



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 VII - N° 68

NOTIZIARIO ON-LINE

Aprile 2018

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Golfo di Napoli e il "Pietro Micca" | pag. 15 |
| • "Dorade" | pag. 2 | • Quando i Galluresi le suonarono a Napoleone | pag. 26 |
| • Tramonto del "5.50" | pag. 5 | • Posta del CSTN | pag. 27 |
| • La Coppa in tribunale | pag. 8 | • Libri in vetrina | pag. 27 |
| • L'ultimo cannone navale di Pozzuoli | pag. 11 | • Dipinti di yachting | pag. 28 |

EDITORIALE



Nel tentativo di fare una ricerca su un personaggio inglese dello yachting, circa venti anni fa quando il CSTN ancora non esisteva, ci siamo rivolti al Royal Museums Greenwich di Londra.

Presi gli opportuni contatti ci viene chiesto di fare pervenire l'apposito modulo compilato con il versamento di 25 sterline e ci avrebbero risposto entro 30 giorni.

Dopo oltre 45 giorni finalmente riceviamo una e-mail con la seguente comunicazione: "Spiacenti, non abbiamo notizie sul personaggio da voi richiesto" . . . con buona pace delle 25 sterline versate anticipatamente.

Recentemente dall'Olanda è giunta al CSTN una richiesta: "Cerchiamo notizie sullo yacht "San Domenico" costruito a Napoli nel 1936 attualmente in fase di restauro presso un cantiere del Paesi Bassi.

Regolarmente, come è nostro sistema, ci attiviamo, consultiamo testi e riviste d'epoca archiviate presso la biblioteca del CSTN e dopo pochi giorni la ricerca dà i suoi frutti e i dati e le relative foto rintracciati sono inviati al richiedente.

*Il CSTN è anche questo!
(a pagina 27 la risposta giunta dall'Olanda).*

Hanno collaborato:

Giancarlo Basile, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Emiliano Parenti, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi

BARCHE STORICHE

Una barca leggendaria nella storia dello yachting mondiale raccontata e analizzata da uno dei più raffinati progettisti della cantieristica navale italiana. "Dorade" il nome della barche che con la sua straordinaria vittoria del Fastnet del 1931 aprì la strada al più famoso progettista del XX sec., l'americano Olin Stephens. Carlo Sciarrelli, architetto triestino, è l'autorevole autore dell'articolo che proponiamo ai lettori del Notiziario nella convinzione che sarà apprezzato sia da chi questa vicenda già la conosce, sia da chi la legge per la prima volta. (da "Vela e Motore" giugno 1964)



DORADE

di Carlo Sciarrelli

Quando venne sparato il cannone di partenza, tutti i verricelli del *Dorade* suonarono all'unisono, ma non successe nient'altro. Per mezz'ora nessuno yacht si mosse... Un poco prima di sera il terzo giorno il vento rinfrescò... Con il vento che girava a ponente cominciò a cadere la pioggia. Dalla coperta inondata d'acqua del *Patience* il Fastnet alfine apparve, sfumante nella foschia, e si vide pure *Higland Light* un poco sottovento e - sorprendentemente - il piccolo *Dorade* un poco indietro. Ancora un poco più a poppa, ma più di quanto si sarebbe ragionevolmente aspettato, era la goletta *Water Gypsy*... *Dorade* tagliò il traguardo solamente un'ora dietro al primo arrivato, malgrado che la regata sia stata molto veloce. La sua lunghezza di 10 metri in linea d'acqua è stata confrontata a quella di 15,30 del *Patience* ed il "Times" descrive il *Dorade* il giorno dopo come "il più prodigioso piccolo yacht da regata oceanica che sia mai stato costruito".



Questa che ho riportato qui sopra è la descrizione della prima apparizione del *Dorade* in acque europee, tratta da "British Ocean Racing di D. Phillips Birt. La regata era il Fastnet del 1931, con 17 partecipanti, inglesi, francesi ed americani; il vincitore uno yawl disegnato da Olin Stephens nel 1930. A questo yacht è dedicato questo articolo, in quanto si tratta di uno dei più importanti yachts costruiti in questo secolo (XX).

Sentiamo che cosa ci racconta Uffa Fox che navigò su di esso nel suo libro "Sailing, Seamanship and Yacht Construction".

“La prima volta che vidi il *Dorade* era due giorni prima della partenza della Regata Transatlantica del 1931 a Newport, Rhode Island. Quella sera tutti attendevano la cena offerta dal Cruisig Club of America, e c’era George Rooswelt che nell’annoiarmi con chiacchiere, mi diceva tra l’altro che egli non riusciva a capire come mai il Club permetteva ad una barca così fragile come il *Dorade* di regatare attraverso l’Atlantico. Siccome quella era soltanto la mia terza visita in America mi sembrava poco giusto rendermi sgradevole ad un nome come Rooswelt, e così rispondevo sì e no quando il momento mi sembrava adatto. Tre settimane dopo, quando noi tutti arrivammo in Inghilterra, trovammo questa fragile barca che ci aspettava. *Dorade* aveva battuto tutti i suoi rivali più grandi (di giorni), ed aveva vinto la Regata Transatlantica senza bisogno di ricorrere al compenso di tempo. Dopo di ciò vinse il Fastnet del 1931 quasi con la stessa facilità, e le simpatie incominciarono a girarsi verso le barche più piccole, e quando rifece la traversata dell’Atlantico per vincere il Fastnet l’anno successivo (1933) esso convinse le Giurie che le barche più piccole, bene portate, sono di gran lunga più veloci di quanto il loro compenso di tempo suppone”.

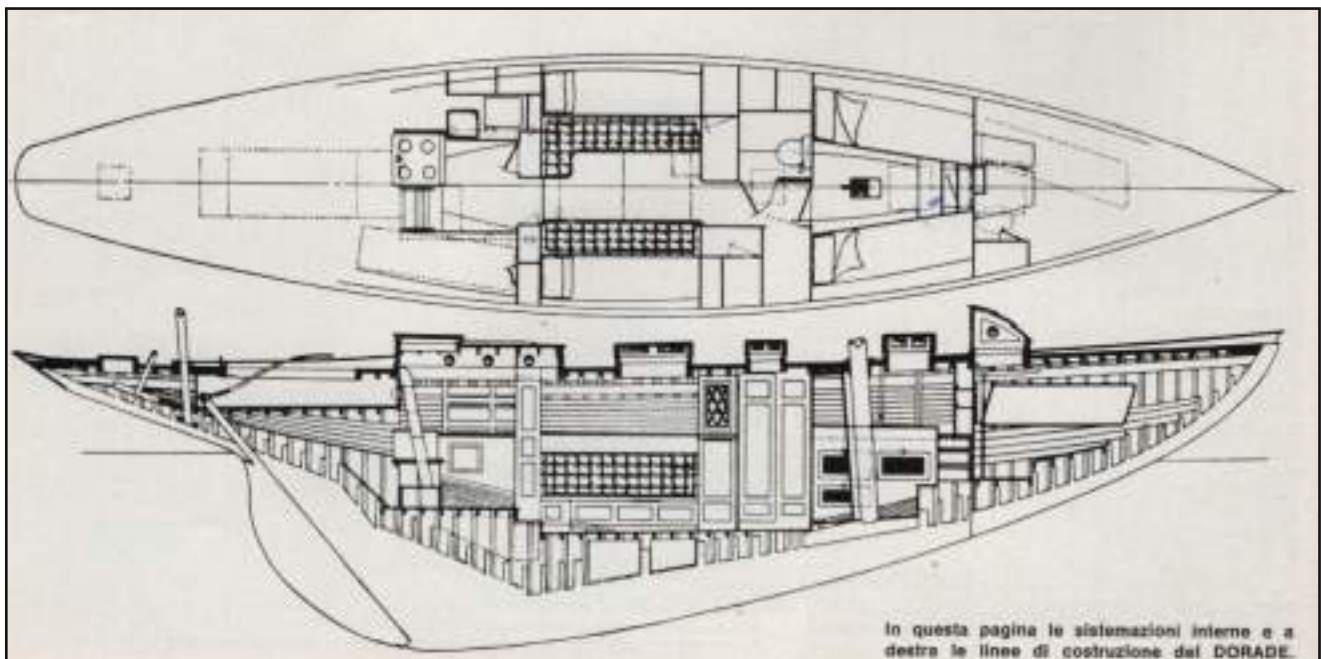
* * *

Meravigliosi risultati aveva avuto quindi il *Dorade* nelle regate dei suoi primi anni. Progettista, proprietario e skipper era Olin Stephens (foto), assieme al fratello Rod, ora nomi molto ben conosciuti nel mondo nautico.

Le dimensioni del *Dorade* sono le seguenti:

Lunghezza fuori tutto m. 15,85, lunghezza in linea d’acqua m. 11,35, larghezza massima m. 3,12, pescaggio m. 2,43, dislocamento 15 tonnellate.

Una barca molto stretta quindi (il rapporto lunghezza in linea d’acqua/larghezza è di 3,63) e di dislocamento medio-leggero (rapporto dislocamento/lunghezza di 286).



In questa pagina le sistemazioni interne e a destra le linee di costruzione del DORADE.

Le linee dello scafo sono molto semplici, praticamente linee d’acqua, diagonali e sezioni longitudinali sono uguali, e tutte le linee sono molto dolci, compreso il profilo di chiglia. Ciò è stato possibile per la grande stellatura dell’ordinata maestra oltre i 45°.

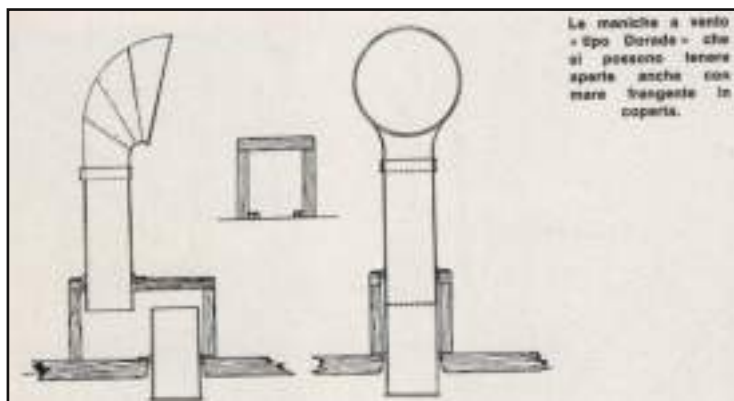
A chi ha dimestichezza con le linee dei vecchi cutters inglesi della fine dell’altro secolo (XIX), di alcuni dei quali ho riportato le linee in precedenti articoli, sarà subito, guardando le linee di *Dorade*, venuto in mente un plank-oiedge cutter del 1890. Gli yachts europei erano stati battuti quindi, nell’epoca in cui la formula RORC penalizzava la strettezza delle barche inglesi per cercare di orientare i progettisti verso forme di scafo più piene di tipo americano, da uno yacht americano che era stato disegnato più stretto e più fondo del più stretto e fondo inglesi dell’epoca, e che, a dispetto dei compensi sfavorevoli, vinceva tutto.

