



www.cstn.it

# NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE  
LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO VII - N° 67

NOTIZIARIO ON-LINE

Marzo 2018

## SOMMARIO

- |   |         |  |         |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                        | pag. 1  | • L'inchino dell'incrociatore <i>San Giorgio</i> ..... | pag. 17 |
| • Presentazione CSTN .....                | pag. 2  | • I vascelli "Bucintori" da regata .....               | pag. 23 |
| • La Middle Sea Race compie 50 anni ..... | pag. 3  | • Bandiera abbrunata - Sir Durward Knowles ....        | pag. 26 |
| • 1969 - la Middle Sea Race .....         | pag. 4  | • Il Raid a remi Napoli-Roma .....                     | pag. 27 |
| • Una straordinaria trasferta .....       | pag. 10 | • Dipinti di yachting .....                            | pag. 28 |
| • Le Classi metriche .....                | pag. 15 |  |         |

## EDITORIALE

*Le molteplici attività che vengono svolte dal CSTN si avvalgono esclusivamente dell'opera volontaria di un gruppo di collaboratori che con assidua e appassionata presenza garantisce il funzionamento della struttura. Il lavoro più impegnativo e urgente che stiamo portando avanti e il ricollocamento dei libri e dei periodici della biblioteca a seguito del trasferimento nella nuova sede al Molosiglio: lavoro di materiale riordinazione, ma anche di programmazione e immissione dei dati nel sistema informatico che rende possibile l'accesso remoto on line. L'accesso del pubblico alla nostra biblioteca è assicurato regolarmente e frequenti sono le visite di studenti e ricercatori che vengono per consultare i testi. Inoltre, molte e continue sono le richieste che pervengono in segreteria, per telefono e a mezzo e-mail per quesiti, ricerche, informazioni, notizie su barche e personaggi della storia, campioni della vela, cantieri e progettisti. . . Rispondiamo sempre a tutti. E poi c'è il Notiziario, un impegno mensile che portiamo avanti con passione e che grazie*



*anche all'autorevolezza delle "firme" che ci collaborano, riscuote un successo crescente di cui siamo giustamente orgogliosi. Diamo merito a questa sparuta squadra di uomini e donne che portano entusiasticamente e silenziosamente avanti il "Centro Studi Tradizioni Nautiche".*

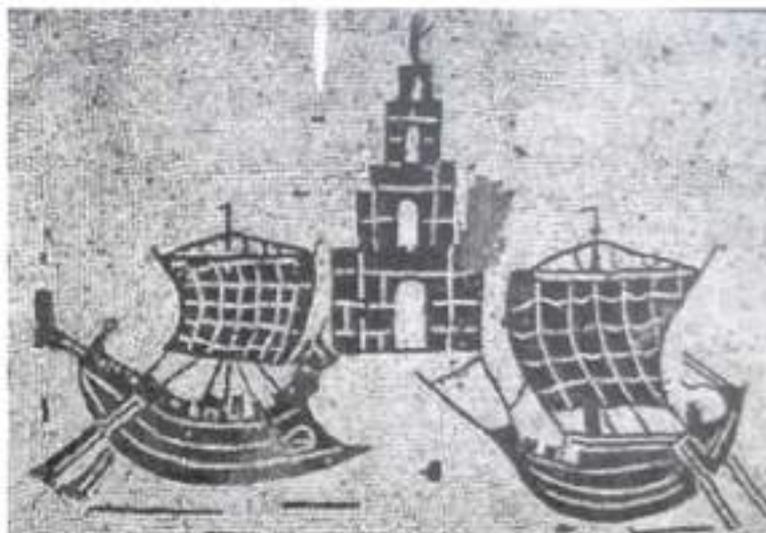
*Dipinto su tela originale al Museo Navale di Madrid*

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

# CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

LEGA NAVALE ITALIANA - Sezione di Napoli

[www.cstn.it](http://www.cstn.it)



## 1998 - 2018

*Venti anni di studi, ricerche e raccolta documentazione  
su storia e cultura del mare e tradizioni marinaresche.*

*Riconosciuto dalla Federazione Italiana Vela  
quale "Istituzione culturale d'interesse federale"*

LA PIÙ GRANDE BIBLIOTECA INTERAMENTE DEDICATA AL MARE

*(aperta al pubblico)*

7000 VOLUMI - 12000 PERIODICI (nazionali ed esteri)

Archivi fotografici d'epoca e documenti

*Dal 2012 pubblica il mensile on-line NOTIZIARIO CSTN*



*inviato gratuitamente*

*a migliaia di indirizzi email in Italia e in vari paesi del mondo.*

Per riceverlo scrivere a: [redazione@cstn.it](mailto:redazione@cstn.it)

## ANNIVERSARIO

*La Middle Sea Race, con il suo percorso di 600 miglia, è la più impegnativa regata d'altura del Mediterraneo, seconda per anzianità soltanto alla Giraglia (1953). Il 2018 è l'anno del suo 50° Anniversario e il Notiziario vuole commemorare l'evento rievocando una parte della sua storia. Il compito viene affidato ad uno straordinario ricordo di Giovanni Iannucci che della regata è stato uno dei primi concorrenti, poi collaboratore della sua rinascita ed in fine membro della Giuria Internazionale.*

**1968 - 2018**

## **LA MIDDLE SEA RACE COMPIE 50 ANNI**



*La Middle Sea Race del 1969, quell'anno alla sua seconda edizione, che ci racconta, da protagonista, Giovanni Iannucci, era nata l'anno precedente dalla rivalità sportiva tra un gruppo di amici di vecchia data, soci del Royal Malta Yacht Club. Fra di essi, soprattutto i fratelli Paul e John Ripard e un inglese residente a Malta, Jimmy White. Con Alan Green, altro amico comune ed in seguito Race Director del Royal Ocean Racing Club (RORC), club che fu co-organizzatore fin dalla prima edizione, i quattro decisero di elaborare un percorso d'altura impegnativo, con condizioni di regata più impegnative di quelle tipiche delle acque costiere maltesi. Decisero inoltre che il percorso sarebbe stato di lunghezza simile a quello della regata del Fastnet, circa 600 miglia, organizzata dal RORC, la cui prima edizione risale al 1925. La partecipazione alla Middle Sea Race è stata crescente per numero, nazionalità e qualità dei partecipanti, ma, in seguito ad un calo di partecipazione ed altri motivi, fu interrotta nel 1984 e ripresa solo dopo 12 anni, nel 1995. Con la sponsorizzazione della Rolex dal 2002, la popolarità e l'importanza della regata hanno goduto di un ulteriore impulso nella qualità e quantità di barche, oggi intorno alle cento unità. La presenza di barche italiane è sempre stata numerosa e qualificata. Molte le vittorie tricolore. Nomi di yacht ed armatori famosi, quali Mandrake di Carriero, Valentina di Masini, Sumbra di Boris, Nita di Mazzerro (tre edizioni consecutive), Levantades di Diano, Albablu di Irrera, Atalanta di Puri Negri, B2 di Galli (due volte) e Mascalzone Latino di Onorato, per nominarne solo alcune prese a caso. Il record in tempo reale della regata è notevolmente cambiato negli anni. Dal primo, stabilito dallo Stormvogel nella prima edizione del 1968, in poco più di sei giorni, si è passati ai due giorni di Rambler nel 2007, ancora imbattuto. Indipendentemente dai successi, la regata ha un fascino particolare per la varietà delle condizioni che si incontrano e per il fascino delle isole e del paesaggio che fa da sfondo, nel quale spiccano due vulcani attivi, Etna e Stromboli. Per concludere, è una regata che, a chi taglia il traguardo non importa tanto come si è piazzati, ma la soddisfazione è quella di poter dire: "Anch'io l'ho fatta!"*

## *1969 - La “Middle Sea Race”*

*di Giovanni IANNUCCI*



### *La Stella Polare*

Eravamo ormai a metà ottobre e pensavo che non avrei avuto altre occasioni in quell'anno, dopo nove o dieci mesi esaltanti di vela (**Nota 1**), quando mi giunse una telefonata dell'Ammiraglio Dequal, Direttore di Marivela, che mi chiese di andare in ufficio da lui. Non persi tempo e fui accolto con la lieta novella che avrei assunto di nuovo il comando della *Stella Polare*, che avevo lasciato due anni prima, dopo la seconda “Giraglietta”, per partecipare alla Middle Sea Race. Mi disse anche che sarebbe stato mio ospite a bordo per la regata e che il messaggio che ufficializzava il movimento era già partito.

Lo trovai, infatti, sulla mia scrivania appena tornato in ufficio e c'era anche la composizione dell'equipaggio, che mi lasciò molto soddisfatto (**Nota 2**). La barca si trovava a La Spezia e dovevo assumerne il comando il 25 ottobre, trasferire la barca a Malta, con breve sosta a Messina per imbarcare l'Ammiraglio Dequal, partecipare alla regata, la cui partenza era prevista per il 1° novembre, e rientrare con la barca a La Spezia. Non c'era molto tempo e, tornato in ufficio, andai subito dal mio superiore diretto, al quale chiesi una breve licenza per recarmi al più presto a bordo. Fu comprensivo e me la concesse, consentendomi di giungere a bordo qualche giorno prima della partenza per Malta, prevista per la mattina presto del giorno dopo l'assunzione del comando.

Trovai la barca molto in ordine, buona parte dell'equipaggio già a bordo e c'era solo da completarlo ed imbarcare viveri, combustibile ed acqua. Completati l'equipaggio e queste incombenze, all'alba del 26 eravamo già in mare per le prime 450 miglia che ci separavano da Messina. Poco da dire della traversata: tempo ottimo, poco vento e scarse occasioni per andare solo a vela. Del resto, credo fosse la prima volta che mi mettevo in mare con un equipaggio nel quale tutti, ed alcuni proprio con me, erano stati per periodi più o meno lunghi sulla *Stella Polare* o sul *Corsaro II* e quindi non c'era nulla da "imparare", ma era necessario solo ambientarsi di nuovo alla routine di bordo.

Dopo poco più di due giorni e mezzo, la sera del 28 eravamo a Messina e ci ormeggiammo in attesa dell'Ammiraglio Dequal, che imbarcò la mattina dopo ed a mezzogiorno eravamo già in rotta per le 156 miglia che ci separavano da Malta. Per fortuna il vento non mancò, anche se quasi sempre leggero ed incostante, e ci consentì di fare a meno del motore. Il giorno dopo, in tarda mattinata, ci ormeggiammo nel posto assegnato al marina di Sliema. Avevamo due giorni prima della partenza per provvedere, pur essendo un'unità militare, a quasi tutte le pratiche di frontiera e doganali – l'entrata di Malta nella comunità europea era ancora lontana –, perfezionare l'iscrizione della barca e ritirare bando e istruzioni di regata.

