



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° 70

NOTIZIARIO ON-LINE

Giugno 2018

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Miti e leggende: Il Vento | pag. 17 |
| • "World Sailing" sta distruggendo la vela? | pag. 2 | • Ma la barca di vetroresina è d'epoca? | pag. 22 |
| • Appunti partenopei sull'Olimpiade del 1960 | pag. 4 | • Storia delle invenzioni: Il Binocolo | pag. 25 |
| • "Great Eastern" | pag. 10 | • Dipinti di yachting | pag. 28 |
| • L'ultimo mastro d'ascia di Napoli | pag. 15 | | |

EDITORIALE

Ogni mese la Redazione compie, navigando tra volumi e pubblicazioni d'epoca custoditi nella Biblioteca del CSTN, un viaggio immaginario alla ricerca di storie ed articoli da proporre ai lettori sul Notiziario. Anche questo mese la "caccia" ci ha dato la possibilità di raccontare storie, leggende e personaggi interessanti. Claudio Ressmann ci racconta la storia particolare e le vicende di una grande nave costruita nell'800; il ricordo di Franco Belloni è affidato ad un suo articolo sulle barche di vetroresina e la possibilità di essere considerate d'epoca; l'ing. Gherardo Mengoni, appassionato di storie e tradizioni legate al mare, esordisce sulle nostre pagine ricostruendo la figura, ormai in via di estinzione, del mastro d'ascia; Aniello Di Martino, un avvocato prestato al giornalismo, con una serie di flash sfiziosi ci ricorda l'evento irripetibile dell'Olimpiade della Vela a Napoli (1960). Per partecipare a modo nostro alla guerra in corso tra i velisti di tutto il Mondo e la la World Sailing, la Federazione mondiale che minaccia di stravolgere lo sport della Vela, riportiamo un articolo del Presidente Rolandi sulla clamorosa fuoriuscita della Star, barca regina dell'Olimpiade.



Caracca portoghese tra XIV e XVI secolo.

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

“World Sailing sta distruggendo la vela? Una lettera-bomba da Scott, Fantela e altri olimpionici”

Con questo grido d'allarme Michele Tognozzi, direttore di **FAREVELA** news on line che puntualmente tiene informati gli appassionati velisti su quanto succede nel mondo dello sport del vento non solo sui campi di regata, ma anche nei palazzi del potere, cioè World Sailing la Federazione Mondiale, che sembra decisamente orientata più che a rinnovare la vela a “snaturarne il DNA”. Rilanciando il testo di una “lettera aperta” firmata da sei noti campioni olimpionici che ha avuto il pregio “di scoperchiare il vaso di Pandora delle macchinazioni del board di World Sailing”, FareVela si è resa promotrice di una raccolta firme che al 10 maggio ha già raggiunto oltre 7.000 firmatari in Italia, 17.455 nel mondo, nel tentativo di fermare la “distruttiva proposta” che l'Executive Committee di WS sta portando avanti. Criticabile anche la proposta del Presidente WS presentata in extremis per includere soltanto le imbarcazioni adatte ai più giovani ed escludendo la possibilità di partecipazione agli ultra quarantenni. Il prezzo richiesto dalla TV è molto elevato ma WS paga sia pure a danno della tecnica nelle regate veliche.

Il nostro “NOTIZIARIO”, ancor prima di questa sacrosanta battaglia, ha cercato di mettere l'accento sugli errori già commessi in passato in materia di scelta delle imbarcazioni per le discipline olimpiche e lo ha fatto con l'unico mezzo in suo possesso: ricordare la storia, quella che dovrebbe orientare gli uomini a fare le scelte giuste, soprattutto quando si parla di sport, e le più decisamente lontane dagli esclusivi interessi commerciali che, come non mai, stanno sconvolgendo il mondo con risultati che sono sotto gli occhi di tutti. Sul numero 68 di aprile 2018 abbiamo riportato un significativo articolo di Artù Chiggiato sulla minacciata esclusione (novembre 1968) in sede I.Y.R.U. (oggi World Sailing) del 5.50 S.I. Adesso ricordiamo un altro storico intervento sulla questione delle insane esclusioni di barche dall'Olimpiade con quanto scritto da Carlo Rolandi (Presidente Onorario FIV) a proposito della Classe Star. (da “Sport Vela”, febbraio, 1997, pp.12-23)

LA STAR VITTIMA DELLA POLITICA

di Carlo Rolandi

Con una decisione che a dir poco va definita avventata, l'Event Committee dell'ISAF (oggi World Sailing) presieduto dallo spagnolo Fernando Bolin ha bocciato di strettissima misura la candidatura della "Star" all'Olimpiade di Sydney (2000), privando così la vela olimpica dell'evento riservato ad una "barca a chiglia con equipaggio di due persone". La decisione, che ha visto uscire dai Giochi la "Regina delle Olimpiadi", è stata la conseguenza di un sistema di votazione veramente balordo che non ha tenuto in considerazione le differenti qualità tecniche delle barche chiamate a ricoprire i dieci “eventi” che il Comitato Olimpico Internazionale ha riservato alla vela. Infatti, non si è avuta una discussione tendente a valutare i pro e i contro delle classi che potevano essere scelte per ognuno dei dieci eventi, ma si è votato soltanto sulla esclusione di una delle classi che avevano partecipato alle Olimpiadi di Savannah. Per dar posto al nuovo Dinghy di alta performance, l'acrobatico 49er che sospende al trapezio i due membri di equipaggio.



Ne diversamente ha operato il Council il quale, invece di aprire una discussione critica sulle classi proposte dell'Event Committee, ha messo in votazione l'accettazione o meno dell'intero pacchetto raccomandato da questo Comitato. Su 35 votanti, ben 25 hanno detto “si” alla raccomandazione e soltanto 10 sono stati quelli che attraverso il “no” hanno chiaramente lasciato intendere che la scelta dell'Event Committee non rispondeva a una valutazione tecnica delle classi in questione.

Si è avuta la netta sensazione che la Star sia stata sacrificata sull'altare della politica che propende, oggi, verso le piccole federazioni nazionali (le affiliazioni alla Federazione Internazionale sono passate negli ultimi 10 anni da 60

a 116) le quali, seppure con attività ridotte soltanto alla tavola a vela e, forse, a qualche Laser, esprimono nelle Assemblee "un" voto. Hanno cioè, lo stesso peso con il quale si esprimono le tradizionali nazioni veliche che svolgono il 90% dell'attività velica mondiale.

E così vediamo sparire per la seconda volta la Star dal panorama olimpico: accadde già nel 1976 quando a Kingston regatò il Tempest al posto della Star, ma allora la forza della classe Star, la sua diffusione nel mondo, l'elevato livello tecnico dello scafo e delle sue attrezzature, ne determinarono l'immediato rientro già alle Olimpiadi di Tallinn nel 1980.

Non so oggi cosa potrà succedere con uno scenario velico così diverso e proteso verso il professionismo, gli sponsor, i media che richiedono ritorni e attività che permettano loro di penetrare nel mondo della vela.

La Star Class certamente non si arrende e serra le file: dimostrerà con i suoi 7000 tesserati, le sue 179 Flotte raggruppate nel mondo in 21 Distretti, di essere ancora la classe meglio organizzata nello scenario velico, di avere una sua attività promozionale e di diffusione che non è esclusivamente fondata sull'essere o meno una classe olimpica.

Disegnata nel 1911 da Francis Sweisguth dello Studio dell'architetto navale William Gardner, la Star dimostrò subito grande coesione tra i suoi primi 22 armatori che costituirono il gruppo dell'American Yacht Club Stars, iniziando così una attività internazionale che la portava in pochi anni ai vertici della vela mondiale. Non per nulla i migliori e più affinati timonieri del mondo, quelli di Coppa America invece che di Admiral's Cup, di Kenwood Cup e delle grandi regate di triangolo delle Level Classes, vengono dalla Star Class: basta ricordare Jock Sturzok, Bill Ficker, Gerald Driscoll, Dennis Conner, Colin Beashel, Paul Cayard, Pelle Petterson, Paul Elvström, Sune Carlsson, Lowell North, Walter von Hutschler, Bill Buchan, Tom Blackaller, Buddy Melges, Vince Brun, Torben Grael, Luis Doreste, ed il nostro Tino Straulino (tre volte campione del mondo) il quale, tuttora, è rimasto il mito della vela mondiale. Rimanendo nei confini della nostra Penisola, non dimentichiamo che accanto a Straulino

annoveriamo altri tre timonieri che hanno vinto il campionato del mondo Star - ritenuto senza ombra di dubbio il titolo più ambito che possa essere conquistato nelle regate di triangolo - e mi riferisco a Dodo Gorla, a Roberto Benamati e ad Enrico Chieffi. E ancora: una medaglia d'oro, una d'argento e tre di bronzo, sono state assegnate alla vela italiana affermatasi alle Olimpiadi nella classe Star con Tino Straulino, Dodo Gorla e Franco Cavallo. Questi prestigiosi risultati hanno determinato una rilevante diffusione della Star in Italia e una specializzazione nel campo della cantieristica al punto tale che oggi due cantieri italiani, Lillia e Folli, entrambi ubicati sulle sponde del lago di Como, hanno monopolizzato il mercato mondiale coprendo quasi il 100% degli acquisti effettuati dagli staristi nel mondo.

Questo enorme patrimonio nazionale sia di timonieri che di barche e di costruttori va tutelato e sono sicuro che la Federazione Italiana Vela non mancherà di focalizzare la sua attenzione sulle problematiche che scaturiscono dall'avventata scelta olimpica operata dall'ISAF.

Questa scelta che è negativa anche perché, in pratica, priva

della possibilità di passare a una classe olimpica a chiglia quegli atleti che, per ragioni di peso o di età, non possono più mirare alla partecipazione olimpica nelle barche più piccole o per il singolo.

Questi problemi sono stati tutti accantonati a Brighton dal Council dell'ISAF, dove ha avuto il sopravvento una scelta decisamente politica, nonostante il vibrato intervento tecnico effettuato da alcuni delegati delle nazioni velicamente più impegnate.

Voci isolate, intorno a un tavolo narcotizzato dagli accordi di corridoio.





Buona parte dell'attuale popolazione napoletana non sa che nel 1960 a Napoli si sono svolti i Giochi Velici della XVII Olimpiade. Certamente non è una nozione vitale, ma sul piano culturale e sportivo, essere l'unica città italiana di sempre ad avere ospitato un'Olimpiade della Vela meriterebbe una maggiore considerazione e per ricordarlo basterebbe che l'Amministrazione municipale collocasse un ceppo marmoreo con vele e cerchi olimpici al Molosiglio o almeno intestando i suoi giardini all'evento.

Tra le centinaia di pagine scritte sui giornali e sulle riviste che hanno seguito l'eccezionale evento il "Notiziario" ha pensato di riproporre un'originale e sfiziosa carrellata di "mosconi" dell'indimenticabile penna d'oro della vela napoletana, Aniello Di Martino. (da "Vela e Motore" settembre 1960)

APPUNTI PARTENOPEI SUI GIOCHI DELLA VELA 1960

di Aniello Di Martino

Dopo la visita del Presidente Gronchi (foto) agli equipaggi azzurri, si è saputo questo particolare. Stringendo la mano a Nino Cosentino, il Presidente Gronchi ha detto "auguri", ma il dott. Croce che lo accompagnava ha suggerito: "Presidente, noi siamo soliti dire in bocca al lupo; è solo per scaramanzia".

Allarmatissimo, il "maitre" dell'hotel Majestic dove erano alloggiati i velisti russi ha telefonato un bel giorno ai capi dell'ufficio organizzazione. Più o meno ha detto così: "Signori, i miei diciotto ospiti sovietici al mattino chiedono 18 tè completi, 78 bicchieri di latte, 18 bistecche, 18 porzioni di patate fritte, 36 banane e 36 pesche. Chi paga tutta questa roba?". Li per li nessuno ha creduto all'esattezza di tali cifre, ma non c'è voluto molto per convincersi che erano vere.

I velisti delle isole Bahamas sono stati giudicati fra i più eleganti, durante le ore di riposo. Nelle spaziose sale, dei circoli velici napoletani indossavano una elegante maglietta bianca con la scritta Bahamas. Alcuni marinai locali tanto hanno fatto che sono riusciti a farsi regalare un paio di magliette e le hanno indossate con tutta naturalezza.

Poco dopo una delle interpreti che lavorarono attivamente per il completo funzionamento organizzativo li ha avvicinati e in perfetto inglese ha iniziato una conversazione. E' rimasta visibilmente impacciata quando s'è sentita rispondere "ne' signurì, nui simme 'e Napule".

Fra i concorrenti arrivati a Napoli, il più giovane è risultato il brasiliano Conrad, timoniere della classe Finn. Ha diciotto anni e ne dimostra ancora meno. Si è poi saputo che negli ultimi giochi Panamericani disputati a Chicago, correndo sui Beccaccini ha ottenuto sette vittorie in sette giorni. Rientrato poi a San Paolo, sua città natale è diventato l'idolo di tutte le ragazze.



Il noto calciatore Hasse Jeppson (foto), ex centravanti del Napoli, è ritornato nella città partenopea. Come è noto da un paio di anni si è trasferito a Milano dove lavora in una ditta svedese interessata ai lavori per il traforo del Monte Bianco. In occasione delle regate, dal momento che il titolare della sua ditta è il capo della delegazione olimpica di Svezia, fungeva da interprete e da accompagnatore per i velisti svedesi.

Una sera al Molosiglio c'era una certa preoccupazione. Il 5.50 S.I. tedesco "Bronia" uscito in allenamento, non aveva fatto ritorno in porto. Nulla di grave. I velisti germanici ad un certo momento



Il Capo dello Stato si intrattiene coi velisti Azzurri. Da sin. Trani, Di Stefano, Reggio e Cosentino. Sullo sfondo l'Arcivescovo Card. Castaldo.

avevano deciso di far rotta verso Capri: sono poi rimasti in bonaccia e buon per loro che sono stati avvistati dal dott. Beppe Croce che ritornava da Ischia con il suo veloce motoscafo e li ha rimorchiati a Napoli.

Chi volesse iniziare una cura dimagrante dovrebbe mettersi in contatto con il velista canadese Ken Albury. Quando è stato scelto per far parte della squadra nazionale del Canada pesava 211 libbre, circa 95 chili. Gli è stato consigliato di intensificare gli allenamenti. Oggi pesa 15 chili di meno. Per sua fortuna le Olimpiadi si disputano ogni quattro anni.

Fra i 293 velisti impegnati in tutte e cinque le serie, una sola donna in regata. Si tratta della signora inglese Jeanna Mitchell in coppia con il marito a bordo di uno scafo della classe Stelle. Non riuscirà mai a vincere un concorso di bellezza, ma non è da escludere che un giorno non possa vincere una medaglia alle Olimpiadi.

