



APRILE 2021
N° 104

Notiziario CSTN



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO X - N° 104

NOTIZIARIO ON-LINE

aprile 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Un cronometro per navigare | pag. 20 |
| • Approdo di Tropea | pag. 2 | • Giulio Cesare Carcano. . . (II parte) | pag. 24 |
| • La prima navigazione intorno la terra..... | pag. 7 | • Le regate di Straulino | pag. 25 |
| • Vele di pace e venti di guerra | pag. 14 | • Libri in vetrina | pag. 38 |

EDITORIALE

Con prudenza verremo fuori da questa pandemia. Il Notiziario intanto, puntualmente ogni inizio di mese, arriva all'appuntamento con i suoi lettori. Il "Centro Studi" è chiuso al pubblico, ma non inattivo. Continuiamo a rispondere alle richieste che ci giungono. Affidiamo all'attenzione dei lettori le interessanti novità che anche in questo numero non mancano come: la tappa dei porti borbonici che questa volta si ferma sullo stretto di Messina prima di girare la punta dello stivale; grazie al Prof. Sannino abbiamo la possibilità di approfondire e conoscere la prima navigazione intorno alla terra (1519-1522) analizzata e ricostruita con considerazioni e dati di chi studia con competenza la materia da anni; la romantica, nostalgica e vittoriosa regata nel mare Istriano del triestino Sergio Bisiani; il ritorno dell'amico Comandante Claudio Ressmann che riallacciandosi all'articolo di Maurizio Elvetico sul precedente Notiziario ci racconta l'invenzione del cronometro; l'opera meritoria di Sandro Alessi che ha ricostruito per noi, con non poca fatica, la storia delle barche innovative progettate dell'ing. Giulio Cesare Carcano, un gigante dei progettisti italiani; e per finire ancora una puntata sulla straordinaria carriera agonistica di Agostino Straulino.

Buona Pasqua a tutti!

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion.

Hanno collaborato: **Sandro Alessi, Sergio Bisiani, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Silvestro Sannino.**



IL CSTN, SIN DAL 2012, È RICONOSCIUTO DALLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA QUALE
ISTITUZIONE CULTURALE D'INTERESSE FEDERALE

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

La storia di Porti e Approdi che Antonio Formicola sta realizzando per il Notiziario, si arricchisce di una grande novità. Grazie ai buoni auspici dell'Ammiraglio Giuseppe Angrisano, già Direttore dell'Istituto Idrografico della Marina e nostro collaboratore, è stato possibile realizzare un accordo di collaborazione tra l'IIM e CSTN per mezzo del quale sarà possibile pubblicare delle piante dei porti esaminati in modo da mettere a confronto passato e presente impreziosendo lo studio di Antonio Formicola.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

APPRODO DI TROPEA

ANTONIO FORMICOLA

Località d'antiche tradizioni marinare “che ha posseduto sempre galere per corseggiare le riviere de’ Turchi”; a tal proposito qualche autore afferma che Tropea concorse alla coalizione della “Lega Santa” contro i turchi (1571), comandata dall’Ammiraglio Don Giovanni d’Austria, con “tre galere avventuriere di particolari Tropeani”. (1) All’attività ittica era dedita una parte della popolazione, essendo la località attrezzata anche di una classica tonnara, ma tale lavoro era assoggettato ai cosiddetti “Diritti feudali” pertanto i pescatori erano obbligati a pagare la cosiddetta “decima del pesce” sul pescato. (2)

Nonostante la ripresa del secolo precedente, anche Tropea risentì della crisi economica che nel ‘600 investì tutta la Calabria. La produzione locale di vino ebbe un forte calo e le uniche produzioni che riuscirono a resistere furono quelle di seta (ma di bassa qualità rispetto al passato), di olio e di sacchi di fronda. Di conseguenza si ebbe un crollo nelle attività marittime. Nel 1650, comunque, l’approdo di Tropea possedeva, sulla sua marina, dei fabbricati utilizzati per la costruzione e riparazione di “triremi” e tartane.



L’approdo di Tropea ritratto in una incisione del Pacichelli del 1702.

Va ricordato che all’inizio del Settecento in base ai trattati di commercio stipulati dal Governo austriaco con la Porta Ottomana (27 luglio 1718) e con le reggenze nordafricane di Tunisi (23 settembre 1725) e di Tripoli (30 aprile 1726) fu riconosciuta, a queste etnie, la possibilità di approdo solo a Nisida e a Tropea.

Con l'arrivo dei Borbone bisognerà attendere la salita al trono di Ferdinando II affinché si desse il via, perlomeno, ad un discorso per la realizzazione in loco di un porto. Nel 1833 il Direttore Generale “de' ponti e strade” Afan de Rivera, parlando sul ripristino di alcuni porti come quelli di Salerno e Crotone e di luoghi dove si poteva creare un nuovo emporio commerciale vi individuava anche Tropea ed affermava: *“non vi è altro luogo più acconcio di quello di cui teniamo parola per la costruzione di un utilissimo porto. Tropea ha una marineria, che unita a quella del vicino Comune di Parghelia, dà un complesso di 272 marinai, cioè 27 padroni, 35 marinai padri di famiglia, 10 marinai vedovi, 35 celibi e 19 mozzi; mette in mare 45 barche; ha, come abbiamo detto, una Dogana di seconda classe; e riceve da Napoli e da Messina le manifatture estere ed i generi coloniali. Si carica in Tropea una quantità di arena di quarzo, le cui cave sono di proprietà del distinto cav. D. Antonio Pelliccia e di altri molti proprietari; e viene adoperata alla fabbricazione delle terraglie in Napoli, Vietri ed altri luoghi del Regno. Si caricano pure molte cipolle rosse ma di colore incarnatino e bislunghe, che chiamansi pargalesi (pergalisi o parghelesi), e fichi secchi, gran quantità di lupini della specie detta mantagnuola, cotone, poca seta, e qualche altra derrata del paese. Ciò per quel che riguarda l'esportazione. S'importano poi majoliche, terraglie, canape, lino, stoppa, alcool ed altri liquori, e cose simili, tonno, sarde, capperi, formaggi, lana, aringhe, stocco, ec.”.* (3) Nel corso dell'Ottocento, oltre la famosa cipolla rossa di Tropea, si ebbe un'intensificazione nella produzione di fichi, vini, agrumi, ortaggi e peperoncino rosso; prodotti che incrementarono non poco il traffico dei bastimenti nazionali e anche dei padroni di barca locali (“capitanei”) che talvolta si spinsero fino a Marsiglia.



Come si presentava l'approdo di Tropea all'inizio del secolo scorso (1900). (Collezione A. Formicola).

All'inizio dell'anno 1848 Ferdinando II inviò una commissione sulle coste calabre, con a capo l'Ispettore de Tommaso, per individuare delle località idonee per la costruzione di porti artificiali. Per l'approdo di Tropea i tecnici prevedero la realizzazione di un molo in continuazione dello “Scoglio di San Leonardo” (4) ma a tale decisione non fece seguito una rapida esecuzione di opere. Difatti, in una relazione sullo stato dei porti del 1859 si legge: “I lunghi e profondi studi iniziati da gran tempo del sito, ove meglio convenga costruire un “Gran porto nella Costa Calabrese del Tirreno” sono pervenuti all'ultimo loro termine, e già la scelta fatta dalla Direzione Generale di Ponti e Strade del punto di Tropea è stata sommersa all'alto e particolare esame

del Consiglio di Ammiragliato, ch'è chiamato per la sua istituzione a sentenziare in questa materia. Intanto è stato già approvato un progetto di D.ti 3.800 per la costruzione di una botte di ormeggio nella Marina della stessa Città di Tropea verso la punta a greco dello Scoglio di S. Leonardo, a ridosso del quale sogliono ricoverarsi i legni mercantili, ed il Consiglio Provinciale della 2a Calabria Ulteriore che lo avea chiesto vi ha già allogato finora D.ti 2.000.” (5) Solo dopo il terremoto del 1905 a Tropea venne affrontato anche il problema della costruzione di un porto nella zona marina; i lavori vennero avviati negli anni successivi.

PORTO DI REGGIO CALABRIA

L'approdo della città di Reggio, fin da antico tempo, era costituito da un'ampia baia naturale compresa tra la Punta Calamizzi, che la proteggeva dallo scirocco, e la Rada dei Giunchi, che la riparava dai venti settentrionali.

Durante il regno dell'imperatore Carlo V si decise così di dotare l'approdo reggino di una nuova fortificazione capace di ospitare i più moderni cannoni. I lavori cominciarono nel 1547, ma nel dicembre del 1562 la Punta Calamizzi, per motivi di erosione marina, sprofondò nel mare privando, quasi improvvisamente, la città di Reggio di un sicuro attracco marittimo. Di conseguenza l'approdo commerciale di Reggio fu collocato lungo il litorale, in un luogo non ottimale, verso la periferia nord della città, ovvero tra la chiesa di Portosalvo e la foce dei torrenti Santi e Caserta. Inoltre venne adattato ad uso di sbarcatoio il basamento dell'antico forte di San Francesco.

Dall'inizio del Seicento le attività marinare ebbero una notevole riduzione; fatto da addebitare non solo alla ripresa di un'intensa attività della pirateria, turca e barbaresca, sulle coste meridionali della Penisola. Difatti i diritti doganali negli approdi erano divenuti esorbitanti e ciò favorì un crescente contrabbando. Di conseguenza il Governo centrale dispose la chiusura di vari scali e le produzioni calarono in tutta la regione. Solo qualche città, tra cui Reggio, riuscì a reggere la propria economia con l'intensificazione della produzione della seta. (6)

A partire dalla seconda metà del Settecento Reggio, da semplice borgo marinaro, andò sempre più assumendo le caratteristiche di città commerciale, ampliando il suo emporio nella zona di Porta Marina; qui pescatori e marinai costituirono una “confraternita” intitolandola a S. Maria di Porto Salvo. Dopo le distruzioni ed i lutti causati dal terribile terremoto del 1783 la ripresa, in tutta la regione, fu molto lenta. A tal proposito, il Galanti in una sua descrizione del Regno dice: *“I Calabresi hanno genio per la marina, ma per impotenza esercitano il traffico solo con felughe lungo le coste. La sola Parghelia (villaggio N.d.A.) esercita il commercio nelle costiere di Francia e della Spagna.” (7)*



L'approdo di Pentimele in prossimità della città di Reggio (1761). (Incisione di G. B. Albrizzi).

Nel mese di Maggio del 1840 Ferdinando II, su richiesta degli abitanti di Reggio, dispose che una Commissione, composta dall'Ispettore Oberty, dal Tenente del Genio Colucci e dall'Alfiere di Vascello Guillamat, avesse provveduto a individuare il luogo e le opere da realizzare per la costruzione di un porto. La Commissione, di lì a qualche mese, presentò al Re una relazione nella quale individuava nella Cala di Pentimele il luogo più adatto dove stabilire due moli. Il primo radicato alla terra ferma della lunghezza di palmi 205 (54 m.), in direzione OSO, ed un secondo molo curvilineo, collegato al primo, lungo palmi 1.200 (315 m.). L'ambito che ne risultava era sufficiente a dare riparo a venti legni mercantili e altrettanti legni minori. Il tutto era stato preventivato per un costo totale di Ducati 275.000. Ma la *"Consulta de' Reali Domini al di quà del Faro"*, ritenne l'opera di difficile realizzazione e pertanto il progetto momentaneamente decadde. (8)



Veduta del porto di Reggio Calabria del 1791. G. F. Hackert, olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

Nel gennaio del 1848 considerata la carenza di adeguati scali mercantili lungo la costa calabro-tirrenica, e quanto questa assenza avesse influssi negativi sia sulla navigazione di cabotaggio sia sull'economia dell'intera regione, il Re decise d'istituire una commissione per individuare le località sulla costa più idonee ad ospitare degli approdi.

Nel giro di alcuni mesi la commissione, oltre Tropea, identificò le seguenti località: Scilla, nel Golfo di Gioia, per la costruzione di un braccio di molo con la relativa scogliera di protezione; Pizzo, per l'edificazione di un "frangionde alla Punta del Macello per l'approdo dei vapori"; Palmi, per la costruzione di una banchina. Infine per Reggio, sospesa l'ipotesi della costruzione di un porto, fu prevista la sistemazione di "casce d'ormeggio nella rada" (9). Anche in questa occasione le valutazioni sull'opportunità delle opere da eseguire spettò al Consiglio di Ammiragliato. A sua volta quest'ente promosse l'intervento di numerose commissioni tecniche che si prolungarono nel tempo. In definitiva nel 1859 *"nella rada di Reggio, bandita l'idea di edificare il porto proposto alla Cala di Pentimele, si sono costruite quattro grandi botti (boe N.d.A.) di ormeggio colla spesa di circa Ducati 6.861,44 ... oltre i Ducati 1.642,45 che il Comune ha spesi nel 1845 in poi per mantenerle"*. (10)

Gli interventi elencati, per le altre località, furono in parte iniziati e, comunque, furono tutti ultimati solo dopo l'Unità d'Italia.

