



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 VI - N° 64

NOTIZIARIO ON-LINE

Dicembre 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|---|--------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Istituto Idrografico della Marina | pag. 12 |
| • La navigazione sopravento o di bolina | pag. 2 | • La Veloce - Navigazione Ital. a Vapore | pag. 16 |
| • "Bona" conquista la Coppa di Francia | pag. 5 | • Nel piccolo la perfezione | pag. 25 |
| • "Astra" - Il ritorno dei J-Class | pag. 9 | • Le Copertine della rivista LNI | pag. 28 |

EDITORIALE

Un numero pieno di piacevoli novità quello di dicembre 2017 che presentiamo con entusiasmo ai lettori. Per la prima volta diamo il benvenuto come collaboratore al prof. Silvestro Sannino che ci ha cortesemente permesso di pubblicare un'interessante ed originale paragrafo dalla sua "Storia della Navigazione" opera in due volumi che viene offerta a condizioni speciali ai Soci LNI. Per la vela scopriamo: che un napoletano

era nell'equipaggio di "Bona" che nel 1938 vinse a Cannes la "Coppa di Francia" e il J-Class "Astra" di cui presto torneremo a parlare. Peppe Peluso continua a farci navigare nel bel mondo dei vecchi piroscafi, mentre per rinnovare la presenza di Franco Belloni questa volta pubblichiamo un suo articolo su una materia di cui non lo conoscevamo come esperto.



© Swedish Coastguard
MarineTraffic.com

Hanno collaborato: **Giancarlo Basile, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi, Silvestro Sannino**

STORIA DELLA NAVIGAZIONE

L'esimio professore Silvestro Sannino, affermato studioso e ricercatore, è uno dei massimi esperti di storia della navigazione, dai primordi ai nostri giorni. Ha sempre seguito, con l'attenzione che gli è propria, gli sforzi del CSTN per la diffusione della cultura del mare ed è un appassionato lettore del "Notiziario". Recentemente ha donato al CSTN alcune delle sue preziose pubblicazioni tra cui la "Storia della Navigazione" un'opera omnia in due volumi dalla quale abbiamo estratto, con la sua autorizzazione, un paragrafo particolarmente accattivante nel quale dimostra con i dovuti riferimenti letterari che gli antichi già stringevano il vento e navigavano di bolina.



La navigazione sopravento o di bolina

SILVESTRO SANNINO



Un punto controverso sulla navigazione antica riguarda l'andatura che le navi a vela potevano tenere rispetto al vento. Si tratta di stabilire se erano in grado di navigare solo con venti provenienti dai quartieri poppieri o di utilizzare anche venti da direzioni a pruvavia del traverso; in altri termini se le navi erano in grado di stringere il vento e navigare di bolina.

Le fonti letterarie

Il Direttore della Scuola Navale di Bremen Dr. A. Breusing, eminente storico della nautica, alla fine del XIX secolo, riteneva che l'andatura di bolina non era praticata nell'antichità dalla mancanza di riferimenti letterari espliciti in merito. Omero fa navigare le navi con vento in poppa, o comunque dal settore poppiere; concede però a Telemaco, che da Itaca si reca a Pilo, di navigare con lo Zefiro, che su tale rotta spira all'incirca al traverso.

Questo implica che la vela quadra sia ben orientata, mediante le mure e le scotte, per prendere il vento sotto un angolo favorevole per una intensa spinta propulsiva, che in questo caso imprime alla nave una notevole velocità.

I Fenici navigavano tutto il Mediterraneo. E' difficile pensare che potessero realizzare le traversate senza essere in grado di tenere andature di bolina. In epoca romana Plinio è molto chiaro quando dice "*Con gli stessi venti si può navigare in direzioni contrarie, regolando le scotte, tanto che di notte spesso dei velieri si scontrano navigando su rotte opposte*" (*Naturalis Historia*, II, 48). Questo passo è di grande aiuto.

Intanto conferma che la navigazione di notte è pratica usuale nel I secolo d.C., epoca dei maggiori traffici marittimi dell'antichità. Inoltre indica chiaramente che l'andatura di bolina era praticabile. Infatti due navi possono procedere su rotte opposte, senza stringere il vento, solo se entrambe prendono il vento reale rigorosamente al traverso (il vento apparente sarebbe stato comunque a pruvavia del traverso).

Però la condizione è ipotizzabile solo in astratto, come caso possibile ma altamente improbabile. I venti, per quanto stabili, hanno sempre delle fluttuazioni nelle direzioni di provenienza e quindi una delle due navi su rotte opposte deve necessariamente ricevere il vento a pruvavia del traverso.

D'altra parte l'andatura di bolina, per quanto difficile, si sperimenta naturalmente, anche senza intenzione, quando si fa vela; appare dunque che essa è praticabile ed utile in molte circostanze perché consente navigazioni altrimenti impossibili.

Riferimenti più ambigui, associabili alla navigazione con vento stretto, si trovano in Virgilio, in Lucano, in Seneca, in Sinesio ed in altri autori.

Il padre dell'archeologia navale, *Augustine Jal*, [1] ndr.] nel suo saggio *Virgilius Nauticus*, con sottili argomentazioni di carattere filologico e nautico, ritiene che il passo dell'Eneide *aequatis classem procedere velis* (IV, 587) combinato con *obliquat sinus in ventum* (V, 16) e con *pariterque sinistros, Nunc dextros solvere sinus: una ardua torquent cornua, detorquentque* (V, 830) devono essere interpretati come posizioni oblique delle vele e manovre delle stesse nella navigazione con vento fino a pruvia del traverso. E deduce il significato pure in virtù della profonda competenza che riconosce a Virgilio nelle cose nautiche [2].

Un'altra analisi molto accurata fatta dal filologo *Mohler* su alcuni passi dell'Eneide conduce lo stesso autore a ribadire le competenze nautiche di Virgilio, ed in particolare meteomarine, e ad esprimere la convinzione che le navi antiche erano in grado di stringere il vento sotto angoli che solo i clipper riuscirono a migliorare nel XIX secolo [3].

Anneo Lucano nel terzo libro della *Farsaglia* nel segnalare l'abilità del pilota Telone a governare le navi ed a prevedere il tempo da vari indizi, in modo da adattare le vele ai venti che spirano (*semper venturis componete carbasa ventis*, III, 596) vuole alludere esplicitamente alle manovre dell'apparato velico per procedere con vento obliquo.

Più avanti, nel V libro, il giovane poeta, peraltro molto stimato da Dante, nel descrivere la partenza della flotta di Cesare da Brindisi, fa ancora un riferimento all'andatura con vento obliquo (*laxavere sinus et flexo navita cornu / obliquat laevo pede carbasa...* V, 427), mentre in VIII, 195 il pilota fa allentare le mure e fa tesare le scotte evidentemente per stringere il vento il più possibile.

Anche il misurato e cauto Seneca, nel discutere delle proprietà dei venti e del loro ruolo in navigazione, dice che le navi possono navigare su rotte opposte [4]; inoltre nella tragedia *Medea* il filosofo iberico, mentre ricorda che "*con Tifi l'uomo ha osato dare nuove regole ai venti*", descrive le manovre di orientamento delle vele per "*catturare i venti trasversali*", chiara allusione alla navigazione sopravento.

Il vescovo Sinesio, attento osservatore e buon conoscitore di fatti naturali, fornisce qualche ulteriore indicazione, dalle quali si deduce che nel citato viaggio per mare, da Alessandria a Cirene, ebbero modo di navigare con vento di bolina, che per alcuni studiosi della navigazione antica arriva fino a circa 80° dalla prua.

E bisogna tener conto che in questo caso il pilota Amaranto non era certo un maestro in possesso delle migliori virtù nautiche!

Meccanica del vento stretto

I riferimenti citati sembrano dirimere ogni dubbio sulla possibilità degli antichi di stringere il vento; tuttavia esiste forse un argomento ancora più solido a favore della tesi per la navigazione più prossima al vento.

Esso è in *re ipsa*, nei fatti. Le navi frumentarie, che trasportavano grano dall'Egitto a Roma e navigavano esclusivamente a vela, non sarebbero state in grado di effettuare la traversata verso l'Italia senza andature di bolina perché i venti nel Mediterraneo, nella stagione di navigazione, sono prevalentemente a componente occidentale, se si escludono i due periodi, di fine marzo e di fine settembre, in cui soffiano con maggiore frequenza venti da levante. Per lungo tempo le navi, per quanto si scegliessero rotte con correnti e venti locali a favore [5], avevano il vento a pruvia del traverso e potevano avanzare solo con una sorta di bordeggio; ma questo tipo di manovra è possibile solo con andature di bolina, pur se limitate a direzioni vicine al traverso.

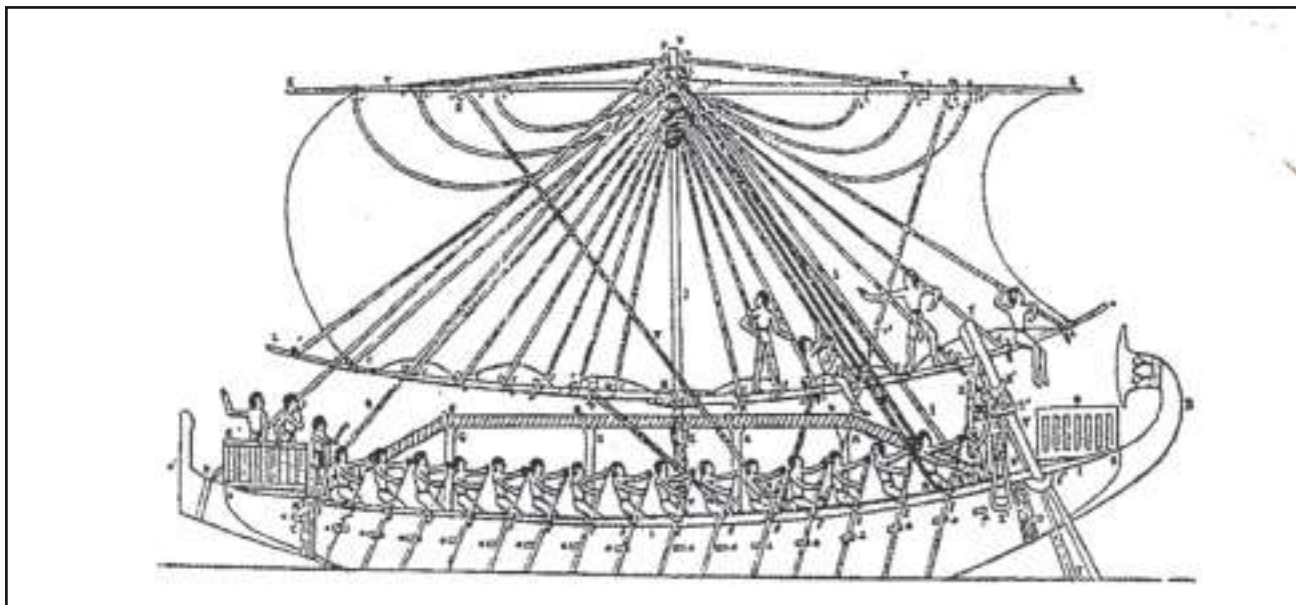
1 scrittore e storico francese (1795-1873), autore, tra l'altro, di una raccolta di lemmi nautici: *Glossaire nautique, répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes* (ndr)

2 Esistono anche interpretazioni diverse, ma non si vede perché non si poteva navigare sopravento con vele oblique; peraltro Virgilio non può essere più esplicito perché deve rappresentare una navigazione arcaica, di molti secoli anteriore con un'arte nautica assai più grezza, poco evoluta nell'attrezzatura e nelle manovre di vele e pennoni.

3 Cfr. S.L. Moher, *Sails and oars in the Aeneid*, T.A.P.A. 1948.

4 Cfr. Seneca, *Naturales Quaestiones*, V, 5.

5 Le navi frumentarie, dette anche alessandrine, dirette dall'Egitto a Puteoli (o ad Ostia), navigavano, in genere, lungo le coste della Fenicia, quindi passavano sopra o sotto Cipro e lungo le coste della Licia per entrare nell'Egeo e da qui puntare sullo Stretto di Messina per risalire le coste italiane. La rotta scelta sfruttava venti e correnti più favorevoli.