Nico Rode (foto) ormai si era messo l'animo in pace per non essere stato chiamato a far parte della squadra azzurra. Di ritorno da Ischia, dopo aver partecipato alla regata di crociera a bordo del "Nina VI" ha fatto la sua apparizione al Molosiglio dove sono di base le Stelle. Ben noto negli ambienti velici internazionali, Nico Rode è stato salutato con cordialità dagli americani, dai portoghesi, dagli argentini. Nessuno di essi sapeva che Rode non avrebbe corso con Straulino e il buon Nico con un po' di nostalgia ha preferito parlare dei suoi tempi d'oro, di quando ha vinto una Olimpiade, tre campionati mondiali e undici campionati europei.



I velisti spagnoli una volta messi in mare i loro scafi si sono concessi una ora di riposo al bar del circolo Posillipo. Preso d'occhio il juke-box hanno dato la preferenza a "Marina" uno dei motivi più in voga in questo tempo. In quell'ora di riposo si sono riposati solamente loro, gli altri si sono stancati a forza di sentir cantare "Marina, Marina, ti voglio al più presto sposar...".

Come è noto a Ischia sono arrivati gli yachts che hanno preso parte alla regata Cannes-Ischia. Dopo quattro giorni di viaggio, una volta tagliato il traguardo, i diversi scafi si sono diretti a Santa Lucia e Mergellina dove erano fissati i loro punti di attracco. Appena il tempo di gettare le ancore che sono salite a bordo le guardie addette ai servizi portuali per la registrazione dei documenti e delle generalità dei diversi membri d'equipaggio.

Uno di essi non ha potuto fare a meno di dire: "Quando il mese scorso siamo arrivati a Tolone, al termine della Giraglia, sono venute subito a bordo delle belle ragazze con un cestino pieno di generi di conforto e due bottiglie di champagne. Paese che vai... usanze che trovi".

Nell'ufficio stampa abbiamo conosciuto il collega bahamense Eardeley Kenneth del "The Nassau Daily Tribune". Kenneth è anche l'accompagnatore della squadra del Bahama e, per la prima volta, anziché essere lui a fare delle interviste è stato intervistato dai colleghi italiani. Con visibile soddisfazione ha parlato di suo figlio sedicenne che è venuto a Napoli in qualità di riserva, ma che nel 1964 a Tokio sarà sicuramente titolare per la classe Beccaccini.

Se il governo delle isole Bahamas ha pagato le spese per il trasporto in Italia degli scafi, invece da una "colletta", fra cittadini sono stati raccolti i soldi necessari per pagare l'alloggio e il viaggio dei velisti. Se le spese raggiungeranno una cifra superiore al previsto, ognuno ci rimetterà di tasca propria.

"Comunque le cose per ora sono andate molto bene - ci ha detto Kenneth. Quando siamo giunti in aereo a New York, una parte dei nostri bagagli è andata smarrita e siamo rimasti fermi un giorno in America. La società della linea aerea con la quale viaggiavamo ci ha dovuto rimborsare le spese di tale ritardo sulla tabella di marcia. Poi una volta giunti a Londra si è saputo che i bagagli smarriti erano già arrivati all'aeroporto londinese, ma rispediti a New York mancando un incaricato che li ricevesse. Altra sosta forzata a Londra e altro rimborso spese. Quindi dalle Bahamas a Londra ce la siamo cavata con soli 4 penny (circa 32 lire) di spese vive, il costo ossia di una telefonata ad un amico".

Nei corso degli allenamenti, il più attivo è stato Vittoria Porta. Pensava che in qualità di riserva si sarebbe riposato qui a Napoli, invece gli hanno comandato di allenarsi mattino e pomeriggio. Prima sugli F.D., poi sulle Stelle, sui Dragoni, sui Finn e sul 5.50 S.I. e come se questo non bastasse, dal momento che il suo scafo è stato venduto al C.N. Posillipo, gli è stato chiesto di fare da istruttore ai giovani napoletani che volevano allenarsi sul Flying.

Per la prima volta nella storia dello yachting, padre e figlio si sono iscritti alle Olimpiadi. Si tratta del norvegese Ferner al timone del 5.50 S.I. "Struten" che ha tenuto a battesimo in campo internazionale il figlio, timoniere nella classe Finn. In questo senso ha battuto l'argentino Sieburger che sul 5.50 S.I. "Ardilla" l'ha ingaggiato come membri d'equipaggio due

suoi nipoti, fratelli gemelli. (b.b.).

Nella navigazione da diporto e nell'agonismo velico Napoli ostenta tradizioni antichissime. La sua designazione di città olimpica è stata non solo un ritorno naturale all'antichità - alla Neapolis fu dato il privilegio di istituire i giochi augustei, italici, isolimpici - ma il riconoscimento dei meriti sportivi di questa città, è del perfetto campo di regata. Il golfo di Napoli ancora una volta ha fatto da ribalta alla folla eletta dell'Yachting mondiale; e questa volta per la conquista dei massimi titoli agonistici.

Questa volta oltre a S. Lucia (Dragoni), famoso approdo della marina da diporto, anche il porticciolo del Molosiglio (5,50 m.S.I. e Stelle) e quello nuovo di Posillipo (F.D. e Finn) hanno visto radunati i migliori timonieri dei cinque continenti. E le banchine dei Circoli nautici dove la passione degli sport del mare si alimenta e si cimenta, più che mai hanno finito coll'assumere l'aspetto di approdi dell'estremo oriente dove il traffico internazionale stordisce e conquista per la folla cosmopolita che vi circola.

Tre erano i campi di regata, ciascuno contrassegnato da un colore: il campo rosso per la classe 5,50 e Dragoni; il giallo per i F.D. e le Stelle e l'azzurro per i Finn. L'ubicazione di essi, specie per il campo rosso ed il giallo, che si trovavano rispettivamente distanti 6 e 3 miglia circa dall'estrema propaggine del Castel dell'Ovo, non consentiva lo sfruttamento di particolari conoscenze dei venti influenzati dalla costa. Per la prima volta poi la sorveglianza dei campi di regata è stata severa. L'intera zona è stata pattugliata in continuazione da corvette della Marina Militare che descrivevano intorno anelli concentrici.

Soltanto imbarcazioni ufficiali hanno potuto avvicinarsi ai vari campi, ma a distanza minima di 300 metri dalle boe esterne. Certamente le Olimpiadi della Vela rispetto a tutte le altre manifestazioni hanno avuto il minor pubblico tanto che un giornalista napoletano è stato indotto a qualificarle come le "Olimpiadi solitarie".

Ciò naturalmente non vuol dire che l'intera città non abbia seguito le varie competizioni, in quanto la stazione radio di Napoli a distanza di ogni ora forniva i dati sull'andamento delle regate, e nei vari circoli la folla sportiva riceveva notizie attraverso le telescriventi collegate con il centro Olimpia. Inoltre un grande quadro in piazza del Plebiscito indicava quotidianamente i risultati delle regate.

Spettatori eccezionali hanno assistito alle varie competizioni. Costantemente presente in campo la famiglia Reale Greca; pure hanno assistito ad alcune regate il pretendente al trono di Spagna e numerose altre personalità ed autorità che nei vari porticcioli, specie a S. Lucia, erano ormai di casa.

A salutare gli equipaggi ogni mattina alla lucentezza del sole era la bandiera del proprio paese. E da ogni bandiera sembrava che uscisse un ordine, un monito, un incitamento.

Le partenze sul programma erano segnate per le ore 12, ma spesso i Comitati di regata hanno dovuto ritardarle a causa del vento.

Sin dalle nove gli scafi pronti al governo dei timonieri mollavano gli ormeggi. Sacchi carichi di vele ma anche colmi di speranza si allineavano lungo le banchine per poi essere caricati o lasciati a terra secondo le previsioni dei venti della giornata. Un affaccendamento di singolare interesse; poi vuote le banchine e gli ormeggi tutto ritorna silenzioso.

La lotta, silenziosa ed affascinante, fatta di astuzia e di abilità, di accorgimenti agonistici e di... errori tecnici pei regatanti e di ansie e di speranze, di delusioni per gli spettatori, durava quotidianamente alcune ore. Al termine quasi allineati in fila gli scafi rientravano agli ormeggi.

Il 10 agosto a Napoli si apriva tra un garrire di centinaia di bandiere al vento il Villaggio Olimpico dei Giochi Velici. Un villaggio di eccezione formato dal complesso degli alberghi, dai Circoli nautici e dai porticcioli.

Il giorno 11 con un semplice ma toccante cerimonia il Presidente dell'U.S.V.I., dott. Beppe Croce, procedeva alla sede di "Olimpia" alla vestizione simbolica della nostra squadra azzurra. Una cerimonia semplice ma non scevra di emozione, fatta di entusiasmo e di promesse, di auspici.

Il 20 agosto alle ore, 18 aveva luogo al Palazzo di Città da parte del rappresentante del C.O.N.I. la consegna della bandiera olimpica al Comune di Napoli nella persona del suo Commissario straordinario. E da quella sera il drappo dai 5 anelli ha garrito al balcone centrale di Palazzo S. Giacomo per tutto il tempo dei Giochi.

Il mattino del 25 agosto un treno speciale olimpico partiva dalla stazione di Mergellina per portare a Roma le rappresentative partecipanti ai Giochi Velici per la grande sfilata allo Stadio Olimpico nella giornata di apertura. Fummo anche noi con loro. E fummo tanto felici nel sentire, passando da una vettura all'altra, dei giudizi assai favorevoli per l'organizzazione italiana dell'Olimpiade. L'emozione e la suggestione riportata dalla solennità della cerimonia di apertura dei Giochi di Roma, l'imponenza della manifestazione nello scenario del grandioso Stadio Olimpico gremito di folla, la interminabile sfilata degli atleti in una parata eccezionale, l'emozione e la suggestione di tanto ci sembrò di leggerla durante il ritorno a Napoli negli occhi di tutti.

Il 27 agosto Napoli accoglieva i partecipanti ai Giochi Velici con un grande ricevimento nei saloni di Palazzo Reale con l'intervento della società e del mondo nautico partenopeo, di autorità e di personaggi sportivi. Enorme l'entusiasmo degli ospiti stranieri, che attraverso il fasto di una Napoli reale hanno ammirato dai giardini pensili della Reggia, l'incanto del golfo, e l'operosità di una città che conserva inalterate le tradizioni della sua vita sui mari. Si parlava in tutte le lingue tra una folla vivace, tutto brio, universalmente affratellata. Un sapiente diffondersi di canzoni napoletane e tavoli imbanditi di mille ghiottonerie disposti lungo le regali terrazze rendevano ancora più lieta la sosta.

In tanta magnificenza di cordialità veniva inaugurato il ciclo delle manifestazioni mondane allestite in onore dei partecipanti all'Olimpiade della Vela che hanno avuto seguito con i ricevimenti all'Ammiragliato e al Museo di Capodimonte a quello offerto all'Ippodromo di Agnano dove vi furono con le corse di cavalli anche spettacoli folkloristici. Indimenticabile la serata al Circolo Canottieri Napoli, sontuosa e piena di brio, ammirata dai membri del C.I.O. e da tutti i concorrenti.

Il 28 agosto è l'ultimo giorno della lunga vigilia ed è ricco di avvenimenti.

Al mattino il saluto di "Buon lavoro" da parte del Presidente della Associazione Napoletana e del Circolo della Stampa, dott. Adriano Falvo, che aveva invitato ad un vermouth di benvenuto i giornalisti specializzati accreditati presso l'Ufficio Stampa dei Giochi Velici.

La civettuola sede del Circolo della Stampa (e delle sue apparecchiature di centrale per tutti i "servizi" giornalistici attinenti ai Giochi già avemmo modo di dire su queste pagine) oasi di pace tra il suo mare e il verde dei suoi alberi era insolitamente animata. Numerosi i giornalisti italiani e stranieri presenti, numerose anche le autorità. Gli onori dell'ospitalità erano fatti con l'abituale amabilità del Presidente dott. Falvo e dai Consiglieri Campili e Rossell.

Tutti gli intervenuti nel visitare l'Ufficio Stampa apprezzavano molto l'organizzazione dei servizi messi a disposizione, ed in particolar modo i giornalisti stranieri si compiacevano dell'efficienza dei servizi e dell'assistenza offerta per lo svolgimento dei loro compiti professionali.

Abbiamo detto dei porticcioli. Durante il periodo olimpico essi hanno vissuto una vita del tutto singolare. Oseremo dire di rigore, poiché ad essi non potevano accedere se non gli "autorizzati" e quelli "addetti ai lavori"; di castità se per le disposizioni innanzidette non c'è stato modo di vedere quella folla di sorrisi femminili che in altre riunioni veliche formavano il conforto degli equipaggi, gentili creature venute anche loro da lontano per tifare per lo scafo del cuore; infine di operosità per la messa a punta delle imbarcazioni prima e dopo le uscite di allenamento, più intensa durante le giornate di verifica di stazza; meticolosa durante le sette giornate

Lo stesso giorno del 28 agosto il fuoco olimpico che da martedì 23 era stato acceso durante il transito della Fiaccolata per Napoli verso Roma e che aveva illuminato per cinque giorni la rada di Via Caracciolo, il 28 agosto, nell'ora suggestiva del vespro, era trasferito via terra, sul tripode approntato a Castel dell'Ovo, lo storico maniero che domina l'arco del golfo in uno dei punti più suggestivi del litorale.

Con l'accensione della Fiamma nel tripode del Castel dell'Ovo da parte dell'ultimo tedoforo mentre al suono dell'Inno Olimpico e di Mameli salivano a riva il drappo olimpico, la bandiera del Comune e quella Nazionale venivano aperti ufficialmente i Giochi velici della XVII Olimpiade.

Una folla plaudente assisteva al rito dal lungomare di via Partenope, dalle vie del Borgo Marinaro, dalle banchine dei Circoli Nautici dove erano convenute le autorità civili, sportive e militari, il Consiglio Direttivo dell'U.S.V.I. e le rappresentative delle Nazioni partecipanti ai Giochi.

Festosamente il suono delle sirene delle navi ancorate in porto



e quelle degli yacht ancorati in rada salutava l'inizio della grande avventura dello yachting mondiale, mentre Napoli ancora una volta era consacrata città Olimpica e il suo nome veniva ufficialmente inserito nella storia delle Olimpiadi moderne.

Per sette giorni tutto il mondo velico ha tenuto fissi gli occhi sul mare di Napoli dove si disputava una delle più impegnative competizioni olimpiche dove al valore dell'atleta si unisce la bontà del mezzo e la valentia del suo costruttore.