La costruzione del porto di Reggio fu autorizzata con il Regio Decreto del 1° agosto 1870, ma i lavori ebbero inizio nel 1873.



10918 - Reggio Calabria - Nel Porto

Il porto di Reggio in una cartolina d'epoca (1900).

NOTE

- 1) Cfr.: G. Marafioti, *Croniche ed antichità di Calabria*, Padova 1601.
- 2) Cfr.: M. Sirago, *Gli scali meridionali fino al 1806: descrizione, lavori e diritti feudali*, Firenze 1993, pag. 430.
- 3) Cfr.: A. de Rivera, *Considerazioni economiche sul Regno della Due Sicilie*, Napoli, 1833, v. I, p. 283, e v. II p. 237.
- 4) Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un reso-conto de' porti fari e lazzeretti costruiti in costruzione od in progetto*, Napoli, 1858, pagg. 51÷57.
- 5) Cfr.: *Annali del Regno delle Due Sicilie*, vol. LXV - 1859, Napoli 1859, pag. 102.
- 6) Cfr.: M. Sirago, *Attività economiche e diritti feudali, nei porti,caricatoio ed approdi maridionali tra XVI e XVIII secolo*, Firenze 1993, pagg. 378 - 380.
- 7) Cfr.: G. M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Tomo II, Napoli 1794, pag. 187.
- 8) Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un reso-conto de' porti fari e lazzeretti costruiti in costruzione od in progetto*, Napoli, 1858, pagg. 55÷57.
- 9) Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un reso-conto de' porti fari e lazzeretti costruiti in costruzione od in progetto*, Napoli, 1858, pagg. 51÷55.
- 10) Cfr.: *Annali del Regno delle Due Sicilie*, vol. LXV - 1859, Napoli 1859, pag. 102.

STORIA DELLA NAVIGAZIONE

I fatti studiati e descritti con precisione e competenza nel seguente articolo da Silvestro Sannino risalgono a cinque secoli fa. È sorprendente constatare dove si può arrivare con la ricerca accurata e intelligente e come è possibile mettere a fuoco imprese, inimmaginabili per gli uomini del 2000, che i nostri antenati hanno realizzato per il progresso dell'intera umanità. Oggi noi godiamo i benefici dei sacrifici e delle inumane situazioni che quegli uomini hanno affrontato. Grazie, prof. Sannino, per ricordare quelle storie e quegli uomini e per ricordarci, soprattutto di questi tempi, l'antica e dimenticata massima che: 'nihil sine magno labore fortuna dedit mortalibus'.



LA PRIMA NAVIGAZIONE INTORNO ALLA TERRA 1519-1522

IL **NOSTOS** DELLA NAVE VICTORIA DALLE MOLUCCHE ALLA SPAGNA

SILVESTRO SANNINO

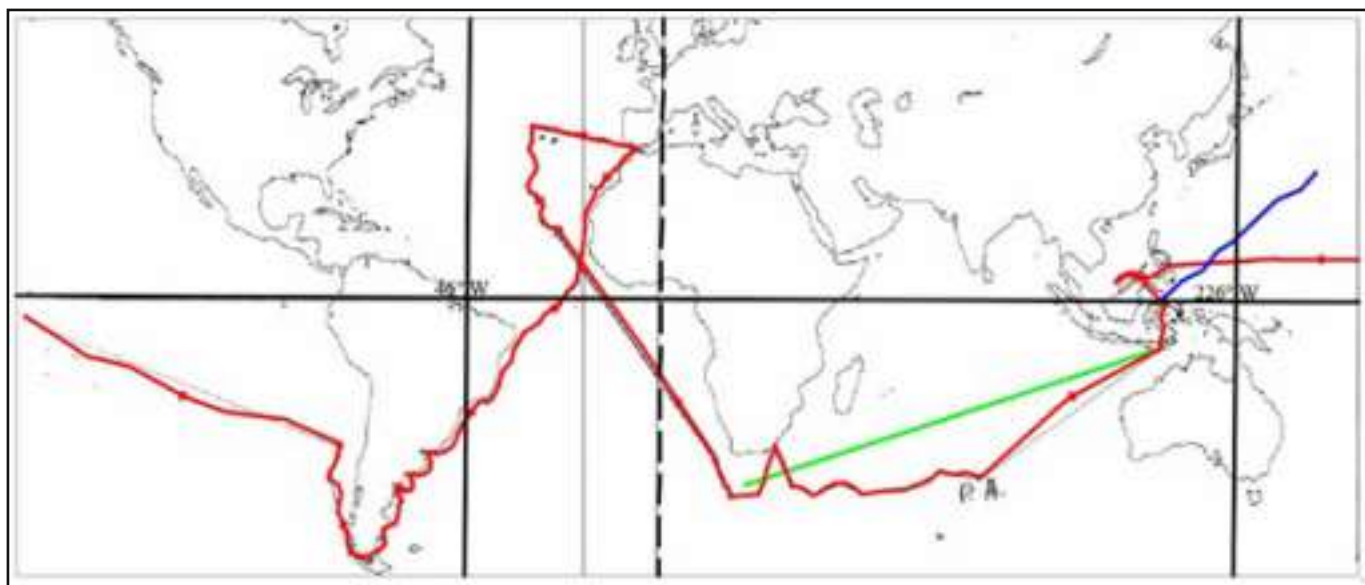
La Victoria sceglie la rotta via Capo di Buona Speranza

La navigazione dalle *Molucche* a *Siviglia*, dal 21 dicembre 1521 al 6 settembre 1522, copre un cammino pari a quello da *Siviglia* alle isole di *San Lazzaro (Filippine)*, fatto sotto la direzione di Magellano e con una flottiglia numerosa ed integra. Ma essa presenta difficoltà ancora più grandi, per una serie di motivi: 1) di ordine politico, per evitare contatti con i portoghesi; 2) di ordine umano e psicologico, per essere l'equipaggio ridotto ai minimi termini su una nave ormai logora, malconcia nello scafo e nelle attrezzature e con l'ingombrante, appetito carico di chiodi di garofani; 3) di ordine nautico e ambientale, per la difficoltà della condotta della navigazione, in particolare tra l'isola di *Nuova Amsterdam* ed il *Capo di Buona Speranza* e tra le isole di *Capo Verde* e la *Castiglia*, come ebbe a riconoscere anche il capitano portoghese *Antonio de Brito*, governatore delle isole delle spezie pregiate *Tidore* e *Ternate* nella lettera inviata al re *Don Manuel I* nel 1523.



Dopo più di un mese di navigazione nell'arcipelago dell'Indonesia la **Victoria** lascia la punta di ponente della isola di *Timor* il 10 febbraio 1522 e si ingolfa nel *Lant Chidol* (un po' come l'alto mare aperto di Dante) con rotta diretta a sud di *Cabo da Boa Esperanza*. Si vogliono evitare incontri con i Portoghesi e si pianifica un passaggio di oltre 5° (oltre 300 miglia nautiche) a sud di detto Capo. La rotta è stata desunta dalle carte nautiche di corredo alla nave ed anche la distanza, valutata in circa 1600 leghe (circa 5.000 miglia nautiche). Le posizioni geografiche di *Timor* e del *Capo* segnate sulle carte nautiche sono in parte di fonte portoghese; esse sono abbastanza affidabili ed anche la distanza di 1600 leghe deve ritenersi congrua, tenuto conto della precisione dell'epoca. Tuttavia alcuni dati erano incerti come emerge dal *derrotero* di Albo.

Alcuni autori, privi delle più elementari conoscenze della scienza e dell'arte della navigazione, hanno affermato che gli ufficiali della **Victoria** mostrarono gravi deficienze nautiche per gli errori commessi sul cammino stimato! E' una valutazione arbitraria, priva di qualsiasi sostegno sul piano tecnico e nautico, errata nel merito ed ingiustamente penalizzante per i protagonisti di un'esperienza che non trova, nella storia plurimillenaria della navigazione, riscontri concreti che possano reggere il confronto, sia sul piano delle difficoltà di ordine geografico ed ambientale e fisiologico, sia su quello dell'arte nautica e marinaresca (*seamanship*).



Curva rossa: primo viaggio completo intorno alla Terra (1519-1522); linea verde rotta progettata dalla nave Victoria tra l'isola di Timor ed il Cabo de Boa Esperanza; linea blu rotta verso levante seguita dalla nave capitana Trinidad e ritorno alle Molucche (1522).

La rotta WSW(248°) spiccata da *Timor*, diretta a oltre 5° a sud di Capo di Buona Speranza, via sud Oceano Indiano, prima della **Victoria**, non era stata mai seguita da alcuna nave della Cristianità. Essa presentava subito un elemento nautico non noto, un'insidia di notevole entità: la **declinazione magnetica**, dopo aver lasciato *Timor*, variava rapidamente ed assumeva valori a ovest che raggiungevano in breve le due quarte (22.5°). La rotta reale pertanto, invece di essere WSW (247.5°) diventava sempre più piccola fino ad assumere valori intorno a SW, ai 225°. Il pilota Albo controlla la posizione con misure di altezza di Sole a mezzodì, quando gli riesce, per le avverse condizioni del tempo. Per rotte più vicine al ponente alla variazione dell'*altura* del sole, diciamo di un grado, corrisponde un certo cammino dato dalla tavola del *ponto de legua* (una variante iberica della *toeleta* del *martilogio*); ma se la rotta reale, a causa della declinazione, è diretta più verso sud, più vicina al SW o garbino, allora il cammino reale risulta più piccolo di quello che si è *arbitrato* (stimato). L'effetto nautico di tutta questa situazione è che la **Victoria** si porta a latitudini basse molto prima di quanto avevano pianificato a bordo. Questo comporta che essa viene a trovarsi molto presto, troppo presto, a sud dell'anticiclone dell'Oceano Indiano Sud. I venti, che girano in senso antiorario attorno alla zona di H (alta pressione), entro i 30° sud spirano con prevalente componente da est verso ovest e sono quindi favorevoli alla rotta; mentre più a sud, oltre i 30° di latitudine essi spirano da ovest e quindi sono venti *puntero*, vale a dire contrari alla rotta che si voleva seguire.

Albo non ha la stella Polare, per il controllo della bussola durante la notte; mentre il sole alle latitudini basse comincia a non essere sempre visibile a mezzodì, per la presenza di nubi sparse. Ed infatti per molti giorni egli non riesce a prendere il sole, a *tomar* il sole, a causa del cielo coperto e del cattivo tempo.

L'errore accumulato sul cammino diventa in breve superiore alle cento leghe (oltre 300 m.n.) per salire oltre le 200 leghe ai primi di marzo. Esso è un errore tutto in longitudine. Il comando di bordo, si presume il capitano Sebastian de Elcano e il pilota Francisco Albo, per timore di finire nelle grinfie dei portoghesi e ritenendosi molto più ad ovest della posizione reale (intorno alle 1.000 miglia nautiche) evita di portarsi a latitudini meno meridionali per fruire di venti da est più favorevoli. Di conseguenza fanno una navigazione con venti contrari, subendo continue tempeste, con onde alte oltre i 5 metri, che lacerano le già logore e squassate vele, sollecitate da quasi tre anni di navigazione, realizzando piccoli cammini spesso fatti con faticosi bordeggi, ed essendo obbligati a mettersi spesso volte al *reparo* (alla cappa).

Dall'isola di Amsterdam al Cabo Tormentoso

Quando i valori della declinazione magnetica diventano cospicui (oltre 20°W, il 4/3) il pilota Francisco Albo si accorge del gran *noroesteare* degli aghi che li porta verso sud e dice che vi fu un cambio della *derrota*, della rotta, ma senza specificare di quanto. La situazione reale è confermata dal fatto che il giorno 18 di marzo incontrano un'isola, detta poi di Amsterdam dagli olandesi che scoprirono, quasi un secolo dopo, quella rotta per *Giava*, ma in senso inverso e quindi con i *Roaring Forties* a favore, per merito del cap. *Hendrik Brouwer*, nel 1611. L'isola in 38°S e 79°E assieme a *San Paolo*, 39°S si viene a trovare a circa 650 miglia nautiche a sud della rotta progettata alla partenza da *Timor*. Il 23/3/1522 Albo stima di trovarsi ad una distanza dal *Cabo da Boa Esperanza* di 548 leghe, pari a 1744 m. n. con errore in difetto di 200 leghe.

