NOTIZIARIO
CSTN
CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA
www.cstn.it

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° 72 | NOTIZIARIO ON-LINE | Agosto 2018

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- STA-Italia (intervista a Giovanni Novi) ..... pag. 2
- La prima edizione della M.S.R. ..... pag. 5
- Ricordo di Mastro Girolamo Palomba ..... pag. 9
- Archivio Fotografico Carbone ..... pag. 13
- Nelson e Togo ..... pag. 16
- Grandi personaggi della vela ..... pag. 20
- Il colosso di Rodi ..... pag. 22
- Il Museo della Barca Lariana ..... pag. 24
- La Ruota del timone - 1703 ..... pag. 27
- Libri in vetrina ..... pag. 31
- Copertine di 100 anni fa ... . pag. 32

EDITORIALE

Questo numero di agosto, per la maggioranza del lettori, coincide con le vacanze di Ferragosto. Ci piace pensare che molti lo leggeranno tra un bagno e una gita in barca o magari durante una lunga navigazione. Inoltre abbiamo per Voi una sorpresa: entro la prima decade di Agosto riceverete un numero speciale come quello realizzato per Natale scorso che è stato anche prodotto con una minima spesa in forma cartacea per i richiedenti. Si tratta di un racconto inedito, scritto apposta per il Notiziario che a giudizio della Redazione non meritava di essere pubblicato spezzettato in varie puntate. BUONE VACANZE A TUTTI E BUONA LETTURA.

(Museo Navale di Madrid)

Hanno collaborato: ***Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Paolo Maccione, Giovanni Novi, Paolo Rastrelli, John Ripard, Carlo Rolandi, Silvestro Sannino, Paolo Alberto Timossi.***

L'idea di fare un'intervista a Giovanni Novi, Cavaliere del Lavoro, affermato imprenditore genovese, velista, Presidente dello Yacht Club Italiano (1987/1997) ed affezionato lettore del nostro Notiziario, ci è venuta spontanea davanti ad una foto del 1996 che lo ritrae sulla nave scuola "Vespucci" con l'amico Ammiraglio Angelo Mariani, Capo di S.M. della Marina mentre firmano l'atto costitutivo della STA-I, la sezione italiana della SAIL TRAINING ASSOCIATION (STA) organizzazione internazionale per l'addestramento velico dei giovani con sede nello Hampshire - Regno Unito e diffusa in 29 Paesi del mondo.

SAIL TRAINING ASSOCIATION (STA)

UN'ORGANIZZAZIONE CHE TANTO HA FATTO E CHE MOLTO PUÒ ANCORA FARE PER LA GIOVENTÙ

D. *Dottor Novi Lei, insieme all'Ammiraglio Mariani (come testimonia la bella foto d'epoca) è stato fondatore della STA-Italia della quale è stato anche Presidente dal 1996 al 2003 nonché vicepresidente Sail Training International. Chi meglio di Lei può raccontare ai nostri lettori come e perché si è ritenuto opportuno creare la sezione italiana?*

R. *Mi sono occupato delle Tall Ships sin dal 1983 quando ero Vice Presidente dello Yacht Club Italiano, quando la STA-I non esisteva ancora. Per nove anni mi dedicai, insieme a Louis Lobato, ex Sindaco di Lisbona, e rappresentante delle STA Portoghese, ad organizzare la Columbus Race che si è svolta nel 1992. Le navi provenienti dal Nord si riunivano a Southampton, quelle da Est a Genova. I due gruppi confluivano a Cadice per poi proseguire insieme a Portorico, New York, Boston e Liverpool.*

D. *Quanti giovani e quante barche parteciparono ?*

R. *Più di cento velieri appartenenti a Marine Militari, Fondazioni e armatori privati. I giovani imbarcati, tutti al di sotto dei 25 anni, furono più di 5.000.*

D. *Non vi fu nessun incidente? In questi mesi di regate andò tutto liscio?*

STA ITALIA

R. ***Solo tre incidenti: due ragazze cadute in mare nella tappa Cadice New York e subito recuperate ed un'operazione di peritonite di cui fu protagonista il medico del "Pogoria" che nelle tratta Boston Liverpool si fece accompagnare con un gommone a bordo di un piccolo yacht. L'infermo fu operato in modo così brillante che a Liverpool dove l'aspettavano due ambulanze e alcuni medici, scese da bordo con le sue gambe. Il medico del Pogoria fu poi naturalmente premiato.***

D. ***La STA non fa scuola vela, ma scuola di "marineria". Quale è il pieno significato di questa***
R. ***affermazione statutaria?***
Come tutte le STA nazionali, fa scuola di marineria nel senso che insegna veramente a navigare su velieri d'altra epoca o anche yachts moderni, giovani che si arrampicano sugli alberi e sui pennoni anche in piena tempesta, aiutandosi l'uno con l'altro. Tutte le ragazze ed i ragazzi che hanno partecipato hanno sempre detto che la loro sperienza è stata indimenticabile.

D. ***Come è stata accolta e come si è sviluppata in Italia la STA?***
R. ***Sull'esperienza di quanto aveva fatto lo YCI nel mondo delle Tall Ship, è stato creato un apposito organismo, la STA-Italia che si è aggiunto alle STA nazionali già esistenti, australiane, canadesi, inglesi ecc.***

D. ***Quale è la situazione attuale di STA nel nostro Paese?***
R. ***La STA-ITALIA, come le altre istituzioni internazionali, partecipa al grande raduno estivo che a seconda degli anni si svolge in Nord Europa, in Nord America, nel Mediterraneo o in Estremo Oriente. Inoltre la STA-ITALIA svolge un'attività di insegnamento ai propri giovani sui velieri/yachts che privati o Marina o Fondazioni mettono a disposizione.***

D. ***Fin dalla sua costituzione, la STA-Italia ha utilizzato imbarcazioni messe a disposizione dalla Marina Militare e da privati. Coltiva ancora l'ambizioso progetto di costruire almeno una piccola unità a vele quadre per avvicinare i giovani al mare. Lei pensa che questo sogno è ancora realizzabile?***
R. ***Devo dire che ad onor del vero, la nave "Italia" che appartiene ad una fondazione della Marina Militare e dello YCI svolge questa funzione, anche se per motivi economici non appartiene direttamente alla STA-Italia ma con essa collabora. Nave Italia, come tante altre del Nord Europa, imbarca anche disabili appassionati di mare.***

D. ***A proposito di disabili può dirci come si organizzano le altre nazioni?***
R. ***Il Regno Unito ha fatto costruire un apposito veliero a tre alberi con delle rotaie in coperta a cui si agganciano le carrozzelle e con cuccette che si possono alzare ed abbassare. I Danesi hanno un bellissimo veliero su cui fanno navigare il 50% ragazzi non vedenti ed il 50% vedenti. Anche le navi non appositamente attrezzate accettano sempre ben volentieri giovani portatori di handicap.***

D. ***Perché ha abbandonato la Presidente della STA-I nel 2003?***
R. ***Per due motivi. L'impegno era notevole per uno come me che lavorava, in secondo luogo ho sempre pensato che la rotazione di persone alla presidenza di istituzioni come questa fosse necessaria. Lasciai anche nel 2005 la carica di Vice Presidente della STA International, avendo nel 2004 assunto la Presidente dell'Autorità Portuale del Porto di Genova.***

Momenti di vita a bordo.

Dall'album dei ricordi di STA-Italia.

Scoperto dal talent-scout Giovanni Iannucci, un altro Ufficiale di quello che è stato lo squadrone velico dello S.V.M.M. onora con i suoi ricordi il nostro Notiziario: è l'Amm. di Sq. Paolo Alberto Timossi. Dopo aver frequentato l'Accademia Navale negli anni 1956-60, Corso "Cicloni", inizia la sua interessante attività velica nel 1960 con la regata Cannes–Ischia su "Artica II", skipper il C.F. Mario Bini; nel 1961 lunga crociera oceanica, la prima del "Corsaro II", e regata Los Angeles-Honolulu, skipper il C.F. Straulino; varie brevi crociere con il "Corsaro II" a favore di studenti e frequentatori della Centro Velico di Caprera; nel 1966 ottava campagna del "Corsaro II" Sidney-San Diego, skipper il Capitano di Corvetta Mario Di Giovanni; nei 1968 Middle Sea Race, skipper il Capitano di Vascello Piero Bernotti; nel 1982 regata Garibaldina Quarto-Talamone-Marsala. Dopo vari imbarchi e comandi su Dragamine, Corvette, Fregate e Cacciatorpediniere, da Ammiraglio, Comandante della terza Divisione Navale, Vice Comandante del Nato Defence College. Benvenuto Ammiraglio tra i collaboratori del Notiziario CSTN.

1968 - La prima edizione della Middle Sea Race

PAOLO ALBERTO TIMOSSI

La Stella Polare in regata alla prima Middle Sea Race. Avanti, lo Stromvogel

La partecipazione alla prima edizione di questa regata, che fu per me anche il primo incontro con la *Stella Polare*, venne dopo ripetute esperienze sul *Corsaro II*, prima ed indimenticabile quella con l'allora Capitano di Fregata Straulino, che portò l'equipaggio alla Transpacifica Los Angeles – Honolulu del 1961, dopo un lungo trasferimento oceanico.

Alla Middle Sea Race, nella sua prima edizione del 1968, era designato skipper il Comandante Bernotti che, per motivi del suo incarico, non poté portare la barca a Malta. Fui io, designato Ufficiale in Seconda, ad assumere il comando e condurla da La Spezia a La Valletta. Bella e tranquilla navigazione con una sosta ad Anzio, dove imbarcò l'Ammiraglio Dequal, allora Direttore di Marivela, lo Sport Velico della Marina Militare, che sbarcò a Catania.

L'Ammiraglio, che mi fa piacere ricordare, era stato mio Comandante sul *Vespucci*, nella crociera del 1963 nei Caraibi, ed io ero Capo Reparto Marinai, nonché uno dei tre capi guardia in navigazione che si alternavano sui banchi di quarto. Conservo un magnifico ricordo di quella crociera che il Comandante Dequal rese per gli allievi della prima classe emozionante e memorabile, facendoli navigare in pieno Atlantico e facendoli arrivare a Kingston, in Giamaica, a vela con le lance del Vespucci. Il mio ricordo del Comandante fu all'epoca solo appena offuscato dal fatto che dopo cena c'era un tavolo di bridge al quale, oltre a lui, sedevano il Direttore di Macchina, il Medico di bordo, che non avevano turni di guardia, ed il quarto invitato ero io che invece ne avevo e che malgrado l'imperizia venivo invitato, sacrificando gran parte delle poche ore di sonno rimaste. Ovviamente, un rifiuto non si confaceva ad un modesto Sottotenente di Vascello.

Arrivato a Malta il Comandante Bernotti, che mi sollevò dal comando della *Stella Polare*, facemmo gli ultimi preparativi per la partenza della Middle Sea Race che fu data dalla sede del Royal Malta Yacht Club, allora a Gzira,

nella bella sede dello storico, settecentesco Fort Manoel (Sopra). Con una bella partenza, iniziammo il periplo della Sicilia ed isole minori in senso orario, percorso che alcuni anni dopo fu invertito, come è ancora oggi, per allontanare dall'arrivo l'alea delle correnti dello Stretto di Messina.

Tempo splendido ed anche un bel vento portante che ci accompagnò nelle prime centosessanta miglia fino al giro di Lampedusa ed a Pantelleria, poi cominciò a diminuire gradualmente ed a Capo San Vito eravamo in bonaccia piatta, una bonaccia persistente che rimase per due intere giornate. *Stormvogel* e noi sempre in testa, ma con tutti gli altri, più piccoli di noi, che ci avevano raggiunto ed era chiaro che sarebbe stato ormai difficile, se non impossibile, batterli anche in tempo compensato.

La situazione meteo fu giudicata dai meteorologi "Del tutto imprevedibile ed eccezionale, in quanto mai in queste acque si verificano tali calme in questo periodo dell'anno." Noi, oltre a due giorni di faticaccia per il continuo cambio di vele per guadagnare solo qualche decina di metri, dovemmo affrontare anche un problema "logistico": viveri fatti per meno giorni pressoché finiti ed acqua da bere e lavarsi in strettissima economia. Arrivammo a Malta con una linea "slim" da fare invidia!