Parte del merito sta anche nell’attrezzatura. Era stata concepita a yawl in quanto la mezzana e la vela di straglio erano completamente gratuite secondo la formula di allora. Il triangolo di prora è quello di un cutter e le due vele di straglio alte vengono sostituite con vento leggero da un grande yankee inferito sullo straglio esterno in modo

da riempire completamente il triangolo di prora (che però deve passare tra i due stragli esterni nella virata).
Riguardo alla manovrabilità del *Dorade* Uffa Fox ricorda che:

“La facilità con la quale *Dorade* viene portata, mi impressionò l'altra estate quando dalla spiaggia di Oyster Bay, vidi Rod che la portava da solo, la ormeggiava, metteva via le vele e saltava sull'International 14 footer” *Arrow* che il suo socio Porter Buck aveva nel frattempo affiancato (a vela) al *Dorade*, il tutto in 8 minuti. Ed a coronare tutto ciò, l'*Arrow* vinse”.

Il *Dorade* ha inoltre la priorità di aver introdotto la manica a vento “tipo *Dorade*”, che si tiene aperta anche con mare frangente in coperta. Dopo due anni di uso di normali maniche a vento che venivano chiuse nel momento in cui più si ha bisogno di aria sottocoperta, quando



tutti gli osteriggi sono serrati, venne utilizzato lo stesso foro in coperta, nel quale veniva messo un corto tubo e, non in continuazione di questo, in una scatola con i fianchi bassi forati, veniva messa, sfalsata di pochi centimetri, la vecchia manica a vento, nella maniera che si vede bene in figura. Durante le varie traversate atlantiche il “*Dorade-type ventilator*” non ebbe mai bisogno di venir tappato, con qualsiasi mare. Tale accorgimento è ormai di uso universale.

Ma le citate vittorie del *Dorade* e molte altre vittorie alla regata delle Bermude, alla Transpacific e moltissime regate minori di quegli anni sono, a mio avviso, di marginale importanza al confronto della grande impresa compiuta nel viaggio di ritorno del 1933 da Cowes in America. Per la prima volta nella storia della navigazione un veliero aveva fatto la traversata in quel senso dell'Atlantico del Nord su quella rotta, interamente di bolina.

La traversata fu fatta con vento che salì a volte fino a forza sei il che fece ridurre la velatura alle sole vele di fortuna per lunghi tratti. La traversata completa dalle Scilly a Pollock fu compiuta in 22 giorni e 15 ore, record di bolina tutt'ora imbattuto.

La media oraria, rispetto alla reale strada percorsa, è di circa 7 miglia, il che dà un rapporto velocità/lunghezza, considerando una lunghezza utile di scafo di circa 13 metri, di quasi 1,1, che corrisponde alla velocità relativa di un moderno transatlantico veloce. E' interessante soffermarsi su alcuni dettagli costruttivi del *Dorade*, che si possono vedere anche nelle figure riportate.

La tuga, lunga circa 2 metri, è alta 25 centimetri (provate a confrontare le dimensioni con quelle di una moderna barca equivalente); i bagli in corrispondenza degli osteriggi centrali non sono stati tagliati per non diminuire la robustezza della coperta. Il timone è a barra, sotto il livello della coperta perché l'asse interferiva con l'albero di mezzana, ed ha un nottolino di arresto per venire fissato nella posizione voluta. C'è un sottoprora con una branda oltre la paratia del salone, ma viene usato solamente per le vele in quanto a bordo non vi sono mai stati marinai pagati.

Sul lato opposto alla cucina vi è il tavolo da carteggio con sulla paratia sovrastante un log elettrico, che può venir letto dal timoniere; Uffa Fox ci dice che era preferibile cercare l'angolo ottimo di bolina guardando il log che fidandosi della propria sensibilità e che l'optimum era a 4 quarte (45') dal vento; inoltre che mentre il *Dorade* in poppa aveva tendenza a rollare per cui si era ricorsi all'applicazione di una mano di terzaroli dalla mura della vela ad una altezza di un metro sopra la bugna di scotta per impedire al boma di toccare l'acqua nelle rollate e di andare troppo avanti all'albero; ma che difficilmente si immaginerebbe una barca più deliziosa in bolina. Si nota dai piani costruttivi pure che il *Dorade* non aveva motore.

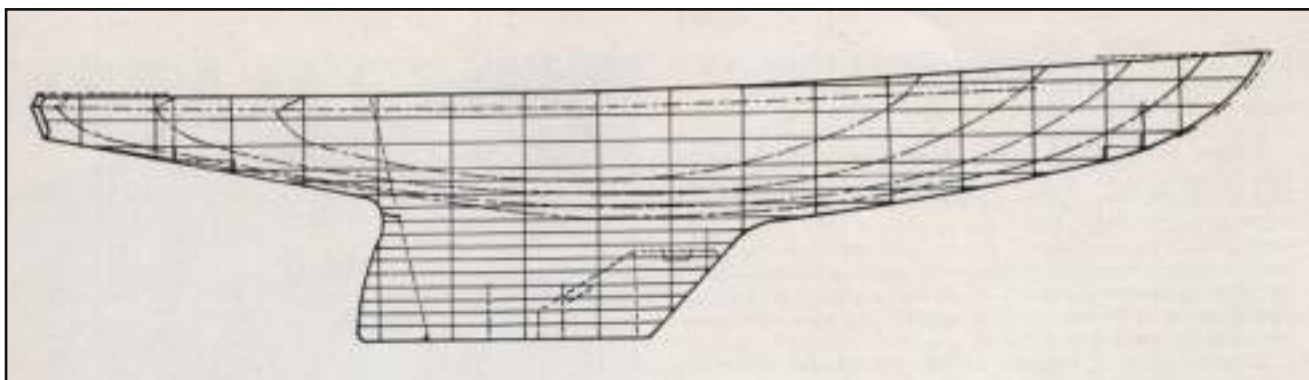
Molta strada è stata fatta nell'evoluzione del veliero dal tipo commerciale dell'inizio dell'altro secolo allo yacht da regata-crociera del 1930. Oggi il gusto si va orientando verso un tipo di yacht un po' meno sportivo tutti hanno il motore ausiliario, le barche sono più larghe, le tughe più ampie, e, sempre con l'aiuto delle formule di stazza, sono anche meno boliniere. Ma il progresso non ci arresta e la tecnica modifica continuamente i suoi prodotti.

Io trovo comunque importante riguardare le linee del *Dorade* ogni tanto e con queste note (che ho tratto il gran parte dai libri di Uffa Fox) spero di aver dato un'idea chiara di che cosa era capace uno yacht portato da appassionati, senza motore, stretto e profondo, di trentaquattro anni fa.

STORIA DELLO SPORT VELICO

In questo vecchio articolo l'autorevole Artù Chiggiato racconta l'uscita dalla scena olimpica del 5.50, una barca da regata "a formula" che ha scritto pagine importanti nella storia della Vela agonistica. L'articolo ci svela anche come fu sventato in sede I.Y.R.U. - grazie all'intervento di Beppe Croce - un primo tentativo di estromettere la Star dall'Olimpiade. Ci riusciranno, invece, dopo Londra 2012, i moderni vertici della Vela mondiale. Alla luce di quanto sta facendo la Classe c'è da pensare che se ci fossero ancora uomini come quelli del 1948, la Star non sarebbe fuori dalle Classi olimpiche.

(da "Vela e Motore" marzo 1969)



TRAMONTO DEL "5.50"

di Artù Chiggiato

La riunione dell'I.Y.R.U. del Novembre 1968, a Londra (nella foto la sede londinese), ha verbalizzato una grave decisione: ha tolto dal ruolo di Classe Olimpica i "5.50". Non vedremo più questi elegantissimi scafi competere nelle future Olimpiadi: i cicli della storia sono fatali e questo avvenimento conclude un ciclo storico della vela.

Il "five point five" (5.5) come era chiamato nel linguaggio dello yachting internazionale, è giunto al tramonto.

La più costosa delle serie olimpiche, succeduta ai "Sei Metri S.I." di antica memoria, aveva trovato in Italia un fertile terreno: alcuni nostri velisti, altamente qualificati, non badavano a rinnovare quasi ogni anno, con ammirevole costanza, l'impostazione di nuovi scafi, sempre più perfetti, puntando - a parte la loro bravura - sui migliori architetti di grande fama, nel tentativo di aggiudicarsi la vittoria agonistica, o meglio, quella tal Coppa dal nome prestigioso, sulla cui base forse sarebbero stati incisi un nome e una data.

Tra le Classi Olimpiche, quella dei "5.50" era l'unica Classe "a formula" e il suo Regolamento di Stazza

rappresentava un incentivo perché all'attrattiva della regata, si univa l'abilità del progettista nel saper trarre, da una formula, il miglior disegno.



Se nel giro di questi ultimi vent'anni la progettazione delle barche a vela ha goduto di uno sviluppo di studi teorici, di esperienze con modelli alla vasca, di idee nuove, molto è dovuto alla evoluzione dei "5.50" che generava bellissimi puro-sangue della vela.

Per un complesso di ragioni, i costi dei "5.50" divennero sempre più elevati e i paesi velicamente poveri dichiaravano di rinunciare a competere nelle Olimpiadi con questa Classe; la statistica ci può dare una conferma:

Numero delle Nazioni presenti alle Olimpiadi nelle rispettive Classi

		5.50	Dragoni	Stelle	F.D.	Finn
Helsinki	1952	16	17	21	16	16
Melbourne	1956	10	16	12	10	10
Napoli	1960	19	27	26	19	19
Tokio	1964	15	23	27	15	15
Acapulco	1968	14	23	20	14	14

Con la scomparsa dai Giochi Velici dell'unica "barca a formula" avremo in avvenire solo competizioni assegnate ai "monotipi".

Una decisione di tal genere deve esser stata senza dubbio filtrata e meditata, tuttavia sembra strano come nessuno all'I.Y.R.U. abbia speso una parola, se non in difesa, almeno per un riconoscente tributo di commiato. L'opinione pubblica degli sportivi non era preparata a questa soppressione così inattesa: essa fa richiamare alla memoria una situazione un po' analoga che si verificò durante la prima Conferenza Internazionale del dopoguerra, a Londra, nel 1949.

In quell'epoca l'Italia risentiva di essere uscita dal conflitto mondiale con un ricordo troppo recente: eravamo lontani dai contatti con l'estero e l'ambiente velico anglosassone non rispecchiava verso di noi di un senso di distensione e di accoglienza: i giornali parlavano ancora di processi contro i "criminali di guerra"; vi erano stati dei lutti dolorosi e non ancora rimarginati dopo la lotta tra le opposte trincee; i delegati non si conoscevano; la pratica della lingua parlata non era scorrevole e mancavano quei rapporti umani di amicizia che a Londra contavano molto.

