



# NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE  
LEGA NAVALE ITALIANA

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

*Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana*

Porticcio Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: [redazione@cstn.it](mailto:redazione@cstn.it)

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

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

**ANNO VII - N° 73**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**Settembre 2018**

## SOMMARIO

- |   |         |  |         |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                              | pag. 1  | • Una barca di francobolli .....                       | pag. 16 |
| • LNI Napoli 1910 (storia di una targa) .....   | pag. 2  | • La Marina e la vela per i giovani .....              | pag. 20 |
| • Alla scoperta dell'archivio Carbone .....     | pag. 5  | • Come sfuggivano le navi agli occhi della radio ..... | pag. 23 |
| • Personaggi della vela: Carlo di Mottola ..... | pag. 9  | • Il canale di Suez .....                              | pag. 26 |
| • Sfida "Vespucci" "Fock" .....                 | pag. 14 | • Ex voto Messina - 1869 .....                         | pag. 28 |

## EDITORIALE

*Il numero speciale "A vela con il Comandante Straulino" che Massimo Minervini ha scritto appositamente per il Notiziario ha avuto grandi consensi da varie parti d'Italia, e questo non può che fare piacere a quanti*

*ci hanno lavorato, per primo l'autore e poi Giovanni Iannucci che lo ha stimolato, Carlo Rolandi che ha aperto i suoi tesori fotografici e la Redazione che ha impaginato, pubblicato ed inviato il tutto in pieno agosto per rispettare la scadenza promessa. Il racconto di Minervini meritava il successo che ha avuto perché è un racconto pieno di valori umani e sportivi e quando questi valori nella vita degli uomini s'incontrano, ogni aspetto dell'esistenza assume valenze significative. Questo il motivo per cui lo Sport, quello puro e sincero, deve essere fondamentale per la formazione delle nuove generazioni.*



*HMS Endymion*

Hanno collaborato: **Sandro Alessi, Franco Belloni, Augusto Calderoni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi.**

## RITAGLI DI STORIA

*In una piccola ed elegante sala riunioni nella sede della Sezione di Napoli della Lega Navale si trova esposta un'artistica targa di bronzo che attira l'attenzione e la curiosità delle persone non distratte. Praticamente potrebbe essere un test attitudinale, invece è una cosa seria. Il Presidente della Sezione, Alfredo Vaglieco, a cui non sfuggono certi particolari, tenendo presente di avere a disposizione un "Centro Studi", ha chiesto di poter sapere se dietro a questa targa ci fosse una storia. Il "Centro Studi" ha raccolto la sfida, ma c'è voluto del tempo perché le ricerche non si fanno con la "bacchetta magica". Oggi l'enigma che ha 118 anni è stato risolto e sappiamo tutto quello che c'è oltre quanto la stessa targa ci dice. Vi invitiamo a trasferirvi virtualmente con noi nel 1910.*

## UN SIGNIFICATIVO GESTO INTERNAZIONALE DELLA SEZIONE LEGA NAVALE DI NAPOLI "Lega Navale e l'anniversario Calabro-Siculo"



Rivive nell'animo nostro il triste spettacolo di un anno fa, quando, le bandiere a mezz'asta, gli equipaggi neri per la polvere e stanchi per la fatica, le tolde ingombre di feriti, in mesto convoglio, le navi di otto nazioni, insieme con quelle d'Italia, compirono il più grande atto di umanità che la storia registri.

Chi potrà dimenticare l'eroismo e la pietà dei Russi, dei Tedeschi, degli Inglesi, dei Francesi? Sulle rovine di Reggio e Messina, il 28 dicembre 1908, nacque forte e rigoglioso il fiore della pietà umana; il 30 dicembre 1909, è sbocciato fra noi, nella ridente Napoli, il più bel fiore della natura, il fiore della gratitudine.

Alcuni mesi or sono la Presidenza della nostra Sezione della Lega Navale, con pensiero davvero ammirevole e unico in Italia stabili di voler esprimere la gratitudine degli italiani verso le marine delle nazioni sorelle, accorse a Messina, col donare alla nave ammiraglia di ciascuna squadra una targa commemorativa in bronzo. L'idea fu accolta con entusiasmo dalla Presidenza Generale e dalle sezioni sorelle. Le targhe furono eseguite dall'artista Vincenzo Miranda, su bozzetto del medesimo.

L'immagine e la loro esecuzione non poteva esser migliore. A destra in basso vi sono le figure di sei donne in

atto di porgere aiuto alle regioni devastate, rappresentanti le sei nazioni. In alto sempre a destra, leggermente sfumate si vedono le prore di alcune navi, mentre pure in alto a sinistra, appena si scorgono le rovine di Messina. A piè della targa, è segnata la seguente dedica:

**“Alle navi delle Nazioni estere  
Apportatrici di fraterno soccorso  
Alle terre di Calabria e di Sicilia  
Nel dicembre del MCMIX  
La Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana  
Aderenti le sezioni d’Italia e delle Colonie”.**

La consegna ne fu fatta il 30 dicembre u.s. nelle sale dell’Hotel Excelsior, splendidamente addobbate per l’occasione con piante e drappi dai colori internazionali. La cerimonia, nella sua semplicità e cordialità, fu davvero imponente sia pel numero degli intervenuti, sia perché, sin dall’annuncio, la proposta aveva incontrato il favore delle autorità, della stampa e del pubblico napoletano.

Alla lettura delle adesioni, seguì il discorso del Principe di Sirignano, Presidente della nostra sezione. Ricordando, fra l’altro, la nobile gara fra gli equipaggi delle varie nazioni, disse che “Lega Navale che ogni suo pensiero rivolge al mare, non poteva rimanere estranea a tale sventura, che l’iniziativa di porgere un ricordo alle navi estere fu presa, come la più vicina ai luoghi del disastro dalla nostra sezione che, con l’intervento delle consorelle di Roma, Milano, Firenze, Savona, Chiavari, Senigallia, Vicenza, Salonicco, Dublino e Parigi, volle rivivesse la memoria degli atti di eroismo compiuti dai prodi ufficiali e dalle ciurme di quelle navi, in una modesta targa di bronzo”. E concluse: “Questa targa rammentando i compiuti prodigi, ai quali tutto il mondo plaudì con entusiasmo vivo e profondo, sarà augurio di gloria futura per quelle navi, e prova sicura, che, in nome della carità e per la carità, non vi sono confini non vi sono bandiere!” Tra gli applausi il Principe sedette commosso e sorse a parlare Monsieur de Lalande, console di Francia al tempo del disastro, che prendendo, a nome del corpo consolare in consegna le targhe ringraziò, rievocando lo slancio generoso, di cui fu testimonia nei giorni del disastro e mandando un saluto ai marinai d’Italia di cui magnifica il coraggio e la pietà. Al suo finire un’orchestrina situata in un angolo della sala intonò successivamente gli inni delle sei nazioni.

Vennero spediti intanto i seguenti telegrammi:

**Al Ministro Casa Reale Conte Mattioli. Roma**

*“Mentre si compie oggi la consegna ai consoli di Russia, di Francia, d’Inghilterra, di Germania, degli Stati Uniti d’America e di Spagna delle targhe di bronzo destinate a ricordare a bordo delle navi da guerra delle varie Nazioni il generoso ed eroico soccorso da esse recato a Messina ed a Reggio e la imperitura riconoscenza dei cuori italiani, la sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, che tale manifestazione volle ed attuò col concorso delle sezioni Consorelle, inviò il suo devoto, reverente saluto augurale agli Agusti Sovrani, i quali, rinnovando sulle terre devastate dalla strage immane, le prove della loro virtù avita, consacrarono, con un vincolo spirituale ancora più intimo e forte, la comunanza di ogni palpito della loro vita semplice ed austera con i palpiti e le ansie di tutto il popolo italiano”.*

**A S.E. Bettolo Ministro della Marina. Roma**

*“Oggi che la Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana offre, con l’adesione ed il concorso delle Sezioni Consorelle, le targhe commemorative di bronzo alle navi da guerra delle varie Nazioni, che prestarono fraterna opera di soccorso a Messina ed a Reggio, il pensiero dei convenuti alla cerimonia, presenti i Consoli di Russia, Francia, Inghilterra, Germania, Stati Uniti d’America e Spagna, ricorre ai marinai d’Italia, che, insieme ai loro fratelli d’armi d’altri paesi, compirono prodigi di valore e di abnegazione civile.*

*A Lei, Eccellenza, giunga, in questo giorno, il saluto reverente e augurale che la Lega Navale manda all’Armata d’Italia”.*

Altri applausi scoppiarono alla lettura di questi telegrammi.

A cui si ebbero le seguenti risposte:

**Al Principe di Sirignano, Presidente della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana.**

*“Con lo schietto plauso per la nobile manifestazione di codesta patriottica Sezione della Lega Navale Italiana verso i generosi equipaggi delle Armate estere che recarono preziosi soccorsi alle popolazioni calabro-sicule nella immane catastrofe, ho l'onore di esprimere alla S.V. ed ai consoci quanto gli Augusti Sovrani siano riconoscenti del gentile pensiero loro rivolto”.*

**firmato: Il Ministro di Casa Reale: Conte Mattioli**

**Al Principe di Sirignano, Presidente della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana.**

*“Ringrazio vivamente Vossignoria degli elevati sentimenti ed espressioni suo telegramma, plaudendo di cuore alla nobilissima iniziativa della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, sicuro che essa avrà la più simpatica eco nei marinai della nostra armata fieri di aver potuto lenire la sventura calabro-sicula a fianco dei valorosi fratelli d'arme delle altre nazioni”.*

**firmato: Bettolo.**

Gl'invitati passarono quindi nella sala da pranzo, dove fu servito un buffet e una table à thè. Oltre al corpo consolare notai l'amm. Moreno, il generale Salatino rappresentante il generale Cadorna, il contrammiraglio Borgström, le autorità cittadine, le rappresentanze di varie associazioni, il Principe di Sirignano a cui faceva corona la Presidenza della nostra sezione, il Capitano Naselli per la Presidenza Generale, il duca Dusmet, l'avv. Tucci, molte signore e signorine, i comandanti delle navi da guerra ancorate in porto, quasi tutti i soci napoletani della Lega e altri i cui nomi ora mi sfuggono.

Oggi che il sole risplende sulle rovine e Reggio e Messina risorgono a vita novella, giungano ai marinai delle sei nazioni sorelle, insieme con le targhe, modesta affermazione della nostra gratitudine, il saluto affettuoso e sincero della Lega Lavale e di Napoli, che li ebbe ospiti in giorni di tanto dolore.

Napoli, 1 gennaio 1910.

**Nota: l'artico firmato NOBODY è stato pubblicato sulla rivista “LEGA NAVALE” n° 2, seconda quindicina di Gennaio 1910, pag. 31/32.**



**LA SQUADRA RUSSA A MESSINA.** -Gli italiani dovranno sempre ricordare, con riconoscenza profonda, l'opera efficace ed esemplare prestata dai marinai russi nelle acque desolate di Messina. La fotografia che pubblichiamo riproduce in fedele e generosa Direzione Navale ancora, prima, nel porto di Messina.