Il Royal Malta Yacht Club era allora a Fort Manoel, un imponente forte del 18° secolo, con un suo particolare fascino, a Gzira, che



non era facilmente raggiungibile e quindi fu necessario noleggiare un'automobile, che si vede nella fotografia sopra, ed "avventurarsi" nel traffico di Malta, senza mai dimenticarsi, nemmeno per un istante, di ... tenere la sinistra! Dal forte, che domina le insenature di Marsamksett e Sliema sarebbe stata data la partenza. Al Club appresi che gli iscritti erano undici, divisi in tre classi, e c'erano altre due barche italiane: una era *Surprise*, una nuova imbarcazione di Puccinelli e Violati in III Classe; l'altra, in II Classe, era *Galatea*, dello Sport Velico M.M., e lo skipper era l'Ammiraglio Franco Costa (**Nota 3**), che conoscevo bene come esperto marinaio ed assiduo regatante in star, soling ed altura. Mi fece molto piacere rivederlo e parlare con lui della regata.

I due giorni che seguirono furono densi di impegni sociali e turistici e la sera prima della partenza ci fu il briefing con il commento delle istruzioni di regata che prevedevano un'unica variante di rilievo: dato l'esiguo numero degli iscritti – 11 in tutto: 4 in I, 4 in II e 3 in III Classe – la partenza sarebbe

stata simultanea per le tre classi alle 12.00. Seguirono le previsioni meteo che prevedevano alla



partenza vento medio-forte da Grecale che ci avrebbe accompagnato nel tratto fino alle coste siciliane, ma in diminuzione già da Lampedusa per l'arrivo di una vasta area di alta pressione che avrebbe caratterizzato quasi tutto il resto della regata con venti leggeri e variabili.

La mattina dopo, disormeggiammo un'oretta prima della partenza e, con il vento che si faceva sentire, la poca "acqua" a disposizione ed una barca grande e pesante, non fu uno scherzo evitare pericolose collisioni.



*Immagini prima e dopo il "caos" della partenza. Quasi tutti i piccoli riuscirono a districarsi meglio, come si vede nell'ultima, ma noi riuscimmo almeno a stare davanti allo Stormvogel*

Appena fuori, si lasciarono le scotte, ma dovemmo aspettare fino a Gozo perché andasse su lo spinnaker, che ci rimase tutta la notte. All'alba del giorno dopo girammo Lampedusa e, con la luce del giorno, potemmo renderci conto della situazione. Dietro di noi non si vedeva nessuno e nemmeno davanti, dove certamente era *Stormvogel*, che doveva aver "volato" durante la notte. Con il sole, se ne andò via quasi del tutto il vento e ci mettemmo tutto il giorno e la notte per girare Pantelleria con una serie di bordi in un venticello da NW, che ci accompagnò fino a Favignana e poi a Capo San Vito che girammo all'alba del quarto giorno di regata.

Con la luce del giorno vedemmo una barca, un paio di miglia avanti a noi, che riconoscemmo subito con sorpresa e soddisfazione notevoli. Era lo *Stormvogel* e cercai di spiegarmi come avevamo fatto a recuperare il distacco, che ritenevo fosse ormai incolmabile. Penso, ma è un ragionamento che dovrebbe trovare conferma, che, nelle bavette intermittenti che avevamo trovato fin da Pantelleria, il dislocamento della *Stella Polare*, quasi doppio di quello dello *Stormvogel*, ci consentiva di conservare più a lungo di lui l'abbrivo e di passare da una bavetta all'altra, mentre lui si fermava quasi subito al cessare del venticello e riprendeva a camminare solo quando si stendeva di nuovo ed aumentava, come si vede nelle immagini sotto.



Cominciò così un' appassionante "match race", con frequenti cambi di leader, che si protrasse per più di un giorno e una notte, fino a quando, in vista delle Eolie, il vento cominciò a stendersi di nuovo e rinfrescare, consentendo al nostro rivale di prendere decisamente la testa, mantenerla e cominciare a guadagnare su di noi. Al passaggio di Strombolicchio, nel primo pomeriggio del quinto giorno di regata, dietro di noi non si vedeva alcuna vela e lo *Stormvogel*, che continuava a guadagnare, era due o tre miglia avanti a noi, entrambi sotto spinnaker, in rotta per Capo Peloro. All'imbrunire, lo vedemmo sparire dietro il capo, mentre si preparava la nostra "tragedia".

Entrammo nello stretto che era già buio e ci trovammo improvvisamente in bonaccia piatta, mentre qualche ora dopo, iniziò la corrente montante. Non poteva andare peggio di così! Fu una notte insonne di frustrazione totale mentre le provavamo tutte per guadagnare qualche metro verso Sud, senza successo. Il risultato fu che, con la luce dell'alba, all'orizzonte apparvero tutti i nostri avversari che ci "portarono" il vento e ci permisero di tenerli a distanza crescente, fino a sparire di nuovo, ma ormai era tardi per recuperare in tempo compensato (t.c.) nelle sole 150 miglia circa che ci separavano dal traguardo. La mattina presto del giorno dopo tagliammo il traguardo (**Nota 4**).

Rimanemmo a Malta altri quattro giorni per essere sportivamente presenti alla premiazione, anche se dovevamo ritirare solo un boccale da birra in peltro per il secondo posto in t.c. della I Classe, nella quale avevamo battuto sia *Stormvogel* che *Bolero*, ma ci aveva battuto lo *Spirit of Cutty Sark*, di gran lunga il più piccolo della classe, che aveva goduto del vantaggio dei più piccoli. La grande soddisfazione per noi Italiani fu la consegna del bel trofeo per la vittoria in compensato assoluto al piccolo *Surprise*, prima di una lunga serie di vittorie italiane negli anni seguenti (**Nota 5**).

La mattina del giorno dopo la premiazione, salutato l’Ammiraglio Dequal, che tornava a Roma, ci mettemmo in mare per riportare la barca a La Spezia. Il primo tratto fu con le solite bonaccette e ci mettemmo una giornata ed una notte intere per arrivare la mattina dopo alle Egadi, ma, fra Favignana e Marettimo fummo investiti quasi improvvisamente da una sciroccata, che andò aumentando mentre andava su lo spinnaker pesante. Lo scirocco continuò a soffiare gagliardo e ci accompagnò fino alla Corsica per poi girare a Ponente ed aumentare ancora fino ad essere una buriana di vento, mare e piovaschi. Il vento era ormai quasi al traverso e, andato giù lo spinnaker, fu sostituito da un genoa pesante e fu presa una mano di terzaroli, mentre la velocità si manteneva intorno ai 9 nodi con punte fino ad 11. Alle sette di mattina, 46 ore dopo aver lasciato le Egadi, eravamo ormeggiati alla Sezione Velica di La Spezia.

Rassettata la barca e salutato l’equipaggio, esprimendo a tutti i miei complimenti per come, nessuno escluso, si erano comportati, andai a presentarmi all’Ammiraglio Comandante del Dipartimento perché il giorno dopo lasciavo il comando della *Stella Polare* senza particolari

formalità. L’Ammiraglio, sorpreso di vedermi un giorno prima del previsto, mi chiese dove avevamo ridossato nella buriana della notte prima, come avevano dovuto fare due squadriglie di dragamine che erano in mare. Fu molto sorpreso quando gli dissi che eravamo rimasti in rotta, facendo punte di undici nodi.

Il giorno dopo feci un rapido passaggio di consegne al mio successore “amministrativo” e ritornai a Roma per immergermi di nuovo nelle scartoffie dell’ufficio, dalle quali mi aveva tenuto lontano per quasi un mese la bella parentesi della *Stella Polare*, con le sue 1813 miglia, delle quali 1343 a vela. La cartina a fianco è solo una sintesi delle rotte e delle miglia percorse, corredata dai nomi di coloro che hanno condiviso con me soddisfazioni e successi così come delusioni e sconfitte. Insieme alla cartina, molto era conservato in scritti, documenti ed immagini che, da buon “sentimental junk collector”, come mi avevano soprannominato i miei amici americani, sono andato a “ri pescare” nel caos del mio studio ed offro ai lettori, sperando che abbiano piacere a “navigare” con noi sulla *Stella Polare* tanti anni fa.



Milazzo, 27 gennaio 2018

## Note:

- 1 Avevo iniziato su *La Meloria*, con la settimana invernale di Genova e le regate della Giraglia e dei Tre Golfi, poi sul *Corsaro II* per una breve crociera con gli studenti in arcipelago toscano (iniziativa promozionale istituita quell'anno) ed avevo concluso di nuovo su *La Meloria* per la prima partecipazione di una squadra italiana, con *Levantades* e *Mabelle*, all'Admiral's Cup.
- 2 La composizione dell'equipaggio era la seguente: Capitano di Corvetta Giovanni Iannucci, Capitano di Corvetta Ferruccio Romanello, Tenente di Vascello Umberto Santanera, Capitano Medico Pierluigi Marignani, Capitano Commissario Sergio Di Miele, Sottotenente di Vascello Giuseppe Bedeschi, Guardiamarina Francesco Campanelli e Gaetano Gallinaro, Aspirante Guardiamarina Patrizio Brusoni, Secondi Capi Nocchieri Ermenegildo Boassa e Francesco Malzone, Sergente Luigi Vendramin e Nocchiere Giuseppe Calabrò. L'Ammiraglio Dequal sarebbe imbarcato a Messina e sbarcato a Malta, dopo la regata.
- 3 L'Ammiraglio Franco Costa (Gioia Tauro 1912 – Messina 1990), diplomatosi presso l'istituto nautico di Messina, si era arruolato come volontario e, conseguita la nomina a ufficiale di complemento, aveva svolto vari incarichi a terra ed a bordo, anche su sommergibili, e si era poi specializzato in corsore. Entrata in guerra l'Italia, partecipò all'ardita e sfortunata azione combinata di siluri a lenta corsa, detti in gergo "maiali", e barchini esplosivi contro Malta, nel luglio del 1941. In essa, nonostante il coraggio, la capacità ed il valore dei protagonisti, l'obiettivo non fu conseguito ed i caduti furono sedici, i prigionieri diciotto, fra i quali Costa, e solo undici, delle unità di supporto, coloro che riuscirono a tornare in Italia. Decorato di Medaglie d'Argento al V.M. "sul campo", di Bronzo e di Croce al Merito e rientrato dalla prigionia alla fine della guerra, aveva ricoperto importanti incarichi fra i quali il comando del Raggruppamento Subacquei e Incursori e quello di Capo di Stato Maggiore di Marisicilia. Nel 1966 lasciava il servizio attivo, per raggiunti limiti di età, con il grado di Contrammiraglio. La sua fotografia risale ai tempi in cui era tenente di vascello.
- 4 Il pesante condizionamento della vicinanza dello Stretto di Messina al traguardo fu uno dei motivi, forse "il" motivo, che indusse, qualche anno dopo, gli organizzatori ad invertire il senso della regata da orario ad antiorario, come è ancora oggi, con lo Stretto a circa 150 miglia dalla partenza e quindi ancora circa 450 miglia di regata perche gli sfortunati possano recuperare la cattiva sorte.
- 5 La classifica generale in tempo compensato, non ufficiale perché tratta da un quotidiano, fu la seguente: 1° Surprise, 2° Tikka, 3° Spirit of Cutty Sark, 4° Santa Barbara, 5° Pedlar, 6° Stella Polare, 7° Barada, 8° Stormvogel, 9° Bolero, 10° Galatea, 11° Sandettie.