L'Italia nel 1949 non aveva voce in capitolo: la nostra Federazione - si chiamava USVI - aveva presentato la richiesta di essere riammessa nell'ambito dell'Unione Internazionale delle Federazioni veliche (I.Y.R.U. - International Yacht Racing Union); lo era stata nel lontano ante-guerra e in vista della ripresa dei problemi olimpici, interrotti per 12 anni consecutivi, era giusto il desiderio di rientrare a far parte del più alto consesso dello yachting.

Il tema delle Olimpiadi doveva avvicinare gli animi - tale nello spirito del Barone de Coubertin -, ma i Circoli Ufficiali inglesi consideravano le Olimpiadi un avvenimento di secondaria importanza: la "Settimana di Cowes", che per



tradizione si ripete ogni anno nella prima decade di Agosto, era una manifestazione intoccabile e le Olimpiadi venivano dopo.

A Londra, nel 1948, dopo le regate di Torquay, si dovevano scegliere le Classi che avrebbero dovuto correre a Helsinki quattro anni dopo; una scelta che si doveva fare molto in anticipo affinché ogni Nazione avesse margine di tempo per prepararsi.

La discussione verteva per una "barca a due", ossia se si sarebbe preferito confermare per il 1952 lo "Star" o non piuttosto scegliere il "Tornado", una deriva a spigolo di tipo planante - questa era la novità -, disegnata da Uffa Fox, di cui esisteva un solo esemplare sperimentale, deriva che aspirava al ruolo di "Classe Olimpica", perché presentata alla ribalta come "la barca a due per i Laghi Centrali d'Europa" (E.L.O.D. - European Lakes One Design).

In quell'ambiente di gelida austerità, qual'era la sede del "Royal Thames Yacht Club" dove si svolgevano le riunioni, senza lunghi preamboli, fu messa sul tavolo la proposta di escludere lo "Star" per preferire il "Tornado": una proposta molto drastica che venne sull'istante accettata dal "Comitato Permanente" e sarebbe diventata subito operante se Beppe Croce non avesse chiesto la parola per far notare come una risoluzione così improvvisa avrebbe creato nel mondo velico molte difficoltà data la popolarità di cui godeva lo "Star" in confronto al "Tornado" conosciuto solo dalla pubblicazione di un suo disegno, e suggeriva di rimandare possibilmente di un anno una decisione tanto importante per dar tempo alla meditazione.

Le parole del Dr. Croce, alle quali fecero seguito quelle del Delegato francese Jean Peytel che si associò immediatamente alla richiesta italiana di non precipitare in una scelta improvvisa ma di pensarci sopra almeno per un anno, determinarono nel "Comitato Permanente" una comprensibile perplessità e forse dobbiamo ancora oggi a quelle sensate osservazioni di vent'anni fa se lo "Star" non è più tramontato e se sarà ancora in regata a Kiel nel 1972.

Un intervento di questo genere per i "5.50" questa volta non c'è stato: gli argomenti per sostenere la Classe

devono essere stati tutti vagliati e discussi probabilmente più nelle segrete conversazioni di corridoio che non nella sala dei grandi convegni.

I "5.50" hanno avuto il loro ciclo: nati ufficialmente nel 1949 da una formula ritenuta ideale e dovuta ai matematici Charles Nicholson e Malden Heckstall-Smith, hanno avuto vita per 5 Olimpiadi: tre mesi fa è stata decisa la loro retrocessione.

E allora nel rito immaginario di ammainare i colori della Classe dal ruolo di "classe principe", vien fatto di esprimere un pensiero di solidarietà sportiva a quei nostri velisti che, per amore di questa barca, profusero nei vent'anni trascorsi la loro passione, i loro studi, i loro sforzi, all'insegna dell'eterno agonismo.



LA STORIA DELLA COPPA AMERICA

Mentre la XXXVI edizione è ormai alle porte, ci sembra molto interessante proporre ai lettori un bell'articolo del nostro indimenticabile amico Franco Belloni nel quale ci racconta una delle storiche sfide della Coppa America finita "gloriosamente" nelle aule dei tribunali: . . . nulla di nuovo sotto il sole!

(da "Arte Navale" n° 37/2006)



SAN DIEGO 1988

LA COPPA IN TRIBUNALE

La Coppa America 1988, meglio conosciuta come "la sfida rinnegata" si disputa a San Diego tra imbarcazioni completamente differenti. Solo i tribunali decreteranno il verdetto di questo duello tra americani e neozelandesi.

Franco Belloni

La cronaca della ventisettesima edizione della Coppa America, quella del 1988, si potrebbe riassumere in poche righe. Due vittorie del catamarano *Stars & Stripes* di Dennis Conner contro il maxi *New Zealand* di Michael Fay. Invece, la storia è molto più complessa. Tre sentenze della Corte Suprema e una dell'*Appellate Division* dello Stato di New York sono state determinanti, sia prima delle prove in mare sia dopo, per la storia e lo svolgimento di questa Coppa America californiana.

Nella precedente edizione del 1987, nella finale per la scelta dello scafo sfidante, Conner con il 12 metri *Stars & Stripes* si era imposto con quattro vittorie nei confronti del giovane Chris Dickson con *New Zealand*, vincitore di una prova. La barca dei kiwi, finanziata dalla Merchant Bank di Michael Fay e progettata da Laurie Davidson, Bruce Farr e Ron Holland, è la prima di vetroresina. Non mancano le contestazioni degli americani, soprattutto di Conner, per questa barca. In una riunione straordinaria indetta dal Challenger of Record ai primi d'ottobre, la maggioranza degli sfidanti pone fine alla discussione accettando le dichiarazioni del Lloyd's sulla regolarità della costruzione del 12 metri neozelandese.

Fay medita una vendetta. Un suo legale, Andrew Johns, studia a fondo il *Deed of Gift* (l'Atto di Donazione al New York Yacht Club, che stabilisce le norme per le sfide, ndr) del secolo scorso, quello del 1882 compilato da George L. Schuyler. Così, tramite il Mercury Bay Boating Club arriva la sfida di Fay per correre nel giugno 1988 con uno sloop di 90 piedi (27,43 m) al galleggiamento. Il San Diego Yacht Club non accetta. Fay non demorde e il 2 settembre 1987 ricorre alla Corte Suprema di New York. Il 25 novembre 1987, con una sentenza di 19 cartelle, il giudice Carmen Beauchamp Ciparick dà ragione a Fay accogliendo il suo ricorso. Se il San Diego Yacht Club non accetta, è il giudice a dirlo, perderà la Coppa.

Agli americani non resta che far buon gioco a cattiva sorte. Infatti, il 2 dicembre 1987 la Sail America Foundation, Dennis Conner quale manager del San Diego Yacht Club America's Cup Defence, scrive una lunga lettera a Fay dove gli comunica di applicare alla lettera il Deed of Gift, lo stesso cui ha fatto riferimento il neozelandese per le sue contestazioni, con le condizioni per lo svolgimento della Coppa America. Ecco in dettaglio:

1. Vi affronteremo con una barca che misurerà non meno di 44 piedi (13,41 m) al galleggiamento e non più di 90 (27,43 m) se dotata di un albero; non meno di 80 (24,38 m) e non più di 115 (35,05 m), se provvista di due;

2. Non ci saranno regate tra il 1° maggio e il 1° novembre, se si correrà nell'emisfero nord, e tra il 1° novembre e il 1° maggio se si correrà in



Il banchiere Michael Fay di fronte alla Corte Suprema dello Stato di New York.

quello sud;

3. Quanto alle regate ci atterremo al Regolamento: tre prove in mare. Un lato di bolina e uno di poppa per un totale di 20 miglia, per la prima e la terza gara. Un triangolo equilatero di 39 miglia con il primo lato di bolina, per la seconda;

4. Il luogo della regata sarà scelto dal San Diego America 's Cup Commitee e comunicato almeno 90 giorni prima del match ;

5. Le regate saranno corse in tempo reale, senza possibilità di compensi, con un Regolamento che sarà predisposto unilateralmente dal San Diego Yacht Club rispettando peraltro le scarse disposizioni del Deed of Gift;

6. Vi sveleremo l'identità del nostro difensore al via della prima prova e nel realizzarlo ci atterremo solo alle regole indicate nel Deed of Gift, ritenendoci quindi assolutamente liberi per quel che riguarda gli elementi costruttivi, progettuali e in particolare il numero degli scafi e l'attrezzatura ;/

7. Accetteremo, come da Regolamento, solo la vostra sfida.

Anche se nel frattempo non mancano le proposte di rappresentanti d'altri Sindacati, discussioni e incontri per riportare la Coppa sui "binari" delle ultime edizioni, cioè aperta a più sfidanti e con imbarcazioni per tutti della stessa classe, gli uomini di Dennis Conner non perdono tempo.

Nel dicembre è affidato a John Marshall, l'artefice della vittoria di *Stars & Stripes* in Australia nel 1987, l'incarico di coordinare la progettazione del difensore e, quasi subito, incominciano a circolare le voci che sarà un multiscafo. Il 22 gennaio 1988 Marshall annuncia: "Costruiremo due multiscafi dei quali uno sarà un catamarano. Stiamo realizzando già entrambi. Saranno varati prima del 1° luglio prossimo". Sono con Marshall i progettisti Britton Chance jr., Dave W. Hubbard, Duncan T. MacLane, Gino Morelli, Bruce Nelson e Bernard Nivel. Inoltre, il team si avvale di sei consulenti tecnici, alcuni dei quali esperti aeronautici, due meteorologi e tre velisti di chiara fama come Peter Isler, Cam Lewis e Randy Smyth, quest'ultimo medaglia d'argento nel 1984 all'Olimpiade di Los Angeles nei Tornado e uno dei più grandi esperti di catamarani della Formula 40. *Stars & Stripes* è lungo 18,28 metri, largo 9, ha un albero alto 32,40 metri, un'ala rigida di 176,70 mq di superficie che diventano 437,10 mq al lasco e un dislocamento di sole 2,72 tonnellate. Il 12 marzo i defender annunciano che la Coppa America si disputerà a San Diego dal 3 settembre.



La decisione degli americani di correre con un poliscafo e la data scelta non sono gradite da Fay che ricorre alla Corte Suprema di New York. Nel luglio 1988 il giudice, la ormai nota signora Carmen Beauchamp Ciparick, respinge il reclamo dei neozelandesi invitando tutti a "vedersela sull'acqua salvo riprotestare dopo".

Torniamo indietro nel tempo e andiamo in Nuova Zelanda dove il 30 marzo è varata *New Zealand*, la nuova barca di Fay, progettata dal team formato da Bruce Farr, Bussell Bowler, Tom Schnackenberg, Chris Mitchell, Richard Honey, Mike Drummond, Peter Walker, John Clinton, Bichard Morris, Peter Jackson e Richard Karn. Costruita in fibra di carbonio e sandwich di Nomex Honeycomb è armata a sloop ed è lunga al galleggiamento 27,43 metri, con una larghezza, sempre al galleggiamento, di 4,26 metri mentre la larghezza massima, comprese le due ali che fanno da terrazze per l'equipaggio (40 uomini) è di 7,92 metri e un pescaggio di 6,40. Impressionanti i dati del dislocamento: a fronte di una dimensione massima analoga a quella di un J-Class, questa imbarcazione pesava il 25% soltanto rispetto a un gigante Anni '30. *New Zealand*

è stato costruito nel tempo record di 24 settimane.