*Nave di Hashepsut. Si nota l'enorme vela quadra inferita a due pennoni manovrati da cavi volanti.
Si nota il grande cavo da prua a poppa come rinforzo per gli effetti di inarcamento.*

Sulla base di pochi elementi di meccanica della propulsione velica [6], dall'esame delle navi della regina Hashepsut, è stata avanzata la suggestiva ipotesi, pur se in parte audace, che gli egiziani già 1600 anni a.C. praticavano la navigazione di bolina ed avevano escogitato ingegnosi sistemi per rendere più manovriera la nave a vela.

Tali sistemi consistevano nell'attrezzare la larga vela rettangolare mediante due pennoni, uno superiore e l'altro inferiore. Inoltre, due depositi di acqua, uno a prua e l'altro a poppa, intercomunicanti, consentivano spostamenti di liquido da una estremità all'altra della nave.

La vela poteva essere orientata nel piano orizzontale ed essere inclinata in quello verticale. Con il primo movimento si regolava l'angolo di incidenza del vento sulla vela e si stabiliva la posizione ottimale in funzione dell'andatura. L'inclinazione della vela consentiva di spostare il centro velico più a pruvavia o più a poppavia rendendo la nave più poggiera o più orziera. I travasi di liquido facevano spostare il centro di deriva verso prua o verso poppa favorendo la tendenza orziera o poggiera della nave. Anche l'inclinazione verticale dei timoni laterali concorreva a variare la stabilità della nave al vento.

Regolando opportunamente i vari effetti si potevano realizzare le condizioni più favorevoli per la navigazione a vela. L'attrezzatura delle navi di Punt fa ritenere che la navigazione sopravento era possibile.

La tendenza della nave a venire con la prua al vento (*orziera*) o il contrario (*poggiera*) in funzione della posizione del *centro velico* [7] e del centro di deriva era ampiamente nota nella navigazione antica. Le navi a vela distribuivano il carico in senso longitudinale per avere l'assetto più appropriato alle condizioni di navigazione.

Anche la vela di prua veniva usata per il suo effetto. Secondo Polibio la vela prodiera o di artemon fa fuggire dal nemico, quella di poppa fa manovrare la nave.

6 Cfr. J.G.Demerliac, *Navigation*, Paris, 1977.

7 Il concetto di centro velico in termini meccanici è dovuto al Bouguer, XVIII secolo; tuttavia l'idea empirica di centro velico veniva percepita dal pilota nella pratica operativa del moto e dall'assetto della nave in funzione delle vele date al vento.

L'articolo è tratto dal Cap IV - L'Arte Nautica nell'Antichità pagg.172-176 Vol I della "Storia della Navigazione" in due volumi di Silvestro Sannino.

I soci della Lega Navale interessati all'acquisto dell'opera, su cui verranno applicate vantaggiose condizioni economiche, potranno contattare l'autore al seguente indirizzo: silvestro.sannino@tiscali.it

LE GRANDI CONQUISTE DELLA VELA ITALIANA

Luciano Cosentino figlio di Renato, olimpionico e alto dirigente della Vela italiana, ha recentemente donato al "Centro Studi" un'importante quantità di foto, documenti e rari reperti che testimoniano la lunga attività sportiva del padre. Tra l'altro abbiamo scoperto, pochi lo sanno, che Renato Cosentino ha fatto parte dell'equipaggio dell'8 metri S.I. "Bona" (I-16) che nel 1938 ha conquistato a Cannes contro il defender "France" (F-24) la mitica "Coupe de France", la più classica e contesa gara dello yachting europeo. Siamo andati a leggere la cronaca di quella vittoria e ci è sembrato naturale proporla ai lettori del Notiziario.

(da "Motonautica - Vela e Motore" maggio 1938).

1938 - "BONA" CONQUISTA LA COPPA DI FRANCIA

Nell'equipaggio vincitore anche un napoletano

Nemo Sfavia



Ora che la magnifica costruzione di Baglietto, l'8 m. S. I. *Bona* del signor Rosasco ha riportato in Italia per la seconda volta, a 36 anni di distanza, il massimo trofeo velico francese non toccherebbe a noi di esaltarne ancora a parole l'importanza (N.d.R.: la prima volta nel 1902 con "*Artica*" del duca degli Abruzzi). Riportiamo invece quel che ne ha scritto il barone Filippo de Rothschild, nipote del primo donatore e skipper fortunato nello scorso anno quando, dopo 8 anni lo riportava in Francia, ma sfortunato ora riperdendolo dopo 9 mesi. Egli ha affermato, sulle pagine del bollettino dell'A.C.F., che pel regolamento che la regge, la Coppa di Francia si può considerare come una piccola Coppa d'America e nello stesso scritto ha esposto in dettaglio quanto lunga e minuziosa fosse la preparazione per poter giungere alla riconquista. Tra l'altro egli è rimasto per tre settimane nel Solent passando pazientemente giornate intere in una barchetta ormeggiata ora a questa, ora a quella delle boe del percorso per conoscere a fondo le variazioni delle maree, l'orario, la direzione, l'intensità dei cambiamenti delle correnti. Noi non crediamo che il timoniere di *Bona*, il valoroso Chiozza, ne avesse bisogno poiché le acque di Cannes gli sono note come quelle di Liguria. Ci basta di sapere che ha battuto in pieno con una serie di vittorie strepitose l'avversario e che i timori del nostro Fava apparsi



nel numero di marzo della rivista erano pienamente infondati. L'avversario francese che si diceva venuto a Genova solo per studiarci senza impegnarsi e senza scoprire le sue batterie è stato battuto a Genova, è stato battuto a Cannes semplicemente perchè ha avuto di fronte una barca superiore ed un equipaggio in gamba.

L'importanza dell'avvenimento si rileva dalla notevole concentrazione nel porto di

Cannes di ben 93 yachts dei quali 48 francesi, 27 inglesi, 6 americani, 6 italiani, 4 svizzeri, 2 belgi ed un australiano senza contarne una trentina alla fonda in rada. La marina francese era rappresentata dal caccia *Le Frondeur* di 1350 tonn. al comando del Capitano di Corvetta de La Pérouse. Per lo Yacht Club de France erano presenti il Vice Ammiraglio Durand-Viel, i due Vice presidenti, quasi tutto il Consiglio e numerosissimi soci.

La R. Federazione Italiana della Vela era rappresentata dal Presidente del Comitato Tecnico cav. De Conciliis ed il Regio Yacht Club Italiano dal primo Vice presidente S. E. l'Ammiraglio Lodolo e dal Segretario Avv. Bruzzone.

Tutti e tre completavano per la parte italiana il Comitato di Corsa presieduto da M. Chabrières Commodoro della Società Nautica di Marsiglia.

Presenti numerosi appassionati italiani della vela e soci del R.Y.C.I. a cominciare naturalmente dal proprietario di *Bona* sig. Rosasco e dal suo creatore, Ing. Vincenzo Baglietto.

L'equipaggio del defender France era composto dai dilettanti Barone Filippo di Rothschild, timoniere, M. Fernand Rey proprietario e Mr. Allard e dei professionisti Seze, Bordenave e Messenger.

Il challenger *Bona* aveva a bordo i dilettanti olimpionici Domenico Mordini, Mino Poggi e Renato Cosentino, uno dei tanti ottimi elementi della vela partenopea, ed i professionisti Caprile, Carbone e Chiozza timoniere. Quest'ultimo è il ben noto ottimo capobarca al quale va buona parte del merito della messa a punto di *Bona* e delle sue vittorie.

I due competitori si sono già incontrati durante sei giornate delle regate internazionali di Cannes e *Bona* ha già battuto *France* due volte. I pronostici sono dunque favorevoli per il primo e si è già notato che il suo equipaggio è più rapido nelle manovre.

Nella prima giornata, il 24 aprile, il tempo grigio con minaccia di piovaski è quasi senza vento. Appena qualche "refola" chiazza le acque quando alle 11 è data la partenza. L'equipaggio di *Bona* sa meglio approfittare di ogni minima bava di vento e prende la testa con grande vantaggio mentre *France* passa da una calma all'altra distanziandosi sempre più tanto da finire con 44' di ritardo.

Il percorso prescelto era il n. 1, cioè quattro giri del piccolo triangolo della lunghezza di 20 miglia marine.

Ecco i tempi giro per giro:

	<i>Bona</i>	<i>France</i>
1° giro	1,29'56"	1,37'11"
2° giro	2,25'43"	2,31'7"
3° giro	3,21'4"	3,28'12"
4° giro	4,27'15"	5,11'25"

Il giorno 25 con bel tempo, leggera brezza da levante e mare calmo il percorso è fissato su due giri del triangolo grande, miglia 20,36. *Bona* e **France** partono fianco a fianco ma *Bona* prende subito la testa. *France* dimostra una maggiore sollecitudine nelle manovre e segue molto da vicino l'avversario e finisce con solo 1'34" di distacco.

	<i>Bona</i>	<i>France</i>
1° giro	2,1'24"	2,2'32"
2° giro	4,59'49"	5,0'57"



Nella terza prova, il 26 aprile il defender ha avuto finalmente il vento che desiderava, forte brezza da levante ed ha fatto una partenza impressionante. La vittoria è stata sua per 37" ed il morale dei francesi risollevato. *Bona* ha invece avuto una cattiva partenza per cambiamento del vento proprio al momento in cui giungeva sul traguardo. Iniziava subito l'inseguimento con lotta bellissima spesso bordo a bordo e spettacolo

emozionantissimo. Percorso scelto quello del primo giorno:

	<i>Bona</i>	<i>France</i>
1° giro	53'44"	51'53"
2° giro	1,45'8"	1,44'50"
3° giro	2,40'42"	2,39'2"
4° giro	3,38'5"	3,37'28"

Quarta prova il 27. Tempo grigio e freddo, brezza di levante abbastanza forte. Percorso n. 2 *France* vuol ripetere la bella manovra del giorno precedente giungendo lanciata sul traguardo al momento della partenza ma arriva troppo presto e deve virare leggermente mentre *Bona* passa al tempo esatto. *France* però prende subito per la testa. Nel tratto con vento in poppa *France* issa con rapida manovra lo spinnaker. *Bona* la imita ma la vela resta impigliata per qualche secondo in modo che il vantaggio di



France aumenta. Nel lato seguente in bordeggio *Bona* obbliga *France* a mettersi faccia al vento e questa alza la bandiera di protesta. *Bona* elimina il ritardo e giunge in testa con vantaggio di 22'.

È stata la più bella regata della serie che ha dimostrato la superiorità di *Bona* anche col vento e specialmente se esso è accompagnato da mare mosso. Pur avendo girato la prima boa con 1'7" di ritardo lo riguadagnava sul lato in bolina stretta con scirocco con vantaggio di 1'36" che si riduceva a 4" sulla boa successiva quando era costretto a fare la manovra per la quale *France* alzava la bandiera di protesta.

	<i>Bona</i>	<i>France</i>
1° giro	2,10'37"	2,10'41"
2° giro	3,58'8"	3,58'30"

Bona ha vinto tre prove su quattro e quindi avrebbe vinto la Coppa. Ma la Giuria si riunisce per discutere la protesta di *France* e dopo quasi cinque ore di seduta decide di considerare "riservata" la gara.

E così il 28 si ha una quinta prova sul percorso n. 2 con tempo piovoso, mare calmo e brezza di levante molto fresca costante.

I rappresentanti italiani nella Giuria sono riusciti ad ottenere che le boe siano lasciate a destra in modo da avere l'arrivo in bolina. *Bona* prende subito la testa e vi resterà fino alla fine terminando con 1'38" di vantaggio.

	<i>Bona</i>	<i>France</i>
1° giro	1,35'58"	1,36'45"
2° giro	3,13'50"	3,15'28"

Il Comitato di Corsa decideva che il reclamo di *France* era giustificato e *Bona* fuori corsa per infrazione al regolamento e quindi la classifica generale assegna 3 vittorie a *Bona* e 2 a *France*.