Una navigazione di oltre 500 leghe verso occidente con venti contrari, *punteros*, e con i viveri che ormai cominciavano a scarseggiare è un'impresa ad alto rischio, improba; certo bastava risalire una decina di gradi verso nord e si riprendevano i venti da levante senza le temperature fredde che fiaccavano la salute dei poveri marinai. Ma il timore dei portoghesi e la convinzione di trovarsi molto più a ovest, impedivano al comando della *Victoria* di lasciare quelle latitudini meridionali fredde e con venti e mare contrari. Bisognava resistere ad ogni costo per non finire prigionieri degli odiati, terribili rivali che si vedevano molestati nella loro zona di influenza dai temerari spagnoli. Lo scafo tormentato dai marosi al mascone cominciava a scricchiolare e vie d'acqua, prima lievi ma poi sempre più cospicue, a fiotti, richiedevano un lavoro intenso alle pompe di sentina, e quindi uno sforzo più faticoso a corpi umani già indeboliti, debilitati da lungo travaglio e privi del necessario nutrimento, salvo piccole razioni di riso. I meno forti crollavano, morivano ed i loro corpi gettati nelle acque del mare oceano alla ricerca di una pace per tanto tempo auspicata, poi sognata e invocata, ed infine accolta forse con rassegnazione liberatoria. Sì, perché a mare quando i tormenti sono lunghi e penosi si finisce per desiderare di finire là in fondo al mare, dove il riposo può confortare e lenire le infinite pene e i tanti, troppi dolori fisici. E' un fatto naturale, è nella psicologia dell'uomo quando gli orizzonti della fatica fisica e mentale si dilatano, si fanno troppo ampi e diventano insopportabili. E' difficile da descrivere e spiegare e solo chi ha esperienze vissute di tali sensazioni può comprendere appieno il grave disagio fisico e mentale.

Siamo ai primi di aprile. Le tempeste, il mal tempo, i venti contrari di ponente sono la norma quotidiana. Quando le raffiche si fanno più intense e ruotano di direzione non sempre si riescono ad ammainare le vele alte, i coltellacci, per correre solo col pappafico, il trinchetto o persino a palo secco. Ed allora i marinai devono esporsi al freddo ed alla pioggia gelida per raccogliere brandelli di vele, fatte di tela olona, che poi verranno rammendate alla meglio, con molta fatica e solo grazie a grande maestria e sapienza marinaresca per poter comporre un panno il quale di nuovo issato può raccogliere le code di vento più favorevole e spingere la nave avanti, verso ovest, verso il Capo, verso la Castiglia, verso la propria, agognata casa ed un caldo meritato focolare. Il 1 di aprile si stima di essere in 37° S e a 400 leghe (1280 m.n.) dal Cabo; il 7/4 si stima in 40.3° S e a 210 leghe dal *Cabo*; il 28/4 Albo stima 37° S e 175 leghe dal Capo.

Ma ad un certo punto, in quel tormento senza fine, un dubbio si fa strada tra i marinai, un dubbio atroce. Non è forse meglio puntare ad un porto del Mozambico per lenire gli affanni ed evitare di perire tutti in fondo all'oceano? I più debilitati, gli infermi sarebbero per questa scelta, per una tale soluzione. Si fanno delle valutazioni dei pro e dei contro ed alla fine la maggioranza risolve per proseguire, anche a grande rischio della vita; è meglio tentare la via diretta per la Castiglia e "di lì navigarono avanti sconvolti nella mente e nel cuore della salute fisica". E' una scelta sofferta, ha deciso la maggioranza, il consiglio di bordo e non una persona sola, sia pure il capitano generale,

come ai tempi di Magellano vivo, che resta il responsabile primo anche di questa drammatica situazione, oltre all'eccidio di porto *San Julian* di Pasqua 1520.

Da Rio Infante alle Isole di Capo Verde

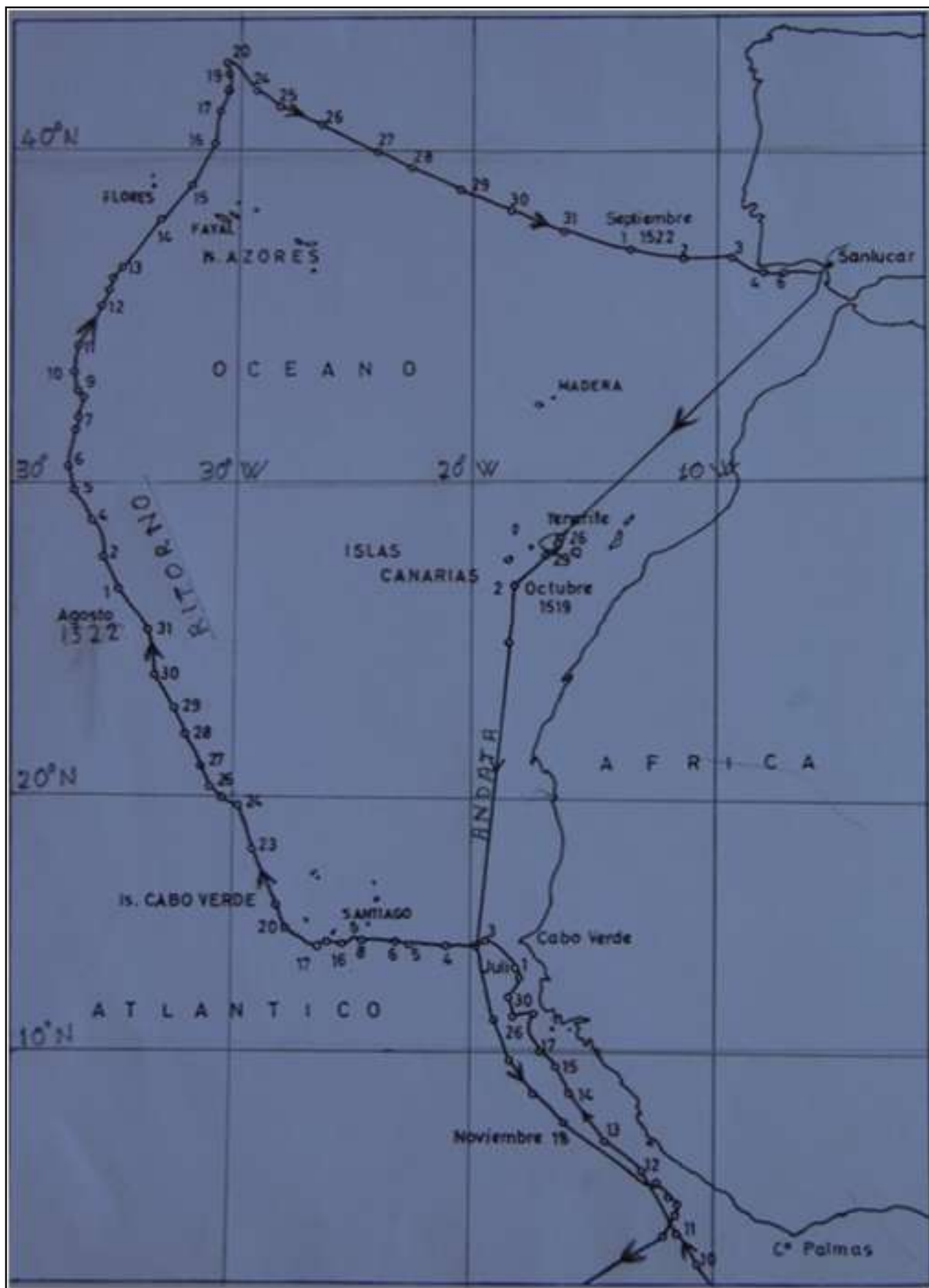
La stima della posizione fa ritenere che si stesse doppiando il Capo; è tempo quindi di portarsi a latitudini minori, verso nord, dopo aver superato, anche se di poco, i 40°S. Il Capo è in 34.5°S; ai primi di maggio Albo stima una latitudine inferiore ai 34°. Si pensa quindi di aver doppiato il temuto *Cabo Tormentoso*, così chiamato da Bartolomeo Dias nel 1488. Ad un certo punto si avvista terra! Ma la costa non va in direzione nord, appena inclinata a ovest, bensì in direzione nordest-sudovest e la circostanza gela gli animi. No, non si è doppiato il Capo, ma si è al *Rio Infante*, a oltre cento leghe (circa 160 leghe) dal Capo di Buona Speranza.

Si riparte con prua sud, si deve vincere la corrente contraria ed i venti da ovest; lo scafo diventa sempre più malandato, i comenti si aprono, fanno acqua, le pompe hanno bisogno di energia umana per prosciugare le sentine, energie che diventano sempre più scarse, labili nei derelitti marinai sopravvissuti (e, ci si chiede, i sobrasalienti cosa fanno a bordo?) e senza più cibi sufficienti o i vini calorici. Gli occhi vitrei, sbarrati della gente guardano altri occhi sbarrati ma socchiusi, lenti, fissi. L'ansia, il terrore, il delirio trovano valvole di sfogo nelle preghiere, nelle invocazioni di Santi protettori, nei voti. Sebastian de Elcano guarda Francisco Albo, scruta i suoi pensieri, non parla, non osa parlare, non serve parlare. I cenni bastano a indicare la rotta, la *derrota*, e l'assetto della nave rispetto ai marosi che spazzano la coperta, tra il castello di prua e il cassero di poppa, e sembrano voler sommergere il piccolo legno. E' come se il dio Nettuno, armato del suo tridente, avesse sospettato la presenza di Ulisse a bordo della *Victoria* per scatenare tempeste e vortici nel buio e cupo Oceano Antartico e vendicarsi dell'accecato figlio Polifemo.

Siamo ai 10 di maggio. Laggiù è ormai inverno inoltrato ed è il periodo favorevole alla navigazione per l'India e quindi sono probabili incontri con i Portoghesi che partono da Lisbona ai primi di marzo; le notti sono lunghe e rese ancor più scure e tetre dal cielo nuvoloso o tempestoso, con nubi nere che chiudono ogni spiraglio di orizzonte e le onde lunghe, sovrapposte da onde vive, generano mare incrociato e mostrano solchi di bianche strisce schiumose, spazzate dalle raffiche di vento, che fischia e ulula con continui rinforzi, appena modulati da brevi pause. Il 16 maggio il Capo è a 20 leghe quando un maligno colpo di vento spezza l'albero di trinchetto e stronca il pennone. Per tutto il giorno la nave si mette al *reparo*, alla cappa, e con fatica, con tanta rabbia, si ghinda l'albero di fortuna, si issa l'attrezzatura e si riarmano i pennoni con le vele.

Poi finalmente eccolo là, solenne e maestoso il Capo a 5 leghe al nord e poi al nord est e quindi all'est con la distanza che cresce e la corrente che comincia ad aiutare il cammino venendo da poppa della nave *Victoria*. E' la corrente fredda del Benguela diretta verso nord lungo le coste dell'Africa meridionale occidentale. Poi anche i venti cominciano a ruotare, disponendosi con sempre maggiore frequenza dai quadranti meridionali ed assestandosi infine intorno alla direzione del sudest. La nave trova l'assetto a suo bell'agio, un poco inclinata sulla sinistra, le vele man mano si asciugano, si gonfiano ed accolgono volentieri un vento largo; quasi per miracolo spuntano anche le vele alte, i coltellacci oltre le gabbie ed i trevi. I marinai hanno fatto miracoli per ricucirle, per recuperare i brandelli lacerati dalle tempeste di ponente. Certo il vento non scivola, sui panni rappezzati, in modo regolare, liscio, fluido, senza vortici e fischi. Ma si sente che è allegro e questo conferisce nuove forze agli addetti alle pompe che lottano per sgottare, per svuotare le acque di sentina entrate per i laschi, le fessure dei comenti del fasciame, sempre meno protetti dalle stoppe catramate. Albo continua a indicare la posizione della *Victoria* nel suo *roteiro* in modo scarno, come ha sempre fatto fin dal Brasile, senza commenti. Antonio Lombardo Pigafetta tace, lui che è stato così prolifico di parole fino all'Insulandia, alle Molucche, al distacco dall'isola di Timor. Non cita mai il nome del capitano, Juan Sebastian de Elcano, omissione che appare meschina ed inconcepibile, oltre i sentimenti personali. Ma lo scenario, ancorché non descritto nei particolari è tuttavia in *re ipsa*, nelle cose, come ogni persona con qualche cognizione nautica e marinaresca non troppo superficiale può ben immaginare e valutare.

A bordo manca l'acqua e si raccoglie quella piovana in brandelli di vele sagomate a grondaie che sversano nei buglioli; mancano ancora tutti gli altri generi alimentari, salvo un po' di riso e qualche pesce pescato in momenti favorevoli. La carne si è avariata già da molto tempo, assai prima del Capo, per penuria di sale. I meno forti cedono, uno dopo l'altro, e vengono affidati all'oceano per il riposo eterno: i cristiani sembrano dare il viso in alto mentre gli indigeni vanno a fondo con la faccia in giù, annota Pigafetta .