Il 7 settembre 1988 il via della prima prova, con un percorso a bastone, con in gara *Stars & Stripes* portata da Dennis Conner e *New Zealand* condotta dal tre volte campione del mondo dei 470 David Barnes. E una regata senza storia: gli americani precedono i neozelandesi di 18'15". Lo stesso risultato nella seconda prova il 9 settembre, con un percorso triangolare, con un distacco ancora maggiore di 21'10". Il tempo ha favorito gli americani perché nelle due giornate di regata soffiava un vento di 8-10 nodi permettendo al catamarano di gareggiare sempre con i due scafi nell'acqua.

Nel clan di Conner c'è il sospetto che Dennis abbia "frenato" il suo catamarano per contenere i distacchi, per evitare che incidessero negativamente sul ricorso di Fay alla Corte Suprema di New York sulla legittimità di correre con un poliscafo contro un monoscafo. Tutto in sospeso fino al 28 marzo 1989 quando, ancora una volta, la signora Ciparick, nella sua sentenza di ben quattordici pagine, assegna la vittoria a tavolino alla barca del banchiere di Auckland. Il giudice, nella sua sentenza chiama in causa valori come "spirito" della Coppa America, "amichevole competizione", "correttezza", "sportività", che sarebbero stati elusi dai difensori della Coppa. Non è certamente una sentenza pragmatica, resa ancora più evidente quando il giudice sottolinea che nell'ultra

centenario Deed of Gift non sono specificate né la dimensione, né il numero degli scafi del difensore, ma sostiene che George L. Schuyler, il firmatario dell'atto di donazione del 1882, riteneva che "il defender dovesse in qualche modo riferirsi alle specifiche del Challenger" e pertanto che è "chiaro che un catamarano non può difendere la Coppa America contro un monoscafo". Euforia ad Auckland e delusione a San Diego. Il Club di Conner, contro il parere dello stesso timoniere, decide di ricorrere all'Appellate Division di New York che con la sentenza del 19 settembre 1989 ridà agli appellanti la Coppa America. Questa sentenza pone fine a una penosa vertenza giudiziaria. Permetterà, finalmente, ai futuri sfidanti di iniziare con maggior sicurezza la preparazione per la 28ª edizione della Coppa America. Non si disputerà con i 12 metri SI, ma con una barca più grande e più moderna com'è stato auspicato in una riunione, promossa da Alan Bond a San Diego, dei commodori dei club vincitori della Coppa - New York Yacht Club, Royal Perth Yacht Club e San Diego Yacht Club - e i rappresentanti dei potenziali sfidanti.

Vi parteciperà anche un finanziere ravennate di nome Raul Gardini che intraprenderà l'indimenticabile avventura de *Il Moro di Venezia*.



"Ma questa è storia, ora la realtà parla di una Coppa America completamente ridisegnata e con nuove regole che New Zealand e Luna Rossa, che riaprirà la sua base di Cagliari sotto l'egida del Circolo della Vela Sicilia, stanno scrivendo insieme. Le certezze: la prossima Coppa America si terrà in Nuova Zelanda, e in caso di disastri naturali, in Italia, le pre-regate partiranno nel 2019 e si concluderanno nel 2020, la Prada Cup si disputerà ad Auckland tra il gennaio e il febbraio 2021 con la finale a marzo". La sfida del New York Yacht Club alla 36ª America's Cup avrà il nome di "New York Yacht Club American Magic" che richiama "AMERICA" la prima barca a vincere la Coppa nel 1851 e "MAGIC" la prima barca a difenderla nel 1870.



Pozzuoli, comune di oltre 80mila abitanti della città metropolitana di Napoli, ricca di storia antichissima, non è soltanto un sito archeologico e vulcanologico con annesso fenomeno del bradisismo. Pozzuoli è stata un'attivissima e fiorente zona industriale sin dalla seconda metà dell'800 con industrie meccaniche e metallurgiche leader mondiali per le costruzioni di artiglierie specialmente navali. Di questa attività Giuseppe Peluso è uno studioso come si può vedere leggendo la sua documentata ricerca



SMP-3

L'ultimo cannone navale di Pozzuoli

Giuseppe Peluso

A quelli che, come me, nei primi anni '50 dal centro di Pozzuoli iniziano a percorrere la provinciale via Miliscola, sulla sinistra, poco oltre la chiesa di San Marco, appare un elegante edificio in stile "littorio" già sede della Biblioteca e della Scuola Professionale dello Stabilimento Ansaldo.

Sulla facciata orientale di tale edificio si legge, a caratteri cubitali e su due righe ben visibile dalla predetta strada, la scritta [1]: STABILIMENTI MECCANICI DI POZZUOLI



foto 1

Insegna rimasta fino al 1956, anno in cui questa porzione di cantiere è ceduta all'americana "Sunbeam" di Chicago. La Sunbeam, produce piccoli elettrodomestici e utensili per la casa e a Pozzuoli concentra la sua produzione sulle lame per rasoi. Sebbene il quadro dirigenziale sia straniero, o di altre regioni italiane, gli operai sono assunti localmente ed in maggioranza sono donne; il lavoro richiede estrema precisione ed abilità. Il fatturato dei primi anni lascia intravedere un futuro abbastanza stabile ma la crisi del settore porta nel 1969 ai primi licenziamenti, e alla chiusura definitiva nell'anno seguente.

Sempre nella foto si nota la vecchia palificata della Società Meridionale Elettrica e nel muro si distingue l'ormai tappato buco che permette a noi bambini del borgo "mulino" di accorciare per raggiungere la spiaggia oggi occupata dalla banchina dei Cantieri Maglietta.

Veri bagni di sangue quelli fatti i giorni di mercoledì e venerdì in coincidenza con l'attività del macello comunale. Il mattatoio scarica in mare il raccolto dei suoi tombini e noi usciamo dall'acqua tutti rossi di sangue, come tanti piccoli "Sigfrido".

Ogni giorno, uscendo da scuola e ritornando a casa in Villa Maria, leggo e memorizzo l'enorme scritta pensando fosse direttamente proporzionata alla importanza e grandezza dell'Azienda cui appartiene.

E' immensa come le altre insegne poste sull'alto serbatoio e sulle tettoie dei capannoni [2]; ben visibili dall'alto della "Starza", ovvero dai belvedere



foto 2

della sovrastante statale Domiziana.

E' questa la nuova ragione sociale di ciò che prima fu la "Armstrong" e poi la "Ansaldo Artiglierie". Industrie all'avanguardia finché nel 1943, nel pieno della seconda guerra mondiale, sono danneggiate prima dai bombardamenti alleati e successivamente dalla congiunta rabbia distruttiva di tedeschi in ritirata e di fascisti nostrani.

Nel 1947 all'Ansaldo subentrano gli S.M.P. ("Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli") che dovrebbero abbandonare le fabbricazioni belliche per dedicarsi alla produzione meccanica media, fucinatura, stampaggio e carpenteria.

Nel 1948 questi stabilimenti passano sotto il controllo "I.R.I.", come diramazione della finanziaria "Finmeccanica". Inizia così anche la costruzione di materiale rotabile ferroviario prima con l'insegna degli stessi "S.M.P.". per proseguire poi nel 1957 come "AERFER" ed infine nel 1967 come "SOFER".

Che si costruissero treni è noto a tutti, ma non tutti sanno che fino alla fine degli anni '50 in questo stesso stabilimento vengono ancora progettati e costruiti pezzi di artiglieria terrestre e navale.

Il pezzo terrestre, o meglio da montagna, è il noto obice da 105/14 che non avrà nessun concorrente in occidente e che l'Esercito Italiano richiede per sostituire le superate artiglierie da 75/13 ex austriache, di preda bellica. Il prototipo è realizzato dall'Arsenale Militare di Napoli e la produzione è avviata presso gli Stabilimenti Meccanici di Pozzuoli.

Il pezzo navale, ultimo cannone imbarcato che uscirà da questi cantieri eredi della storica "Armstrong", è il 76/62 antiaereo che trova utile impiego su alcune unità delle flotte italiana, olandese, danese e indonesiana.

Sembra strano che il principale cantiere della "rossa" Pozzuoli operaia possa aver costruito strumenti bellici nel democratico periodo repubblicano, dopo la tragica avventura del fascismo e della luttuosa guerra aggressiva.

Nell'immediato dopoguerra gruppi politici di sinistra, ma anche di centro, si battono per una pacifica riconversione della produzione bellica ritenuta diretta emanazione del nefasto imperialismo.

Gli operai del nord hanno, nel tragico periodo post armistiziale, boicottato i tedeschi e nello stesso tempo salvaguardato gli impianti di produzione pensando al futuro. A Pozzuoli sono stati i locali fascisti a guidare i tedeschi nella loro opera di distruzione degli impianti industriali.

Restano pochi macchinari adatti alla produzione di artiglierie ma in fabbrica ci sono capacità, esperienza e lavoratori che non demordono e non si arrendono.

Lo stabilimento è ancora immenso, il personale numeroso anche per motivi sociali, le commesse civili tardano a decollare, pertanto lo "S.M.P." inizia in sordina, nella sua forma primigenia, la progettazione e la costruzione di un moderno pezzo d'artiglieria navale.

E' un cannone anti aereo da 76mm, cioè da tre pollici, calibro da cui scaturisce la sua sigla, "SMP-3" [3].

All'epoca si sta verificando l'inadeguatezza del munizionamento da 40mm contro gli aerei moderni, soprattutto perché tale munizionamento non permette l'adozione di spolette di prossimità.

Esiste una direttiva generale "NATO" verso il calibro da 76mm (3"); gli americani cercano di automatizzare il loro 76/50; gli inglesi sperimentano su questo stesso calibro; svedesi e francesi su calibri inferiori; solo l'Italia, con risultati validi ancora adesso, adotta un sistema totalmente nuovo.

Lo "SMP-3" è un impianto singolo scudato da 76/62mm antiaereo di nuova generazione, per l'epoca automatico ed a tiro rapido, in grado di sparare colpi singoli o a raffica. Il caricamento avviene mediante un tamburo ruotante con 14 colpi; ad esaurimento della raffica i bossoli vengono espulsi colpo per colpo, la canna si predispone alla massima elevazione di 90° ed il tamburo viene ricaricato in maniera automatica; questa manovra avviene in 3 secondi e la cadenza media del tiro è di 50 colpi al minuto. La gittata





massima è di metri 16.000, l'altezza del vertice di traiettoria di metri 11.500, il peso del proiettile di kg. 6 e la velocità iniziale di 959 metri al secondo.

Questa artiglieria è montata sulle 8 corvette classe "Alcione" [4] costruite da cantieri italiani tra il 1953 ed il 1956; prime unità di scorta realizzate nel dopoguerra. Sono tutte costruite su commessa "NATO nell'ambito del "MDAP" (Mutual Defense Assistance Program), tre per l'Italia, 4 per la

Danimarca ed 1 per l'Olanda.