Sette giornate di gare svolte prevalentemente con venti di libeccio. Tempo in generale buono, tranne alla 6° prova, quando una violenta buriana ha per alcune ore prima della partenza e durante la prima parte delle prove, dato sfogo a tutti gli elementi.

In linea di massima il sincronismo dello svolgimento delle gare è stato quasi consono ai piazzamenti delle nazioni negli ordini d'arrivo. Non tutti i pronostici, però, hanno visto la propria realizzazione e per noi italiani le più belle speranze sono andate deluse.

Le tabelle delle classifiche vi diranno con l'eloquenza dei numeri a quattro cifre come alla borsa dei Giochi Velici della XVII Olimpiade i valori agonistici di atleti quotatissimi sono andati un po' in ribasso e alla ribalta dello yachting mondiale si sono affacciati attori giovanissimi come il Principe Costantino di Grecia e Peter Lunde di Oslo che di poco si avvicinano ai vent'anni.

Elvstrom, il più anziano, ha segnato un primato senza precedenti nel campo velico, conquistando di seguito per la quarta volta la medaglia d'oro. Ed anche il russo Pinegin e l'americano O'Day con le loro verdi prestazioni hanno finito con imporsi.

L'ultimo giorno di regata la tradizione del "tuffo" del vincitore mentre ormeggia la barca alla banchina non è venuta meno. A S. Lucia rientrato il dragone Nirefs con il Principe Costantino (foto) erano i componenti della stessa famiglia reale di Grecia (dopo commovente effusione di abbracci e di baci per l'equipaggio dorato) a "provocare" il tuffo dei vittoriosi. E tutto intorno era festa grande.

Ma il rito vuole che i tuffi non siano solo per i vincitori, ma anche per i vinti e gli spettatori vestiti che ti capitano a tiro sulla banchina. E al Circolo Nautico Posillipo, assente il timore riverenziale della regalità, i tuffi sono più numerosi e clamorosi se coi ventenni Peder e Bergvall e il fenomenale Elvstrom anche l'ing. Boido ed altri personaggi del settore F.D. e Finn finivano in acqua.

La sera del sette settembre nei giardini del Molosiglio in un'atmosfera di solennità - presente il Capo dello Stato - aveva luogo la cerimonia di chiusura dei Giochi Velici della XVIII Olimpiade. L'arrivo del Capo dello Stato era stato preceduto dall'arrivo dei Reali di Grecia, avvenuto via mare con il bianco motoscafo reale.



I giardini del Molosiglio inquadrati dallo sfondo del Vesuvio, dalla Reggia, dalla sede del Circolo Canottieri Napoli e della Se.Ve.Na. offrivano uno spettacolo incomparabile. Di fronte, gremite le tribune rivestite di velluto rosso. Uno spettacolo di luci e di colori quanto mai affascinante. Lontano verso nord dieci dragamine della Marina Militare con il gran pavese illuminato facevano da sfondo insieme con la nave scuola "Amerigo Vespucci" che aveva lasciato gli ormeggi di via Caracciolo, al suggestivo scenario.

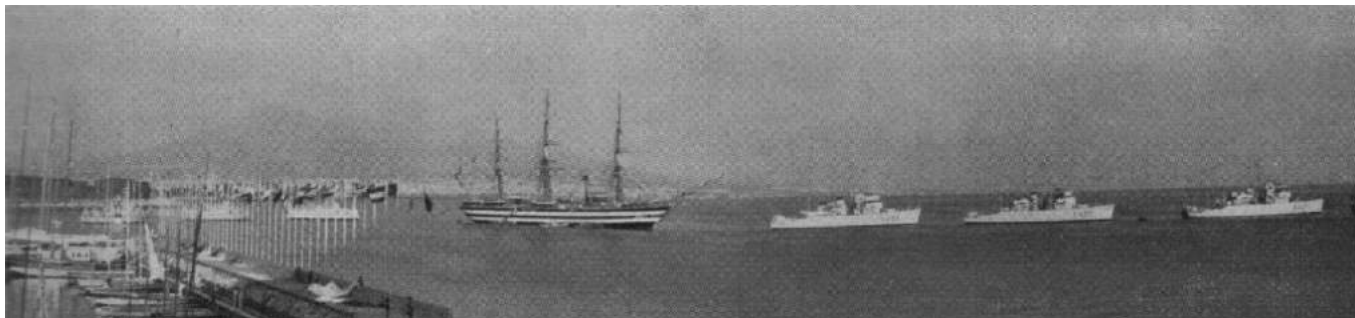
La Fiaccola Olimpica, accesa al tripode che per tutta la durata delle competizioni aveva divampato dall'alto del Castel dell'Ovo, giungeva al Molosiglio su uno "scappavia" della Marina Militare. La reggeva un allievo della Accademia di Livorno, commosso ed orgoglioso, il quale appena messo il piede a terra si portava sveltamente al tripode situato al lato del podio dove sarebbero saliti i laureati olimpionici per accendere la fiamma che ha brillato per tutto il tempo della cerimonia. La banda della Marina Militare ha intonato l'Inno Olimpico mentre un razzo tricolore solcava il cielo. Tra un silenzio pieno di suggestione terminato l'inno olimpico presso il podio della premiazione ha avanzato Ivar Emil Vind, membro danese del C.I.O. seguito dal Presidente dell'U.S.V.J. e circondato da alcune gentili interpreti che in questa occasione avevano assunto il ruolo di paggetti portando le scatole contenenti il collare e la medaglia olimpica che Vind avrebbe appeso al collo dei premiati.

Quindi questi man mano in formazione di equipaggio hanno preso posto sui brevi scalini del podio. A tutti i premiati il pubblico presente ha dimostrato con vivi applausi il proprio compiacimento mentre salivano a riva le bandiere nazionali.

Finita la premiazione il tripode è stato subito spento portando nell'animo di tutti l'accoramento di una cosa bella finita e che ritorna solo nel ricordo.

Durante il periodo dello svolgimento dei Giochi Velici la nave-scuola "Amerigo Vespucci" che da Atene aveva portato in Italia, il sacro fuoco di Olimpia ha sostato nella rada.

E mentre la grande avventura agonistica aveva il suo svolgimento sulle acque partenopee, la presenza della "Vespucci" - con la sua sagoma di bastimento veliero - c'è apparso che simboleggiasse il lieto rifiorire di quegli antichi audaci spiriti marinari, che qui in Napoli, lungo le rive del Golfo mediterraneo della più pura bellezza ellenica, ebbero in ogni tempo la sede più propizia ad un rigoglioso sviluppo, per tentare le varie fortune della vita del mare.



Nel numero di giugno dicemmo come durante le regate della "Settimana velica" dell'U.S.V.I. fosse venuta a Napoli la Contessa Yvonne Paolozzi del Cerimoniale del C.O.N.I. di Roma per organizzare il "servizio interpreti" per i giochi velici. In un secondo tempo il Principe Carafa, ed il Maggiore Manduca, dietro sue direttive hanno saputo costituire un drappello di graziose fanciulle che per aver il dono delle molte favelle furono i "soggetti" più ricercati dai Dirigenti dell'organizzazione, dai giornalisti per le loro interviste alla folla dei concorrenti alle regate sono triestine, romane e soprattutto napoletane, queste signorine poliglote che per circa un mese hanno messo da parte le comodità familiari, i propri studi, le abituali piacevoli occupazioni giornaliere e disciplinatamente hanno indossato con semplicità e con vero stoicismo la loro tenuta di lana grigia (elegantissima quanto volete, ma... in pieno ferragosto! Benedetta stoffa! Perché di lana? Ci chiedeva la signorina Viki Cervi che per le sue mansioni di luogotenente finisce col sudare ben otto divise al giorno) rendendosi preziose in virtù della loro cultura poliglotta (pensate che il loro vocabolario s'è dovuto arricchire di circa cinquecento denominazioni tutte inglesi di "Yachting").

Il Circolo della Stampa (foto) è stato messo, da parte del Presidente della Associazione di Napoli, dott. Adriano Falvo, a disposizione del Comitato Olimpico. Il salone a pianterreno è stato trasformato in un gran bureau per tutti i giornalisti accreditati, è stata allestita una Segreteria in piena regola, sono state approntate cabine telefoniche e tutto l'occorrente per lo svolgimento di un "servizio" stampa completamente efficiente, immediato e celere. Alla complessa organizzazione ha presieduto il collega Bruno Ziravello coadiuvato dal nostro Beppe Barnao, da Franco Belloni, Darvin Ziravello e da Tom Volpe.

Alla Segreteria dell'Ufficio Stampa sovrintendeva il gentile collega Gigi Magnano.

Tutto è stato approntato per soddisfare le esigenze di un "servizio" delicato e nello stesso tempo "tumultuoso" quale quello di un giornalista preso dal suo compito in condizioni eccezionali.



Con una accurata ricerca ricca di dati storici, eventi interessanti e belle immagini, Claudio Ressmann ci racconta la vicenda della "Great Eastern" la più grande nave a vapore di ferro costruita nell'Ottocento in Inghilterra. Un'impresa ciclopica, una testimonianza dell'ingegno umano accompagnata da inevitabili difficoltà tecniche e finanziarie che imposero numerose interruzioni nella fase costruttiva. Anche la successiva gestione della nave non è stata un'avventura semplice come si ha modo di conoscere nel piacevole testo dell'amico Claudio a cui va la gratitudine della Redazione e certamente il gradimento dei lettori.

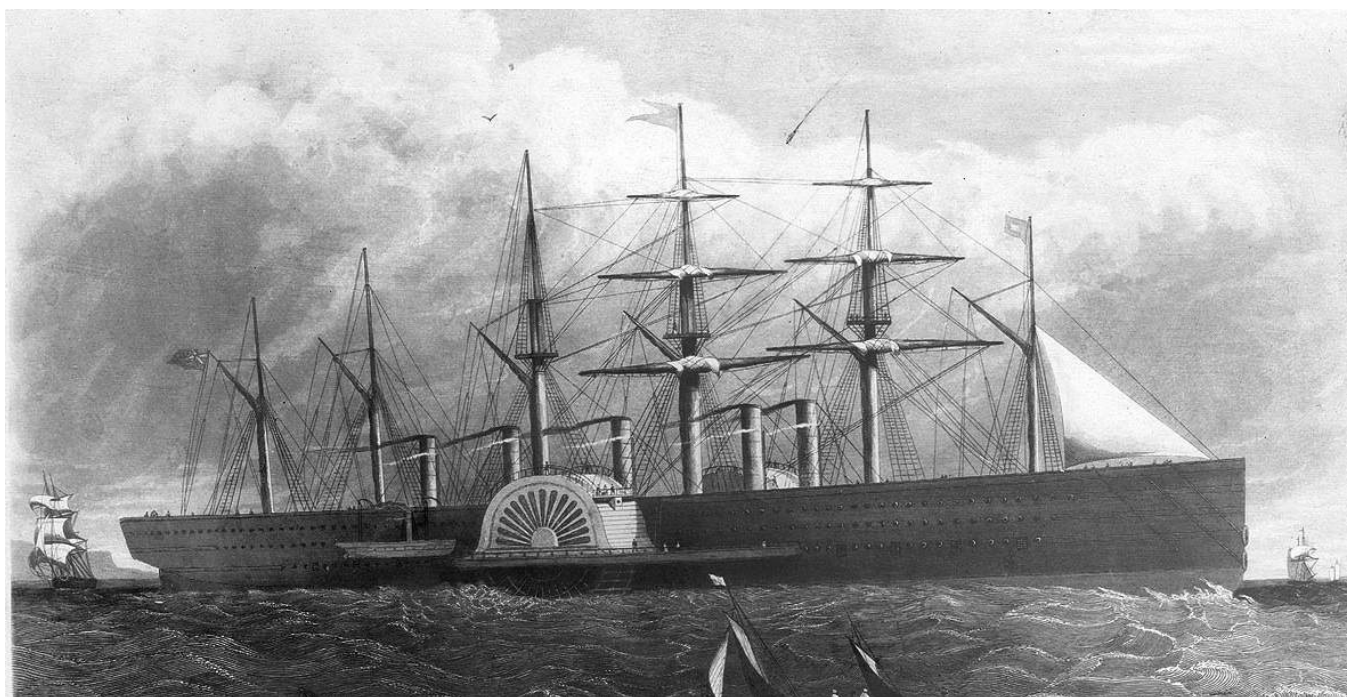


Great Eastern la più grande nave dell'Ottocento

di Claudio Ressmann

Il 3 dicembre 1857 veniva varata la più grande nave mai costruita fino a quel giorno, il *Great Eastern*, considerata anche il più grande manufatto metallico esistente all'epoca (la Tour Eiffel sarebbe stata inaugurata nel 1889).

Proprietaria dell'impegnativo bastimento era la *Eastern Steam Navigation Company* che intendeva stabilire un collegamento senza soste intermedie tra la Gran Bretagna all'Australia, una rotta molto richiesta per via della "febbre dell'oro" che attirava moltitudini di europei in cerca di facili fortune. Oltre a ciò la Compagnia avrebbe fruito delle sovvenzioni del *British Post Office* per il trasporto della posta tra la colonia australe e la madrepatria.



DIMENSIONI ECCEZIONALI

Progettata da Isambard Kingdom Brunel, un famoso ed eclettico ingegnere costruttore di ponti, di ferrovie e del primo transatlantico ad elica il *Great Britain* (che oggi può essere ammirato in un bacino a Glasgow), la nave era lunga fuoritutto 211 metri, larga al massimo 25. Il solo doppio scafo in acciaio pesava 10.000 tonnellate.