Dall'analisi ufficiale della regata, riportata sotto, risulta che ci piazzammo quinti nella classifica generale in tempo compensato – i quattro classificati prima di noi erano tutti molto più piccoli – e primi nella prima classe, avendo battuto l'unico nostro avversario, lo *Stormvogel*.

MIDDLE SEA RACE 1968 R. M. Y. C. ANALYSIS

JOSIAN

BARADA

SANDETTIE

STELLA POLARE

STORMVOGEL

PEDLAR

YANDA

DREAM of HOLLAND — RETIRED AT PANTELLERIA

A – DATE/TIME of PASSAGE. B – DISTANCE OFF. C – WIND DIRECTION, FORCE, SEA STATE: ROUGH, MODERATE, SLIGHT, CALM. D – ELAPSED TIME, POSITION ON ELAPSED TIME. E – CORRECTED TIME, POSITION.

Analisi ufficiale della regata

Il Comandante Bernotti ci lasciò subito dopo l'arrivo, dovendo ritornare ai suoi doveri d'ufficio e, prima di partire, mi lasciò un graditissimo dono di grande utilità per un timoniere, un berrettino da baseball dall' ampia tesa che consente, solo abbassando la testa, di non bagnarsi gli occhi con gli spruzzi, inevitabili di bolina.

Io riassunsi il comando ed ebbi l'onore di ricevere da Sir Francis Chichester il premio per il primo posto nella prima classe – eravamo solo in due e la *Stella Polare* aveva battuto lo *Stormvogel* in compensato – ed un altro premio per un motivo indecifrabile sull'analisi dei risultati

(Nelle foto seguenti: Sir Francis Chicester premia il vincitore, John Ripard, Skipper del "Josian", ed il Tenente di Vascello Timossi, Ufficiale in Seconda e Navigator della "Stella Polare").

Dopo il pranzo di gala e la premiazione, una breve sosta a Malta e di nuovo in mare per tornare a La Spezia. Mi attendeva il primo comando su navi grigie – un dragamine ad Ancona. Alla partenza venne in banchina a salutarci l'Ammiraglio Taglietti del comando NATO che era allora a Malta e mi avvertì, cosa che già sapevo, che il tempo era in netto peggioramento. La sera dopo, mentre eravamo in navigazione, ricevetti l'ordine di entrare a Messina perché l'Ammiraglio Comandante MARISICILIA voleva parlarmi. Arrivato, mi ormeggiai in mezzo ai Dragamine e mi presentai all'Ammiraglio che mi chiese se ero a conoscenza delle condizioni meteo fuori dello stretto. Risposi che lo ero e che la barca era preparata ad affrontarle. Non fece altri commenti e mi lasciò andare. Tornato a bordo

presi una buona mano di terzaroli, feci preparare yankee e trinchettina ridotti, con l'equipaggio una cena tranquilla come non avremmo avuto per vari giorni seguenti e la mattina partimmo.
Ma la mia testimonianza della prima Middle Sea Race finisce qui.
Roma, 2 luglio 2018

MIddle Sea Race 30 Novembre 1968. "JOSIAN" di bolina verso la vittoria. Al timone il proprietario John Ripard.

ROLEX MIDDLE SEA COMPIE 50 ANNI! (Fabio Colivicchi su Saily.it)
La Rolex Middle Sea Race del prossimo 20 ottobre celebra i 50 anni di storia della regata. Dalla prima nel 1968, ne sono state disputate 39 edizioni. L'obiettivo di battere il record di iscritti (122) che resiste dal 2014. Ci sarà lo Swan 36 che vinse la prima edizione, e il supermaxi *Nikata* (35 metri), la più lunga. Se avete mai pensato di fare questa regata, vi spieghiamo perché il 2018 può essere l'anno giusto!
La 39ma Rolex Middle Sea Race partirà il prossimo 20 ottobre 2018. Quella di quest'anno sarà l'edizione che coincide con i 50 anni dalla nascita della grande classica offshore del Mediterraneo, per il Royal Malta Yacht Club (RMYC) l'occasione per rilanciare l'evento. Il circolo ha infatti deciso di anticipare le iscrizioni, e si è dato l'imperativo di cercare di battere il record di iscritti (122) stabilito nel 2014
LA PRIMA EDIZIONE NEL 1968: 8 BARCHE - Nel 1968 al via della prima Middle Sea Race si presentarono 8 imbarcazioni. La regata e il club organizzatore hanno fatto molta strada in questi 50 anni. "Questo è un anno importante per la Rolex Middle Sea Race e per il Royal Malta Yacht Club - dice il Commodoro Godwin Zammit - Siamo tutti cresciuti molto da quel 1968, oggi la regata richiama stabilmente un numero di barche intorno a 100 da ogni parte del mondo. La capacità di ospitare sistematicamente una flotta così globale è la prova della forza del RMYC e delle straordinarie caratteristiche del percorso che contiene sempre molte sfide marinare."
Volendo festeggiare la ricorrenza, il club sta pianificando iniziative e risorse per sottolineare la ricca storia della regata, delle barche e dei velisti che ne sono stati protagonisti, nonché il fascino dell'appuntamento che coinvolge tutta l'isola di Malta. "Vorremmo che l'occasione fosse ricordata con qualcosa di indelebile nella memoria - è il parere di Georges Bonello DuPuis, uno dei membri del comitato organizzatore - "Il nostro primo successo è stato assicurarci la partecipazione di *Josian*, lo Swan 36 che vinse la prima edizione della MSR, avendo come skipper il nostro attuale presidente John Ripard. Oggi *Josian* è di un armatore italiano, Eugenio Alphandery, che si è detto entusiasta di riportare la barca sul luogo della sua famosa vittoria." Rivedere Josian e Ripard nella Marsamxett Harbour sarà uno dei momenti emozionanti della Rolex Middle Sea Race di quest'anno.

Nell'anno in cui ci accingevamo a celebrare il Cinquantenario del varo del veliero "San Giuseppe Due" di Giovanni Ajmone Cat, da Torre del Greco ci giunge la triste notizia della morte di Girolamo Palomba, mastro d'ascia dell'omonimo cantiere, che è stato il principale artefice nella costruzione del veliero che per primo ha portato il tricolore in Antartide. Il prof Silvestro Sannino, noto studioso ed autore di numerose pubblicazioni, ha scritto per il notiziario on-line "DL News Letter" di Decio Lucano un impareggiabile ricordo di mastro Girolamo e del "San Giuseppe Due" che per gentile concessione dell'autore e dell'editore pubblichiamo.

GIROLAMO PALOMBA MAESTRO D'ASCIA, ARTISTA DELLE FORME DI CARENA, una lezione memorabile.

SILVESTRO SANNINO

Torre del Greco può annoverare con orgoglio il maestro d'ascia Girolamo Palomba tra i figli benemeriti che hanno reso onore e lustro alla città nel campo delle costruzioni navali. Girolamo era nato nel 1927 in una famiglia il cui capostipite, il trisavolo Giuseppe, si industria nelle costruzioni navali in legno a metà '800.

Era l'epoca in cui nella città del corallo si armavano fino a 400 coralline, feluche attrezzate per la pesca del corallo sui banchi della Sentinella, di Trapani, di Alghero, della Galite...

Ciascuna corallina aveva un equipaggio di otto-dieci uomini ed i larghi marciapiedi delle vie marine della città vesuviana fungevano da cantieri navali aggiunti a quelli della spiaggia del porto. Se si considerano ancora le maestranze impegnate nelle costruzioni di naviglio nuovo, quelle adibite ai lavori di rimessaggio, ai *segantini* che preparavano il legno per ricavare ossature e fasciame, ai maestri velai, agli addetti alle reti (i *rezzinielli*) etc., si può ben capire la dimensione dell'attività legata alla pesca del corallo. I cantieri Palomba estendono la propria attività ad altre tipologie di navi, da carico e da diporto, con dimensioni che superano le 300 tsl (tonnellate di stazza lorda).

Girolamo (**foto**) prende il diploma di Ragioneria ma la sua mente, il suo pensiero non erano rivolti tanto alla partita doppia bensì alle forme di carena da realizzare per le esigenze del tipo di nave. Egli aveva, come dirà Giovanni Ajmone Cat, l'istinto per le costruzioni navali ed interpretava il ruolo del maestro d'ascia nel senso più classico del termine. Ogni carena nuova da pensare, progettare e realizzare doveva soddisfare precisi requisiti di idrodinamica navale, di robustezza dello scafo, di ambiente confortevole e sicuro in tutte le condizioni meteomarine. La scelta del legname più adatto per le singole strutture, la stagione del taglio degli alberi, la loro segatura, la stagionatura, la sagomatura, l'assemblaggio, la chiodatura in legno, il calafataggio costituivano operazioni che richiedevano sapienza, attenzione, esperienza. La soluzione della forma ottimale di carena scaturiva anche da una stretta cooperazione tra armatore e costruttore.

Bisognava tradurre in progetto esigenze specifiche emergenti da un ragionevole compromesso tra condizioni di esercizio, operative ed esperienza empirica.

IL MAESTRO D'ASCIA NELLA STORIA

L'attività del maestro d'ascia ha origini remote che si perdono nella notte dei tempi. La letteratura ci indica il primo maestro d'ascia, Argo, il costruttore dell'omonima nave pilotata da Tifi verso la lontana Colchide per la conquista del Vello d'Oro. Argo si avvale dei preziosi consigli di Atena, dea della sapienza. Ma pure Ulisse fa un lavoro da maestro d'ascia quando costruisce la sua skedia (che non è una zattera!) per lasciare l'isola di Ogigia della bella ninfa Calipso e dirigersi alla sua Itaca. Le forme di carena sono già evolute, frutto di un progresso plurimillenario che l'uomo ha costruito con l'osservazione, con l'ingegno, con la pratica nautica. Eppure quelle forme sono sempre in evoluzione. Tucidide ci informa che i Corintii erano maestri nella marineria ed Aminocle introdusse la *triera*, nave da guerra, diversa da quella da carico, con requisiti specifici. Ma la costruzione della nave non è affidata solo all'occhio esperto del maestro d'ascia; essa si basa su un progetto che prevede la corretta impostazione delle strutture dello scafo a partire dalla chiglia, come indica Platone in una celebre similitudine in cui paragona le forme della nave a quelle della vita e specifica che per realizzare una carena è necessario un progetto; pure Aristotele parla di progettisti navali (*arkitectones*) eletti dal popolo ateniese. I Cartaginesi, eredi dei Fenici, avevano raggiunto un livello avanzato nella marineria come si può desumere dalla dislocazione del loro arsenale e dal fatto che indicavano le costole con lettere dell'alfabeto. E' un primo esempio di lavoro industriale in serie. I Romani, popolo di agricoli, da una nave catturata ai Cartaginesi appresero molti segreti e durante la prima guerra punica, come ricorda lo storico Polibio, furono in grado di costruire una flotta di 220 navi in soli tre mesi impiegando legno poco stagionato. Nel periodo antico si costruiscono navi capaci di trasportare oltre 500 persone più il carico di grano (la nave *Siracusana*, la nave dello storico Flavio Giuseppe, la nave di San Paolo, la nave *Iside* del poeta Luciano...). I maestri d'ascia avevano il *know-how* per realizzare giganti del mare con dislocamenti di circa 2000 tonnellate. Durante le grandi scoperte geografiche si rese necessario realizzare navi di piccolo pescaggio e molto manovriere, come la caravella. Il maestro d'ascia con l'ausilio del pilota navigatore realizzava forme di carena e sistemi di velatura tali da rendere possibile la manovra sui bassi fondali, nei fiumi e stringere il vento fino ai 40° - 50°. I maestri d'ascia portoghesi, Lavanha e Oliveira, nel XVI secolo fanno largo uso della geometria Euclidea per tracciare le forme della nave e fornire regole per il calcolo della stazza. Molta attenzione viene posta alla stagionatura del legname anche per preservare lo scafo dalla terribile *teredo navalis* nei lunghi viaggi in mari tropicali. Colombo nel quarto viaggio ebbe gli scafi bucati e dovette "far costa" in Santa Gloria, baia della Giamaica, ove rimase arenato fino all'arrivo dei soccorsi invocati da Diego Mendez e Fieschi. La nave *Victoria*, nel primo giro del mondo durato tre anni non ebbe problemi di tarli da *teredo navalis*. Nel XVII si assiste ad una rapida evoluzione nelle competenze di tecnologia navale dei costruttori di navi. In meno di un secolo si passa dalla fase del carpentiere, che opera senza calcoli e senza piani, con metodi puramente empirici; segue la fase dei costruttori che impiegano piani e regole geometriche ma senza calcoli. Si approda infine alla fase degli ingegneri che progettano e costruiscono con disegni e calcoli matematici. Il maestro d'ascia si distingue dal semplice carpentiere perché è in grado di tracciare piani di costruzione da cui ricavare le dimensioni degli elementi della carena e dello scafo in generale, alberatura e velatura compresi. In questa categoria si può collocare il nostro maestro Girolamo Palomba.