Su di esse sono imbarcati, fra i diversi sistemi d'arma di nuova progettazione e costruzione nazionale, anche due complessi di questo cannone, uno a prua ed uno a poppa, e sotto coperta si trovano i relativi due depositi munizioni per i proiettili. I pezzi sono asserviti ad una centrale di tiro radar, anch'essa di concezione italiana, con colonnina di puntamento, con antenna radar, posta sul cielo della tuga centrale.

Due simili complessi per unità sono montati sulle leggermente diverse corvette, "Surapati" e "Iman Bondiol", che in quegli anni i cantieri italiani consegnano all'Indonesia. In totale sono costruiti 20 complessi oltre a parti di rispetto, soprattutto quelle di usura, tra cui certamente le canne di ricambio.

E' da notare che il 22 gennaio 1954, l'ambasciatore italiano a Tel Aviv, Benedetto Capomazza di Campolattaro, informa il ministero degli Esteri che l'addetto navale israeliano a Roma gli ha comunicato l'intenzione del suo governo di acquistare siluri presso il Silurificio di Livorno per un ammontare di un milione di dollari e di essere interessato all'acquisto di cannoni prodotti dalle Officine Meccaniche di Pozzuoli. Questa richiesta non si concretizza per opportunità di politica internazionale e nel contempo il Governo Italiano decide di concentrare presso lo stabilimento "OTO Melara" di Livorno tutta la produzione e lo sviluppo delle artiglierie.

Poiché le commesse civili di materiale ferroviario non sono sufficienti ad assicurare la sopravvivenza del grande stabilimento, all'approssimarsi di una nuova crisi l'Onorevole Giovanni Roberti così interviene in Parlamento, con una sua interpellanza, nella seduta del 13 novembre 1957.

«Si dice che gli stabilimenti meccanici di Pozzuoli sono particolarmente attrezzati per la fabbricazione delle artiglierie. Anzitutto, questo è un mercato da non buttar via. Credo che nessun rappresentante sindacale, quali che possano essere le esigenze, anche di dottrina politica internazionale, che potrebbero ispirare le sue affermazioni, interpreterebbe realmente il pensiero e il sentimento dei lavoratori di Pozzuoli e della provincia di Napoli se dicesse che si dovrebbero respingere le possibilità di lavoro per la fabbricazione di artiglierie. I cantieri Ansaldo di Pozzuoli hanno costruito celebri artiglierie, hanno anche una gloriosa tradizione patriottica, e sono conosciuti abbastanza sui mercati internazionali per la capacità delle maestranze, la fedeltà nelle esecuzioni, la riservatezza dei dirigenti e per un complesso di fattori spirituali e tecnici che rendono accreditato uno stabilimento su determinati mercati. Questo però non autorizza a sciorinare dei luoghi comuni. Di specifico per la fabbricazione dell'artiglieria non vi è altro che la rigatura, ed è un artigiere che vi parla;





tutto il resto e industria meccanica, anche le fucinature, gli stampaggi, che possono fabbricare tanto proiettili come camicie di cilindri e altre cose. Non si venga dunque a dire che si tratta di attrezzatura bellica.»

Nel 1957 le nuove fregate della classe "Centauro" rappresentano i primi esemplari di naviglio per la scorta d'altura costruito in Italia nel dopoguerra. Loro caratteristica peculiare è il nuovo 76/62mm in torri binate con pezzi "sovrapposti" [5], costruito dalla "OTO Melara" che ha usufruito dell'esperienza scaturita dallo "SMP-3". Trattasi di un complesso con disposizione insolita di due canne sovrapposte con caricamento completamente automatico e continuo, che avviene per mezzo di apposite norie a qualsiasi elevazione; dotato di forte velocità di brandeggio e cadenza media di

tiro di 60 colpi al minuto per canna.

Abbiamo visto che l'impianto "SMP-3" ha una sorta di tamburo, tipo revolver, che completata la sequenza di tiro, viene portato alla massima elevazione di 90° per la ricarica del tamburo. Evidentemente un sistema abbastanza complesso, con notevoli inerzie, ed un certo ritardo anche nel rientro in punteria. Uno dei problemi riscontrati è il metodo e la velocità di alimentazione del "tamburo o revolver".

Sulla corvetta olandese "Linx", poi restituita all'Italia e ribattezzata "Aquila", si verifica un grave incidente; durante la fase di aggancio di una cartuccia nella noria, dove il movimento è assicurato da rulli, si verifica un intoppo, bloccando la cartuccia in una determinata posizione. Si parlò a suo tempo di eccessiva od errata lubrificazione, ed il movimento dei rulli sulla cartuccia bloccata, con l'attrito, portarono al surriscaldamento ed alla successiva esplosione della carica. Purtroppo ci furono vittime e questo ebbe gravi ripercussioni sullo sviluppo del cannone.



Le speranze si riversarono verso la torretta "sovrapposto" ma anche le sue prestazioni si rilevarono insoddisfacenti ed anch'essa, come lo "SMP-3", ebbe solo funzione di prototipo.

Nel 1958 la "OTO Melara" inizia a lavorare su una nuova versione a canna singola, il modello 76/62 "allargato" [6] in consegna dal 1961 per un totale di 84 complessi per la Marina Militare Italiana.

Da questo modello scaturirà poi il 76/62 "compatto" [7], ultimo discendente del puteolano "SMP-3", che riscuoterà un forte successo commerciale venendo adottato, in migliaia di esemplari, da quasi tutte le marine mondiali.

STORIE DI NAVI

L'amico Emiliano Parenti ha scritto per il nostro Notiziario la straordinaria storia del Rimorchiatore "Pietro Micca" varato nel 1895 e tutt'oggi, dopo 123 anni di vita, regolarmente navigante e di base a Fiumicino: è la più antica nave commerciale a vapore. Iscritta nel 1905 nel Registro del Compartimento Marittimo di Napoli, ha trascorso in questa città gran parte della sua esistenza. Appartiene all' "Associazione Amici delle Navi a Vapore G.L. Spinelli" che "dopo averla salvata da sicura demolizione oggi l'ha resa protagonista di attività culturali, didattiche, scientifiche ed ambientali. Il "Pietro Micca" è sempre pronto a prendere il mare per guadagnarsi il proprio futuro, testimonianza storica delle tecnologia di un tempo" (www.tecnomar.net)

Il Golfo di Napoli attraverso la storia del Rimorchiatore "Pietro Micca" (1895)

di Emiliano Parenti



Il cantiere, abile nella costruzione di ogni tipo di bastimento, anche militare, ma specializzato, come tutto il comparto geografico, in rimorchiatori, operò sulle rive del Fiume Tyne, sulla costa Nord Est dell'Inghilterra, dal 1872 al 1929.



Fu messo in servizio nel Dicembre 1896, dalla United Steam Tug Company di Londra, come da estratto Lloyd's dell'epoca, e ci rimase fino al 1903.

Figura 3 – Registro Lloyd's 1896-1897

Nel 1905, in un periodo che vedeva queste affascinanti macchine da lavoro già non più giovani (nel 1912 il “Titanic” intraprendeva il suo viaggio inaugurale quando il “Pietro Micca era quasi maggiorenne), “Dilwara” lascia i mari del Nord per il Mediterraneo, attraverso una navigazione atlantica lungo la Manica, il Golfo di Biscaglia e lo Stretto di Gibilterra. Sotto il comando del Capitano Bartacca di Viareggio , si presenta alle porte del Mediterraneo fino alle nostre coste, trovando il suo porto di armamento a Napoli, in seguito all’acquisto da parte di un armatore locale. Dal quel momento passerà sotto il comando del Capitano Antonio Scotto d’Antuono “Scialò” e segnerà indelebilmente la propria presenza lungo le coste di tutto il Golfo.

E' molto stimolante per il cuore degli appassionati e degli studiosi di storia ed argomenti marittimi immaginare il rimorchiatore, nelle notti di navigazione, con il solo conforto di un faro lontano, illuminato da fanali di rame alimentati a petrolio e tenuti sempre lucidi dalla cura del mozzo. Da lì a breve, quegli stessi fanali di navigazione sarebbero stati puliti, secondo le usanze locali, con i mezzi limoni della Penisola Sorrentina. Possiamo solo immaginare lo scafo slanciato e potente della nave solcare le lunghe onde atlantiche con la sua prua dritta, i punti nave presi con il sestante ed, in caldaia, i fuochisti in canottiera con lo straccio attorno al collo, alimentare a palate di carbone i forni in mattone del rimorchiatore, in navigazione lungo rotte a lui sconosciute fino a quel momento.



Figura 4 – Atto di Nazionalità

Al suo arrivo in Italia, viene registrato presso il Compartimento Marittimo di Napoli con il numero 33 ed identificato con la dicitura “Piro Rimorchiatore Goletta”; il suo nome cambia in “Pietro Micca”.

Il suo primo armatore italiano è l'impresa “Fogliotti-Merlino”, un connubio piemontese-napoletano, diventata poi solamente “Impresa Merlino”, fondata da Giuseppe e proseguita negli anni successivi da Pietro e Francesco Merlino, che ne saranno i proprietari fino al 1975. Successivamente la proprietà passa alla SARGENAVI, Società Armamento Gestione Navi Agenzia Marittima Srl. di Vittorio Fariello, “Don Vitto”, Franco Fariello e dell'Avvocato Perrella.

La dicitura “Piro Rimorchiatore Goletta” è dovuta al fatto che la nave porta un armo a goletta; il rimorchiatore nasce, infatti, nel periodo di transizione dalla navigazione a vela verso quella a vapore e ciò è testimoniato dall'armo velico a due alberi, che gli permette di sfruttare eventuali venti portanti, economizzando i consumi, e gli garantisce una maggiore stabilità.

Il “Pietro Micca” è la nave commerciale più antica d'Italia e tra le pochissime ancora esistenti. L'unico rimorchiatore d'alto mare a vapore. Basti pensare che in Inghilterra, patria della Rivoluzione Industriale, gli ultimi rimasti, tra cui il “Challenge” e il “Flying Buzzard”, sono almeno una trentina d'anni più giovani, alcuni riconvertiti, altri appartenenti a fondazioni, con lo scopo di tramandarne la storia quali testimoni della grande innovazione tecnica rappresentata dalla macchina a vapore applicata ai bastimenti. In Nord Europa, soprattutto in Svezia, quelli ancora esistenti, oltre ad essere più piccoli, sono tutti concepiti per navigazioni interne o negli arcipelaghi.

Negli anni '90, nel corso delle nostre ricerche presso l'Ufficio Naviglio di Napoli, vedere nel registro scritto a mano, ingiallito dal tempo, la linea del “Pietro Micca” integra, nel bel mezzo di linee barrate, sia sopra che sotto, corrispondenti a navi perdute o messe in disarmo da tempo, è stata una grande emozione.