Si risale l'Atlantico e si aggirano gli alisei di nordest

La domenica 18 maggio 1522 si è doppiato il Capo. Il 22 la distanza dal *Cabo Tormentoso* è arbitrata, cioè stimata, in 70 leghe in latitudine 32°S. Ormai la ***Victoria***, spinta dalla Corrente del Benguela diretta verso nord e dagli alisei di sudest, è sempre più lontana dalla zona di probabili incontri di navi portoghesi dirette in India. Il cammino procede ora allegro: il 24 la distanza dal Capo è valutata, in seguito a misura di altezza di sole, in 157 leghe in latitudine 22.3°S. Il primo di giugno la latitudine risulta 11° S e si stima una distanza percorsa dal Capo di circa 560 leghe con cammini medi giornalieri di quasi 45 leghe (circa 140 m. n.).

La navigazione segue una rotta che passa poco al largo di Capo Palmas, e se lo lascia a dritta, per valori intorno al NNW (337°). Le condizioni meteo marine sono favorevoli per tale rotta ed abbastanza stabili. I cammini giornalieri (*singradure*), secondo il diario di Albo, sono molto regolari, quasi costanti; essi denotano una andatura allegra, regolare e rapida. Tra il 7 e il 8 giugno viene tagliato l'equatore, per la quarta volta, con il Capo Palmas a nord un poco a est. Superato l'equinoziale i cammini giornalieri tendono a calare per effetto dei venti variabili della Guinea. Si usa ormai lo scandaglio, si operano piccole variazioni di rotta e si rileva che le carte in loro possesso non sono attendibili. Gli uomini sono allo stremo. Si pensa di fare una deviazione per Capo Verde per procurarsi qualche cibaglia; ma è meglio optare per le Isole di Capo Verde. Martedì primo di luglio, viene deliberato dal consiglio di bordo questa ultima soluzione ed il giorno 2 si dirige per l'isola Santiago, con molta fatica, per i venti variabili, in 8 giorni si coprono le 100 leghe da essa.

Il 9 luglio, mercoledì di bordo, la ***Victoria*** dà fondo alle ancore nel porto del Rio Grande e vengono ricevuti molto bene. Il cibo è assicurato ma a terra si scopre che è giovedì; in seguito si chiarirà il disguido della data. Fanno un primo carico di riso con il battello ma poi, lunedì 14 il battello inviato a terra, per altro riso e del vino, non ritorna. I portoghesi dell'isola di Santiago si sono accorti che la nave viene dall'oriente con un carico di chiodi di garofani e decidono di sequestrarla. Il comando di bordo si accorge di ciò e salpa subito le ancore scappando in fretta, a più non posso. I marinai del battello, che si sono mostrati incauti in alcune loro dichiarazioni, vengono trattenuti. Ci penserà l'imperatore Carlo V a farli liberare e rimpatriare.

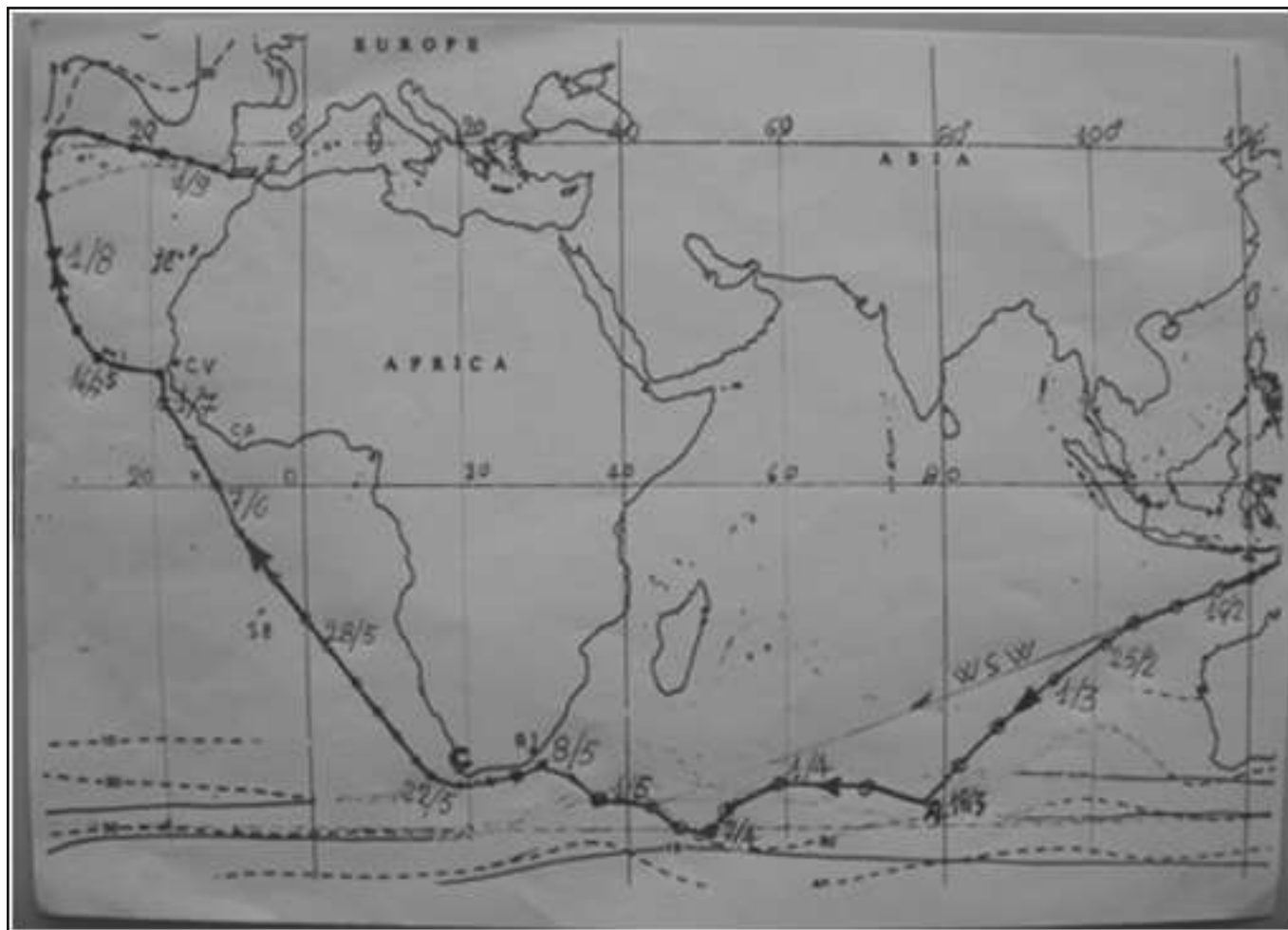
I pochi viveri consentono agli stremati superstiti di riprendere un po' di forze e di governare la nave. Ma la navigazione per Siviglia presenta ancora molte difficoltà. Bisogna superare, vincere l'aliseo di nordest contrario alla rotta. Esso viene aggirato con la *volta del mar largo*, cioè la *Victoria*, per evitare faticosi bordeggi, si ingolfava verso ovest nell'Atlantico, stringendo il vento con un angolo intorno ai 45° e risale in latitudine. E' una pratica che i portoghesi seguono ormai da quasi un secolo; gli esperti lo sanno ma gli spagnoli non sono pratici della *volta del mar largo*. E qui il capitano de Elcano dimostra di aver felice intuito nautico e grande perizia marinara, evitando i faticosi bordeggi, per risalire gli alisei di nordest. Egli prende il vento sul bordo di dritta e sale in latitudine, fino alle isole Azzorre di Flores, Corvo ed oltre; si deve superare l'anticiclone il quale, tra luglio ed agosto, si dispone nella sua massima elongazione nord. Solo dopo un mese di navigazione da Santiago, il 20 agosto, il vento comincia a *venteare* a favore; allora si afferrano i primi venti da ovest, i westerlies, e quindi si può dirigere con prora a levante ([mappa 2](#)). Ai primi di settembre 1522 si è nei pressi di Capo San Vincenzo ed il 6 settembre la ***Victoria***, con solo 18 uomini, approda a San Lucar de Barrameda da dove era partita quasi tre anni prima, il 19 settembre 1519. E' la prima nave ad aver fatto un giro completo intorno alla Terra; e da Timor a Castiglia sono trascorsi sette mesi senza mettere piedi a terra!

"Primus circumdedisti me" ricordava lo scudo dedicato alla nave ***Victoria*** dall'imperatore Carlo V.

L'uomo artefice della impresa più ardita, più drammatica e più difficile della Storia della marineria, l'impresa che eredita e sbiadisce quella dei mitici Argonauti, Juan Sebastian de Elcano, non si adagerà sugli allori, ampiamente, pienamente meritati. Appena tre anni dopo il rientro in Siviglia de Elcano venne chiamato a dirigere la navigazione nella spedizione di Garcia Jofre de Loaysa, come *piloto mayor y guida*, diretta alle Molucche via ponente.

Egli rispose all'invito dell'imperatore Carlo V ed affrontò l'immane, nuova fatica con dedizione, con tutte le sue energie fisiche e spirituali, superando avversità naturali di ogni genere, fino alla morte che lo colse in pieno Oceano Pacifico, appena pochi giorni dopo quella del Capitano Generale Loaysa.

A 500 anni dall'impresa penso che Juan Sebastian de Elcano possa e debba essere elevato a simbolo, ai vertici assoluti di ogni tempo, dell'arte nautica e marinaresca, della *seamanship*, della navigazione sublime. (**Silvestro Sannino, 23 novembre 2020**)



Mapa 2.

P.S. Ho ricostruito la rotta completa della nave Victoria utilizzando tutti gli elementi a disposizione. Non è stato semplice per la carenza di alcuni dati e per altri incerti. Ho operato una forma semplice di filtraggio statistico per pervenire ad una rotta verosimile, plausibile anche in aspetti particolari. Per la prima volta è stata considerata una declinazione magnetica Ovest sino a 25°.

La discussione di alcuni aspetti metterebbe in nuova luce il significato politico dei lavori della giunta di Badajoz del 1524 e del trattato di Saragozza del 1529 tra Spagna e Portogallo sulla questione delle isole Molucche, le isole delle spezie più pregiate. Sarà fatta in altra sede.



REGATA VITTORIOSA NEL MARE DEI RICORDI

Ritorna a scrivere per noi l'ingegnere triestino Sergio Bisani, velico dei tempi d'oro di Marivela, con il racconto molto piacevole e toccante di una regata d'altura, la Trieste-Brioni "di molti anni fa". Con il rigore tipico dei velici della nostra Marina, leggiamo la descrizione precisa di manovre, regolazioni, bordi, rotta, rilevamenti, turni e di comandanti che non mollano il timone. Tutto questo accompagnato dall'incanto e della meravigliosa natura dei luoghi attraversati accompagnato da i ricordi della nonna per terre che furono italiane e italiane non lo sono più.



VELE DI PACE E VENTI DI GUERRA

SERGIO BISANI

. . . C'era ancora la Jugoslavia... e in qualche modo - lungo la rotta - ripercorro il passato dei miei nonni, che da quelle città erano arrivati a Trieste, ben prima della Prima Guerra. L'esperienza velica si incrocia con la storia e con i miei ricordi lontani.

Le barche bordeggiano sotto il Faro della Vittoria attendendo il segnale di partenza. Il sole basso sull'orizzonte e la brezza che tarda a soffiare sulle nostre vele. Siamo in tanti, almeno più del previsto per questa regata che troppi considerano ancora la regata dei s'ciavi, solo perché ad organizzarla sono due circoli nautici: il 'Sirena', fondato da un gruppo di diportisti sloveni di Trieste, e il 'Mornar' di Pola.

Da Trieste a Brioni, arrivo al traverso di San Girolamo, isolotto dello stupendo arcipelago un tempo riservata località di villeggiatura della nobiltà austro-ungarica e poi residenza estiva di Tito.

Sulla nostra testa volteggia l'elicottero della Guardia di Finanza, al largo incrociano le motovedette della Guardia Costiera e della Polizia che ci daranno assistenza, scortandoci fino al limite delle acque territoriali, così



Foto 1. "Romance", lo Sciacchetra protagonista della regata.

assurdamente vicine... Poi - se si faranno vedere - saremo scortati dagli uomini della Milicja jugoslava. Già, non sappiamo ancora che tra poco più di un anno sarà tutto sconvolto e quelle nostre vele avrebbero navigato a rischio nelle stesse acque che ci accingiamo a solcare stanotte con lo spirito di una cordiale e leale amicizia sportiva.