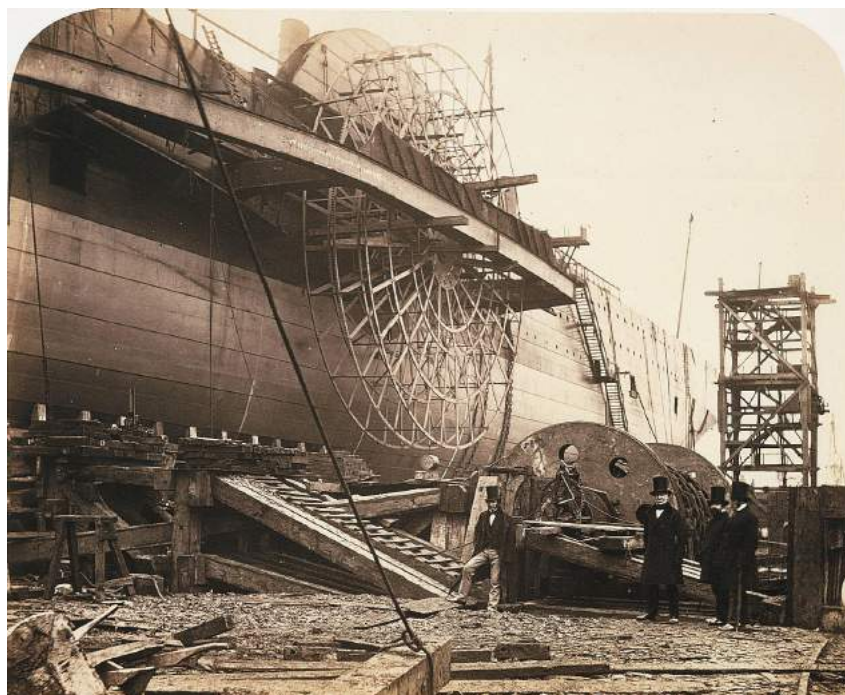
La nave, priva di sovrastrutture, comprendeva quattro ponti in grado di ospitare 800 passeggeri in prima classe, 2.000 in seconda e 1.200 in terza: in caso di guerra poteva trasportare 10.000 uomini con il loro equipaggiamento. Per quanto riguardava la propulsione, il *Great Eastern* era dotato di due ruote laterali del diametro 12 metri e di

un'elica quadripala d'acciaio del peso di 36 tonnellate: oltre a ciò erano stati installati sei alberi, dei quali due a vele quadre e quattro con rande, per una superficie velica complessiva di 600 metri quadrati: a questi ultimi, curiosamente, erano stati dati i nomi dei giorni della settimana.

Quattro macchine a vapore a triplice azione azionavano le ruote, mentre un'altra era collegata all'elica: la potenza complessiva raggiungeva gli 8.000 cavalli, sufficiente per sviluppare una velocità di 13 nodi. Costo stimato "al varo" 500.000 sterline.

La prima lamiera della chiglia fu posta sullo scalo del cantiere *Scott Russell & Co.* di Millwall (Londra) il 6 maggio 1854. La successiva difficile gestazione della nave, per ritardi dovuti alla carenza di finanziamenti ed alle difficoltà tecniche derivanti dalle sue inusuali dimensioni, fece sì che la realizzazione dello scafo procedette con grande lentezza e numerose interruzioni.

Per avere un'idea della mole di lavoro basti pensare che ciascuna delle lamiere dello scafo e del controscavo prevedeva la ribattitura di 100 bulloni. La messa in opera veniva effettuata da 200 *riveting gang* (squadre ribattitori) che, per rispettare i tempi di lavorazione, operavano giorno e notte su turni massacranti di 12 ore. Ogni *gang* era composta da quattro operai e da due boy (ragazzi) i quali ultimi, erano costretti spesso a lavorare



Il Great Eastern in costruzione

nell'intercapedine dei due scafi, stretti tra lamiere distanti tra di loro 85 centimetri. La notizia di quest'ultimo particolare, sottolineata in un articolo dell'*Illustrated London News* sulla cantieristica londinese, suscitò un'ondata di sdegno in tutto il Paese, tanto che il Parlamento votò nei mesi successivi un disegno di legge sul lavoro minorile, tutelando i minori di 14 anni. Le tormentate e continue vicende finanziarie succedutesi durante i due anni e mezzo impiegati per la costruzione, sempre attentamente riportate dalla stampa, avevano indotto l'immaginario collettivo a ritenere che la nave simbolo dell'orgoglio nazionale fosse nata sotto una cattiva stella.

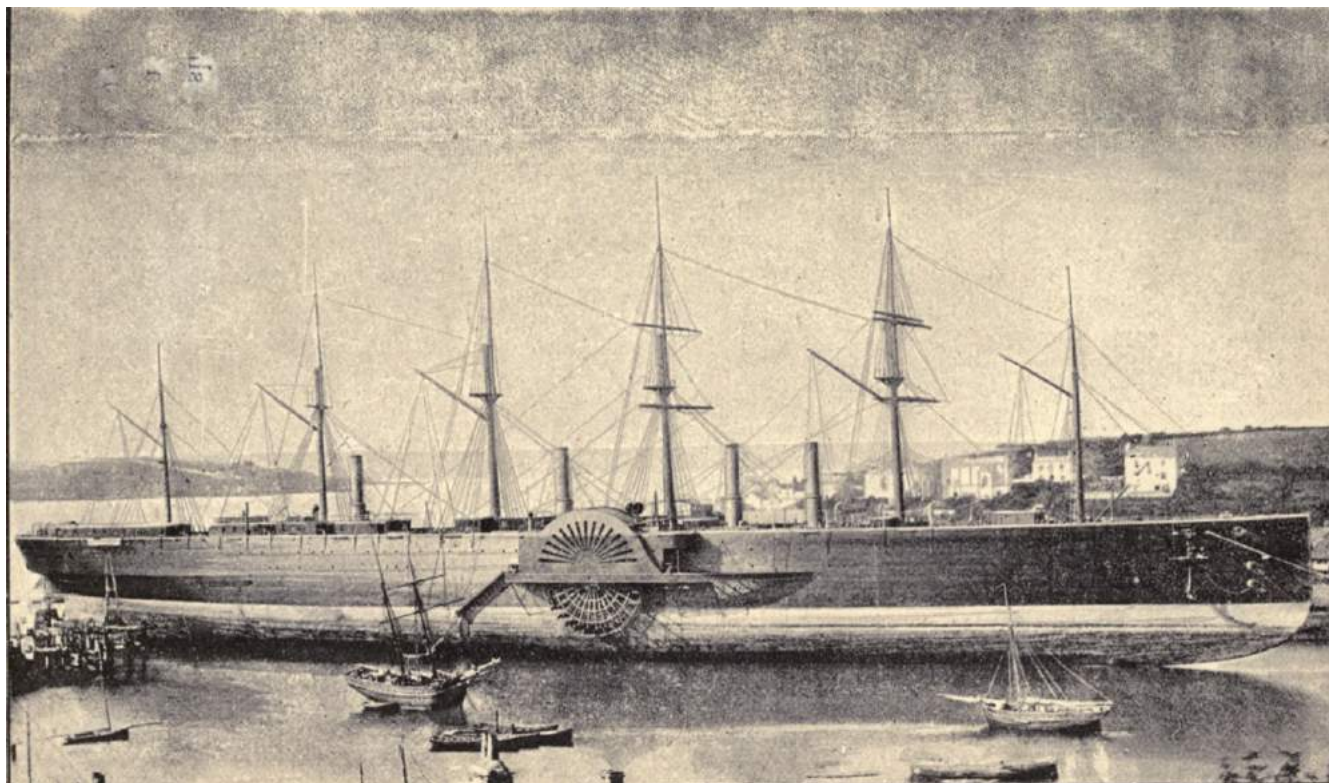
Tali dicerie avrebbe avuto una inoppugnabile conferma in occasione del

vario, fallito clamorosamente, e con i successivi ritardi del varo stesso unici nella storia della cantieristica mondiale.

UN VARO QUASI IMPOSSIBILE

La cerimonia del varo fu programmata per il 3 settembre 1857 con largo anticipo allo scopo di assicurare la partecipazione delle autorità cittadine e di molti parlamentari. In realtà durante le ore mattinali si era radunata nel cantiere *Scott & Russell & Co.* una folla di visitatori (nella quale erano anche 3.000 invitati a pagamento), ma nel momento faticoso il *Great Eastern* (battezzato provvisoriamente *Mammoth*) non si mosse di un centimetro e vani riuscirono i tentativi che si ripetettero svariate volte nei giorni successivi (durante i quali un operaio perse la vita), ottenendo ogni volta lievissimi spostamenti della nave. Finalmente alle 12.30 del 3 novembre 1857 la nave riuscì a raggiungere le acque del Tamigi.

L'allestimento della nave avvenne utilizzando una banchina appositamente costruita, su cui oggi è murata una targa ricordo, e si protrasse a lungo, soprattutto per la complessità nell'arredamento dei locali interni, comprendenti grandi saloni fastosamente addobbati e lussuosi locali in grado di fornire tutti i massimi comfort disponibili in un hotel a 5 stelle. Le cabine, in particolare, riproducevano in ogni dettaglio, l'arredamento delle case della facoltosa borghesia britannica dell'epoca, con dovizia di tendami, di mobili *secretaire*, di *chaises longues*, di tradizionali



Il Great Eastern nel 1857 sul Tamigi, subito dopo il varo

poltrone a dondolo, di cristallerie pregiate e via dicendo.

I viaggi compiuti nei porti del Regno Unito a partire dall'agosto 1859 per mostrare le meraviglie di un bastimento che la stampa aveva descritto con termini encomiastici in tutti i dettagli, non fu tra i più felici. Infatti il 9 settembre, mentre navigava nel Canale della Manica, un incendio nella sala macchine fece saltare in aria uno dei quattro alti fumaioli, uccidendo cinque fuochisti ed ustionandone altri quattro. Poco dopo, il 21 gennaio, il capitano William Harris, comandante della nave dal 1856, annegava per il capovolgimento della lancia con la quale si stava recando a terra.

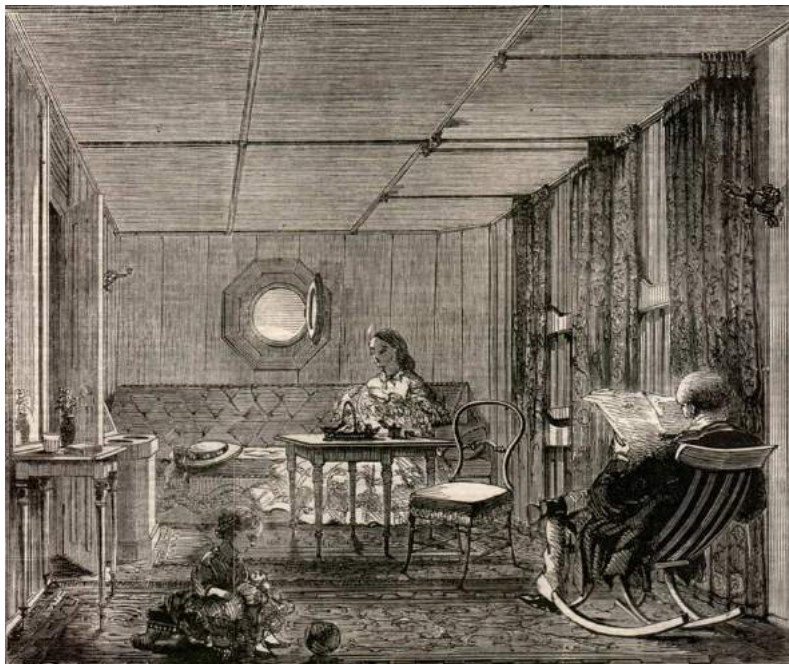
LE TRAVERSATE TRANSATLANTICHE

Superando le difficoltà dovute all'entità dei costi di esercizio, tali da far fallire più di una società di armamento succedutasi nell'impresa, il 17 giugno 1860 finalmente si potette realizzare il viaggio inaugurale non più per l'Australia, ma per gli Stati Uniti considerata un rotta più remunerativa. Al comando del capitano John Vine Hall, con a bordo 43 passeggeri dei quali otto paganti il *Great Eastern* compì la traversata in 10 giorni e 19 ore. Al ritorno fu noleggiato dal *British Government* per il trasferimento in Canada di 2.144 militari, 473 donne e bambini, e 200 cavalli. ai quali si aggiunsero 40 passeggeri. Il viaggio questa volta si svolse in otto giorni e sei ore. La sosta in America si protrasse per un mese, dopo il quale la nave rientrò in Inghilterra con 357 passeggeri.

La seconda traversata con 105 passeggeri e 418 uomini d'equipaggio prese il via da Milton Haven il 1° maggio 1861 e l'arrivo avvenne a New York dopo 9 giorni e 13 ore. L'evento non fu molto notato, perché sommerso dalle vicende della guerra civile. La nave tuttavia fu visitata a pagamento (il biglietto costava 25 centesimi di dollaro) da 4.000 persone. Al ritorno, con partenza il 25 maggio, vennero imbarcati 194 passeggeri e 5.000 tonnellate di merce.

In quegli stessi anni, durante una sosta a Milton Haven, la nave fu visitata tra gli altri, anche dallo scrittore Giulio Verne, che vi ambientò la trama del romanzo "La città galleggiante", pubblicato nel 1871 e diventato in breve tempo un *best-seller* dell'editoria francese e inglese.

La terza traversata transatlantica riuscì a confermare la mala sorte che aveva perseguitato la nave. Partita il 10 settembre 1861 da Liverpool al comando del cap. James Walker, il secondo giorno di navigazione incappò in una furiosa burrasca che frantumò la ruota sinistra, danneggiò l'altra e mise fuori uso il timone, rendendo molto difficile il governo del bastimento. Dopo 3 giorni riuscì fortunatamente a raggiungere l'Irlanda, dove i passeggeri vennero smistati su altre navi e dove il *Great Eastern* venne sottoposto a riparazioni provvisorie in attesa di



Una cabina di I classe del Great Eastern con il tipico arredamento in stile vittoriano.

eseguire quelle definitive a Milton Haven. Le traversate atlantiche ripresero nel maggio 1862 e continuarono solo fino al 17 agosto, quando la nave urtò uno scoglio a Montauk (Long Island). L'urto provocò una falla lunga 25 metri, la cui costosissima riparazione durò tutto il rimanente periodo dell'anno anche a causa delle difficoltà per l'approvvigionamento delle lamiere a causa degli eventi connessi con la guerra civile. Vennero effettuate successivamente ancora tre traversate durante le quali non accadde ulteriori incidenti, ma il deficit di gestione continuò ad aumentare rendendo la situazione economicamente insostenibile. Così nel gennaio 1864 la nave venne messa all'asta al Liverpool Exchange dove andò per varie volte deserta. Occorreva a quel punto escogitare un radicale cambio d'uso per riuscire ad utilizzare una nave tutto sommato già "pronta al mare".

UNA EFFICIENTE NAVE POSACAVI

La soluzione la trovò la *Telegraph Construction and Maintenance Company* che stava progettando la posa della prima rete telegrafica sottomarina tra l'Europa e l'America ed era alla ricerca di un grande bastimento capace di imbarcare tonnellate di cavi. La TCMC riuscì ad aggiudicarsi l'asta per sole 50.000 sterline e dette subito inizio ai lavori di trasformazione: consistettero fondamentalmente nell'eliminazione di un fumaiolo, nell'ampliamento delle stive sacrificando lo spazio riservato ai passeggeri e nell'imbarco del macchinario necessario per calare in mare il cavo dall'estremo prora, opportunamente modificata. Così dal 1865 al 1874, trasformata in posacavi, compì diligentemente il suo compito posando cavi telegrafici in quasi tutti gli oceani e nel Mediterraneo. Particolarmente importante fu la posa del primo cavo transatlantico, avvenuta nel 1866 tra l'Irlanda e Terranova: opera che fu celebrata come l'ottava meraviglia del mondo.