**Malta 1968. Il maltese John Ripard, skipper di "Josian", vincitore della prima Middle Sea Race premiato da Sir Francis Chichester.**

## LA GRANDE VELA . . . RACCONTATA DAI PROTAGONISTI

*A rischio di passare per noiosi siamo riusciti a strappare a Carlo Rolandi, appassionato sostenitore del Notiziario, il racconto - esclusivo ed inedito - che orgogliosamente pubblichiamo per i nostri lettori che certamente sapranno apprezzarlo. Si tratta del resoconto di una straordinaria trasferta di due affermati campioni napoletani della Classe Star, Carlo Rolandi e Angelo Marino, che invitati - unici europei - a partecipare alla settimana di Tallin, varcano nel 1965 l'invincibile cortina di ferro per portare il tricolore nella Russia bolscevica. Il racconto è ampiamente documentato da rare foto tratte da un magnifico album che Carlo conserva gelosamente.*



## UNA STRAORDINARIA TRASFERTA . . . 1965 - Settimana di Tallin

*di Carlo Rolandi*

Correva l'anno 1965.....Non è una favola, ma il ricordo di una trasferta in Russia, insieme all'Amico indimenticabile Angelo Marino, per partecipare alla Settimana di Tallin regatando nella Classe Star.

E' questa una specie di piccola Olimpiade riservata alle Nazioni dell'Est che all'epoca erano sottoposte all'egemonia del Cremlino. A tutti i lettori credo sia noto Timir Piniegin, il moscovita starista affermatosi nei Campionati della Star Class e vincitore a Napoli nel 1960 della medaglia d'oro. Con Timir avevo consolidato rapporti di vera amicizia sportiva e tali che lo indussero ad invitarmi a Tallin per partecipare alla Settimana 1965 per la quale mi offrì in prestito la sua Stella, il "Tornado", con la quale aveva regatato a Napoli. Quale migliore occasione per me, molto meno vecchio di oggi, di andare a scoprire come lo Sport velico era organizzato in Russia e di provare le acque dolci del Baltico che bagna Tallin, sede della manifestazione. Non potendo contare su Fofò Marino, mio inseparabile compagno di equipaggio ed artefice degli splendidi risultati conseguiti nel 1965, proposi ad Angelo Marino di dividere con me l'avventura russa.

Angelo, animo schietto e sempre a caccia di nuove esperienze, acconsentì immediatamente e così demmo a Piniegin il nostro "sì" alla partecipazione a Tallin. Abituati, come eravamo, a girare il mondo per regate, Angelo ed io preparammo due sacche con gli indumenti da regata e qualche cambio biancheria e, cosa più

importante, due sacchi di vele (le famose n. 4848 della "Desiré" di Angelo) e le stecche della randa. Questo costituiva il nostro equipaggiamento quando ci presentammo al check-in di Roma/Mosca all'Aeroporto di Fiumicino dove eravamo stati accompagnati dalle nostre consorti che ci raccomandavano di non fare imprudenze in una terra diversa dalla nostra.

Pensavamo di poterci muovere in piena autonomia una volta arrivati a Mosca dove avremmo incontrato, secondo le intese, Piniegin per farci raggiungere Tallin. Più esatto è dire "avremmo dovuto incontrare" più che "avremmo incontrato" perchè all'aeroporto di Mosca nessuno era ad attenderci. Con qualche mezza parola di inglese e nessuna di russo, recatici all'Ufficio Informazioni apprendemmo che senza i vouchers, prepagati in Italia al Consolato Russo, non si poteva né mangiare né trovare alloggio. E noi che avevamo fasci di dollari Usa pensando di poterli spendere sul posto! Inoltre il cambio ufficiale era di circa 5 rubli a dollaro mentre per altre strade si cambiava un dollaro per circa 20 rubli. Però, in un mondo di spie, le porte delle patrie galere erano



*Arrivo a Tallin.*

sempre aperte! - Così pensammo di andare alla Federazione Russa della Vela per chiedere aiuto. Nel centro di Mosca, in un albergo, trovammo la sede (meglio dire: la camera) della Federazione dove un giovane volontario, seduto ad un tavolino sgombro di qualsiasi carta, portò a nostra conoscenza che Timir Piniegin era stato costretto a recarsi a Tallin per organizzare la Regata.

Noi potevamo trascorrere, a nostre spese beninteso, la notte in un certo "Motel Pecking", appena fuori Mosca. Prendemmo così un taxi, sempre accompagnati dai sacchi delle vele e dalle stecche, e ci recammo in questo motel dove ci fu assegnata una camera di metri 3x3 con un piccolo lavandino triangolare per poterci sbarbare. Non vi era ristorante e ci fu dato l'indirizzo di un locale a Mosca dove avremmo potuto pagare in dollari e cenare. Prendemmo un nuovo taxi e con questo ci facemmo portare all'indirizzo fornitoci e qui sedemmo ad un tavolo, già occupato da un grasso militare in divisa che affondava i suoi folti baffi in una minestra di verdure.

Mettendo da parte ogni istinto di decenza accettammo di buon grado la spiacevole situazione e rifo-cillammo i nostri stomaci ormai agli estremi.

Finita la cena, se così si può chiamare una brodaglia di verdure e del pane grigio/nero, decidemmo di prendere un taxi per tornare nel motel Pecking. E qui cominciarono i timori di Angelo, meno sprovveduto del sottoscritto che era sempre ottimista sull'esito finale di qualsiasi avventura, il quale mi disse: E se il taxi-sta ci porta fuori Mosca e ci accrasta (n.d.r.: ci spoglia e ci deruba di tutto) noi come ci difendiamo? Carlo, ti sembra che questa sia la strada giusta per andare al motel? – Ebbi ragione e, come Dio volle, perché sono sicuro che Iddio protegge gli audaci, raggiungemmo il motel e riposammo fino al mattino. Occorreva ora raggiungere Tallin, e come? – Decidemmo di prendere i nostri sacchi e le stecche e di tornare nella "camera" della Federazione Russa della Vela. Qui trovammo il solito giovane volontario il quale ci diede la feroce notizia che non potevamo prendere l'aereo Mosca/Tallin perché interdetto agli stranieri poiché l'aereo sorvolava zone militari top secret: Bisognava prendere il treno Mosca/San Pietroburgo/Tallin e si offrì di accompagnarci perché le file agli sportelli erano lunghe e lui poteva baipassare questo problema.

Arrivati nella Stazione Centrale di Mosca mentre il giovane volontario cercava di poter accedere al botteghino per vie traverse, io mi misi correttamente in fila e dopo un'oretta riuscii a fare i biglietti fino a San Pietroburgo molto prima di quanto avrebbe potuto fare il nostro accompagnatore.

Dopo esserci salutati acquistammo un paio di cartocci di patate e due bottigliette di un liquido all'amarena per dissetarci durante il viaggio. Il treno era una littorina alimentata da motore diesel/elettrico che raggiungeva al massimo i 50/60 Km. all'ora ed il viaggio era molto lungo.

Angelo fumava, io no, e per fumare doveva recarsi sul balconcino della vettura all'aperto. Quando usciva dalla vettura era seguito da un giovane studente negro, il quale poi ci chiarì che era venuto in Russia dall'Angola lusingato da prospettive di lavoro ed invece si trovava a sopravvivere completamente abbandonato dalle Autorità. Era attratto dal rosso pacchetto delle Lucky Strike americane che Angelo agitava tra le dita recandosi a fumare.

Tornato al posto accanto al mio Angelo sottovoce mi disse che questo giovane angolano si scagliava contro le Autorità russe: sarà una spia che deve controllarci durante il trasferimento? Questo successe quattro/cinque volte durante il viaggio.

Finalmente arrivammo a San Pietroburgo dove, per contattare l'Ufficio Informazioni, c'era su una parete di pietra un foro con microfono che collegava ad una voce russa che noi non riuscivamo a decifrare. E qui torna di scena il giovane angolano il quale chiede informazioni su dove acquistare i biglietti e gli viene detto che occorre andare in città in un tale albergo



*Le hostes in costume locale per l'accoglienza.*



*Piniegin spiega a Angelo Marino i venti e le correnti locali.*

ed acqua da bere. La Capotreno, una donna di almeno 100/120 Kg. vestita con gonna e giacca militare ci mostrò quanto ci veniva offerto, controllò i biglietti e ci augurò la buona notte.

Finalmente ci avviciniamo alla civiltà estone che subisce, però, la dominanza russa. Arrivati la mattina dopo a Tallin trovammo schierati sul marciapiedi della stazione Timir Piniegin, il Capo dell'Organizzazione un certo Molotov, mio amico incontrato durante numerose regate all'estero, il Capo Politico, basso e completamente calvo come si addice ad un membro del Politkibureau, ed alcuni amici regatanti.

La calorosa accoglienza, e le scuse per l'assenza di Timir in Aeroporto ci fanno dimenticare all'improvviso tutto l'accaduto per raggiungere Tallin dall'aeroporto di Mosca. L'albergo che ci ospita è una bella costruzione, tipica dei paesi baltici, tutta in legno di moderna realizzazione con una camera di buone fatture e comodità. Le Squadre presenti che rappresentano le Nazioni dell'Est sono tutte perfettamente vestite con



*Cerimonia d'apertura.*

dove vendono i biglietti per le ferrovie.

Prendemmo allora un taxi e con questo ci recammo in città presso l'albergo indicatoci. Notizia fasulla: i biglietti si acquistano in stazione dopo una certa ora! Sempre accompagnati dai nostri indivisibili sacchi delle vele e dalle stecche tornammo in stazione e la mattina, di buon'ora, riuscimmo a comprare i tanto sospirati biglietti per un treno in partenza nel pomeriggio.

Questo treno: splendido, una cabina grande con due divani che si trasformano in letti per la notte, un mobiletto sul quale è poggiato un grande samovar pieno di thè caldo, due tazze



*La Star "Tornado" messa a nostra disposizione.*

divise da regata e divise da riposo.