Il primo segnale: dieci minuti al via. Paolo rassetta la cambusa e i gavoni sotto le cuccette, la sua barca è più grande, ma preferisce regatare con me. Gli impegni di lavoro ci impediscono di uscire in mare per allenarci e mettere a punto la barca, ma la passione per la vela ed il vento ci impongono di essere presenti quasi ad ogni regata nel nostro golfo. Niky, stranamente silenzioso, fuma seduto vicino a me nel pozzetto, forse pensa a *Beffy*, il suo *Sciacchetra* che ha venduto l'inverno prima... Adriano, dopo aver controllato con la pignoleria di sempre tutta l'attrezzatura, prepara il fiocco, la randa è già a segno. Io, col timone tra le mani, ripasso con la mente le istruzioni di regata, la rotta... quella di questa nuova cavalcata notturna.

Partiremo di bolina larga, verso la costa istriana.

Più tardi dividerò l'equipaggio in due squadre, ma ora - per la partenza - tutti alla manovra. La barca giuria alza il segnale dei cinque minuti. Il vento non è ancora entrato, bordiamo il genoa e ci allontaniamo lentamente dall'allineamento per prendere abbrivio e partire. Ho già scelto da dove: mi sembra convenga stare sotto costa, altri puntano al largo. Un minuto... Strambiamo!

Adriano a prua scandisce i secondi. Sardo, di poche parole, è un prodiere eccezionale. Stringo al vento, la barca carena quel tanto che basta e prende velocità... forse siamo in anticipo, Niky lasca un pelo di randa, poi la recupera... a sinistra alcuni mostri, barche da regata pura, spartane e tecnicamente all'avanguardia con vele da sogno, ci affiancano e ci passano senza difficoltà. Non posso competere con loro, anche se ho sbarcato ogni peso superfluo. *Romance (foto 1)* è competitiva nella sua classe, uno Sciacchetra che ha una storia di piazzamenti di tutto riguardo, l'ho comprata da un amico, un compagno di liceo che non vedevo da anni e che si è sempre distinto in regata. Non voglio essere da meno.

Partiti! Siamo arrivati all'allineamento solo qualche secondo dopo il colpo di cannone. Ora ragazzi attenzione... non vi concedo distrazioni, almeno fino a quando non si passa Salvore.

La brezza sale mentre ci allunghiamo prendendo velocità... siamo ancora nel porto, sfilano le dighe sulla nostra sinistra. E' il crepuscolo, le prime stelle e le luci accese sulla costa. Il faro di Punta Salvore in prua, ma ancora lontano. La chiamano 'bava degli orti', è la brezza di terra che devi seguire, che devi catturare per riempire la vela.

Lasciamo al traverso Punta Grossa ed entriamo nel Golfo di Capodistria. Il vento sembra calare, le barche avanzano lentamente. Speriamo che nella notte che avanza, cambi e ci porti veloci verso il Canale di Fasana.

Approfittiamo per dividerci: io rimango al timone almeno fino all'alba, non sono capace di perdermi una notte di mare, di stelle e di silenzio. Con me rimane Adriano, gli altri dovranno dormire almeno un po', per darci il cambio e per essere freschi quando passeremo tra gli scogli di Punta Corrente, voglio tentare di là, senza doppiare San Giovanni in Pelago.

E' buio, Salvore è sempre lontana... forse i più bravi, i più veloci si stanno già preparando a fare rotta su Umago. Noi, in un gruppetto di una decina di barche, stiamo difendendo la nostra posizione. Vediamo solo le luci di via delle altre imbarcazioni, nel silenzio solo lo sciabordio dell'acqua sotto la prua e lontano qualcuno che canta, anche questo fa parte del sogno di una notte tranquilla di tarda primavera. 'Una fresca bavisela, incomincia za a sufiar... de ponente sula vela che xe un gusto bordizàr'. 'Marinaresca', una bella canzone della nostra gente di mare.

Da terra il profumo della lavanda e della terra umida, siamo vicini alla costa. La luce del faro di Salvore ora è più vicina, mi allargo per evitare di finire troppo sotto, ci sono scogli che di notte non si riescono a vedere e non mi fido. Mi pare che il vento rinfreschi, anche la lancetta dell'anemometro è salita di qualche tacca. La randa e il fiocco sono a punto, una passata con un faretto portatile per controllare i filetti di lana e i segnamento, solo un attimo... non mi voglio far riconoscere: tutto ok. Mando a dormire la seconda squadra, dormiranno vestiti e pronti a saltare dalla branda, se ne avremo bisogno. Niky, che conosce meglio la barca, primo disponibile per eventuali cambi di vele.

La magia della navigazione notturna mi prende, mi affascina. Non è difficile seguire la costa, le luci mi dicono continuamente dove siamo e ora mi arriva, col vento, l'odore delle stalle. Vuol dire che la secca di Umago è già di poppa. Il vento tiene, non sento più cantare, dormiranno o saranno rimasti indietro, lontani spero... nella nostra scia.

Adriano ed io ci scambiamo sì e no qualche parola, non ho bisogno di dire quello che deve fare, lo sa e lo vede da solo: cazza un pelo di scotta del fiocco, poi lo lasca per seguire il vento, per far portare al meglio la vela. La mia mente vaga e si perde nei ricordi e nei rimpianti, insegue la fantasia e le speranze e la barra ruvida del timone vibra tra le mani, i riflessi e i movimenti sono istintivi. La sento quella barca, un sogno - forse l'unico di tanti - diventato realtà. Lei lo sa, lei mi ascolta e risponde pronta ad ogni mio comando.

La notte è volata e le basse colline dell'interno dell'Istria si cominciano a distinguere nel chiarore rosato che fa impallidire i fanali di Parenzo (*foto 2*) che sfilano a meno di un miglio alla nostra sinistra.



Foto 2. Parenzo all'alba.

Rivedo il volto di mia nonna, era arrivata a Trieste da quella splendida, elegante e minuscola cittadina, veneta nel suo impianto urbanistico, nei suoi palazzi, nel leone del suo campanile. Era arrivata prima della Grande Guerra. Parenzo, lei non l'aveva mai scordata. Mi raccontava di quando era piccola e correva con le sue cinque sorelle a piedi nudi sulla spiaggia tra le barche dei pescatori tirate a riva. Ricordi e fantasie che mi seguiranno ancora, fino al mattino...

Qualcuno si sta muovendo sotto coperta, mentre io cerco di ricostruire le posizioni delle altre barche. Non siamo nel gruppo dei primi, ma subito alle loro spalle e liberi da ingaggi e rifiuti, almeno per ora. Improvviso un profumo di caffè. Grazie Paolo! Sai sempre quello che ci vuole... quello del thermos è oramai una ciofeca e la moka che sbrombola sul fornello è come l'augurio di una bella giornata.

Sono stanco, ma non voglio mollare. Adriano va a dormire, mentre dal tambugio si affaccia la seconda squadra. Buon giorno ragazzi!

Li aggiorno sulla situazione. Il sole è ancora basso e crea strani giochi di luce sul mare. Un guizzo, una gobba lucida e scura, un altro, un altro ancora, al largo di Orsera ci attraversano la rotta i delfini. Saltano fuori dall'acqua a pochi metri da noi... fratelli, come i gabbiani, fratelli di chi va per mare! Si allontanano, tornano, giocano nella nostra scia, poi spariscono e restiamo soli di nuovo, mentre il vento gira in prua e rinforza ancora. Le prime 'pecorelle' di schiuma sulla cresta delle onde, e gli spruzzi sul viso. Mi piace, chiudo gli occhi che mi bruciano per il sale e per il vento, ma è quello che voglio, è quello che cerco.

Ancora assonnato Niky si siede sopra vento con le gambe fuori della falchetta, Paolo traffica tra i fornelli. Careniamo sotto raffiche sempre più forti. **Romance** fila via veloce, il solcometro da punte oltre i 5 nodi, per una barchetta di meno di otto metri è una buona velocità.

Niki controlla tutta l'attrezzatura e mette le cime in chiaro e poi, con la scotta della randa in mano, mi segue tra continue orzate e puggiate per tenere quel vento che salta. Col sole - spero - si stabilizzerà così quando punteremo verso il Canale di Fasana sarà bolina stretta, bordeggeremo con gli altri fino alla boa di disimpegno, quella che si deve lasciare a dritta per puntare all'arrivo.

Siamo al limite, lascio sfileggiare un po' di randa già scarrellata. A prua il genoa leggero soffre, chiedo uno sforzo al mio equipaggio... si cambia fiocco, non ho rolla fiocchi, un peeling da manuale e via il leggero, bordiamo il genoa pesante che è anche più magro. Non serve terzarolare, per ora, più avanti vedremo. Intanto Niki appiattisce la randa. La barca risponde meglio... docile, careniamo di meno, che la falchetta in acqua rallenta e noi stiamo attenti per non perdere metri. Alle nostre spalle altre barche, che di notte avevamo lasciato indietro, si avvicinano, più grandi, più veloci, magari anche più bravo il timoniere, ma non ci penso!

Anche Paolo ora è seduto sopravento per bilanciare la barca e Adriano ha rinunciato al meritato riposo. La prua si infila nelle onde e solleva spruzzi che ci prendono a schiaffi. Le cerate gialle, gli stivaloni di gomma, il mare

verde, il cielo di un azzurro intenso sotto il sole del mattino. Uno spettacolo di colori anche in terra: stiamo passando al largo della bella Rovigno. (*foto 3*)



Foto 3. Rovigno

Faccio il punto rilevando Sant'Eufemia col suo campanile, scoglio Baniole e San Giovanni. Stiamo camminando veloci e tra poco imboccheremo lo stretto canale tra Punta Corrente e l'isola di Sant' Andrea, paradiso estivo dei nudisti e d'inverno di stormi di gabbiani.

E' un passaggio che non conosco, breve ma pieno di scogli e il fondale è basso, ma se ci si tiene al centro... qualcuno mi ha detto che si passa sicuri, il fatto è che dovremo bolinare e quindi rapidità e precisione sono indispensabili, non possiamo mancare nessuna virata. Lo dico e lo ripeto a tutti: ognuno ha il suo compito, il suo posto di manovra. Andiamo!

L'acqua è verde, trasparente, si vedono i sassi e gli scogli del fondo, la corrente in prua è forte, ma siamo veloci e il primo bordo, corto, cortissimo riesce. Viro ancora, tutti attenti e precisi.

Siamo... sono, un equipaggio coi fiocchi! Pronti a virare, vado... lascia fin che porta, prendi a collo, dai e ora cazza, cazza, cazza! Cantano i winch. Ok, ripetiamo la manovra ancora tre volte, quattro volte... Bravissimi, siamo quasi fuori e un ultimo bordo mi serve per portarmi verso l'esterno per lasciare a sinistra gli isolotti di Pirozzi. Mi allontano dalla costa istriana, soffriremo per le onde, ma potrò sfruttare meglio un vento sempre più impetuoso, mentre vedo le basse isole di Brioni ancora lontane.

La bolina ci porta all'ingaggio con altre barche. E' una emozione ad ogni incrocio: mure a dritta... Acqua! Sfiliamo sotto una barca più grande che ci ha dovuto dare la precedenza, ora un'altra, ma è più veloce e passiamo a un filo dalla sua poppa, poi viriamo per il prossimo incrocio e avanti così: adrenalina per più di due ore, verso Sud Est scansando le Due Sorelle e Scoglio Gustigna.

Imbocchiamo il Canale di Fasana. Ora le Brioni (*foto 4*) ci coprono dalle onde. Ogni tanto lo sguardo si distrae tra le pinete e i prati verdi delle isole.

Il vento consiglia di terzarolare e magari di cambiare ancora fiocco... abbiamo troppa vela? Forse sì, ma perderemmo velocità e tempo. Un consulto tra tutti: rischiamo, scarrelliamo ancora la randa, tutti fuori, anch'io mi siedo sulla falchetta con la prolunga del timone tra le mani. Si tratta di meno di un miglio. Passata la boetta arancione del cancello. Puggio! Lasca! *Romance* scatta, è quasi un traverso, una galoppata da sogno verso il traguardo, se fosse un lato più lungo forse potrei dare fuori lo spi.



Foto 4. Le Isole Brioni.

Sentiamo il segnale della sirena che annuncia il nostro arrivo, non sappiamo come ci siamo piazzati, ma siamo felici: drogati dal sale, dal sole e dal vento... Abbiamo ancora un bel po' di navigazione per arrivare al Marina di Veruda, dove è previsto l'ormeggio e dove passeremo la notte prima di ritornare a casa, domani. Riduciamo la vela, ora sì, inutile sforzare e rischiare danni.

Vassoi e bicchieri, piatti e bottiglie di vino compaiono per magia nel pozzetto, è già ora di pranzo e comunque abbiamo una fame da lupi di mare!

Romance, affidata al timone automatico, costeggia le dighe del porto di Pola (**foto 5**), "...presso del Carnaro, ch'Italia chiude e i suoi termini bagna".



Foto 5. Pola, struggente testimonianza della sua italianità.