IL *SAN GIUSEPPE DUE*

II sito dei Cantieri Palomba riporta numerose costruzioni in legno fatte per armatori di varie regioni. Ma tra le "creature" di Girolamo un ruolo speciale, privilegiato spetta al *San Giuseppe Due*, una magnifica feluca attrezzata con vele latine, la prua rinforzata da una lastra di acciaio ed un motore ausiliario di 120 cavalli. Essa fu costruita nel 1968 per l'armatore Giovanni Ajmone Cat, figlio di Mario, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica durante la seconda guerra mondiale. Giovanni proviene dagli studi classici e da una laurea in Scienze Agrarie ma ha una gran passione per il mare, un'attrazione istintiva per esso, che lo porta a fare esperienze su gozzi che trasportavano pozzolana. Educato a una visione epica della vita, nella sua Anzio concepisce una barca in grado di navigare gli oceani, lo Stretto di Drake perennemente tempestoso e giungere in Antartide. Nella sua mente coesistono Io stimolo all'impresa nautica ed una finalità di ricerca scientifica. Sceglie i Cantieri Palomba per realizzare il suo proposito e qui incontra il maestro Girolamo con il quale stringe un rapporto di collaborazione di carattere tecnico nautico connotato della più genuina arte marinaresca che si trasformerà in un sodalizio culturale di profonda umanità e stima reciproca, sempre vivificato e rinforzato durante il loro arco esistenziale. Il Com. Ajmone Cat produce schizzi di ogni particolare della feluca che sottopone al vaglio di maestro Girolamo; espone le esigenze operative di un viaggio lungo e difficile e si cercano le soluzioni più adeguate. La traduzione di idee, di studi e di esperienze porta al risultato di una nave dalla linea elegante, robusta, capace di scivolare lungo i pendii delle onde lunghe (sweìl) e di assorbire i rovesci di "green water" del mare incrociato. Gli spazi interni sono concepiti in modo da fornire sicuro riparo dai movimenti di rollio e beccheggio e dagli sbalzi di temperature dei mari antartici. Girolamo Palomba segna nel suo brogliaccio, con cura e precisione, gli elementi geometrici della carena, dello scafo, dell'attrezzatura e delle manovre fisse e volanti. Un modellino in scala completa Io studio propedeutico. Sono dati frutto di un progetto che trova la sua versione definitiva non senza avere esaminato tutti gli elementi e le esigenze che il caso speciale imponeva. Dopo una serie di intoppi, che non mancano mai in imprese del genere, il *San Giuseppe Due* molla gli ormeggi il 27 giugno 1969 con destinazione Antartide. La rotta seguita è quella tipica sin dai viaggi di scoperta: Isole di Capo Verde luglio, Rio de Janeiro novembre 1969, Buenos Aires dicembre e fino a luglio 1970; in settembre a Stanley nelle Falkland, in novembre in Ushuaia nel sud Argentina e poi lo Stretto di Drake per approdare in dicembre a Deception in Antartide. Dopo una serie di operazioni e misure di campo

magnetico terrestre il *San Giuseppe* cambia l'equipaggio troppo stanco e saluta i pinguini a fine febbraio 1971. La feluca tocca Stanley, si ingolfa a est con sosta all'isola di S. Elena, quindi l'isola Ascensione e poi Dakar ed infine Anzio nel novembre 1971. Durante il viaggio Ajmone Cat fu in costante contatto con maestro Girolamo per risolvere i problemi tecnici sorti in itinere. Il *San Giuseppe Due* ritorna in Antartide nel 1973; in seguito naviga nell'Atlantico in diversi viaggi. Viene anche utilizzato come nave scuola dagli alunni dell'ITN di Torre del Greco e nei 1992 partecipa alla Gran Regata in onore di Cristoforo Colombo. In quella occasione ebbi modo di fornire alcuni strumenti nautici del tempo ed impartire semplici lezioni di nautica delle scoperte all'ufficiale di rotta miss Frances Havens che tenne un diario di bordo con le osservazioni fatte. Il Com.te Ajmoiie Cat, che nel frattempo aveva conseguito il titolo di Capitano, mi invitò a partecipare alla regata ma problemi di famiglia mi impedirono di fare l'interessante esperienza.

Un episodio significativo e simpatico a corollario di questa nota sul maestro d'ascia. Alla fine degli anni '80 visitai la nave punica conservata nel museo di Marsala. Rimasi colpito dal particolare incastro operato sui due pezzi della chiglia per conservare la necessaria robustezza. Si trattava di una imparellatura con una feritoia tra le parti nella quale si inseriva un cuneo che veniva spinto con vigorosi colpi di martello. In un incontro con Girolamo Palomba gli esposi la soluzione ed il maestro d'ascia, con il suo solito sorriso cordiale, mi invitò a vedere un tratto di chiglia di una sua nave in rimessaggio che mostrava l'incastro identico a quello della nave punica del III secolo a.C. Come vede è una soluzione che adottiamo normalmente e che chiamiamo "chiave" disse semplicemente mastro Girolamo, che da pochi giorni ci ha lasciato.

Un pensiero costante di maestro Girolamo era quello di realizzare corsi professionali di maestri d'ascia per invogliare i giovani a seguire la via di un'arte che se assistita da attitudine e convinzione può dare molte soddisfazioni sul piano professionale e tenere viva una tradizione di lunga e nobile navigazione antropologica. Si è sempre in tempo per fare qualcosa di buono; intanto un suo pronipote ha raccolto l'eredità ed ora affianca il nonno cap. Giuseppe nella conduzione dei Cantieri Palomba.

Torre del Greco 12 luglio 2018

L'SOS lanciato dal "Mattino" poco meno di due anni fa è stato raccolto: l'archivio fotografico Carbone vivrà e soprattutto chi è appassionato di storia e d'immagini d'epoca legate al mare, dal porto alle navi, dai pescatori alla balneazione, dalle barche alla vela sportiva e ai club nautici . . . potrà accedere ad un unico ed autentico tesoro che se salvato e diffuso può davvero onorare Napoli e la sua straordinaria storia.

L'ARCHIVIO FOTOGRAFICO CARBONE SCOPRE LA VELA

TRA 500.000 NEGATIVI RICONOSCIUTI PATRIMONIO e "BENE DI PARTICOLARE INTERESSE STORICO E CULTURALE" DA PARTE DEL MINISTERO DEI BENI CULTURALI.

PAOLO RASTRELLI

Parlando di Vela, e solo a questa vogliamo e possiamo riferirci, Napoli non conosce la sua storia. Non si spiega diversamente, infatti, come mai con i tanti primati che la Città vanta su questa materia molto pochi sono i napoletani, e tutti esclusivamente di una certa veneranda età, che ne sono a conoscenza.

Elencarli tutti è impossibile, ma ne ricordo soltanto tre particolarmente significativi che è impossibile non saperli:

- a Napoli nel 1873 viene fondata la Società della Regate, una delle prime d'Italia, la prima sul mare;
- Napoli oggi è l'unica città italiana ad avere cinque club nautici ultracentenari ancora in attività: Circolo Remo Vela "Italia" (1889), Reale Yacht Club Canottieri Savoia (1893), Lega Navale Italiana (1900), Club Nautico (1903), Circolo Canottieri Napoli (1914);
- Napoli è l'unica città italiana ad essere stata sede di una Olimpiade della Vela (1960).

Primati sui quali altre città del mondo hanno saputo creare svolte epocali per il proprio territorio.

La scoperta dell'Archivio fotografico Carbone, un tesoro inestimabile, potrebbe essere un altro importante primato, sperando che si riesca a portarlo avanti e non lasciarlo fermo dopo averlo finalmente messo in moto.

In rappresentanza del Centro Studi Tradizioni Nautiche nello scorso mese di giugno, insieme all'amico Sergio Pepe, socio del "Savoia" cultore e conoscitore della storia velica napoletana e non solo quella, sono stato a visitare l'archivio Carbone in via Toledo a Napoli.

Siamo stati accolti con estrema cortesia da un'appassionata e dinamica giovane signora, Letizia Del Pero, che movendosi con perfetta padronanza tra un grande schermo e un mega scanner, ci ha portato a navigare - beatamente - in un mare d'immagini relative ai più grandi eventi della vela (Olimpiade, campionati del Mondo, Europei, nazionali, riunioni, eventi e cerimonie locali . . .) che Napoli, "stadio del vento", ha sempre ospitato nella sua lunga storia. Accanto ai campioni nostrani abbiamo ritrovato i più grandi campioni del mondo.

Mezzo secolo di vela grazie agli scatti di Riccardo Carbone, un fotografo cronista particolarmente attento e impegnato a cogliere aspetti, fatti e personaggi di una città internazionale e sotto molti aspetti unica.

Con un'operazione di finanziamento collettivo (*crowdfunding*) alla quale hanno già aderito oltre 250 persone sono stati raccolti i fondi per mettere in sicurezza i negativi, acquistare i contenitori adeguati per conservare gli stessi negativi e acquisire nuovi scanner per iniziare l'attività di digitalizzazione e catalogazione delle foto. Delle 500mila immagini presenti nell'Archivio Carbone finora sono state rese visibili poco più di 10.000. La catalogazione e la digitalizzazione sono fatte da pochi volontari. L'azione intrapresa deve continuare e il sostegno di tutte le persone sensibili non può mancare come dichiara Letizia Del Pero anche a nome dei corresponsabili Giovanni Nicois e

Renato Carbone, figlio di Riccardo.: “Quello che Riccardo ha lasciato in eredità a tutti noi è un luogo magico e in gran parte ancora inesplorato, un viaggio nel tempo, negli sguardi, nelle emozioni, spesso nei luoghi che oggi non esistono più.

Si tratta di un patrimonio di inestimabile valore, per tutti e di tutti, che è stato salvato da morte certa grazie ad una prima campagna di crowdfunding.

Lo scorso anno noi dell’**Associazione Riccardo Carbone** desideravamo di poter un giorno realizzare un catalogo online aperto a tutti. Dopo un anno il desiderio si è avverato e già sul nostro sito si possono vedere online le prime 5.000 immagini.

Riceviamo decine di richieste ogni giorno da parte di persone che ci chiedono di aprire altre *scatole della memoria*. Abbiamo quindi deciso di chiedere aiuto a chi ama Napoli, a chi ama la storia, a chi ama la memoria. Abbiamo bisogno del Vostro aiuto. Vogliamo rendere disponibili a tutti le centinaia di migliaia di immagini dell'Archivio Fotografico Riccardo Carbone.

Abbiamo già salvato i negativi ed avviato la digitalizzazione dell'intero Archivio; con il nostro impegno siamo già ad oltre 5mila immagini. Con il Vostro aiuto possiamo completare l'opera: parliamo di 500mila fotografie!!! I soldi raccolti saranno interamente utilizzati per la digitalizzazione dei servizi fotografici; con l'obiettivo che ci siamo fissato contiamo di riuscire a mettere online circa 1500 servizi fotografici”.

Visitando il sito **www.archiviofotograficocarbone.it**, estremamente chiaro e preciso, è possibile avere tutte le informazioni utili per documentarsi e scegliere la forma preferita per finanziare, anche con una piccola cifra, il progetto “adotta un servizio” ed essere così ricompensato con la stampa in formato 20x30 di una tra le foto digitalizzate e vedere aggiunto il proprio mone in calce al servizio adottato.

Va dato merito all’amico Sergio Pepe di aver puntato un riflettore sull’archivio Carbone per quanto riguarda la vela. Così in occasione del recentissimo 125° Anniversario della fondazione del Reale Yacht Club Canottieri Savoia, divenuto benemerito dell’Associazione Archivio Fotografico Carbone adottando un sostanzioso “servizio”, i Soci. ma anche i comuni appassionati di vela, hanno potuto visionare nella serata commemorativa dell’evento, alcuni preziosi filmati realizzati con inedite immagini degli anni ’50.