Noi siamo gli unici rappresentanti dell'Ovest velico e, naturalmente, non abbiamo nessuna divisa all'infuori del blazer con pantaloni "fumi di Londra". A pranzo ed a cena ogni Squadra aveva il suo tavolo, dove sedevano atleti ed accompagnatori, con al centro la bandierina della propria Nazione.

Tutto filava bene, e con i dollari che ci uscivano dalle tasche potevamo permetterci di ordinare bottiglie di vino prelibato ed altri extra.

C'era però un inconveniente: il Maitre del Ristorante, un omone alto almeno 2 metri e venti, segaligno e dal viso



*Angelo Marino al rientro bacia il suolo patrio.*

chiamò il Maitre e gli fece un “cazziatone” (*ndr: sgridata*) in russo che Dio se l’è dimenticato. Lui non più alto di un metro e cinquanta, il Maitre di due metri venti si piegò in due, chiese scusa, e da quella sera il nostro tavolo aveva la sua bandiera italiana ed eravamo serviti e riveriti come non mai. - Il giorno seguente Timir ci condusse al porticciolo sul fiume Pirita dove erano ormeggiati gli Star e ci consegnò il suo “Tornado” al quale aveva scritto sulla prua con un pennarello rosso “Isle of Capri” .

E’ commovente come questo gesto riusciva ad esprimere la dolcezza e la bontà di questo Amico russo. Dopo la consegna ci portò con un piccolo battello su di una spiaggia dove già c’erano la moglie Irina e la giovane figlia. Qui con un bastoncino, incidendo sulla sabbia, ci spiegava i venti e le correnti locali che avremmo trovato regatando.

All’ormeggio incontrammo altri skippers russi che già avevo avuto modo di incontrare precedentemente e subito familiarizzammo. Le regate che si svolgevano nel Mar Baltico giusto fuori il fiume Pirita dove avevamo gli ormeggi, si svolsero tutte con vento fresco ed onda formata per cui dovvemmo assoggettarci a queste condizioni meteorologiche per noi insolite. Ma in Classifica finale ci piazzammo terzi e questo fu per noi grande soddisfazione.

Il ritorno da Tallin a Mosca, dove avevamo già effettuata la prenotazione del volo, fu molto semplice perché fummo esonerati dal divieto esistente per gli stranieri e potemmo comodamente prendere l’aereo Tallin/Mosca. Anche l’albergo a Mosca era stato prenotato dall’ Organizzazione e potemmo trascorrere due notti in una accogliente e comoda camera nel Moscow Hotel. Qui su ogni piano, all’uscita dell’ascensore, c’era un tavolino con seduta una matriarca in divisa militare che controllava i movimenti degli ospiti. Per noi nessun problema! – Dopo aver passato un giorno in gita turistica nel Cremlino, nella Piazza Rossa, al memorial Lenin, ecc. la sera andammo al Teatro Bolshoi dove era in programma la famosa opera “My fair Lady” che già avevamo avuto modo di ascoltare a Napoli. Un teatro enorme e bello, un pubblico di terza categoria con soltanto poche giacche e tutti in manica di camicia, ma una orchestra, una sceneggiatura e degli attori stupendi, da farci rimanere a bocca aperta. Ne serbo ancora un ricordo magnifico.

La conclusione della nostra trasferta ha avuto un epilogo divertente. Recatici in aeroporto con un taxi, ormai eravamo diventati esperti locali, facciamo regolarmente il check-in e saliamo la scaletta dell’aereo. Sulla porta d’ingresso troviamo un poliziotto russo il quale ci stacca l’ultimo tagliando del nostro visto con affissa la nostra fotografia e, dopo aver ben controllata la rispondenza ai nostri volti, ci fa finalmente entrare nel vecchio Tubolev che durante il volo spifferava aria da tutte le parti. E qui ha luogo la parte più divertente. A bordo c’era una comitiva di militanti Comunisti Italiani che si erano recati a Mosca per un convegno.

Si sentiva esclamare: “Che mondo magnifico, che nazione sorprendente, come si vive bene, altro che Europa occidentale”, e così via. Noi che ne avevamo viste delle belle, come descritto prima, non riuscimmo a trattenerci dal disapprovare e soltanto la paura di essere riportati a Mosca dal Comandante del Tubolev ci fece tacere sorridendo.

A Roma, nella zona Arrivo dell’Aeroporto di Fiumicino, c’erano ad attenderci le nostre mogli ma Angelo, pri-

ma di ogni cosa, si inginocchiò sul pavimento e baciò la terra italiana benedicendo il suo ritorno in Patria. Chiedo scusa al lettore se mi sono dilungato e lasciato prendere la mano dai ricordi, che pian piano si vanno sfumando considerati i miei quasi 92 anni, e dal piacere di raccontare a me stesso ed a voi tutti una indimenticabile trasferta con il caro Angelo Marino.

**Класс "Звездный"**

1.	СНАЧИНОВ В.А. <i>Snachinov</i>	м.с	"Водник"	2	1	белый
2.	ДОМНИН Н.А. <i>Domnin</i>	И	Я/х КЭМБ	22	2	белый
3.	БАРАНОВ В.Ф. <i>Baranov</i>	И	Сб.ВМФ	83	3	красный
4.	МЕТСАП Э.Н. <i>Metsap</i>	И	"Тр.Рез."Эст.	104	4	голубой
5.	РАТАС Х.К. <i>Ratas</i>	И	"Калев"	106	5	белый
6.	ВУЛПИАС Д.В. <i>Vulpias</i>	И	"Спартак"Москва	144	6	белый
7.	АЛЮНИНС Н.Д. <i>Aljunins</i>	И	Литва	153	7	синий
8.	СМЕЛНИЦЕВ В.Д. <i>Smelnicev</i>	И	"Труд" Л-д	156	8	белый
9.	ЗАТУЛОВСКИЙ А.А. <i>Zatulovskiy</i>	И	УССР	178	9	лакир.
10.	ПРЬЕ В.Р. <i>Prie</i>	И	Я/х КЭФ	180	10	белый
11.	СИРЕНОВ В.В. <i>Sirenov</i>	И	"Калев"	211	11	белый
12.	КАЛАНОВ Н.А. <i>Kalanov</i>	И	ВМФ, Баку	212	12	белый
13.	КИРИЛЛОВ И.В. <i>Kirillov</i>	И	РСФСР	213	13	белый
14.	САХНО Р.Г. <i>Sakhno</i>	И	"Азовсталь" Хвалов	215	14	белый
15.	ИТТЕР Г.А. <i>Itter</i>	И	"Водник"	218	15	белый
16.	ЗМЕЕ О.М. <i>Zme</i>	м.с	Сб.ВМФ	220	16	белый
17.	ПЕРЛИНИК П.Л. <i>Perlinik</i>	И	Польша Poland	4177	17	белый
18.	БУДИНОВ Б.Ф. <i>Budinov</i>	м.с	Сб.ВМФ	4249	18	белый
19.	ТЕЛЕГАН Н. <i>Telegan</i>	И	Венгрия <i>Hungary</i>	4282	19	зеленый
20.	ЭЙЗЕНБЕРГ В.П. <i>Eisenberg</i>	И	УССР-"Водник"	4424	20	белый
21.	ВЕЛЬЯ Б. <i>Velja</i>	И	Г Д Р			
22.	МАРТИНЕН В. <i>Martinen</i>	И	Финляндия			
23.	ПИНЕГРИН Т.А. <i>Pinegrin</i>	м.с	Сб.ВМФ			
24.	ТОЛНЬИ К. <i>Tolny</i>	И	Венгрия <i>Hungary</i>			
25.	ФЕЛЬХАБЕР Б. <i>Felhaber</i>	И	Г Д Р <i>Germany</i>			
26.	РОЛАНДИ <i>Rolandi</i>	И	Италия <i>Italy</i>			
27.	ВАСИЛЬЕВ В.В. <i>Vasiljev</i>	м.с	"Водник" Л-д			
28.	НАМИ Н. <i>Nami</i>	И	Румыния <i>Romania</i>			
29.	МИРОХИН Б.В. <i>Mirohin</i>	м.с	"Труд" Л-д			

Una classifica in caratteri cirillici e un ritaglio del quotidiano locale che titola: "OSPITI E PADRONI DELLE REGATE"



Rolandi e Marino... reduci dalla Russia

# Avversari nel Golfo A braccetto nell'URSS

Il successo di «Tornado» alle regate di Tallin

## LA STORIA DELLA VELA

*Uno dei capitoli fondamentali della storia della Vela è certamente quello che riguarda le formule di stazza, regole universalmente riconosciute in base alle quali vengono progettate e costruite barche anche di diverse nazionalità e continenti che possono così competere tra di loro ad armi pari. In questo articolo Franco Belloni ci racconta come è nata la più famosa e longeva formula, quella delle classi metriche, che hanno dato allo sport velico gli scafi più affascinanti di sempre e timonieri di fama mondiale.*

*(da "Arte Navale" n° 34 2000)*



## LE CLASSI METRICHE

*Franco Belloni*

Nella storia dello yachting internazionale il 1906 è un anno importante. E passato un secolo dal maggio di quell'anno quando un gruppo di rappresentanti delle nazioni europee approva a Londra l'International rule for yachts measurement and rating, la formula di stazza che da allora ha regolato la progettazione e la costruzione delle classi metriche.

Com'era la situazione prima del 1906? In Europa, ogni nazione ha la sua formula di stazza che permette di suddividere le imbarcazioni in classi e, nello stesso tempo, di stabilire i compensi mettendo così sullo stesso piano di parità, almeno teoricamente, barche di forme e dimensioni diverse. Però, tutte queste formule di

stazza ostacolano la partecipazione alle regate internazionali. In Italia per cercare di superare questa situazione il Regio Yacht Club Italiano di Genova adotta dapprima due formule inglesi: nel 1880 quella del 1854 del Royal Thames Yacht Club e del Royal London Yacht Club e nel 1892 quella di Dixon Kemp dove per la prima volta in Europa è misurata la superficie velica. Successivamente, per facilitare la nostra partecipazione alle regate in Costa Azzurra, si ricorre alle formule francesi: nel 1897 a quella dell'Union des Yachts Français del 1892 chiamata, dal nome del promotore, di Godinet e nel 1901 alla formula entrata in vigore in Francia nello stesso anno. Formule adottate anche dagli altri circoli velici italiani.