## YACHT FAMOSI

*Va dato merito a Sergio Pepe, appassionato e competente cultore della storia della marineria, amico del CSTN sin dalla sua fondazione, di aver scoperto e focalizzata l'attenzione generale su un autentico tesoro, patrimonio dell'intera Città di Napoli, costituito dall'Archivio Fotografico Carbone con particolare interesse per quanto riguarda il materiale relativo allo sport della vela e alla vita di Napoli sul mare. Dallo scrigno dell'Archivio Carbone Sergio ha già tratto ispirazione per la storia che racconta per i lettori del Notiziario. Grazie Sergio, ti assegniamo una rubrica fissa per invogliarti a tirare fuori tutto quello vorrai.*



### ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

## “Miranda III”, “El-Mahroussa”, “Feid el Bihar”, “Christina O” nelle foto di Riccardo Carbone

**SERGIO PEPE**

Il nostro infaticabile Paolo Rastrelli nel precedente numero di agosto del Notiziario ha illustrato il mare magnum di foto dell'Archivio Riccardo Carbone e l'impegnativo lavoro per rendere disponibili a tutti i servizi fotografici attraverso la digitalizzazione e la pubblicazione sul sito [www.archiviocarbone.it](http://www.archiviocarbone.it).

Tramite il seguente link <http://www.ryccsavoia.it/it/video/> è possibile vedere 5 video realizzati dall'Archivio e contenenti una selezione delle foto di eventi nautici nel golfo di Napoli, come il Campionato Europeo Classe Star del 1947 vinto da Tito Nordio e Nico Rode, nonché i successivi Campionati Europei e del Mondo del 1953 e 1956 tutti vinti da Tino Straulino e Nico Rode.



*foto 1*

Tra i tantissimi e variegati servizi fotografici di Riccardo Carbone ora digitalizzati e on line tramite il sito dell'Archivio, ve ne sono tre particolarmente interessanti per gli appassionati di storia della nautica.

Il primo, composto di 14 foto, è già stato preannunciato dal numero di agosto del Notiziario e riguarda l'arrivo il 15 luglio 1946 nel porticciolo di Santa Lucia di Napoli dell'8 metri S.I. “Miranda III” (I-21, Costaguta 1938) acquistato dal Circolo Savoia e che andava ad aggiungersi alla cospicua flotta del Circolo costituita dal 10 tonnellate “Artica” (Costaguta 1902), già del Duca degli Abruzzi, dagli 8 metri S.I. “Lycea” (I-12, Costaguta 1928) e “Aria” (I- 17, Costaguta 1935), dal 6 metri S.I. “Capelle”, dal “Nibbio” (Serie del Golfo), tre Monotipi, quattro Star (“Sagitta”, “Orsa”, “Aquila”, “O Sole Mio”) e due Dinghy 12’ (“Falco” e “Maestrale”).



*foto 2*

Ovviamente, il noto topo di biblioteca Paolo ha immediatamente rintracciato la cronaca dell'arrivo, a firma di Aniello Di Martino, pubblicata sul numero di agosto 1946 di “Motonautica - Vela e Motore”. Di particolare interesse, nella stessa pagina, il resoconto della prima edizione della Coppa Pasquale De

Conciliis vinta dall'esordiente timoniere di Star Carlo Rolandi.

Qui vengono riprodotte 2 foto (n.1 e 2) estratte dal servizio fotografico on line, con l'articolo di Aniello De Martino (n.3) che riporta proprio le foto eseguite da Riccardo Carbone. Da segnalare la seconda foto con una serie di vaporetta da carico ormeggiate alla banchina del Circolo Italia, in quanto all'epoca il porto di Napoli era ancora parzialmente inagibile per gli ingenti danni causati dai bombardamenti.



foto 3

partire dall'Egitto, a seguito del colpo di stato del 23 luglio 1952 e, quindi, Capri fu il primo soggiorno della famiglia reale in esilio.

Indubbiamente "El-Mahroussa", in italiano "La Protetta dalla benedizione di Dio", merita l'interesse degli appassionati e soprattutto ammirazione. Infatti, è stato varato nel 1866 e tuttora naviga!

La ricca biblioteca del Circolo Savoia (non me ne abbia il CSTN!) mi ha consentito di reperire il volume "Royal Yachts of the World" di Tim Madge (Thomas Reed Publications - 1997) e così ho avuto un valido punto di partenza per la mia ricerca.

"El-Mahroussa" fu impostato nel 1853 per il Kevivè Ismail Pasha dal cantiere Samuda Brothers con sede a Poplar (East London) su progetto di Oliver Lang jr e quando fu varato nel 1865 aveva la propulsione a ruote. Impiegò 157 ore per raggiungere Malta da Southampton.

Nel 1948 "Miranda III" venne scelto per difendere i colori italiani nella Coppa di Francia con a timone il grande marinaio Franceschiello (Francesco Cioffi) e nell'equipaggio Mario Farina. E' l'ultima partecipazione degli 8 metri S.I. a questa prestigiosa competizione.

Dopo un lungo soggiorno nel golfo di Napoli, con all'attivo anche la vittoria nel 1954, timoniere Carlo de Zerbi, della prima edizione della Coppa Senatore Andrea Matarazzo - Regata dei Tre Golfi, il "Miranda III" fu ceduto agli inizi degli anni 70 e tuttora naviga in perfetta efficienza:

<https://www.nauticareport.it/dettnews.php?id=4808&pg=6080>

Il secondo servizio fotografico riguarda lo yacht "El-Mahroussa" fotografato il 2 agosto 1952 sia ormeggiato nel porto di Napoli (foto n.° 4) che alla fonda nella rada di Marina Grande a Capri (foto n.°5).

"El-Mahroussa" era stato lo yacht con il quale il re Farouk con la famiglia fu costretto a



foto 4

**Le navire le plus rapide du monde. — D'après le Malta Times, le navire le plus rapide du monde serait le Mahroussa, yacht du vice-roi d'Egypte. C'est un magnifique steamer à aubes d'une force de 800 chevaux. Il a franchi la distance entre Southampton et Malte en 157 heures, ce qui n'avait jamais eu lieu précédemment. En pleine vapeur, il brûle sept tonnes de charbon à l'heure. La vitesse moyenne du Mahroussa est, dit-on, de dix-huit nœuds. C. Schnaiter, Cosmos, 1866**

Il 17 novembre 1869 fu inaugurato il Canale di Suez e “El-Mahroussa” fece parte della flotta delle navi imperiali e reali, tra le quali “L’Aigle” con a bordo l’imperatrice Eugenia e Ferdinand de Lesseps e “Greif” con l’imperatore Francesco Giuseppe, che per prime iniziarono la navigazione da Porto Said al Mar Rosso.



*foto 5*

superstite della grandiosa flotta che aveva inaugurato il Canale.

Ma le sorprese dell’Archivio Riccardo Carbone non terminano qui: nello stesso servizio del 2 agosto 1952 è stato fotografato, ormeggiato nel porto di Capri, un altro mega yacht. Come si vede dalla foto n.6, si tratta di uno schooner con a prua un elaborato fregio. L’indagine conduce a ritenere che sia il “Feid el Bihar” già “Meteor V”, l’ultimo dei 5 Meteor del Kaiser Guglielmo II di Prussia e Germania. Il 28 giugno 1914, quando fu assassinato l’erede al trono d’Austria Francesco Ferdinando, il Kaiser era a bordo di “Meteor V” per la tradizionale settimana di regate di Kiel (Kieler Woche).

Il mega yacht era stato disegnato, come il precedente e più noto “Meteor IV” (<https://www.beken.co.uk/boat-search/?boatname=METEOR+IV>) da Max Oertz e costruito anch’esso a Kiel dai cantieri Krupp nel 1914 (lung. f.t. 47,61 m., lung gall. 32,13 m., Ton. 266, sup. vel. 1410 mq.). Successivamente, divenne lo yacht personale di Farouk con il nome “Feid el Bihar” e, infatti, in quelle convulse giornate dell’estate del 1952 il “Marhoussa”, trasbordato il re con la famiglia, fece ritorno in Egitto, mentre lo schooner rimase a Capri a disposizione di Farouk, ma senza equipaggio perché tutto il personale di bordo aveva deciso di rientrare in Egitto con “El- Marhoussa”.

Un terzo reportage riguarda il noto megayacht di Aristotele Onassis “Christina O” ormeggiato alla Calata Porta di Massa del porto di Napoli il 26 agosto 1954 e, quindi, subito dopo i lavori di trasformazione da



*foto 6*

Nel 1905 subì una prima trasformazione con l’allungamento da 121 a 128 metri e l’adozione di tre turbine a vapore con tre eliche.

Successivamente, vi furono altre trasformazioni, e nel 1956 cambiò il nome in “El Horreya”, in italiano “Libertà”.

Nel 1976, alla veneranda età di 111 anni, ha attraversato l’Atlantico per partecipare alle celebrazioni del Bicentenario degli Stati Uniti d’America, mentre nel 2000 ha ripreso l’originario nome “El-Mahroussa”. Nel 2005, sempre in perfetta forma, ha inaugurato ancora una volta il Canale di Suez e precisamente la nuova sezione di raddoppio. (<http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/0/136969/Egypt/0/ElMahrousa-yacht-A-history-entwined-with-the-Suez-.aspx>).

Sicuramente il 17 novembre dell’anno prossimo “El-Mahroussa” attraverserà nuovamente nel Canale per le celebrazioni del 150° anniversario, unico

fregata “HMCS Stormont” in yacht di superlusso.

Le 4 foto del servizio on line mostrano anche l’idrovolante imbarcato a bordo, ma ve n’è una, qui riprodotta con il n.° 7, particolarmente suggestiva: accanto al “Christina O” è ormeggiata un’imbarcazione in legno che il Maestro



*foto 7*

Giovanni Caputo mi ha cortesemente indicato essere una tartana napoletana ad armamento aurico, con il picco in alto e la vela a riposo lungo l'albero, mentre la boma, armata con un paranco, è utilizzata come picco di carico per la merce.

Che contrasto tra le due imbarcazioni! Una attrezzatissima con paranchi elettrici e l’idrovolante a bordo, e l’altra con l’antica attrezzatura manuale delle navi a vela.

Quella tartana probabilmente è l’ultima erede delle navi di epoca imperiale romana ritrovate nell’area di Piazza

Municipio, le più grandi delle quali svolgevano il trasporto di merci tra il porto dell’antica Neapolis e le località vicine e viceversa.

In conclusione, l’Archivio Fotografico Riccardo Carbone è un’inesauribile miniera di foto e merita di essere sostenuto affinché tutti i servizi fotografici siano digitalizzati in modo da essere messi on line a disposizioni di tutti.

#### **Postille:**

- Su iniziativa del Circolo Savoia l’Archivio Riccardo Carbone ha messo on line anche le foto delle prime tre edizioni della Coppa Senatore Andrea Matarazzo - Regata dei Tre Golfi (1954,1955 e 1956). Tra le imbarcazioni partecipanti spicca il J Class “Astra”.

Basta digitare alla voce cerca nel catalogo Tre Golfi;

- su “Astra” vedi “Una giornata di vela e una singolare esperienza da anni 30” dell’Ammiraglio Giovanni Iannucci sul n.° 48 del Notiziario del CSTN;

- “El-Mahroussa” viene anche indicato come *El-Mahrousa*, ovvero *Mahrussa*;

- il volume “*Royal Yachts of the World*” contiene alla pag. 160 la stessa foto tratta dall’Archivio Carbone qui pubblicata, ma non viene indicato il luogo, mentre tra i crediti fotografici viene riportato “Getty Images” !