Onore al Savoia che ha aperto un’importante finestra sul mondo della storia della vela napoletana.

RICCARDO CARBONE (1897-1973).

Primo fotoreporter a Napoli, da dilettante a collaboratore del "Mattino". Ha raccolto con ordine certosino, appuntando per ogni rollino data ed evento, centinaia di migliaia d'immagini che sono da sole una storia unica e irripetibile. il bianco e nero dei negativi esalta i chiaroscuri, la definizione e la nitidezza degli scatti dove la monocromia diventa colore.

Il suo archivio, custodito dal figlio Renato, raccoglie circa 500mila negativi e migliaia di stampe e lastre di vetro dove sono immortalate le fasi storiche e politiche del Novecento napoletano e italiano dagli anni '30 agli anni '70. Documentazione realizzata nel corso di oltre trent'anni di collaborazione tra il fotografo e "Il Mattino" di Napoli. Si tratta di una ricchissima, ed in massima parte ancora inesplorata. fonte iconografica per la ricostruzione della storia non solo di Napoli ma dell'intero Paese.

Dal 2015 si è formata l'**Associazione Riccardo Carbone** - ONLUS con l'intento di salvaguardare il fondo fotografico e di renderlo disponibile online per la libera consultazione.

L'archivio fotografico Carbone ha ottenuto il riconoscimento di "bene di particolare interesse storico e culturale" da parte del Ministero dei Beni Culturali.

Riccardo Carbone e la sua Rolleiflex e sulla sua lucente Laverda . . . in tempo per immortalare una gara.

1946 Napoli. I Soci del "Savoia" affollano la banchina di S. Lucia per salutare l'arrivo da Genova dell'8 metri S.I. "Miranda III" nuovo acquisto del Circolo.

Ringraziamo l'Archivio Carbone per aver gentilmente concesso la pubblicazione delle foto che accompagnano l'articolo. Si consiglia di visitare il sito www.archiviofotograficocarbone.it sostenendo l'archivio ed adottando un servizio fotografico: troverete nuove emozioni.

Due grandi ammiragli, uno inglese l'altro giapponese, messi a confronto da un sagace scritto dello storico Jack La Bolina: Horatio Nelson (1758-1805) e Heihachirō Togo (1848-1934). Esattamente un secolo divide le grandi battaglie che sono state la gloria dei due grandi ammiragli: Trafalgar (1805) e Tsushima (1905). Eppure, in epoche tanto diverse e con percorsi di vita per nulla combacianti, i due personaggi hanno entrambi un unico ideale: "Il mare fu ad entrambi comune, paterno maestro, che ama solamente chi lo ama". (da "Lega Navale" settembre 1905)

NELSON E TOGO

Con questo titolo il distinto pubblicista, nostro amico e collaboratore Jack La Bolina pubblica nella Nuova Antologia un'interessante studio, del quale crediamo opportuno presentare ai nostri lettori un sunto.
Egli comincia col raffrontare la giovinezza dei due ammiragli:
"Tra i giovinetti che il governo giapponese mandò in Europa a studiare l'arte di vincere, mercè le armi moderne, trovo Heihachiro Togo, nato a Kagoscima, nella provincia di Satsuma, quella che ha dato al paese la maggior parte dei suoi uomini di pensiero e dì azione.

Horatio Nelson prima della battaglia di Trafalgar (dipinto 1854 by George Lucy Good)

"Corre giusto un secolo tra l'anno in cui nacque in un borgo del Norfolk, di gentil seme oriundo di Scandinavia, Orazio Nelson, e l'anno in cui vide la luce nell'estremità dell'arcipelago Heihachiro Togo, da famiglia di Samusai: e un secolo intercede fra le due giornate tragiche di Trafalgar e di TsuShima. Spogliatosi del nativo Kimaro, ma non delle due spade di Samurai, per entrare nella Scuola navale di Tokio, il giovinetto vi compì il tirocinio di studi e poscia fu mandato a perfezionarsi in Inghilterra nel Nautical college del Tamigi. Ne tornò armato di tutto punto per combattere le sante battaglie della patria. Non v'è notizia di tempeste nella vita di Togo tra il ritorno in patria e la guerra cinese. In ciò la sua vita differisce dalla vita di Nelson, che provò le amarezze dell'umana ingiustizia. Il mare fu ad entrambi comune, paterno maestro, che ama solamente chi lo ama.

"Penso al comandante Nelson, caduto in disfavore nel 1787 per avere colla consueta tenacia osteggiate le malversazioni e le frodi dell'amministrazione navale; i suoi più sviscerati amici e le lettere di lui lo dipingono a! vivo. Tra il 1788 e il 1792, quattro anni di ozio increscioso: scavar buche nel proprio giardino, fucilare ogni tanto una pernice, educare un levriero alla corsa, accompagnare ai bagni la moglie, tutto ciò non bastava davvero a spegnere nelle sue arterie la febbre di gloria che lo divorava. Oh! l'appello disperato dell'uomo conscio del proprio valore quale è contenuto nella chiusa di una lettera diretta all'Ammiragliato; eccola testualmente: "Se le loro signorie si compiacessero di darmi un guscio di noce in comando, ne sentirei tutta la gratitudine".

Heihachirō Togo il vincitore di Tsushima

"Penso poi alla sua esclamazione: *Post nubila Phoebus*, quando il 30 gennaio 1792 l'Ammiragliato gli spedì le lettere di comando della *Agamemnon* da 64 cannoni, e l'ordine di partire per il Mediterraneo, per quel mare che ha inspirati tanti poeti e che era riserbato alla sua

conquista. Oh! quell'*Agamemnon*, brutto, mediocre camminatore, poco robusto e male armato, rimarrà pur nondimeno nella mente di Nelson come l'impareggiabile vascello, ed i suoi uomini come altrettanti ammirabili eroi".
Tale deve essere anche oggi per Togo il *Noniwa*, l'incrociatore protetto di cui nel 1894 ebbe il comando e col quale aprì gli atti di guerra in un'occasione memorabile.
Jack la Bolina viene quindi alle grandi battaglie che sono la gloria dei due grandi ammiragli, e pone di fronte Trafalgar e Tsushima.
"Nel maggio del 1803, l'Inghilterra ha 41 ammiragli, 32 vice-ammiragli, 50 contrammiragli: tra tutti sceglie, per affidargli il più geloso comando, Orazio Nelson. Non guarda all'anzianità ma al merito. Eppure ha molti generali di mare d'incontestata celebrità. Duncon è ancor vivo, e gli allori di Campedown non sono appassiti. Vivo è Keith, tal maestro del Mediterraneo, che pel primo ha riconosciuto e messo in opera la stupenda posizione strategica della Maddalena, oggi chiave nelle nostre mani dell'alto Tirreno. Vivo Troubridge, dal cuor di quercia, e sir Sydney Smith e sir Borlax Warren, tutti insomma cui il Mediterraneo è famigliare. Ma ciò nondimeno l'Inghilterra richiama dalla villa di Merton il suo marinaio impareggiabile".
E nell'ottobre del 1903 il Mikado (che pure aveva Ito, vincitore allo Yalù, e Kaminiura, l'educatore dei giovani capitani di torpediniere, che tutti oggi ammirano), chiamò a sè Togo e gli affidò il comando supremo delle forze del Mar Giallo. Qui vi è da imparare che l'anzianità deve avere un semplice valore amministrativo e nulla altro.
L'egregio scrittore prosegue: "Fisso col pensiero sul Mediterraneo, Mare nostrum, indagherò (auspici Nelson e Togo), le origini logiche delle due vittorie solenni e finali per cui ambidue sono le figure rappresentative della conquista di un mare interno.
"Quali gli antecedenti di Trafalgar? vadansi a rintracciarli in Abukir. "Noi siamo una banda di fratelli". Così Nelson, sebbene ferito, scrive per spiegare l'ardore collettivo dei suoi ufficiali e la vittoria conseguita. Col tempo quella banda di fratelli si spezzerà; saranno tutti ammiragli e spazzeranno dai nemici d'Inghilterra i mari più lontani; si riformerà con elementi più giovani, ma sempre fraterni.

La battaglia di Trafalgar in un dipinto del 1836 di William Clarkson Stanfield

"E quando il 10 maggio 1805 i segugi britannici avranno riconosciuto le orme dei cinghiali di Francia e di Spagna; e comincerà dalla baia di Lago la caccia affannosa, tutte le doti che l'ardore feconda, che la perduranza nutre, che la cupidigia di gloria acuisce, la squadra di Nelson le paleserà durante la corsa sfrenata

attraverso l'Atlantico. Nulla importa che i vascelli sian logori, le alberature oscillanti, le vele consunte, gli equipaggi stanchi e decimati. I cuori dell'ammiraglio, dei capitani e degli equipaggi battono all'unisono. È la banda dei fratelli che governa le navi.

Non un sol consiglio di capitani tra il 10 maggio ed il 21 ottobre; ma in quelle lunghe navigazioni frequenti gli scambi di pranzi tra Nelson ed i suoi comandanti per comunicar il mutuo pensiero circa la battaglia ambita come premio a fatiche sopportate.

"Il 28 settembre, quando il *Victory* raggiunse al largo di Cadice la squadra salita a 28 navi di linea, era la vigilia del quarantesimo settimo compleanno di Nelson. Il giorno dopo, ammiragli in sott'ordine e comandanti si recarono a visitarlo; ed egli spiegò loro il proprio piano di prossima battaglia.

"La dimane il tocco di Nelson, o piano d'assalto, venne comunicato alle singole navi della squadra. Ma con tanto ardore di cuore quanta freddezza di cervello! Per timore che Villeneuve e Gravina sappiano che il nuovo comandante in capo ha raggiunto la squadra, conscio dell'enorme valore della segretezza, Nelson si fa precedere dalla fregata *Euregalus* che porta una lettera a Collingwood con un ordine di non rendere gli onori al *Victory.*

"E il 18 Nelson scriveva sul suo diario le fredde parole: "Tempo bello, vento ai levanti: le squadre alleate non possono aver tempo migliore per prendere il mare". E il domani, alle 9 e mezzo del mattino, di vascello in vascello ripetevasi il segnale delle vigilanti fregate, la sperata notizia: «Il nemico esce dal porto". Oramai i cuori erano aperti a ricevere dall'animo dell'eroe l'ultimo avvertimento.

"L'Inghilterra attende che ogni uomo faccia il suo dovere".

I precedenti di Tsushima.

Una rappresentazione dell'anno 1905 della disastrosa (per la Russia) battaglia di Tsushima, dove 2/3 della flotta russa è stata distrutta.

"Nell'ottobre del 1903 al vice-ammiraglio Heihachiro Togo fu, per scelta diretta di S. M. l'Imperatore, affidato il comando della squadra permanente, su cui principiò subito l'allenamento per la guerra col tiro al bersaglio,

La "Victory" di Horatio Nelson a Trafalgar.

interrotto appena dalle esigenze del servizio. Poi un bel mattino le forze navali misero la prora fuori per ignota destinazione. La stampa l'ignorò sempre: niuno tradì il segreto.

E mentre tra Russia e Giappone si negoziava. Togo intesseva la trama della campagna, formando quella base volante alle Isole Elliot che è stato uno dei segreti delle replicate vittorie giapponesi. Seguendo il retto criterio de! concentramento delle forze, perché, un pugno chiuso è più robusto che la mano aperta, tenne tutte le forze con sè, e fuor di vista delle due coste.

" ... Tsushima è il colmo dello sforzo graduale ed ascendente di una virtù che si è andata accumulando durante quindici mesi di esercizio continuato, e cristallizzando sino ad acquistare la durezza del diamante. Non è che, sotto codesta condizione di durezza insuperabile, che si può ridurre a mercè in quarantasette minuti un nemico più numeroso ed architettonicamente più forte, sebbene insufficientemente agguerrito. Ricordo che Trafalgar durò circa quattro ore.