È bene rammentare che nel Comitato di corsa il voto del Presidente Mr. Chabrière contava per due. In conseguenza nelle votazioni i francesi avevano quattro voti e gli italiani tre. Ad ogni modo siano quattro o tre le vittorie di *Bona* la Coppa di Francia per suo merito è venuta in Italia.

Ed ora? che cosa si ha in mente di fare per impedirne una sollecita riconquista e per andare a riprendere quella d'Italia? Teniamo presente che i francesi già annunciano la costruzione apposita di due nuovi 8 metri.



I VINCITORI FESTEGGIATI AL C.N. LIGURE ED AL R.Y.C.I.

La sera del 7 maggio nella graziosa sede de Club Nautico Ligure sul mare di Sturla, in un ambiente eminentemente sportivo-marinaro, ebbe luogo un banchetto in onore dei vincitori della Coppa di Francia.

Insieme col Presidente dell'attivissimo sodalizio On. Gr. Uff. Vincent Ardissonne, col Vice Presidente e Segretario Generale del R.Y.C.I. Avv. Bruzzzone, col Comandante Venturini della Direzione del C.N.L. e col proprietario del vittorioso 8m S.I. H.W. Rosasco sedevano a mensa i componenti dell'equipaggio, gli olimpionici Medaglia d'Oro Domenico Mordini e Ing. Mino Poggi, l'abilissimo timoniere Alberto Chiozza ed i marinai Caprile e Carbone. Mancava solo l'olimpionico sig. Cosentino che da Napoli aveva inviato la sua adesione telegrafica. Numerosi i soci intervenuti.

La bella festa si è ripetuta la sera del 10 maggio al R.Y.C.I.

Al tavolo d'onore col Cav. Uff. Avv. Mario Bruzzzone Vice-Presidente e Segretario Generale del R.Y.C.I. in assenza del Presidente S. E. l'Ammiraglio Lodolo trattenuto a Venezia, sedevano la signora Rosasco, il Comm. Marchese Paolo Pallavicino, la signora Graziella Bruzzzone, il sig. Harold W. Rosasco, la

signora Poggi, il Dott. Ing. Mino Poggi rappresentante dell'equipaggio di *Bona* e la Marchesa Rosetta D'Oria.

Sono passati trent'anni da quando su "Yacht Digest", una bellissima rivista purtroppo sparita nel nulla, è stato pubblicato l'articolo che riportiamo alla luce perché parla di una fantastica barca inglese "Astra", un mitico J-Class, che in Italia e con gli italiani ha vissuto un pezzo della sua straordinaria storia che merita di essere raccontata anche in previsione della sorpresa che il Notiziario conta di fare ai suoi lettori per Natale.
(da Yacht Digest n° 9/10 Febbraio 1988)

ASTRA: IL RITORNO DEI J CLASS

Riccardo Villarosa

Tra le associazioni di classe la più esclusiva è sicuramente quella dei "J Class", in tutto quattro, tutti frutto di laboriosi restauri.

Nello scorso dicembre (1987), in una breve cerimonia svoltasi presso lo Yacht Club Italiano a Genova, l'Associazione Italiana Vele d'Epoca ha consegnato il guidone d'onore a Gian Carlo Bussei, armatore di *Astra*, un "J Class" già battente bandiera britannica.

In pratica è il secondo "J" che torna a navigare con la sua attrezzatura come da progetto originale. Il primo è stato *Velsheda*, restaurato con notevoli sacrifici economici dall'inglese Terence Brabant, che ha lavorato duramente al suo progetto dal 1979 al 1983. *Velsheda*, quando Brabant la vide la prima volta, era poco più di un rottame abbandonato su un estuario fangoso nel Solent. Ora assomiglia molto a quella che era stata una volta. Diciamo così perché questa barca, varata nel 1913, sottocoperta è piuttosto spartana: infatti, date le ristrettezze finanziarie, l'armatore si è limitato agli arredi strettamente indispensabili.

Per il restauro di *Astra*, eseguito presso i Cantieri Navali di La Spezia, non è stato, invece, risparmiato nulla. Forse è il caso di dire che *Astra* è il primo "J Class" che torna a navigare nel suo pieno splendore in questo dopoguerra. Oltre all'attrezzatura ricostruita secondo i piani originali l'armatore ha voluto ricreare per *Astra* cabine e arredi interni secondo uno stile navale caratteristico degli anni Venti e Trenta, l'epoca d'oro dei "J".

Astra, pur non avendo mai partecipato alla Coppa America, vanta linee che nulla hanno da invidiare agli scafi della sua stessa classe realizzate appositamente per la regata. È stata progettata, infatti, da uno dei grandi disegnatori del passato, uno dei pochi in grado di reggere il confronto con Herreshoff o Burgess. Si tratta di Charles E. Nicholson, che ha fatto costruire questa barca lunga 35 metri, dallo scafo di mogano dell'Honduras, dal cantiere Camper & Nicholson.

Astra, contrassegnata dal numero velico K 2, fu varata nel 1928 per conto di sir Mortimer Singer che usò la barca per intrattenere i suoi ospiti nel corso di crociere e regate in acque inglesi.

È anche servita da barca appoggio per *Little Astra*, un 12 metri che il proprietario ha fatto correre in regate di classe sempre in Inghilterra.

Dopo varie vicissitudini e cambiamenti di proprietà *Astra* era approdata in Italia dove navigava con bandiera liberiana, quando Bussei decise di acquistarla e rimetterla in sesto. La barca, ormeggiata a Castellamare, era in stato di completo abbandono. Lo scafo di massello di mogano, spesso 5 centimetri, fissato a un'ossatura d'acciaio, era però in condizioni piuttosto buone, a testimonianza della bontà del materiale di costruzione, peraltro costosissimo. Forse il lavoro più arduo è stato quello di ricreare l'arredo sottocoperta, tutto di quercia bianca, e individuare chi fosse in grado di costruire un albero alto 50 metri in alluminio secondo il progetto originale.

La barca, completamente rimessa a nuovo, è stata "rivarata" nel luglio scorso a La Spezia con Tiziana Nasi Bussei, moglie dell'armatore, nelle vesti di madrina.

Astra è stata quindi portata in Francia dove, ad Antibes, ha ricevuto il nuovo albero armato di un boma dotato di crocette, una soluzione caratteristica di alcune grandi barche a vela dell'epoca. Da notare che, scegliendo un albero di alluminio, non si è assolutamente tradita la versione originale. *Astra* è stata, infatti, una delle prime barche armate con alberi in questo materiale.

Dopo uno studio sul piano velico conservato al Royal Naval Museum e sulle fotografie scattate da Beken of Cowes è stato deciso di conservare l'attrezzatura originale che prevede tre fiocchi a prua, attrezzatura in auge prima che si diffondesse la soluzione con fiocco e trinchettina.

Astra, che passerà l'inverno ai Cantieri Navali di La Spezia prima di riprendere a navigare, è entrata così a far parte



della J Class Society, fondata a Londra per stimolare l'attività nautica di queste barche man mano che vengono recuperate dalla "naftalina".

Gli altri "J" che presto torneranno a solcare il mare nel loro assetto originale sono *Shamrock V* costruito da sir Thomas Lipton nel 1930 come sfidante all'americano *Enterprise* per le regate di Coppa America. *Shamrock V* era stato acquistato dalla famiglia Crespi e molti italiani l'hanno potuto ammirare ormeggiato in banchina a Portofino con il nome di *Quadrifoglio*. Era stato notevolmente modificato e adattato alla crociera con alberatura ridotta.

Dopo diversi passaggi di proprietà questo "J" è stato acquistato nel 1986 dalla Thomas J. Lipton Company per donarlo al Museum of Yachting di Newport, Rhode Island. Si tratta di un museo fondato nel 1980 da un gruppo di yachtsmen intenzionati a incoraggiare il restauro di barche. *Shamrock V* diventerà l'ammiraglia della loro associazione.

L'*Endeavour*, invece, al momento è ai lavori ed è stato salvato dall'oblio da Elizabeth Ernt Meyer, nipote di Katharine Graham, proprietaria del Washington Post, il noto quotidiano statunitense. La signorina Meyer, 34 anni, si imbattè in *Endeavour* nel corso di una ricerca per un articolo commissionato da una rivista di nautica americana. Se ne innamorò a prima vista e decise di riportarlo agli antichi splendori. *Endeavour*, contraddistinto dal numero velico K 4, è stato costruito per sir Thomas Sopwith nel 1934 per la sfida di Coppa America contro il *Rainbow* di Vanderbilt. È lo sfidante che più si è avvicinato alla vittoria nelle regate tra le due guerre.

Oltre ai quattro "J" citati, ne sopravvivono in tutto altri due, anche se al momento non sono armati secondo il piano velico originario.

Si tratta di *Cambria*, ora armato a ketch e basata negli Stati Uniti, e di *Norlanda* (ex *Candida*) basata ad Antibes ed usata spesso da Attilio Monti.

È interessante notare che su sei J Class sopravvissuti ben tre sono o sono stati di proprietà di italiani. Non è quindi un caso che la J-Class Society abbia la sua sede a Rapallo.

Chi è il nuovo armatore di *Astra*

Gian Carlo Bussei, nato a Torino nel 1946, proviene da una famiglia con profondi legami con il mare. Suo padre Ettore, pioniere della progettazione navale, ha partecipato, tra l'altro, alla creazione dei mezzi d'assalto subaquei conosciuti con il nome di "maiali", utilizzati per incursioni contro navi nemiche nella seconda guerra mondiale.

Nipote di Carlo Cannone, già socio della Fiat al tempo di Valletta e del senatore Agnelli, ha sposato Tiziana Nasi, figlia di un cugino di Gianni Agnelli. È fondatore e presidente di una società di marketing e ha da sempre avuto una certa passione per i recuperi di interesse storico. Non a caso vive a Torino in una casa antonelliana in via Giulia di Barolo, monumento nazionale, soprannominata "fetta di polenta" per la sua insolita forma.

La scheda tecnica di <i>Astra</i>	
Lunghezza fuori tutto:	35,05 metri
Lunghezza al galleggiamento:	22,86 metri
Larghezza:	6,16 metri
Immersione:	4,21 metri
Dislocamento:	140 Tonnellate
Superficie velica:	665 metri quadrati
Anno del varo:	1928
Progettista:	Charles E. Nicholson
Cantiere:	Camper & Nicholson
Anno del restauro:	1987

*"Astra" e
"Candida"
in regata.*



Riportiamo, con una vena un po' nostalgica e senza rimpianti, un vecchio articolo-intervista di trenta anni fa che ci presenta l'Istituto Idrografico della Marina, la sua storia, quelli che sono i suoi compiti e i suoi uomini. Neanche a farlo a posta all'epoca dell'articolo direttore dell'Istituto era Giuseppe Angrisano, poi Ammiraglio, oggi in pensione, ma sempre impegnatissimo e con incarichi scientifici internazionali nel settore dell'idrografia. Amico e lettore del Notiziario CSTN certamente gradirà la nostra sorpresa e troverà il tempo di dedicarci un suo articolo con gli aggiornamenti dell'interessante e benemerita attività svolta dall'ente un po' misconosciuto dalla Marina.

(da Yacht Digest n°9/10 febbraio 1988)

L'ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA

Il forte San Giorgio a Genova è la fucina da cui escono le carte nautiche e i portolani indispensabili a chi va per mare. Ognuna di queste edizioni comporta lunghe campagne oceanografiche e soprattutto un'estenuante opera di aggiornamento dei dati. Fortunatamente, in aiuto dei cartografi è arrivata l'informatica.

Gianni Boscolo

Chi va per mare, sia per divertimento che per altro, non dimentica (o non dovrebbe farlo) di ascoltare il Bollettino dei Naviganti. Si tratta di informazioni meteorologiche (a cura dell'Aeronautica militare) e di tutte le informazioni relative a ostacoli o condizioni particolari che si verificano nell'arco delle 24 ore sui mari italiani. Questa seconda parte, curata dall'Istituto Idrografico della Marina, è diffusa tramite la Rai più volte al giorno e, da poco tempo, anche attraverso la Sip con Videotel e con servizio telefonico, ascoltata componendo il 196. **(N.d.R. - Questo avveniva trenta anni fa quando l'articolo è stato scritto)**

L'Istituto si trova a Genova, nel forte San Giorgio, costruzione trecentesca da 115 anni "sede provvisoria" dell'ente cui spetta il compito di produrre ed aggiornare la cartografia dei mari italiani oltre che di provvedere alle esigenze della marina militare.