Questa felice parentesi della vita del *Great Eastern* fu di breve durata poiché, realizzati i principali collegamenti transoceanici, si esaurì l'esigenza di disporre di una posacavi di tali dimensioni per cui si ripropose il problema di escogitare un nuovo e redditizio impiego commerciale. Credette di averlo trovato il finanziere Edward de Mattos che l'acquistò per 50.000 sterline nel 1881. Il suo progetto era quello di trasformarla,



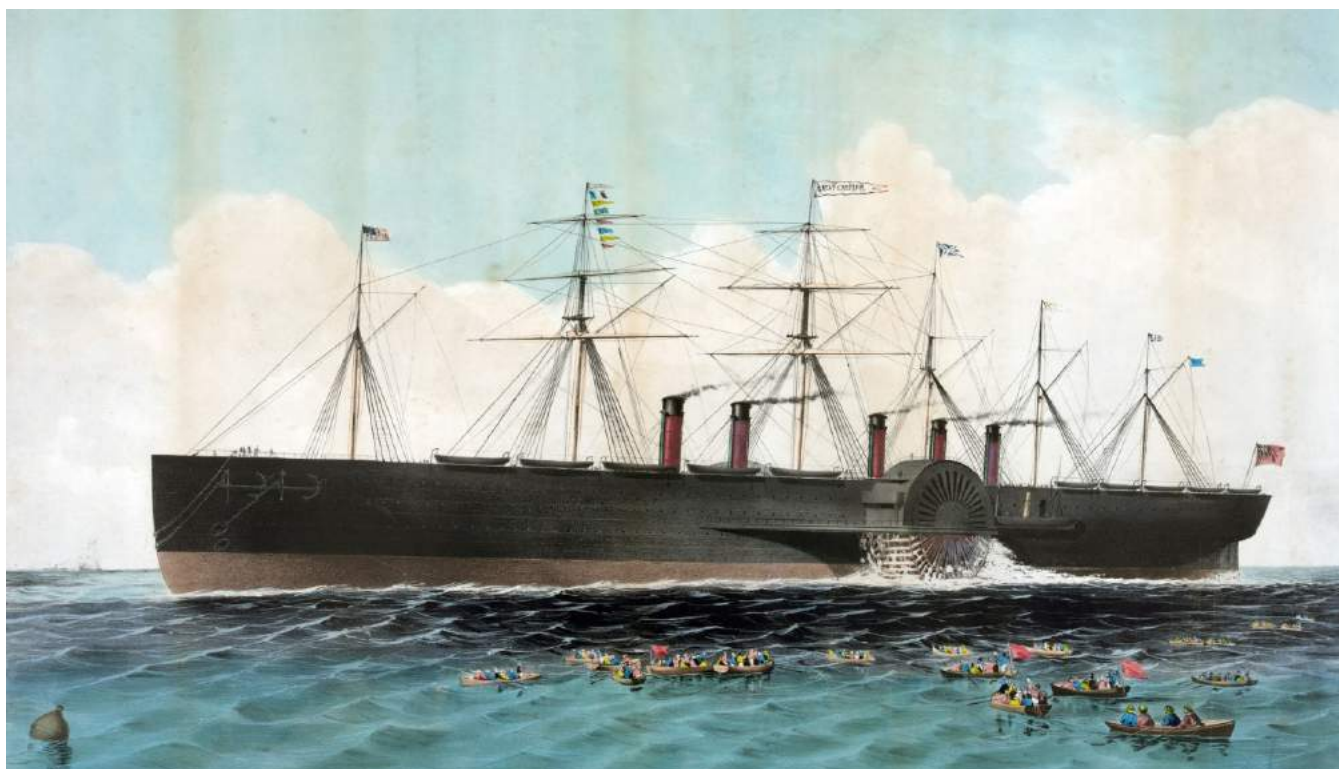
Il bar della I classe del Great Eastern

ormeggiata a Liverpool, come sede della *Liverpool Exhibition Navigation, Travelling, Commerce and Manufactures* da tenersi nel 1886. Così, con tale etichetta la nave che aveva costituito l'orgoglio della marineria inglese si trovò degradata all'umiliante ruolo di parco divertimenti con attrazioni circensi, spettacoli all'aperto, giostre e grandi *store* come quelli della Compagnia Lewis (creatrice dei jeans) o dello Champagne Mum. Dopo un primo successo

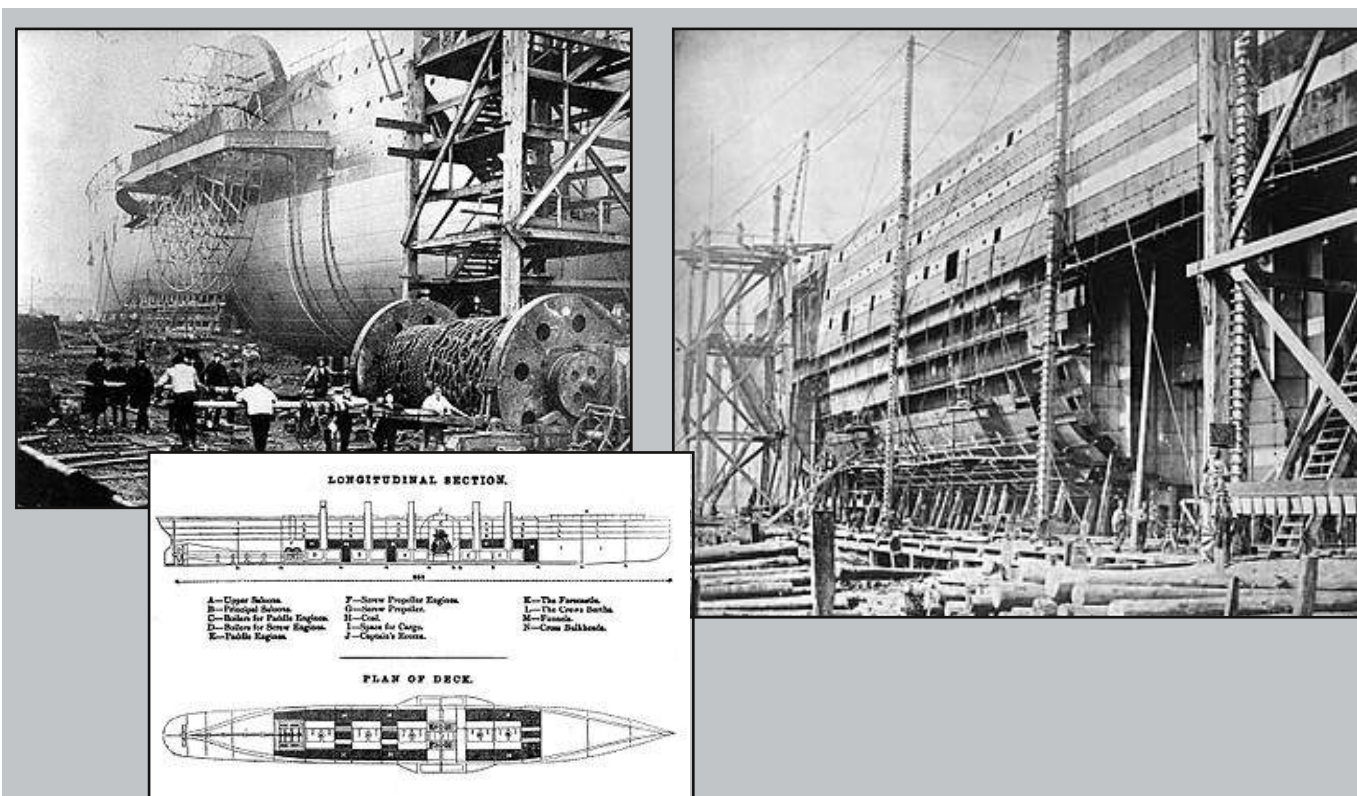
di pubblico la nave, però, perse rapidamente ogni attrattiva, prosciugò il portafoglio del suo proprietario, cadde nel dimenticatoio trasformandosi nel tempo in un ammasso di ruggine. Ormai era un rottame.

Per demolire il robustissimo scafo furono necessari due anni, molto più di quanto preventivato dal cantiere, che lavorò così in perdita a similitudine di quanto accadde negli anni alla maggior parte degli imprenditori intenzionati a speculare sul *Great Eastern*.

Durante la demolizione del doppio fondo si verificò una macabra scoperta: lo scheletro di un ragazzo dell'apparente età di 12/13 anni, certamente un boy di una *riveting gang* caduto nell'intercapedine. Il ritrovamento, però, non stupì coloro che erano stati a suo tempo imbarcati sul transatlantico: tutti erano assolutamente sicuri di avere visto aggirarsi ogni notte il fantasma di un bambino terrorizzato nel grande salone delle feste dopo che erano state spente le luci.



Il Great Eastern in un disegno d'epoca a colori. (sotto) Fasi di costruzione e piani della nave.



Ingegnere e valente professionista Gherardo Mengoni, napoletano DOC ha nutrito da sempre un amore profondo per la storia e le tradizioni della sua terra e del suo mare. Sono nati così i suoi romanzi, i suoi articoli e le sue conferenze su argomenti di storia, di arte e varia letteratura che gli hanno fatto raccogliere largo consenso di pubblico e di critica con l'aggiunta di due premi nazionali (Premio Nati 2 volte - 2006, Premio Letizia - Pianeta Donna - 2006). Appassionato lettore del Notiziario ha scritto per noi il ricordo di una figura caratteristica e romantica della marineria di Mergellina, purtroppo ormai in via di estinzione.



L'ultimo maestro d'ascia di Napoli

di Gherardo Mengoni

Sul mare vacanziero, ormai da anni, le cose sono cambiate. Si corre! Si corre sempre più, sia a vela che a motore, per ostentazione, per frustrazione, per noia, per desiderio di primeggiare. Dalle super-vele degli orrendi catamarani imposti dall'American Cup alle carene plananti dei Cruiser, dai gommoni da 800 CV fuoribordo ai fastidiosissimi acqua- scooter, è un susseguirsi di complesse e costose innovazioni che hanno, a parte il relativo comfort assicurato, il principale scopo di correre sull'acqua. Il mare è relegato alla mera funzione di "autostrada" da utilizzare per raggiungere quanto prima una destinazione balneare.

Ma il mare è un'altra cosa. Navigare per svago significa assaporare, gustare ogni stilla di quel liquido azzurro che ti circonda, avanzando senza fretta, attenti ad ogni minima sollecitazione. Può nascere da una refola improvvisa a destra, come a sinistra dallo scintillio di un branco di alici inseguito da affamati tonnetti. Una prora listellata munita di cuscini, spaziosa a sufficienza, per distendersi al Sole e durante le soste, nel vano al di sotto della tuga, un quieto riposo, cullati dal mare.

Ma stiamo parlando di uno specifico oggetto, di qualcosa di antico che da millenni ci sostiene nella progressiva conquista del mare. E' una imbarcazione tutta in legno, adatta all'impiego della vela latina come pure di un robusto motore diesel. E' il "gozzo" che i nostri antenati hanno reso sempre più sicuro ed agevole per praticare la pesca ed il trasporto di merci lungo le coste mediterranee. Ma progettare e realizzare un gozzo è stata sempre una impresa specialissima ove è indispensabile la conoscenza di varie nozioni di scienze diverse: dalla botanica all'idraulica, dalla matematica al disegno, dall'abilità del cablaggio a quella della calafatura. Questo collage di conoscenze sono il patrimonio del maestro d'ascia, dell'artista-artigiano in grado di realizzare un'opera perfetta come quella prima descritta.

Quella del maestro d'ascia, o meglio mastro d'ascia è stata dunque la professione di vertice nei vecchi cantieri navali, quando le imbarcazioni venivano, nella stragrande maggioranza, costruite in legno.

Esperti dei vari tipi di legname ne riconoscevano l'essenza, la possibilità di impiego e, infine, il taglio e la collocazione dei pezzi per realizzare l'imbarcazione. La loro bravura infatti è sempre consistita nel sagomare e





adattare il ceppo di legno a quella che poi sarebbe stata la sua definitiva funzione (ordinate, madieri...). E proprio questa delicata operazione di sagomatura richiedeva uno specifico attrezzo chiamato ascia.

Oggi i maestri d'ascia in Italia non superano la decina. Sono pochissimi e dislocati in prossimità di aree portuali dove la tradizione marinara locale ha lasciato segni tali da assicurare lavoro fra restauri, manutenzioni e realizzazione di qualche barca nuova. Il tutto rivolto ad una sparuta esile clientela, sempre più anziana, ma, tuttavia, irrimediabilmente affezionata al legno.

Napoli, nel Cantiere Navale Di Pinto ha un suo ultimo retaggio artigiano per imbarcazioni di legno ed il suo ultimo mastro d'ascia in Giuseppe di Pinto, classe 1963 (foto). Il Cantiere, posto sul fazzoletto di spiaggia che alle falde di Posillipo precede il famoso Sea Garden, data 1949, anno nel quale il padre di Giuseppe di Pinto, mastro Antonio, oggi ancor valido ottantaseienne, avviò l'attività con una serie di barche in legno di vario tipo.

Tra l'altro nel 1959

realizzò un magnifico "monotipo" del quale, forse è leggenda, si innamorò pazzamente Costantino di Grecia che partecipava a Napoli, alle Olimpiadi di vela del 1960. Nacque la serie dei gozzi 'Sparviero' da mt.7,5 ; mt.9 e mt.12,50 che il maestro don Antonio di Pinto, realizzò dagli anni '50 agli anni '80 del secolo scorso, con le attrezzature d'epoca e su quel lembo di spiaggia, protetto da un gran capanno, tuttora utilizzato. Negli anni '80 ad Antonio si affiancò il giovanissimo figlio, oggi titolare del cantiere. I gozzi 'Sparviero', nelle varie dimensioni, contrastati sul mercato solo dalle imbarcazioni consimili che venivano realizzate da Giovanni Aprea nel cantiere di Sorrento, ebbero gran consenso tra gli amanti napoletani del mare fino all'avvento dello scafo di plastica ed alla sua inarrestabile diffusione.