- per saperne molto di più: “Mahroussa Yacht - A Journey in the Royal Yacht”

[https://www.bibalex.org/Attachments/Publications/Files/2016102611085042613\\_Enbook.pdf](https://www.bibalex.org/Attachments/Publications/Files/2016102611085042613_Enbook.pdf)

e per vederne molto di più: <https://www.youtube.com/watch?v=3KWH14v2b7s>

- sui progettisti Oliver Lang junior e Oliver Lang senior vedi <https://sites.google.com/site/whowasoliverlang/home>

- per saperne di più su “Meteor V” / “Feid el Bihar” <http://www.minisail-ev.de/mb/mb-08-13/mb-08-13.htm>

- per saperne di più sull’inaugurazione del Canale di Suez <https://leorugens.wordpress.com/2017/01/20/il-canale-di-suez-27-pompeo-de-angelis/>

- per saperne di più sul Canale di Suez “*Suez -Il canale, l’Egitto e l’Italia - Da Venezia a Cavour, da Mussolini a Mattei*” di Maurizio Valle - Historica Edizioni 2018;

- per saperne di più sul colpo di stato in Egitto e sul soggiorno a Capri dello spodestato re Farouk

<http://www.lastampa.it/archivio-storico/index.jsp>

- il “Christina O” può essere noleggiato settimanalmente alla conveniente cifra di 455.000 euro

<https://www.silverstaryachting.com/it/yacht-noleggjo/christina-o/>



## PERSONAGGI DELLA VELA

*Sono tanti i personaggi italiani che con la loro appassionata attività nel mondo delle regate veliche d'altura hanno contribuito a fare grande la Vela nazionale spesso restando sconosciuti al gran pubblico. Quando abbiamo cercato di scoprire qualcosa di più su uno di questi personaggi, Carlo di Mottola Balestra (1911-1998), senza fermarci alle scarse e telegrafiche note sulle riviste specializzate, siamo stati dirottati sull'amico Sandro Alessi, dinghista "classico", che non si è sottratto a raccontarci la sua esperienza davvero straordinaria. Così è nato in esclusiva per il Notiziario questo articolo scritto con profonda passione, rara competenza e ricco di preziosi riferimenti storici. Grazie Sandro, ti siamo grati.*



### L'AVVENTURA VELICA DI CARLO di MOTTOLA BALESTRA

## “Don Carlo”

*SANDRO ALESSI*

Così lo chiamavano tutti e così a lui piaceva sentirsi chiamare, perché il “don” gli ricordava Napoli ed il Costarica, la sua seconda patria. E così mi piace cominciare ma . . . chi l'avrebbe mai detto che, a trentacinque anni dall'ultima volta che l'ho visto, Paolo Rastrelli mi avrebbe chiesto di rievocare la sua vicenda? E di storie da raccontare, vi assicuro, ce ne sono parecchie.

Pur avendo navigato molte miglia insieme, e anche molto vicini perché stavo spesso alla randa (su *Chica Tica III*, da prua a poppa, la sequenza era: pozzetto, trasto/scotta, centralina idraulica, me, ruota, timoniere, Don Carlo, pulpito di poppa) non sono, non siamo, mai riusciti a dargli del tu.

Sarà perché, per l'equipaggio di quegli anni (1978-82), lui era affettuosamente “il Vecchio”: così lo chiamavano, perché, al di là della sua età, raccontava di antiche avventure, della Cape to Rio, del “triangolo di Illingworth”, questo sconosciuto . . . Sarà perché, già oltre i 67 ma con una gamba “farlocca” per via di una caduta da cavallo (era anche un grande appassionato di equitazione) più di una volta, nelle boline ventose, voltandomi e vedendo che stava silenziosamente scivolando in mare (mai avrebbe chiesto aiuto!) mi sono trovato a dire sottovoce al “suo” timoniere, Giampiero Pieraccini - grossetano, come me - di acchiapparlo al volo (ero troppo giovane per permettermi questa confidenza).

Ad ogni modo “confesso che ha vissuto”, che è stato un velista e soprattutto un marinaio e di quelli d'alto mare.



*Roberto di Mottola Balestra*

Non a caso era stato tra i fondatori dell'AICI (Associazione Italiana Classi IOR) nel lontano 1973: amava l'altura ed aveva subito il richiamo dell'Oceano.

Merita quindi iniziare il racconto della sua impresa più rilevante e più nota, la vittoria nella Cape Town-Rio de Janeiro del 1976 (1) su di un “piccolo” Carter 37 (2) di serie, *Chica Tica II* (I-5910). Barca e regata che aveva preparato meticolosamente, tanto da intuire l'importanza di stare leggeri: erano solo in cinque, lui compreso, per una corsa durata oltre ventidue giorni.

Dalla tradizione orale pare avessero issato lo spi appena fuori Table Bay per ammainarlo solo a Cabo Frio, dopo aver tagliato la linea d'arrivo. Ricordo qui i nomi dei suoi uomini anche, e non solo perché, gli ultimi due non sono più tra noi: il fidato Luis “Macho” Estrada, costaricense, Carmine Lizzulli (Porto Ercole), Marco Madrucci (Grosseto) e Luciano Sorgini (Porto Ercole).

Quello della Cape to Rio fu anche il primo episodio di una piccola saga costituita dalla serie di batoste inflitte niente popò di meno che a Giorgio Falck, un altro grande marinaio che non è più con noi, che aveva preso parte alla regata, sul *Guia III*, perché costituiva la seconda tappa del “Triangolo Atlantico”. Ma Giorgio non fu l’unica vittima illustre in quell’impresa: anticipando le moderne tecniche di preparazione, Don Carlo aveva studiato attentamente le carte dell’Ammiragliato britannico e, con una oculata scelta delle rotte, superò (in compensato, ovviamente) anche *Ondine*, uno dei più veloci racer oceanici del tempo, e soprattutto *Pen Duick III* di Eric Tabarly (un inchino alla memoria del più grande navigatore della vela moderna).



*Chica Tica III*

Beh, sarà stato per questa vittoria, o perché Don Carlo aveva servito anche come Presidente del CNVA, ma *Chica Tica III* era “autorizzato” a manovrare a vela dentro Cala Galera e ricordo che si è avvalso di questo privilegio più di una volta, quando per necessità e quando per sfizio.

Prima del 37 era stato armatore di uno Scampi (3), V classe IOR, sul quale aveva occasionalmente regatato anche una cara amica, l’allora signorina Mietta Pasquali, oggi signora Gandolfi. E, prima ancora, di un III classe RORC, *Marina* (I-2657), con il quale prese parte alla sua prima Giraglia, nel 1966.

Dei primordi velici di Don Carlo nulla so, se non che si sono svolti a Santa Lucia, al C.R.V. ”Italia”, e sono disposto a scommettere che la sua iniziazione sia avvenuta su di un Dinghy 12’ (chissà perché questa boutade ...). So invece, perché fu Pippo Dalla Vecchia a raccontarmelo, che con l’auto di Don Carlo tornarono da Genova a Napoli dopo che Pippo non venne eletto Presidente della FIV per un pugno di voti (e non avrebbe più messo piede a Genova); aneddoti ...

Comunque: Carlo di Mottola era nato a Roma, nel 1911, ed aveva studiato al collegio militare della Nunziatella, a Napoli, dove si svilupparono i suoi due grandi amori, quello per la vela e quello per la patria: ufficiale di cavalleria durante la II Guerra Mondiale, aveva meritato più di una onorificenza e tra queste anche una medaglia d’argento al valor militare.

Prima della guerra era stato “affigliato” da un facoltoso farmacista romano, il marchese Balestra, e da lì derivò la sua nobiltà, che non ostentava mai, se non nei suoi memorabili baci mano alle signore ...

Dopo la guerra, per via del primo matrimonio, era approdato in Costa Rica, dove divenne in breve un maggiorenne tanto da esserne nominato ambasciatore presso la FAO, a Roma, fatto che gli garantì passaporto diplomatico e non poche “facilitazioni”: Don Carlo sapeva come muoversi ... Da questa cittadinanza derivava anche il numero velico

del *Chica Tica*: CR-1 (per inciso, “chica tica” significa “ragazza costaricana”).

Il racconto non può che proseguire con quello delle altre, innumerevoli, regate cui ha partecipato, vincendone molte e figurando comunque sempre bene.

Mi piace ricordare subito la prima edizione della Sardinia Cup, quella del 1978, una competizione per squadre nazionali organizzata dallo YCCS, che in breve divenne l'Admiral's Cup del Mediterraneo.

Pur di non mancare, costituì una squadra in rappresentanza del Costa Rica con altre due barche di stanza a Cala Galera, *Doktor Faust* (un Peterson 42) e *Caccia alla volpe*, un Vallicelli in compensato marino, a spigolo, armato a  $\frac{3}{4}$  quando tutti erano “in testa” (al professore è sempre piaciuto proporre idee alternative) che all'Invernale del CNVA ci batteva quasi sempre grazie ad una manovrabilità superiore.

A proposito: *Chica Tica III* era (e, pare, sia ancora) un Frers 45, two off, piccolo I classe IOR costruito in alluminio da Gennari, sotto la supervisione di Marco Cobau, sister ship “povera” di quell'*Enteara III* dei Moratti che vinse, all'esordio, la Giraglia del 1977 e poi scomparve. La sorella “ricca” aveva un sottile Stearn a tre crocette, noi pure uno Stearn, ma “palo oceanico” a due crocette, perché così lo aveva voluto Lui; loro vele North San Diego, noi Murphy&Nye La Spezia, ma soprattutto spessori di scafo ben maggiori. Tuttavia, anche per via di uno skeg ancora piuttosto pronunciato per i suoi tempi, non ricordo un'impoppata a 30 kn in cui non si sia issato lo spi (allora si usava ancora lo 1.25) e ... che planate, ai tempi in cui le barche “plananti” ancora non erano state inventate!

Di quella Sardinia Cup, dignitosamente conclusa a metà classifica nell'individuale, desidero ricordare l'episodio (per noi) più saliente: prima costiera, vele nuove, straprimi in partenza e ancora primi alla boa sotto Capo d'Orso davanti ad *Acadia*, un Frers 52 con al timone Lowell North (poi 2° nell'individuale, dopo *Dida V* del prof. Calandriello). Menzione d'onore al nostro timoniere (e seconda menzione in questo articolo), del tutto meritata per uno che, con *Chica Tica III*, ha vinto tre Giraglie ma che, tuttavia, nei laschi con vento, era tenuto a cedere la ruota a “Macho”, “machito” per Don Carlo, che aveva acquisito i galloni da “timoniere di poppa” nella Cape to Rio per meriti di anzianità e di valore.

Subito dopo non posso non ricordare la Giraglia del 1981, non foss'altro perché alla mia prima (e, per lunghi anni a seguire, unica) partecipazione vincemmo la regata, in I classe, davanti - guarda un po' - a Giorgio Falck, terzo sull'appena varato *Rolly Go* [avvistato recentemente a Livorno, in occasione della 151M, perfettamente restaurato].

