



www.cstn.it

# NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE  
LEGA NAVALE ITALIANA

*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 VIII - N° 82**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**giugno 2019**

## SOMMARIO

- |   |         |  |         |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                              | pag. 1  | • Il tribunale dell'Ammiragliato .....     | pag. 22 |
| • <i>Corsaro II in Oceano Pacifico</i> .....    | pag. 2  | • I pionieri dello yachting italiano ..... | pag. 27 |
| • É cominciato tutto così .....                 | pag. 8  | • Una donazione fortunata .....            | pag. 30 |
| • Archivio Carbone .....                        | pag. 11 | • Convenzione Università CSTN .....        | pag. 31 |
| • I Capitani procidani - P. Scotto Lavina ..... | pag. 17 | • Ex voto .....                            | pag. 32 |

## EDITORIALE



*L'attività del CSTN non si ferma mai! Il 28 maggio abbiamo partecipato ad Amalfi, nella splendida cornice dell'Antico Arsenal della Repubblica marinara, ad una interessante giornata di studio su musei, biblioteche e centri studi a vario titolo legati alla risorsa mare anche in ambito culturale. Venerdì 24 maggio in rappresentanza della Presidenza Nazionale, hanno visitato il "Centro Studi" l'Amm. Pietro Fabrizi (Vice Presidente Nazionale) e l'Amm. Paolo Bembo (Direttore della Rivista LNI e membro del Comitato Scientifico del CSTN). I graditi ospiti, accolti dal Direttore del CSTN Professoressa Rosaria Rosini e dai collaboratori presenti, alla fine della visita si sono congratulati per le attività svolte e per l'importanza della struttura. Grazie ancora una volta alla Sezione di Napoli e al suo fattivo Presidente Vaglieco, il CSTN è stato dotato di una nuova e capiente scaffalatura e di una nuova fotocopiatrice.*

Hanno collaborato:

*Gigi Audizio, Tobia Costagliola, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico,  
Giovanni Iannucci, Massimo Minervini, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

## LA GRANDE VELA . . . raccontata dai protagonisti

*Quello che non fa la Marina, lo fa con orgoglio il Notiziario CSTN. E che cosa è che non fa la Marina? La Marina ha dimenticato i tempi d'oro di Marivela, i suoi uomini, le sue imprese, le indimenticabili traversare e le partecipazioni, spesso vittoriose, alle grandi regate transoceaniche, olimpiche e di triangolo. La Marina oggi ha il compito di essere una forza navale moderna e tecnologica, non crea eroi e soprattutto non ha bisogno di campioni velici.*

*“Cosa fatta capo ha”, roba da vecchi nostalgici, che vorrebbero rivedere una Marina che non c'è più. Ma noi continueremo a pubblicare i ricordi che ci mandano quanti di quegli Ufficiali sono ancora tra noi (. . . e che Dio ce li conservi a lungo!) e pubblichiamo anche tutto quello che troviamo scritto da chi ci ha lasciati. Non dimentichiamo nessuno. Per questo, sfogliando gli ottantadue numeri pubblicati in otto anni di vita del Notiziario CSTN trovate i racconti di: Giancarlo Basile, Mario Bini, Giovanni Iannucci, Massimo Minervini, Claudio Ressimann, Agostino Straulino, Andrea Tani e Paolo Alberto Timossi.*

## “*Corsaro II*” in Oceano Pacifico

MASSIMO MINERVINI

(Prima parte)



### LA MARINA E LA VELA

La Marina Militare Italiana, come le principali marine di altre nazioni, ha sempre dato importanza alla vela per la preparazione marinai dei propri ufficiali. La vela, come il nuoto e la voga sono, infatti, da sempre, attività sportive obbligatorie per tutti gli allievi in Accademia e la prima crociera di addestramento, al termine del primo anno di studi, si svolge sulla nave a vela *Amerigo Vespucci*. Preparazione marinai necessaria anche se, attualmente, le navi e le unità militari in particolare, hanno raggiunto una complessità tale da rendere necessarie conoscenze tecniche approfondite. Ma la nave si muove sul mare, è influenzata dal vento, dalle onde, dalle correnti ed è necessario capire, conoscere e saper affrontare questi elementi, qualsiasi sia il numero di apparati e computer installati a bordo. Come è necessario abituarsi a vivere e lavorare in ambienti ristretti e su piattaforme

poco stabili.

Per migliorare la preparazione marinaresca, ma anche per abituare ad affrontare le difficoltà che si incontrano in mare, alla fine degli anni cinquanta, lo Stato Maggiore della Marina decise di far progettare e costruire una piccola nave scuola a vela con caratteristiche tali da renderla idonea a lunghe navigazioni ed a competere in regata, con un equipaggio di quindici persone.

Su progetto dello studio Sparkman e Stephens fu costruito, nei cantieri Costaguta di Genova Voltri, il *Corsaro II*, che scese in mare nel 1960, per iniziare la sua lunga vita come nave scuola per i giovani Guardiamarina appena usciti dall'Accademia, con il comando e l'incarico di secondo ed ufficiale di rotta, assegnati ad ufficiali con esperienza velica e che avevano dato lustro allo Sport Velico della Marina Militare (SVMM).

La prima crociera si svolse nel 1961 al comando dell'allora Capitano di Fregata Agostino Straulino.

Molto è stato scritto sul *Corsaro* e sulle prime sei crociere svolte. Crociere che avevano previsto lunghe navigazioni oceaniche e la partecipazione alle principali e più impegnative regate internazionali, ma non molto è stato scritto sulla settima crociera, a cui partecipai come ufficiale in seconda, pur avendo delle interessanti caratteristiche sotto il profilo nautico. Era prevista infatti la traversata dell'Oceano Pacifico dalle Hawaii all'Australia e la partecipazione alla regata Sidney Hobart, consentendo all'equipaggio di acquisire conoscenza dell'Oceano Pacifico con le sue condizioni meteo marine, ben diverse da quelle familiari del Mediterraneo. Navigazione, che prevedeva, quindi, il passaggio dell'equatore, con la scoperta delle stelle dell'emisfero sud, il passaggio della linea di cambio data, la sosta in isole esotiche non molto conosciute e la partecipazione alla impegnativa regata dall'Australia alla Tasmania. Regata a cui per la prima volta partecipava una imbarcazione battente bandiera italiana. Tutte circostanze che ad una marina principalmente mediterranea difficilmente capita di incontrare e che sarebbero state di utile insegnamento ai giovani ufficiali imbarcati.

I motivi della poca visibilità data dalla stampa e dalla stessa Marina a questa pur particolare ed interessante crociera sono da ritrovare in alcuni incidenti occorsi, a terra ed in mare. Gli incidenti ma anche altri fattori, fecero inoltre modificare i programmi per il *Corsaro*. Invece di far proseguire, dopo la regata, la navigazione, completando il giro del mondo, con la traversata dell'Oceano Indiano ed il passaggio del canale di Suez, la Marina decise di far rientrare il *Corsaro* attraversando il Pacifico e l'Atlantico, effettuando due crociere, senza più partecipare a regate.

Scrivo, quindi, queste note per fare meglio conoscere la settima campagna di istruzione del *Corsaro* e rendere un omaggio a tutti i componenti dell'equipaggio che vi presero parte.

## EQUIPAGGIO

Il comando del *Corsaro* per la settima crociera fu assegnato al Capitano di Corvetta Gianfranco Alberini, che mi scelse come secondo, pur non conoscendomi personalmente, ma basandosi sui miei trascorsi velici e su suggerimento del comandante Straulino, con cui avevo regatato a lungo. La disposizione di movimento mi giunse

|                             |                               |
|-----------------------------|-------------------------------|
| • Capitano di Corvetta      | Gianfranco Alberini           |
| • Sottotenente di Vascello  | Massimo Minervini             |
| • Tenente Commissario       | Giuseppe Pietragalla          |
| • Tenente Medico            | Pier Luigi Marignani          |
| • Guardiamarina (G.M.)      | Andrea Franzosi               |
| • G.M.                      | Claudio Mostacci              |
| • G.M.                      | Luciano Dassatti              |
| • G.M.                      | Elio Bolongaro                |
| • G.M.                      | Domenico Ollandini            |
| • G.M.                      | Roberto Storti                |
| • G.M.                      | Giorgio Miovich               |
| • Sottotenente Genio Navale | Roberto Colombo               |
| • Sergente Nocchiere        | Ermenegildo Boassa            |
| • Sottocapo Radio           | Telegrafista Angelo Trimeloni |
| • Nocchiere                 | Luciano Loffredo              |

senza alcun preavviso e lasciai il mio incarico sul Cacciatorpediniere *Indomito* per raggiungere Roma da dove, insieme a tutto l'equipaggio, iniziò il lungo volo per le isole Hawaii.

L'equipaggio era composto come riportato nella tabella precedente.

Come in tutte le precedenti crociere l'equipaggio, oltre al Comandante e all'Ufficiale in seconda, prevedeva un ufficiale commissario per l'amministrazione, un ufficiale medico, in considerazione delle lunghe navigazioni da affrontare senza assistenza esterna ed un radiotelegrafista per la ricezione delle cartine meteo e che, escluso dai turni di guardia, doveva anche svolgere il compito di cuoco.

Solo io, il commissario ed il medico avevamo già navigato sul *Corsaro* in precedenti crociere, mentre il nucleo principale doveva ambientarsi e conoscere la barca il più rapidamente possibile.

Non avevo mai incontrato nessuno dei componenti l'equipaggio prima di allora ed anche io dovevo affrettarmi a conoscere i miei compagni di viaggio al più presto.



I giovani Guardiamarina, erano invece ben conosciuti dal Comandante che era stato responsabile del loro corso in terza e quarta classe in Accademia e che li aveva scelti per l'imbarco sul *Corsaro*.

### PREPARATIVI PER LA NAVIGAZIONE

All'arrivo ad Honolulu l'equipaggio fu ricevuto dal console onorario italiano (**foto a fianco**) e dall' ufficiale di collegamento della marina americana, di cui eravamo ospiti, che ci aiutarono per ogni nostra necessità durante la sosta. Prendemmo alloggio nella foresteria della marina americana e dopo una nottata ristoratrice, per recuperare dal lungo viaggio e rifarsi al fuso orario locale, prendemmo visione del *Corsaro*, ormeggiato all'interno della base di Pearl Harbour, famosa per l'attacco giapponese del dicembre 1941.

Il *Corsaro* era arrivato alle Hawaii al termine della sesta crociera, iniziata a Rio de Janeiro, al comando del Tenente di Vascello Giovanni Iannucci, e conclusa con la regata Transpacificca da Los Angeles a Honolulu.