"Ma se il compito di Togo, al pari di quello di Nelson, è stato agevolato dall'eccellenza dei loro subordinati, pur rimane all'ammiraglio il merito altissimo di aver armonizzato i propri criteri coll' indole del nemico. Quel-l'uomo del lontano Oriente sembrò conoscere la storia, che è la madre della tattica, come pochi la conoscono. Eccone la prova lampante.

La corazzata "Mikasa" a bordo della quale si trovava l'ammiraglio Togo durante la battaglia di Tsushima.

"Nel consiglio di guerra del marzo 1801, dinanzi a Copenaghen, mentre il piano di azione di Nelson non trovava favore, perché temevasi l'arrivo della squadra russa e svedese in soccorso ai danesi, Nelson troncò le obbiezioni, esclamando : "Meglio; se i nemici saranno più numerosi la vittoria sarà più facile", e spiegò come, assalendo le teste di colonne delle squadre riunite, ne avrebbe confuso la manovra in modo inesprimibile. È la manovra di Tsu-shima. Ma vi è anche di più. Nelson aveva i suoi criteri speciali riguardo ai nemici eventuali, desumendoli sempre dall'osservazione diretta. Diceva: "Stringetevi addosso ad un francese, ma contro un russo manovrate". Ed infatti la lentezza di manovra dei russi in mare od in terra è nota. Ora qual'è stata la caratteri-stica di Togo nella guerra presente? Manovrare largo contro la testa di colonna, schiacciandola col fuoco rapido e preciso".

Per ricordare Franco Belloni, indimenticabile promotore e sostenitore del "Centro Studi" e partecipe entusiasta alle vita del Notiziario fino a pochi giorni prima della sua dipartita, continuiamo su ogni numero a riproporre uno dei suoi caratteristici articoli pubblicati sulle più importanti riviste del settore nautico. Sono due le motivazioni che ci spingono: un profondo sentimento di gratitudine e per cercare di riempire in qualche modo il grande vuoto che ci ha lasciato. I suoi scritti sulla storia della vela e su i personaggi che hanno fatta grande questo nostro amato sport sono pietre miliari. Questa volta proponiamo ai lettori il profilo di un grande timoniere ed armatore, Max Oberti, olimpico e vincitore dei più prestigiosi trofei mondiali.
(da "Arte Navale" aprile/maggio 2006)

ALLA COPPA DI FRANCIA

FRANCO BELLONI

Cinquanta anni fa, 13-19 luglio 1956, Max E. Oberti con il 5.5 metri SI *Twins VII* vince a Creux-de-Genthod sul lago di Ginevra a pochi chilometri dalla città omonima, la Coppa di Francia. Messa in palio a Brest nel 1891 dal Comité du Yacht Frangais, è il più importante trofeo delle classi metriche prima di passare nel 1953 ai 5.5 metri SI.

SOPRA, MAX OBERTI CON LA MOGLIE VALERIA

Per la prima volta nella sua storia la Coppa di Francia si disputa nelle acque interne e altrettanto per la prima volta la Coppa viene assegnata al primo classificato dopo cinque prove e non più al vincitore di tre prove come nel passato. Avversari della barca italiana in questa 36a edizione lo svizzero *Ylliam XI* di André Firmenich con al timone Louis Noverraz, uno dei più noti timonieri delle Classi metriche e conoscitore alla perfezione del lago di Ginevra, e il francese *Pherousa* di Edouard Michel. Abbiamo seguito la regate insieme a Benardino Baglietto, il costruttore della barca italiana progettata dal fratello Vincenzo Vittorio, e nel corso delle cinque prove si sono altérnate due giornate di delusione con altrettante di entusiasmo e con un susseguirsi di emozioni nell'ultima prova. Le prime due prove sono vinte da *Ylliam XI* e da *Pherousa*, mentre *Twins VII* in entrambe è terzo. "La barca non cammina, - ha più volte ripetuto Oberti alla fine delle prime regate - speriamo nell'arrivo delle nuove vele dall'America". Nella terza e quarta prova affermazione di *Twins VII* quando finalmente Oberti usa le nuove vele finalmente arrivate. Quanti viaggi all'aeroporto di Ginevra !

Per l'alternarsi dei due avversari nelle posizioni, alla fine della quarta prova, i tre concorrenti sono a pari punti. La quinta regata è decisiva, ma è nell'ultimo giro che si gioca tutto. "Nel lato di poppa - scrivemmo allora - che porta all'ultima boa del percorso, quella di Tannay, il francese prima e lo svizzero dopo impegnano l'italiano che è superato. Alla boa di Tannay, passa primo il francese seguito dallo svizzero e dall'italiano: tutti e tre gli scafi in meno di 90". Ultimo lato, il vento è cessato del tutto. Il francese bordeggia a terra e poi al largo seguito dallo svizzero, il nostro invece fa un bordo a terra e inizia poi un bordo lungo la costa. A un certo momento soffia una leggera brezza da nord, lo svizzero mette lo spinnaker imitato dal francese, ma non portano molto, mentre l'italiano è sempre terzo in una zona di bonaccia. Giunge finalmente un leggero filo di vento da terra e anche a bordo di *Twins VII* mettono lo spinnaker: porta abbastanza bene e la scafo cammina. Il distacco diminuisce, supera gli avversari e si avvicina al traguardo, ormai ha vinto la regata e la Coppa di Francia. Bravissimi!".

Con la vittoria di *Twins VII* - equipaggio Max E. Oberti, Carlo Maria Spirito e Antonio Carattino - è la terza volta che una barca italiana, le due precedenti sono state il 10 tonnellate *Artica* del Duca degli Abruzzi a

Il "Twins VII" (costruzione Baglietto) di Max Oberti vincitore a Sandhamn della "Coppa d'Oro"... (vedi articolo nell'interno)

Marsiglia nel 1902 e l'8 metri SI *Bona* di Haroid Y. Rosasco a Cannes nel 1938, vince la Coppa di Francia.

Max E. Oberti non è nuovo a queste affermazioni internazionali. Nella sua lunga carriera di velista, iniziata alla fine degli anni Venti e terminata nel 1967, ha praticamente vinto tutte le coppe internazionali più importanti con i suoi *Twins*, uno dei quali, il *Twins XIV*, ha continuato a gareggiare ancora dopo il ritiro di Oberti con al timone Giuseppe Zucchinetti classificatosi quinto all'Olimpiade di Melbourne.

Le grandi affermazioni di Oberti iniziano nel 1953. In quell'anno con *Twins VI* a Grahára Helsinki in una finale con un vento che sfiora i 18 metri al secondo si afferma riportando la Coppa in Italia, da dove era partita nel lontano 1938 quando l'8 metri SI svedese *Ilderìm* la vinse a Genova e vani erano stati in tentativi nel 1939 e 1947 di *Pinuccia* di Angelo Rizzoli.

II sogno di Max E. Oberti è. però, la conquista della Coppa d'Oro (Scandinavian Gold Cup) donata nel 1922 dal Nylandska Jaktklubben, dapprima per i 6 metri SI e dal 1953 per i 5.5 metri SI. Oberti. per quasi trentanni, è ossessionato dal desiderio di vincere la Coppa. Nel 1928 è a Sandhamn (Stoccolma) con *Twins II*. nel 1933 con *Twins III* e nel 1935 con *Twins IV* a Hankö Oslo e nel 1939 a Helsingfors con *Twins V.*

Dopo la Seconda Guerra mondiale nel 1954 va a Marstrand i Göteborgi con *Twins VI*. Finalmente nel 1955 a Sandhamn (Stoccolma) con *Twins VII* la realizzazione del sogno, la grande vittoria: la Coppa d'Oro è sua. Suoi compagni d'equipaggio sono Giuseppe Canessa e Antonio Carattino.

Max Oberti, Fino Canessa e Antonio Carattino, l'equipaggio vincitore della Coppa d'Oro

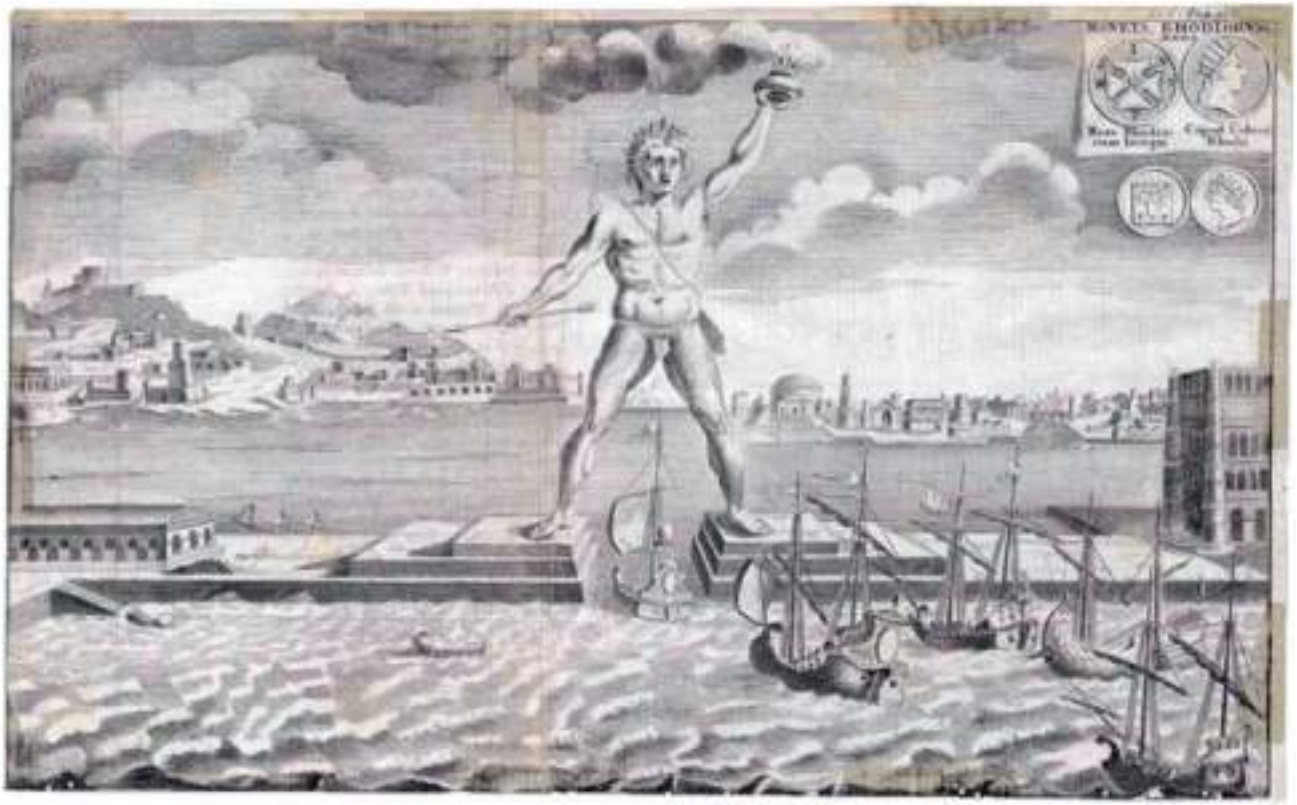
La carriera sportiva di Max E. Oberti è una delle più splendide cui un velista possa aspirare. Per limitarci alle grandi vittorie ricordiamo: cinque Coppa d'Italia, una Coppa di Francia e una Coppa d'Oro. "Diventerete certamente un gran timoniere in campo europeo" predisse Virginie Hériot, la grande velista francese vincitrice della medaglia d'oro all'Olimpiade del 1928 ad Amsterdam con l'8 metri SI *Alle VI*, nel consegnarli nel 1932 a Cannes la Coupé Virginie Hériot che Oberti aveva vinto battendo con il 6 metri SI *Twins III* la barca della stessa Hériot, *Petit Aile*.

MITI E LEGGENDE

Quando non esistevano i moderni mezzi di comunicazione, televisione, films e cartoni animati di ogni genere, la fantasia dei ragazzi era alimentata dalla lettura dei libri e dalle illustrazioni che li accompagnavano. Chi non ricorda le Sette Meraviglie del Mondo e il Colosso di Rodi? Quale ragazzo di allora avendo la piacevole fortuna di arrivare dopo una lunga navigazione nell'accogliente porto dell'isola non immagina di trovare all'ingresso la mitica statua? La realtà, invece, è un po' diversa e la dove si poggiavano i piedi del colosso . . .
(dalla rivista "Lega Navale" marzo 1909)

IL COLOSSO DI RODI

A.MOSCHINO



Giaceva in mezzo all'Arcipelago un'immensa e pestilenziale palude, quando il Dio del Sole, Apollo, con i suoi ardori svaporando l'acqua, da esse fece emergere una lussureggiante pianura, e tanto bella la trovò, che esortò gli Dei perché a lui la concedessero e la facessero sua. Nè i suoi voti furono vani. Videsi allora ricoperta quella terra, sorta di tratto di mezzo al mare, di ricca vegetazione, e tanto s'abbellì, che fu chiamata l'isola di Rodi, il che vuol dire l'isola di Rasa.