Sotto la proprietà Merlino, società armatrice proprietaria di una delle cave storiche del Golfo di Napoli, la cava di Puolo, il “Pietro Micca” partecipa alla costruzione di scogliere e porti, adibito con la sua possente macchina allo spostamento dei pesanti “pontoni” carichi di massi ed a capo di una flotta costituita da altri due rimorchiatori a vapore: lo “Iolanda”, dotato di una macchina da 97 Hp e adibito al rimorchio delle “bettoline” caricate con materiali di risulta, e l'“Utile”, piccolissimo, adibito al rimorchio della “biga”, chiatte attrezzata con una capra, adatta alla sistemazione delle scogliere.

Non solo le navi, ma tutte le attività della cava erano mosse da macchine alimentate a vapore e dalle braccia degli uomini.

L'attività della Cava era strettamente legata all'attività principale della ditta Merlino che era quella di costruire opere marittime (porti e dighe frangiflutti). Per il trasporto dei massi si utilizzavano i pontoni, grosse chiatte su cui erano poste file parallele di binari necessari per l'imbarco dei massi posti sui carrelli. I pontoni denominati Campania, Asti, Savoia (a denotare l'influenza piemontese nella ditta Merlino) venivano trainati dal rimorchiatore Pietro Micca acquistato, agli inizi del secolo, dalla ditta Merlino in Inghilterra e tutt'oggi ancora operante come mezzo da diporto (unica nave a vapore italiana ancora in circolazione). [...]

Gli equipaggi dei pontoni avevano delle caratteristiche particolari, infatti gli imbarcati svolgevano varie mansioni ed erano un po' marinai, un po' operai, un po' gruisti e ferrovieri a seconda delle operazioni che il mezzo svolgeva.

Dagli inizi del '900 fino a metà degli anni settanta, nel periodo che andava da aprile ad ottobre, la vita degli abitanti del borgo era scandita dai ritmi legati all'attività della cava: il rumore prodotto dal frantoio, il fischio del capo operaio per l'inizio e la fine dei turni di lavoro, i tre squilli di tromba che avvisavano operai e popolazione dell'imminente esplosione di una mina, il rumore del grosso compressore - posto nei locali all'ingresso della cava - che pompava aria ai martelli pneumatici che operavano lungo il costone roccioso, il martellare degli operai nella forgia, il fischio del Pietro Micca che chiedeva a qualche cutter ancorato nella baia di spostarsi al fine di effettuare la complicata manovra per l'attracco dei pontoni e la voce possente del capo-pontone che all'attracco chiedeva "O pont' è lest'? Ammaina!" (il ponte è libero? ... ammaina!) e solo allora il ponte levatoio che era alla testata del molo veniva calato ed iniziavano le operazioni d'imbarco dei carrelli carichi di macigni.

Cit. "Puolo... un paese si ricerca" a cura di Rita Di Leva e Claudio Esposito, Sorrento 2017



Figura 5 – Il "Pietro Micca" nella rada di Puolo

L'equipaggio, affezionatissimo al rimorchiatore, usava vezzeggiarlo, anziché con un semplice soprannome, con una piccola filastrocca: "Pietro Micca minatore di Torin fu salvatore".



Figura 6 – Equipaggio a bordo (circa 1955)

da sinistra: Francesco Spinelli, "Scirocc", Geom. Pierino Gonella, Capitano Michele Esposito "Spes' 'e donne", Giovanni Vastatore Capitano d'armamento, Salvatore Di Leva "Capaliscia", Liberato "o Raïs", "Francesco Gargiulo "Ciccillo 'a fetemia"

Durante la stagione alla cava, il rimorchiatore faceva base nella rada di Puolo e l'equipaggio diventava parte integrante della comunità del piccolo borgo marinaro. Durante il fermo invernale, quando l'attività nella cava era ferma a causa delle condizioni meteorologiche avverse e dello stato del mare, il "Pietro Micca" era ormeggiato all'interno del porto di Napoli, al bacino N. 3 lato interno, oppure di fronte alla stazione dei Vigili del Fuoco in Calata Marinella.

Nel porto di Napoli, prima della Seconda Guerra Mondiale, per conto della "SEBNA" Società Bacini Napoletani, oggi Cantieri del Mediterraneo, la "Fogliotti-Merlino" con il "Pietro Micca" ha costruito, in muratura il bacino N. 1, dove, da quel momento in poi, all'inizio di ogni stagione, il rimorchiatore andrà in bacino di carenaggio.

E poi ancora, le scogliere di S. Lucia, Circolo Posillipo, palazzo Donn'Anna, Giuseppone a Mare, Villa Rosebery, Marechiaro, Nisida, Coroglio, fino ad Acquamorta a Monte di Procida. Molte di queste sono costituite dalle pregiate, ed esteticamente belle a vedersi, scogliere "a mosaico", a piramide tronca, chiuse e consolidate da un "solettone" superiore in cemento. Un'opera da specialisti.

Ad Ischia, il "Pietro Micca" con i pontoni a rimorchio è stato presente a Lacco Ameno, Casamicciola, sotto al cimitero e alla spiaggia di S. Pietro. Ha lavorato anche a Procida per la costruzione del porticciolo della Chiaiolella. E poi Castellammare di Stabia, Torre del Greco, etc.

Ma la sua attività non si è limitata all'area napoletana.

Sempre prima della Seconda Guerra Mondiale il "Pietro Micca" si spinge fino alle coste algerine per dare il suo contributo in ciò che meglio sapeva fare: la costruzione delle scogliere di un porto, nella fattispecie, quello di Orano. In uno dei viaggi di ritorno, i racconti che gli orgogliosi equipaggi si sono tramandati da uno all'altro, ci

riportano che, navigando a vela ed a vapore, il “Pietro Micca” arrivò a Napoli prima del postale Napoli-Palermo.

Durante la Seconda Guerra Mondiale la cava Merlino viene requisita dal comando americano e il “Pietro Micca”, pedina così importante nella “filiera” dell’estrazione e dello spostamento delle rocce, ne segue le vicende, venendo destinato alla costruzione non più di porti, ma delle strade per l’avanzata alleata verso Nord. In quegli anni travagliati e drammatici viene impegnato anche come dragamine.

Subito dopo la fine della guerra ha lavorato in qualità di rimorchiatore portuale a Civitavecchia, dove svolgeva il servizio navi assieme ai compagni di flotta “Sandoz”, poi diventato “Coroglio”, ed il già noto “Utile”; nonché a Salerno e Castellammare di Stabia, sempre con simili mansioni.

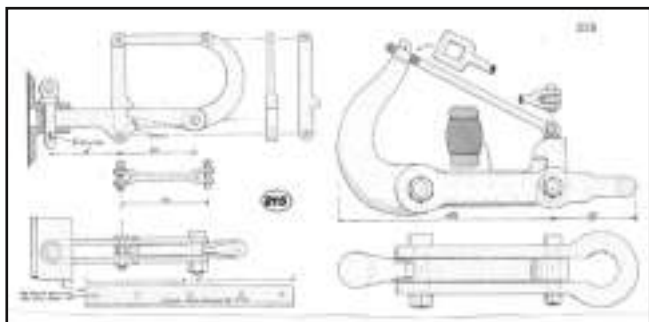


Figura 7 – Ganci di bloccaggio dei cavi da rimorchio

Nel 1951, finita la guerra e probabilmente a causa dell’incremento del traffico nel porto di Napoli, il “Pietro Micca” viene noleggiato alla compagnia dei Rimorchiatori Napoletani e, affiancando le altre navi della flotta, espleta il più tradizionale, per un rimorchiatore, servizio portuale.

Si sa, l’orgoglio del marinaio per la propria nave è proverbiale. Sempre nel 1951, mentre svolgevano servizio nel porto di Napoli, il “Pietro Micca” e il rimorchiatore “Antonio Starita” si sono sfidati ad un “tiro alla fune” poppa-poppa uniti dal cavo di rimorchio, entrambi alimentati ancora a carbone, ma l’“Antonio Starita” con una macchina di 100 Hp più potente di quella del “Pietro Micca”.

Dopo cinque minuti la caldaia dello “Starita” ha cominciato a perdere pressione e il “Pietro Micca” se l’è portato via.(Sic) Deve essere stata una visione fantastica e lascio immaginare il rientro all’ormeggio dei due equipaggi. Che uomini di mare!

Nel 1959, in preparazione ai giochi olimpici del 1960, l’impresa Merlino torna a costruire. Assieme all’impresa “Savarese”, ha contribuito alla costruzione della gettata di scogli, diventata poi Molosiglio.



Figura 8 – La macchina a triplice espansione

Il cuore del “Pietro Micca” è costituito da una macchina a vapore a triplice espansione capace di sviluppare 450 Hp.

La macchina, la stessa con cui fu varato nel 1895, è ancora oggi perfettamente mantenuta e funzionante in tutte le sue parti: caldaia, condensatore, stantuffi, fasci tubieri, pompa del vuoto, cuscinetti di banco, anelli di tenuta, aste delle valvole, cavallini.

La propulsione è assicurata da un’elica in ghisa a quattro pale del diametro di 2.48 metri, anch’essa parte della costruzione originale, applicata direttamente all’asse.

A pieno regime, il numero dei giri per minuto all’elica, che sono poi gli stessi della macchina, è di 85, il che permette, in condizioni di mare calmo, di raggiungere una velocità di 11 nodi. Il tutto in perfetto silenzio.

La potenza, espressa in Kg sul Bollard Pull, è di 5.000 kg [1].

1 il “Bollard Pull” è l’unità di misura che indica la forza esercitata da un tiro (pull) statico su un punto fermo, cioè una bitta (bollard)

Lo scafo è in ferro chiodato. La caldaia può essere alimentata sia a carbone sia ad olio pesante, essendo stati aggiunti nel 1953 quattro bruciatori, che rappresentano anche l'unica modifica fatta dal 1895 ad oggi, oltre alla rimozione delle lamiere paraspruzzi montate su entrambi i masconi, a prua della tuga fino alla ruota, dando al "Pietro Micca" una connotazione più Sud Europea e rendendolo più utilizzabile con il caldo clima del Golfo di Napoli. Più recentemente, è stato dotato di un impianto ad energia solare.