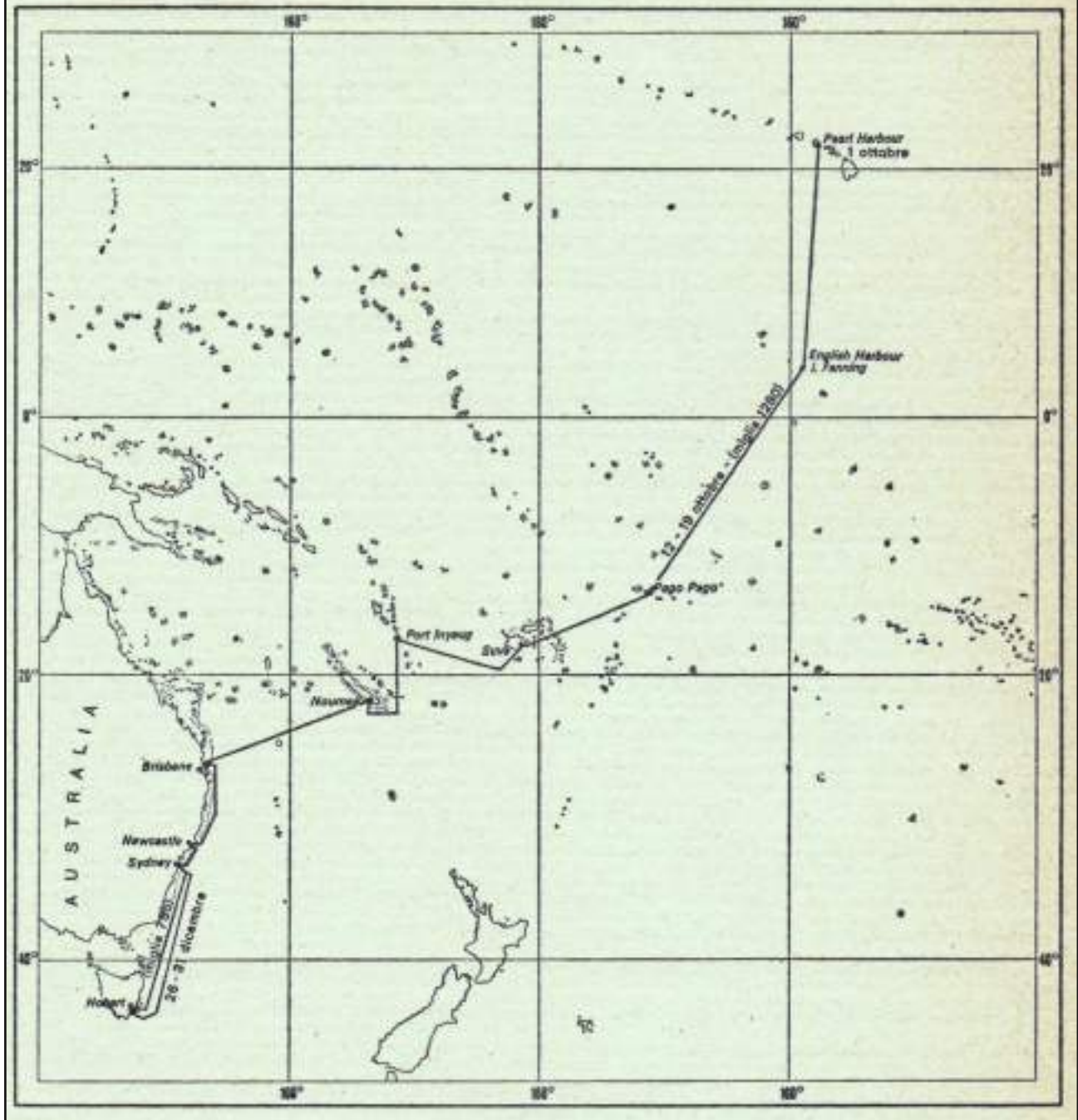
Trovammo la barca in ordine, senza particolari avarie, ad esclusione del motore ed impiegammo le due settimane prima della partenza, prevista per l'inizio di ottobre, per le manutenzioni, i controlli,

l'inventario e la sistemazione dei materiali. Furono giornate lunghe e faticose, come avviene sempre per preparare una lunga navigazione, il cui itinerario, pianificato dallo Stato Maggiore, prevedeva scali alle Samoa, alle isole Fiji, in Nuova Caledonia, per approdare in Australia, nel porto di Brisbane e quindi raggiungere Sidney, da dove il 26 dicembre, era prevista la partenza della regata. Il Comandante aveva, comunque la possibilità di modificare l'itinerario se le circostanze o le condizioni meteomarine lo avessero richiesto.

Il poco tempo libero non ci permise di visitare l'interno dell'isola e le spiagge più caratteristiche. Le occasioni turistiche si limitarono a qualche nuotata nella affollata spiaggia della città, circondata da imponenti alberghi e dove i più intraprendenti si cimentarono nel surf sulle onde dell'oceano, sport che ancora non era arrivato in Italia. Come Ufficiale in seconda, e dopo aver conosciuto e visto all'opera i componenti dell'equipaggio, assegnai a ciascuno compiti specifici per responsabilizzarli, mentre il Comandante, oltre a seguire la parte amministrativa ed i rapporti con le autorità, coordinava gli interventi del cantiere e delle ditte esterne. Gli interventi riguardavano principalmente la revisione del motore e del generatore sia perché avevano creato problemi in passato sia perché difficilmente avremmo potuto trovare adeguata assistenza meccanica fino all'arrivo in Australia.

Come ufficiale di rotta mi dedicai all'esame dell'itinerario, all'acquisto delle pubblicazioni e carte nautiche ed al controllo della strumentazione di bordo per la navigazione che era costituita dal sestante, il cronometro di precisione, l'apparato radiotrasmittente, il barografo, il solcometro rimorchiato, la bussola di rotta, l'anemometro e la bussola per rilevamenti.

SETTIMA CROCIERA  
(ottobre 1965 - gennaio 1966) – Totale miglia percorse 7.021



Prima della partenza dall'Italia avevo letto, su uno dei miei libri di avventure di mare, non ricordo il titolo né l'autore, dell'esistenza di un piccolo atollo a circa 1000 miglia a sud delle Hawaii. Proposi al Comandante, che accettò con entusiasmo, di spezzare la prima lunga navigazione fino alle Samoa, con una sosta nell'atollo. Con questa deviazione avremmo allungato il nostro percorso di un centinaio di miglia, che non era un problema. Il problema era trovare l'atollo! E su questo punto accettai la sfida che il Comandante Alberini mi lanciò. L'isolotto di Fanning, nome che deriva dal navigatore che per primo vi approdò, è il classico atollo corallifero con una laguna interna ed una altezza massima di tre metri sul livello del mare ma coperto da palme di alto fusto che ne miglioravano, di poco, la visibilità dal mare.

## PROBLEMI DI NAVIGAZIONE

I naviganti, da sempre, per affrontare con sicurezza il mare aperto e lontano dalle coste, hanno dovuto conoscere la propria posizione, gli elementi di moto della nave (rotta e velocità), le condizioni meteorologiche.

Dai tempi di Cristoforo Colombo ci sono stati progressi nell'arte della navigazione ma non così significativi come in altri settori. Negli anni 60, ci si orientava sempre con gli astri e con la bussola magnetica anche se gli strumenti impiegati per le misurazioni avevano raggiunto una maggior precisione. In particolare su una piccola nave a vela come il *Corsaro*, con spazi limitati a bordo, con poca potenza elettrica, la strumentazione per conoscere la propria posizione era il sestante, per misurare l'altezza del sole e l'altezza delle stelle sull'orizzonte ed un cronometro di precisione, una bussola magnetica per conoscere la rotta, una elichetta rimorchiata e collegata ad un quadrante che indicava le miglia percorse, mentre la velocità si poteva conoscere a posteriori. Le previsioni meteo si potevano ricevere in chiaro solo se la stazione trasmittente si trovava in un raggio di 90 massimo 100 miglia, portata della radio ricetrasmittente di bordo. La conoscenza della situazione meteo era affidata alla ricezione, in alfabeto morse, di un bollettino giornaliero che forniva gli elementi per disegnare una cartina delle isobare ed i fronti associati; una situazione, quindi, senza nessuna previsione.

Se le condizioni meteo consentivano la visibilità degli astri e dell'orizzonte, si poteva conoscere con affidabilità la propria posizione al massimo tre volte nelle 24 ore e cioè al passaggio del sole al meridiano, quando raggiunge la massima altezza e all'alba ed al tramonto, unici momenti in cui sono visibili contemporaneamente stelle ed orizzonte. Con queste limitazioni non sarebbe stato facile trovare l'atollo di Fanning. Solo negli anni ottanta, con l'entrata in servizio dei sistemi satellitari che coprivano tutta la superficie terrestre, la miniaturizzazione degli apparati, la cartografia elettronica, la navigazione fece un vero salto di qualità, consentendo anche ad imbarcazioni di piccole dimensioni, di avere tutte le informazioni sulla propria posizione rotta e velocità e ricevere previsioni meteo accurate. La condotta della navigazione da "arte" divenne "tecnologia", facendo guadagnare in sicurezza, ma facendo perdere il fascino di trovare la propria posizione in mare osservando gli astri.

## LA PRIMA NAVIGAZIONE HONOLULU – FANNING



*Comandante e Secondo con barbe . . .già da Pacifico.*

Il primo giorno di ottobre 1965, dopo due settimane di intenso lavoro, il *Corsaro* lasciava Honolulu, dirigendo a sud, per raggiungere l'isolotto di Fanning.

Durante la preparazione dell'imbarcazione avevamo dato priorità ai lavori di revisione del motore, sperando che i tecnici della marina statunitense ci consegnassero motore e generatore pienamente efficienti e non avevamo avuto la possibilità di uscire in mare per conoscere la dotazione di vele e per addestrare l'equipaggio alle manovre.

I primi giorni di navigazione furono quindi impegnativi ed anche deludenti. Con i giovani non ancora abituati al mare, oltre alle manovre necessarie per condurre al meglio l'imbarcazione,

facevamo manovre diurne e notturne per esercitazione, con tempi di esecuzione decisamente lunghi, che migliorarono con il passare dei giorni. Incontrammo le condizioni atmosferiche classiche di quel periodo, con venti provenienti dai settori di levante, frequenti groppi di vento che ci facevano diminuire la velatura e piovoschi che ci consentivano di aumentare la scorta di acqua dolce e, se il piovosco capitava di giorno, ci permetteva una doccia. Il vento ci consentì quasi sempre di mantenere la rotta, pur navigando di bolina

Ho parlato del salto di qualità riferito alla navigazione ma anche per la logistica di bordo il salto di qualità avvenne dopo gli anni sessanta. All'epoca non esistevano desalinizzatori né celle frigorifere. La scorta di acqua dolce era quella dei depositi di bordo che consentivano un consumo di un litro di acqua al giorno a persona ed i viveri freschi erano solo quelli che la ghiacciaia poteva contenere, o il pesce eventualmente pescato. Per il resto . . . scatolette!

Mi rendo conto che parlare oggi di navigazione astronomica e di limitazioni di acqua dolce e viveri freschi su

una imbarcazione a vela che attraversa l'oceano è come raccontare ad un giovane di oggi che ai nostri tempi non avevamo televisione, computer né telefonini!

Curai la navigazione facendo personalmente le osservazioni astronomiche, lasciando ai guardiamarina il sestante, dopo le mie rilevazioni, in modo da paragonare i risultati e far loro acquisire pratica. Per la stima, facevo registrare con precisione, ogni ora, rotta seguita e miglia percorse, in modo da tracciare sulla carta nautica il punto stimato. Mettevo in atto tutti gli accorgimenti possibili per trovare il piccolo atollo e vincere la mia scommessa con il Comandante. Misi anche in palio un premio per chi avesse avvistato terra per primo.

Come accennavo ci furono anche delle delusioni, come sempre avviene nella vita. Dopo poche ore di navigazione a motore, in un giorno di poco vento, il motore si fermò e non volle più ripartire e fu riparato, definitivamente, solo in Australia. Attraversammo il Pacifico solo a vela.

Ma la grande delusione per me, unico pescatore di bordo, fu la mancanza di prede. Avevo acquistato lenze ed esche ad Honolulu, basandomi sulla mia esperienza in Mediterraneo, ma i risultati non arrivarono. Controllavo periodicamente le lenze trovandole senza esca o peggio ancora con l'esca attorcigliata al cavetto del solcometro e l'equipaggio cominciò, senza alcun rispetto, a prendermi in giro. Finché, un giorno, mentre riposavo in cuccetta, in un bel pomeriggio di sole e poco vento, mi chiamarono, con molta agitazione, in coperta, per farmi notare che si era rotto il cavetto di guardia e la lenza era in forza. Cominciai a salpare la lenza con uno dei verricelli ed ero certo di aver preso una bella preda, che a tratti tirava con forza e poi alleggeriva il tiro. Feci preparare l'arpione mentre l'equipaggio mi incitava fino a quando non comparve ..... il coperchio di una pentola! Le mie quotazioni come pescatore scesero a zero e solo in seguito ripresero quota.

Altra difficoltà riscontrammo in cucina. Il nostro radiotelegrafista, bravissimo nella ricezione morse, non ci fece mai mancare le informazioni meteo, anche con mare agitato, ma in cucina non era ugualmente professionale e dovemmo affiancargli a turno uno dei componenti dell'equipaggio, ma le cose non migliorarono molto.

Dopo otto giorni di navigazione il *Corsaro* (foto) si trovava a circa cento miglia da Fanning e speravo di fare con precisione le ultime osservazioni astronomiche, ma il cielo si oscurò, coprendo le stelle ed il sole. Riuscii solamente ad osservare qualche stella durante la notte che precedeva il nostro atterraggio, con l'orizzonte lunare. Punto nave certo non molto affidabile. Trascorsi la notte al tavolo di carteggio curando la navigazione stimata, sperando di poter osservare al crepuscolo mattinale, cosa che non fu possibile. La notte fu movimentata dall'avvistamento di una luce e cambiammo rotta per avvicinarsi e scoprire che era una nave. Non sapevamo, allora, che a Fanning non c'era corrente elettrica! In attesa della luce del giorno preparai una griglia di cinque miglia di lato da centrare sul punto stimato per iniziare eventualmente la ricerca dell'atollo ma non fu necessario perché il nostro giovane nocchiere, issato in testa dell'albero, fin dalle prime luci del giorno, avvistò la chioma delle palme, gridando "terra" come tradizione. Eravamo a tre miglia da Fanning Island. Il nocchiere vinse il premio che avevo messo in palio, io vinsi la scommessa con il Comandante.