Gozzi 'Sparviero' in manutenzione – Cantiere di Pinto

Oggi, con gli strumenti d'un tempo e con la complessa tecnica inculcata goccia a goccia da suo padre, Giuseppe di Pinto porta avanti il suo cantiere che ospita per la maggior parte gozzi 'Sparviero' da mantenere e restaurare. C'è tanto ingegno, antichi attrezzi e lunga, profonda esperienza. Sono le armi degli uomini del mastro di Pinto, perfettamente in grado di costruire nuovi gozzi in legno, con tutte la più raffinate caratteristiche d'un tempo. Ma quello che non compare all'orizzonte è il cliente giovane, quello che potrebbe con le sue scelte far rinascere la stagione di successi d'un tempo. Il profilo di quest'ultimo mastro d'ascia di Napoli, così austero e sicuro, racchiude i segni del progettista, dell'ingegnere navale, del carpentiere, del falegname ma anche e soprattutto quello dell'artista perché ogni barca di legno, realizzata o restaurata dalle sue mani è e resterà un'opera d'arte.

Il ruolo del mastro d'ascia è tutt'ora riconosciuto nel codice della navigazione, insieme a quello di ingegneri e costruttori, come facente parte del personale tecnico addetto alle costruzioni navali.



Attrezzi antichi del mastro d'ascia

LEGGENDE E MITI DEL MARE

Leggende e miti, in qualunque parte del mondo, non sono mai mancati nella storia dell'umanità. Quando l'uomo non riesce a scoprire la causa di certi fatti che non conosce bene, ma che sempre contengono una parte di verità, allora cerca di spiegarli con la fantasia e mescola il reale al meraviglioso. Sono nati così racconti antichi che entrati a far parte del patrimonio culturale di tutti i popoli sono giunti fino a noi.

"Leggenda" deriva dal latino e significa "cose che devono essere lette" e per questo motivo proponiamo ai lettori un vecchio articolo sulla mitologia del fenomeno dei venti che ha condizionato per secoli le vicende umane.

(da "L'Italia Marinara" ottobre 1935)

IL VENTO

di Andrée Speckel

Il vento, amico giocondo che gonfia le vele con il suo alito prezioso; il vento, nemico implacabile che solleva le onde trascinando le navi alla rovina, ha suscitato nella fantasia dei popoli racconti bizzarri, ha fatto fiorire anch'esso miti e leggende.

"Hraesvelger"



Così, in alcune regioni si credeva che il vento fosse lo spirito di Erode che si divertiva a sconvolgere l'atmosfera, e nell'Edda (*il libro della mitologia dei popoli scandinavi*) dei Finni si racconta che il gigante Hraesvelger in agguato sugli scogli, metteva in moto i venti agitando le sue immense ali di aquila.

I Finni credettero pure che il vento s'alzasse impetuoso soltanto quando Husi il dio delle burrasche, correva sul mare seguito da cani e

gatti urlanti.

I Marut indiani sono tre fratelli nati nello stesso giorno a intervallo di un'ora. Bellissimi, irradiano una vivida luce ed hanno il capo coperto da tiare d'oro. Le corazze splendono sui loro petti. Ruggiscono come fiere, fanno tremare le montagne, sradicano gli alberi, si vestono con la pioggia, la loro corsa è più rapida del pensiero e le loro armi sono i lampi. Quando passano si odono i sibili delle fruste che tengono nella mano destra e sono essi che aiutano Indra contro Vrita, il suo acerrimo nemico.

"Baba Yagà"



"I Marut"

In Russia credesi che un'orribile vecchia, la Baba Yagà, altissima, dal naso e dai denti di ferro, dimori in un palazzo attorno al quale sono disseminate le ossa delle persone che ha divorato. Essa viaggia sopra un grande mortaio di ferro e cancella le tracce del suo passaggio con una scopa. Il giorno, la notte e il sole sono i suoi servi. Il vento esce dalla sua bocca in sibili acuti e quando la vecchia passa, la terra trema, gli alberi si spezzano, le onde del mare si alzano minacciose,

ed essa insegue i fanciulli, li afferra per poi portagli via con se, in una ridda infernale di fantasmi.

In altra leggenda russa si racconta che i venti, risiedono in un'isola misteriosa dell'Oceano di nome Buyan, e sono tre fratelli. Il primo è il vento del Nord, il secondo dell'Est, il terzo dell'Ovest. E il popolo canta: "O venti, portate dolore e malinconia alla mia fanciulla affinché ella non possa stare senza di me né un giorno né un'ora..."

Una canzone Bulgara dice: Il vento comincia ad alzarsi, ed è così violento che sradica la foresta seguito da nebbia oscura. Esso fa turbinare la polvere delle strade e, coperto da un mantello di pioggia scrosciante, si avvicina al villaggio dove dimora la bella Angelina. Tutte le fanciulle si guardano, smarrite, "Perché vi sono tanti venti? Tanti venti e tante nebbie? Perché i venti sono così impetuosi che la polvere s'alza sulla strada? Perché la nebbia è così fitta che da essa scende la pioggia?..." - si domandano, tremanti.

Angelina, la più saggia, risponde alle compagne: "O giovinette, care amiche mie, non capite, che non sono né i venti né le nebbie ma bensì le Youdas (le Fortune). La polvere si alza quando esse combattono per sapere chi di loro rapirà una fanciulla!"

Appena ha pronunciato queste parole, i venti furiosi la raggiungono spingendo innanzi la nebbia, e la rapiscono portandola sulla cima di una montagna.

In altra leggenda Bulgara si ripete presso a poco il medesimo motivo. Le Youdas arrivano presso ad un albero dove la piccola Teodora, sdraiata sull'erba, custodisce un fratellino nato da pochi giorni. Ma la bambina non dorme ed ascolta ciò che dicono le voci, sibilanti dei venti. La prima voce dice: "Prendiamo il piccino..." - e la seconda fischia: "Lasciamolo crescere: quando avrà sette anni lo prenderemo...", - e la terza brontola: "Quando sarà un giovanotto si fiderà con una bellissima fanciulla e lo rapiremo il giorno delle nozze..."

Gli anni passano. Il giovane è alla vigilia del suo matrimonio. Teodora racconta alla madre ciò che ha udito dire dai venti e vuole trarre le Youdas in inganno. Indossa gli abiti del fratello ed il corteo si avvia verso la chiesa. I venti giungono sollevando la polvere della strada. Un uragano di neve sconvolge l'aria e, credendo di rapire il fratello, le Youdas afferrano Teodora e la portano sulle nubi.

Sul mare del Nord, sull'Oceano Glaciale, è Odino, il dio del vento, che passa di galoppo sul suo cavallo Sleipnir, sollevando le onde burrascose che traggono i miseri marinai alla rovina. Tra la fitta nebbia, o nella strana luce delle aurore boreali, spiriti innumerevoli lo seguono ululando.

E passano sul mare i selvaggi cacciatori medioevali, che soffiano nelle trombe mentre il vento li sospinge in una corsa vertiginosa assieme alle anime dannate, ad animali mostruosi ed a demoni che ridono sgangheratamente, seguendo Freya la bellissima, che guida la caccia notturna. Talvolta essa pure diventa una personificazione del vento.

I Cinesi dicono che i draghi trascinano le nubi e che le tigri guidano i venti.



"Odino e il cavallo Sleipnir"



"Freya"

Alcuni popoli del nord di Europa, credono che quando la calma regna sul mare, i venti stanno nascosti sulle montagne in caverne profonde dove dormono placidamente.

Nell'Epica dei Finni, quando il fabbro divino Ilmarinen ha finalmente finito il Sampo meraviglioso e, ciò malgrado, la vergine Pohjola rifiuta di sposarlo, egli, oppresso dal dolore, vorrebbe ritornare in patria. La madre della fanciulla gli domanda: "Desideri forse il tuo paese lontano?" Ilmarinen risponde: "Sì, sospiro pensando alla mia patria. Vorrei rivedere la mia



“Ilmariner”

casa per morirvi e per esservi sepolto... “.

La madre di Pohjola fa sedere l'eroe in una nave accanto al timone, poi sveglia il vento al quale ordina di soffiare con violenza per ricondurre Ilmarinen alla sua patria.

Nella Bassa Bretagna si crede che la polvere raccolta in certe chiese abbia grande influenza sul vento. Nella parrocchia di Combrit vi è una cappella dedicata a Santa Marina della quale hanno cura in special modo la madre, la sposa e le sorelle dei marinai. Esse, dopo di aver spazzato la cappella, prendono la polvere raccolta e vanno a gettarla fuori nella direzione in cui è bene che il vento soffi.

Sulle spiagge della Normandia invece, le donne dei

pescatori bruciano una scopa sulla spiaggia perché il marito, il padre ed i fratelli abbiano vento favorevole per ritornare.

Sulle coste dell'Irlanda poi, si usava sotterrare un gatto nella sabbia fino al collo con la testa volta dalla parte da dove soffiava il vento contrario, e lo lasciavano morire così!

In Bretagna, i marinai prima di imbarcarsi andavano da certe Druidesse le quali consegnavano loro delle frecce che dovevano essere lanciate in mare dal marinaio più giovane e più bello dell'equipaggio. Le frecce avevano la facoltà di calmare i venti. Al ritorno, il marinaio doveva offrire un dono alle Druidesse che cucivano delle conchiglie sull'abito del giovane in numero maggiore o minore, secondo il valore del dono ricevuto.

Le Druidesse sono scomparse, ma per molto tempo e in molti paesi si usò e si usa ancora vendere il vento. I Filmi lo vendevano ai marinai e, ricevuto il compenso stabilito, davano loro un pezzo di fune annodata tre volte. Sciogliendo il primo nodo il vento diventava favorevole: sciogliendo il secondo, il vento diventava molto forte, ed infine sciogliendo il terzo si scatenavano raffiche e bufere.

In Scozia, i mercanti di vento vendono ancora adesso ai marinai delle funi così annodate: ed in certe regioni gli abitanti delle spiagge affermano che i marinai increduli i quali hanno sciolto senza timore il terzo nodo, sono stati travolti con le loro navi da terribili tempeste.

Un certo De la Marinière che visse nel 1600, così racconta nella relazione di *“Druidessa”* un suo viaggio:

“ Navigammo fin sotto il cerchio polare Artico, finché in vicinanza della spiaggia cominciò una grande calma. Sapendo che gli abitanti di quelle terre presso il mare di Finlandia sono quasi tutti stregoni e che dispongono a loro talento dei venti, mettemmo una barca in mare per andare a comprare il vento da un esperto e conosciuto stregone che dimorava in un villaggio vicino. Gli spiegammo dove eravamo diretti e gli chiedemmo il vento. Egli ci rispose di non potercelo dare secondo il nostro desiderio, ma solamente fino ad un certo promontorio assai lontano. Lo stregone venne a bordo della nostra nave con tre suoi compagni e ci vendette il vento al prezzo di venti lire di Francia e di una libbra di tabacco. Essi legarono ad una vela un pezzo di tela con tre nodi e se ne andarono. Sciogliemmo il primo nodo ed un vento favorevole si alzò. Poi sciogliemmo il secondo e navigammo rapidamente spinti da un vento molto forte. Quando sciogliemmo il terzo cominciò una terribile burrasca e fu gran ventura che già avessimo raggiunto il promontorio del quale lo stregone ci aveva parlato, che se ne fossimo stati ancora lontani, non avremmo avuto salva la vita”,

Ne “I viaggi di Marco Polo” per cura di Adolfo Bartoli, si legge come anche Marco Polo nella relazione dei suoi viaggi, dica di stregoni che hanno facoltà di comandare ai venti e in special modo di quelli dell'isola di Socotra, i



“Druidessa”

quali possono cambiare la direzione del vento e cagionare grandi tempeste.

Presso gli Eschimesi numerose sono le leggende nelle quali si parla di stregoni e di streghe chiamati Angakok che dimoravano sulle spiagge e avevano poteri soprannaturali sui pesci, sul mare, sul ghiaccio e sul vento. In una di queste leggende si narra dello stregone Tiggak.

Egli sposò una fanciulla che aveva molti fratelli, ma dopo il suo matrimonio, anziché provvedere all'ostentamento della sposa e mentre gli altri uomini delle famiglie partivano per la pesca, rimaneva ozioso. Quando, al mattino, i cognati si avviavano verso il mare, non riuscivano ad indurlo ad accompagnarli. Tiggak dormiva o s'intratteneva con la sposa fino a sera; e questo suo modo di agire irritava i cognati che gli dimostrarono chiaramente il loro risentimento.

Una notte d'inverno tutti furono destati di soprassalto da un'improvvisa bufera. La burrasca venuta dal nord imperversava tra i sibili del vento. I fratelli della sposa non poterono più uscire per andare a pescare e tutti vissero usando le provviste precedentemente raccolte, finché esse furono esaurite. Ma poiché la bufera imperversava sempre, essi non potevano uscire con i canotti. Tiggak invece uscì affrontando la burrasca di neve e verso sera non era ancora ritornato. I fratelli lo cercarono inutilmente. A notte inoltrata udirono la sua voce che li chiamava e lo videro che si avvicinava - trascinando due foche.

Da allora egli fu di nuovo stimato da tutta la famiglia. Il giorno seguente Tiggak si assentò ancora e durante tutto l'inverno continuò a provvedere il cibo per tutti i suoi. Ma, appena giunse l'estate, lasciò che i cognati lavorassero senza di lui.

Ritornò l'inverno. Il mare era coperto di ghiaccio. Tiggak soltanto sapeva trovare i buchi dai quali uscivano gli animali marini per respirare, ed andava in cerca di foche lontano lontano, di là delle più remote isolette.

Un giorno in cui il vento era mite ed il cielo insolitamente sgombro di nubi, Tiggak aveva stabilito di andare sul ghiaccio coi cognati e volle portare con sé suo figlio adottivo che molto amava e al quale disse: "Oggi devi venire con noi e provarti ad imparare come si pescano le foche".

Giunti alle lontane isolette, egli spezzò il ghiaccio per esaminare lo stato delle acque sottostanti, e disse: "Guardate come le alghe sono spinte verso la terra!"

I cognati videro infatti che la corrente volgendo verso terra era più rapida del consueto. Tiggak pensieroso, soggiunse: "Presto avremo una burrasca. Affrettiamoci a raggiungere la spiaggia".

Gli altri pensarono che ciò non fosse possibile giacché il tempo era calmissimo, ma lo ascoltarono ugualmente e, lasciando le foche già prese, lo seguirono senza ribattere parola. Dopo poco la neve cominciò a cadere sulla cima delle montagne ed appena giunsero presso le isolette, una terribile improvvisa burrasca spezzò i ghiacci.

Tiggak prese il suo figlioletto per mano e si mise a correre seguito dai cognati, ma non arrivarono a raggiungere la spiaggia e rimasero tutti sopra un grande masso di ghiaccio che veniva trasportato dalla corrente verso l'alto mare.

Le onde violente si frangevano contro il masso e tutti tacevano, impauriti. Finalmente uno dei cognati disse a bassa voce: "Tiggak ha fama di conoscere la magia... eppure ora noi andiamo alla deriva sul mare ; tempestoso...".