Quanta storia tra quei moli e quelle banchine che si intravedono appena, lontane... il **Kaiser** di Tegethoff disalberato dopo lo scontro di Lissa, i MAS italiani di Gortan e Ciano - nel buio - all'assalto con siluri che colpiscono ma non esplodono, il grillo di Paolucci e Rossetti che supera le reti e le ostruzioni ed affonda la **Viribus Unitis** dopo aver fatto sbarcare l'equipaggio nemico. Scoglio Ulivi, il cantiere navale, il silurificio e la Scuola sommergibilisti. Impianti difesi sino all'ultimo dai marò della Decima.

E ancora i ricordi dei miei vecchi, di quella casa di Pola mai vista, sentita raccontare mille volte da mia madre. Là vicino alla spiaggia della Marina, diceva. Chissà dove, non lo so, non saprei distinguerla tra tante nuove, brutte costruzioni, alberghi, residence, villette a schiera e palazzoni. La mamma di mia nonna, troppo vecchia per partire, rimasta con la figlia zitella a ricamare tovaglie per l'altare della chiesa quando tutti scappavano e i preti istriani si dovevano nascondere per non finire deportati o massacrati, in odium fidei. I suoi figli maschi, a guerra finita, uno ufficiale dell'Esercito Italiano e l'altro nell'Armata Jugoslava... Le foto trovate nei vecchi album di famiglia, ingiallite, ma ancora piene della antica giovanile bellezza di quelle donne di cui conosco solo il nome. Mio nonno, con una divisa che non sapeva nemmeno lui quale fosse, 'zocolista' diceva... ma mi sembra si trattasse di una associazione culturale e sportiva, covo di nazionalisti croati. E lui - fiero italiano di Fiume - che ci faceva con quella divisa? Segreti di famiglia, misteri di una terra di confine tra due guerre.

Mentre questi e tanti altri pensieri mi tornano alla mente, mentre col binocolo esploro ogni anfratto di quella costa alta, rocciosa dove le onde frangono e nel sole creano piccoli arcobaleni, mentre cerco ancora, purtroppo invano, perchè voglio raccontare a mia madre che ho trovato quella casa della sua infanzia, della sua giovinezza, quella dove non ha mai più voluto tornare... Mentre tutto questo: alla nostra sinistra si apre l'ampia e profonda insenatura di Veruda.

Accostiamo e prima di entrare nel Marina: un giro in Val Cagoia, l'acqua verde e i rami dei pini che accarezzano il mare. Ci fermiamo all'ancora per un poco, rassettiamo la barca nel frinire delle cicale, poi andiamo all'ormeggio e ci concediamo qualche ora di sonno!

Si fa sera, la premiazione e la cena sono state organizzate su un grande barcone che fa da ristorante galleggiante. Arriviamo ed è un'orgia di calamari, papaline e pedoci annaffiati da malvasia istriana e zilavka, il vino di Mostar. Siamo stanchi, ma tra tanti amici l'allegria vince ogni stanchezza, è un brusio che ti assorda, cento voci, tante lingue, risate, grida e canzoni. Qualcuno con un fischio chiede un momento di attenzione, non capisco una parola di croato, ma è chiaro... stanno per comunicare l'ordine d'arrivo e premiare i migliori.

Categoria per categoria: il nome di una barca, il nome di un timoniere... gli applausi con la coppa tra le mani e avanti. Quarta categoria, la nostra... terzo classificato: **Sweet Charm**, bravo Gino, un amico, bravo timoniere un po' matto, forse più matto di me! Secondo classificato: **Topkapi**, Pulcini arriva sempre davanti a me... penso, comunque applaudo. Una pausa, poi: primo classificato **Romance**, un omonimia? No, sento anche il mio nome, non ci credo ancora. In tempo reale Gino era prima di noi, lo ho visto già a secco di vele quando siamo arrivati, ma in tempo compensato, non so se per rating o abbuono per età... abbiamo vinto!

Ho tra le mani quella coppa insperata e inattesa, che aggiungerò alle altre, ancora poche, sopra una mensola del salotto. E' piena di šampanjca offerta dagli amici croati, fredda e frizzante, quando passa di mano in mano e di bocca in bocca, mentre siamo seduti sul pontile tra bitte e sacchi delle vele e ascoltiamo racconti e malinconiche canzoni...

Non manca mai una chitarra e i racconti sono sempre gli stessi: di vele, di vento e di burrasche ogni anno più violente... di quelle stesse, ma raccontate l'anno prima. Avventure vissute o forse sognate, ma raccontate come le sanno sognare e raccontare solo i marinai!

Eravamo ancora là l'anno dopo, con **Tosca** la barca di Paolo... un bel half-tonner, anche lui è ritornato a casa con una coppa, sotto una pioggia insistente e dopo una dura notte in mare sotto spinnaker, tra tuoni, lampi e groppi di vento... è stata l'ultima volta. La nostra ultima Trieste-Brioni. Poi le violenze nel mattatoio balcanico tra croati e serbi, tra serbi e bosniaci, tra bosniaci e croati e persino tra serbi e sloveni ci hanno sconsigliato di partecipare all'edizione successiva e ci è rimasto nel cuore il ricordo di quelle nostre vele di pace, mentre riprendevano a soffiare di nuovo, forti e gelidi i venti di guerra.

Dopo aver letto ed apprezzato l'articolo di Maurizio Elvetico, "Le Lune di Giove e il calcolo della longitudine" pubblicato sul numero di marzo, Claudio Ressmann che segue amorevolmente la nostra rivista, ha voluto aggiungere, senza frapporte tempo, la storia di quella che in seguito è stata la soluzione del problema da lui già trattato in un suo articolo pubblicato nel 2008, sulla rivista "Lega Navale".



UN CRONOMETRO PER NAVIGARE

L'orologiaio Harrison in conflitto con la burocrazia

CLAUDIO RESSMANN

PREMESSA

L'articolo di Maurizio Elvetico, "Le lune di Giove e il calcolo della longitudine", pubblicato nel numero scorso del Notiziario, ha suscitato un notevole interesse, nonostante la sua innegabile complessità, perché tratta in maniera accessibile seppure rigorosa un problema che ha per secoli turbato il sonno dei naviganti, appunto il calcolo della longitudine. Ricorrere al sistema delle osservazioni dei satelliti di Giove, suggerito dagli astronomi, non sarebbe stato assolutamente possibile a bordo di una nave, per cui si dovette attendere fino alla seconda metà del '700 per disporre di uno strumento capace di risolvere questo basilare problema della navigazione alturiera: il cronometro marino.

La vita dei naviganti è stata eccezionalmente dura e difficile, almeno fino alla fine del secolo XVII: non per niente il filosofo sciita Anacarsi, nel IV secolo avanti Cristo suddivideva l'umanità in tre categorie: i vivi, i morti e i naviganti.

Così tante e tanto gravi difficoltà erano dovute ad un ambiente spesso ostile da affrontare con mezzi di dubbia affidabilità, alla cattiva alimentazione, alle terribili malattie come lo scorbuto e non ultima, ai rischi della navigazione "lungo vie non tracciate" quando la costa era oltre l'orizzonte e non forniva alcun punto di riferimento. A questo proposito va osservato che uno dei problemi che davano più preoccupazioni ai naviganti di allora era costituito dalla difficoltà di ottenere la longitudine indispensabile per tracciare il punto nave. L'unico sistema valido era quello di osservare i satelliti di Giove e quindi di effettuare calcoli astronomici complicatissimi, evidentemente non eseguibili in mare. Pertanto al "pilota" di bordo non rimaneva altro che accontentarsi della longitudine ricavata dai dati della navigazione stimata, con il rischio di incappare in errori macroscopici.

Come accadde, per esempio, nel 1707 all'ammiraglio Sir Cloudesly Shovel comandante di una Divisione della Royal Navy il quale, a bordo del vascello *Association* ed alla testa di altre 20 unità, provenienti da Gibilterra e dirette a Londra, naufragava con l'ammiraglia e con le sue navi più vicine, la *Phoenix* e la *Eagle*, sulla secca esterna di Gilstone, nelle isole Scilly a causa un vistoso errore di navigazione: le coste della Cornovaglia erano scambiate addirittura per quelle bretoni!

Preoccupato e per questo e per numerosi altri naufragi dovuti ad analoghi motivi il governo inglese nel 1710 istituì presso l'Ammiragliato il Board of Longitude per studiare il problema e proporre una soluzione adeguata.

Gli autorevoli membri del Board concordarono sulla necessità di realizzare uno strumento estremamente preciso (cioè un cronometro) da regolare sul primo meridiano (all'epoca Greenwich o Parigi). Poiché il Sole apparentemente si muove con moto uniforme da levante verso ponente, tenendo conto che un'ora dopo essere transitato per il primo meridiano (tanto per fare un esempio), passa per quello di 15° e così via, sarebbe bastato al navigante leggere su tale auspicato strumento l'intervallo di tempo intercorso dal passaggio del Sole nel meridiano fondamentale per conoscere la longitudine.

All'epoca però non esisteva un orologio di assoluta precisione, per di più facilmente trasportabile e assolutamente insensibile agli sbalzi di temperatura e a tutte le sollecitazioni esistenti a bordo di una nave in navigazione, per cui l'Ammiragliato nel 1714 fece approvare dal Parlamento un decreto con il quale venivano istituiti tre premi (10.000, 15.000 e 20.000 sterline da destinare quale "pubblica ricompensa a quella o a quelle persone che avessero scoperto

la longitudine in mare” con l’approssimazione, rispettivamente, di 60, 40 o 30 miglia. Oltre a ciò autorizzava la corresponsione di contributi, per un massimo di 2.000 sterline, per sviluppare quei progetti meritevoli di essere aiutati.

Non era la prima volta del reso che veniva istituito un premio del genere: già nel 1589 Filippo II di Spagna aveva avuto la stessa idea, mentre 40 anni più tardi il governo olandese aveva costituito una Commissione per risolvere l’annoso problema, anche se non specificamente riferito all’impiego navale.

Se Galileo Galilei fosse vissuto più a lungo probabilmente il relativo premio l’avrebbe vinto lui: nel 1612, infatti lo scienziato italiano aveva scoperto col telescopio astronomico i quattro satelliti di Giove ad aveva calcolato delle complesse tavole per stabilire il tempo medio nel quale questi satelliti si eclissavano dietro Giove o ne riapparivano, riferito ad un meridiano base. Con tali elementi bastava osservare il fenomeno da qualsiasi punto di vista della Terra e calcolare la differenza di orario tra il verificarsi dell’eclissi e quello indicato nelle tavole, riferito al meridiano base, per ottenere la longitudine del punto di osservazione. Si trattava in altre parole, di un vero proprio orologio astronomico per far funzionare il quale occorreva però disporre di un telescopio installato su una base fissa, perciò a terra, quindi assolutamente non utilizzabile su una nave.

Considerati i precedenti, l’unica via percorribile risultava quella di un orologio meccanico, a pendolo o a molla, poiché le clessidre a sabbia o ad olio si dimostravano di scarsa utilità a bordo, se non altro per le inevitabili variazioni di temperatura cui sarebbero state inevitabilmente sottoposte.

IL CONCORSO “QUEEN ANNIE”

Per dare esecuzione al concorso bandito dal Governo inglese nel 1714 fu istituita una “Commissione per la longitudine” che per prima cosa elaborò un regolamento, (“denominato, in onore della Regina, Act of Queen Anne”), contenente le norme di dettaglio per l’assegnazione dei premi previsti. La Commissione (delle quale facevano parte studiosi come il direttore dell’Osservatorio di Greenwich) ebbe poche occasioni per riunirsi fino al 1728 quando si presentò un orologiaio trentacinquenne, John Harrison (*foto 1*), nato a Foulby, una località vicino a Wakefield, nello Yorkshire, figlio di un falegname, recando con sé un pendolo compensato, dotato di uno scappamento da lui stesso inventato, con i disegni di un cronometro marino che intendeva realizzare. Harrison chiedeva un finanziamento per costruire il primo esemplare.

La Commissione espresse un parere negativo, ma Edmond Halley, “astronomo reale” (quello della cometa) che ne faceva parte intuì gli sviluppi che l’idea avrebbe potuto avere e si offrì di prestare senza interessi a titolo personale la somma necessaria per iniziare il lavoro.

Applicandosi con grande tenacia, Harrison durante i successivi sette anni riuscì a risolvere molti problemi, tra gli altri quello importantissimo dell’ingombro, sostituendo il pendolo verticale con un meccanismo costituito da due lunghi bracci in ottone con a ciascuna estremità dei contrappesi di forma sferica; i due bracci erano vincolati tra di loro da molle ad elica e costituivano un sistema oscillante bilanciato insensibile alla accelerazioni cui sarebbe stato sottoposto su una nave.