(continua nel prossimo numero)



*Nel 1971 a Genova, nelle regate invernali dello Yacht Club Italiano, Gigi Audizio a 34 anni entra a far parte della ristretta cerchia dei timonieri che nel campo dell'altomare occupano una posizione di rilievo. Serena Zaffagni armatrice di "Mabelle" aveva bisogno di un timoniere che riportasse la sua barca verso quei traguardi che qualche anno prima erano stati ricchi di vittorie. In un equipaggio formato da giovani studenti, impiegati, operai ci voleva un elemento in gamba, capace di farsi sentire e valere. Furono gli stessi componenti dell'equipaggio a fare il nome di Gigi, buon derivista, grintoso, con una gran voglia di tornare a vincere. Da questo numero, grazie all'intermediazione e alla collaborazione dell'amico Sandro Alessi, Gigi racconterà sul nostro Notiziario, una parte della sua interessante esperienza nell'eroico mondo della vela d'altura.*



## Capitolo 1

# *È cominciato tutto così*

**LUIGI AUDIZIO**

Nasco a Priaruggia e vivendo sul mare ed in una famiglia di velisti, è naturale che il mio DNA non fosse elicoidale, ma a forma di randa ben tuistata in alto. Ho avuto la fortuna di regatare su ogni tipo di barca che avesse un albero, una vela, una deriva ed un timone. Tanti buoni risultati, molte delusioni, ma essere stato in equipaggio con velisti di fama mondiale mi ha fatto acquistare un buon bagaglio di esperienza.

Tra i miei ricordi, mi diverte raccontare la storia di una regata incredibile.

L'anno doveva essere il 77 o il 78, ma ha poca importanza. Settimana velica di Alassio.

Barca: GANBARE, vincitore della One Ton Cup a Porto Cervo, nel 1973, disegnata da Doug Peterson.

Armatore: Stefano Orsenigo.

Equipaggio: l'armatore, Francesca Lodigiani, Cristina Cuoco, Marco Ferrando, io e purtroppo non mi ricordo chi era con noi e mi scuso.

Comunque: non so chi avesse fatto il mio nome, fatto sta che mi sono trovato a timonare una barca che aveva l'anima del purosangue, ma che poco poteva fare dovendosi confrontare con una nuova gemella, realizzata dal Cantiere Navale 71 che aveva comprato i disegni e costruito la famosa IMPALA, allora portata in regata da un equipaggio di ragazzi sponsorizzati dal cantiere che, devo dire, erano molto bravi. Infatti la classifica della Settimana li vedeva primi ed il secondo posto ce lo dovevamo giocare con altre due barche, nell'ultima regata di domenica.

Destino vuole che, la mattina, incontro Chicco Isenburg sul molo e lui mi chiede come stava andando; mi accorsi che stavamo parlando vicino alla barca di quei ragazzi, che erano a bordo, ed allora con spavalderia dissi ad alta voce... "molto bene, sto imparando a conoscere la barca ed oggi sparo un primo storico".

Intanto, con la coda dell'occhio, avevo notato i naturali sorrisini, a conferma che avevano sentito...

Andiamo sul campo di regata, scirocchetto leggero, 6/7 nodi, linea di partenza molto lunga, buono partire in comitato e, ai 30 secondi, iniziamo ad accelerare. Mi accorgo che i ragazzi dell'Impala si erano giustamente posizionati molto sottovento; ai 10 secondi arriviamo in piena velocità sulla linea liberi di manovrare, lasciamo tutta la randa: puggiata violenta, corriamo lungo la linea per 5 secondi e poi via!

A quel punto mi venne il dubbio che questa manovra avesse ingannato i nostri avversari che, forse, potrebbero essere partiti fuori. Comunque, dopo una battaglia di virate e strambate, arrivammo primi e naturalmente felici, essendo certi del secondo posto in classifica, che era poi il nostro target.

Ma non era finita, c'era da aspettare. Dopo l'arrivo ci posizionammo vicino alla barca comitato ed avevo incrociato lo sguardo del mio amico marinaio che, con l'ok del cenno della mano, mi aveva fatto capire che avevo visto giusto; non dissi nulla.

Nel frattempo, ad ogni arrivo veniva dato un segnale acustico, che purtroppo non fu dato all'Impala, a conferma del fatto che era partito in anticipo.

A quei tempi non esisteva la possibilità di scartare il risultato peggiore e così i vincitori fummo noi.

Vincere è sempre gratificante, ma vincere alla Settimana di Alassio.....vale doppio.

Vela....che bella!





*Ganbare*, splendidamente restaurato, alle Vele Storiche di Viareggio di qualche anno fa.

Quando vidi questo post su di un blog non volevo credere ai miei occhi: Gigi Audizio, un monumento della vela agonistica italiana, è vivo e ...molto più che vegeto! Ed ha anche una buona penna, oltre che la memoria dei campioni i quali, a distanza di anni, ricordano ancora qual'era il bordo buono nella tal regata (dopodomani io non ricordo nemmeno se domenica sono partito mure a destra, cosa peraltro quasi certa ...). È immediatamente partito un "mi piace" ed è seguito uno scambio di messaggi, di quelli che fanno bene al cuore...

Il tema era scoprire il nome della barca che aveva conteso a Gigi, a *Ganbare* ed a *Orsenigo* la vittoria nella Settimana di Alassio del (si è poi scoperto) 1976. Argomento che mi ha subito appassionato data la reverenza che porto a Doug Peterson, r.i.p.

Mosse alcune leve, e mi piace nominarle nelle persone di Paolo Rastrelli, per la consulenza storiografica, e di Francesca Lodigiani, per la memoria storica, la matassa è stata dipanata in breve.



L'inconfondibile poppa "Peterson" di un Impala 36, *Malandrino*.

La Impala, come la chiama - mi viene da dire "gioiosamente" - Gigi, era il primo o secondo esemplare di Impala 36, realizzato dal Cantiere Navale 71 di Niccolò Puccinelli, il quale aveva acquistato un progetto di one tonner da Peterson a One Ton Cup 1973 ancora calda (ma nelle mani dell'Ammiraglio Straulino e di Marina Spaccarelli Bulgari, che l'avevano letteralmente sfilata a Peterson e Lowell North - qui Gigi ricordava male - su *Ydra*, l'ultimo acuto di Carter).

Subito una notizia, a sgombrare il campo da 46 anni di illazioni: l'Impala 36 non era il "Ganbare di serie", ma una barca, strettamente derivata dallo stesso, però più lunga, più pesante e più invelata.

A chi non ci volesse ancora credere, riporto le parole di Bruno Ziravello su Yachting Italiano - Ottobre 1973:



*Ganbare" alla One Ton Cup 1973, Porto Cervo. Al timone D. Peterson.*

“Lo One Tonner *Ganbare* è stato venduto subito dopo il termine della OTC a Giorgio Carriero, proprietario anche del Sagittarius. Altri tre disegni sono stati venduti in Italia: uno al fiorentino Max Boris [diventerà *Sumbra IV*, vincitore di Giraglia, Middle Sea Race e tante altre regate, n.d.r.], l'altro ai Cantieri Puccinelli di Castiglione della Pescaia ed il terzo ad un appassionato romano che, per il momento vuole mantenere l'incognito”.

Bene, Francesca ricordava uno scafo bianco e di lì ad arrivare al fatto che fosse il *Pipien Too* del prof. Mignani, altro appassionato velista fiorentino, il passo è stato breve.

Per chi non lo ricordasse era (ed è ancora, l'ho visto l'estate scorsa al Marina di Salivoli) quello con la poppa a scacchi bianchi e blu.

Veniva spesso portato in regata da Maurizio Curci, “quello che aveva presentato ad Andrea la futura signora Vallicelli”, altrettanto famoso e forte velista romano, probabilmente al timone a “quelle” regate di Alassio. Immane, poco dopo, arriva la conferma storiografica di Paolo:

“Le regate d'altura di Alassio (3 prove) si sono svolte tra il 18 e il 21 marzo 1976.

Nella III classe IOR: 1°. *Ganbare* (Orsenigo, tim. Gigi Audizio) 3-6-1; 2°. *Pipien Too* (Mignani) 2-7-3.



*Ancora "Ganbare", dopo il restauro.*

L'articolo di “Vela e Motore”, maggio 1976, pag. 18/21, (foto bellissime) con cronaca e classifiche te lo invio con We Transfer perché troppo pesante.”

Bene, termina qui il primo capitolo di una saga che spero sarà lunga, perché Gigi continua a pubblicare (su Facebook) ed io ho la sua autorizzazione a diffondere quelle che ritengo siano vere e proprie pagine di Storia della Vela.

Arrivederci quindi alle prossime puntate (ce ne sono già di pronte) con la chiusa di Gigi ... una di quelle frasi che fanno bene al

cuore: Sandro, sei incredibilmente preparato.



*da Gigi Audizio  
a Sandro Alessi  
lun 25 mar, 21:38*

## ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

Non è andata delusa la nostra speranza di poter ricevere dalle ricerche di Sergio Pepe altre foto sui Giochi Olimpici della Vela svolti a Napoli nel 1960. Alle bellissime foto, molte inedite, questa volta l'amico Sergio ha aggiunto anche le ricerche fatte all'Emeroteca Tucci di Napoli dove, consultando gli articoli de "Il Mattino" dell'epoca, ha potuto completare le informazioni e ricostruire fatti e personaggi.

Grazie Sergio per l'importante lavoro che stai facendo .



# I GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE NELLE FOTO ON LINE DI RICCARDO CARBONE E NEI DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO DELLO YACHT CLUB ITALIANO

(parte III - Prima giornata)

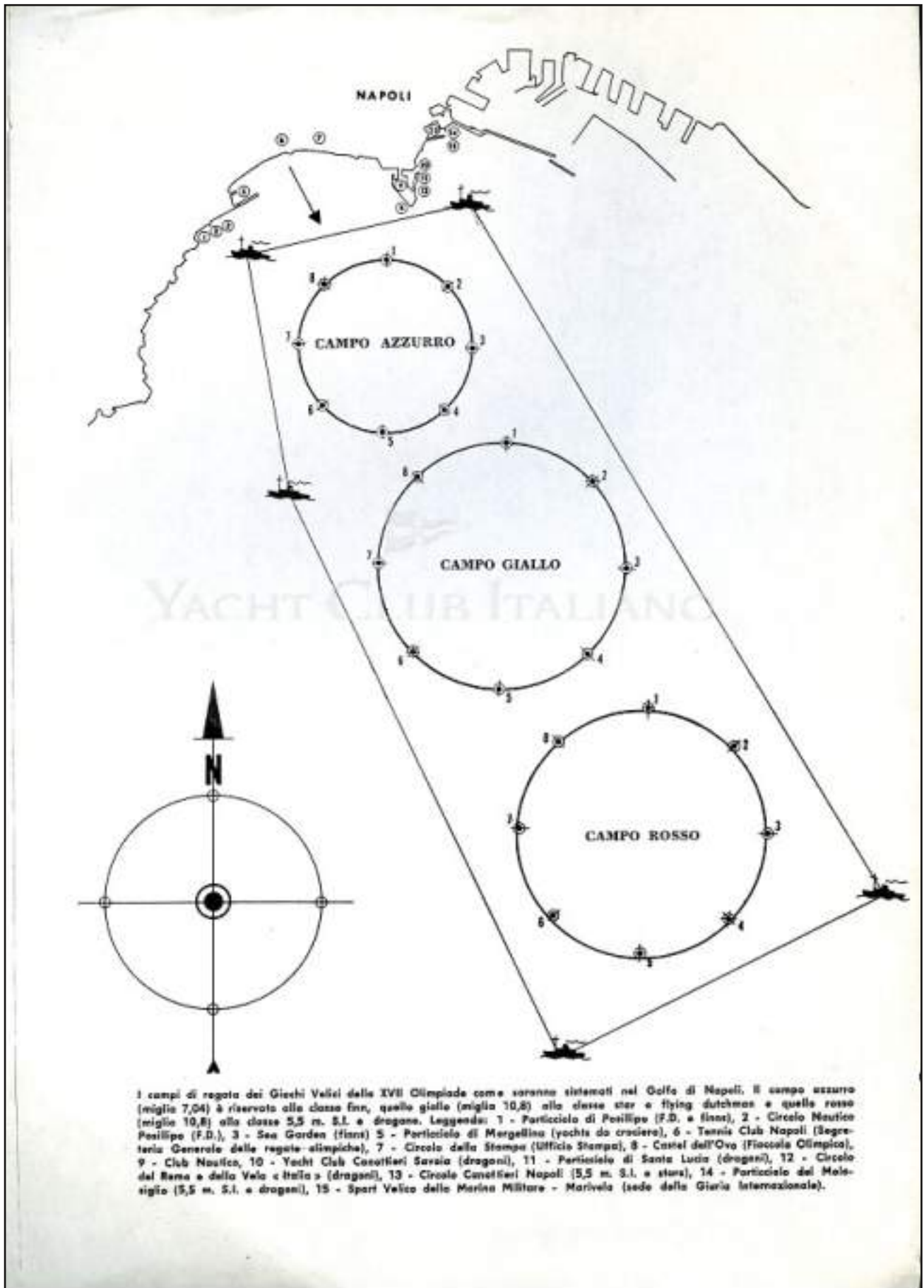
**SERGIO PEPE**

Ed ecco finalmente le regate!

