale si era dato da fare per scoprirne i segreti peraltro senza risultati significativi.

Fu nel 1966 che Gilberto Colombo cominciò a prendere in mano i disegni standard della Star per studiare le modificazioni delle linee principali consentite dalle tolleranze stabilite dal regolamento di stazza. Ne derivò un disegno definitivo cui seguì l'idea, apparentemente un poco pazza, di costruire una Star in maniera del tutto artigianale direttamente con le sue mani e quelle di qualche amico, nei fine settimana dentro un garage privato.



In pratica poi la maggior parte del lavoro manuale fu svolta da un giovane mobiliere del tutto ignaro di cosa fosse una imbarcazione, ma destinato attraverso quella iniziazione a divenire un maestro d'ascia tra i più validi e contesi. Nacque così nel 1965 *Roberta* (N° 5105), imbarcazione che con il suo giovane equipaggio cominciò a piazzarsi in modo decisamente soddisfacente nelle regate che si disputavano sui laghi italiani e che con timonieri di maggior prestigio ottenne le sue prime vittorie. Cominciarono allora da parte degli staristi le prime sollecitazioni a costruire altre barche.

Sorse quindi a Lierna, sempre sul lago di Como, un primo piccolissimo cantiere in grado di allestire pochissime imbarcazioni all'anno. I successi in regata aumentarono. Nel '72 fu varata *Roberta II* (N° 5605) che fu subito seconda ai campionati italiani e li vinse nell'anno successivo. Seguì *Roberta III* (N° 5805) che fu seconda nel 1974 e prima nel 1975.

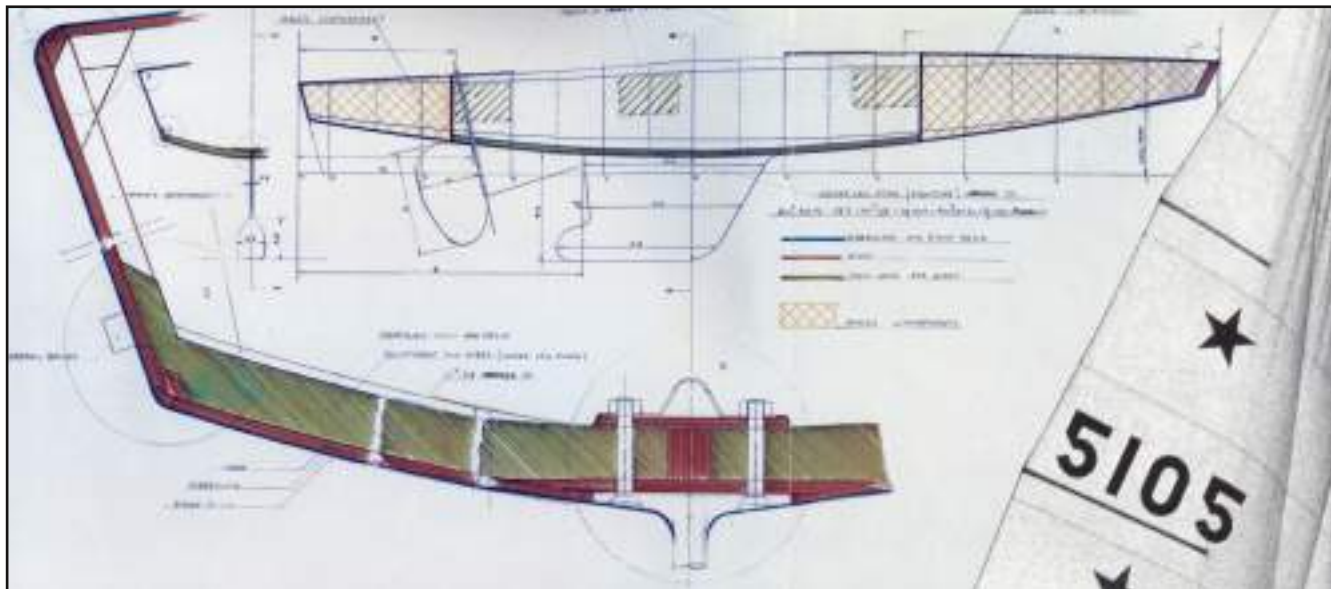
Le richieste aumentavano con una progressione entusiasmante, ma del tutto sproporzionata alle possibilità di offerta. Si cominciava da più parti a costruire in vetroresina e fu così che Gilberto Colombo chiuse la sua attività personale e divenne consulente prima del Cantiere Nautico Lillia di Como e in un secondo tempo del Cantiere Folli di Mandello Lario. Disegnò per loro le dime per i prototipi, si occupò dei mille particolari tecnici che il nuovo materiale di volta in volta consentiva od imponeva, studiò i pozzetti autodrenanti e sperimentò tutti i tipi di attrezzature che il rinnovato interesse per la Classe Star veniva man mano offrendo al mercato.

Il resto è cronaca desumibile dalle pagine delle riviste specializzate e puntualmente riportata da Log dal 1980 in avanti, culminata nel 1986 con undici imbarcazioni Folli o Lillia ai primi undici posti nei Campionati del Mondo.