Fu una delle ultime edizioni “classiche”, sul percorso Sanremo-Tolone, nella quale tagliò primo in reale (oggi si dice “line honor”) *Helisara VI*, armatore Herbert von Karajan e timoniere un certo Dennis Conner, e noi a battaglia fino all'arrivo, in un durissimo bordeggiamento, con lo storico *Levantades* di Beppe Diano, sotto un mistral che davanti a Tolone alzava onde “come muri”: pur essendo ben più lungo di *Chica Tica*, lo scafo disegnato da S&S aveva un rating superiore di solo 0.1, godendo di importanti abbuoni per età; beh, battuto di 5 secondi in reale e di 2 minuti in compensato! Grande soddisfazione per Don Carlo il quale, non il più munifico degli armatori . . . , offrì Pastis a tout le monde e ci portò a cena nel miglior ristorante di Toulon (falso ... poco più che in una bettola del porto, ma eravamo tutti davvero felici: vent'anni e tanta spensieratezza).

Dopo quella prima vittoria nella Giraglia ne mise a segno altre due, nel 1987 e nel 1988, oltre ad un secondo posto nel 1990 e ad un precedente terzo, nel 1974, in III classe IOR, con il *Chica Tica II* che in quell'occasione inflisse oltre un'ora di distacco a *Ganbare (4)*; un bottino di assoluto rispetto, in dieci partecipazioni alla regata più importante del Mediterraneo.

Cronologicamente precedenti c'erano state, in ordine d'importanza: la “Round the British Isles” del 1980 (cui non potei partecipare, per motivi di studio) e la Transmediterranea “Marsiglia - Tunisi”, che vincemmo nel 1979. La prima delle due era una regata storica, al tempo un po' decaduta ma che oggi è tornata in auge nel generale revamping dell'altura.

Ricordo che qualcuno gli disse “ti piace vincere facile, eh!?”: beh, senza alcuna enfasi, Don Carlo portò la sua barca a Cowes, fece il giro delle isole che passava a nord delle Orkneys e mise in carriera un altro alloro.

Era socio anche del RORC e di questo trofeo, pare, si facesse gran vanto nella sede londinese.

E, sempre nel 1979, ma in primavera, non posso dimenticare la vittoria in una regata che gli stava molto a cuore, quella “Tre Golfi” organizzata dal più suo dei clubs di cui faceva parte, il Circolo del Remo e della Vela Italia, covo di esperti velisti ed attempati monarchici come lui.

Negli anni successivi al mio “sbarco”, ahimè dovuto agli impegni di lavoro di un giovanotto allora in carriera, prese parte anche a un paio di Middle Sea Race - la regata d'altura più impegnativa del Mediterraneo e forse quella che,

per la sua indole, più gli si confaceva - senza però riportare risultati di rilievo.

Insomma, ho raccontato di un navigateur, come dicono gli amici francesi, che tollerava la partecipazione agli innumerevoli Campionati Invernali dell'Argentario (e le virate strette dei triangoli olimpici, che non si addicevano al grande genoa di Chica Tica) cui prese parte solo per tenere in forma il suo equipaggio, del quale facevano parte, mi piace ricordarlo, anche un giovane architetto, Massimo Paperini, oggi yacht designer di fama internazionale ed un altro caro amico grossetano, Ruggero Tarlati.

Lui lo voglio ricordare, infine, con un trafiletto che ho trovato di recente:

”Carlo di Mottola venne ad osservare la partenza della prima edizione della Roma X2 [1994, n.d.r.] e ci disse: “dobbiamo organizzarla anche per barche in equipaggio”. Così, un anno dopo, era con il suo *Chica Tica III* allo start della prima edizione della Roma per Tutti.

Fu una regata con moltissimo vento, molti si ritirarono. Anche sul *Chica Tica*, al passaggio di Capri al ritorno, qualcuno pensò di fermarsi, ma Don Carlo fu irremovibile: “si continua!”. E vinse.

Aveva 84 anni, era il regatante più anziano e quando, appoggiandosi al bastone cui lo costringeva una caduta da cavallo, salì sul gradino più alto del podio, la grande folla intervenuta gli riservò una interminabile e commovente standing ovation”.

R.i.p. Don Carlo, per noi e per sempre “il Vecchio”, e che il vento ti sia propizio negli oceani di lassù.

E così, a venti anni dalla scomparsa, gli ho dato del tu ... per la prima volta.



*Chica Tica II in una rara foto d'epoca.*

## Note

- (1) *La “Cape to Rio” è tuttora la più lunga regata tra i due continenti dell'emisfero boreale: oltre 3.300 miglia fra Table Bay, Cape Town, e Rio de Janeiro. “Nacque” nel 1971 sulla scia del successo, anche mediatico, riscosso dal navigatore sudafricano Bruce Dalling nella South Atlantic Single-handed Yacht Race del 1968, dove ottenne un notevole secondo posto assoluto ed un primo in tempo compensato con il suo “Voortrekker”.*

*Da qui l'idea di organizzare una regata transatlantica dal Sudafrica al Brasile, la cui prima edizione vide 59 barche alla partenza e fu vinta da Robin Knox-Johnston su Ocean Spirit, con un tempo di 23 giorni e 42 minuti. Dopo la partenza, i concorrenti devono dirigere a NW, per girare Ilha da Trinidad, e da lì tenere una rotta SW, verso il Brasile. Nell'avvicinamento in costa agli skippers si presenta la scelta se tenere una rotta più lunga, con venti mediamente più forti, o tirare per quella diretta dove però è più probabile incontrare vento leggero. Tuttora organizzata dal Royal Cape Yacht Club con la collaborazione dello Iate Clube do Rio de Janeiro, oggi la regata si chiama “South Atlantic Race”: l'ultima edizione si è disputata nel 2017 e la prossima, la 16<sup>a</sup>, si svolgerà nel 2020. Gli italiani parteciparono per la prima volta nella seconda edizione, quella del 1973, con Edo*

*Guzzetti, su Namar V, progetto di Carlo Sciarrelli.*

*La terza edizione (gennaio 1976), con ben 126 barche di 19 nazionalità diverse, fu quella che vide alla partenza Chica Tica II di Carlo di Mottola Balestra, vincitore della regata in tempo compensato, e Guia III di Giorgio Falck.*

*Sempre in questa edizione va inoltre ricordata la partecipazione di Ida Castiglioni, che aveva già fatto parte dell'equipaggio di Edo Guzzetti nel 1973, al via su Kriloo (un Impala 35 - disegno S&S - del Cantiere Navale 71 di Castiglione della Pescaia) con un equipaggio interamente femminile.*

*Nell'edizione 2014, la regata è stata vinta da Maserati, VOR 70 condotto da Giovanni Soldini che, con un equipaggio "internazionale" di nove persone ha impiegato 10 g 11h 29 m, stabilendo così il nuovo record della gara.*

- (2) *Il Carter 37 (costruito in vetroresina dalla Olympic Yachts, in Grecia, ed importato in Italia da Lionello Gasparini) era una versione di serie, tugata, di Ydra, one off disegnato da Dick Carter. All'epoca era il più veloce regata-crociera della sua classe. Ydra, secondo alla One Ton Cup del 1972 in Nuova Zelanda (skipper Hans Beilken) e primo in quella memorabile del 1973, a Porto Cervo (timoniere l'Ammiraglio Tino Straulino) era stato realizzato in alluminio da Royal Huisman, in Olanda, ed era un vero e proprio mostro da regata oltre che un disegno molto avanzato per il suo tempo. Ha suggellato le migliori idee del suo geniale progettista, Richard E. Carter, la cui opera prima fu Rabbit, 1965, vincitore del Fastnet nel medesimo anno, barca che ha segnato una vera e propria svolta nella storia dello yacht design. [Oggi Rabbit è di proprietà dell'amico Francesco Gandolfi che lo ha filologicamente restaurato e lo tiene, a Rapallo, accanto a Tomira - guarda caso - un altro Carter 37].*
- (3) *Scampi è stata una barca storica: 30 piedi, disegnata dallo svedese Peter Norlin, forse la prima della storia pensata quasi esclusivamente per la regata. Non a caso vinse tre Half Ton Cup dei primordi, sia con il rating di 19 piedi RORC (1969 e 1970) che con quello di 21.7 IOR (1971).*
- (4) *Nella One Ton Cup 1973, Ydra ebbe la ventura di incontrare Ganbare, altra barca epocale, disegnata dal compianto Doug Peterson e costruita in lamellare da Eichenlaub, a San Diego, in sole diciotto settimane, che era più veloce ma non riuscì a vincere la coppa a causa di un errore di percorso commesso nella regata lunga. Ganbare aprì tuttavia un nuovo filone di "pensiero architettonico" che, partendo da concetti già espressi da Carter, ha generato i più importanti yachts e yacht designers (Ron Holland, Scott Kaufmann, Bruce Farr, Ed Dubois ed Andrea Vallicelli, tra gli altri) della fine degli anni '70 e degli '80.*





*Sono almeno due i motivi per i quali riportiamo con particolare piacere un vecchio l'articolo che il nostro Topo è andato a scovare durante la pausa festiva di questo torrido ferragosto. Per primo ricordare a tutti l'autore Mauro Mancini, giornalista della Nazione, indimenticabile navigatore tragicamente perito a seguito del naufragio dello yacht "Surprise" sul quale insieme a Giorgio Fogar stava effettuando il giro del mondo. Secondo motivo rinverdire il ricordo di una epica impresa di Straulino al comando del "Vespucci" che molti conoscono, ma certamente no le nuove generazioni.*

*(da "Vela e Motore" ottobre 1981)*

## L'Amerigo Vespucci sul Baltico nella sfida a vela con il "Gorch Fock"

**Agostino Straulino era il comandante della nostra tre alberi. Il veliero tedesco aveva l'abitudine di sfidare e battere gli avversari ma, contro il competitore italiano, non riuscì a farcela.**

**MAURO MANCINI**

Varata il 22 febbraio 1931 nel Cantiere di Castellamare di Stabia, la nave scuola a vela Amerigo Vespucci ha ormai 50 anni suonati (n.d.r.: siamo nel 1981, oggi gli anni sono 87). È stato un mezzo secolo di viaggi e campagne, di lunghe navigazioni anche oceaniche, di avventure a volte strane. Per onorare questa straordinaria Vespucci ricordiamo un episodio emozionante della sua campagna del 1965 quando, al comando dell'altrettanto straordinario Tino Straulino, si imbattè con la nave scuola tedesca Gorch Fock ed ebbe inizio un duello a vele spiegate. Ecco l'episodio dalla lettera di un allievo:

*"Caro babbo,*

*che giornata! Ti racconto subito cosa è successo. Si stava navigando verso la Danimarca da due giorni, dopo la sosta a Stoccolma; mare e vento forti quasi a mezza nave e si filava sui sette nodi. Guarda che sette miglia marine all'ora son tanti, specie per questa vecchia Vespucci che non fu costruita certo per le regate, ma per*



*portare a spasso gente come noi e insegnargli il mestiere. Le vele alte erano serrate per il troppo vento. Io sono assegnato al controvelaccio e quando si tratta di andare a riva (che poi vuol dire sull'albero) io tocco quasi le nuvole. Bisogna stare attenti perchè a quell'altezza le oscillazioni della nave sono poderose, ti senti strappar via ad ogni momento. Ero sul ponte occupato in lavori di riassetto insieme ad altri colleghi quando la vedetta a tutti polmoni grida nel megafono: "Una vela di prora!". Non è facile trovare in mare un veliero di questi tempi, quindi ci fu un gran movimento a bordo, fra noi altri; corsi alla controplancia di poppa per osservare la scena con il potentissimo binocolo che vi è installato. Mentre correvo sentii ancora la vedetta che gridava: "Altre due vele a prua!". Accidenti, una intera flotta di velieri. Prendo il super-binocolo e guardo. Quello che viene avanti, più grande è un brigantino a palo e sembra filare molto veloce, dietro sono due golette, spettacolo meraviglioso. Queste navi diventano sempre più grandi e sul brigantino riesco a leggere il nome, è il Gorch Fock, la nave scuola tedesca che sale verso il Baltico del Nord mentre noi lo discendiamo. Le due golette inseguatrici sono navi scuola dell'Accademia svedese. Vedo gli uomini al lavoro sui ponti, impegnati alle vele. Corriamo a murata per rendere gli onori, i tedeschi ci sfilano di contro bordo, salutiamo con le bandiere, il momento è particolarmente toccante, loro fanno lo stesso. Ci si sente molto vicini spiritualmente, tutti marinai, perchè il mare grande e il vento che fischia nel nostro sartame,*

come nel loro, ci affratellano. Ma cosa sta succedendo? Il brigantino appena scaduto di poppa alla Vespucci, vira e ci ingaggia.