Questa volta giunge in aiuto l'Archivio on line dello Yacht Club Italiano di Genova che custodisce anche l'enorme massa di documenti e foto di un prestigioso e infaticabile giornalista, più volte presente, e poi spesso ricordato e riproposto in questa rivista: Franco Belloni (1926- 2017).

A questo punto, basta collegare le foto di Riccardo Carbone con quanto raccolto e conservato da Franco Belloni, come queste pagine di Vela e Motore che sintetizzano il programma dei Giochi velici e illustrano i campi di regata, con i Circoli ospitanti.





Il 29 agosto si svolge la prima prova ed ecco la pagina de "Il Mattino" conservata da Franco Belloni.

**VELE NEL GOLFO DI NAPOLI**

**Stamane inizia  
dei Giochi v**

**138 barche con 297 uomini d'equipaggio su tre campi d**

**ED ORA  
A VOI!**

Dal tramonto di ieri risplende sul bastione più alto del Castel dell'Ovo la fiamma olimpica, segnando con la più spirituale delle manifestazioni l'apertura dei Giochi della Vela, in vista dei quali Napoli si inserisce degnamente nella vita e nella storia delle Olimpiadi moderne.

Fra qualche ora, sui tre campi di regata, ad alcune miglia dalla costa, prenderanno le partenze gli equipaggi che difendono i colori di 46 Nazioni; una cifra che documenta il successo tecnico di questa Olimpiade della Vela.

A questo punto è evidente che nulla più ha importanza; tutto scompare di fronte alla palpitante realtà degli atleti e delle barche in gara, nella tensione spasmodica di evitare l'errore fatale, di poter cogliere all'istante l'occasione più propizia per ritrare un attimo, vale prima degli avversari sulla boa.

A questo punto si possono e si devono dimenticare — con una ingratitudine che è orgoglio, ma che pure esiste — tutti coloro che per mesi e mesi hanno lavorato all'organizzazione, alla ricerca ed alla selezione dei dettagli più svariati, al perfezionamento dei collegamenti i più rapidi ed i più sicuri, alla emissione dei moduli e degli stampati più diversi e più dettagliati, a tutte quelle operazioni che, nel loro complesso, costituiscono la struttura di una macchina perfetta ed efficiente, destinata a funzionare ad altissimo numero di giri, per tanti giorni, l'uno dopo l'altro, senza possibilità di riposo o di interruzione.

A questo punto tutto scompare, perché ha da arrendersi



Ieri sera, la fiamma di Olimpia dal tripode di via Caracciolo è stata portata a quella su di Castel dell'Ovo, e sono stati così ufficialmente aperti i Giochi velici della XVII Olimpiade. dal sub Commissario al Comune dott. Mattioli, è stata affidata agli atleti del centro sportivo litara, passando — tra una folla plaudente ed entusiasta — attraverso via Caracciolo e via Po fuso veniva acceso dall'ultimo atleta sul tripode di Castel dell'Ovo, e lentamente veniva smplica, il coro del « San Carlo » ha eseguito l'Inno Olimpico e quindi l'Inno di Mameli, intervenute: l'A. R. il principe Costantino di Grecia, don Juan di Borbone, la duchessa Al bassiatore di Francia sig. Pilewski, i rappresentanti del Prefetto e del Commissario al Comune Bigli, il conte Ermelino Matarazzo in rappresentanza del CONI, il principe Gennaro Caranza dell'USVI, l'Ambasciatore Boze Scopa, il Questore Musco, i presidenti dei Circoli nautici rappresentative dei paesi partecipanti ai Giochi della vela.

**LIVIO CONFERMA LA SUA**

**Per tutti vedrà: 10**

A mare Riccardo Carbone inizia i suoi servizi fotografici nel campo Giallo ( Star e Flyng Dutchmann), affidato al Presidente del Comitato di Regata Egisto Picchi. Le prime foto riguardano lo Star Merope III (3810) con Tino Straulino e Carlo Rolandi (**foto n.1**) e la partenza della Classe (**foto n.2 e 3**)

*foto 1*



*foto 2*



*foto 3*

Un giro di boa con in primo piano Tornado – 3802 con Timir Pinegin e Fyodor Shutkov, futuri medaglia d'oro (foto n.4).



*foto 4*

Il Flying Dutchman *Aldebaran II* – I 44 con Mario Capio e Tullio Pizzorno (foto n. 5) e la partenza della Classe (foto n. 6)



*foto 5*

*foto 6*



Passiamo al Campo Rosso (5,50 e Dragone ) affidato al Presidente del Comitato di Regata Luigi Mino Poggi, con la partenza dei 5,50 ( **foto n.7** )

*foto 7*



### **POSTILLE**

Mario Capio e Tullio Pizzorno avevano vinto nel 1959 il Campionato del Mondo Flying Dutchman a Whitstable (U.K.) sempre su *Aldebaran II*, costruzione Baglietto, tuttora conservata nella sede FD Storici Italia ed esposta presso lo YCI in occasione della mostra “Baglietto, un sogno sul mare” inaugurata l’8 aprile 2018.

<https://fdstoriciitalia.wordpress.com/2018/05/23esposizione-di-aldebaran-allo-yci>

Sulla mostra “Baglietto, un sogno sul mare” Vedi pag. 31 del n. 75 novembre 2018 di questa Rivista.



*Oltre che un esperto di tutto ciò che riguarda il mondo dello shipping, Tobia Costagliola è un storico, ricercatore e valente narratore di fatti e uomini della marineria di tutti i tempi, con un sentimento particolare per quella gloriosa della sua amata terra natale. Con il racconto che pubblichiamo in tre puntate Tobia ci presenta la storia avventurosa, ardimentosa e tragica di un capitano procidano, del suo equipaggio e del suo brigantino da un continente all'altro attraverso gli oceani.*

*(33 DL NEWS 2016 VOL IX - DL NEWS-economia storia attualità Foglio telematico a cura di Decio Lucano 31 ottobre 2016)*

# I CAPITANI PROCIDANI DELL'ULTIMA VELA PASQUALE SCOTTO LAVINA

**TOBIA COSTAGLIOLA**

(Prima parte)

La storia della intensa “vita di mare” di questo capitano comincia, nel 1882, a soli 15 anni, quando imbarcò con il papà, Comandante Giovanni Scotto Lavina, sul brigantino a palo *Consiglia Galatola* (531 TSN, costruito a Procida nel 1876), dell'armatore A. Galatola di Procida. Passò successivamente sui brigantini *S. Anna*, *Salvatore*, *Pietà* e *Restituta Madre*, in lunghi viaggi per il Nord e Sud America, le Antille e il Pacifico. Tramontata la Marina Velica procidana di lungo corso, il 6 novembre 1909, prese il comando del *Caterina F.* ex *Barfilan* di 2.204 tonnellate dell'armatore Nicolò Ferretti, residente a Napoli, sbarcandovi il 30 maggio 1916.



*Il tre alberi in ferro “Caterina F.” ex “Barfilan” al comando del Cap. Scotto fotografato da S.I. Whood in avaria al largo di Newcastle, Australia, 1914.*

Riporterò, qui di seguito, un solo capitolo, che può essere considerato come l'evidenza significativa della fine di un'epoca che, tra l'inizio e la fine della vicenda narrata, si compie ineluttabilmente, in un mondo la cui trasformazione sembra inarrestabile.

Il Prof. Tommaso Gropallo nel suo famoso libro “Il Romanzo della vela” (*U.C.Mursia & C. Milano*) riportando la storia di un brigantino in ferro genovese, il *Monte Bianco* (Armatori Riuniti Liguri-Lombardi di Genova, 2.207 TSL costruito nel 1892 da William Hamilton & Co. Port Glasgow), scrive:

“[...] Al comando di un Capitano Scottò, *MONTE BIANCO* partiva per l’Australia ove giunse dopo un viaggio lungo e tribolatosissimo”.

Il Capitano citato dal Gropallo era Pasquale Scottò Lavina dell’isola di Procida, cognato della mia nonna materna, ricordato in famiglia come “zio Pasqualino”. Il *Monte Bianco*, al comando del Cap. Scottò, partì in zavorra da Genova, il 26 agosto 1920, noleggiato per un pieno carico di carbone (circa 4.000 tonnellate) da caricare a Newcastle (Australia) e da scaricare a Valparaiso (Cile). In quel periodo erano ben pochi i bastimenti a vela che riuscivano a trovare dei noli accettabili.



*Il Brigantino “Monte Bianco” (ex “Luna” ex “Kasa”).*

### **La crisi dei noli e della “vela”**

In verità, dalla fine della Grande Guerra, era in corso, a livello mondiale, una crisi senza pari. Cadde il volume dei trasporti e con questo caddero i noli. L’offerta di stiva largamente superava la domanda e quindi uno stagnante marasma colpì la marineria tutta ed in particolare quella a vela. Da noi come in tutti gli altri Paesi marittimi, beninteso! E questo per la superstite marineria a vela suonò come sentenza di morte. A tutto ciò si aggiungeva l’inesorabile progresso della tecnica che con il celere diffondersi delle navi a vapore stava togliendo alle navi a vela ogni residua forma di sopravvivenza. Le navi a vapore, finalmente in crescita anche in Italia, avevano preso il sopravvento e si erano inserite in nuovi e proficui traffici su tutte le principali rotte oceaniche. Quei pochi velieri che erano sopravvissuti all’epopea della vela, ormai declassati dal loro “rango” tradizionale, erano relegati a svolgere, per quanto possibile, poco remunerativi traffici costieri e destinati, inevitabilmente, alla demolizione. Il Prof. Gropallo riporta testualmente:

“Molto carbon di legna ci voleva per Genova, anche in tempi in cui il tenore di vita era assai più modesto che non

ora. Per portarlo dalla Maremma, dalla Sardegna e dalla Corsica erano necessari bastimenti a vela di portata di certo superiore a quella del comune cabotaggio. Era questo traffico l'ultimo rifugio di tanti velieri dal nome famoso [...]". Date le circostanze, il *Monte Bianco* poteva quindi considerarsi fortunato ad avere avuto ancora una possibilità. Nessuno avrebbe immaginato che quel bastimento non sarebbe mai più ritornato a Genova. Oggi, dopo 96 anni da quel noleggio, riterremmo una pura follia far partire una nave, in zavorra, da Genova per un porto australiano. Eppure, gli armatori accettarono quel viaggio non avendo altra alternativa che la vendita o la demolizione. Inoltre, sia gli armatori che i noleggiatori, erano a conoscenza che a Newcastle era ancora in corso un lungo sciopero dei minatori iniziato nel mese di maggio del 1919, ma tutti erano sicuri che sarebbe terminato prima dell'arrivo del bastimento. Era troppo prematuro fissare il carico di ritorno dal Cile. Tuttavia, gli armatori erano piuttosto ottimisti, nonostante la crisi dei noli, che dalla costa cilena sarebbe poi uscito, senz'altro, il solito carico di nitrati per il Mediterraneo.