Brooke Heckstall-Smith, segretario della Yacht Racing Association, la Federazione inglese della vela, prende l'iniziativa di indire un convegno per arrivare ad avere in Europa un'unica formula di stazza. Riunisce a Londra il 15-18 gennaio 1906 al Langham Hotel: von Preuschen (Austria), Jonkeer W. Six e von Bernuth (Belgio e Olanda), Hegel e Benzon (Danimarca), Louis



Dyèvre e Franck Blanchy (Francia), Ad. Burmester e Busley (Germania), Reginald Edmund Froude e W. P. Burton (Inghilterra), Eugenio Brunetta d'Usseaux (Italia), Johan Anker e Finn Kundsén (Norvegia), Jacob Haig e Theodore Alpen (Svezia) e Jean Mirabaud (Svizzera). Nelle quattro sedute - guidate da Froude, Blanchy, Benzon e Busley - è esaminato e discusso un questionario di 15 proposte ed è approvata la formula di stazza sostenuta dalla corrente anglo-tedesca. Una proposta francese di modifiche per le classi al disotto dei 10 metri è respinta in una riunione, tenutasi sempre a Londra, il 12 giugno dello stesso anno. È, così, definitivamente approvata *The international rule for yachts measurement and rating*. La formula entra in vigore il 1° gennaio 1908 e non può essere modificata prima del 31 dicembre 1917.

Il successo dell'iniziativa porta subito a risultati concreti. Nascono le classi 5,6, 7,8,9,10,12,15 e 23 metri Stazza Internazionale (S.I.). Questa formula di stazza, con le modifiche del 1919 e del 1933 ha avuto un ritorno d'interesse quando, dal 1958 al 1987, la Coppa America è stata assegnata ai 12 metri, barche, appunto, progettate con questa formula. La Coupé du Cercle de la Voile de Paris (One Ton Cup) nel 1908, la Coppa d'Italia nel 1909 e la Coppa di Francia nel 1910 sono disputate con barche delle classi metriche.

Anche in Italia si costruiscono barche progettate con questa formula. Al 30 giugno 1914 sono stati stazzati dal perito del Regio Yacht Club Italiano, di fatto l'Autorità nazionale, dieci 8 metri (**foto 2**) e quindici 6 metri (**foto 1**). I nomi dei progettisti? Antonio Bava (6 barche), Attilio Costaguta (7), Bernardino Baglietto (4), Francesco Giovanelli (3), Paolo Pallavicino (2), Guido Romano (1), Angelo Ruocco (1) e l'inglese Linton Hope (1). Giovanelli e Pallavicino sono due amateur che progettano imbarcazioni da regata per passione.

Con queste classi si disputano dal 27 al 29 luglio e l'11 e 13 agosto 1908 a Ryde, Isola di Wight, i Giochi Velici dell'Olimpiade di Londra, la prima della vela riconosciuta dal Comitato Internazionale Olimpico (CIO). Le classi metriche sono scelte anche per le Olimpiadi successive ma quella di Berlino-Kiel del 1936 è l'ultima per gli 8 metri e quella di Helsinki-Harmaja del 1952 per i 6 metri.

A Kiel la vela italiana vince la prima medaglia d'oro negli 8 metri SI con *Italia*, progettato da Attilio Costaguta e costruito nel suo cantiere a Genova-Voltri. Non si può non ricordare l'equipaggio della nostra barca : Giovanni Leone Reggio, timoniere, Bruno Bianchi, Luigi de Manincor, Domenico Mordini, Enrico Massimo Poggi e Luigi Mino Poggi. Le prime regate in Italia per queste classi sono organizzate dal Regio Yacht Club Italiano nel Golfo del Tigullio (25-29 luglio 1908) e a Genova (16-17 agosto 1908).



*Un fatto di cronaca avvenuto nel Golfo di Napoli il 12 agosto del 1911 che vide coinvolta la più bella unità da guerra della nostra Marina Militare, ha ispirato a Giuseppe Peluso l'articolo che pubblichiamo in questo numero del Notiziario nel quale ci racconta come si è svolto il tragico evento ed i suoi paradossali risvolti che ebbero una vasta eco nazionale e l'intervento di vari organi istituzionali. Morale: gli inchini si sono sempre fatti, passa il tempo, ma gli scogli sono sempre gli stessi!*



# L'inchino dell'incrociatore San Giorgio

## Il Capitano Albenga tra la marchesa Anna e zia Babà

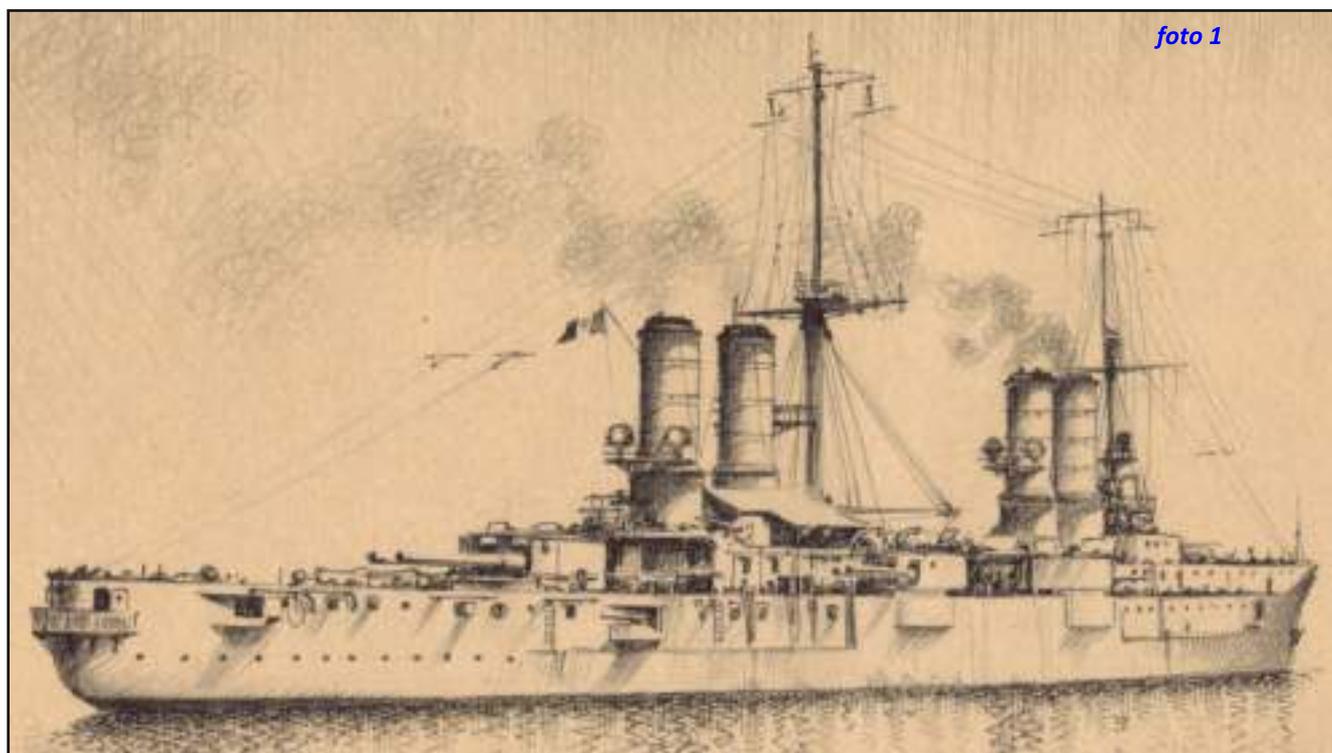
*Giuseppe Peluso*

Il *San Giorgio*, quello impostato nel 1905, è un incrociatore corazzato della Regia Marina Italiana che partecipa alla guerra italo turca, alla prima guerra mondiale, alla guerra civile spagnola ed alla seconda guerra mondiale.

Nel corso di quest'ultima resta memorabile la sua eroica resistenza a difesa della piazzaforte di Tobruk.

Gli incrociatori corazzati rappresentano un modello ridotto delle contemporanee navi da battaglia; come queste sono completamente rivestiti da corazzatura differentemente dagli incrociatori protetti che sono muniti di sola leggera e limitata protezione. Entrambi i tipi non verranno più costruiti a far data dal 1910 quando saranno sostituiti dagli incrociatori da battaglia i primi e dagli incrociatori leggeri i secondi.

Il primo incrociatore corazzato italiano è il *Marco Polo* del 1890; il tipo più famoso resta il *Giuseppe Garibaldi*, la cui numerosa classe sarà costruita fino ai primi anni del '900 sia per la marina italiana che per molte marine estere.



La perfezione è raggiunta dai due *San Marco* e *San Giorgio* [1] i cui piani di costruzione sono affidati ad uno dei migliori progettisti, il Tenente Generale del Genio Navale Edoardo Masdea.

Nasce così questa nuova classe costruita presso il Regio Cantiere di Castellammare di Stabia.

Le unità dislocano 11.300 tonnellate a pieno carico, sono lunghe metri 140,9 e larghe metri 21,00. L'apparato motore è costituito da 2 motrici alternative verticali a triplice espansione alimentate da 14 caldaie tipo Blechynden a combustione mista con una potenza di 18.000 CV su due assi, che consentono alle unità una velocità che alle

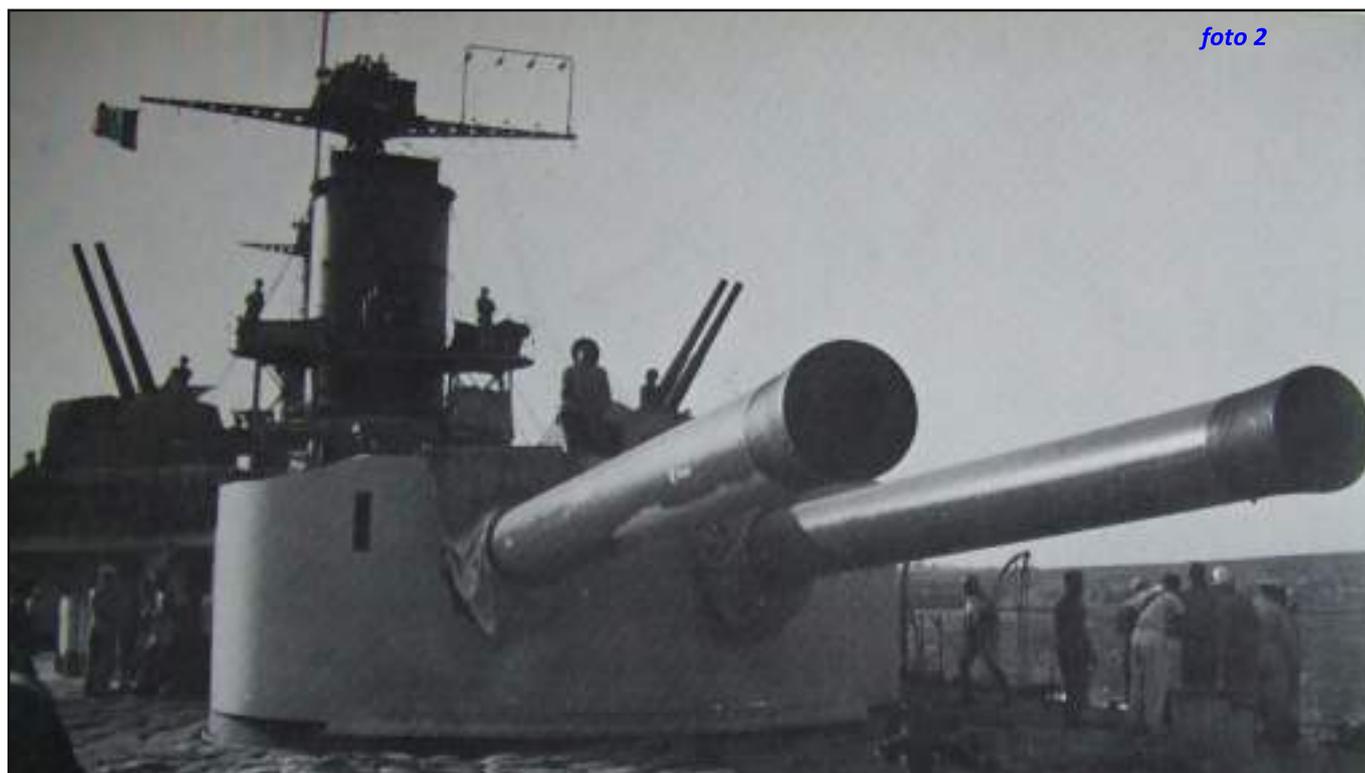
prove risulta di 23 nodi.