Vuol dire che si mette a seguire la nostra stessa rotta con l'intenzione evidente di darci una umiliazione sportiva superandoci alla vela. Ma lo sapevano i tedeschi che il comandante era Straulino? Dal ponte dove mi trovavo con altri colleghi non si era fatto in tempo ad accorgerci che il brigantino stava cambiando mura che è suonato il posto di manovra generale alle vele. Straulino ha raccolto la sfida. Non ero mai salito sul "mio" albero così rapidamente. Ti ho detto che le vele più alte per il troppo vento erano serrate. Ebbene, adesso bisognava scioglierle perché era tempo di correre e di far vedere qualcosa di buono ai tedeschi. Mentre noi su stavamo facendo il nostro lavoro tesi in uno sforzo indicibile e badando a guadagnare secondi nella manovra, dal ponte stavano già alando le drizze e le scotte. Quando siamo ridiscesi - roba di tre minuti o poco più - le vele erano già bordate quasi completamente, la



"Vespucci" stringeva il vento come un "Dragone", tutta inclinata a sinistra e la velocità era passata da sette a dicci nodi. Pensa però che razza di gentiluomo è il nostro comandante: ha lasciato l'albero di mezzana imbrogliato per avere lo stesso numero di vele della nave che ci aveva ingaggiato!

Si stringeva il vento. La fila di oblò di - copertino - era sott'acqua. Il comandante Straulino viveva una delle sue tante, meravigliose regate. Soltanto che la "Vespucci" è una barca di ottantatre metri di lunghezza e di oltre quattromila tonnellate di stazza. Ma in mano sua sembrava guizzare come una "deriva". Lo sai? I tedeschi non ce l'hanno fatta! La regata è principiata con cento metri di distacco fra noi e loro, e questi cento metri son durati per più di un'ora.

La cosa ci è sembrata molto importante perché devi sapere che la "Gorch Fock" ce l'ha un po' di vizio: ogni volta che incontra la "Vespucci" la ingaggia e sempre era riuscita a batterla con facilità. Questa volta hanno trovato pane per i loro denti.

Per noi tutti è stata una grande giornata, babbo.

Adesso ti saluto e ti abbraccio, tuo Roberto.

P.S. Questa lettera è rimasta a bordo per parecchi giorni. Così faccio in tempo ad aggiungere l'ultima impresa. Abbiamo fatto il "Sund" alla vela e di notte. Si tratta del canale fra la Svezia e la Danimarca. Si passa proprio davanti a Copenaghen. Il canale è largo 240 metri ed ha un fondale, nella parte mediana, di circa otto metri. Ora, noi peschiamo sette metri e venti. Ciò vuol dire che uno scarroccio minimo non calcolato ci avrebbe portati in secca. Il posto di manovra alla vela è durato dalle 21,00 alle 01,00. Sono andato a letto per essere svegliato un'ora dopo: ero di guardia!"



*(tutte le foto sono tratte dal volume "Arma e vai" di Straulino e Corsini)*



## FILATELIA

*Ancora grazie a Franco Belloni entriamo in un campo vasto e tutto da esplorare: il mondo della filatelia dedicata alla marineria ed alla nautica. Per i non filatelici effettivamente è una bella scoperta e lascia immaginare il fascino di collezionare e possedere raccolte di questo tipo. Sembra che nessuna nazione del mondo si sia astenuta dal pubblicare francobolli commemorativi su personaggi, navi ed eventi legati al mare. Recentemente nel 2013 anche il minuscolo Dinghy 12' in occasione del suo 100° è riuscito ad avere un francobollo tutto suo.*

*(da Arte Navale)*



## UNA BARCA DI FRANCOBOLLI

**VIAGGIO NEL MONDO DELLA FILATELIA ITALIANA DEDICATA ALLA NAUTICA, ALLE COSTRUZIONI, AI RADUNI ED ALTRI EVENTI VELICI. IL COLLEZIONISMO LEGATO AGLI ANNULLI POSTALI.**

### FRANCO BELLONI

Francobolli con soggetto nautico: velieri, navi, imbarcazioni a vela, grandi e piccole, da regata e da trasporto, nonché da guerra sono stati emessi da quasi tutte le nazioni. Si calcola approssimativamente che questi francobolli siano oltre diecimila. Il primo paese ad emettere un francobollo raffigurante una nave, il vapore *Lady McLeod*, è stato nel 1847 l'allora colonia inglese Trinidad. Si tratta di un'emissione privata, ma in ogni modo catalogata con il numero uno, fatta dal capitano David Bryce per affrancare la corrispondenza trasportata da San Fernando a Port of Spain con la sua nave.

Nel campo sportivo il primo francobollo con una barca a vela da regata è quello dell'Olanda che fa parte di una serie di otto valori emessa nel 1928 in occasione dell'Olimpiade di Amsterdam. Si tratta, seppure disegnata, di

una classe metrica con randa e controranda (la "freccia") in altre parole l'armamento velico ancora esistente in quel periodo.

Nella panoramica che segue si presentano i francobolli nautici italiani della Repubblica suddividendoli per argomento, in modo da indicare anche la possibilità di una collezione tematica e dando per ogni francobollo o serie il numero di



riferimento del Catalogo Unificato.

Incominciamo dalle emissioni commemorative di competizioni veliche.

Soltanto quattro sono i francobolli che raffigurano barche a vela da regata, emessi tutti in occasione di campionati mondiali organizzati nel nostro Paese. Tre sono del 31 maggio 1965, rispettivamente per quello dei 5.5 metri S.I. (n. 998), vinti da Agostino Straulino, Bruno Petronio e Massimo Minervini con *Grifone* e dei Lightning (n.999), per la prima volta in Europa, organizzati entrambi a Napoli e per i Flying Dutchman (n.997), secondi in classifica Mario Capio e Marco Sartori con *Aldebaran IV*, svoltisi ad Alassio. I tre francobolli ricavati da un bozzetto di Corrado Manciola sono caratterizzati ciascuno da una rosa dei venti e da due scafi in regata che navigano di bolina senza però mettere in evidenza le specifiche caratteristiche, per esempio il prodire al trapezio nei Flying Dutchman, di ogni classe raffigurata. Per il quarto francobollo bisogna aspettare l'8 aprile 1989 dove con un solo valore (n. 1878) sono ricordati, con un disegno stilizzato di Alberto Rinnaudo, ben tre campionati del mondo organizzati in Italia: Star a Porto Cervo, Finn e Flying Dutchman ad Alassio e la One Ton Cup, vinta da *Brava* di Pasquale Landolfi con Francesco De Angelis al timone, a Napoli in occasione del



Centenario del Circolo del Remo e della Vela "Italia". L'11 settembre 2002 è emesso un francobollo (n.2686) da un bozzetto di Novaro, il più bello tra quelli dedicati all'agonismo velico, per ricordare il Raduno delle vele d'epoca di Imperia, la manifestazione organizzata sempre con maggior successo dal settembre 1986, raffigurante alcune imbarcazioni in gara. Più recente, è del 28 settembre 2005, il foglietto in occasione delle regate dei Louis Vuitton Act 8 & 9 di Trapani. Nella vignetta, di Gaetano Ieluzzo, è raffigurato un particolare di un'antica pianta della città di Trapani, il logo della competizione ed una barca stilizzata.

Nel novero delle imbarcazioni da diporto ricordiamo due francobolli non emessi in occasione di manifestazioni sportive ma interessanti per l'appassionato di nautica. Si tratta dello yacht a motore *Elettra* (n. 2517) di Guglielmo Marconi nella serie del 9 maggio 2000 per ricordare "Il museo storico delle Poste e Telecomunicazioni". Il secondo raffigura una barca con la vela latina inserito nella serie turistica del 14 aprile 2001 dedicata a Stintino (n. 2570). Per concludere questa parte dedicata ai francobolli con barche da regata ricordiamo un'emissione interessante per noi italiani: nella serie voluta da Ajman per l'Olimpiade del 1964 di Tokio- Enoshima, uno raffigura l'8 metri S.I. *Italia* vincitore della medaglia d'oro all'Olimpiade di Berlino-Kiel nel 1936.

Ma torniamo ai francobolli nostrani.

L'inaugurazione alla Fiera Campionaria di Milano del Padiglione della Motonautica è ricordata con un francobollo (n.685) del 12 aprile 1952 disegnato da Corrado Mezzana.

Le Poste italiane emettono poi dal 1977 al 1980 quattro serie, ciascuna di quattro valori, dedicate alle "Costruzioni navali italiane". Sono raffigurabile navi a vela e a motore, mercantili e militari. Queste serie possono essere l'inizio di una collezione tematica dedicata alla nostra flotta di ogni tempo, integrata e completata dagli annulli commemorativi emessi a ricordare eventi importanti. Nella prima serie (n.1382-1385) emessa il 23 settembre 1977 sono raffigurate la corvetta *Caracciolo* (1869-1997), la cannoniera *Sparviero* (1973), il piroscafo *Ferdinando I* (1818-1820) e la motonave *Saturnia* (1927- 1967). Nella seconda (n. 1412-1415), 8 maggio 1978, presenti il brigantino *Fortuna*, il portacontainer *Africa* (1976), la corazzata *Benedetto Brin* (1901-1915) e la fregata lanciamissili *Lupo*, 1976).



La terza (n.1476-1479), del 12 ottobre 1979, ricorda il tre alberi *Cosmos* 11865-1979), la nave traghetto *Deledda* (varata nel 1978), la corazzata *Enrico Dandolo* (1878-1928) ed il sommergibile *Carlo Fecia di Fossato* (1977). Con la quarta serie (n.1531- 1534), 11 ottobre 1980, si conclude questo interessante ciclo delle nostre costruzioni navali realizzato da bozzetti di Franco Gay, disegnatore ufficiale della Marina Militare. La serie illustra la corvetta *Gabbiano* (1942- 1971), il cacciatorpediniere *Audace* (1971), la nave a palo *Italia* (1903-1908) e la nave posa tubi *Castore 6* (1978).

Al *Toti*, il sommergibile S-506, che è stato la star dei media durante il trasferimento a Milano, le Poste hanno dedicato il 7 dicembre 2005 un francobollo, realizzato su un bozzetto di Ales Bonaccorsi, che riproduce su fondo azzurro il logo dell'operazione di trasporto e di musealizzazione con la scritta "Inaugurazione del sommergibile Toti - Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia - Milano".