### **Il Lungo e “tribolatissimo” viaggio verso l'Australia**

Il viaggio di andata, via Capo Town, tra giorni di bonaccia equatoriale, correnti e venti sfavorevoli, durò più di 5 mesi. Tra l'altro, durante la navigazione in Atlantico, il bastimento incappò, malauguratamente, nell'Aliseo di Sud Est a circa 500 miglia dalle coste del Brasile (Capo San Rocco), e perse quasi un mese a bordeggiare, senza alcun risultato, prima di riuscire a rientrare nella zona interessata dall'Aliseo del Nord Est e poter proseguire verso il Capo di Buona Speranza. Il bastimento transitò al largo del Capo dopo circa 90 giorni dalla partenza da Genova. Era già il Natale del 1920. Restavano ancora circa 6.500/7.000 miglia che furono percorse in soli 43 giorni passando a levante della Tasmania.

### **L'arrivo a Newcastle e la lunga attesa**

Il *Monte Bianco* arrivò finalmente a Newcastle agli inizi di febbraio del 1921. Lo sciopero in corso alla partenza da Genova era terminato nel mese di novembre del 1920 ma il porto era ancora congestionato dal gran numero di bastimenti e piroscafi ancora in attesa del loro turno di carico. Il minimo tempo di attesa per le navi in arrivo era di almeno due mesi. La notizia venne data dal pilota che, con l'aiuto di un rimorchiatore, portò il bastimento ad ormeggiare ad una boa alla foce del Hunter River per espletare tutte le pratiche di arrivo. Il fiume brulicava ancora di bastimenti e piroscafi che erano ancorati lunghe le rive, affiancate anche in duplice fila. C'erano navi di tutte le bandiere tra cui, naturalmente, non mancava la bandiera italiana. Bastimenti procidani e sorrentini, ormai, non se ne vedevano più... C'era da stare in buona compagnia. Espletate tutte le pratiche usuali e stabiliti i contatti con agenzia, fornitori, ecc. il *Monte Bianco* venne rimorchiato in mezzo alla mischia ed ormeggiato con i cavi su una nave norvegese. Su tutti i bastimenti in attesa ferveva una alacre attività. Tutti gli uomini erano impegnati nella manutenzione dello scafo e delle attrezzature, sostituzione e cucitura delle vele ecc. Altre navi, quelle il cui turno stava per scadere, stavano già liberandosi della zavorra. Nel frattempo un andirivieni di lance appartenenti alle varie navi manteneva i contatti con le rive del fiume nella zona di approdo dei traghetti che tenevano i collegamenti con la città. Consci della grave crisi economica nessuno tra i Comandanti si era azzardato ad usufruire delle lance “a pagamento” che offrivano le Agenzie. Erano di fatto tutti concordi che bisognava ridurre i costi della sosta in porto utilizzando i propri mezzi.

Il Comandante Scotto, completate le varie operazioni di “rassetto” e “assestamento” dopo la lunga e travagliata traversata, pianificò con l'equipaggio un vasto programma di manutenzione di tutta la nave: picchettatura, pitturazione, rinnovo parziale del sartiame, manutenzione e sostituzione velatura dove necessario, pulizia casse acqua dolce, rinnovo dotazioni lance salvataggio, revisione e sostituzione rizze, ecc. ecc. Per l'equipaggio del *Monte Bianco*, come del resto per tutte le altre navi in attesa, le ore di lavoro si alternavano con lunghe franchigie a terra dove si stabilirono contatti con la comunità italiana, alcuni giovani si “fidanzarono” con ragazze del luogo e poi, come è solito in queste situazioni, si intensificò lo scambio di visite tra gli equipaggi delle varie navi sia italiane che straniere presenti in porto. Durante questo periodo fu anche organizzato lo sbarco, su una apposita “chiatta”, di circa 700 tonnellate di zavorra, parte delle 1.000 tonnellate presenti a bordo. Era costituita da pietrame vario imbarcato a Genova dalla famosa “Confraternita dei Minolli”. Il *Monte Bianco* era dotato di una “calderina a carbone”, congegno molto prezioso, che era collegata con un verricello posto a poppavia dell'albero di trinchetto, montato sotto ad un bigo. Lo sbarco della zavorra fu eseguito in parte col verricello a vapore ed in parte con

paranchi a mano.

Questa situazione di attesa, tra lavori, franchigie a terra con frequentazione della città, si protrasse per oltre tre mesi. Il 19 maggio, finalmente, il *Monte Bianco* ricevette il preavviso che, il giorno successivo, si sarebbe liberato l'ormeggio per la caricazione. Il giorno 20 mattina veniva completato l'imbarco di provviste varie e viveri. Nel pomeriggio si liberò un ormeggio in banchina ed il bastimento, senza alcuna perdita di tempo, venne ormeggiato al posto di caricazione dove la zavorra residua fu sbarcata contestualmente ai primi gettiti di carbone degli elevatori meccanici. Il giorno 21, terminata la caricazione, il *Monte Bianco* fu immediatamente rimorchiato e fatto ancorare quasi all'uscita dal fiume, a ridosso della diga foranea. La banchina doveva essere subito liberata per dare posto alla nave successiva in turno. Tutti i preparativi per la navigazione furono eseguiti all'ancoraggio: chiusura e rizzatura dei boccaporti, sistemazione delle cerate, posizionamento dei soliti cunei, preparazione della velatura e relative scotte. Quando queste operazioni furono terminate si procedette ad un rapido lavaggio della coperta per rimuovere tutto il carbone sparso durante la caricazione. In poche ore la nave fu in perfetto assetto di navigazione. Due rimorchiatori, uno con cavo dalla prora e l'altro con cavo dalla poppa, assistettero il bastimento mentre salpava l'ancora. Grazie alla calderina, salpare l'ancora non comportava più, come una volta, eccessiva fatica ed impiego di uomini. Un robusto cavo veniva passato sulla campana del verricello e, attraverso delle pulegge "di rimando" faceva ruotare l'argano salpa-ancore. Come già scritto, il verricello veniva anche usato, in altre occasioni, come l'imbarco e sbarco della zavorra solida o pezzi pesanti. Completata questa operazione, il rimorchiatore di poppa mollò il cavo e cessò il suo servizio mentre l'altro effettuò il servizio di rimorchio fin quando il *Monte Bianco*, raggiunto la zona foranea e spiegate tutte le sue vele, quasi tutte nuove e pulite, riuscì ad inserirsi in una bava di vento proveniente da Sud iniziando così il suo viaggio verso il Cile. Era il 21 maggio 1921.

### **Fuoco a bordo**

All'alba del 16 giugno il *Monte Bianco*, navigando con vento favorevole da ponente, aveva già coperto, in circa 26 giorni, quasi la metà del percorso per Valparaiso (6.257mg. teoriche a cui vanno prudentemente aggiunte alcune centinaia di miglia per eventuali bordeggi o altre impreviste deviazioni di rotta). Continuando così, avrebbe potuto verosimilmente raggiungere Valparaiso non prima della metà di luglio 1921. In quell'alba gli uomini dell'equipaggio che stavano ancora riposando nei loro alloggi, sotto il castello di prora, si svegliarono di soprassalto per il forte aumento della temperatura nel locale e si precipitarono in coperta. All'interno del castello, la paratia di separazione dalla stiva si era talmente riscaldata da trasmettere un'anormale calore a tutto il locale rendendo l'aria irrespirabile. Il segnale era inequivocabile: si trattava di autocombustione del carbone in corso nella stiva contigua. Fu subito dato l'allarme. Furono rapidamente ispezionati tutti i boccaporti per verificarne la perfetta tenuta stagna. Furono allestite le due pompe antincendio che funzionavano con manovra a mano, mentre, con numerosi buglioli si irrorava con acqua di mare le incerate sui boccaporti e tutta la coperta, nell'intento di far abbassare la temperatura delle lamiere. Nel frattempo era stata accesa anche la calderina che, tra le sue molteplici funzioni, metteva in moto anche una pompa antincendio. Con il getto delle manichette la situazione sembrava ragionevolmente sotto controllo mentre il sotto-castello di prora veniva totalmente allagato. Purtroppo era solo l'inizio di una graduale autocombustione del carbone. Dopo una apparente stasi, si registrò un nuovo aumento della temperatura anche in coperta mentre gli uomini continuavano incessantemente ad irrorare coperta e boccaporti. Dopo due giorni cominciò anche a fuoriuscire fumo denso e nero da qualche boccaporto mentre la navigazione continuava immutata, col vento in poppa, ma con velatura ridotta. La lotta snervante, al limite di ogni resistenza, mentre tutto l'equipaggio si alternava sia alle vele che alle pompe, si protrasse per circa sei giorni fin quando, nella zona centrale del bastimento, iniziarono le prime vampate seguite da scoppiettii. Il carico era ormai interamente in preda al fuoco. I getti d'acqua non servivano più a nulla anzi erano ormai da evitare perché avrebbero addirittura contribuito ad una ulteriore alimentazione del fuoco, considerato che i boccaporti non tenevano più. Tutta la nave era in preda a fuoco e denso fumo, tranne il cassero poppiero che sembrava completamente isolato.

### **Abbandono nave**

Il Comandante diede ordine di preparare le scialuppe e si decise "all'abbandono nave" soltanto verso il tramonto

del settimo giorno, quando ormai era ben evidente che nulla e nessuno avrebbe mai potuto spegnere quell'incendio. Il fumo ora cominciava ad invadere anche la poppa. Tutti gli uomini dell'equipaggio, col cuore in gola, sembravano restii a prendere posto nelle lance sperando, fino all'ultimo istante, in un miracolo che, purtroppo, non si avverò. Due lance furono ordinatamente calate in mare mentre la nave, ormai in preda alle fiamme, si allontanava lentamente verso il suo triste destino.

Dalla lancia dove era imbarcato il Comandante era stata data una cima alla seconda lancia. Appena sganciati dai rispettivi paranchi, ci fu l'istintivo tentativo degli uomini di utilizzare i remi per allontanarsi dalla nave in fiamme e per evitare di traversarsi al mare. Ma non ce ne fu bisogno: la nave in fiamme, con parte della velatura ancora spiegata, si allontanava in direzione opposta a quella delle lance che, cullate da un'onda lunga da SW, trovarono un loro assetto naturale tra mare, vento e corrente, avviandosi verso l'incognito.

A tarda sera, mentre le lance si allontanavano, una fragorosa esplosione illuminò per alcuni istanti il buio di quella notte tropicale riflettendosi sui banchi di dense nubi nere che sovrastavano tutta l'area. Seguirono, subito dopo, alcuni fievoli bagliori che scomparvero rapidamente. Il gas liberato dal carbone aveva inesorabilmente completato l'opera distruttrice del fuoco.

Furono gli ultimi segnali di vita del *Monte Bianco*. Era ormai finita! Era la sera il 23 giugno del 1921.

*(continua nel prossimo numero)*



*1910, Rio de la Plata. L'equipaggio del "Caterina F.". Il comandante Scott con le mani sulla ruota del timone. (sotto) Il Brigantino a palo "Thorbecke VII" rinominato "La Peta III"*



## ISTITUZIONI

*Le cronache storiche narrano che l'Ammiragliato britannico è stata l'autorità del Regno Unito responsabile del Comando della Royal Navy. Un vecchio articolo pubblicato su "Yachting Italiano" nel 1972 ci racconta la storia di questa gloriosa istituzione e il contesto in cui ebbe luogo e si sviluppò l'egemonia marittima britannica dal controllo degli oceani alla supremazia nel commercio marittimo mondiale.*

### IL TRIBUNALE DELL'AMMIRAGLIATO

Mario GIANOLI d'ANTOGNA



L'Inghilterra ha costruito le sue istituzioni empiricamente, man mano che si presentavano utili, od anche soltanto comode od opportune. Naturalmente vi era il pericolo che l'eccessivo pragmatismo mantenesse permanentemente fluida la struttura stessa della Nazione, ed il buon senso britannico provvide a fornire il più efficace antidoto a tale minaccia, cioè un forte attaccamento alla tradizione. Così gli enti che venivano storicamente creati, restavano difesi da un saldo spirito conservatore, anche se, l'istituzione formalmente preservata poteva mutare e persino svuotarsi internamente nelle sue attribuzioni.