Lo scafo in acciaio cementato ad elevata resistenza è a quattro ponti: il ponte di coperta, il ponte di batteria, il ponte di corridoio e il ponte paraschegge. La protezione è assicurata da una cintura corazzata da 203mm oltre che dal ponte paraschegge e da altri rivestimenti protettivi sui ponti superiori.

Il *San Giorgio* è impostato sugli scali il 4 luglio 1905, varato il 27 luglio 1908 e consegnato il 1° luglio 1910.

L'armamento di cui è dotato è quasi tutto prodotto a Pozzuoli dal Cantiere Armstrong. Esso è costituito da 4 cannoni da 254/45mm mod.1907 ripartiti in due impianti elettrici binati, uno a prua ed uno a poppa [2]; 8 cannoni da 190/45mm mod.1908 ripartiti in quattro torrette binate, due sul lato destro e due sul lato sinistro; 18 cannoni singoli da 76/40mm mod.1897; 3 tubi lanciasiluri subacquei da 450mm mod. A95. Solo 2 piccoli cannoni da 47/50mm e 2 mitragliere non sono di produzione puteolana.

Dopo il varo, e al termine dell'allestimento, l'incrociatore viene a Pozzuoli dove, attraccato al pontile dell'Armstrong, i nostri tecnici completano l'installazione dei nuovi e complessi meccanismi elettrici e di



puntamento.

Primo comandante del *San Giorgio*, designato fin dal 1 settembre 1908 con la nave ancora in costruzione, è il capitano di vascello Guglielmo Capomazza di Campolattaro, ramo napoletano della puteolana Famiglia Capomazza. Guglielmo come contrammiraglio, dal 24 maggio 1915 al 18 ottobre 1915, sarà aiutante di campo di Vittorio Emanuele III presso il Quartier Generale del Re a Villa Linussa di Martignacco e terminerà la sua carriera in marina con il grado di vice ammiraglio.

L'incrociatore rappresenta il fiore all'occhiello della Regia Marina, una nave di cui andare fieri e che tutti vorrebbero comandare. Forse anche per questo cambia spesso comandante e il 1° febbraio 1911 viene affidato ad uno dei più stimati Capitano di Vascello italiani, il marchese Gaspare Albenga; un glorioso passato carico di medaglie e riconoscimenti.

La nave riceve la bandiera di combattimento il 4 marzo 1911 a Genova (città di cui *San Giorgio* è simbolo senza esserne il Patrono) dalla Duchessa di Genova, Isabella Maria Elisabetta di Baviera, moglie di S.A.R. Tommaso di Savoia duca di Genova. Il motto della nave, "Tutor et ultor", viene poi cambiato in "Protector et vindicator" nel corso del primo conflitto mondiale.

Il pomeriggio del 12 agosto 1911, dopo una giornata di esercitazioni nel Golfo di Napoli e mentre si appresta a far ritorno nel porto partenopeo, il *San Giorgio* incaglia all'estrema propaggine della "Caldera Flegrea"; la secca della Gaiola, uno scoglio tufaceo posto a 6 metri di profondità [3].

La velocità è di 16 nodi per cui lo scafo percorre e raso tutta la scogliera lacerando e deformando le lamiere e le

foto 3



ordinate. Sono allagati cinque scompartimenti della zona prodiera, dove attraverso falle enormi, una delle quali sfiora i 20 metri, penetrano 4.300 tonnellate d'acqua che potrebbero trascinare a fondo lo scafo se questo non si fosse fermato in bilico sulla scogliera.

La nave resta in quella spiacevole posizione per oltre un mese ed è necessario alleggerirla di notevoli pesi come le artiglierie e le torri, i portelli e le piastre corazzate, i fumaioli prodieri, il ponte delle imbarcazioni e tutti i carichi mobili [4].

Sono poi ostruite le falle e svuotati i locali dall'acqua con potenti mezzi di esaurimento; vengono assicurati allo scafo mezzi di spinta e galleggiamento come cilindri e barconi pontati e dalla scogliera vengono eliminate alcune sporgenze che potrebbero impedire il varo della nave di prora.

Quando tutto è pronto il 15 settembre la corazzata Sicilia, a mezzo di quattro cavi di rimorchio, riesce a liberare dalla secca l'incrociatore che è portato in un bacino napoletano per le opportune riparazioni [5].

In città la notizia si diffonde rapidamente, nel giro di qualche ora migliaia di napoletani accorrono in quel tratto di Posillipo e nei giorni successivi la folla dei curiosi s'ingrossa sempre più mentre tutti si domandano come è potuto accadere e cosa ci faceva una nave da guerra così sotto costa.

Il capitano Albenga dopo il suo interrogatorio presenta, a mezzo del suo avvocato fiscale militare, un lungo memoriale difensivo nel quale sostiene di aver ritardato il rientro a Napoli per far mangiare i marinai e di aver



foto 4



navigato seguendo le carte e le prescrizioni di navigazione [6].

Il presunto spostamento della boa è il punto culminante della difesa e poi Albenga non esita a rovesciare la responsabilità del disastro su Bordigioni, suo ufficiale di rotta.

Ma la stampa dà subito seguito alle voci e ai pettegolezzi che per giorni si sussurrano sui maggiori giornali della città.

Si narra che il 12 agosto, alle 16.50 di quel caldo e pazzo pomeriggio, a bordo oltre l'equipaggio c'è qualche ospite. Amici del marchese cui è stato offerto un piccolo giro sotto costa e che poi, prima di sera, una scialuppa dovrà riportare a Napoli. Sono un uomo e una donna, Lui è a bordo per "accompagnare" Lei ed evitare i commenti irriverenti dei marinai.

Ma, come gustosamente racconta *Ciro Sabatino* su "Metropolis Web", c'è poco da fare, non ci sono dubbi; è la misteriosa donna la vera ospite del capitano. La signora tanto attesa e tanto desiderata; colei per la quale Albenga sta per mettere a rischio la vita di decine di persone. Si chiama *Anna Boccardi Doria* e nel rapporto della Marina è definita "antica amica del comandante". *Natali illustri*, sangue blu e un titolo nobiliare che le permetterà di evitare l'inevitabile polverone che sta per scatenarsi.



Intanto il capitano deve giocarsi l'ultima carta; l'ultima occasione per sciogliere le fievole, residue resistenze, della splendida donna che ha al suo fianco. Il capitano acconsente ad un capriccio della passeggera, che vuole ammirare da vicino la costa, quindi la nave fa il suo "inchino" per stupire, stordire, affascinare chi ama il pericolo. Albenga governa l'incrociatore con destrezza, spinge la nave

quanto più vicino alla costa per farle "accarezzare" l'isolotto che ha di fronte: la Gaiola.

E' un attimo e il gioiello della Marina finisce in una secca che anche i pescatori più sprovveduti conoscono, la secca della Cavallara, nel cuore della baia di Trentaremi. La signora è immediatamente sbarcata su di una scialuppa di salvataggio, calata furtivamente dalla nave, sulla quale prende posto anche l'altro ospite, l'avvocato Parascandolo.

Qui si inserisce un episodio che vede protagonista Immacolata Ferraro, figlia di Luigi Ferraro (avvocato, vicesindaco di Napoli, Ufficiale dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, Commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia), proprietario dell'allora "Casina alla Starza", attuale "Villa Maria" di Pozzuoli.

Il tutto è raccontato dall'ammiraglio Renato Ferraro di Silvi e Castiglione, nipote di Immacolata in quanto figlio del di lei fratello Guido che fu sposo della nobile e bella Hildegard Rupprecht von Virtsolog, viennese di Baden.

«Mia zia Immacolata era da tutti amatissima, per la sua dolcezza, e perciò chiamata Zia Babà. Aveva un carattere mite, sdrammatizzava tutto ed era sempre in pace con se stessa e con il mondo.

Una volta, quando da ragazzina frequentava quella che allora si chiamava Scuola Normale, che era l'istituto solitamente frequentato dalle fanciulle delle buone famiglie, poiché non brillava per diligenza negli studi, era stata rimandata a ottobre in non so più quante e quali materie. A quei tempi, siamo prima della Grande Guerra, la famiglia di mio nonno possedeva un "casino di delizie" a Pozzuoli [7], dove passava tutta l'estate ed anche oltre, servendosi i suoi membri della storica "Ferrovia Cumana" per andare e venire da Napoli.

Anche Babà si servì della cumana per andare a sostenere gli esami di riparazione, che si sarebbero dovuti prolungare per alcuni giorni. Nella tarda mattinata, o forse nel primo pomeriggio, ritornò a Pozzuoli e da lontano salutò la sua mamma, la mia nonna Matilde, che l'attendeva trepidante sul balcone della villa, gridando raggianti:

"Una bellissima notizia, una bellissima notizia!"

La bellissima notizia era che era stata già bocciata alla prima prova:

"Che gioia, così domani non devo tornare



a Napoli!"

Babà, comunque, aveva una grandissima dote: era un'eccellente marinaia, e mio padre la portava molto volentieri con sé quando usciva per mare con la sua famosa barca Zizià (si vantava ancora, tantissimi anni più tardi, che ai suoi tempi era la più bella barca di Pozzuoli).