La sua storia si intreccia con le vicende storiche e marinare degli ultimi cento anni, dall'unità d'Italia ad oggi. Fatta l'Italia, mentre si cercava di fare anche gli italiani si dava vita all'unificazione delle strutture scientifiche e militari del paese. Per quanto riguarda la marina Cavour in persona si fece promotore della costituzione di un istituto idrografico in grado di fornire gli strumenti nautici necessari alla nascente marina unitaria.

La creazione di un ente adatto allo scopo fu affidata al capitano di fregata, in seguito ammiraglio, Giovanni Battista Magnaghi, dotato di una personalità che univa alla competenza militare quella scientifica. L'eredità raccolta da colui che fu definito "uno scienziato in feluca" era, ad un tempo, ricca e complessa. Ricca perché il nascente istituto non doveva sorgere "partendo da zero", anzi poteva fruire del patrimonio culturale di ben due istituzioni preesistenti. Il Regno di Napoli aveva fondato nel 1780 un istituto idrografico sotto la direzione di un cartografo di fama: il padovano Rizzi Zannone; il regno Lombardo Veneto aveva un suo istituto con sede a Milano (e trasferito a Vienna con l'abbandono da parte austro-ungarica del Lombardo-Veneto) erede della scuola cartografica del periodo napoleonico.

Complessa perché occorreva amalgamare queste scuole con la realtà del Regno di Sardegna che non disponeva di un istituto; unica produzione, due portolani dell'isola realizzati nel 1830 dal Comandante Albini. Per altre zone di navigazione utilizzava invece pubblicazioni straniere.

L'ufficio idrografico della Regia Marina nacque a Genova nel 1872. L'ammiraglio Magnaghi, nei sedici anni in cui lo diresse, portò l'ente ad un alto livello scientifico creando inoltre una vera e propria scuola di tecnici e cartografi. La "Washington", la prima nave utilizzata a scopo idrografico, batte lungamente i mari italiani dedicando centinaia e centinaia di giornate a rilevamenti batimetrici.



Dalla ricerca sulle acque italiane e la conseguente stampa delle carte nautiche nazionali, l'istituto ha via via ampliato i propri compiti e la propria specializzazione. Prima dell'inizio del secolo l'istituto ha creato un'officina per cronometri, ha collocato un mareografo a Genova e ha iniziato la pubblicazione relativa ai fari e fanali e ai segnalamenti marittimi delle coste nazionali.

Una serie di campagne segna il progressivo interesse, generato dalle scelte di politica estera, verso altre aree geografiche: la Somalia, dalla foce del Giuba al golfo Aden (1898), la Cirenaica (1902), il Mar Rosso (1907). Con il primo conflitto mondiale l'Istituto viene ovviamente utilizzato per le esigenze belliche e in particolare realizza una mappa dei campi minati.

Nel dopoguerra vengono istituite due cattedre di insegnamento, astronomia e geofisica, che danno impulso alla realizzazione di programmi di rilevamento geodetico e geofisico di grande importanza.

L'Istituto Idrografico ha sempre collaborato alla preparazione di numerose spedizioni scientifiche in varie parti del mondo da quelle del Duca degli Abruzzi in Alaska, Ruwenzori e Karakorum, a quella del dirigibile "Italia", sino alle recenti spedizioni in Antartide. La fine della guerra ha visto gli uomini dell'Istituto impegnati nel complesso compito di una ricognizione generale delle coste del paese per l'aggiornamento dei portolani dopo gli eventi bellici, mentre gli anni Sessanta segnano l'inizio di campagne geodetiche in Mediterraneo e fuori, nonché l'inizio di una collaborazione con il CNR.

Il mattino del 17 dicembre 1986 una spedizione antartica toccava Thetis Bay iniziando rilievi geodetici e topografici durati un anno intero che stanno portando alla "valorizzazione", cioè alla costruzione, di due carte: una al 25.000 (Gerlache Inlet) ed un'altra al 50.000 (Terranova Bay). Ufficiali dell'Istituto sono già in Antartide nel quadro di una nuova spedizione salpata pochi mesi fa.

Naturalmente l'ente collabora con gli istituti corrispondenti della marine degli altri paesi. In particolare con il British Admiralty, l'ammiragliato inglese, con il quale vi è una lunga tradizione di scambi di esperienze.

Anche con lo SHOM, il Service Hydrographique francese, l'opera di collaborazione è ampia; ad esempio, ha portato alla stesura congiunta dell'ultima carta uscita dalla tipografia di forte S. Giorgio, quella delle Bocche di Bonifacio, che costituisce anche la carta tecnica del trattato italo-francese sulla definizione delle acque territoriali e delle zone di pesca tra le due isole.

Infine sono da ricordare i contatti e la collaborazione con gli altri paesi dell'area mediterranea nel quadro della *Mediterranean and Black Seas Hydrographic Commission*. Tutte iniziative che hanno ampliato il servizio dall'ambito puramente militare a quello scientifico con particolare attenzione agli aspetti utili a coloro che in mare e per il mare lavorano.

L'Istituto ha oggi un organico di 400 persone, tra militari e civili, e produce ogni anno 120 mila copie di carte e 45 mila copie di pubblicazioni varie. Questa è l'attività principale cui va aggiunta la

progettazione e costruzione di prototipi di strumenti nautici, talassografici e metereologici (la cui produzione in serie viene poi affidata a ditte private), ed il collaudo di cronometri, bussole ed altri strumenti.

Esperti dell'Istituto partecipano anche a missioni oceanografiche e fanno parte di organismi di collaborazione internazionale. "Il problema principale - afferma il Capitano di vascello Giuseppe Angrisano, direttore dell'Istituto - è quello del personale e della sua qualificazione. Man mano che i tecnici vanno in pensione rimpiazzarli è sempre più difficile.

Il potenziamento del supporto informatico, l'accresciuta collaborazione con gli istituti idrografici delle altre nazioni pur se accompagnati da un budget contenuto (3 miliardi l'anno per gestione ed ammodernamento) rendono realistico l'obiettivo di "far meglio e più rapidamente" i compiti affidati all'istituto genovese.

Restano i problemi della cartografia e delle informazioni per la nautica da diporto, che ha esigenze diverse dalla marina mercantile o quella militare. Per questo settore i tentativi degli anni scorsi di pubblicazioni specifiche si



sono dovuti abbandonare per mancanza di forze.

L'Istituto tuttavia collabora attivamente con privati che si pongono questo obiettivo. "Ponendo particolare attenzione - sottolinea Angrisano - che il materiale diffuso venga aggiornato, poiché questo è uno dei problemi - chiave della cartografia nautica".

COME NASCE UNA CARTA NAUTICA

La carta nautica moderna comincia con una campagna di rilevamenti dei fondali. Un tempo si scandagliava con un peso di piombo cosperso di sego, legato ad una sagola. In questo modo oltre alle profondità si ricavavano indicazioni sul tipo di fondo (sabbia, scogli, fango, alghe, ecc). Poi vennero strumenti più precisi, fino ai radar ed agli ecoscandagli odierni, mentre un sistema di triangolazioni radio fornisce la posizione della nave precisa al metro.

I mari italiani sono battuti regolarmente dall'"Ammiraglio Magnaghi", dal "Mirto" e dal "Pioppo", le tre navi idrografiche della Marina militare. La prima, di 1700 tonnellate di stazza, è dotata di moderni sistemi per il rilievo idrografico e l'acquisizione automatica dei dati, le altre due sono ex-dragamine adattati per le operazioni sotto

costa. In ogni uscita in mare viene raccolta una massa di dati che a terra vengono elaborati e sfoltiti. Riportarli tutti sulla carta sarebbe inutile, infatti la renderebbero di difficile lettura ed interpretazione.

Il lavoro di "sfoltimento" è accompagnato dall'integrazione con elementi topografici dedotti da precedenti edizioni della carta in costruzione o da altre carte. La carta a questo punto può essere impostata. Il progresso informatico permette di automatizzare questa prima fase. Attualmente circa il 20 per cento di una carta è costruita con l'elaborazione elettronica.



Un "plotter" traccia il reticolato geografico (meridiani e paralleli), la cornice, i punti geodetici, le curve radioelettriche oltre ai cavi sottomarini, le rose graduate, il titolo. Su un'altra matrice vengono riportate le curve batimetriche (che uniscono i punti di uguale profondità); vengono quindi applicati le misure dei fondali, la toponomastica (ossia i nomi dei luoghi geografici e degli insediamenti) oltre a tutte le indicazioni utili per la navigazione: portata e caratteristiche dei fari, tipo di fondo, presenza di relitti, ecc.

Questi elementi impressi su un particolare supporto vengono riuniti in un'unica matrice con un sistema fotomeccanico.

A questo punto la carta completa, seppur ancora in "brutta copia", viene ulteriormente verificata per controllarne la leggibilità e l'esattezza dei dati contenuti. Le matrici con i vari colori (azzurro per i fondali, sabbia e sabbia scuro per costa e abitati, viola per fanali, fari, ancoraggi, rosa graduata) possono andare in stampa.

Il trattamento automatico dei dati permette oggi di costruire



un archivio che facilita le correzioni e le successive edizioni della carta. Tuttavia, poiché ogni carta viene venduta con l'ultimo aggiornamento esistente, quando questo è di scarso rilievo e fino a quando non è prevista una riedizione, tutte le modifiche, anche piccole, della situazione vengono apportate a mano, indicandone in calce la data. Le carte forniscono un numero elevatissimo di notizie ed anche qualche nozione di storia. Quelle italiane e turche, per esempio, ricordano nel titolo che il sistema utilizzato è ancora quello del padre della moderna cartografia, Mercatore. Quelle inglesi indicano le profondità in piedi e braccia anziché in metri, denunciando in tal modo il lento adattarsi degli anglosassoni al sistema metrico decimale. I francesi chiamano il meridiano zero meridiano internazionale, omettendo, un po' sciovinisticamente, che per convenzione è quello che passa sull'osservatorio inglese di Greenwich.

In molte carte sotto il titolo è indicata la data dei primi rilevamenti; spesso si tratta di un momento particolare nella storia dell'area rappresentata. Per esempio, le carte della Grecia dell'Ammiragliato Britannico indicano che i primi rilievi furono effettuati dal capitano Mansell nel 1864/65. Sono gli anni della salita al trono di Atene di Giorgio I, principe di Danimarca, tramite degli inglesi per il controllo politico della Grecia.

Ma la carta nautica dice moltissime altre cose utili a chi naviga: in quelle italiane sono quasi 800 i simboli riportati (l'elenco è un fascicolo denominato carta 1111), ed ognuno costituisce una informazione precisa, e rilevante, per la rotta.

E vi sono inoltre i portolani e gli elenchi dei fari e fanali. Quelli italiani, dalla Lanterna di Genova al fanale di entrata di un piccolo porto, sono oltre quattromila. È evidente che tenere aggiornato il loro elenco, le eventuali variazioni di caratteristiche, l'andata fuori servizio, temporanea o meno, costituisce un lavoro ingente e l'automazione della gestione dei dati sta fornendo i risultati migliori proprio in questo delicato campo.

L'Istituto Idrografico ha ormai informatizzato la gestione dell'elenco e anche la Nauticard, una ditta privata che pubblica anche carte specifiche per il diporto, fornisce sia su floppy disk sia su foglio già stampato, l'elenco dei fari ed un portolano delle coste con relativi piani dei porti, aggiornati in "tempo reale".



1988. Il direttore dell'Istituto Idrografico Giuseppe Angrisano (a sinistra) con Antonio Cairo, capo del reparto pubblicazioni.

Magicamente la storia delle prime compagnie di navigazione oceaniche italiane curata e documentata da Giuseppe Peluso si allunga con altre puntate: nuove storie di navi ed armatori. Così il Notiziario può soddisfare l'interesse dei tanti appassionati della materia che hanno manifestato alla redazione il loro gradimento.