Un esempio di creazione empirica, con successive aggiunte eterogenee, cristallizzata però dalla tradizione, è l'attuale funzionamento del Tribunale dell'Ammiragliato

inglese: non solo tratta le cause relative alla navigazione ed al commercio marittimo, ma decide anche circa i testamenti ed i divorzi. Tanto da venir scherzosamente definito come la magistratura che giudica le tre D: Divorces, Deeds and Damp goods.

#### Le origini

In tutti i tempi, i briganti di strada, i pirati ed ora anche i dirottatori di aerei, hanno costituito un grosso problema per l'umanità civile. Il mestiere è semplice, redditizio, facilmente circondato da un alone romantico o dalla pretesa di una giustificazione politica; ma nell'insieme costituisce un grosso disturbo ed una fonte di universale indignazione. Si è sempre invocato un magistrato che condannasse duramente lo sport della pirateria.

Ma questo era un rischio, come altri della navigazione, che avviene in altomare, fuori dalle frontiere statali, e perciò costituisce materia di diritto internazionale. Diritto che può essere regolato, o per comune consenso attraverso trattati, oppure per imposizione da una superiore potenza marittima.

Sotto Pompeo Magno, i Romani poterono affrontare radicalmente la pirateria in quanto non esistevano nazioni marittime rivali in tutto il Mediterraneo, ed il rastrellamento delle acque poteva configurarsi come una operazione di polizia interna.

In Inghilterra, pur senza conseguire una posizione altrettanto egemonica, il virtuale dominio del mare venne raggiunto sotto Edoardo III in occasione della battaglia di Sluys nel 1340, ed il re si trovò in grado di istituire un tribunale le cui sentenze venissero rispettate anche dagli stranieri. Evidentemente, il gendarme dei mari era la flotta da guerra britannica, e sembrò logico di affidare al suo capo, cioè l'Ammiraglio della Flotta, anche il compito giudiziario.

Alla nostra mentalità può non far piacere di veder fondere e confondere il magistrato con il poliziotto. Allora la circostanza era normale: lo Shire presiedeva nel tribunale della sua contea avendo anche il comando della forza pubblica, e le decisioni dell'Ammiraglio erano sostenute dalla efficienza esecutiva delle sue navi.

Così, nel 1340 nasceva il Tribunale dell'Ammiragliato britannico, il quale affermava la propria giurisdizione, sia civile che penale, su quanto avveniva a bordo delle navi, sui mari, nei porti ed anche nei tratti navigabili dei fiumi, cioè sino al primo ponte che ne precludeva la navigazione alle navi marittime.

Come si vede, questa delimitazione di competenza aveva carattere territoriale. Ed essa gli venne successivamente

riconosciuta anche dagli altri e svariati tribunali britannici, in quanto sia i loro giudici che i loro patrocinatori svilupparono volentieri la teoria che ad essi spettasse di giudicare soltanto i fatti avvenuti nel territorio di una contea; lasciando così all'Ammiragliato la sua giurisdizione intatta, anzi di fatto un po' allargata perché gli offriva anche il comprensorio delle città portuali. Infatti i porti, per lo più erano indipendenti dalla terraferma, come avveniva con i baroni dei Cinque Porti che erano nello stesso tempo armatori e signori feudali delle loro cittadine di attracco, o, più in grande, con le attrezzature ed il quartiere del porto fluviale di Londra, il quale era autonomo sia rispetto alle contee limitrofe che nei riguardi della City.

E nei porti, cioè al difuori delle contee, si svolgevano, le contrattazioni, gli arruolamenti ed i mercati del commercio marittimo.

## **Il diritto romano**

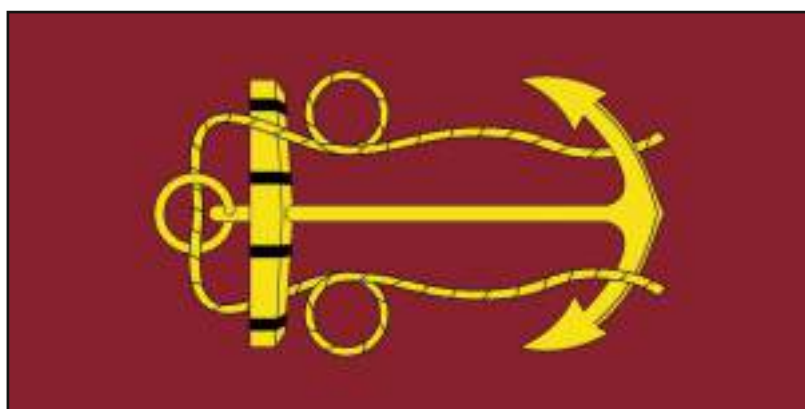
L'Ammiraglio, od il suo delegato in tribunale che ben presto venne scelto tra personalità con coltura legale, si trovava perciò a giudicare le liti tra mercanti, noleggiatori, capitani, equipaggi e proprietari di navi, che potevano anche essere stranieri. Per tutta questa gente, le norme dei loro rapporti contrattuali erano profondamente intrise della cosiddetta Legge Continentale, cioè quella dei paesi europei che l'avevano mutuata dal diritto romano.

D'altra parte, una tale concezione era del tutto estranea ai tribunali britannici - quelli di contea, del cancelliere, quello superiore regio, e le loro ramificazioni - dove i magistrati ed i patrocinatori erano abituati all'uso esclusivo della Common Law, ossia dall'accumularsi di decisioni originate man mano dalle sentenze più notevoli, con esclusione programmatica della codificazione.

Per accontentare le esigenze dei mercanti ed armatori, il nuovo tribunale dell'Ammiragliato non poteva perciò servirsi dei "common lawyers", i quali ignoravano di fatto le Pandette di Giustiniano e tutta la codificazione europea che ne era derivata. Dovette far ricorso ai cosiddetti "Civilian Doctors", detti più brevemente i "civilians", i quali studiavano la Civil Law ossia lo "Jus civile" dei Romani, allo scopo di praticare nei tribunali ecclesiastici, in quanto il diritto canonico presupponeva una buona conoscenza de diritto romano.

Questi dottori in diritto romano abitavano a Londra, in un edificio chiamato Doctor's Commons, ben distinto dalle Inns of Court dove risiedevano gli avvocati della Common Law. Ed i "civilians" furono sin dall'inizio i patrocinatori del Tribunale dell'Ammiragliato. Anzi, dalle loro file veniva tratto tradizionalmente il giudice, che fungeva come delegato dell'Ammiraglio.

Benché i due tribunali, quello ecclesiastico dei vescovi e quello navale dell'Ammiragliato restassero ancora per secoli separati, tuttavia i dottori "civilians" si trovarono a monopolizzare sia le cause a carattere marittimo, che quelle maritali per le decisioni diocesane di separazione tra i coniugi, nonché la validazione, o "probate", dei testamenti ad opera della Chiesa. Pressappoco come se, da noi, gli avvocati concistoriali patrocinanti alla Sacra Rota fossero stati incaricati di trattare anche tutte le cause di diritto marittimo.



*Bandiera dell'Alto Ammiraglio del Regno Unito.*

## **La Common Law**

Per contro l'intero mondo giuridico inglese, con i suoi multiformi tribunali di origine feudale, delle contee, di circuito, della cancelleria e della corona, che praticavano esclusivamente la Common Law, mal sopportavano che i dottori in diritto romano si tagliassero una larga fetta di processi a carattere commerciale e contrattuale, e di giudizi in materia penale, attraverso il tribunale dell'Ammiragliato.

E, specialmente sotto il regno dei Tudor che li favoriva, ricorsero a tutte le armi legali per recuperare almeno una parte di quel lavoro. Potevano agire in vari modi. Innanzi tutto esisteva un compito di supervisione su tutti i tribunali da parte della "King's Bench", ossia il tribunale superiore regio, il quale poteva emettere dei "prerogative writs", cioè delle ordinanze di giurisdizione, con le quali si vietava ad un tribunale di esaminare una

determinata causa. Inoltre, tra il 15° ed il 16° secolo, si evolvette un sistema di “prerogative writs”, emessi, non solo dalla regia corte suprema, ma anche sotto forma di Common Pleas da altri magistrati. In tal modo ci si opponeva a qualunque tentativo dell'Ammiragliato di estendere la propria giurisdizione, oltre ad interferire persino in casi che di tutto diritto sarebbero spettati alla sua sfera di competenza.



*La Stanza delle Riunioni dell'Ammiragliato - dipinto del 1808 di Augustus Pugin Senior.*

Inoltre si faceva sovente ricorso ad una finzione giuridica. Il querelante affermava che il fatto determinante della contesa era avvenuto in una località, da lui indicata, entro al territorio di una contea. Poiché tale particolare, anche se pretestuoso, era “res judicanda”, l’avversario non poteva eccepire nulla legalmente sino alle risultanze processuali, ed il procedimento veniva pertanto assegnato ad un tribunale della Common Law.

Ma nessuno di questi meccanismi avrebbe attirato clienti ai tribunali della Common Law, se il magistrato non avesse allettato i litiganti accogliendo in sempre maggior misura nelle sue sentenze le norme della legge civile di origine romana, particolarmente gradite nell’ambiente degli armatori e dei mercanti. Specialmente in Inghilterra, dove il precedente assume valore di “jure condendum”, ogni tribunale guadagna prestigio in proporzione diretta della fama di competenza e saggezza del giudice, trasfusa nelle sue sentenze. Ed al tempo dei Tudor, la Common Law godette di tutta una serie di notevoli giudici in capo, o Chief Justice, quali Coke, il grande oppositore al conservatorismo di Ellesmere, culminando con lord Mansfield, il quale gradatamente riuscì ad incorporare nella Common Law, attraverso le sue sentenze, gli usi del diritto romano preferiti dai mercanti.

Oltre a ciò, i patrocinatori della Common Law erano in grado di esercitare la loro influenza in parlamento. Per un certo tempo, i sostenitori dell'Ammiragliato riuscirono a difendersi in parlamento in una posizione di stallo, ma nel 1536 dovettero subire una pesante sconfitta, quando venne passata una delibera che affermava la non idoneità dell'Ammiragliato a giudicare i delitti avvenuti in mare per la difficoltà di portare in corte i testimoni. In conseguenza il “Bill” del parlamento decideva che i delitti o torti avvenuti in mare dovessero essere giudicati secondo la Common Law, con la garanzia perciò di una giuria, che avrebbe ovviato alla assenza dei testimoni. Ragionamento non molto convincente, che forse voleva indicare sfiducia nel giudice magistrato nei casi di decisione indiziaria.





*Dipendenza del vecchio edificio dell'Ammiragliato visto da Horse Guards Parade.*

Comunque, per queste ragioni, il tribunale dell'Ammiragliato verso la metà del secolo diciannovesimo aveva perso totalmente le cause penali, e molto del suo lavoro civile; purtuttavia continuando ad offrire un campo abbastanza vasto ai numerosi patrocinatori “civilians”, esperti di diritto romano.

### **Le corti ecclesiastiche**

Non si dimentichi che questi professionisti, oltre alle prestazioni presso l'Ammiragliato, disponevano di un impiego assai notevole presso i tribunali ecclesiastici esistenti in ciascuna diocesi.

In essi, tolte le questioni disciplinari della gerarchia della Chiesa, fa parte più sostanziosa del lavoro riguardava i divorzi ed i testamenti. Lo scioglimento dei matrimoni, dopo che la chiesa inglese si era staccata dal papato romano, non aveva più carattere di “annullamento”, ma somigliava molto alla nostra “separazione legale”, cioè scioglieva la convivenza, ma non consentiva il successivo matrimonio delle parti. Esisteva, è vero, un rimedio, che però era alla portata soltanto dei personaggi importanti ed influenti, cioè di far votare dal parlamento una legge personale che consentisse un nuovo matrimonio.

Anche la questione dei testamenti era assai onerosa. Non era necessaria una azione di parte per impugnare un testamento. Al contrario, ad ogni decesso la corte ecclesiastica doveva compiere una inchiesta per dare validità, o meno, a quanto stabilito dal testatore. Infatti, era abitudine che al momento di ricevere l'assoluzione, il morituro provvedesse a dettare un testamento, nel quale tradizionalmente assegnava un legato alla chiesa ed altre opere pie. Il tribunale, prima di emettere la sua sentenza di “probate”, verificava se fossero stati fatti tali lasciti, in mancanza dei quali giudicava che il defunto fosse morto privo di sacramenti e perciò legalmente “ab intestato”. E provvedeva a rimediare al vuoto giuridico con proprie decisioni, in contraddittorio con i patrocinatori degli eredi.