Nata per volontà d'un dio e da questo protetta, Rodi ben presto divenne la più potente isola mercantile dell'Arcipelago, e potè vantare immense ricchezze.

Dicesi perfino che una volta fosse stata irrigata per ordine di Giove con una pioggia d'oro.

Bella, ricca, potente, non poteva non muovere l'appetito dei popoli vicini, in quel tempo in cui si cercava qualunque pretesto per impossessarsi della roba altrui. Molte, infatti, furono le lotte che dovette sostenere per conservare la sua indipendenza; ma una sopra tutte memorabile fu quella contro il re e valente guerriero Demetrio.

Consapevole però questi della fermezza e del valore di quei piccolo popolo, pensò poterne venire in possesso soltanto assediandolo con un forte numero di soldati. Ma invano si adoperò parecchi mesi.

I Rodiani erano sempre pronti a difendersi e mai vinti dai disagi dell'assedio. Infine Demetrio, stanco di quella inutile perdita di tempo, e meravigliato della costanza di quella minuscola isola, scese a patti e, volendo

attestare la sua stima, donò loro gli argani stessi, di cui si era servito per combatterli
Fu veramente incredibile questa loro resistenza contro un re sì potente e valoroso, e tanto ne rimasero meravigliati essi stessi, che giudicarono in ciò esservi stato l'intervento del loro fondatore e protettore Apollo. Per cui con unanime voto venderono le macchine da guerra loro regalate da Demetrio, ricavandone la bella somma di 300 talenti (circa lire 1.700.000), per innalzare al loro dio un magnifico monumento. Era in uso allora erigere delle statue, cui davasi il nome di colosso o per la loro straordinaria grandezza, che non permetteva abbracciarle interamente a colpo d'occhio, o per il nome del loro primo artefice, che chiamavasi Coleto.
Questo uso vollero seguire anche per rendere omaggio al loro dio; ma per fargli una cosa degna idearono una statua immensa, che avrebbe dovuto sorpassare tutte quelle esistenti e non essere superata da nessuna posteriore. Ed invero, sia per la sua perfezione che per la sua grandezza, il Colosso di Rodi è rimasto unico nella storia.
Esso sorgeva all'entrata del porto. Due piedistalli enormi a forma di torre, avevano le loro basi nel mare e distavano tra essi di dodici metri. Il Colosso, divinamente lavorato, rappresentava Apollo colle gambe aperte, posando i piedi sulle due terri, ed avendo nella mano destra alzata una lanterna che serviva da faro. Alto quaranta metri, fra le sue gambe potevano passare le più grandi navi a vele spiegate.
Al passare vicino a Rodi non si poteva fare a meno di essere soggiogati dalia grandezza di questo custude della città, e di formarsi una idea della ricchezza e della potenza di essa.
A portare a fine questo meraviglioso lavoro per ben 12 anni e, cioè, dal 300 all'anno 288 avanti Cristo, vi pose mano il famoso Carete di Lindio, giudicato il solo capace di tanto.
Ma. purtroppo, anche quest'imponente parto dell'arte umana doveva perire, e con una precipitazione oltre ogni dire. Erano appena trascorsi 66 anni dacché si ergeva fiera sull'onde l'immagine del dio, quando un forte terremoto la rovesciò.
Non mancarono tentativi per ricostruire il caduto colosso, e Ptolemeo offrì a tal uopo persino tremila talenti. Ma tutto fu indarno, ed il colosso restò ancora per un pezzo su quelle rive a destare una melanconica ammirazione dei viaggiatori.
Si racconta che Commodo, preso da strapotente vanità, abbia fatto cambiare la testa d'Apollo con la sua.
Sotto l'impero di Costante, nipote d'Eracle, Rodi, mantenutasi per tanti secoli forte ed indipendente, finì per cadere in mano dei Turchi. Fu allora che il califfo Osman, 672 dopo C., fece vendere il colosso che, ridotto a pezzi, impiegò ben più di 900 camelli per essere portato via.
E così è che neppure di questa meraviglia ci resta più alcuna traccia.

Il porto della capitale dell'isola di Rodi è uno dei più antichi della storia della Grecia e sembra essere stato costruito dai Cretesi.
Secondo diversi studi, inoltre, pare che il porto di Mandraki fosse il luogo esatto in cui venne eretto il Colosso di Rodi, una delle 7 meraviglie del mondo antico.
Qui troviamo oggi le due famose colonne che controllano l'ingresso del porto sui due lati: entrambe presentano, nella parte superiore una statua in bronzo, in stile italiano, raffigurante un cervo. Le statue sono un'importante simbolo della città, e si trovano nel punto in cui un tempo poggiavano i piedi del Colosso.

Ci sono segnali indicativi che aprono il cuore alla speranza! Sembra che qualcosa si muova anche in Italia, il bel Paese sempre trascurato e disattento in materia di storia e conservazione dei beni culturali soprattutto quelli legati al mare o lago che sia. La riapertura dopo 18 lunghissimi anni a Pianello Lario del "Museo della barca lariana", la crteatura di Gianalberto Zanoletti, è una bella realtà. Ne parliamo volentieri e doverosamente grazie all'amico, nautical journalist, Paolo Maccione direttore del web magazine "Barche d'Epoca e Classiche" che ci ha autorizzati a pubblicare, testo e immagini, del suo dettagliato reportage. Una visita virtuale per visionare il filmato sul musei con i suoi tesori è consigliato a tutti: www.museobarcalariana.it.

Riaperto dopo 18 anni il Museo della Barca Lariana
Un museo unico al mondo

Dopo una chiusura durata 18 anni, domenica 15 luglio 2018 ha riaperto il Museo della Barca Lariana di Pianello del Lario, nell'alto lago di Como. Una collezione unica al mondo per importanza e vastità, composta da oltre 400 barche e migliaia di oggetti. Presente all'inaugurazione anche GianAlberto Zanoletti, storico fondatore del Museo e per quasi un trentennio Presidente dell'Associazione Scafi d'Epoca e Classici.

PAOLO MACCIONE

Domenica 15 luglio 2018, dopo 18 anni di chiusura forzata, ha riaperto ufficialmente sul Lago di Como a Pianello del Lario il Museo della Barca Lariana, una collezione che non ha eguali al mondo per importanza e vastità. In oltre 9.400 metri quadrati di sale e magazzini e su 8.000 metri quadrati di parco sono conservate più di 400 imbarcazioni e migliaia di documenti legati alla storia della navigazione lariana, in parte ancora da esporre nelle sezioni che verranno aperte nei prossimi anni. Oltre 300 persone hanno assistito all'inaugurazione. La struttura, almeno per il momento, non è ancora totalmente fruibile, ma l'importante è che la rotta sia stata tracciata. Oggi è comunque operativa una sala polifunzionale fino a 250-300 posti che ben si adatta ad essere impiegata per convegni, eventi privati e corporate, cene, cocktail e matrimoni e in futuro verranno aperti anche

un ristorante e una caffetteria a lago. Ai discorsi del Sindaco di Pianello del Lario Dino Giucastro, di Ferdinando Zanoletti (Segretario Generale del Museo e figlio del suo Fondatore) e Roberta Lamperti (Direttore Marketing del Museo), sono seguiti la benedizione e il taglio del nastro che ha dato il via alle visite in anteprima della nuova struttura. La cerimonia si è chiusa con un aperitivo musicale fronte lago.

GIANALBERTO ZANOLETTI, LO STORICO FONDATORE

Presente all'inaugurazione anche il 75enne GianAlberto Zanoletti, storico fondatore nel 1982 del Museo nonché presidente per 27 anni dell'ASDEC, l'Associazione Scafi d'Epoca e Classici fondata a Milano nel 1987. La festa è stata soprattutto per lui, un autentico visionario che oltre trent'anni fa ha cominciato a raccogliere in una vecchia filanda a Pianello del Lario scafi di ogni genere e tipo. Tutti lo hanno voluto salutare come in un'interminabile processione. In questa occasione GianAlberto, costretto da qualche anno su una sedia a rotelle che non gli impedisce comunque di "comunicare con lo sguardo", era circondato dall'affetto dei figli Ferdinando e Alberta e dai nipoti Angelica, Carola, Beatrice e Riccardo. Sarà proprio questa squadra, insieme ad altri stretti collaboratori, che in futuro si farà carico di mantenere in vita quello che è stato già definito uno dei più importanti siti mondiali di marineria tradizionale.

LE CARATTERISTICHE DEL MUSEO

QUESTI IN SINTESI I NUMERI DEL MUSEO:

Quasi 200 barche a remi e gondole e quasi 50 barche da pesca e caccia

Più di 100 motoscafi fuoribordo e circa 100 motoscafi entrobordo da turismo
Circa 40 motoscafi entrobordo da corsa e circa 80 barche a vela
3 barche a remi da contrabbando
Il più antico battello del Lago di Como, 6 imbarcazioni militari e 4 barconi da lavoro
Quasi 300 motori fuoribordo e 80 motori entrobordo
Migliaia di oggetti attinenti la costruzione e l'uso delle barche, oltre a centinaia di registrazioni, diapositive, libri, riviste e più di 3.000 fotografie.

GLI ORARI DI APERTURA

Il Museo della Barca Lariana si trova in Via Regina 1268 a Pianello del Lario, sul Lago di Como.

Questi gli orari di apertura per il 2018

Dal 20/07/2018 al 30/09/2018

Venerdì 14:00 – 18:00

Sabato 14:00 – 18:00

Domenica 14:00 – 18:00

Costo del biglietto 12 euro/persona

Sono previste aperture straordinarie per scuole, gruppi e su richiesta.

Tel. +39 0344 87235

Gianalberto Zanoletti.

Il timone in posizione centrale comparve nel medioevo, in sostituzione di quello laterale legato all'origine della navigazione. In età rinascimentale l'evoluzione nella costruzione navale permise la sostituzione delle sottili galee con navi più alte di bordo e di maggiore dislocamento, capaci di trasportare merci ed armi da fuoco, ma rendendo impegnativa la manovra dell'organo di governo che rimane più o meno la stessa fino all'inizio del Settecento con l'invenzione della ruota del timone, il primo efficace sistema indiretto di demoltiplica dello sforzo necessario a governare la nave. Passeranno altri 150 anni, con l'avvento del motore a vapore, per assistere ad una ulteriore importante svolta nel governo di una nave.

la Ruota del timone

1703

MAURIZIO ELVETICO

Non si ha certezza se gli egizi furono i primi navigatori della storia, ma quello che è certo furono i primi a lasciare documenti sulla loro esperienza di navigazione e sulle navi. Dalle raffigurazioni trovate nelle tombe egiziane di oltre 6000 anni fa si comprende che in origine il governo delle imbarcazioni si realizzava tramite grosse pale, simili ai remi, poste lateralmente alla poppa dello scafo, una soluzione indispensabile nella propulsione velica e in minor misura nella propulsione a remi. Anche le navi dei Fenici, abitanti dell'odierno Libano, abili costruttori a cui si deve l'introduzione della chiglia quale elemento non solo strutturale ma anche di miglioramento nel mantenere la rotta, erano dotate di una coppia di pale poste all'estrema poppa. Analogamente le navi di Cartegine, città fondata dai fenici, note in tutto il Mediterraneo, che pur avendo due pale a poppa, ne veniva impiegata una sola per poter disporre dell'altra in caso di perdita o di avaria, mentre in combattimento le utilizzavano entrambe per rendere veloci le virate anche da fermo. In effetti le navi del Mediterraneo, inclusi Greci e Romani, erano dotate di un timone a due pale, in genere di dimensioni poco più grandi di un remo, che veniva manovrato con grande abilità: l'azione separata di ciascuna pala combinata con movimenti rotatori, dava la possibilità di elevata maneggevolezza e rapidità evolutiva anche in acque ristrette e in condizioni di mare formato.