In fondo a ben pensarci, la riconosciuta tradizione dello shipping italiano trae origine proprio da questi pionieri che Peppe Peluso ci racconta.



La Veloce - Navigazione Italiana a Vapore

La sesta compagnia assorbita dalla Navigazione Generale Italiana

Con accenni alla "G.B. Lavarello", alla "Matteo Bruzzo" e alla "Fratelli Lavarello"

di **Giuseppe Peluso**

(prima parte)

La "Veloce - Linea di Navigazione Italiana a Vapore" è fondata nel 1884 per poter esercitare servizi merci e passeggeri, in special modo emigranti, tra l'Italia e l'America del Sud [1].

La sua origine può essere fatta risalire a Giovanni Lavarello di Recco, meglio conosciuto come "Capitano Gio Batta", che inizia l'attività con una linea di piccoli vapori di legno. Nel 1858 acquista un brigantino a palo norvegese, in avaria nel porto di Genova. Lo riarma con il nome di *Liguria* ed inizia in proprio il trasporto di emigranti da Genova al Plata. A questo "barco", ove la sistemazione delle persone a bordo è tutt'altro che ideale, dal 1863 si affiancano altri tre clippers a elica, sempre sulla linea Genova-Montevideo-Buenos Ayres, che possono trasportare 200 tra passeggeri ed emigranti.



foto 1

Ma la concorrenza incalza, nonostante il successo della linea, e nel 1871 questa modesta compagnia è costretta a trasformarsi nella "Società Giovanni Battista Lavarello & C". Tra i nuovi soci c'è Matteo Bruzzo, tesoriere del

Comune di Genova, e i Marchesi Marcello Durazzo e Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini.

E' così possibile acquistare in Inghilterra quattro nuovi vapori con confortevoli alloggi e sistemazione per 850 passeggeri.

Nel 1883, dopo la morte prematura di Gio Batta nel 1881 e le difficoltà a seguito di un naufragio del 1882, ciò che resta della flotta è rilevata dal socio Bruzzo che la riversa nella sua "Matteo Bruzzo & Co" appositamente creata per gestire i piroscafi ex Lavarello.

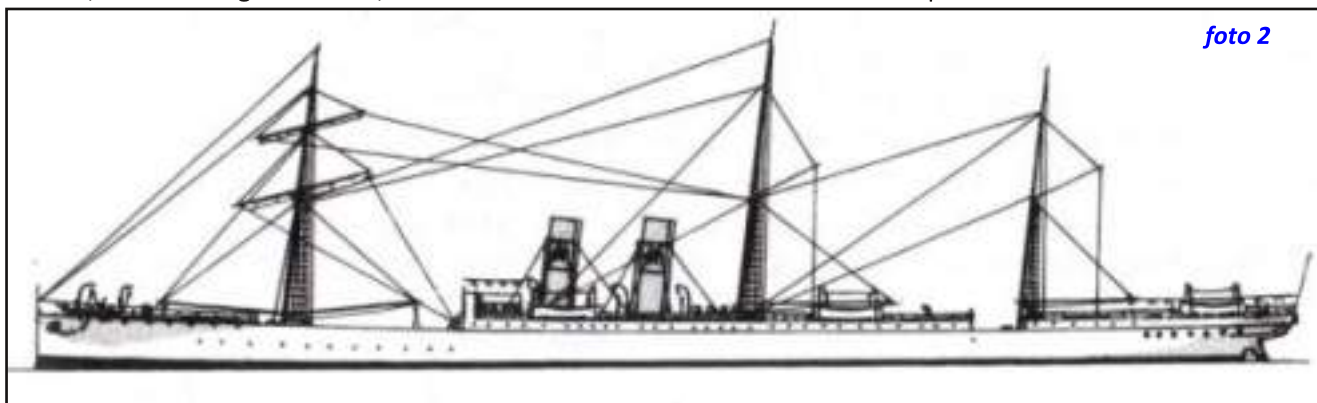
Pertanto a questa nuova compagnia, che tra i soci annovera ancora il marchese Marcello Durazzo, passano quattro vapori della Lavarello.

Il piroscafo *Colombo*, di 2.010 tonn varato il 26 settembre 1870, come *Espresso* per la Lavarello, dai cantieri "Wigham Richardson" di Newcastle. Lungo 91.1 mt, largo 10.82 mt, trasporta 34 passeggeri in prima e 910 in terza classe.

Il 23 febbraio 1871 inizia il primo viaggio sulla tratta Genova-Montevideo che percorre in 29 giorni. Nel 1874 è ribattezzato *Colombo* e nel 1883 è acquistato da Matteo Bruzzo che gli fa fare la rotta Genova, Marsiglia, Cadis, Tenerife, Montevideo e Buenos Aires.

Nel 1884 è incorporato dalla "La Veloce Navigazione Italiana a Vapore" ed è ribattezzato *Napoli*, navigando sempre sulla stessa linea.

Nel 1893, divenuto ingovernabile, è abbandonato fuori la costa brasiliana dove poi affonda.



Il piroscafo *Europa* [2] di 2.236tonn varato il 27 febbraio 1872, per la "Lavarello", da "Wigham Richardson & Wallsend" di Newclaste. Lungo 95.49 mt, largo 10.79 mt, trasporta 70 passeggeri in prima, 55 in seconda e 750 emigranti in terza classe, oltre a 70 membri dell'equipaggio, alla velocità di 12 nodi.

Nel 1883 passa alla "Matteo Bruzzo"; nel 1884 passa alla "Veloce Navigazione Italiana a Vapore" e nel 1893 è radiato e demolito.

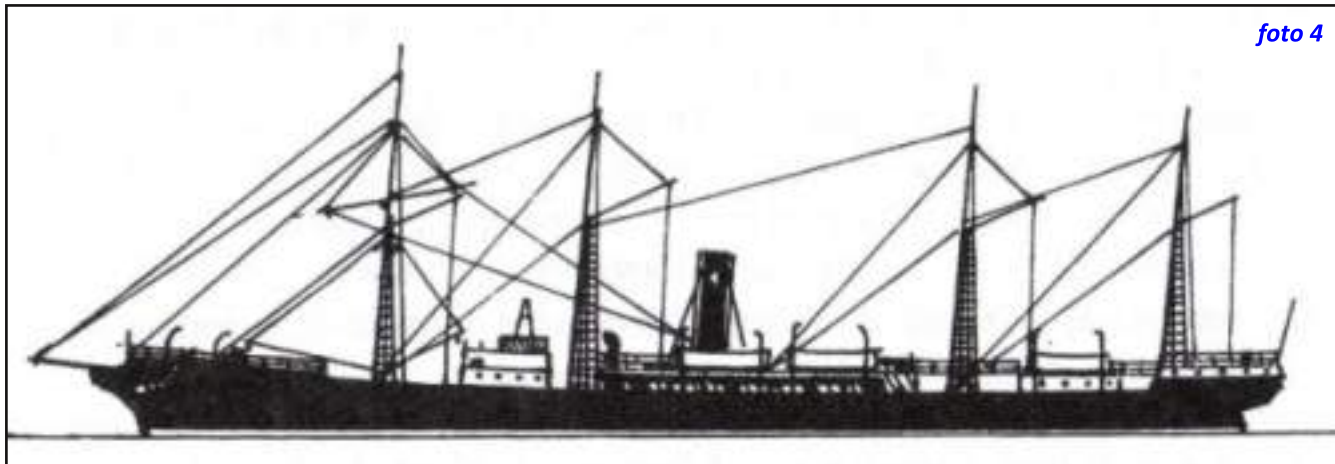
Il piroscafo *Sud Americana* [3] di 2.250 tonn, varato il 12 giugno 1872, per la Lavarello, dai cantieri "Wigham Richardson" di Newcastle. E' gemello del precedente ed è immesso in servizio per il sud America; nel 1883 è venduto alla "Matteo Bruzzo" e nel 1884 passa alla "Veloce Navigazione Italiana a Vapore".

Il 13 settembre 1888 sta tornando da Buenos Aires a Genova con 260 passeggeri, 69 uomini d'equipaggi e 700



tonnellate di carichi ed è impegnato ad ancorare e sbarcare passeggeri nella baia di Las Palmas, alle Canarie. In questo frangente ha una collisione con il S/S France della "Société Generale Transports Maritimes" di Marsiglia e la nave italiana affonda quasi immediatamente in quindici metri d'acqua, a 600 metri dalla spiaggia. Subisce la perdita di 87 vite umane e una leggenda metropolitana attribuisce la morte di tante persone, ex emigranti che tornano

foto 4



dalle americhe, al fatto che prima di gettarsi in acqua hanno riempito le tasche di monete d'oro. Un mausoleo nel locale cimitero riporta la frase: "L'Amore della Patria lontana per i suoi figli". I superstiti delle Canarie, qualche giorno dopo, sono recuperati dal *Nord Americana*, altro piroscafo della stessa compagnia.

Il piroscafo *Nord Americana* [4] di circa 2.250 tonn, gemello dei due precedenti, è varato nel 1872, per la Lavarello, dai cantieri "Wigham Richardson" di Newcastle.

Questo vapore non fa in tempo a passare alla "Veloce Navigazione Italiana a Vapore" poiché nel corso dello stesso anno 1883 naufraga sulle coste spagnole.

foto 5



Per sostituirlo Bruzzo progetta d'acquistare il velocissimo *Alaska* della "Guion Line", che però non è in vendita; pertanto concentra la sua attenzione su di un altro velocissimo piroscafo inglese che battezza quasi con lo stesso nome del transatlantico naufragato.

Il piroscafo *Nord America* [5] costruito nel 1882 dalla "J. Elder & Co" di Glasgow, come *Stirling Castle* per la "Thomas Skinner & Co." di Londra.

Disloca 4.826 tonn, è lungo 127.58 mt, largo 15 mt, e ha due funili; con i suoi 15 nodi di velocità può trasportare 90 persona in prima classe, 100 in seconda e 1.223 in terza classe.

Questo piroscafo s'è fatto una reputazione per aver navigato da Shanghai in Cina a Londra, via Canale di Suez, nel tempo senza precedenti di 27 giorni 23 ore e 45 minuti. Ma questo viaggio, e i successivi, costa così tanto in materia di combustibile che gli armatori decidono di venderlo.

Nel 1883 è acquistato da Matteo Bruzzo che è così fiero della sua acquisizione, e della sua fama in tutto il mondo, che lo rinomina *Nord America Stirling Castle* mantenendo anche il suo nome originale reso famoso sulla rotta del the.

Nel 1884 è trasferito a “La Veloce Navigazione Italiana a Vapore” dove sarà il primo piroscafo a portare i colori della nuova compagnia, funile giallo con stella gialla. Pur se ribattezzato semplicemente *Nord America*, segue la rotta del Sud America dove la corrente d'emigrazione, a cavallo del secolo, raggiunge il suo massimo valore.

Per molti anni, con i suoi 15 nodi, resta la nave più veloce di questa linea assicurando così alla Compagnia un virtuale "nastro azzurro" sudatlantico. Una volta riesce a compiere il tragitto Genova-Montevideo in 18 giorni, comprese alcune ore perse a Gibilterra per carbonare,

Il 10 marzo 1884 su questo piroscafo si imbarca Edmodo De Amicis che, dall'esperienza di questa traversata, scrive “Sull'Oceano”; il solo romanzo italiano che affronti il tema dell'emigrazione. Nel descrivere il proprio viaggio da Genova a Buenos Aires l'autore illustra la miseria e la tenacia del popolo degli emigranti, costretti da condizioni di vita disumane ad abbandonare la terra natale.

Nel 1885 è noleggiato al Governo inglese, per trasporto truppe nella campagna militare in Sudan, e poi nel 1899 al Governo russo dello Zar per portare truppe da Odessa a Vladivostok, attraverso il Canale di Suez, causa la rivolta dei Boxer in Cina.

Nel 1900 ritorna a “La Veloce”, dove subisce un cambio motori con riduzione della velocità a 13.5 nodi, e dal 1901 ricomincia a fare viaggi dall'Italia al Nord America, sulla rotta Genova, Napoli, Palermo, New York. Nel 1908 fa un viaggio-crociera per tutto il mondo e nello stesso anno serve come nave ospedale nel terremoto di Messina.