### **La fusione**

Verso la metà del diciannovesimo secolo, sotto l'influenza delle dottrine liberali e dei fermenti della rivoluzione francese diffusi anche in Inghilterra, i sentimenti della pubblica opinione si orientarono nel senso di togliere ai tribunali ecclesiastici tutto quanto non concernesse la disciplina interna del sacerdozio, devolvendo ai tribunali ordinari sia i divorzi che i testamenti.

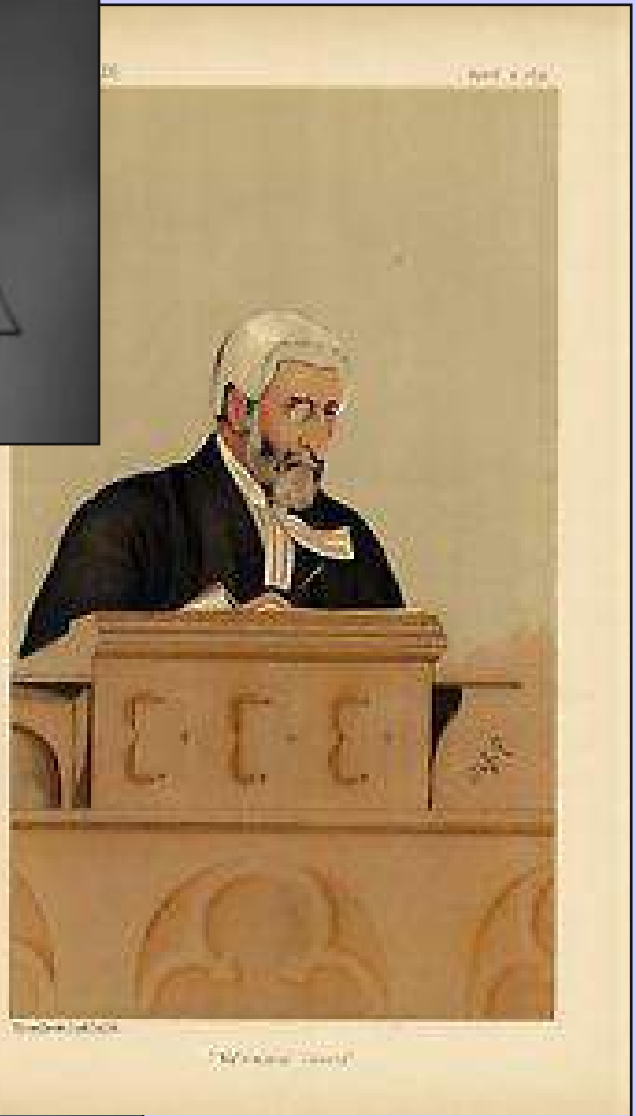
Nel 1857 venne, allo scopo, istituita una corte di verifica dei testamenti, detta Court of Probate, e si stabilì che, qualora il posto di giudice divenisse vacante alla corte dei testamenti, oppure a quella dell'Ammiragliato, ambedue le cariche avrebbero dovuto essere rette dal magistrato che fosse sopravvissuto. Il che puntualmente avvenne, ed il tribunale di tale magistrato prese il titolo di “Probate and Admiralty”, praticamente fondendo i due enti, e conservando i riti, le prerogative e le tradizioni di quello più antico.

Nello stesso anno, una legge sulle cause matrimoniali distolse questa materia dalle corti ecclesiastiche, cosicché divenne possibile ottenere dal tribunale laico un divorzio vero e proprio, cioè con facoltà di risposarsi

successivamente, oltre al vecchio istituto della separazione legale, che rimaneva. Il compito venne affidato ad una speciale corte, detta Court of Divorce and Matrimonial Causes, più comunemente e brevemente nota come tribunale dei divorzi. Il magistrato destinato a presiederlo poteva essere il Lord Cancelliere, ambedue i Lords Chief Justice, il Lord Chief Baron, il giudice decano di ciascuna corte e, finalmente, il magistrato che presiedeva la Court of Probate.

Poiché quest'ultimo era l'unico specializzato in diritto romano, che si riteneva indispensabile in materia di scioglimento di matrimoni, mentre tutti gli altri erano esperti soltanto nella Common Law, è a lui che in definitiva venne assegnato il nuovo compito. In tal modo, ed in breve, un unico giudice si trovò a presiedere i tre tribunali dell'Ammiragliato, dei Testamenti e dei Divorzi.

Attualmente le tre magistrature sono state incorporate in un unico tribunale, detto di Probate and Admiralty, con la conseguenza che le tre materie, a prima vista non molto omogenee, cadono sotto la sua competenza. E quando due coniugi promuovono una causa di divorzio, vedono entrare in aula, precedendo Sua Grazia il giudice, un usciere che porta sulla spalla un remo (foto), e va a deporlo ritualmente sul banco di giustizia, a significare l'autorità dell'Ammiragliato sulle acque burrascose del loro matrimonio.



*Continua la carrellata nelle capitali della vela italiana per ricordare i personaggi che con la loro azione hanno contribuito a rendere popolare uno sport antico, puro, silenzioso e soprattutto formativo per le nuove generazioni.*

*Dopo Genova, Napoli e Trieste è la volta di Palermo a presentare i suoi pionieri dello yachting.*

### BARCHE E PERSONAGGI FAMOSI

### ALLE ORIGINI DELLO YACHTING A PALERMO

**PAOLO RASTRELLI**

Prima ancora di avere dei club nautici, che verranno solo successivamente, a rappresentare lo yachting siciliano, nel 1885 nella capitale Palermo c'era il conte Giuseppe Lanza Branciforte di Mazzarino unico possessore di un cutter, *Seabird*, di circa 15 tonnellate, costruito a Southampton in Inghilterra e già dal 1883 socio promotore del Regio Yacht Club Italiano fondato a Genova nel 1879, "il più importante sodalizio filonautico del Regno".

Nel 1885 Ignazio Florio, seguendo i maggiori esponenti del mondo armatoriale e della cantieristica italiana, entra anche lui nel mondo dello yachting. Così a Palermo nel 1889 vi sono registrati i due più grandi yacht a vapore d'Italia: il *Louise* di Mazzarino e il *Queen Mary* di Florio.

Frequentando il jet society e la Costa Azzurra, la passione per la vela e per il mondo delle regate per Ignazio Florio, imprenditore d'assalto, è inarrestabile.

Nel "Lloyd's Register of Yachts - 1892-93" sono registrati di sua proprietà sei imbarcazioni tra vela e motore: *Aretusa*, *Fieramosca*, *Franca*, *Sultana*, *Valkyrie* e *Virginia*. Tra queste la più famosa era *Valkyrie*, yacht da regata progettato da George Lennox Watson, costruito 1889 per Lord Dunraven con l'intento di lanciare la sua prima sfida, peraltro senza riuscirci, per la Coppa America.

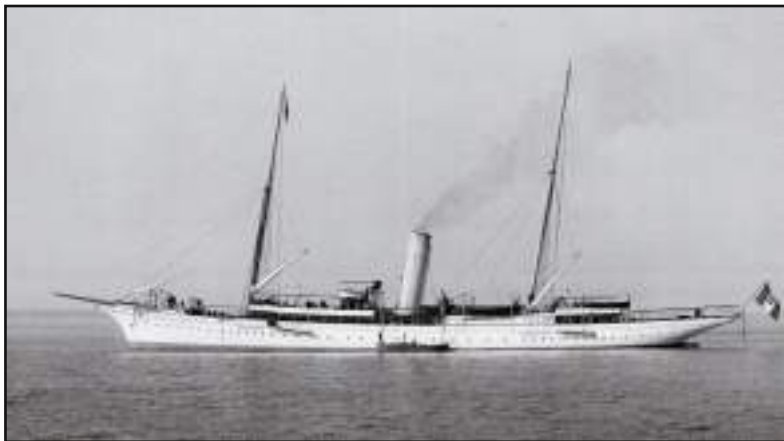
Acquistata e portata in Sicilia da Ignazio Florio nel 1892 *Valkyrie* (foto 1), "una delle barche più note e veloci dello yachting internazionale", parteciperà per molti anni alle più importanti regate di Marsiglia, Monaco, Mentone, Cannes, Nizza, Genova, Napoli e perfino a Pola in Adriatico.

Florio nel 1896 si fa costruire dal cantiere Scott & Co. Di Greenok in Scozia su disegno di G.L. Watson *Aegusa* (nome greco della sua isola, Favignana) (foto 2), uno yacht a vapore tra i più belli del mondo, che tre anni dopo (1899) sarà venduto a Sir Thomas J. Lipton, il re del thè armatore della serie degli *Shamrock* delle storiche sfide alla Coppa America, che lo ribattezza *Erin* (Irlanda).

La lunga avventura di Ignazio Florio nel mondo dello yachting, da cui ha origine la gloriosa storia della vela palermitana, termina con la vendita, nel 1906 allo yachtsman napoletano Ugone de Sangro Fondi, dello yacht *Nada*, cutter aurico di 10 tonnellate, da lui fatto costruire appositamente nel 1903 dal Cantiere Gallinari di Livorno per difendere i colori italiani nella sfida alla Coppa di Francia, una competizione internazionale definita la Coppa America d'Europa.



*foto 1*



*foto 2*

Nel 1902 il più antico club nautico palermitano è il Circolo Canottieri Roggero di Lauria, nato dalla fusione del Club Nautico e dallo Sicania Nautical Club. Il primo presidente onorario del neoclub, che s'interessava inizialmente solo di canottaggio, è Ignazio Florio che fu anche il donatore del brigantino disarmato trasformato in sede galleggiante (**foto 3**)

Alla fine degli anni Venti del secolo scorso presidente del Lauria è il marchese Filippo Notarbartolo di Montallegro (1891-1943), nobiluomo molto impegnato nella vita

mondana palermitana e noto per la sua febbrile ed instancabile attività organizzativa dalle manifestazioni e gare sportive, alle serate danzanti ai concerti e alle sfilate animate. Già dal 1921 risulta nell'elenco dei soci promotori del R.Y.C.I. e nel 1927 fa parte del Direttorio della Federazione Vela in qualità di comandante della V Zona (Sicilia). Così ha modo di frequentare e farsi apprezzare a livello nazionale e quando è giunto il momento di dare impulso allo sport velico a Palermo e in Sicilia, si dimette da presidente del Lauria - club troppo preso dai suoi successi nello sport del canottaggio - per fondare un nuovo circolo, tutto ed esclusivamente dedicato alla vela. Nel 1933 viene fondato il Circolo della Vela Sicilia e l'anno successivo inaugurata la sua suggestiva sede a Mondello - Punta Celesi - alla presenza di Italo Balbo.



*foto 3*

Seguono Filippo Notarbartolo (**foto 4**) nel nuovo sodalizio un folto gruppo di soci più spiccatamente velisti tra cui impossibile dimenticare il barone Girolamo Vannucci e i fratelli Mario ed Enrico Ducrot che insieme a Guido



*foto 4*

Airodi e Giuseppe Tasca d'Almerita danno vita alla gloriosa Flotta Star di Palermo che conquisterà, con una partenza bruciante, i prime due campionati italiani della classe: nel 1935 a Napoli e nel 1936 a Palermo. Per i suoi impegni di Maggiore del XV Gruppo Cavalleggeri di Palermo nel 1938 Montallegro si dimette dalla carica di Presidente del Circolo della Vela Sicilia e nel 1943 durante un'azione di guerra aerea, riportata anche sulla copertina dalla Domenica del Corriere dell'epoca, trova tragica morte a Melito Porto Salvo (RC) nell'estremo sud della Calabria.

Nella carica di presidente gli succede, dal 1939 al 1943, Girolamo Vannucci barone del Corbo (1889/1977) (**foto 5**), "cinque anni di presidenza particolarmente difficile impeccabilmente superata". Mommino, come tutti lo chiamano è un valente dirigente, ambasciatore della proverbiale ospitalità siciliana, organizzatore di indimenticabili regate nella cornice di Mondello e Villa Igea. Ha curato con particolare

attenzione la diffusione del club e l'attività agonistica e da giudice federale ha partecipato a Giurie in vari campi di regata italiani.