Così, nel 1735 Harrison tornò di nuovo a Londra col suo massiccio orologio Number One (*foto 2*) del peso di 38 kg nel quale aveva applicato il nuovo principio. La Commissione questa volta non ebbe difficoltà nel



Foto 1 - Un ritratto di John Harrison, dipinto nel 1767 da Thomas King, conservato nella Science and Society Picture Library di Londra. Nella mano destra l'orologiaio mostra con orgoglio il suo number four.



Foto 2 - il Number One esposto alla Navigation Room del National Maritime Museum di Greenwich. I quattro quadranti indicano i giorni, le ore, i minuti primi e i secondi. Pesa Kg 32.

L'instancabile orologiaio, ormai conosciuto in tutto il Regno Unito come "Longitude Harrison", era un perfezionista e, non ancora soddisfatto dei propri cronometri, anziché passare alla prova in mare in una navigazione con le Americhe (come stabilito dall'Act of Queen Anne) preferì impiegare altri due lustri per effettuare continui miglioramenti ai suoi strumenti; il risultato fu il Number Four (foto 4) del tutto simile agli orologi da tasca dei nostri nonni (ma con un diametro di 13 cm) terminato nel 1759.

Ancora due anni di severi collaudi e poi la prova finale per la quale venne designata la HMS *Depford*, comandata dal capitano Dudley Diggins, che sarebbe dovuta salpare nel novembre 1761 alla volta della Giamaica. Il quasi

settantenne orologiaio non se la sentì però di affrontare la duplice traversata atlantica e delegò il figlio Williams.

La Commissione stabilì che la speciale cassa munita di sospensione cardanica e di ammortizzatori contenente il Number Four fosse munita di quattro serrature delle quali una fu affidata a William Harrison e ciascuna dalle altre tre al capitano Diggins, al governatore della Giamaica Sir Littleton, imbarcato come passeggero e ad un ufficiale della *Depford*. I quattro depositari in tal modo avrebbero dovuto essere tutti preseti sia alla lettura che alla carica del cronometro, in maniera da escludere qualunque manomissione.

riconoscere che l'orologiaio stava procedendo nella giusta direzione e rilasciò all'inventore un certificato nel quale dichiarava valido il principio adottato, oltretutto rispondente ai dettami dell'"Act of Queen Anne".

Occorreva a questo punto effettuare una prova pratica dello strumento e ad Harrison fu concesso di imbarcarsi sull'HMS *Centurion* in partenza per Lisbona e ritornare a Londra a bordo dell'HMS *Oxford*, comandata dal capitano Roger Man.

Il collaudo fu del tutto positivo, non solo, ma si rivelò anche assai utile nel viaggio di ritorno nella fase di atterraggio sulle coste inglesi, quando Man stimava di avere avvistato di prora Start Point, mentre Harrison sosteneva che, secondo i suoi calcoli, doveva trattarsi di Capo Lizard.

I fatti dettero torto a Man, il cui rapporto non mancò di influenzare l'Ammiragliato molto positivamente.

La Commissione dal canto suo concesse ad Harrison il prestito da lui richiesto di 500 sterline pagandogliene subito la metà; il saldo gli sarebbe stato dato alla consegna del secondo orologio.

Il Number Two (foto 3) fu completato quattro anni più tardi per cui Harrison incassò il saldo ed un ulteriore

contributo di 500 sterline. Si mise subito al lavoro per costruire il terzo cronometro, usufruendo nel 1746 di altre

500 sterline assegnatogli dalla Commissione in considerazione del buono stato di avanzamento della costruzione

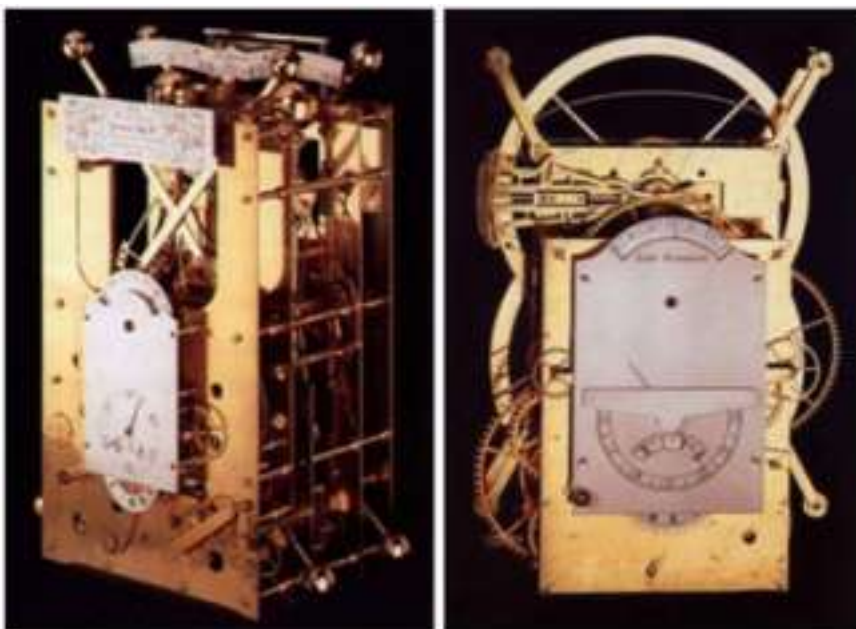


Foto 3 e foto 4 - A sinistra il number two e a destra il number three di Harrison.

Il viaggio d'andata comprendeva una sosta a Madera, che dopo nove giorni dalla partenza però non era stata ancora avvistata. La longitudine della nave, calcolata secondo i sistemi tradizionali era di 13° 19' W, ma Harrison con l'ausilio del cronometro ne aveva calcolato un valore differente (14°19' W) prevedendo con quella rotta l'avvistamento il giorno successivo. Ciò si verificò puntualmente.

Se ritenendo valide le indicazioni tradizionali si fosse accostato prematuramente la **Depford** avrebbe mancato Madera "con conseguenza veramente spiacevoli – come osservava con humour tutto britannico una cronaca dell'epoca – se si pensa che nel frattempo a bordo, per un errore nella fornitura, si era a corto di birra".

Anche se il cambusiere difficilmente avrebbe potuto fare rifornimento di birra in quell'isola sperduta (ma si sarebbe consolato sostituendola con il prestigioso vino locale), resta il fatto che questo primo successo del Number Four (foto 5) diede immediatamente la misura dell'affidabilità del nuovo strumento per "conservare" il tempo.

All'arrivo a Port Royal dopo 81 giorni, il gruppo dei controllori portò il cronometro a terra per confrontarne le indicazioni con quelle ottenute da osservazioni astronomiche e si constatò che era in ritardo di 5 secondi, corrispondenti approssimativamente ad un errore in longitudine pari ad un miglio (1852 m). Senza procedere ad alcuna regolazione qualche settimana dopo si diede inizio al viaggio di ritorno, questa volta a bordo di una nave più piccola, lo sloop Merlin. Fu una traversata contrassegnata da un tempo assai duro e durata ben 147 giorni durante molti dei quali Harrison si vide costretto a rimanere in una delle cabine del cassero – unica zona relativamente asciutta dello **sloop** – seduto su una poltrona, tenendo il Number Four appoggiato sulle ginocchia.

A Portsmouth fu effettuato un secondo controllo e fu riscontrato un ritardo di 1m 53s.

IN LOTTA CONTRO LA BUROCRAZIA

Il 9 febbraio 1765 la Commissione dichiarava che tutte le condizioni poste dall'Act Queen Anne erano state rispettate e versò ad Harrison le rimanenti 7.500 sterline facenti parte della prima metà del premio. Poi incominciò a tergiversare e solo nel 1772, dopo aspre riunioni e dispute legali, il premio fu ufficialmente assegnato, ma non interamente versato, al beneficiario.



Foto 6 - Il Number Five che fu personalmente collaudato da Re Giorgio III, al quale Harrison si era rivolto per sollecitare il premio messo in palio dall'Act of Queen Anne.

separato dal meccanismo del motore – dotato di un'efficace compensazione automatica delle variazioni di temperatura e assai più semplice del Number Four, ma capace di fornire la stessa precisione.



Foto 5 - Il Number Four aveva l'aspetto degli orologi da tasca dell'inizio del secolo scorso, ma il suo diametro era di 13 centimetri.

L'inventore aveva allora 79 anni ed avrebbe meritato almeno l'immediato pagamento delle rimanenti 10.000 sterline. Invece no. Altri intralci burocratici ritardarono ancora la definizione del "caso Harrison", divenuto ormai un fatto nazionale al punto da fare intervenire addirittura Re Giorgio III sollecitato dallo stesso Harrison, che gli consegnò un Number Five (foto 6) (il Number Four migliorato) collaudato poi personalmente dal Sovrano durante il mese di luglio 1772 con esito più che positivo. Giorgio III sollecitò allora il Parlamento ad approvare una legge per l'immediato pagamento del premio. Tuttavia, nonostante l'autorevolissimo intervento, la corresponsione del denaro avvenne soltanto nel 1775.

L'ottantaduenne inventore ebbe però poco tempo per godere il tanto sudato e meritato compenso, poiché morì l'anno successivo, amareggiato anche dalla notizia che il francese Pierre Le Roy, pur ignorando gli studi del collega inglese, aveva costruito nel 1766 un cronometro assai diverso per quanto riguardava lo scappamento –

È bene accennare un minimo di spiegazione sul perché la seconda parte di questa interessante storia si è fatta tanto attendere. L'autore – che cura il minimo dettaglio di quello che scrive - era alla ricerca di un particolare tecnico e di una "notizia" su uno degli scafi di Carcano che non gli consentivano di chiudere l'articolo finché non ha trovato le conferme che cercava. A questo punto ci andrebbe un applauso che certamente faranno quanti erano in attesa di leggere la vicenda di uno dei progettisti più geniali della vela italiana e delle sue innovative barche i cui nomi cominciano tutti con la lettera "V".



GIULIO CESARE CARCANO, INGEGNERE ITALIANO

SANDRO ALESSI

(seconda parte, seguito della prima pubblicata sul n. 101, gennaio 2021)

Finalmente viene il momento di trattare delle barche per le quali lo conoscono i più, i “sei scafi plananti” come li chiama iconicamente Alessandro Fornetti, cui cedo la parola:

«Non so molto su Carcano in generale, a parte gli aneddoti sul disegno del mancato sfidante alla Coppa America del '64 [quella di *Constellation* e *Sovereign*] e poco altro; ne so parecchio, invece, del suo lavoro più famoso, i sei scafi plananti realizzati da Gallinari tra il '68 ed il '77.

Da bambino frequentavo il cantiere e sono rimasto molto amico di Peppino Gallinari fino alla sua scomparsa [2012]. La mia storia, e quella della mia famiglia, si è intrecciata molte volte con quelle sei barche.

Anzitutto: perché sono nate?

Carcano raccontò di aver visto un Flying Dutchman in regata, con 10 nodi di vento, camminare più di *Mabelle* che allora era una barca "top". L'intuizione fu che, se avesse potuto costruire una barca grande, ma con lo stesso rapporto peso/potenza di quel FD...».

Le presento in ordine cronologico:

Villanella, I-5500, 10,89 m. ft., 2^a cl. IOR. (1970).

In un'intervista del 1973 al mensile Forza 7, Carcano ne dice: «Ho disegnato *Villanella* tre anni fa, per conto mio, perché mi divertiva veder realizzata sulla carta questa mia idea e non pensando nemmeno lontanamente che ci fosse qualcuno che volesse costruirla. Invece a qualcuno [Luigi Dubini] il progetto piacque e in breve tempo la barca fu costruita.

È molto estrema ed aveva delle chances in regata solo con vento oltre i 10-12 nodi. Possiede una grande stabilità di forma, un rapporto lunghezza-larghezza maggiore di *Vihuela* [vedi oltre] con una superficie velica relativamente minore [*Villanella* era armata a 7/8]. Questo la porta a pagare tanto per quello che può rendere, specialmente in fil di ruota con meno di 5-6 nodi».

Nel seguito, gli viene chiesto «quali sono i vantaggi che barche come queste [al momento, dopo *Villanella*, GCC aveva già disegnato *Viva*, *Vanilla* e *Vihuela*] possono offrire?». L'Ingegnere risponde: «hanno una grande stabilità di forma che, pur comportando una superficie bagnata relativamente alta, consente un dislocamento molto leggero. Bisogna combinare tutti questi elementi in modo da non creare una barca estrema, relativamente facile da concepire e da costruire, ma una barca che si difenda con tutti i tempi».

Nel 1970 vinse la Tre golfi. Nel 1971 la prima Two Ton Cup (3) e la Coppa Regina dei Paesi Bassi.