Dal 1909 è utilizzato come cargo, con possibilità di trasportare solo 12 passeggeri, e il 5 dicembre 1910 con un carico di cavalli, causa il mare agitato, subisce danni in vicinanza di Capo Spartel (Arzila) sulla costa atlantica del Marocco. E' rimorchiato a Genova dove si decide la non convenienza a ripararlo; pertanto è qui demolito nel corso del 1911.



Il piroscafo *Matteo Bruzzo* [6] è il sesto e ultimo acquisto da questa compagnia; gli è attribuito il nome dell'armatore.

Varato nel novembre del 1882 da “Wigham Richardson & Co.” di Newcastle con il nome di *Golconde* per la “Cie. Fraissinet”, di 3.920 tonn, è lungo 119 mt, largo 12.89 mt, trasporta 32 passeggeri in prima, 20 in seconda e 1.244 in terza classe alla velocità di 13nodi.

Percorre la rotta Marsiglia-Hong Kog- Shangai e dopo solo quattro viaggi, rivelatosi non economici, è messo in vendita ed acquistato dalla “Matteo Bruzzo” che lo battezza con lo stesso nome del suo fondatore.

E' immesso in servizio sulla rotta Genova-Sud America e nel 1884 passa alla “Veloce Navigazione Italiana a Vapore”, sempre sullo stesso percorso. Nell'ottobre del 1884 è messo in quarantena, per pericolo di colera e nel 1899 è ribattezzato *Città di Genova*.

Nel 1902 compie l'ultimo viaggio, questa volta per New York, per essere poi demolito nel 1907

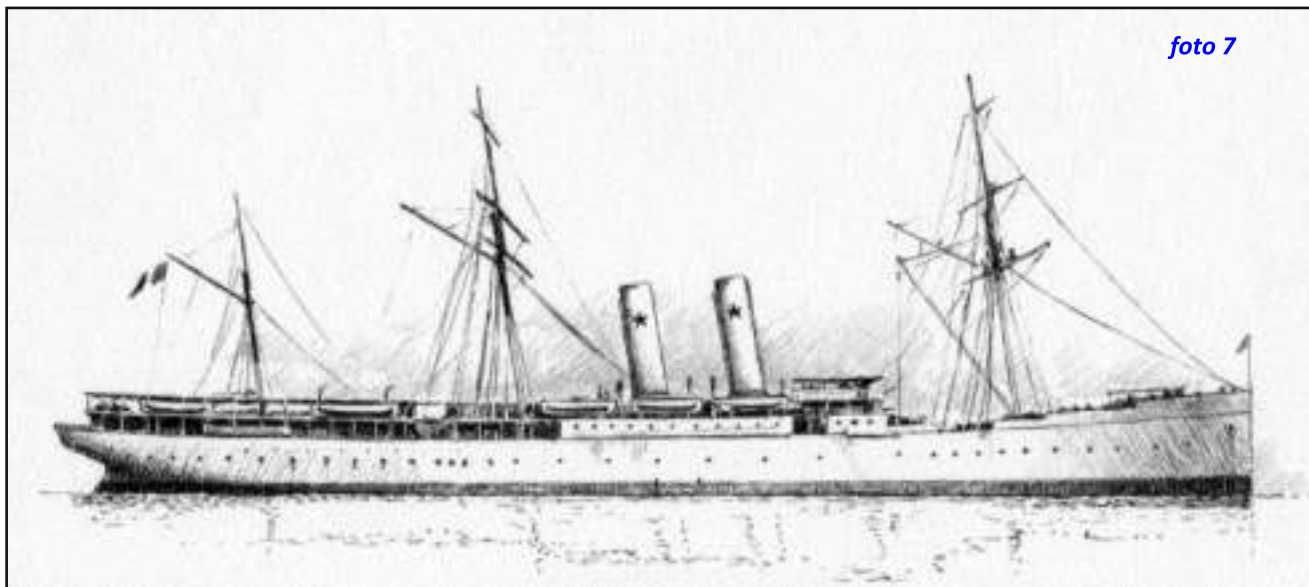
Purtroppo, l'alto prezzo di acquisto degli ultimi due piroscafi, gli elevati costi del combustibile, la necessità di inviare il piroscafo *Colombo* in cantieri inglesi per urgenti riparazioni, sono troppo per Matteo Bruzzo che il 24 aprile 1884 è costretto a dar vita ad una nuova società. Oltre a nuovi azionisti tra i soci troviamo ancora Matteo

Bruzzo ma è il marchese Durazzo, che ha immesso forti capitali, che ne diventa presidente.

Per dare ancora più risalto alla nuova compagnia essa è nominata "La Veloce, Linea di Navigazione a Vapore Società in Accomandita per Azioni"; nome derivato dal primato che il piroscafo *Nord America* ha conseguito collegando l'Italia con il Sud America.

Per tre anni "La Veloce" continua l'attività con i cinque superstiti piroscafi riversati dalla "Matteo Bruzzo" poi, nel 1887, in previsione dell'apertura di una nuova linea che colleghi l'Italia ai paesi dell'America Centrale, per la quale è stata richiesta, senza successo, sia l'autorizzazione sia un sostanziale sussidio al Ministero della Marina, l'azienda acquista, ad un prezzo molto vantaggioso, tre moderni piroscafi dalla "Transportacion Maritima Mexicana S.A."

Tra loro gemelli, e tutti costruiti dalla "Robert Napier & Sons" di Glasgow, sono lunghi 121.92 mt, larghi 13.41 mt, ed alla velocità di 14 nodi trasportano 98 passeggeri in prima, 108 in seconda e 784 in terza classe.



Il piroscafo *Vittoria* [7] di 4.290 tonn, in servizio dal 1887 al 1899, è varato il 18 settembre 1883 come *Tamaulipas* e subito immesso sulla rotta Messico - Inghilterra.

Da "La Veloce" è adibito sulla rotta per il Sud America fino all'undici gennaio 1899 quando si incendia in mare e i passeggeri sono sbarcati ad Alicante.



Il relitto è rimorchiato in Italia ed è demolito a Genova.

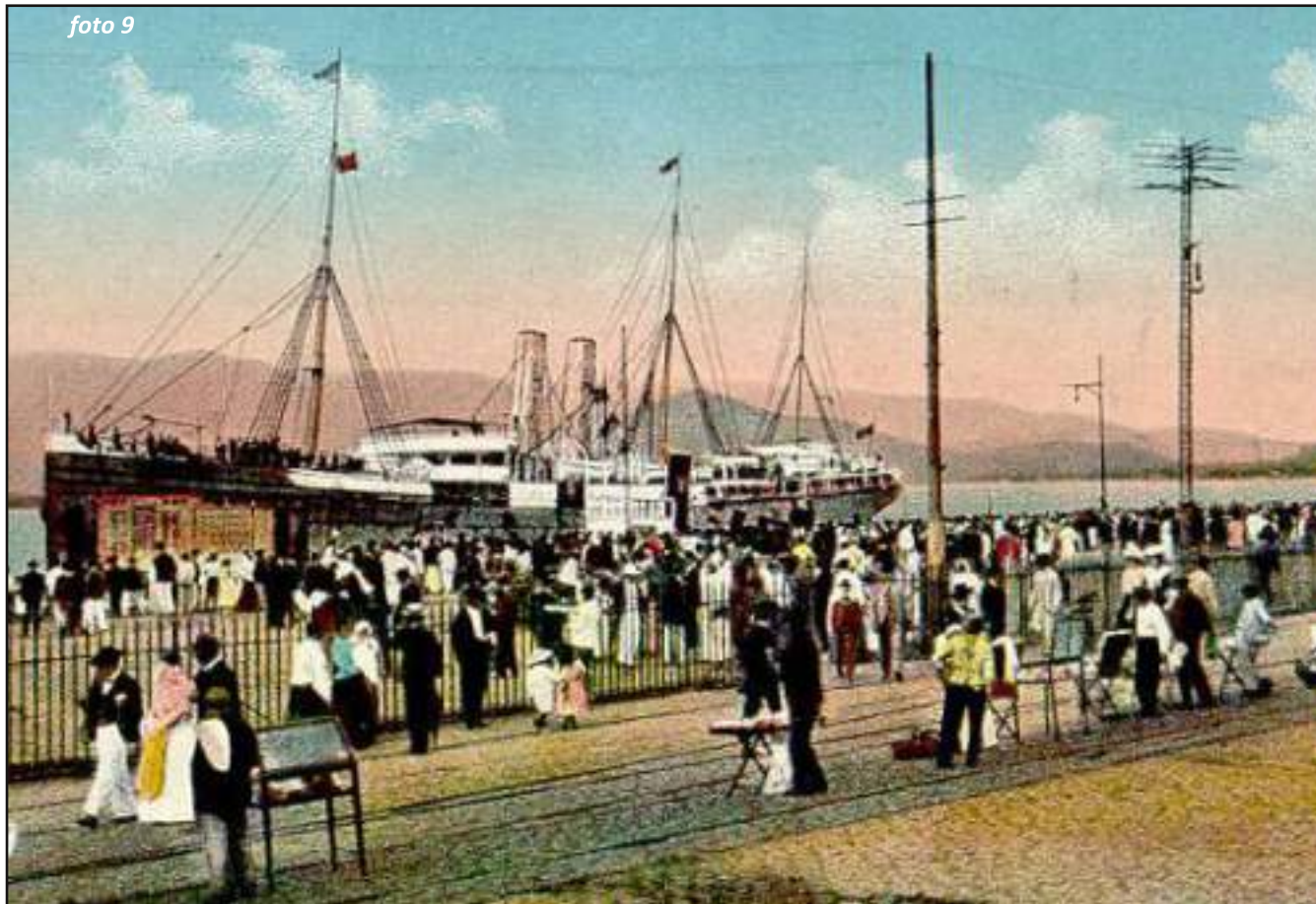
Il piroscafo *Duca di Galliera* [8] di 4.300 tonn, in servizio dal 1887 al 1906, è varato il 15 dicembre 1883 come *Oaxaca*.

E' adibito sulla rotta per il Sud America tranne due viaggi sulla Genova-Napoli-New York fatti nel corso del 1903. Il 6 ottobre 1889 in pieno Atlantico, causa l'avvolgimento di un relitto sulle pale, subisce la rottura dell'asse e del tunnel dell'elica con conseguente immissione di acqua all'interno della nave. E provvidenziale l'aiuto degli emigranti che si adoperano per bloccare l'ingresso dell'acqua

che avrebbe certamente provocato la perdita del piroscafo e di molte vite. A bordo ci sono 1500 persone che per undici giorni restano in balia del mare fino al giorno 17 quando un piroscafo, dopo averlo avvistato, lo prende a traino fino a Capo Verde.

E' venduto per demolizione nell'aprile del 1906.

foto 9



Il piroscafo *Duchessa di Genova* [9], in servizio dal 1887 al 1906. Varato il 29 febbraio del 1884 come *Mexico* ed adibito, come i gemelli precedenti sulla linea Vera Cruz- West Indies-Bermuda-Coruna-Liverpool.

Nel novembre del 1887 inizia per "La Veloce" sulla rotta Genova Sud America e nel 1901 è trasferito sulla Genova New York. E' venduto per demolizione nel 1906.

Dal 1889 le banche tedesche iniziano ad acquisire azioni della compagnia, che ora si chiama "La Veloce Linea di Navigazione Italiana a Vapore Società Anonima", per assumerne poi il pieno controllo nel 1899 trasferendone la gestione alla "Hamburg America Line".

Nel luglio 1891, con una decisione presa nel corso di una riunione straordinaria, "La Veloce" incorpora sei delle otto unità della compagnia di navigazione "Fratelli Lavarello fu G.B." di Camogli; due sono state vendute in precedenza a terzi.

Questa società è stata creata dai figli, Enrico e Pietro, del fondatore Giambattista Lavarello nel tentativo di proseguire le attività marittime della Famiglia. Ora, per instabilità politica del Brasile e per regole restrittive dell'Argentina, incontrano temporanea mancanza di interesse da parte degli emigranti.