Tiggak rispose: "Non conosco che una breve canzone nella quale si parla della spuma del mare..." e cominciò a cantare.

Il mare si calmò un poco ed un altro dei cognati disse: "Moriremo tutti di sete se Tiggak non conosce un incantesimo che possa procurarci dell'acqua...".

Egli rispose: "Conosco una breve canzone per avere dell'acqua". Cominciò a cantare, l'acqua zampillò dal ghiaccio in un rivolo iridescente.

Un grosso pesce affiorò a poca distanza dal masso. Tiggak lo guardò e disse: "Se vi sarà fra voi chi avrà fa fortuna di poter saltare a terra, non dovrà voltarsi per guardare il mare finché uno di noi sarà ancora qui, altrimenti il nostro sostegno sarà annientato". Poi levò il capo fissando intensamente un punto del cielo. Il vento cambiò subito direzione e sospinse il masso verso la terra. Gli uomini saltarono uno dopo l'altro sulla spiaggia e quando furono tutti al sicuro, Tiggak disse: "Guardate ora il masso di ghiaccio: esso non è più che spuma del mare...".

Essi ebbero molte avventure su quella terra sconosciuta dov'erano discesi e Tiggak seppe vincere ogni ostacolo

e salvare i suoi compagni da gravi pericoli.

Finalmente disse che era giunto il momento di riprendere la via che conduceva alla loro dimora.

Giunti ad una collina coperta di neve che si alzava vicino al mare, Tiggak si volse verso uno dei suoi cognati e gli chiese:

“Quale fu l’amuleto che scieglesti da fanciullo”?

Questi rispose: “Un pezzo di pelle d’orso”!

Gli altri avevano tutti lo stesso amuleto, meno il fanciullo che disse: “Io presi un osso di uccello per amuleto”.

Tiggak pensò per un istante, e mormorò: “Allora ti poserai sopra di noi”.

Poi si gettò in mare e scomparve lasciando gli altri costernati, ma dopo breve tempo ricomparve trasformato in orso. Fece cadere l’acqua che gli era entrata nelle orecchie e gridò ridendo: “Coraggio! Seguitemi tutti...” e si rituffò nel mare seguito dagli altri che si mutarono immediatamente in orsi.

Ma il figlio adottivo tremava e non aveva il coraggio di buttarsi nell’acqua. Finalmente si decise gettando un piccolo grido, ed uscì dalle onde in forma di uccello.

Gli orsi nuotarono verso il loro paese e quando l’uccellino era stanco di volare si posava sulla testa or dell’uno or dell’altro dei suoi compagni.

Approdarono dopo due giorni nei pressi della loro dimora e appena salito sulla spiaggia Tiggak lasciò cadere la pelle d’orso; anche gli altri ripresero il loro aspetto e si avviarono cantando verso la loro abitazione dove la sposa del mago li attendeva fiduciosa, cucendo per loro abiti e calzature di pelli di renna.

Dopo quella grande prova vissero tutti felici fino alla più tarda età è il buon mago trasmise il suo potere all’amato figlio adottivo.

Bastava infatti che il giovinetto cantasse una canzone perché la più terribile bufera si calmasse. Bastava ch’egli volgesse lo sguardo verso un punto del: cielo perché di là spirasse il vento propizio: così egli fu chiamato Kiprik, figlio di Tiggak, Re dei venti.



Prese a cuore il mio viaggio; scuoiò un bove novenne, ne fece un otre e dentro vi chiuse i venti ululanti; perché Zeus l’aveva fatto custode dei venti e poteva tenerli quieti o incitarli a suo piacimento . . .

(da Odissea, testi Giovanni Monti, disegno Emanuele Diliberto, Nuova Ipsa Editore, Palermo 2010)

Se una barca di vetroresina, passati un certo numero di anni "canonici", possa essere considerata d'epoca è una vecchia diatriba che si trascina da tempo tra fronti contrapposti - Si e NO - entrambi con autorevoli sostenitori e relative tesi pro e contro. Anche su questo argomento Franco Belloni è intervenuto raccogliendo nell'articolo che riportiamo, una sfilza di pareri di noti velisti e progettisti . . . i cui pareri possono ormai anche essere considerarsi d'epoca! (da "Yacht Digest" 1995 n° 70)



MA LA BARCA DI VETRORESINA È D'EPOCA?

di Franco Belloni

Stabilire quando un'imbarcazione da diporto a vela o a motore è d'epoca non è facile. Intervengono fattori emotivi, sentimentali e storici. Il quesito per le barche in legno o in metallo è stato risolto, anche se non tutti sono certamente d'accordo sui criteri adottati. A risolverlo sono state due Associazioni: l'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE) fondata il 1° marzo 1982 (ha avuto come primo presidente Beppe Croce) e l'Associazione Scafi d'Epoca e Classici - Registro Storico Nautico (ASDEC) costituita il 10 dicembre 1987.

In questi ultimi anni è però sorto il problema delle barche in vetroresina, avendo alcuni modelli costruiti con questo materiale ormai superato la soglia dei 25 anni, età sufficiente per l'ASDEC per considerare d'epoca un'imbarcazione. Quindi barche d'epoca in vetroresina?

Noi riteniamo che una barca in vetroresina di venticinque anni (l'età è indicativa e può anche essere aumentata) che si trovi nelle stesse condizioni di quando è stata varata (armamento, interni, attrezzature e scafo) debba essere considerata una barca d'epoca. Riteniamo che il materiale di costruzione sia influente per stabilire questo riconoscimento. Ci sono barche in vetroresina che portano la firma di progettisti come, per esempio, Olin Stephens per i primi Swan, barche che hanno dato inizio a un nuovo ciclo della storia della nautica, diverso certamente da quello precedente, ma certamente non meno degno di essere considerato. Negare il titolo di barca d'epoca a un'unità in vetroresina può portare al paradosso che la stessa unità costruita in legno possa ottenere questo riconoscimento, mentre l'originale in vetroresina no. Può sembrare un esempio forzato, ma è verificabile nella realtà. Nel 1967 Michel Dufour presentava al Salone Nautico di Parigi il primo "Arpege" costruito in vetroresina; nel 1968 il Cantiere Mostes di Genova-Pra espose al Salone di Genova lo stesso Arpege (il "Nina Bobe" con il quale Carlo Mascheroni e Doi Malingri attraversarono nel 1969 l'Atlantico) ma costruito in legno!

Ma cosa ne pensano i velisti e i progettisti da noi interpellati? I pareri sono discordi.

Ai presidenti di AIVE e ASDEC abbiamo chiesto: "Il Regolamento della sua associazione consente a una barca in vetroresina di oltre 25 anni di partecipare ai raduni da voi organizzati o patrocinati?". Giovanni Loffredo, fondatore e presidente dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca, è stato categorico: "No. Lo statuto della nostra associazione non lo permette. Possono partecipare solamente le barche costruite in legno, in acciaio e in ferro".

Più aperto è invece, Gianalberto Zanoletti di Rozzano (foto), fondatore e presidente dell'Associazione Scafi d'Epoca e Classici, che ha così risposto: "Sì, possono partecipare ai raduni da noi organizzati o patrocinati. Se poi il proprietario, socio della nostra associazione, lo desidera, può, se la sua barca raggiunge il 25 per cento del punteggio massimo assegnabile (210) più un punto, ottenere il Certificato e la targa ASDEC".

Diversa la domanda fatta ai velisti e ai progettisti: "Un'imbarcazione a vela o a motore di oltre 25 anni, costruita in vetroresina con la tecnologia del tempo e senza alcun cambiamento ritiene che possa essere una barca d'epoca?".





Il mitico Arpege.

La risposta più *tranchant*, ovviamente negativa, è stata quella dell'architetto Carlo Sciarrelli di Trieste, noto progettista di barche a vela classiche di successo e autore del libro "Lo yacht", la bibbia della storia della barca: "Secondo me - noi la barca d'epoca è quella costruita anche oggi con i valori e i criteri dell'epoca. La qualifica d'"epoca"" è una cosa che merita l'eternità".

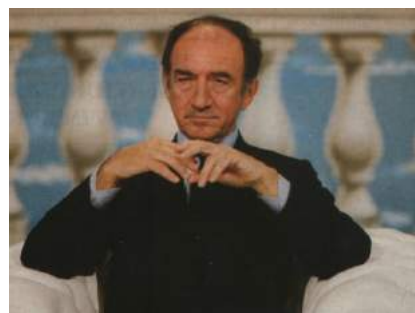
Dell'opposto parere è Gian Marco Borea d'Olmo, fondatore dei "Venturieri", un'associazione che ha il merito di aver portato in giro per i mari di tutto il mondo su barche d'epoca un elevato numero di persone. "Per me - dice

Gian Marco Borea d'Olmo - quello che conta sono le linee della barca e la sua età, quindi una barca in qualsiasi materiale, anche vetroresina, che soddisfa queste due condizioni è d'epoca.

Una barca fatta oggi, seppur con il rispetto delle linee originali, pesi e materiali, è, a mio avviso, una replica. Per quanto riguarda le regate, le barche dovrebbero regatare secondo le formule e i regolamenti con le quali sono state progettate e applicando gli eventuali compensi della classe. Per esempio le classi metriche stazzate secondo la Regola Universale secondo i relativi regolamenti, come pure le barche stazzate R.O.R.C. Naturalmente le regate si dovrebbero correre per barche distinte. Dell'opposto parere è il dott. Gilberto Borromeo Arese, proprietario di barche da regata vittoriose e attivo velista d'altura: "A mio avviso un'imbarcazione di circa 25 anni, costruita in vetroresina, non può considerarsi una barca d'epoca".

In linea, invece, con la nostra tesi l'architetto Ernesto Schiomachen, con studio a Bologna, progettista di barche da regata e da crociera: "Ritengo che, indipendentemente dal materiale, una barca sia d'epoca quando ha raggiunto un certo numero di anni mantenendo tutte le caratteristiche che aveva all'origine, non solo nello scafo ma anche nell'attrezzatura. Il materiale, qualunque esso sia, non ha importanza".

Piero Ottone (foto), giornalista, scrittore, autore di numerosi libri (ricordiamo "L'aliseo portoghese" dove racconta una crociata a Madera sulle tracce del "Corsaro" di d'Albertis), è, con una motivazione storica, per il no: "Il problema secondo il mio punto di vista è generazionale. Considero barche d'epoca quelle costruite dall'Ottocento ai primi anni del dopoguerra, siano esse di legno o di metallo. Le barche di vetroresina, tra cui l'"Arpege" che ho posseduto e per cui ancora oggi nutro un senso di nostalgia, appartengono a un'altra generazione, una generazione che ha avuto i suoi meriti per la diffusione della vela, ma che non può rientrare fra le barche d'epoca".



Abbiamo chiesto un parere anche a Carlo Scognamiglio (foto), presidente del Senato, appassionato velista sin dall'infanzia, campione italiano nella Classe Snipe del 1961, navigatore su "Enteora III" con cui ha vinto una regata della Giraglia nel 1975, campione mondiale della Classe One Ton su "Resolute Salmon" l'anno successivo. "Secondo me per le barche valgono gli stessi principi che valgono per le auto. Superato un certo limite di età sia le auto che le barche sono da considerare d'epoca. Si potrà obiettare al massimo che certi modelli non abbiano valore storico, ma questo è un altro discorso".

Attualmente il presidente del Senato non ha alcuna barca e non pratica la vela. "Mi sento un po' come un calciatore di serie A che quando invecchia non ha voglia di giocare nelle partite del dopolavoro", ci ha detto durante una sua recente visita a Milano.

Come si vede i pareri sono discordi. Invitiamo i nostri lettori a segnalarci le loro opinioni in merito e contribuire così a un civile dibattito.

Quanto può durare una barca in vetroresina? di Stefano Beltrando su Sailing&TravelMagazine

Quanta vita mi garantisce la mia barca in vetroresina? Domanda sempre frequente dal giorno in cui si è costruita la prima barca. Come produzione di massa, è la metà degli Anni 70 che ha visto veramente i primi grossi numeri; è vero, ci sono anche imbarcazioni di fine Anni 60 in questo materiale, ma, a mio avviso, non fanno testo perché per quanto mi è stato possibile vedere, la qualità costruttiva di quelle barche era sempre sopra la media tanto da falsare un regola generale. Negli Anni 90 si diceva che fossero 30 anni la data di scadenza della vetroresina (dove per vetroresina si intendeva sempre fibra di vetro e poliestere), questo portava al 1960 la data fatidica delle prime nate. Nel 2000 avrebbero dovuto quindi morire le barche del 70... ancora troppo poche, però, le barche di quell'epoca per tirare una regola definitiva, però l'allarme cresceva: «Cosa faremo di tutta quella vetroresina?», ci si chiedeva: in Francia, addirittura, si realizzò un progetto pilota per il riciclo dei materiali delle barche, l'allarmismo era a livelli molto alti.

Quindi siamo arrivati nel 2010, anno in cui, guardandosi indietro di 30 anni, avremmo dovuto vedere un infinito cimitero di amate barche, quelle del boom nautico del nord Europa, americano e francese ma ...niente! Quelle di ostinano a galleggiare! Siamo nel 2015 e verifichiamo che la durata delle barche non è strettamente correlata con la data di fabbricazione quanto piuttosto con la qualità della costruzione e la sua manutenzione. Dove per qualità si intende la compattazione e l'impregnazione dei tessuti. Sul mercato ci sono un sacco di barche dalle tipologie più disparate, ma raggruppandole in due modelli tipo, cioè lo Swan 65 e il barchino di sette metri, entrambi degli Anni 70, scopriremmo che: lo Swan (con spessore base del fasciame di 15 mm) che ha subito nel corso della sua vita uno o due cicli epossidici antiosmosi scoppia ancora di salute e il barchino di sette metri (spessore base del fasciame 6mm) se abbandonato per 40 anni in un porto senza alcuna manutenzione sarà praticamente decomposto. Quindi, in realtà, come per auto, case ecc non è l'età anagrafica che determina il tracollo, ma la qualità costruttiva originale più la manutenzione.

L'invenzione del cannocchiale agli inizi del '600 diede una svolta alle ricerche astronomiche, ma solo nel settecento trovò uso negli eserciti e nelle marine e si dovrà attendere la fine dell'800 per poter disporre sulle unità navali di un nuovo strumento ottico maneggevole e soprattutto capace di restituire una visione reale di quanto osservato.

Il Binocolo

1894

di Maurizio Elvetico

Come per il cannocchiale anche il binocolo ha paternità incerta, mentre conosciamo il suo sviluppo e i personaggi, più o meno noti, che lo determinarono.