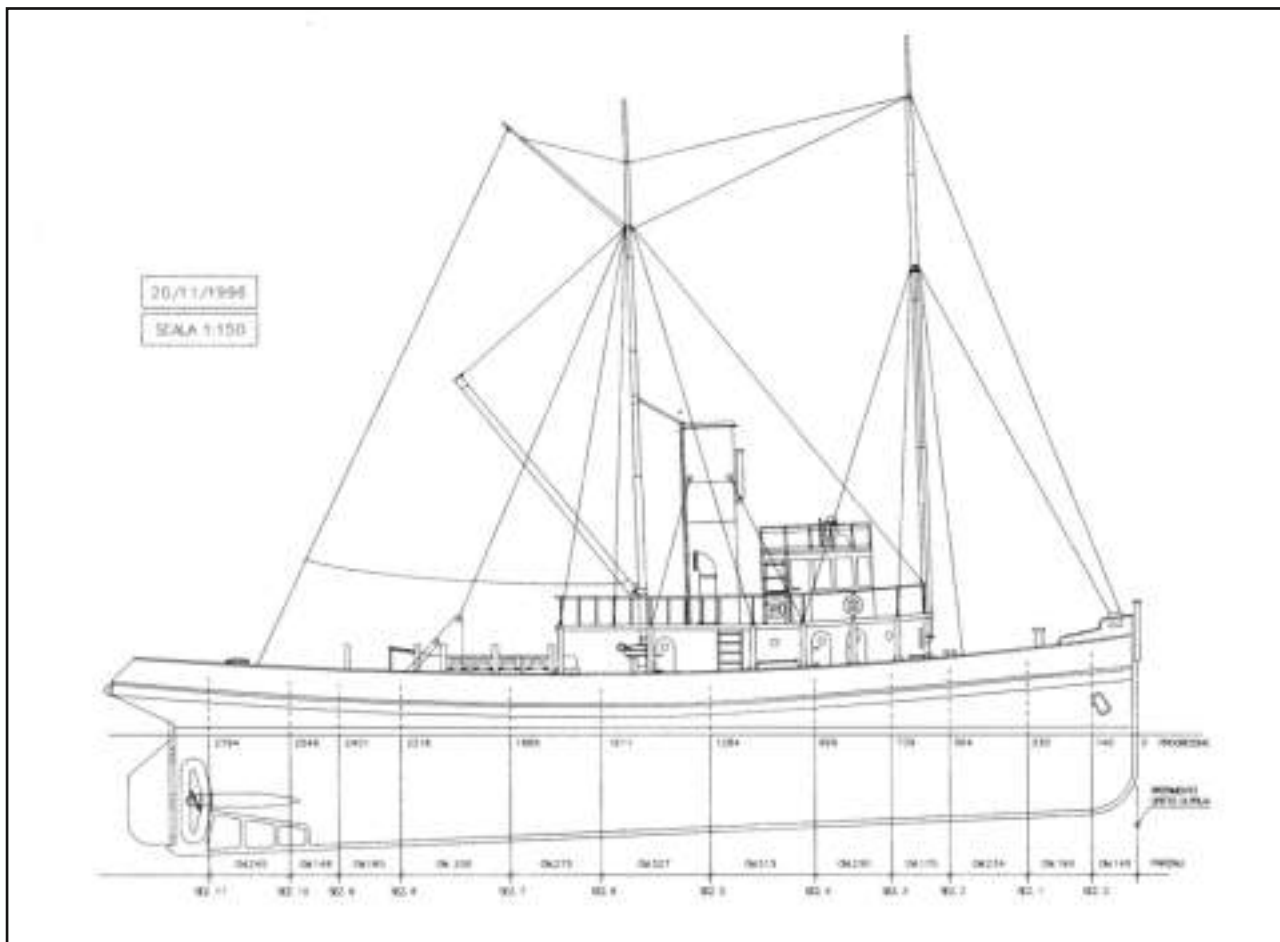


Figura 9 – Piani Generali

Dal 1975 fino al 1996, durante la proprietà SARGENAVI, il "Pietro Micca" aveva l'ormeggio al Molo del Carmine all'interno del porto di Napoli.

La flotta SARGENAVI, di cui il "Pietro Micca" era l'unico rimorchiatore a vapore, era composta da: "S. Antonio I", "S. Antonio II", "S. Antonio III", "Pietro Micca", "Don Giovanni" (anch'esso restaurato dal cantiere Tecnomar di Fiumicino all'inizio degli anni 2000 ed oggi battente bandiera spagnola), "Jumbo".

In quegli anni, con la modernizzazione rappresentata dalla nascita di mezzi più efficienti quindi più economici, il "Pietro Micca" rischiava di propendere verso un inesorabile isolamento ed inutilizzo, prodromi della demolizione. Una macchina endotermica richiedeva meno manutenzione e meno personale di una macchina a vapore, occupava meno spazio e pesava di meno. Infatti il "Pietro Micca", per essere condotto in modalità operativa, aveva a ruolino un equipaggio composto da capitano, direttore di macchina, fuochista e due marinai di coperta. Cinque contro i tre di un rimorchiatore moderno anche se era raro che l'equipaggio fosse completo.

Ma anche le Navi come gli esseri umani sono legate alla fortuna e, come uso spesso dire ai miei interlocutori su questo argomento, la nave è "figlia della guerra fredda". E non c'è dubbio che il "Pietro Micca" sia stata una nave fortunata, essendosi trovata sempre nelle congiunture più favorevoli che le hanno permesso di attraversare un secolo che, attraverso le più grandi scoperte, la tecnica ed il progresso, ha segnato la storia dell'intera umanità. Come si dice: al posto giusto nel momento giusto.

Infatti, durante gli anni del dopoguerra, la Sesta Flotta della U.S.Navy si stanziava a Napoli e gli equilibri geopolitici del bipolarismo ne allungano la permanenza fino al crollo del muro di Berlino. A quel tempo, alcune unità militari americane utilizzavano il vapore per servizi di bordo, quali riscaldamento, servizi igienici, etc. e durante i periodi di manutenzione, le caldaie di bordo dovevano necessariamente essere spente. Il "Pietro Micca", orgogliosamente rappresentando l'indole ed il carattere della città di Napoli dove con poco si fa tanto, ormeggiato sottobordo e collegato attraverso delle manichette, produceva vapore con la sua piccola caldaia e lo vendeva alle grandi navi, permettendo di mantenere le routine di bordo a tutto l'equipaggio militare. Le manovre erano, a volte, difficilissime e rischiose. L'immagine del piccolo rimorchiatore, che ne rappresenta il cuoricino pulsante, ormeggiato sottobordo ad una nave da guerra, mi ha sempre fatto sorridere.

Tra le tante altre, furono rifornite le navi "Nitro", "Guadalcanal", "Hermitage", "Albany" e "Portland".

Gli uomini del rimorchiatore

Per tre generazioni, i capitani, i direttori di macchina o "maestri del vapore", categoria al tempo contemplata dai ruoli della Gente di Mare, i fuochisti ed i marinai di questa nave provenivano da Monte di Procida e dalla Penisola Sorrentina. Gente di mare ma, ancora di più, gente del golfo di Napoli.

Gli anni napoletani del "Pietro Micca" hanno visto avvicinarsi a bordo, da mozzo a giovanotto di macchina, da marinaio a fuochista, da capitano a direttore di macchina, molti membri della famiglia Spinelli di Monte di Procida: Antonio e suo figlio Benito e, a seguire, Francesco, Carmine, Salvatore, Michele, Giuseppe; a poi ancora Antonio "Giovanott" e, infine, Antonio Spinelli, nipote, che ha accompagnato il "Pietro Micca" nella sua rinascita.

Della Penisola Sorrentina, ricordiamo le famiglie Di Leva ed Esposito di Puolo, marittimi nel sangue.



Figura 10 – A poppa del "Pietro Micca" (anni '60)
da sinistra: Francesco Di Leva "Ciccillo d'Amaliètt", marinaio "storico" a bordo per 40 anni,
Antonio Costaiola "Fessacchione", fuochista, Benito Spinelli "Scirocc", direttore di macchina,
imbarcato dal 1954 al 1992, Luigi Di Leva "Giggino 'o brissaglier"

PIRO RIMORCHIATORE GOLETTA PIETRO MICCA - DATI TECNICI

ANNO DI COSTRUZIONE	1895		
MATERIALE	Acciaio		
CANTIERE	Rennoldson and Sons, South Shields Newcastle, England		
NUMERO DI COSTRUZIONE	166		
ALBERI	Due		
LUNGHEZZA FUORITUTTO	30,58 metri		
LARGHEZZA	6,20 metri		
PESCAGGIO	3,70 metri		
DISLOCAMENTO	248 tonnellate		
STAZZA LORDA	134 tonnellate		
N° di registrazione macchina	435		
TIPO DI MACCHINA	alternativa a triplice espansione con distribuzione a cassetto piano costruita da Rennoldson and Sons		
INVERSIONE DI MOTO	a settore comandato da ruota servo assistita a vapore		
CARATTERISTICHE DEI CILINDRI (diametro)	Alta press. 34,29 cm.	Media press. 55,88 cm.	Bassa press. 91,44 cm.
CORSA	60,96 cm.		
CILINDRATA	650,810 cmc		
CALDAIA	A due forni con due bruciatori con polverizzazione a vapore		
PRESSIONE MAX	12 kg/cm ²		
PRESSIONE DI ESERCIZIO	8-10 kg/cm ²		
POTENZA MASSIMA AL FOCOLARE	4.253.000 kcal/h		
POTENZA	450 hp a 90 giri per minuto		
GIRI A REGIME	85 giri per minuto		
CAPACITA' CALDAIA	25 metri cubi		
VELOCITA'	10 miglia /ora		
AUTONOMIA	2.400 miglia		
ELICA	Quattro pale con diametro 2.48 metri		
PASSO ELICA	3,81 metri		
SERVIZI AUSILIARI	Due cavallini a vapore servizi vari (alimentazione, antincendio, travasi), un cavallino travaso olio, un cavallone a vapore per esaurimento grandi masse, un eiettore alimento caldaia, un eiettore per esaurimento sentine		

Nei racconti, che abbiamo avuto la fortuna di raccogliere dai marinai dell'epoca, sono ancora vivi i ricordi di quei giorni.

Durante la costruzione delle scogliere la vita di bordo era scandita da turni di 15 giorni intervallati da un solo giorno di riposo, all'epoca c'era un solo equipaggio, per cui non erano possibili turnazioni. Spesso non si faceva in tempo a tornare dalle famiglie, per chi ce l'aveva. Da qui la divertente nascita del soprannome di uno dei capitani "Spes' 'e donne", che trovò la sua origine dalla voce di spesa che lui stesso aveva riportato a piè di pagina nella nota settimanale destinata all'Armatore...

Nella sua preziosa testimonianza Benito Spinelli ci racconta della fornitura di vapore alla nave americana "Nitro", durante la quale il "Pietro Micca" rimase in rada davanti a Napoli per 19 giorni consecutivi, notte e giorno, con le manichette allungate sulla coperta della nave e le caldaie a pieno regime. Era il 1976. E mentre lui era al largo nelle acque del golfo, a Monte di Procida nasceva suo figlio Gianluca.

Un altro evento rimasto impresso nella memoria dell'equipaggio del "Pietro Micca" si svolse nel porto di Castellammare di Stabia, dove una carboniera italiana in costruzione ed allestimento presso la "Sidermar", trovatasi traversata alla banchina nella fortissima risacca di vento di burrasca venne tenuta scostata dal molo per 48 ore ininterrotte dal cavo di rimorchio del "Pietro Micca" con la sua macchina a tutta forza. Il salvataggio della carboniera, in condizioni meteo marine così avverse, pericolosamente costò al rimorchiatore ben due ancore e diversi cavi di rimorchio, che nell'operazione si spezzarono. Era il 1957. Ed il nome della carboniera è perduto nella memoria.