Piroscafo *Rosario* [10], in servizio dal 1891 al 1898. Costruito nel 1887 come SS. *Rosario di Santa Fe* da "Wigham Richardson & Sons Ltd" di Newcastle upon Tyne, disloca 1.960 tonn, lungo 85.77 mt, largo 10.32 mt, 1 macchina alternativa a triplice espansione, 1 elica e 15 nodi di velocità. Ha un equipaggio di 82 uomini e trasporta 48 passeggeri in prima classe, 40 in seconda e 40 in terza classe.

Il 29 marzo 1891 inizia il suo primo viaggio in Sud America per conto de "La Veloce".

Il 21 settembre 1898 è venduto alla "Cie. Mixte" di Marsiglia dove è rinominato *Djurjura* e presta servizio sulla linea Marsiglia-Algeri.

Il 27 maggio 1902 subisce danni per uno scontro avvenuto nell'attraversare una banco nebbia nelle vicinanze della Sardegna e il 6 settembre 1912 altri danni causati da un incendio scoppiato nelle vicinanze di Philippeville.

Il 24 febbraio 1915 è requisito dalla Marina Nazionale e ad aprile trasporta il corpo di spedizione francese ai Dardanelli.

Il 14 dicembre affonda dopo una collisione con il britannico *S/S Empress of Britain* al largo di Malta.

Piroscafo *Las Palmas* [11], in servizio dal 1891 al 1905 di 1.860 tonn. Varato il 16 ottobre 1886 nei cantieri

foto 10



“Wigham, Richardson & Co” di Newclaste come *Giovanni Battista Lavarello*. Lungo 82.30 mt, largo 10.45 mt, nel 1905 è trasferito alla “N.G.I.” e rinominato *Jonio*.

Nel 1911 è venduto a “Navigazione Cav. Giuseppe Trucco” di Genova e risulta essere stato silurato, fuori Algeri, il 14 novembre 1915; anche se questo dato non risulta dai registri del “Lloyd's war losses”.

Piroscafo *Città di Genova II* [12], in servizio dal 1891 al 1898. Costruito nel 1889, con lo stesso nome per la “Fratelli Lavarello”, disloca 1.940 tonn con capacità di trasportare 131 passeggeri di prima e 700 emigranti sulle

foto 11





foto 12

rotte sudamericane.

Nel 1898 è venduto alla "Soc. Generale de Transports Maritimes" di Marsiglia, dove è rinominato *Savoie II*. E gli è concessa la licenza di trasportare 230 cavalli in quella che era la terza classe. Percorre la rotta Marsiglia-Algeri-Philippeville e nel settembre del 1899 si ferma in pieno oceano e deve essere trainato a Bahia per noie al motore. Dal 1905 è utilizzato per trasportare pellegrini da Jedda per Mecca; nel 1924 è messo in disarmo per essere poi

demolito nel 1927.

Piroscafo *Rio de Janeiro* [13], in servizio dal 1891 al 1899. Costruito nel 1888 come *Adelaide Lavarello* disloca 3.140 tonn e dal 29 settembre è immesso sulla rotta sudamericana da "La Veloce".

Nel 1899 è venduto alla "Soc. Generale de Transports Maritimes" di Marsiglia dove è rinominato *Alsace II* ed immesso sulla linea Marsiglia- Algeri, ma compie anche qualche viaggio in Sud America.

Disarmato nel 1919 e venduto per demolizione nel 1921.

Piroscafo *Montevideo* [14], in servizio dal 1891 al 1899. Varato il 14 aprile 1869 nei cantieri "Caird & Co." di Greenock come *Silesia* per la "Hamburg-America Line", insieme ad altre cinque unità gemelle. Disloca 3.142 tonn, ha due alberi armati a vele quadre, un fumaiolo, scafo in ferro, lungo 103,62 mt, largo 12,26 mt. Con una caldaia a vapore ad espansione singola con propulsore ad un'elica che imprime una velocità di 12 nodi. Può ospitare 90 passeggeri in prima classe, 120 in seconda e 520 emigranti sottocoperta; con un equipaggio di 120 uomini.

Il 23 giugno 1869 inizia il viaggio inaugurale tra Amburgo e New York, scalo a Le Havre e il 24 febbraio 1875 compie

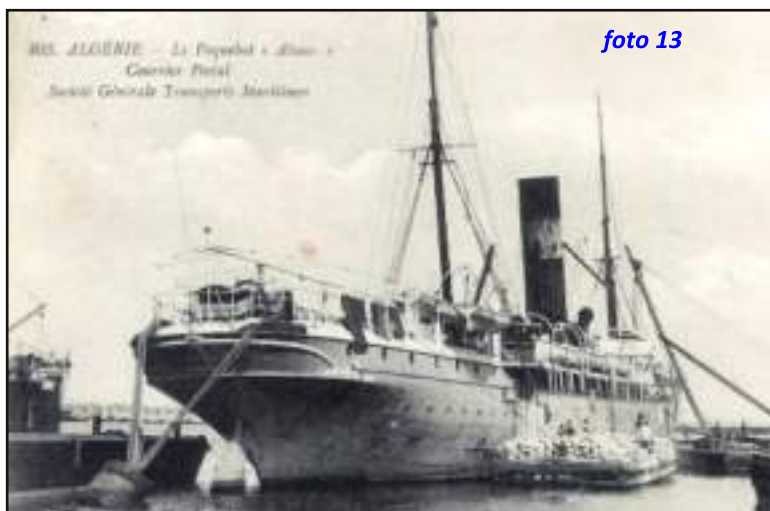


foto 13

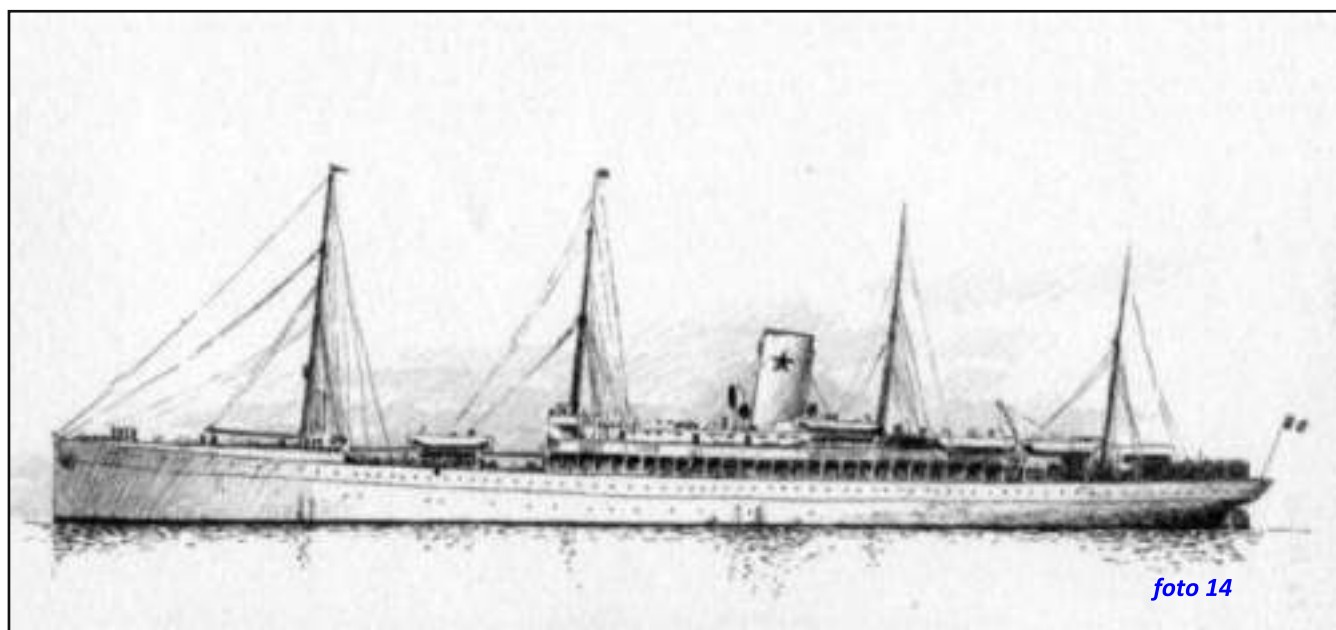


foto 14

suo ultimo viaggio ed è messo in disarmo.

Nel 1877 è riarmato sostituendo il vecchio motore con altro a doppia espansione e per dieci anni compie viaggi per le Indie Occidentali alternandoli con New York. Nel 1887 è ceduto alla "Armstrong & Mitchell" a parziale pagamento di due nuove navi ed è rivenduto a "H. F. Swan" di Newcastle che lo ribattezza *Pacifica*.

Nel 1888 è venduto alla "Solari & Schiaffino" dove è battezzato *Città di Napoli* la quale nel 1889 lo rivende ai "Fratelli Lavarello" che, con lo stesso nome, lo immettono sulla tratta Genova - Sud America.

Passa quindi a "La Veloce" nel 1891 che lo battezza *Montevideo* e lo utilizza tra Genova e La Plata.

Nel 1899 naufraga fuori dall'isola Lobos nel Mar del Plata; rimesso a galla è però inviato alla demolizione.

Piroscafo *Sud America II*, in servizio dal 1891 al 1901. Disloca 3.160tonn, in origine gemello del precedente *Montevideo*, varato il 24 giugno 1868 dai cantieri "Caird & Co." di Greenock come *Westphalia* per conto della "Hamburg-America Line".

Il 16 settembre 1868 fa il viaggio inaugurale sulla linea Amburgo-New York via Southampton e il 28 aprile 1875 compie l'ultimo viaggio da Amburgo a New York via Le Havre prima di essere messo in disarmo per tre anni.

Nel 1878 è riportato in cantiere e riallestito con cambio del motore con altro a tripla espansione e sono installati due fumaioli. Così trasformato riprende i viaggi per Le Havre-New York sino al 19 dicembre 1886.

Nel 1887 è venduto alla compagnia "H. F. Swan" di Newcastle che cambia un'altra volta il motore ribattezzandolo *Atlantica*.

Nel 1888 è ceduto alla società camogliese "Gazzolo & Schiaffino" che gli cambia il nome in *Província de São Paulo* destinandolo ai viaggi per il Sud America. Nel 1889 è ceduto alla Compagnia "Fratelli Lavarello" che lo chiama *Mentana* e infine nel 1891 passa a "La Veloce" che lo battezza *Sud America II*.

Il 14 gennaio inizia il suo primo viaggio Genova-Sud America e, dopo aver navigato ancora per dieci anni, il piroscafo è radiato e destinato alla demolizione; cosa che avviene a Genova nel 1901.

(continua..)

Con riferimento all'articolo di Giuseppe Peluso pubblicato sul precedente numero 63 del "NOTIZIARIO CSTN" abbiamo ricevuto in Redazione la seguente garbatissima precisazione:

Leggo sempre con molto piacere la rivista del "Centro Studi" anche perché, a quanto pare, è l'unica rivista di tradizioni marinare rimasta in Italia. Voglio però segnalare una disattenzione che mi è saltata agli occhi leggendo l'articolo di Giuseppe Peluso nell'ultimo numero della rivista.



Parlando del Piroscafo "S. Giorgio" egli espone una fotografia che, nonostante sia molto sgranata, a me pare essere la foto della turbonave "S. Giorgio" (ex "Principessa Giovanna") costruita a Taranto nel 1923 per conto del Lloyd Sabaudo, inoltre mi sembra che nella foto si intraveda sui fumaioli il distintivo armatoriale (una fascia rossa bianca e verde) delle navi della Soc. ITALIA di Navigazione che aveva sede in Genova.

Il "S. Giorgio", come egli ben dice, dovrebbe essere gemello del piroscafo "Re d'Italia" (di cui allego una foto) e quindi diverso dalla fotografia dell'articolo.

Ti chiedo scusa per questa mia pedanteria ma come figlio di un funzionario della Soc. Italia, e innamorato di quelle navi stupende su cui ho passato degli indimenticabili momenti, mi è sembrato dover puntualizzare questa piccola svista. (Alessandro Caroelli)

Dalla Redazione Giuseppe Peluso ringrazia l'amico Caroelli per la sua opportuna precisazione.