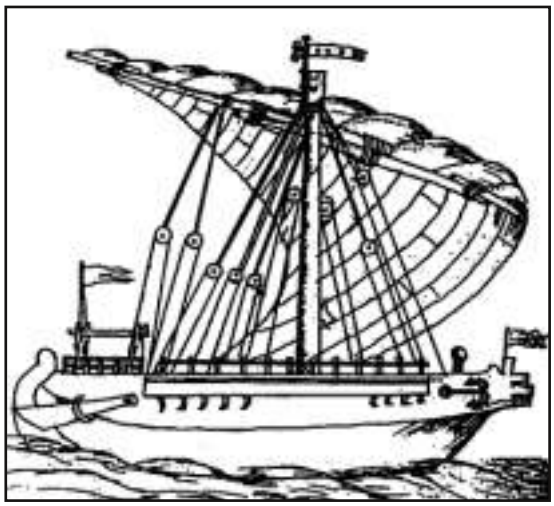
Le navi dei popoli del Nord, gli Èrules, i Danesi, i Frisoni, i Vichinghi, i famosi drakkar, erano fornite di una sola pala posta sul lato destro dello scafo, più facile da manovrare e maneggiare anche per essere navi anfidrome, capaci cioè di navigare in entrambe le direzioni.

Non a caso in inglese il lato di destra di una nave è detto *starboard*, trasformazione dell'antico termine inglese *stēorbord*, combinazione del verbo *to steer* manovrare e *board*, bordo, in contrapposizione a *port* (termine di origine successiva al precedente), il lato sinistro, quello libero dal timone per poter attraccare ad una banchina (dal latino *portus*, porto di mare).

All'inizio del Medioevo la tipologia del timone non aveva subito sostanziali modifiche come si ha modo di notare anche nell'"Arazzo di Bayeux", un tessuto ricamato realizzato in Normandia o in Inghilterra nella seconda metà dell'XI secolo dal valore documentario inestimabile per la conoscenza della Normandia e dell'Inghilterra di quel secolo.

Nel Medioevo compare la vela latina, forse introdotta dagli arabi la cui cultura si era diffusa in occidente a partire dall'XI sec. Si tratta di una vela dalla caratteristica forma triangolare, così chiamata probabilmente per contrazione del termine "alla trina" a tre angoli, più pratica,

"Arazzo di Bayeux" - Particolare.



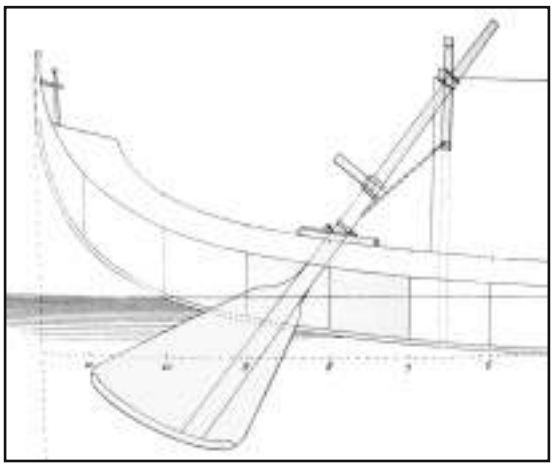
Nave araba con timone centrale e laterale di rispetto.

maneggevole e capace di stringere il vento nelle andature di bolina della vela “alla quadra”. Venne introdotta soprattutto sulle imbarcazioni leggere tipiche del piccolo cabotaggio, particolarmente intenso in tale periodo storico, e delle navi dei pirati.

Nel corso del XII sec. compare il timone incernierato al dritto di poppa con agugliotti e femminelle.

Manovrato tramite la barra, il nuovo organo di governo, noto anche come timone alla *navaresca* (che riguarda la navigazione), rappresenta un notevole passo avanti nella costruzione navale.

La sua diffusione comunque, come in genere per molte innovazioni avvenute nella nautica, un settore noto per le forti resistenze delle tradizioni, avverrà in tempi lunghi, più rapidamente sulle navi dei popoli nordici, probabilmente per la facilità di trovarsi con la pala del remo di governo parzialmente fuori acqua nella navigazione di bolina sempre più in uso.



Timone laterale: si nota la barra e la pala compensata - tratto da una stampa del 1800.

D'altra parte alla solidità, sicurezza, minore ingombro e maneggevolezza del nuovo timone si contrapponevano due caratteristiche vantaggiose dei timoni laterali: la possibilità di evoluzione dell'unità anche da fermo e l'intrinseca capacità, anche se non ancora compresa, di compenso (per una porzione di pala a proravia dell'asse di rotazione) che si traduceva in minori sforzi alla barra, a parità di superficie immersa del timone.

Nel transito tra la vecchia e la nuova tecnologia, nel basso medioevo (quindi fino alle prime navigazioni oceaniche) ci furono navi dotate di entrambi i timoni in cui quello laterale assunse funzione di rispetto, di riserva del primo.

In un processo evolutivo lento ma inarrestabile, si assiste (ci scusi il lettore più esperto di tale semplificazione), in pratica con la battaglia di Lepanto nel 1571, alla scomparsa delle lunghe, strette e basse galee e all'affermarsi delle navi alte di bordo, impiegate come unità mercantili e militari. Caravelle, caracche e quindi galeoni sono le nuove unità navali, con propulsione esclusivamente a vela, principalmente latina, capaci di affrontare le acque dell'oceano. Esse sono dotate di timone centrale il cui asse passa per la losca, una soluzione costruttiva resa necessaria per la loro maggiore altezza delle estremità di poppa. Le uperiori stazze (si era passati dalle 190 ton medie delle galee alle 1000 ton dei galeoni) avevano determinato anche una evoluzione dell'attrezzatura proprio per facilitare le manovre divenute più impegnative anche per un equipaggio molto più ridotto delle galee per risparmiare sui costi di gestione.

La manovra del timone avveniva, come del resto per il timone laterale, tramite la barra che per le navi più grandi richiedeva l'intervento di più persone eventualmente con l'ausilio di sistemi funicolari come i paranchi, inventati dai Romani ma perfezionati nel Rinascimento (non a caso il termine ha origine nel XVI sec) per ridurre gli sforzi applicati soprattutto a grossi timoni.

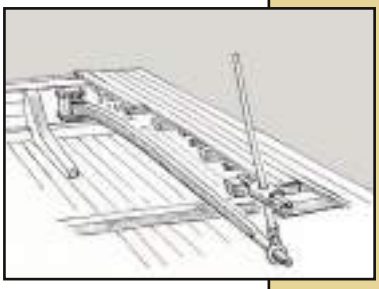
Per meglio comprendere le difficoltà che si incontravano a bordo nella manovra di un timone sulle navi più grandi dell'epoca, è sufficiente riportare qualche dato. Si consideri un galeone di medie dimensione: lunghezza 40 m; altezza timone 4,5 m per la parte immersa con circa 6 mq di superficie utile; velocità massima dell'unità tra i 5 e i 6 nodi. Con questi dati si ricava una forza agente sulla pala di circa 310 kg a 5° di inclinazione che sale a ben 1200 kg a 20° (da un testo di marina militare dell'800: "ad angoli maggiori di inclinazione le acque vive percuotono maggiormente il timone"). Secondo le regole di costruzione dell'epoca il timone era fornito di barra della lunghezza pari a 8 volte la larghezza massima del timone. Per il galeone ipotizzato si ha così uno sforzo da applicare all'estremità della barra di circa 12 kg a 5° e 60 kg a 20°.

Per esperienza riportata in un testo di marineria di G. Parrilli, edito a Napoli nel 1849, lo sforzo esercitato alla ruota da un marinaio era di circa 20kg. Ciò vuol dire che per mantenere il timone a 5° era sufficiente un solo

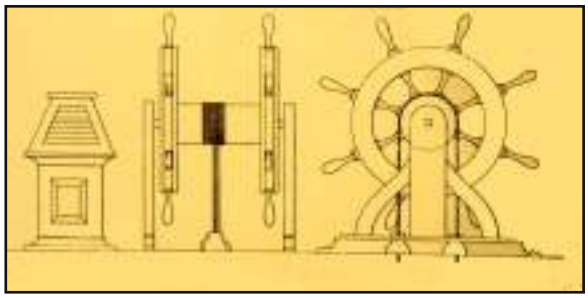
uomo a cui si affiancavano altri due per tenere il timone a 20°.

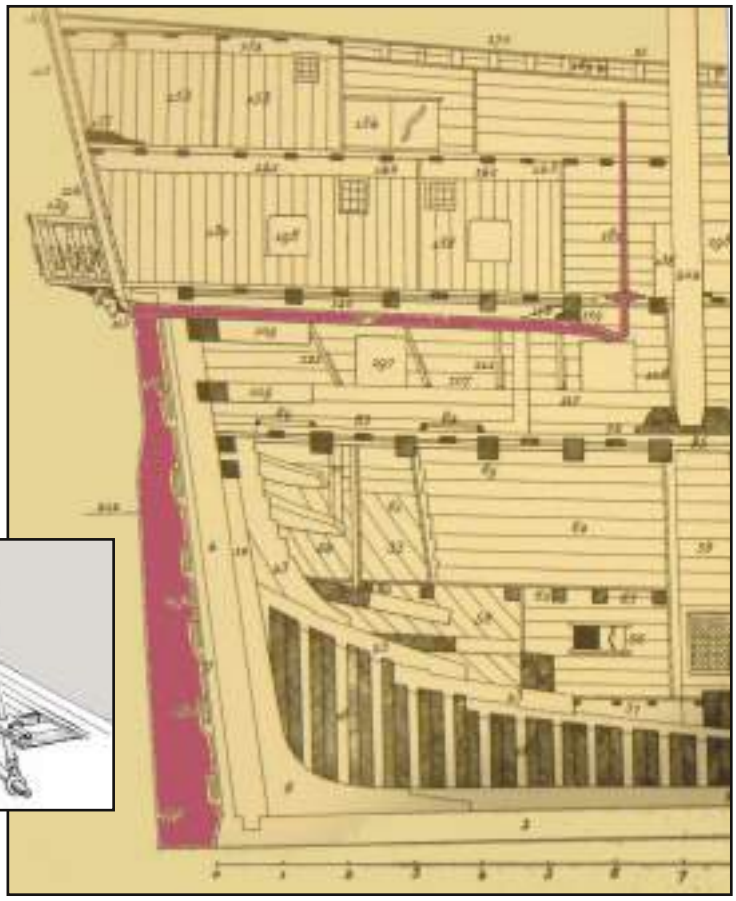
Per fortuna i costruttori navali dell'epoca non conoscevano la fisica delle ali altrimenti realizzando timoni con un giusto profilo alare i marinai avrebbero dovuto fare i conti con forze decisamente più alte.

La costruzione di "manovelle" molto lunghe, necessarie sulle navi più grandi, si otteneva realizzando l'ultimo tratto, quello manovrato dal timoniere, verticale, denominato la staffa o asta del timone (in ingl. *whipstaff*, in cui whip indica la ghia). In ogni caso l'inclinazione del timone era modesta, non superiore a 15°; accostate maggiori si ottenevano con abili manovre delle vele.



Per alleviare gli sforzi necessari al governo di una nave e al tempo stesso ridurre l'ingombrante barra si dovrà attendere l'invenzione della ruota del timone, nota anche come ruota di governo o ruota a caviglie, che ha rappresentato un ulteriore passo nell'evoluzione della nautica. In fin dei conti è l'applicazione di una macchina già impiegata da secoli, l'argano, ben descritto dall'architetto romano Vitruvio e che era impiegato a bordo già sulle caracche per sollevare pesi e per alare l'ancora, ma solo con l'inizio del '700 qualcuno pensò di utilizzarlo per la manovra del timone.