In occasione della Giornata delle Forze Armate nell'ambito dell'Esposizione mondiale di filatelia a Milano sono emessi, il 24 ottobre 1998, quattro francobolli di cui uno (n.2411) con l'incrociatore portaelicotteri *Giuseppe Garibaldi*.

Tra le serie legate alla Marina Militare italiana una di tre valori del 24 luglio 1981 per il Centenario della fondazione dell'Accademia Navale di Livorno su bozzetti di Franco Gay, con uno (n.1568) dedicato alla nave scuola *Vespucci*.

Una serie di tre francobolli per i cinquecento anni dell'Accademia era stata emessa anche nel periodo del Regno il 29 novembre 1931 dove uno di questi (n.301), disegnato da Pittalis, rappresenta la prima nave scuola *Vespucci*. Nell'emissione del 4 maggio 2002 che ricorda la Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia nel francobollo (n.2658) è raffigurato ancora una volta il *Vespucci*.

A completamento delle emissioni ricordate per chi vuole iniziare una collezione tematica, gli argomenti da scegliere sono diversi: vi sono degli altri francobolli della Repubblica con riferimenti nautici come, per esempio,



l'Arsenale di Venezia (n.2828), il Bucintoro (n.596), l'Istituto Idrografico della Marina (n.1 198) e il Corpo delle Capitanerie di Porto (n.2590).

Nel 1992, in occasione delle Celebrazioni Colombiane per il quinto Centenario della scoperta dell'America, l'Amministrazione delle Poste ha emesso diverse serie di francobolli che raccontano episodi della vita di Colombo e, ovviamente, non mancano le caravelle *Niña e Pinta* e la nave *Santa Maria*. Una di queste serie comprende sei foglietti, emessi congiuntamente con il Portogallo, la Spagna e gli Stati Uniti che riproducono una serie proprio degli USA del 1893. La presentazione dei numerosi ed interessanti francobolli di queste emissioni sarà argomento di un prossimo articolo.

L'appassionato della nautica "dentellata" non può dimenticare che oltre ai francobolli sono stati predisposti degli annulli particolari a ricordare importanti avvenimenti. Generalmente questi annulli sono richiesti all'Amministrazione postale dalle associazioni e dai comitati per ricordare particolari avvenimenti celebrati nel periodo di validità degli stessi francobolli.

I primi annulli sportivi sono stati richiesti inizialmente in occasione di regate veliche e successivamente anche per gare motonautiche. Sono applicati ai documenti postali, lettere e cartoline, dai Servizi distaccati in un periodo limitato di tempo nel luogo dove la manifestazione o l'avvenimento si svolge.

In occasione dei quattro Campionati del mondo del 1989 è la stessa Federazione Italiana Vela a provvedere alla stampa di cartoline commemorative che vengono affrancate con il francobollo emesso dalle Poste con quattro annulli diversi, uno per ciascuna manifestazione.

Un particolare annullo su una bella cartolina è stato predisposto nel 1979 per il Centenario dello Yacht Club Italiano.

In tempi più recenti la stessa Posta provvede ad annulli speciali con la data del primo giorno di emissione e il nome della località a cui si riferisce il francobollo. Per le regate della Louis Vuitton Cup lo sportello filatelico della Filiale di Trapani delle Poste ha utilizzato un annullo particolare.

Numerosi sono anche gli annulli per vari di navi militari e civili. Interessante è quello del 22 luglio 1978 che ricorda il Centenario della "Prima regata velica italiana" (per l'esattezza era già stata preceduta da regate sui laghi) organizzata da Jack La Bolina ed il varo alla Spezia della corazzata *Dandolo*.

In questi ultimi anni il numero di questi annulli è aumentato e per l'appassionato della nautica o per il collezionista tematico non è facile seguire e reperire quelli emessi.

Un elenco mensile è generalmente pubblicato dalle riviste filateliche.



## LA MARINA E LA VELA PER I GIOVANI

*Dopo gli articoli di Giovanni Iannucci ("Due brevi crociere con gli studenti", Notiziario 69) e di Paolo Alberto Timossi ("La prima edizione della M.S.R.", Notiziario 72) è giunta in Redazione, grazie all'interessamento di Francesco Gandolfi, un'altra testimonianza delle attività che la nostra Marina ha messo a disposizione per la propaganda dello sport velico tra i giovani. Uno di questi giovani, Augusto "Guti" Calderoni, rievoca l'esperienza fatta nel 1968 a bordo del "Corsaro II" comandato dall'allora T.V. Paolo Timossi. Sono passati esattamente 50 anni, e quanto e come queste iniziative influissero sulla formazione delle giovani generazioni lo lasciamo dedurre ai lettori.*

## OSPITI SUL "COR SARO II"

*AUGUSTO CALDERONI*

Arriviamo a La Spezia nella tarda mattinata del 1° ottobre e subito un sottufficiale con tanto di uniforme (sapremo poi che è il nostromo del *Corsaro*) ci porta in un magazzino militare dove veniamo forniti dell'equipaggiamento completo.

Siamo in dieci tra istruttori e futuri Istruttori del Centro Velico di Caprera invitati a questa crociera che come altre, svoltesi durante tutta l'estate, ha portato in giro per il mare un discreto numero di studenti di tutte le scuole italiane. Noi siamo gli ultimi per quest'anno, i pochi torse che abbiano già una esperienza, seppur limitata, di vela e di mare. Certo quel poco di autorità che abbiamo come istruttori a Caprera svanirebbe all'istante, se i nostri allievi ci vedessero ora vestiti tutti quanti allo stesso modo con pantaloni e corpetto blu, con un berretto bianco in cima alla testa che casca ad ogni movimento.

Saliamo a bordo e, dopo un breve discorso del comandante, T.V. Timossi, il Nostromo fa con noi il giro della barca mostrandoci le manovre, le vele, e tutte quelle cose con cui saremo a contatto per dieci giorni. Quelli di noi che non erano mai stati su barche più grosse dei Mousquetaires e degli Alpa 7 del Centro restano un po'



sconcertati di fronte alle dimensioni delle drizze e delle scotte, o al peso del tangone, ma entro pochi giorni tutto ci sembrerà normale.

Segue la rapida lezione di navigazione piana di cui tutti noi conosciamo gli elementi fondamentali perché sono materia di insegnamento al 2° corso del C.V.C.; invece un tentativo del Signor Pennino di spiegarci alcuni principi di navigazione astronomica fallisce, almeno per questa prima giornata in cui le novità sono state molte.

L'indomani finalmente si parte col seguente programma: La Spezia - Elba - Maddalena - Argentario - Livorno - La Spezia, ma purtroppo manca il vento; inutile quindi issare le vele nonostante la nostra impazienza, e procediamo a motore alternandoci al timone. Solo per poco: verso sera, si alza una brezza leggera che ci permette di issare ad una ad una, per prova, tutte le vele; inizialmente c'è una notevole confusione perché tutti si ammassano a prua o a poppa per seguire da vicino ogni manovra, ma col tempo le cose andranno meglio.

Dopo due giorni siamo a Portoferraio, ma del vento ancora nessuna traccia; saremo forse riusciti a tener le vele per 3 o 4 ore in tutto sfruttando solo deboli brezze locali.

Anche il meteo non prevede nulla di buono: "Tempo bello su tutta l'Italia per un campo di alte pressioni a debole gradiente" - che desolazione!

Da Portoferraio a Maddalena sempre calma piatta; al tramonto il cielo si arrossa e riflette la sua luce sul mare



(da sinistra) Franco Pivoli, Claudio Regoli, Virgilio Pennino e il comandante Paolo Alberto Timossi.

mentre in lontananza si scorge debole il faro di Alistro, poi anch'esso scompare e allora si decide di fare una osservazione di stelle che ci dà, dopo lunghi calcoli, un punto abbastanza preciso.

La terza guardia e la seconda vanno a dormire mentre è di turno la prima.

Al risveglio subito notiamo che qualche cosa è cambiato, ma non si riesce a capire che cosa.

A sì... il motore - è fermo - siamo arrivati - no... s'è alzato il vento. Ci precipitiamo fuori e un caldo sole ci investe, il *Corsaro* avanza a 5 nodi tra Spargi e Budelli mentre a prua si vede Punta Sardegna e più in là Palau e Santo Stefano. Ci sentiamo di casa in questa zona, non occorre il portolano per cercare l'allineamento di ingresso a Maddalena e tutti sappiamo che rotta farà il "Dio

Onnipotente" che si stacca ora dalla banchina della Posta.

E' il 6 ottobre e ci fermiamo a Maddalena per tutta la giornata, riusciamo anche a tare il bagno tanto fa caldo; poi due di noi su un "Finn" preso a prestito vanno fino a Caprera e tornano con Andrea e Michel che sono ancora là per chiudere il Centro. L'indomani passiamo davanti alle bianche case di punta Cannone e sul pennone della segreteria la bandiera viene ammainata tre volte.

Sfilano di fianco a noi Monte Fico, l'Isolotto Porco, terrore degli allievi nelle giornate di ponente e dall'altra parte il golfo di Arzachena, meta delle gite di fine corso. A Porto Cervo non c'è più nessuno, le boutiques sono chiuse, la rada è deserta; il paese, vivo finché è circondato dal bel mondo dell'estate, muore quando l'ultimo motoscafo ha salpato le ancore, e non resta neppure quella vita dimessa che è caratteristica in inverno degli altri paesi delle nostre coste.

Lasciamo Porto Cervo con vento forza 3 da NW. A una decina di miglia dalla costa cala completamente per poi girare a SE. Durante la notte rinforza e all'alba il *Corsaro* fila a 7 nodi con tutte le sue vele a rive: il bianco spinnaker a prua, bolero, randa, "poppea" (la vela di strallo simile allo spinnaker) e mezzana. Felici ci alterniamo al timone con turni brevi per paura che il vento cali come le altre volte, lasciando qualcuno senza la sua parte; sono i momenti più belli questi, perché attesi per tanti giorni, non vorremmo neppure fermarci a Porto Santo Stefano come vuole il programma ma continuare, non importa con quale meta, ci basta restare in mare il più possibile.

Purtroppo la sosta è inevitabile ma il giorno dopo di buon'ora via di nuovo verso l'Elba con vento portante; il vento gira ancora a NW, l'abbiamo ora dritto in prua, e rinfresca progressivamente forza 2... 3... 4... - si ammaina

il genoa sostituito da yankee e trinchettina - 5... - prendiamo una mano di terzaruoli e su di bolina con lunghi bordi nel canale tra l'Elba e Piombino.

Siamo tutti euforici tranne uno dei due che oggi sono di gamella e devono far da mangiare per 15 persone; ogni tanto, pallido fa la sua comparsa sul ponte per tornare subito dopo alla sua ingrata mansione. Procediamo veloci e presto il faro di Livorno viene riconosciuto prima ancora di essere avvistato; l'aria è limpida ma gelida quando arriviamo in porto; sono le cinque e ci infiliamo finalmente nelle nostre cuccette.

Ma alle 9 il Nostromo ci sveglia e ci fa pulire la barca da capo a fondo per

l'ennesima volta: d'accordo che lui ci tiene ma noi siamo stanchi morti. Nel pomeriggio visita all'Accademia Navale: antichi sestanti, modernissime bussole giroscopiche, modelli di navi e di motori, sono tutte cose che attirano la nostra attenzione e il Comandante si attarda nelle spiegazioni. L'indomani un guasto al motore ci impedisce di tornare per mare a La Spezia; a sera inoltrata dopo un avventuroso viaggio su un automezzo messo a nostra disposizione dalla Marina Militare arriviamo finalmente a La Spezia dove possiamo recuperare parte dei nostri bagagli.