I primi cannocchiali prodotti (1608) utilizzavano un sistema ottico conosciuto come “ottica galileiana”, così chiamato perché impiegato da Galilei per il suo telescopio, costituito da una lente convessa per l'obiettivo (il gruppo ottico più lontano dall'occhio dell'osservatore) e un oculare (quello più prossimo) a lente concava.

Se ha il vantaggio di una visione dritta (non capovolta), ha l'inconveniente di un ridotto campo visivo e un basso grado di ingrandimento.

Intorno al 1640 viene realizzato un nuovo tipo di cannocchiale che differisce dal sistema galileiano semplicemente nella lente dell'oculare (convessa come l'obiettivo) con un campo visuale superiore, ma con l'inconveniente di immagini capovolte che per essere “raddrizzate” impongono un altro gruppo ottico intermedio. Poiché una lente raddrizzatrice era stata descritta da Johannes Kepler (1571-1630) nel suo “Dioptrice”, edito a Praga nel 1611, il nuovo strumento fu detto kepleriano.

Ben presto i cannocchiali “kepleriani” soppiantarono quelli “galileiani”.

Il cannocchiale fece la comparsa sulle navi solo all'inizio del Settecento quando, per i progressi della metallurgia

iniziati intorno alla metà del '700, si cominciarono a costruire le canne dei cannocchiali con ottone (una lega di rame e zinco) di migliore qualità, indispensabile per ottenere fogli sottili e di spessore uniforme (ne beneficiarono anche gli ottoni “musicali” che prima di allora erano caratterizzati da spesse pareti) e con una finitura superficiale in grado di soddisfare le esigenze dei nuovi strumenti ottici.

I lamierini di ottone venivano piegati su una forma e quindi brasati lungo i bordi. La facile lavorabilità del metallo permetteva di inserire le lenti fermandole con ghiera filettate anch'esse di ottone.

L'ottone, per le sue qualità di durezza e resistenza alla

corrosione, permise così l'introduzione a bordo del cannocchiale. Prima di allora i cannocchiali erano realizzati in legno o in carta avvolta e incollata, eventualmente rivestiti di pelle per una semplice protezione dall'umidità.

Le caratteristiche dei materiali impiegati rendevano precario lo scorrimento delle parti necessario alla messa a fuoco e un uso poco agevole delle sezioni costituenti le versioni portatili.



Cannocchiale con tubo in cartone del 1700.

Il termine cannocchiale fu coniato nei primi anni del '600 dall'unione di canna e occhiale. Lo stesso Galilei, oltre al termine generico di strumento ottico, usa i termini cannone e occhiale.

Binocolo (ingl. binocular) deriva dal latino scientifico binoculus, coniato da un frate intorno alla metà del 1600.

A tali termini va aggiunto quello di telescopio dal greco tele lontano e scopios osservo anch'esso termine del '600.

In italiano, pur se concettualmente identici, vi è una distinzione tra cannocchiale e telescopio per cui il primo si riferisce alla visione di oggetti ordinari, mentre il secondo all'osservazione dei corpi celesti. Gli inglesi impiegano l'unico termine telescope, così i francesi télescope e i tedeschi teleskop.

Certamente la vedetta di Colombo scorse la costa lontana ad occhio nudo e lo stesso fu per Magellano, Diaz, Vespucci e tanti altri navigatori del XVI e XVII sec. Al contrario James Cook ebbe la possibilità di impiegarlo a bordo del HMS *Endeavour*.

Quasi in contemporanea alla produzione dei primi cannocchiali, si comprese il vantaggio di montarne due fianco a fianco per una visione binoculare che permette una superiore acutezza visiva (anche più del doppio), in pratica una maggiore capacità di valutare dettagli della scena, rispetto ad una visione monoculare.

Così, intorno agli anni trenta del XVII secolo furono costruiti i primi binocoli ad ottica galileiana. Successivamente l'ottica kepleriana prevalse su quella galileiana anche nei binocoli.

In verità l'ottica galileiana non è mai stata completamente soppiantata; ancora oggi si trovano binocoli galileiani come i modelli più economici, i binocoli da teatro e le lenti binoculari chirurgiche a basso ingrandimento,



Su una nave dei primi anni del '900.

avvantaggiate dalle minori

dimensioni e della leggerezza non risultando penalizzate da un ristretto campo visivo.

I progressi ottenuti con la cosiddetta Rivoluzione Industriale non si limitarono al miglioramento delle caratteristiche dei materiali, tra cui l'ottone, ma anche a quelle riguardanti le lavorazioni delle lenti e all'introduzione di sistemi di regolazione come il meccanismo a vite degli oculari per una più precisa



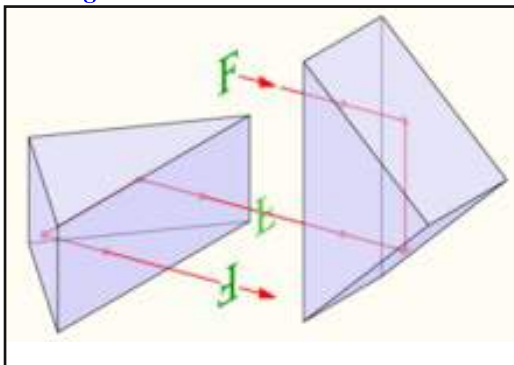
Cannocchiale binoculare in quattro sezioni rettangolari in legno che contengono due piccoli cannocchiali, costruito per Cosimo III de' Medici, dal Cappuccino Chérubin d'Orléans, probabilmente negli anni Settanta del Seicento. (collezioni mediche presso il Museo Galileo di Firenze)

messa a fuoco, ideato all'inizio dell'800 dall'ottico austriaco Johann Christoph Voigtländer (1779 – 1859), fondatore della omonima azienda che nel 1840 costruirà la prima lente per macchine fotografiche. Comunque i binocoli kepleriani, pur validi da un punto di vista ottico, erano pesanti per il gruppo ottico di



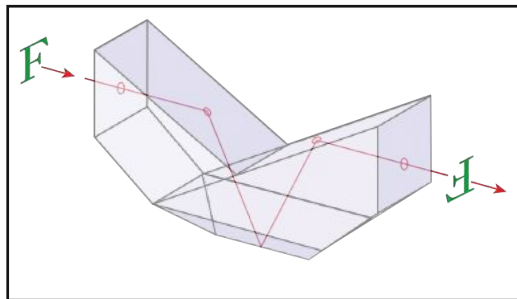
Binocolo kepleriano (detto in inglese twin telescopes) di costruzione francese del 1880 in ottone rivestito in pelle.

Schema del prisma di Porro per invertire l'immagine

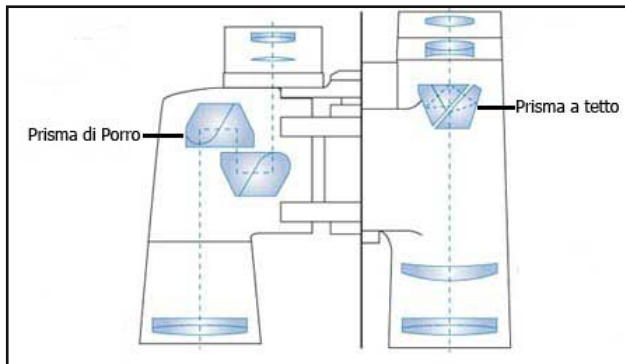


raddrizzamento e soprattutto ingombranti; la loro costruzione era piuttosto impegnativa e per migliorare la registrazione della distanza interpupillare fu aggiunto, nel 1850, un ponte a cerniera tra i due cannocchiali.

Il primo importante e decisivo passo avanti si ebbe con una semplice e originale invenzione di un topografo e costruttore di strumenti di misurazione italiano Ignazio Porro (1801 – 1875).



Schema del prisma a tetto "Abbe-Koenig".



Confronto tra binocolo con prisma di Porro ed uno con prisma a tetto.

L'invenzione, consistente in due prismi invertitori con cui raddrizzare l'immagine dell'obiettivo, fu brevettata nel 1854 quindi acquisita dalla Carl Zeiss, fondata a Jena in Germania nel 1846, che la perfezionò per poi commercializzarla solo nel 1894 che quindi rappresenta la effettiva data di nascita del binocolo moderno.

Nel 1975, a cento anni dalla scomparsa di Ignazio Porro l'Istituto Idrografico della Marina Italiana pubblicò una monografia sull'inventore da cui si può intuire la sua vasta conoscenza teorico-pratica nell'ampio settore dell'ottica.

Partendo dall'idea di Porro, seguirono nuovi sistemi



Binocolo della Zeiss del 1895 con prisma Porro.

prismatici come

quello utilizzato dal francese Achille Victor Emile Daubresse in un suo modello del 1897 che impiegava una coppia di prismi, il primo di una nuova famiglia nota come prismi a tetto (dalla traduzione del termine originario inglese *roof prism*) per la loro caratteristica forma. Si trattava del prisma Abbe-Koenig dei due fisici tedeschi Ernst Karl Abbe (1840 - 1905), partner dell'azienda Carl Zeiss ed Albert Koenig (1871 - 1946).

Come accadde per il cannocchiale anche il nuovo binocolo non ebbe subito largo impiego a bordo. Mentre si idearono nuovi prismi a tetto, si fecero progressi proprio per rispondere alle esigenze di un uso in ambiente marino, quali impermeabilità, anticondensa, per arrivare poi ai più recenti strumenti corredati di traguardi, bussola e telemetro.



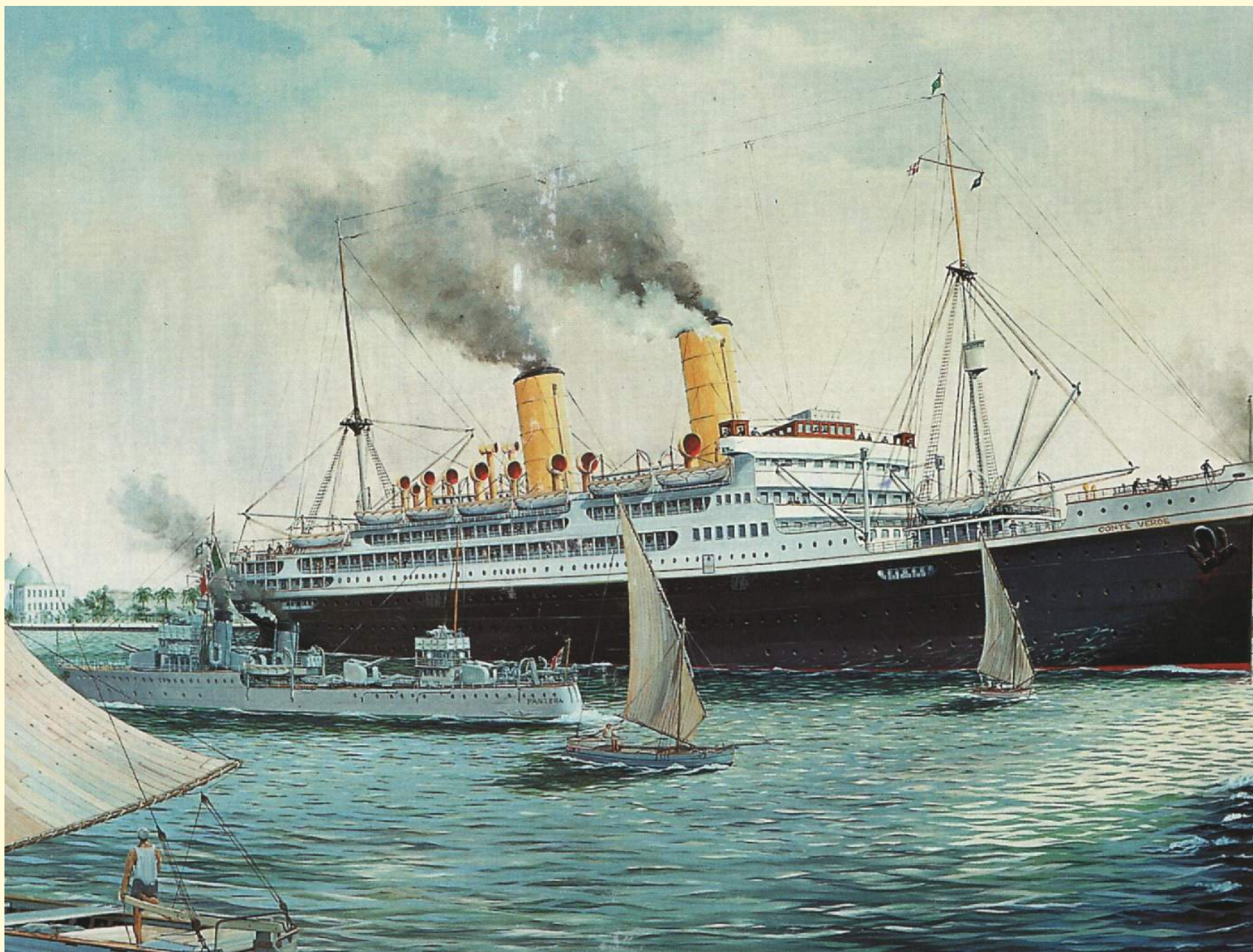
Binocolo da marina degli anni 20 del '900 con prisma a tetto.

Brevi note tecniche sul binocolo

Il primo importante ed immediatamente visibile dato riportato sul corpo dello strumento, è la coppia *ingrandimento-diametro obiettivo*. Così la coppia 10x50, una delle più diffuse nella nautica, è indicativa di un ingrandimento di 10 e un diametro di 50 mm della lente dell'obiettivo.

Il binocolo concentra la luce raccolta dall'obiettivo nella *pupilla d'uscita* (l'oculare), un parametro geometrico ricavabile come rapporto tra il diametro obiettivo e il potere d'ingrandimento (nell'es. $50/10 = 5$ mm). Per la massima raccolta della luce la pupilla di uscita deve essere appena superiore al diametro della pupilla dell'occhio umano che per un uomo di 40 anni è circa 7 mm durante la notte e circa 3 mm durante il giorno, riducendosi con l'età. Infatti la luce che va oltre la dimensione della pupilla umana viene sprecata per l'impossibilità dell'osservatore di poterla raccogliere. Altro dato riportato sul corpo del binocolo è il *campo visivo* (*field* in ingl.), corrispondente alla dimensione trasversale dell'area osservabile ad una distanza normalizzata di 1000 m (es. a 1000 m: 130 m di campo). A volte è espresso in gradi, che possono essere convertiti in metri moltiplicando i gradi per 17,5. Tale grandezza è strettamente correlata alla dimensione dell'obiettivo.

Si ricorda infine che per l'attuale normativa sulla nautica da diporto, il binocolo rientra tra le dotazioni di sicurezza previste per le unità di qualsiasi tipo abilitate a navigare oltre le 12 miglia.



il Conte Verde.