La rinascita sul fiume Tevere

Nel 1996, dopo un fermo di quattro anni, nei quali l'armatore SARGENAVI cerca acquirenti per venderne il ferro, nonostante la caldaia e la macchina fossero, grazie alla passione e competenza del Direttore di Macchina Benito Spinelli, ancora in condizioni perfette, il "Pietro Micca" viene acquistato dall'"Associazione Amici delle Navi a Vapore Gianluca Spinelli" intitolata a colui che avrebbe rappresentato la terza generazione di Direttori di Macchina sulla nave, ma purtroppo prematuramente scomparso. E' attraverso un trafiletto pubblicato sulla rivista "Yacht Digest" dal giovane Gianluca Spinelli e intitolato "Salviamo il Pietro Micca", che nel 1995 il Capitano Pierpaolo Giua viene a conoscenza della nave e decide di diventarne proprietario.

L'8 Maggio 1996 il "Pietro Micca" entra nel fiume Tevere. L'acquisto ha lo scopo di salvare e tramandare un bene culturale di interesse inestimabile, per tutta la comunità marittima. Il R.re "Pietro Micca" rappresenta, infatti, una testimonianza storica delle tecnologie di un tempo, ricche di fascino ed insegnamento.

Il suo restauro, per un ammontare di circa trentamila ore lavorative, viene effettuato presso il Cantiere Tecnomar a Fiumicino, che attualmente ospita il rimorchiatore, per volontà e determinazione del Cap. Pierpaolo Giua, fondatore del Cantiere nel 1964, presidente dell'Associazione e attuale Comandante.

Nuovo comando, nuove mansioni, nuove fortune. Salvata dalla demolizione, naviga i mari sotto la



Figura 11 – Alato in secca a Gaeta

sorveglianza del Registro Navale Italiano ancora classificata con il massimo del punteggio per lo scafo e per la macchina: 100 A1. Si distingue, inoltre, per l'ottimo stato di conservazione che gli consente tutt'ora una totale ed efficiente operatività.

Diventa unità di rappresentanza dell'associazione "Legambiente" in veste di "Goletta Verde" per viaggi lungo le coste italiane e spagnole allo scopo di prelevare campioni di acqua marina e monitorarne la qualità. Partecipa a diversi raduni di navi storiche ed è sotto il patrocinio di alcuni comuni marittimi italiani. E' citata in vari cataloghi, tra cui quello dell'Associazione delle navi a vapore inglesi, volti alla trasmissione dei valori tecnici e marinareschi di quello che è, forse, uno dei più importanti periodi per il commercio e le scoperte lungo le vie marittime. Ha accolto a bordo scolaresche provenienti da tutta Italia.

Nella prossima stagione estiva, il "Pietro Micca" si appresta a prendere il mare per un viaggio che lo porterà a fare scalo nella "natia" Monte di Procida.

Ma se è vero che, grazie alla volontà e alla passione di tanti, il "Pietro Micca" è arrivato fino ai giorni nostri, nulla nella vita di una nave può dirsi acquisito per sempre e il futuro rimane sempre incerto.

Nota: *gran parte delle informazioni riportate ci sono state trasmesse attraverso la lingua parlata. Racconti e ricordi. Malgrado i nostri sforzi, potrebbero per questo contenere qualche inesattezza e ce ne scusiamo in anticipo col lettore. Il lavoro di ricostruzione storica è solo all'inizio e tantissime sono ancora le testimonianze, i documenti, le immagini, i racconti da ricercare.*

Saremo lieti di ricevere i vostri contributi: info@tecnomar.net - <http://www.tecnomar.net/>

Emiliano Parenti, direttore tecnico del cantiere Tecnomar di Fiumicino, ha partecipato al restauro del R.re "Pietro Micca" e di altri rimorchiatori, tra cui "Don Giovanni", "Mastiff", "Lutteur", "Eta of Lowestoft" e di Yachts a vela d'epoca e classici, tra cui "Windswept", "Kipawa", "Marga", "Orianda", "Owl" e tanti altri, vincitori di premi sia per il restauro sia per meriti sportivi. Naviga da sempre ed è membro della "Yacht Historians Association". E' associato e collabora con la direzione della sezione della Lega Navale Italiana dell'Università degli Studi Roma Tre.



Figura 12 – Il "Pietro Micca" nel porto canale di Fiumicino

Questa breve ma interessante storia racconta di un giovanissimo e ancora poco conosciuto Napoleone impegnato in un'azione dall'esito non proprio edificante in un tratto di mare navale spesso ostico come quello delle Bocche di Bonifacio.

QUANDO I GALLURESI LE SUONARONO A NAPOLEONE

di NICOLA ZOTTI

Nel 1793 Napoleone, nemmeno ventiquattrenne, si trovava in Corsica e aveva aderito entusiasticamente alla rivoluzione, quando nella sua isola natale, invece, si stavano sviluppando moti indipendentisti animati e capeggiati da Pasquale Paoli. Fu così che il Direttorio affidò al giovane Buonaparte l'azione secondaria di una manovra più ampia che doveva portare alla conquista della Sardegna: il suo obiettivo era l'assalto dell'isola della Maddalena, già allora un'importante base navale.

Il 22 febbraio Napoleone, alla guida di poche centinaia di uomini della guardia nazionale corsa, dopo un tentativo andato a vuoto e nonostante lo scarso entusiasmo delle truppe e dei marinai, riuscì ad attraversare le Bocche di Bonifacio, uno dei più insidiosi bracci di mare del Mediterraneo col vento contrario: dimostrando così al mondo già alla sua prima azione militare di non capire nulla di strategie navali, ma di essere un uomo molto deciso e fortunato.

Per ironia della sorte, quello stesso 22 febbraio la flotta francese impegnata nell'attacco principale contro Cagliari era stata sconfitta: ma questo Napoleone non poteva saperlo.

Occupata con un colpo di mano l'isola di S. Stefano di fronte alla Maddalena, Napoleone vi dispose la batteria di 3 cannoni ed il mortaio che aveva con sé, ed iniziò un bombardamento che doveva ammorbidire le difese dell'isola e la volontà di resistenza della popolazione.



Gli abitanti della Maddalena, però, tennero duro, nonostante i primi colpi centrassero proprio la chiesa dove la popolazione si era rifugiata, e riuscirono anche a respingere con il fuoco dei loro moschetti tutti i tentativi francesi di sbarcare sulla loro isola.

Non contenti, organizzarono una spedizione contro la piccola flotta di appoggio francese che fu bersagliata da improvvisati proiettili incendiari: già demoralizzati per il difficile viaggio e per nulla entusiasti dell'operazione, i francesi presero il largo, convinti che la spedizione fosse fallita. Ora si doveva convincere Napoleone, e la cosa era

più difficile.

Napoleone rifiutò categoricamente di reimbarcarsi abbandonando l'impresa e soprattutto i suoi cannoni: a convincerlo ci pensarono i galluresi che contrattaccarono sbarcando a S. Stefano e quasi riuscirono a catturarlo mentre cercava disperatamente di reimbarcare i suoi pezzi di artiglieria, nonostante le proteste dei marinai che erano venuti a raccogliarlo.

Così oggi la piazza principale di La Maddalena si chiama Piazza XXIII febbraio 1793 ed è dedicata proprio al ricordo di questa vittoriosa difesa dell'isola contro Napoleone Buonaparte.

L'episodio in sé, a prima vista, non significa molto. In realtà dimostra che il carisma non è solo una qualità personale, ma è frutto di fatica, impegno, e soprattutto successi. Successi che infondono fiducia in quello stesso carisma.

E per Napoleone la strada per dimostrare di valere qualcosa era ancora lunga.

POSTA AL CSTN



indirizzare a: redazione@cstn.it

Con riferimento a quanto raccontato nell'editoriale in prima pagina di questo numero riportiamo l'e-mail che abbiamo recentemente ricevuta dall'Olanda in ringraziamento per la ricerca effettuata dal CSTN.

Gentilissimi.

Che gioia e che piacevolissima sorpresa ricevere una mail da Voi!

Ringrazio immensamente per le informazioni che mi avete mandato fino ad ora e per le eventuali informazioni che riuscirete a fornirci eventualmente in futuro. Non avete idea della felicità nell'apprendere che al Centro Studi Tradizioni Nautiche ci sono persone che ci vogliono aiutare.

Abbiamo letto e visto la documentazione che ci avete mandato e posso confidarvi che ci siamo emozionati, il nostro GRAZIE viene dal profondo del cuore.

Nella mia ricerca su internet ho provato a navigare in diverse direzioni, cominciando dal cantiere di costruzione della barca stessa, chiedendo informazioni all' ASDEC, Associazione Scafi d'Epoca e Classici, Registro Storico Nautico, passando successivamente all' associazione AIVE che si occupa specificamente di barche a vela oltre i 12mt, ho provato su Nautipedia, e mi sono mossa pensando un po' al valore "storico" della barca, cercando di trovare qualcosa sui famosi mastri d'ascia campani e provando a contattare i musei marittimi del Sud.

L' A.I.V.E. ha una pagina <http://www.aive-yachts.org/biblioteca/> dove sono riportati libri, pubblicazioni e quaderni e lì ho visto che il Centro Studi Tradizioni Nautiche LNI - Napoli è uno degli editori in aggiunta l'AIVE ha un link (sotto contatti) <http://www.aive-yachts.org/link-utili/> che mi ha indirizzato al vostro sito.

Cordiali saluti. (Cristina Medema – Arpesella)

LIBRI IN VETRINA



DAL GOLFO AGLI OCEANI . . . e ritorno

autore Tonino Mazzella, Autori&Editori - Monte di Procida, 2017, pagine 103.

Nella bella introduzione il prof. Rosso Capuano definisce report il libro di Tonino Mazzella sulla sua vita di uomo di mare, un racconto che "emoziona e ha la freschezza di un dialogo, fatto a tu per tu, nel corso di un incontro o di una cena con lui". Ed aggiunge: "Sono fortemente convinto che molta gente di mare montese e non. leggendolo, si identificherà nel suo vissuto, si commuoverà e rivivrà le stesse emozioni, paure, sentimenti, delusioni, dolori, gioie, speranze. Questo testo dovrebbe essere conosciuto, in particolare, dalle nuove generazioni, sia come libro di storia vissuta che come sprone ad affrontare le difficoltà della vita e superarle con intelligenza e tenacia".



BOTTA DRITTA

Luigi Carpaneda, l'uomo dalle mille sfide

Primo sportivo in Italia a conquistare due titoli mondiali in due discipline diverse: medaglia d'oro olimpionica nella scherma e titolo mondiale nella vela. "Un uomo dalle tante vite, tutte insieme. Nel lavoro fu un uomo dalla professionalità estrema, preciso, puntuale. Un lavoratore instancabile ma capace di godersi la vita. Aveva uno spirito di continua apertura verso il mondo e il domani, e una voglia incredibile di fare, di costruire, di mettersi continuamente in gioco.



autore Antonio de Simone "The Steam Yacht WINTONIA" (immagine gentilmente inviata da Antonio Formicola)