*foto 5*

Il terzo indimenticato protagonista è senz'altro Enrico Ducrot (1904/1989) testimone della Vela siciliana della quale Lui stesso è uno dei principali protagonisti. Cinquant'anni da regatante: inizia con i Dinghy 12', passa sulla Star e chiude brillantemente con le regate d'altura. Da dirigente: Presidente del Circolo della Vela Sicilia (1965-1982) e poi presidente onorario; Consigliere Federale dal 1953 al 1969 e poi Vice Presidente Nazionale della Federazione Vela Italiana dal 1966 al 1977 al fianco di Beppe Croce. Nel 1976 fu Capo della Squadra Italiana all'Olimpiade di Kingston. L'Assemblea Federale del marzo 1985 a Genova per meriti riconosciutigli lo chiama a far parte, insieme a Bruno Bianchi ed Agostino



*foto 6*

Straulino, del costituendo Comitato di onore della Federazione. Carlo Rolandi, Presidente onorario della FIV lo ricorda così: "La scomparsa di Enrico Ducrot (**foto 6**) ha lasciato un vuoto incolmabile in tutti quelli che come noi hanno avuto modo di apprezzarne le altissime doti di sportivo e di gentiluomo".

È stato sin qui tracciato un breve profilo di alcuni "pionieri" della Vela siciliana, intendendo per pionieri personaggi nati e messi in evidenza in questo sport nella prima metà del Novecento. Non è però assolutamente possibile non ricordare il Circolo Canottieri Roggero di Lauria che, pur essendo partito in ritardo per seguire il canottaggio dove ha raccolto da subito importanti traguardi in Italia e all'estero, non ha mai trascurato la Vela.

A Palermo nel 1930 i primi tesseramenti alla Federazione della Vela e la prima regata con barche della classe 6 metri stazza nazionale li ha fatti il Lauria. "Da quel momento la disciplina della vela passò da semplice attività ricreativa o da diporto, come lo era stata per almeno un ventennio, a qualcosa di più sentito, di più appassionante fino a soppiantare del tutto il canottaggio agli inizi degli anni Cinquanta". Tra i pionieri del Lauria vanno ricordati Major Dodd, console inglese a Palermo, Armando Lino e Vincenzo Sarulli con la Star *Lauria*.

Una storia gloriosa, carica di campioni e titoli nazionali, europei, mondiali e partecipazione alle Olimpiadi aspettano nella seconda metà del Novecento il Lauria e tutti aspettiamo che questa storia sia raccontata.



*Palermo, 1930. Nella sede presso la Capitaneria del porto, si sta armando una delle classiche barche a vela 6 metri Stazza Nazionale del Circolo Canottieri Lauria.*

#### **BIBLIOGRAFIA**

Paolo Piccione, *Le navi dei Florio. Storia delle attività armatoriali 1846-1931*, Palermo 2018. Nuova Ipsa Editore.  
 Roberto Urso, *80 anni di storia del Circolo Canottieri Roggero di Lauria*, Palermo 1982, Circolo Roggero di Lauria.  
 Circolo della Vela Sicilia, *1934-1984 Cinquantenario nei ricordi del Presidente Giuseppe Tasca d'Almerita*.



## Una donazione fortunata

In una tranquilla mattina di lavoro arriva al CSTN, tra le tante, una telefonata. È una gentile signora, Erminia Licitri, chiama da Roma e mi dice: “Mi è stato segnalato il vostro recapito perché avendo numerosi libri e documenti riguardanti la nautica non voglio che vadano perduti”. Le rispondo che si è rivolta al posto giusto perché è così che abbiamo creato il “Centro Studi”, con una biblioteca di oltre 7000 volumi e 15000 numeri di riviste specializzate per raccogliere, archiviare e far vivere qualsiasi

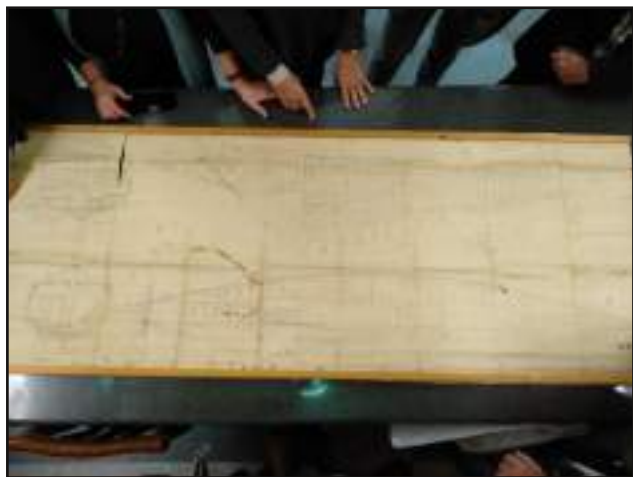
documentazione riguardante il mare in tutti i suoi aspetti e manifestazioni. La signora prepara cinque scatoloni e noi li mandiamo a ritirare dal corriere, così come abbiamo fatto in altre parti d’Italia.

Per chi ha avuto modo di riflettere si può affermare che anche i libri, come gli occhi, sono lo specchio dell’animo di chi li raccoglie e li possiede. Infatti, esaminando e valutando i volumi ricevuti, tutti particolarmente interessanti e in varie lingue, abbiamo scoperto che il suo ormai scomparso proprietario deve esserestato un personaggio davvero straordinario. Ricontattiamo Erminia Licitri, con la quale diventiamo amici, e scopriamo che tutto quel ben di Dio è il frutto della passione per la vela ed in particolare per le barche di legno, raccolto dal suo compagno di una vita, l’ingegnere Marco Vian, discendente da una famiglia genovese con molti illustri Ufficiali di Marina, che alle sue attività professionali aveva aggiunto per alcuni anni anche quella di proprietario e gestore di un cantiere navale a Fiumicino. Nei primi anni Ottanta Marco acquista e comincia a restaurare in proprio un pezzo storico della nautica italiana: si tratta dell’8 metri Stazza Internazionale Bamba (I-11), progettato dal genovese Francesco Giovanelli e costruito nel 1928 dal Cantiere Baglietto di Varazze. Sempre nel 1928, timonata dallo stesso Giovanelli, la barca partecipa all’Olimpiade di Amsterdam in rappresentanza dell’Italia.



Una storia tutta da raccontare quella di Marco Vian che con l’aiuto di Erminia ricostruiremo molto volentieri al più presto. Intanto poco tempo dopo la nostra telefonata, Erminia con quattro sue simpaticissime amiche, viene a

Napoli a trovarci al CSTN (foto). Una visita graditissima e piacevole che ci da l’opportunità di conoscere delle signore *charmantes*, tutte professioniste affermate che hanno apprezzato il nostro Centro e la nostra attività.



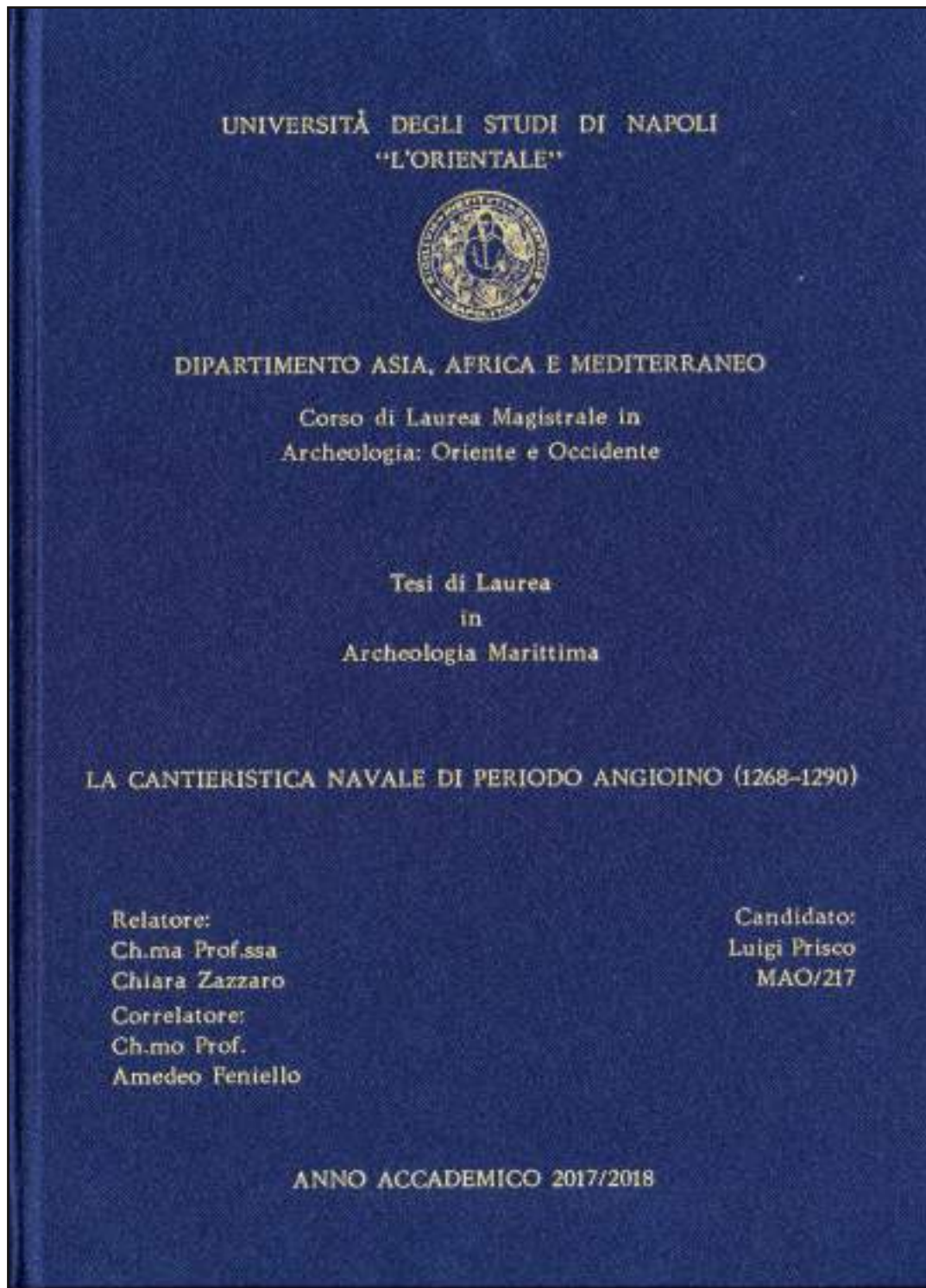
Ma soprattutto da questo incontro ci è venuta una straordinaria sorpresa che ci ha letteralmente lasciati senza fiato. In un rotolo, ben custodito, Erminia Licitri ha portato da Roma ed ha donato al CSTN, sempre nel nome di Marco e sicura di aver fatta la sua volontà, il piano di costruzione originale di **Bamba**, a quanto ci risulta l’unico esistente in Italia. Faremo restaurare questo gioiello e poi racconteremo

ai lettori la storia di questa regina della Vela italiana. Nel frattempo, il lavoro di classificazione dei volumi e dei documenti che andranno a formare il "fondo Marco Vian" continua, e chi sa che non ci riservi altre interessanti sorprese (PR).

## CONVENZIONE TRA UNIVERSITÀ "L'ORIENTALE" E "CSTN"

Si è concluso brillantemente il primo stage formativo svolto presso il "CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE" della Lega Navale Italiana di Napoli sulla base della Convenzione stipulata a Gennaio 2019 tra noi e l'Università degli Studi di Napoli "L'Orientale". Il candidato Luigi Prisco ha conseguito la laurea magistrale in Archeologia Marittima con 110 lode e diritto alla pubblicazione discutendo un'interessantissima tesi su un argomento ancora poco esplorato: "La cantieristica navale di periodo angioino (1268-1290)".

Luigi, che è stato affettuosamente festeggiato dagli amici del CSTN, continua a frequentare e collaborare con l'istituzione della Lega Navale di Napoli.



**EX VOTO**



*Voto fatto dal cap. R. Scarpati ed equipaggio B. a P. Leonardo la notte dal 1 al 2 novembre 1902 in Lat. 37° N e Long. 59° O.G. Sorpresi da violento uragano invocarono S. Maria del Lauro e furono salvati. (F. Califano). Da ex voto nel Santuario Santa Maria del Lauro - Meta di Sorrento*