L'interesse per tutto quello che può avere una qualsivoglia connessione con il mare ha spinto Franco Belloni ad occuparsi anche di modellismo navale. Ecco un suo bell'articolo scritto, in collaborazione con Edgardo Facchi, in occasione di una mostra organizzata nel 2005 sul Lago d'Iseo nel Castello Oldofredi. Anche in un campo apparentemente nuovo per lui scopriamo così un'altra qualità di Franco: l'osservazione acuta, la descrizione dei minimi particolari costruttivi e i dati storici che fanno del modellismo navale una vera e propria arte, oggetto di ammirazione e culto da parte degli appassionati.
(da "Arte Navale, ago/sett 2005)



NEL PICCOLO LA PERFEZIONE

di **Franco Belloni**

Non è stato certamente facile per gli organizzatori del Sestante, Itinerari nella storia di Palazzolo sull'Oglio, riunire in una mostra di modelli navali quarantacinque opere, soprattutto perché si è trattato esclusivamente di realizzazioni completamente costruite dai modellisti senza ricorrere all'ausilio delle scatole di montaggio. La mostra, inserita nel ciclo delle manifestazioni "Riva Raduni 2005", aveva un nome espressivo: "Dai vascelli ai mitici Riva". La Mostra è stata esposta nei mesi di maggio-giugno ad Iseo nel Castello Oldofredi, in luglio nella Pinacoteca Bellini di Sarnico e sarà in esposizione durante il mese di agosto a Lovere.

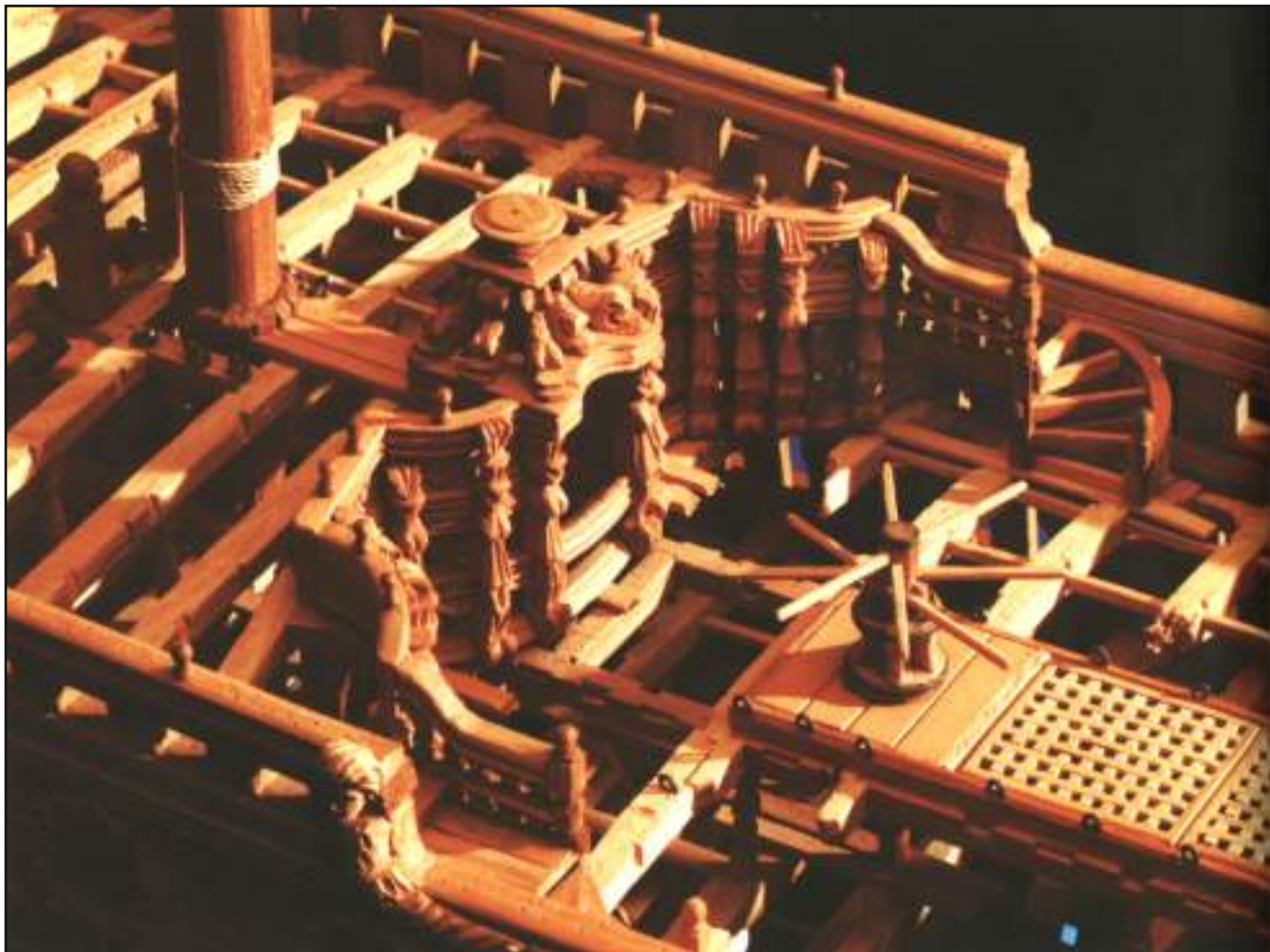
I modelli raffiguranti i velieri del passato dove, oltre alle strutture per la navigazione e il combattimento, erano abbelliti con raffinate sculture lignee (quelle giunte ai giorni nostri sono oggetto d'ammirazione nei musei navali) che i modellisti hanno realizzato con estrema abilità e fedeltà, ben si univano simbolicamente ai motoscafi di legno di Riva, anche loro vere e irripetibili opere d'arte.

La fedeltà delle riproduzioni deriva dal fatto che i modellisti si sono avvalsi della documentazione dell'Armato francese e britannico, nonché di quell'enciclopedico trattato noto come *Architectura Navalis Mercatoria* (1768) di Fredrik Henrik Af Chapman (1721-1808). Chapman, ammiraglio e architetto navale svedese, contribuì efficacemente allo sviluppo scientifico e pratico delle costruzioni navali nel momento culminante della cosiddetta *Age of Sail*.

Particolarmente importanti, sia per l'esecuzione della riproduzione sia per l'unità rappresentata, il vascello inglese *Prince* e quello francese *Le Fleuron*, costruiti da due liguri, rispettivamente Alberto Cosentino e Luciano Pastorino. Il vascello di 64 cannoni *Le Fleuron*, fu costruito da Blaise Ollivier nel 1729 ed era lungo 47,20 metri e largo 12,73. Fu una delle migliori navi della flotta di Luigi XV. Il modello, ricavato dalla monografia di Gerard Delacroix è in scala 1:48 ed è costruito in legno di pero con gli incastri delle travature perfetti e tutto chiodato, proprio come l'originale. Particolarmente curata nei particolari la struttura del vascello: scale, bagli, l'interno dei ponti, la cala



Scafo di "La Fleuron" vascello da 64 cannoni, una delle migliori navi di Luigi XV.



Dettaglio del ponte, dei pagliolati e di un argano del vascello "Prince".

delle gomene, il forno del pane e le pompe di sentina.

Sei anni di lavoro e... tanta pazienza sono stati necessari per costruire il modello del Prince, un vascello inglese a tre ponti di prima classe da 100 cannoni costruito nel 1670 da Phineas Pett II. Era lungo in chiglia 45,85 metri, largo 16,40 con un'immersione di 7,55 e un dislocamento di 1.395 tonnellate. Ristrutturato nel 1692 è chiamato *Royal William*. Nello Science Museum a South Kensington, Londra, è esposto uno dei più completi e meglio conservati modelli di questo vascello.

Il sanremese Franco Fissore, oltre ad essere un "vecchio" modellista è anche un ricercatore particolarmente interessato alla storia della sua regione e in ottobre uscirà un suo libro, *Architettura Navale dell'ultima vela del Ponente Ligure - La Scuna*. Invece, sul lago d'Iseo ha presentato un modello di 60 centimetri della lancia dello yacht *Royal Carolina*, tratta dal libro di Chapman. Costruita nel 1749 sotto il regno di Giorgio II di Hannover, era lunga in chiglia 22,40 metri, larga 7,50 con una stazza di 232 tonnellate. Nel 1761 è chiamata *Royal Charlotte*. La cura messa dal costruttore del modello nella riproduzione dei dettagli di questa lancia autocostruita è sorprendente: si ha l'impressione che sia pronta ad imbarcarci... Un particolare curioso: la struttura dell'ossatura è stata realizzata su uno stampo in pane e burro stuccato e incerato.

Non è facile che i modellisti si cimentino nella costruzione di diorami e anche nei musei navali non sono molti quelli esposti. In questa impresa si è impegnato con successo un socio del Sestante, Tiziano Gollini, che rappresenta la fregata inglese *Pandora* in navigazione di bolina con i marinai in attività e i fucilieri in esercitazione sul ponte di coperta. Curiosando dalle vetrate del giardinetto si vedono nel quadrato il capitano in riunione con i suoi ufficiali. Maggior veridicità al diorama è data da gabbiani in volo a livello dell'acqua che seguono festosamente il vascello. Ricordano un scena del film "Master & Commander - Sfida ai confini del mare" del regista australiano Peter Weir. Il *Pandora* è passato alla storia perché l'Ammiragliato inglese lo mandò alla ricerca degli ammutinati del *Bounty*, alcuni dei quali furono trovati a Tahiti il 23 marzo 1791. Nella navigazione di ritorno il *Pandora* naufragò nelle acque dell'Australia settentrionale, con gravi perdite d'uomini, il 28 agosto dello stesso anno. Tiziano Gollini ha anche esposto un modello del *Victory* nell'aspetto originale del



Il "Victory" nel suo aspetto originale del 1765. Quant'anni prima di Trafalgar.

1765, ben prima che diventasse la nave di Nelson. Dalla fiancata parzialmente aperta si possono vedere i ponti interni. Un secondo modello del *Victory*, quello di Vittorio Martinelli, raffigura il vascello nel 1805 quando con la mitica *white ensign* a riva partecipa alla battaglia di Trafalgar di due secoli fa.

Chapman ha ispirato un altro modellista, Alberto Cosentino, che ha costruito uno schooner del 1750 con fregi, polena e sculture di grande pregio.

Modelli di ridotte dimensioni quelli della nave scuola italiana *Amerigo Vespucci* e della galera francese *La Réale* del XVIII secolo. Ma proprio per le loro ridotte dimensioni possono essere considerati due piccoli gioielli. Le sculture coeve de *la Réale* provenienti dall'Arsenale di Tolone sono esposte al Musée de la Marine, Palais de Chaillot, Parigi. Non solo le unità da guerra erano rappresentate nei modelli esposti sul lago d'Iseo, ma anche unità professionali come due pescherecci atlantici francesi della costa sud della Cornouaille nel distretto di Concarneau (a sud di Brest) di Sergio Massarino.

Il Sestante ha presentato diversi modelli ottimamente realizzati. Tra questi ricordiamo di Sergio Fedrighini la *Royal William*, vascello a tre ponti di prima classe varato nel 1719, lungo 68,50 metri, largo 12,80 con un dislocamento di 1.600 tonnellate; e di Piergiorgio Turra il vascello francese a due ponti di seconda classe *Le Protecteur* (1760). Era lungo 56,10 metri, largo 11,05 con un dislocamento di 1600 tonnellate. Inoltre, Edgardo Facchi - che ringraziamo per avere collaborato alla realizzazione di questo articolo - presentava un modello di leudo del Levante ligure. Una tipica imbarcazione da lavoro che ha assolto per un lungo periodo il trasporto di merci da e verso la Toscana, la Corsica e la Sardegna.



Dettaglio di Polena e tagliamare del vascello "La Fleuron, varato nel 1729.

LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE

Copertina "L'ITALIA MARINARA" 16 Novembre - 1° Dicembre 1920