Gilberto Colombo non era solo questo, era anche un ospite squisito, appassionato della buona tavola (era membro dell'Accademia Italiana di Cucina), delle riunioni amichevoli e soprattutto delle conversazioni intelligenti, durante

le quali stava molto ad ascoltare, ma sapeva sempre intervenire con osservazioni pertinenti ed originali. Amava tutto quanto vi era di bello nella natura e nell'arte, della quale era in certi campi un vero esperto. Non parlava mai dei suoi successi, siamo anzi sicuri che molti tra coloro che leggeranno queste righe, pur avendolo conosciuto personalmente, scopriranno solo ora la complessità del personaggio.

A Gilberto Colombo (**foto**), nei primi anni Sessanta nasce l'idea di migliorare lo scafo dell'imbarcazione da regata di classe Star; e già nel 1965 Gilberto costruisce artigianalmente il primo esemplare di Star da lui progettato, che battezza *Roberta* (come la figlia), attivando a Lierna un piccolo cantiere nautico che proseguirà la propria attività



fino al 1975, producendo circa venti scafi. Fra questi le Star Roberta II e Roberta III, con le quali Marco Colombo, figlio di Gilberto, gareggerà successivamente, conseguendo vittorie di Campionato Italiano per ben quattro anni, nei quali, in equipaggio con Davide Sigurtà, si aggiudica il primo posto nel 1973 e nel 1975. Sempre di Colombo sono i progetti delle Star dei Cantieri Folli e Lillia, una delle quali è già protagonista nel 1982 di un Campionato del Mondo. Nel 1986 ben dieci dei primi undici posti dei campionati mondiali sono conquistati da scafi costruiti in Italia.

Per quasi tutti gli anni Ottanta le imbarcazioni nate dai progetti di Gilberto, quali le Star dei cantieri Folli e Lillia, conoscono affermazioni internazionali; come la prima vittoria al Campionato del mondo, conseguita nel 1980 da Antonio Gorostegui con uno scafo Star di Folli.

Per chi fosse interessato ad approfondire

l'interessante figura di Gilberto Colombo visitare il sito www.gilcodesign.com. Ne resterete stupefatti perché conoscerete un autentico genio. ei primi



*Nel riportare queste sfiziose note scoperte dal nostro topo nelle sue sortite di caccia viene spontaneo pensare ai tanti amici lettori ufficiali di Marina, soprattutto giovani, che certamente non sanno neanche che nell'abbigliamento d'ordinanza di molti decenni fa esisteva un copricapo da cerimonia, chiamato "feluca" protagonista della esilarante scenetta che accompagna l'articolo.
(da "Vela e Motore" agosto 1961)*

. . . di tutto accade andando per mare

INCIDENTE QUASI DIPLOMATICO

di S. Reparata - disegno di G. Dall'Aglio

Barcellona, nel Millenovecentoventisette (o era il Millenovecentoventotto?).

Era in corso una grande Esposizione Internazionale e tutte le nazioni marinare avevano inviato le loro più belle navi da guerra.

Quell'anno avevo venduto la famosa bilancella latina ed ero riuscito a comperarmi un cutter di quindici tonnellate, ancora senza motore ausiliario, ma già vero yacht, iscritto e con tanto di bandiera da guerra. L'equipaggio era il solito tranne che Pat O' Brien ad ogni imbarco diventava sempre più petulante e sfacciato. Dopo una breve visita alle Baleari, ero arrivato a Barcellona per vedere l'Esposizione. All'ormeggio del Real Club Nautico trovai un magnifico yacht di Genova, nuovo di trinca, un ketch di una cinquantina di tonnellate

appartenente al dott. P.

Il giorno dopo arrivò una nave da guerra a rappresentare l'Italia: era un modernissimo incrociatore, da poco entrato in Squadra, non ricordo bene, ma mi pare che fosse il "Trieste".

Il dottor P. ed io ci recammo a bordo a presentare i nostri omaggi, in quanto la nave batteva stendardo reale perché aveva a bordo un Principe di Casa Savoia. Fummo accolti con molta cortesia, trattenuti a colazione col Console Generale ed invitati per il giorno dopo al ricevimento che si sarebbe dato a bordo per la visita alla nave della Regina di Spagna.

L'indomani, una bellissima giornata di sole, ci recammo nuovamente a bordo del "Trieste" (il dottor P. ebbe la fischietta ed io no), e prendemmo posto in una lunga fila prima degli ufficiali, dopo il Principe e il comandante della nave, tutti in alta uniforme.

La Regina arrivò a bordo al minuto preciso stabilito: una prosperosa signora di aspetto veramente regale con a tracolla la grande fascia di un



ordine cavalleresco e con varie decorazioni.

Sirene delle navi, musica, cannonate, fischi... il Principe si fa incontro alla Regina al barcarizzo, dimentica di levarsi la feluca, s'inchina con piglio militaresco per baciarle la mano ed... assesta sul pregevole petto della Sovrana un fierissimo colpo di feluca!

LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE

Copertina "L'ITALIA MARINARA" 1-16 Agosto 1920.