Le eccezionali doti marinaresche d'Immacolata ebbero una definitiva consacrazione quando una volta, vedendo dalla finestra della villa di Pozzuoli una nave da guerra che dirigeva verso Napoli, e sembrandole che si tenesse troppo a terra, cominciò a urlare:

"Ma chillu capitane è pazze? Vo' purtà 'o bastimento a perdere?"

E non si dava pace! Più tardi il Padre, mio nonno Luigi, tornò (con la cumana, naturalmente) da Napoli, e riferì: "Ma sapete ch'è successo? L'incrociatore *San Giorgio* s'è incagliato sulle secche della Gaiola, fuori Marechiaro!"

Correva l'anno 1911 ... Il comandante, capitano di vascello Albenga, finì sotto processo, invece Zia Babà

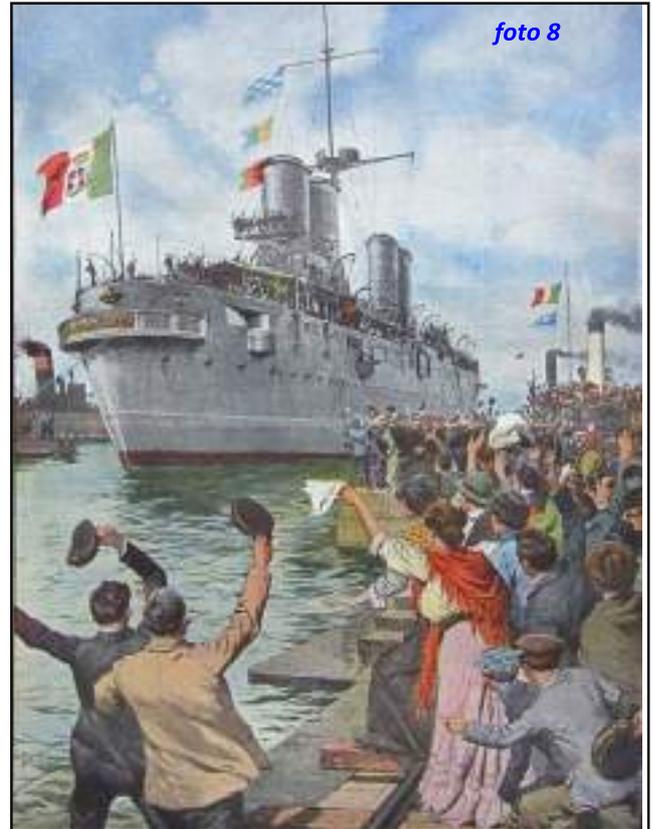


foto 8



foto 9

vantò quella sua intuizione per tutta la vita!»

Dopo gli opportuni e costosi lavori di raddobbo il *San Giorgio* lascia Napoli tra manifestazioni di entusiasmo popolare [8] e ritorna a Pozzuoli per essere riarmato con le sue artiglierie che nel frattempo, dopo essere state sbarcate, sono opportunamente revisionate presso la stessa Armstrong che le aveva costruite [9].

Il caso *San Giorgio* è rapidamente archiviato dal tribunale; il marchese Albenga subisce una lieve condanna "...per grave responsabilità, per trascuranza e leggerezza nella condotta della navigazione in paraggi che imponevano la massima costante oculatezza e diligenza di manovra...";

La condanna per l'ufficiale di rotta è di tre mesi di fortezza e il comandante in seconda se la cava con gli arresti di rigore.

In pratica vera colpevole è dichiarata, come scrive un famoso giornale umoristico dell'epoca, la secca della Gaiola con "l'aggravante" della premeditazione perché appostata in quel sito da migliaia di anni con la precisa intenzione di danneggiare le navi.

## REFERENZE

Fasoulin – *Giornale Umoristico Illustrato* – Giugno 1912

Ildegarda Ferraro – *Zia Babà – First Life, Original Life* - 2010

Ciro Sabatino – *L'inchino ha cento anni* – *Metropolis Web* - 2012

Franco Gay – *Incrociatore Corazzato San Giorgio* – *Orizzonte Mare* - 1977

*Il comandante Giancarlo Garelo dopo l'articolo sul giro del mondo dell'incrociatore Montecuccoli (1956-1957) da noi pubblicato sul Notiziario 66, ci mette a disposizione un altro interessante articolo nel quale, con dovizia di dati ed immagini, viene ricostruita la storia del Bucintoro la mitica galea di stato dei dogi di Venezia, sulla quale si imbarcavano ogni anno nel giorno dell'Ascensione per celebrare il rito veneziano dello spozalizio con il mare.*

# I vascelli “Bucintori” da parata

*Giancarlo Garelo*

Tutti noi residenti o ospiti della più bella città del mondo, Venezia, abbiamo sentito parlare del *Bucintoro*, la sfarzosa nave di rappresentanza dei dogi della Serenissima.

La storia di questa nobile imbarcazione si perde nella notte dei tempi: la più antica testimonianza sull'uso di un vascello da parata per le cerimonie ufficiali risale addirittura all'anno 836, quando a Venezia regnava il 13° doge Pietro Tradonico.

È da ritenersi che la tradizione, come molte altre adottate in laguna, fosse di origine bizantina: infatti gli imperatori d'Oriente disponevano di una nave “luxoria”, riccamente addobbata, con la quale partecipavano alle



*Il magnifico Bucintoro del 1729 si avvia verso il Lido per la Festa della Sensa (Francesco Guardi, 1766, Museo del Louvre, Parigi).*

manifestazioni pubbliche sulle rive del Bosforo.

Le prime navi assegnate alla persona del doge e al suo seguito per le “processioni ducali” erano imbarcazioni tradizionali della marineria veneta, private dell'alberatura e adattate alle esigenze di rappresentanza con l'aggiunta sul ponte di coperta di un soppalco dorato ricoperto da un tendone rosso (tiemo).

Il rosso e l'oro erano da secoli simboli d'autorità e di prestigio, a partire dall'antica Roma fino all'impero di Bisanzio. Poiché per tutto il medioevo le navi cerimoniali erano tratte dalla flotta mercantile, il nome *Bucintoro* derivò forse dall'unione del termine buzin (piccolo buzio o burchio) con il colore d'oro che avvolgeva il trono dogale.

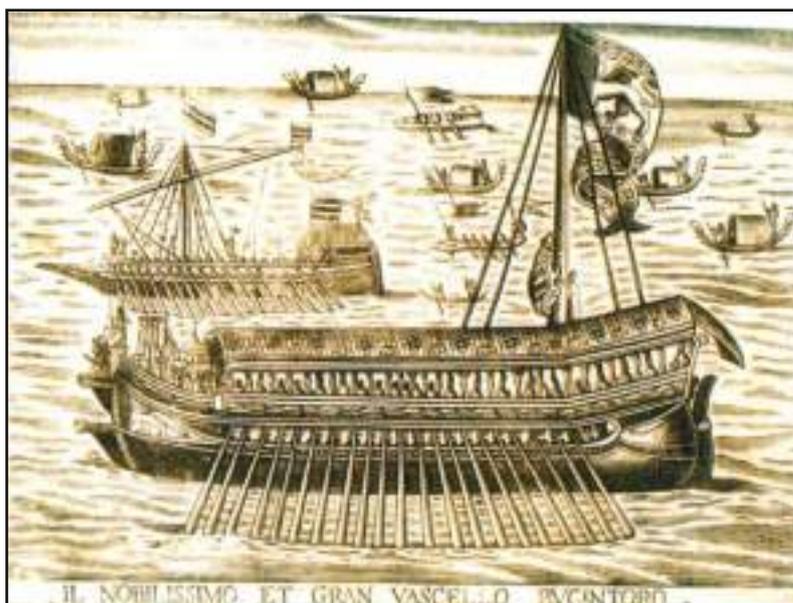
La “processione” più importante si svolgeva il giorno dell’Ascensione, la “Festa della Sensa” dei veneziani, che cade 40 giorni dopo la Santa Pasqua: il corteo dogale muoveva dall’arsenale, costeggiava S. Giorgio e toccava S. Elena, dove i monaci del convento offrivano un’umile colazione di pane e castagne. Il viaggio proseguiva fino alla bocca di porto del Lido: qui il doge, dopo la benedizione dei flutti da parte del patriarca, gettava in acqua l’anello d’oro che simboleggiava lo “sposalizio” di Venezia con il mare da cui essa traeva forza e ricchezza. Al termine della cerimonia il *Bucintoro* si ormeggiava davanti al monastero di S. Nicolò di Lido per una sosta di preghiera, dopo la quale il doge e i dignitari erano invitati dai frati ad un banchetto che durava fino a sera.

La riforma del Maggior Consiglio (1297), che portò il numero dei membri da 100 a oltre il migliaio, rese necessaria la costruzione di imbarcazioni da parata più grandi, in grado di sopportare un ponte superiore senza compromettere le doti di stabilità. Non si hanno notizie precise sul numero e la forma dei bucintori del basso medioevo, ma sappiamo che ne entrarono in servizio almeno tre fra il 1253 e il 1449. La vita di un *Bucintoro*

medievale poteva anche durare un secolo, se le condizioni politiche o economiche non permettevano di affrontare la spesa di un nuovo vascello.

Agli inizi del Cinquecento Venezia, impegnata nelle guerre contro gli eserciti della lega di Cambrai (1508-1516), si trovava in gravi difficoltà finanziarie ma, appena uscita dal conflitto, si impegnò a trovare le risorse per un nuovo e più maestoso *Bucintoro*. Questa

imbarcazione da parata segnò un netto distacco con le precedenti, essendo impostata sullo scafo di una galea trireme “grossa”, che offriva capacità di manovra indipendente e ampi spazi interni per le accresciute esigenze di rappresentanza della Repubblica.



**Il Bucintoro del 1526 fu il primo vascello da cerimonia con propulsione a remi.**

Il nuovo *Bucintoro* fece la sua prima apparizione pubblica il 10 maggio 1526, suscitando grande ammirazione per lo sfarzo e la maestosità del suo aspetto. Le cronache veneziane riferiscono con ampiezza di particolari le sue numerose uscite in laguna: oltre a prendere parte ogni anno allo “sposalizio del mare” il vascello fu al centro di molti eventi pubblici, come i festeggiamenti per la visita di Enrico III di Valois, futuro re di Francia, e l’incoronazione della dogaressa Morosina Morosini Grimani.

Un centinaio di vogatori, scelti fra le maestranze dell’arsenale, fornivano la spinta per gli spostamenti.

Le decorazioni floreali che correavano lungo lo scafo erano dipinte a mano e l’unica scultura era la polena di prora, rappresentante “Venezia in veste di Giustizia”: questa statua lignea è giunta miracolosamente fino a noi ed è conservata nel Museo Storico Navale di Venezia.