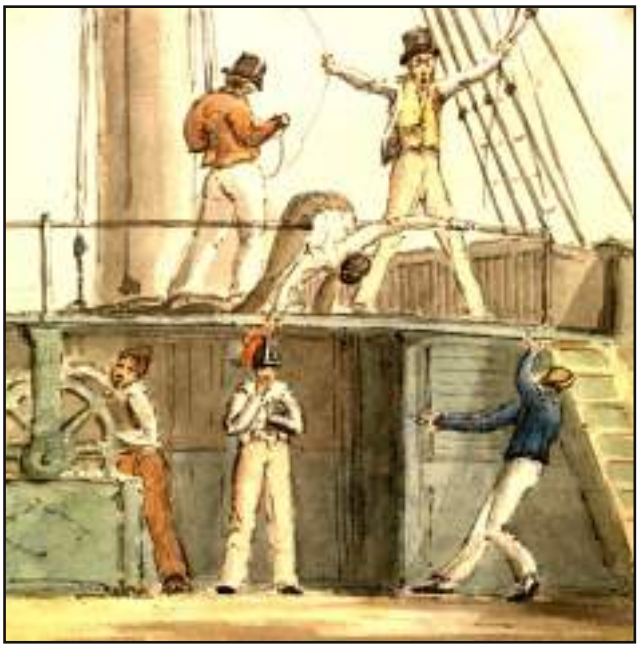




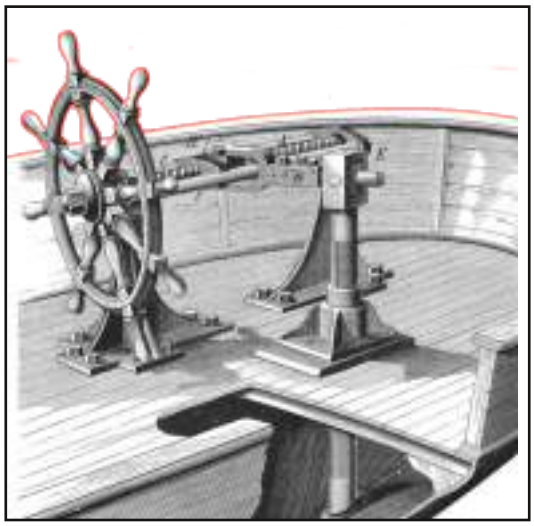
Sezione poppiera tratta dalle tavole del Vice Admiral François-Edmond Pâris.

Secondo gli storici il primo uso documentato di tale nuovo dispositivo è del 1703, una data scaturita dall'esame di numerosi disegni e modelli di navi di quel periodo. Ciò non esclude però l'eventualità che l'invenzione possa essere antecedente ed in ogni caso a partire dal 1715 la ruota del timone divenne di uso comune sulle navi di maggiore stazza, mentre il naviglio minore continuò ad impiegare la barra come elemento di manovra.

Una tipica ruota del timone è costituita da 8 caviglie (in qualche caso 6 o 10) dotate ciascuna di una miccia che si inserisce in un foro quadrato di un mozzo calettato sull'asse di rotazione di una campana (tamburo del timone) su cui è avvolta a più giri una fune (frenello) che tramite rinvii comanda la barra del timone. Le caviglie sono poi assicurate in posizione da un anello intermedio costituito da quattro settori, quasi i lati di un quadrato da cui il nome di quadrante della ruota. In origine la ruota era posta dietro l'albero di mezzana, nel cassero di



Il timoniere riceve ordin a voce. Da una raccolta di acquarelli di scene di bordo eseguite dal Reverendo Thomas Streatfeild (1777-1848) nel 1820 e donata dagli eredi al National Maritime Museum di Greenwich nel 1969



Agghiaccio rigido a vite di fine '800.

poppa in un angusto locale, la timoniera, da cui era impossibile poter osservare fuori bordo tanto che il timoniere doveva ricevere i comandi di governo dalla voce di un addetto.
Prima dell'introduzione dell'assiometro, l'indicatore diretto dell'angolo di barra, il timoniere riconosceva la posizione in base ad apposite marche applicate sulle caviglie, un metodo che risultava utile anche al buio.

Con il crescere delle navi, a partire dal 1740, si realizzarono apparecchi costituiti da due e in qualche caso anche tre ruote manovrate simultaneamente da più persone.
Quando le navi affrontavano il mare per lunghi periodi la cima del frenello tendeva ad allungarsi facendo perdere la posizione centrale del timone e alterando il rapporto di trasmissione ruota/angolo di barra con evidenti problemi di governo. Solo nel 1770 un certo Thomas Pollard, responsabile di un cantiere di Portsmouth della marina militare inglese, realizzò un dispositivo in grado di tenere in tensione la cima, recuperando gli inevitabili allungamenti. Il sistema venne sperimentato nel 1771 per poi essere adottato dal 1775 da tutte le unità della Royal Navy. Ben presto anche altri paesi lo impiegarono e per molti anni fino all'introduzione della catena, dei cavi di acciaio e dell'agghiaccio rigido a partire dalla seconda metà dell'800.
Ma cosa accadde quando furono costruite le prime grandi navi in ferro a vapore? Era impensabile manovrare il timone con la sola forza delle braccia seppure con l'aiuto di sistemi funicolari in grado di moltiplicare la forza applicata.
Con lo sviluppo delle motrici a vapore era quasi scontato che qualcuno trovasse un modo di manovrare il timone con la forza prodotta dal vapore. Così l'inventore americano Frederick E. Sickels (1819 – 1895) nel 1849 realizza il primo sistema di controllo dell'organo di governo in cui la ruota a caviglie comandava l'apertura e la chiusura di apposite valvole facendo fluire il vapore in cilindri i cui assi imprimevano la rotazione del timone.
Il sistema fu brevettato in una prima forma nel 1853 e quindi nel 1860. Nel 1853 il meccanismo fu presentato a New York e quindi installato su una nave a vapore costiera, l'*Augusta* dove svolse il suo compito egregiamente per due anni. L'ultima apparizione fu nel 1862 alla Esposizione mondiale di Londra. Poichè non era dotato di retroazione (vale a dire l'angolo di barra non correggeva il sistema di controllo) fu sorpassato da un nuovo meccanismo, tecnicamente noto come servomotore, ideato dall'ingegnere scozzese J. McFarlane Gray (1831 – 1908), che nel 1866 venne applicato per la prima volta su una nave, il *Great Eastern* di Brunel, in sostituzione dell'originale agghiaccio con frenello a catena alle cui ruote erano impegnati fino a 12 uomini. Ciò era dovuto alle grandi dimensioni del timone, per di più non compensato, una tipologia riconosciuta fin dal 1852 su progetto di Scott Russel già adottato sul “Great Britain” e sull' “Adelaide”.
Con l'aumentare della velocità e delle dimensioni delle navi, e con la necessità di assicurare maggiore rapidità di manovra (oggigiorno il timone di una nave deve poter variare tra 35° a dritta e 35° a sinistra in 28 secondi), alle macchine a vapore hanno fatto seguito le macchine elettroidrauliche e, altrettanto per i sistemi di comando dal ponte di manovra, si è assistito alla scomparsa della classica ruota sostituita da dispositivi più simili allo sterzo di un'automobile o da dispositivi più simili al joistick di un moderno computer.

All'epoca della transizione dalla vela al vapore vigevano due diversi modi di interpretare i comandi di governo: Sulle navi a vela ci si riferiva all'angolo formato dalla barra del timone rispetto all'asse longitudinale della nave. Così 15° a dritta faceva accostare la nave sulla sinistra. Sulle navi a motore l'angolo corrispondeva a quello di accostata della nave. In pratica tale regola vigeva in tutti i paesi (ad esclusione della Francia che si è sempre riferita all'angolo di accostata). Con il 1913 sulle navi della Marina degli Stati Uniti e successivamente con la Convenzione Internazionale per la Sicurezza della vita in mare del 1929 (art. 41) divenne regola riferirsi all'angolo di accostata.

LIBRI IN VETRINA . . . . . raccomandati

GALETTI - *UN CANTIERE DA REGATA*

Autore Piero Vantini, Grafiche Aurora, Verona 2018, pagine 120 + tavole

L'architetto Piero Vantini, valente professionista, è un profondo conoscitore della storia della vela del Lago di Garda. Con questa nuova pubblicazioni che si aggiunge alla altre, superando se stesso colma una grossa lacuna raccontando e documentando con capacità, precisione e dovizia di dati la storia del famoso cantiere Galetti. La sua prefazione al libro spiega tutto.

"La cantieristica artigianale, specie nel settore della costruzione di barche a vela da regata, ha avuto sul Garda una notevole diffusione a partire dagli anni sessanta e ha conosciuto un rapido crescendo fino agli anni duemila, per poi avere una brusca flessione con la cessazione dell'attività di molti cantieri, favorita dall'avanzata età dei loro fondatori, dalla carenza di un ricambio generazionale e da una grave crisi economica che ha colpito in questi ultimi anni la nautica in generale, ma soprattutto il mondo delle barche a vela da regata.

Dopo la biografia di Gianni Dal Ferro e del suo Cantiere a Garda, che avevo pubblicato poco tempo fa, ritenevo che la mia parentesi di "storico" della vela gardesana fosse conclusa o avesse almeno una lunga pausa, quando, durante una casuale visita al Cantiere Galetti a Sirmione, mi trovo davanti a un fatto imprevisto e per me sconvolgente. Mentre sto parlando con Carlo Galetti e stiamo ricordando alcuni episodi della nostra gioventù velica e della storia del Cantiere, lui mi indica appena fuori dal portone del suo capannone un rimorchietto a due ruote carico di grandi tubi e di grossi scatoloni." "Lì - mi dice - c'è la storia del Cantiere, pronta per essere buttata. Non ne voglio più sapere. Ora faccio dell'altro".

Sorpreso da questa improvvisa affermazione, nella mia mente scorrono rapidamente tante idee, ma Carlo sembra leggermi nel pensiero e subito mi dice: "prendi tutto e fai quello che vuoi". Prendo la palla al balzo e con grande gioia porto via tutto. Arrivato a casa, apro alcuni dei numerosi scatoloni e i lunghi tubi che all'interno raccolgono grandi disegni arrotolati su "carta da lucido" o in "mylar" per i progetti più recenti. Trovo disegni completi di moltissime imbarcazioni, alcuni fin troppo di dettaglio, altri di grande formato, con le linee d'acqua tracciate in scala reale, altri tipici da lavoro, tutti con un unico denominatore: vissuti.

Vissuti attraverso le note di Italo, di Carlo, dei vari progettisti che si sono succeduti nel Cantiere, alcune a matita grossa, altre a penna biro senza alcuna riverenza, appunti con proposte di modifica, con macchie di ogni materiale utilizzato durante la fasi costruttive della barca. Disegni staccati dai fogli di compensato dove erano stati appesi per lungo tempo, ripiegati a fine lavoro e messi in cartelle o rotoli dove sono rimasti per anni, alcuni per decenni.

Questa incredibile scoperta mi ha fatto capire che poteva esserci spazio per una nuova storia con protagonista un cantiere nautico gardesano vincente, una storia diversa, raccontata studiando i disegni dei vari progettisti e andando poi alla ricerca delle vicende delle barche costruite. Di carne al fuoco ce n'era abbastanza, e i progettisti che sono passati da questo, che sicuramente è uno dei migliori cantieri nautici d'Italia, sono il meglio della progettazione nautica mondiale.

Santarelli, Sciomachen, Fontana-Maletto-Navone, Vallicelli, Dubois, Briand, Paperini, Ceccarelli, Farr, German Frers e Frers jr., Felci, Brenta, Bergamini, Biscontini, Picco, Guy Ribadeau Dumas, Jo Richards sono venuti nel Cantiere Galetti e hanno collaborato alla realizzazione di uno o più scafi. Negli elaborati emerge una sorta di almanacco del design nautico, tanto è vasta la casistica reperita. Ho trovato anche disegni di in piccolo velivolo ultraleggero, di un motoscafo offshore, catamarani a vela, notizie di barche non realizzate, di collaborazioni non andate in porto. Dai disegni, schizzi e appunti vari emerge l'evoluzione dei materiali utilizzati nella costruzione delle numerose barche, dal legno lamellare ai materiali compositi. Insomma, mi sono reso conto che potevo mettere insieme un libro partendo non dai fatti e dai personaggi ma dai progetti, per portare un altro prezioso tassello a quella storia della cantieristica artigianale benacense che tanti importanti scafi ha realizzato e che ora è in gran parte scomparsa. Un peccato non farla rivivere, seppure su carta stampata". Un libro che un appassionato di vela agonistica non può perdere.

COPERTINE DI 100 ANNI FA . . . .

(raccolta privata S.P.)