La notte stessa, e l'indomani mattina raggiungevamo Milano, le nostre case, gli studi.

La favola bella era veramente finita.



*(da sinistra) Guti Calderoni, Toti Gandolfi, Enrico Contreas.*

*Della crociera del 1968 raccontata da Augusto Calderoni resta una significativa lettera inviata dal comandante del "Corsaro II", T.V. Timossi, pubblicata sulla rivista della Lega Navale di Milano:*

*"L'attività estiva da me svolta quale comandante del 'Corsaro II' a favore degli studenti, essendo io un appassionato di vela, è stata una parentesi molto piacevole tra un imbarco e l'altro sulle 'navi di ferro'. Purtroppo la brevità delle crociere ed il livello medio di conoscenze veliche dei ragazzi, non hanno permesso grandi cose e, come Lei saprà, ci siamo limitati a brevi navigazioni diurne sfruttando anche molto il motore in aiuto alle carenze di vento.*

*Un discorso diverso merita invece l'ultima crociera da me fatta con gli istruttori del Centro Velico di Caprera: i ragazzi si sono rivelati degli ottimi marinai, appassionati, maturi, volenterosi e con i quali sono convinto, avendo a disposizione un periodo di tempo più lungo, si sarebbe potuta fare una attività decisamente più impegnativa ed interessante". Paolo Alberto Timossi*

*Anche nell'anno successivo, 1969, un altro gruppo di istruttori del Centro Velico di Caprera sarà ospite a bordo del "Corsaro II" al comando del C.V. Foschini. Uno dei partecipanti, Luciano D'Erman, così commenta l'esperienza vissuta e raccontata sulla stessa rivista della Lega Navale di Milano: "Sintetizzando possiamo dire che abbiamo osservato una quantità di nuovi problemi e applicato le nostre conoscenze ad una nuova dimensione: ma per il resto ancora una volta ci siamo resi conto che c'è molto da imparare. Ed è questa l'unica conclusione di sempre."*

## LE GRANDI INVENZIONI ITALIANE

*Il Comandante Lauro Caso, sostenitore ed assiduo lettore del "Notiziario", ci ha segnalato l'articolo che pubblichiamo per ricordare gli anni Cinquanta, quando lui giovanissimo Ufficiale di marina mercantile, si è trovato per la prima volta imbarcato su una nave dotata di un radiogoniometro, "magico" strumento che rivoluzionerà la navigazione e che all'epoca a bordo poteva usare solamente il marconista, figura professionale che ben presto sparirà tra il personale marittimo. (da "Navi e Marinai" 4 volumi, Compagnia Generale Editoriale, 1979)*



### COME SFUGGIVANO LE NAVI ALL'OCCHIO DELLA RADIO

**Lo scienziato italiano Alessandro Artom fu l'inventore del radiogoniometro, lo strumento per individuarne la posizione in mare, che consentì agli inglesi di vincere la battaglia dello Jutland**

Quando diciamo radio, diciamo Marconi. E a lui facciamo riferimento per tutte le altre invenzioni che alla radio finiscono per collegarsi: intendiamo parlare del radiogoniometro che conosciamo (per sentito dire), tutti; del radar, del quale tutti parliamo senza avere nemmeno un'idea di come funzioni senza sapere chi l'ha inventato. E così via. Per finire, naturalmente, al raggio della morte, attribuito immancabilmente a Marconi; oggi se ne parla citando il laser, che è tutta un'altra cosa.

Torniamo a Marconi, il quale intuì che le onde hertziane, già studiate in Italia da Augusto Righi e da Antonio Garbasso, potevano essere convenientemente utilizzate nella trasmissione senza fili. Egli effettuò nel 1896 i primi esperimenti nel golfo di La Spezia. In quei giorni un giovane ingegnere, Alessandro Artom (foto), nato a Asti il 6 maggio 1867, laureato in ingegneria industriale a Torino nel 1889, aveva conseguito il perfezionamento in elettrotecnica, sotto la guida di un altro grande scienziato italiano, Galileo Ferraris, del quale era divenuto assistente.

L'ingegner Artom intuì subito l'importanza della scoperta di Guglielmo Marconi e decise di portare in questo campo un suo intelligente contributo. Vediamo come. Una trasmittente radio, munita di antenna, irradia segnali in tutte le direzioni, e questa è una delle sue funzioni più importanti. Ma dall'altra parte, cioè da quella di chi riceve, è difficile ascoltare: un po' come se una persona, invece di udire soltanto quella con cui sta conversando, fosse costretta a sentire le voci di tutti coloro che parlano nello stesso momento e nello stesso locale. Quante volte ci è capitato... e abbiamo alzato la voce per farci capire. Nel "locale" che è il nostro mondo, "alzano la voce" la maggior parte delle stazioni radio; e lo vediamo nel campo dei radiotelefonisti CB in questi anni: tutti li a montare un alimentatore più potente, per poter gridare più forte e farsi sentire, "forte e chiaro", più lontano.



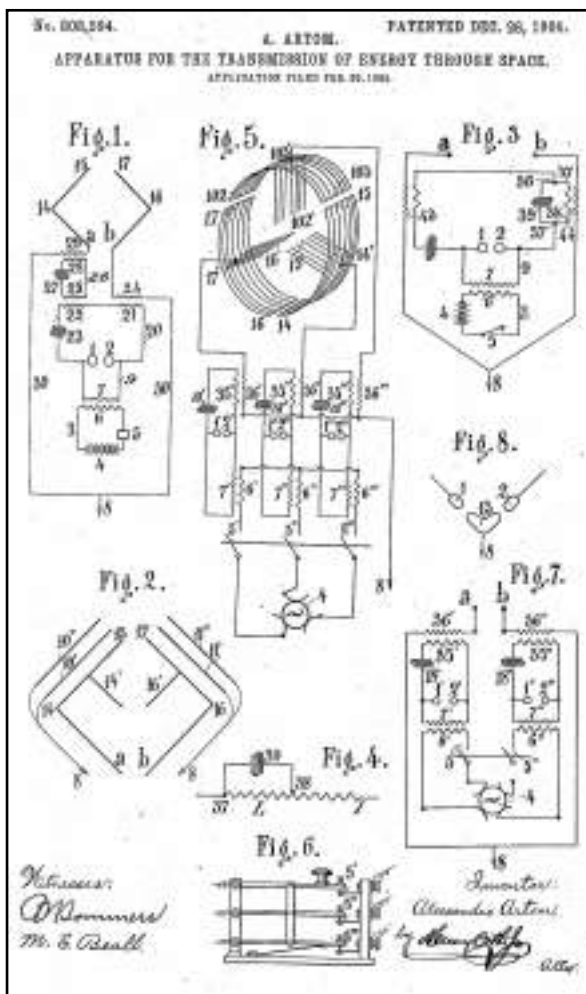
Lo stesso accadde nei primi anni della scoperta della radio. Finché non si inventò la "sintonia" (ci perdonino i tecnici, ma è quel sistema che consente, per dirla in parole poverissime, di trasmettere su una determinata frequenza e basta): da allora chi vuole ascoltarci, non fa che allinearsi alla nostra frequenza. Alessandro Artom, l'ingegnere che chiamavano già "professore", sosteneva che conferendo alle onde elettromagnetiche una polarizzazione orizzontale, era possibile una propagazione delle onde stesse nel piano normale (perpendicolare) a quello di polarizzazione. Cercava cioè di portare nel campo delle frequenze elevate ciò che il suo maestro Galileo Ferraris, che si spense nel 1897, era riuscito a fare con le basse frequenze, nei campi magnetici e nelle correnti elettriche ordinarie.

I primi esperimenti di Artom vengono fatti nel golfo di La Spezia nel 1903, proseguendo i lavori già iniziati in collaborazione con la marina militare fin dal 1901 a Torino. Si dimostra che la sua teoria è esatta: le

trasmissioni, cioè, possono essere dirette, proiettate in un'unica direzione, come un raggio di luce, e soltanto lungo questo raggio ricevute. Il sistema Artom viene donato alla marina militare e l'ammiraglio Mirabello in persona, ministro della Marina, riconosce ufficialmente alla Camera, nel 1903, l'importanza dell'apporto dello scienziato astigiano, il "professore" realizza una trasmissione fra le stazioni di San Vito e San Bartolomeo (la distanza è di quattro chilometri), senza che le stazioni vicine di Varignano e di Palmaria, a pochi chilometri di distanza, percepiscano alcun segnale. Poi, mentre Marconi predice un esito fortunato, si aggiungono nuovi esperimenti di Monte Mario a Roma: incuriositi, intervengono anche il re Vittorio Emanuele che si dilettava di fisica, e il duca di Genova; si constata, sulle prime che, ruotando le antenne di trasmissione, non si può più ricevere da Anzio, distante soltanto 60 chilometri.

Ma bisognava vedere se il sistema avrebbe funzionato anche a distanze superiori. Ed ecco l'esperimento con Ponza, a 120 chilometri di distanza: Ponza riceve benissimo, mentre a La Maddalena non ricevono nulla. Proviamo allora a puntare su La Maddalena, distanza 260 chilometri, ed ecco che tocca a Ponza non ricevere più nulla. La direzionalità della trasmissione è assicurata, e per di più senza disturbi. Non staremo a spiegarvi come avviene, se non accennandovi ad antenne speciali che funzionano su un angolo di 45 gradi.

Dopo questi esperimenti positivi, il "professore" affronta un nuovo problema, quello di utilizzare la sua invenzione



per determinare la direzione di arrivo delle onde elettromagnetiche: avere cioè un mezzo che consenta da terra di identificare la posizione delle navi, e, invertendo i termini, di determinare da una nave, in condizioni di assenza di visibilità (di notte o con la nebbia) la direzione di provenienza di segnali emessi da stazioni terrestri. Si arriva così a "determinare il punto nave": a stabilire cioè la propria posizione in mare, semplicemente ascoltando due stazioni radio a terra. Si è, impossibile sbagliare, nel punto in cui i due raggi di ricezione si incrociano. Così nel 1907 nasce il radiogoniometro: un sistema a due bobine incrociate, con bobina mobile centrale, che ancor oggi consente alle navi e agli aerei di determinare il punto in cui si trovano.

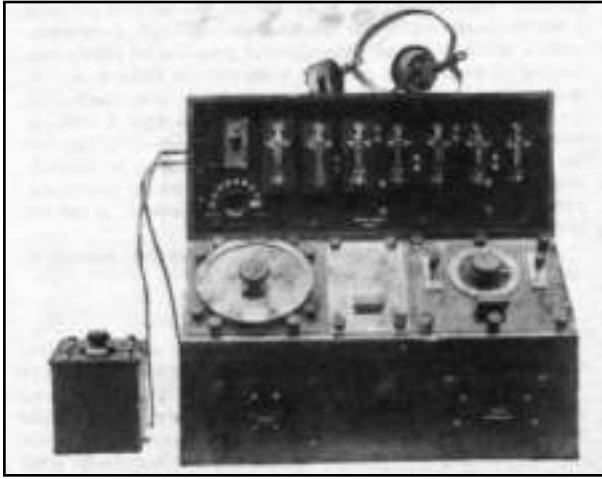
I profani, coloro che sono completamente digiuni di radiotecnica, possono fare un piccolo esperimento, con una radiolina a transistor, quelle con l'antenna di ferrite per l'ascolto delle onde medie. Avranno certamente notato che una di queste radioline funziona meglio in una certa posizione piuttosto che in un'altra. La ricezione è più chiara, cioè, quando l'antenna di ferrite, e di conseguenza la radiolina, si colloca ad angolo retto con il fascio di onde proveniente dalla stazione radio.