Il *Bucintoro* del 1526 fece la sua ultima comparsa ufficiale alla “Sensa” del 1605 e fu poi tratto in secco e conservato in arsenale fino a Settecento inoltrato. Dopo la vittoria di Lepanto (1571) Venezia conobbe un lungo periodo di pace e prosperità.

Il Senato decise che era giunto il momento di sostituire il vecchio vascello ormai in cattivo stato di conservazione, e il 19 maggio 1601 l’89° doge Marin Grimani diede ordine di approntarne uno nuovo su scafo di galea.

Il varo ebbe luogo all’inizio del 1606, in tempo per lo “sposalizio del mare” del 10 maggio seguente: l’anello benedetto fu affidato alle acque



**La polena del 1526**

del Lido dal 90° doge Leonardo Donà.

Il vascello, di stile tardo-rinascimentale, aveva i fianchi ornati da figure mitologiche intagliate nel legno e ricoperte di oro zecchino, che a poppa terminavano con due solenni sculture di leoni marciati e a prora con la tradizionale polena con Venezia nelle vesti della Giustizia. Il loggiato superiore aveva una copertura fissa in legno foderato di velluto rosso; la prora estrema (palmetta) era scoperta per fare spazio agli otto vessilli ducali.

Questo splendido vascello seicentesco rimase in servizio per ben 121 anni, non solo per le qualità intrinseche dei materiali, ma anche perché le guerre di Morea costrinsero la Repubblica a dedicare l'intero bilancio statale alle spese militari.



*L'osella coniata dal doge Alvise III nel 1727.*

*L'iscrizione con orgoglio proclama:  
NON EST INVENTUS SIMILIS ILLI  
"Nessuna invenzione è simile ad esso"*

I lavori per un successore ripartirono nel 1719, ma passarono dieci anni prima che il 112° doge Alvise III Mocenigo potesse festeggiare la "Sensa" del 28 maggio 1729 sulla nuova imbarcazione completa di tutti gli ornamenti.

In occasione del varo la zecca veneziana coniò un'osella che al rovescio mostra la nave con quattro gondole sotto il sole raggianti.

Bassorilievi correvano lungo tutto il bordo, e a prora un gruppo scultoreo di allegorie dorate culminava nella statua raffigurante Venezia con spada e bilancia: in punta (varea) di bompreso si ergeva un leone alato. Il ponte superiore formava un grande salone di 22,60 metri coperto da una volta di legno a botte sostenuta da cariatidi: in questo locale, arredato con 90 poltroncine in velluto rosso e 48 finestre protette da cristalli e tendine in seta, prendevano posto i dignitari e nel salotto del doge più a poppavia erano ospitati gli ambasciatori e i visitatori illustri.

L'alloggio dogale terminava con una terrazza a pulpito da dove il Serenissimo si mostrava alla cittadinanza durante le "processioni

ducali".

La propulsione era assicurata da 168 vogatori che, quattro per banco, manovravano 42 remi da 10,40 m.: la nave era lunga circa m. 35 (42 fuori tutto), larga m. 7,30 e pescava un metro e mezzo.

Tanta magnificenza ebbe una fine immeritata poiché, come è noto, la rabbia distruttrice e la cupidigia di Napoleone si accanirono contro l'ultimo *Bucintoro* che il 9 gennaio 1798 fu distrutto in arsenale dai soldati francesi a colpi d'ascia.

Tutti i frammenti delle decorazioni, portati nell'isola di S. Giorgio, vennero dati alle fiamme per fondere le lamine della doratura: si ottennero così tre chili circa del prezioso metallo che furono consegnati a Napoleone insieme ad una piccola quantità di ceneri a riprova della distruzione del simbolo più splendido della Serenissima.

Lo scafo rimase abbandonato nell'arsenale di Venezia finché gli austriaci lo rimisero in servizio come nave militare, armandolo con 12 bocche da fuoco lungo le fiancate. L'imbarcazione, ormai ridotta a pontone galleggiante, fu demolita nel 1824, quasi un secolo dopo il suo festoso varo.



*Il Bucintoro davanti al Forte di Sant'Andrea  
(Francesco Guardi, Museo Storico Navale, Venezia, part.)*

## BANDIERA ABBRUNATA

*La leggenda Olimpica delle Bahamas, Sir Durward Knowles è morto nel pomeriggio del 25 febbraio, a 101 anni, all'ospedale di Nassau dove era nato e vissuto. Esempio di valore, ma anche d'integrità e di purezza sportiva, il NOTIZIARIO lo ricorda ai lettori e particolarmente agli amanti della Classe Star.*

# SIR DURWARD KNOWLES . . .

## una vita con la Star



La Star, la barca regina delle Olimpiadi, ha perso una delle sue icone: Sir Durward Knowles, otto partecipazioni ai Giochi Velici dal 1948 al 1988 e due medaglie: bronzo a Melbourne nel 1956 e oro a Tokio nel 1964.

Nato a Nassau (Bahamas) il 2 novembre 1917 fu avviato alla pratica della vela dal padre. Nella sua lunga carriera sportiva non conobbe altro amore che la Star nella cui classe aveva esordito nel 1946 quando concluse in terza posizione nel campionato mondiale disputato all'Avana, Cuba.

All'Olimpiade del 1948, le Bahamas non erano direttamente presenti, partecipò in rappresentanza dell'Inghilterra dopo aver vinto facilmente le regate eliminatorie.

Nelle successive Olimpiadi, sempre con i colori delle Bahamas prosegue la scalata all'oro olimpico che non tarderà a venire. Questo il suo irripetibile palmares:

- 1948 Londra (Torquay) 4° GEM II (1976) con S. Ferrington (2.2.6.4.4.sq.rit)
- 1952 Helsink 5° GEM III (3032) con S. Ferrington (3.6.6.10.2.7.9)
- 1956 Melbourne 3° GEM IV (3820) con S. Ferrington (2.2.5.2.1.3.3) MEDAGLIA di BRONZO
- 1960 Roma (Napoli) 6° GEM VII (4262) con S. Ferrington (11.1.3.14.11.3.6)
- 1964 Tokio (Enoshima) 1° GEM IX (4789) con C. Cooke (1.5.rit.6.1.1.7) MEDAGLIA d'ORO
- 1968 Messico (Acapulco) 5° GEM ( ? ? ) (6.20.2.3.4.9.14)
- 1972 Monaco (Kiel) 13° GEM (5525) con R.M. Higgs (12.2.10.12.nf.16.14)
- 1988 Seul (Pusan) 19°

È stato orgoglioso portabandiera per lo Stato delle Bahamas ai Giochi Olimpici di Seul 1988 ai quali ha preso parte alle regate nonostante avesse 71 anni.

Nel 1996 fu nominato Sir, nel 1997 fu insignito del titolo dell'Ordine di Merito delle Bahamas e nel 2014 al secondo pattugliatore della Marina Miliare delle Bahamas fu dato il nome di HMBS Durward Knowles.

Addio "Lupo di Mare" (*the Sea Wolf*) come lo hanno sempre chiamato affettuosamente gli staristi di tutto il mondo.





*Per non dimenticare il Canottaggio, altro sport d'acqua parimenti nobile come quello della Vela, riportiamo una breve nota di cronaca che rese famosi all'epoca i protagonisti, tutti soci del Reale Club Canottieri "Italia". A questa prima impresa del 1920, un po' scarsa di particolari, ne seguì un'altra, sullo stesso percorso, nel 1922. Il nostro topo è a caccia di ulteriori notizie sulla prima impresa.*

*(da L'Italia Marinara 1/16 ottobre 1920)*

## Un'audace iniziativa marinara

# IL RAID A REMI NAPOLI-ROMA

L'audace impresa organizzata dal "Don Marzio", di Napoli, non poteva avere un successo più trionfale.

Il coraggioso quattro dei "Canottieri Italia" ha infatti realizzato in quattro giorni una delle più belle performances dello sport del remo. Se si pensi alla lunghezza del percorso (più di 300 chilometri), l'ultima parte del quale nel Tevere contro corrente, se si pensi alla stagione poco propizia per un simile tour de force, se si pensi a tutte le avarie cui può andare incontro una imbarcazione così leggiera, si può concludere che la prova superata può ben far dare il nome di campioni ai componenti il foltissimo equipaggio Giovanni Serracapriola, il capo-voga è stato l'anima della impresa, molto ben coadiuvato dall'atletico Bonghi, mentre Alfredo Serracapriola e Luigi Zino, con un puntiglio degno della più grande considerazione, hanno supplito con la tenacia alla loro inferiorità di classe. Il timoniere Francesco La Barbera ha fatto sfoggio di una calma meravigliosa e di una abilità straordinaria, specialmente nella prima tappa a Torregaveta ed alla fine della seconda, allorché il forte libeccio scatenatosi d'improvviso, mise in serio pericolo la vita dell'equipaggio.

Altri raids del genere furono compiuti nel passato ma il presente ha battuto il record del tempo perché l'imbarcazione in soli quattro giorni con un totale di circa 38 ore di voga ha raggiunto la meta.

Il raid dei Canottieri Italia è stato compiuto, come abbiám detto, in soli quattro giorni con una media chilometrica giornaliera di circa 80 chilometri.

Infatti i raidsmen son partiti da Napoli la sera del 3 alle 18 e sono arrivati a Torregaveta dopo non poche peripezie per il mare agitato alle 21 della stessa sera.

La mattina dopo sono ripartiti alle 7 per Gaeta giungendovi alle ore 15 dopo aver rischiato di esser travolti dalle onde all'altezza di Formia. Il 5 son partiti alle sei del mattino da Gaeta e dopo ben tredici ore di voga han raggiunto Anzio alle 19.

Ad Anzio ebbero accoglienze festosissime dalla colonia villeggiante e dai soci del Tevere-Remo che offrirono ai forti vogatori napoletani un gran banchetto al Castaldi.



*(In mancanza di una foto della prima impresa del 1920 riportiamo una foto della seconda impresa del 1922: R. Bonghi, M. Jannone, V. Romano, A. Carafa, timoniere F. La Barbera. Bonghi e La Barbera hanno già fatto parte anche del primo equipaggio).*

La mattina del 6 l'agile jole è partita alle 9 da Anzio ed è giunta alle 15 alle foci del Tevere ad Ostia-Mare. In fine, è stata compiuta l'ultima fatica dal forte quattro che è arrivato a Roma dopo più di sette ore di voga controcorrente alle 18.5 precise.

In fine un idrovolante "F.B.A." di 160 HP, pilotato dal noto aviatore Saverio Izzo e dal proprietario Gino Coop ha portato tutti i giorni il saluto del giornale organizzatore ai baldi e coraggiosi vogatori.



*Tommaso de Simone - The racing ketch Xarifa flying the flag of the New York Yacht Club in the Bay of Naples*