L'importanza della scoperta di Artom fu immediatamente compresa dalla marina militare. L'Adriatico, per esempio, è un mare stretto e gli austriaci, troppo vicini, sentivano benissimo tutte le nostre trasmissioni. Se le nostre basi "si parlavano" con

onde direzionali, gli austriaci non potevano più ascoltarle. Allo stesso modo, mentre essi abusavano delle loro trasmissioni, noi riuscivamo a capire qual era la stazione che trasmetteva. Importante, in guerra. Così avviene che quando, nella prima guerra mondiale, gli inglesi, che hanno il radiogoniometro, intercettano una certa serie di trasmissioni, capiscono che la flotta imperiale tedesca è uscita in mare e si arriva alla famosa battaglia dello Jutland, in cui la Royal Navy si trovò avvantaggiata perché sapeva dov'erano le navi del Kaiser.

La scoperta di Artom viene perfezionata da un automatismo: l'intero impianto di ascolto (mediante un apposito uso delle correnti indotte nei due piani ortogonali delle antenne), si sposta fino a un orientamento automatico delle antenne d'ascolto: come una persona che volge la testa e dice: "la voce viene di là". Si giunge così all'orientamento automatico della stazione e si elimina l'operatore radio, cioè l'elemento umano tanto fallibile.





Nel periodo fra le due guerre, l'inglese Watson-Watt, fra gli altri, perfezionò questo sistema e inventò il radar, cioè lo strumento elettronico che consentiva a un'antenna che lancia fasci di onde ultracorte di "vedere" in cielo un corpo volante invisibile a occhio nudo, e di stabilirne direzione, quota e velocità di avvicinamento.

Ma l'invenzione di Artom (che era morto nel 1927), si rivelò di estrema utilità nella battaglia dell'Atlantico, quando permise alle stazioni di rilevamento radio alleate, dai Caraibi al Canada, dall'Islanda alla Gran Bretagna, dalle Azzorre a Gibilterra, di individuare in pochi secondi la posizione dalla quale trasmetteva un sommergibile tedesco. I tedeschi le tentarono tutte: perfino con messaggi registrati che venivano

trasmessi ad altissima velocità, a "spruzzo", uno schizzo di radiotelegrafia velocissima, un paio di secondi al massimo, che il centro radio della Kriegsmarine a Berlino registrava a sua volta e poi "rileggeva" a velocità normale. Ma inglesi (e americani) mangiarono subito la foglia. Quello "schizzo" di segnali radio stava a indicare un sommergibile, la posizione veniva "triangolata" in pochi minuti e cominciava la caccia. La battaglia dell'Atlantico i tedeschi, la persero anche per l'invenzione di un italiano, morto dodici anni prima che loro facessero la guerra al mondo.



*(a destra) riproduzione della targa donata nel 1957 da una associazione di studi statunitense alla memoria dell'ingegnere di Asti quale riconoscimento dei suoi meriti scientifici.*

*ALESSANDRO ARTOM (Asti 1867 - Roma 1927) è stato uno scienziato italiano inventore dell'antenna radio direzionale e del radiogoniometro. Diplomatosi nel 1889 alla Scuola di Applicazione per Ingegneri di Torino, nel 1896 conseguì il diploma di perfezionamento in elettrotecnica al politecnico di Torino, sotto la guida di Galileo Ferraris. Scelto come suo assistente, iniziò la carriera nelle applicazioni radiotelegrafiche a seguito delle scoperte del periodo di Guglielmo Marconi e dei suoi studi sulle onde elettromagnetiche e sulle comunicazioni senza filo. In quella stessa scuola fondò la Scuola Superiore di comunicazioni elettriche, la prima in Italia, nella quale insegnò per oltre venti anni. Fin dal 1901 aveva posto le basi teoriche per le radiotrasmissioni in una sola direzione (unidirezionali) e a tale scopo costruì nel 1907 le prime antenne chiuse triangolari. Nel 1903, ad una conferenza sulle onde Hertziane e sulla telegrafia senza fili, esaltò l'opera di Guglielmo Marconi senza però fare riferimento agli esperimenti che lui stesso aveva iniziato. Nell'ottobre del 1904 in un'intervista, dopo alcuni felici risultati delle sue sperimentazioni, rispondeva: "Sarà questione di temperamento, non è certo disprezzo dell'opinione pubblica, io lavoro e m'invecchio nello studio e per lo studio; se i frutti saranno buoni, come spero, parleranno essi per me." (dal sito. [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))*

## RITAGLI DI STORIA

*Il canale di Suez resta una delle più grandi imprese di tutti i tempi realizzate dell'uomo. Ricordarne, sia pure brevemente, i fatti salienti non guasta anche per non dimenticare gli italiani che ebbero una parte determinante nella fase progettuale, nella direzione dei lavori e le decine di migliaia di operai che vi lavorarono.*

*(da "Navi e Marinai - Uomini e avventure dell'Italia sul mare" - Campagna Generale Editoriale, 1979)*

## SUEZ: UN AFFARE IN NOME DEL PROGRESSO

### Il progetto fu dell'italiano Negrelli, il merito del francese Ferdiando de Lesseps

Il canale di Suez si inaugura il 17 novembre 1869, alle 9 del mattino. Sfilano, per la nuova via d'acqua, le teste coronate arrivate per lo storico evento. Apre il corteo Eugenia, imperatrice di Francia, sull' "Aigle". Segue Francesco Giuseppe, imperatore d'Austria e Ungheria, sul "Greif"; poi viene il principe di Prussia con il "Grille" e infine il principe d'Olanda con il "Valk". La sera prima una nave egiziana, tentando il passaggio per prova, ha sbagliato la manovra e si è messa di traverso, ostruendo il canale. L'inaugurazione è stata per un momento in pericolo. Il viceré d'Egitto, fuori di sé per la collera, ha minacciato di far impalare gli ufficiali maldestri. Poi, tutto è proceduto regolarmente, trionfalmente. Sono passati 44 piroscafi, tra cui l'italiano "Principe Tommaso" con a bordo i funzionari del ministero dei lavori pubblici. La sera, a Ismailia, ballo storico, gare di nuoto (vince il principe di Prussia), splendore della bellissima Eugenia. Auspici per il mondo di progresso e di pace. Nell'inverno



1871, al Cairo, si darà una nuova opera per celebrare l'avvenimento. È stata ordinata per la circostanza dal viceré Ismail. L'autore è Verdi. Aida, rappresentata il 24 dicembre, sarà il suo capolavoro.

Il primo colpo di piccone per l'opera ciclopica era stato dato dieci anni avanti, il 25 aprile 1859. Gran regista dell'impresa è il francese Ferdinando de Lesseps, che agisce per conto della Compagnie Universelle pour le Canal de Suez. Eccellente brasseur d'affaires, uomo ardito e intraprendente, de Lesseps ottiene subito la concessione dei lavori e figura abilmente egli stesso come concessionario. In tasca, ha la carta decisiva: il progetto dei lavori pronto ed approvato dagli esperti internazionali, dovuto ad un italiano di Primiero, nel Trentino, e dunque suddito austriaco: l'ingegnere Luigi Negrelli, amico di Radetzky, esperto ferroviario, ingegnere capo al ministero dei Lavori pubblici di Vienna, tecnico di fama. Il geniale progetto di taglio dell'istmo di Suez è suo, 161 chilometri in linea retta, senza chiuse di sorta. Il suo lavoro prevale su quello del francese Talabot, mentre l'inglese Stephenson non presenta alcun elaborato concreto. L'Egitto approva il disegno e i calcoli di Negrelli e così la commissione internazionale nominata allo scopo. Ma l'ingegnere trentino muore a Vienna il primo ottobre 1858, a 59 anni. De Lesseps, che si era battuto per Negrelli, resta in possesso del progetto. Andrà avanti da solo, avrà il merito e i redditi. Il costo fu previsto in 200 milioni di franchi. Ne occorsero 430. Furono emesse 400 mila azioni a 500 franchi l'una. Gli italiani ne sottoscrissero 1.600. Le altre, i belgi, i francesi, gli americani. Gli inglesi non si impegnarono nemmeno per una lira. Ma quando il canale fu completato e cominciò a fruttare, acquistarono sottocosto le azioni del viceré d'Egitto, che si era rovinato nell'impresa, e diventarono in pratica i padroni del canale. Avevano il 43 per cento delle azioni. Un bel colpo di Disraeli, fatto con i soldi dei Rothschild. La vedova di Negrelli fu liquidata con 20 mila franchi.

Lesseps arrivò a capo dei lavori grazie alla collaborazione scientifica del bergamasco Pietro Paleocapa, massimo idraulico dell'epoca, che gli risolse tutti i problemi tecnici; e grazie all'energia e alla genialità dell'ingegnere torinese Edoardo Gioia che diresse gli scavi e che fu prima segretario di Lesseps e poi direttore dell'intera opera. Alla quale si impegnarono 36 mila lavoratori venuti in gran parte dall'Europa, specie veneti, calabresi, toscani, piemontesi. Gli arabi erano 20 mila, trattati come schiavi: li pagavano un franco al giorno, vitto compreso, poca acqua, nessuna assistenza sanitaria, condizioni igieniche spaventose, il colera che devastava i loro cantieri. Gioia, con uno stipendio di 18 mila franchi l'anno, dopo tre anni voleva dimettersi, nauseato. Resterà perché il governo italiano lo nomina rappresentante del nostro paese nella Commissione internazionale per il canale. Terrà la carica fino alla morte, avvenuta a Roma nel 1901. Il 16 agosto fu abbattuta l'ultima chiusura davanti al Mar Rosso, le cui



acque si unirono a quelle del Mediterraneo. Il dislivello tra i due mari risultò di soli 16 centimetri. La lunghezza totale della nuova via d'acqua era di 162 chilometri, divisi in dieci lotti: da Port Said a El Ferdane; da El Ferdane al lago Timsah; il lago Timsah; la zona del Serapeum; il nord del Grande Lago Amaro; il sud del Grande Lago Amaro; il Piccolo Lago Amaro; i bassifondi meridionali del Piccolo Lago Amaro; l'altipiano di Chalouf; il tratto da Chalouf al Mar Rosso. Il progetto di Negrelli prevedeva una larghezza tra i 44 e i 64 metri: invece saranno la metà, e i rischi per le navi, durante la traversata, cresceranno.

Nei primi dieci anni di attività, attraverso il Canale passeranno 10.988 navi, il che rese

alla Compagnia 200 milioni di franchi, più altri 2 milioni incassati per i piccoli natanti. Questa cifra è riferita per dar l'idea dell'affare. Il 75 per cento del traffico era fornito dalle navi inglesi. Il Canale diventava presto "la vena giugulare" dell'impero britannico.



*Vassallo Luigi, superstita da naufragio nel canale di Messina, per G. R. (24 novembre 1869).*

*Ex voto Messina - 1869.*