Alessandro Fornetti: «*Villanella* è stata un enigma per lungo tempo, l'unica delle sei di cui non sapessi che fine aveva fatto. Sicuramente era arrivata a Napoli, ma poi era sparita. Bellissima, col lamellare a vista. Di recente sono venuto a sapere che l'ultimo armatore - che l'aveva modificata nell'armo e fatta regatare con successo - se n'è poi disamorato e l'ha abbandonata nel porto in cui si trovava (probabilmente quello di Procida).

Lì è rimasta finché gli ormeggiatori, a metà degli anni '90, si sono stufati dell'impiccio, l'hanno portata al largo ed hanno tolto il tappo».



"Villanella" a Sanremo, 1971.

Viva: I-5567, 9,38 m f.t. (1972).

Ancora Alessandro: «Era un 3^a classe IOR [piccolissimo come one tonner] che pesava poco più di 2.000 kg. Inizialmente fu di Donà delle Rose poi, se non ricordo male, di Ulisse Guzzi dal quale mio padre l'acquistò nel '78. Passò poi ad un mio zio. Dopo varie vicende ora è di un professore di diritto di Napoli, che l'ha fatta rimettere a nuovo. Sta ad Anzio, dov'è nata, presso il Cantiere Navale Peppino Gallinari».

Nella stessa intervista del 1973, alla domanda: «per poter partecipare alle selezioni per la One Ton Cup [disputata a Porto Cervo con l'esordio del **Ganbare** di Peterson, e la vittoria di Straulino su **Ydra** di **Carter**] le sue due barche più piccole hanno dovuto subire un innalzamento della tuga onde rientrare nell'altezza di 1,75 m., cosa che le ha mostruosizzate...» l'Ingegnere risponde: «le più piccole hanno dovuto sopportare questo orrore della tuga alta, che toglie il piacere di andare a vela. Il fatto di proporzionare l'altezza in cabina al rating è una grossa frescaccia. L'uomo che compra una barca d'altomare ha un'altezza indipendente dal rating della barca. I casi sono due: o si proporziona l'altezza in cabina a quella media dell'uomo, obbligando a fare barchine con delle cattedrali per tughe, oppure si stabilisce, e non sono d'accordo nemmeno su questo, una misura minima per le barche d'altomare». Effettivamente **Viva** e **Vanilla**, con le tughe rialzate, erano inguardabili.

Vanilla: I-5566 (1972) poi **Gale**, oggi di nuovo **Vanilla**.

Gemella del **Viva**, costituiscono l'unica coppia della serie e si distinguono solo per dettagli. È quasi sempre stata sul Lago di Garda. Col primo proprietario, Ludovico Fecia di Cossato, ottenne un secondo posto in 3^a Classe IOR alla Giraglia del 1972. In anni recenti è stata splendidamente refittata da Galetti, quello dei Flying Junior in lamellare, ed oggi si mostra con una nuova tuga, armo frazionato ed una chiglia a bulbo che ha sostituito l'originale a lama, come si vede nella foto d'apertura.



"Vanilla" com'era in origine, con una tuga di altezza intermedia tra le due del "Viva" (l'originale e quella mostruosa per rientrare nella regola di stazza).

Poi arrivano i tre "mostri" e la storia di Giulio Cesare Carcano si intreccia anche con quella della famiglia Violati (4):

Vihuela, I-5791, 13,80 m f.t. (1973).

«La cocca di Fabrizio Violati: non è mai passata di mano ed appartiene tuttora agli eredi. Dorme in un capannone ad Anzio», quello del cantiere Gallinari, ma potrebbe tornare in acqua a breve.

Ancora Carcano nell'intervista a Forza 7: «**Vihuela** rispetto a **Villanella** ha relativamente meno superficie bagnata, è più invelata ed ha minore stabilità.

Perdipiù ha lo spi in testa d'albero, quindi in poppa, con le ariette, si salva meglio di **Villanella**; resta il fatto che anche **Vihuela** non è concepita per la bonaccia.

Non sono passato all'armo in testa per motivi di rating, ma per una scelta precisa. **Villanella** era nata a 7/8 e senza sartie volanti. L'esperienza ha invece dimostrato che queste sono indispensabili con vento superiore a 15 nodi e col relativo mare. Quindi il vantaggio di avere un albero flessibile comporta lo svantaggio delle volanti, che non sempre sono gradite ad armatore ed equipaggio.

Ed a questo fastidio bisogna accoppiare il fatto che queste barche risentirebbero molto una minore dimensione dello spi. Allora abbiamo detto: non tiriamoci più dietro le volanti ed aumentiamo la superficie dello spi. Ma di **Vihuela** quello che mi ha meravigliato di più, ed oltre ogni aspettativa, è la bolina: riesce a stringere tranquillamente sotto i 30 gradi.»



"Vihuela" alla Settimana di Alassio 1976.

Indimenticabile 1^a cl. IOR, venne costruita, sempre da Gallinari, per partecipare all'Admiral's Cup ma, ancora troppo giovane, non venne selezionata per quella del 1973.

Ma già in occasione della sua prima uscita, alla Settimana di Marsiglia 1973, Sergio Crepaz ne dice: «leggerissima [6,2 ton., circa la metà delle sue concorrenti] e piatta, promette una bolina straordinaria: la barca è evidentemente pensata più per correre che per avere un rating basso. E si verifica che la barca cammina, in proporzione, più di

quanto la stazza non penalizzi le sue forme. Ciò sta a dimostrare quanto avevo osservato: per fare una barca vincente contano le idee e non un machiavellico uso della formula di stazza». Di fatto **Vihuela** era poco invelata, come tutte le barche plananti dell'Ingegnere, per non innalzare il già elevato rating IOR (39.8).

Questo lavoro ha consentito di poter sfatare un mito, avendo personalmente parlato della questione con Paolo Gallinari, figlio di Peppino: nonostante molte didascalie dell'epoca lo affermino (5), **Vihuela non ha mai avuto la deriva mobile!** Al contrario l'Ingegnere, ed è un'altra delle sue trovate originali, aveva posizionato il serbatoio del carburante dentro lo scatolato della chiglia, sopra alla zavorra.

Nel marzo del '74 si classifica seconda alla Settimana di Marsiglia e subito dopo vince le Regate invernali di Genova.

Nel '75 fu prima alle selezioni per la squadra italiana all'Admiral's che si tennero, guarda caso, a Porto Cervo, qualificandosi assieme al **Mandrake** "blu" di Carriero (S&S) ed a **Guia III** di Falck (Miller) (6).

Ma a Cowes fu la spina nel fianco del team: anche nel Solent le condizioni meteo, d'estate, possono essere caratterizzate da venti leggeri. Inoltre un maldestro navigatore locale la portò su una boa sbagliata in una delle costiere e nella Fastnet Race le si aprì una fessura nell'albero che la costrinse al ritiro. **Vihuela** è stata la prima barca 100% made in Italy (progetto e costruzione) all'Admiral's Cup.

Quella del '75 fu la partecipazione più deludente per l'Italia, 17^a su diciannove nazioni in gara. Nell'ottobre dello stesso anno **Vihuela** vinse overall la Middle Sea Race e nel marzo 1976 la Settimana di Alassio, in I Classe, con tre formidabili primi.

È la barca d'altura più iconica di Carcano, sicuramente quella che viene associata più frequentemente al suo nome, anche per la visibilità ottenuta avendo regatato molto più delle altre e, spesso, in competizioni internazionali.

È stata un'avversaria in più di un Campionato Invernale CNVA, a Cala Galera, sul finire degli anni '70: nelle giornate di vento forte, girata la boa di bolina partiva in planata e, se l'aria teneva, non ce n'era più per nessuno. La ricordo così:



"Vihuela" sotto spi e staysail, condizioni in cui era imbattibile, col buttafuori per il braccio (oggi proibito).

Vanessa, I-6636, 14,26 m f.t., 1[^] cl. IOR (1975).

«Commissionata da Mario Violati, nasce [ed è stata l'unica] con la deriva mobile, successivamente bloccata per motivi di rating. Delle tre grandi è la ciambella riuscita senza buco; le manca qualcosa rispetto alle altre due [era anche la più pesante, oltre 8.000 kg]. Dopo Violati passa anche nelle mani di qualche armatore poco attento, che la lascia un po' andare.

È stata acquistata pochi anni fa, e fatta restaurare, da Patrizio Bertelli per regatare nelle vele d'epoca.

Volendo fare esperimenti [ne è stato modificato il piano velico, ora frazionato] era sensato "sacrificare" questa: il patron di Prada aveva corteggiato anche *Vihuela*, ma la famiglia Violati ha preferito tenerla».



“Vanessa” come è oggi, restaurata ed armata a 7/8.

Un'altra interessante particolarità delle barche plananti di Carcano è costituita dalle due “alette” posizionate sotto la poppa: nell'intervista del '73 gli viene chiesto quale sia la funzione di queste inconsuete appendici viste nell'occasione su *Viva*.

L'Ingegnere risponde che «gli alettoni si adattano molto bene a questa forma di carena che, quando è inclinata di 15°-20°, diventa particolarmente asimmetrica ed accentua notevolmente la sua tendenza ad orzare. Dato che con lo spi strallato questi tipi di carena possono raggiungere velocità incredibili, ed impossibili per altri tipi di imbarcazione, sorge la necessità di facilitare questa andatura con gli alettoni che, agendo come una specie di trim, diminuiscono lo sforzo del timone. Quindi, non soltanto dopo un certo angolo di sbandamento si realizza un aumento del piano di deriva ma, essendo gli alettoni un'appendice fissa, non sono puniti [dalla stazza IOR] come il trim».



Gli alettoni di Carcano su “Vincia” fotografati ad Olbia nell'agosto 2016. La barca sarebbe passata poco dopo da Giorgio Fascinelli, che l'aveva tenuta con cura per oltre 35 anni, alla V3 Sailing che ne sta ultimando il restauro.

Gli alettoni, me lo conferma Alessandro, erano presenti su *Viva*, *Vihuela*, *Vanessa* e *Vincia*. Quelli di *Viva* terminavano a filo con lo specchio di poppa, mentre sulle altre tre si estendevano oltre. Su *Viva* e *Vanessa* sono stati rimossi nell'ambito dei recenti refit.



“Vanessa” dopo il refit: gli alettoni sono stati eliminati.

Vinca, I-7691, 13,49 m f.t. (1977).

Ancora Alessandro Fornetti: «Venne commissionata da Fabrizio Violati, il quale voleva un **Vihuela** che camminasse anche con venti leggeri; in particolare perché le selezioni per l'Admiral's Cup 1977 si sarebbero tenute a Cala Galera e d'estate. Il senso del "taglio obliquo" della poppa è proprio quello: eliminare 180 kg di peso. Ciononostante alla fine dislocava 7.600 kg, oltre una tonnellata più di **Vihuela**.

Alle selezioni, portata come al solito da Carcano e Gallinari, ebbe tutta una serie di guai, fino alla rottura del timone; insomma, fu impressionante, ma non portò a casa il risultato.

Fece comunque un terzo posto alla Giraglia del 1977, ma di lì a poco alcuni cambiamenti nel regolamento IOR proiettarono in alto i rating di tutta la serie e **Vinca**, arrivando a 41.9, in pratica rimase fuori gioco. Violati, più affezionato alla prima, la cedette nel 1980.



Se le altre erano "mostri", questa era una "astronave", termine che ho sentito associare a queste tre barche più di una volta».



"Vinca" oggi è in restauro a Fiumara grande. Si noti come Carcano aveva posizionato l'elica. Gli alettoni sono stati rimossi per via dei lavori in corso.

Regaterà molto anche con i nuovi proprietari, riuscendo sempre a stare (in tempo reale) in mezzo alle più forti (**Brava**, **Fantasque**, **Mandrake**, ecc.) anche anni dopo.

La ricordo in costruzione; fra le tre grandi, era quella che mi affascinava di più, forse anche per la centralina idraulica Stearn a quattro vie - un gadget notevole per quei tempi!

Se le altre erano "mostri", questa era una "astronave", termine che ho sentito associare a queste tre barche più di una volta».

Note:

3) Quella che, fin dall'inizio, venne battezzata come la prima Two Ton Cup, nel bando di regata era il "Campionato europeo 30' IOR"; level class.

Si svolse a Sanremo, dal 5 al 12 settembre 1971, con due triangoli di 25 e 20 mg ed una prova d'altura (Sanremo-Giraglia-Sanremo) di 175 mg.

Nella prima regata *Villanella* staccò il secondo di 20 minuti! Nella seconda "solo" di 4. Infine vinse anche la lunga. Parteciparono 12 scafi e buona parte dell'intelligenza del tempo: secondo, terzo e quarto si classificarono i nuovi Alpa 12,70 di Pierobon (*Al Na'ir V*), Calandriello (*Dida II*) e Pirelli (*Pims*). Sesto Fecia di Cossato (*Caligu IV*, progetto Carter). Poi Bortolotti (*Moby Dick*) e quindi Bassani (*Locura*).

Il vento fu sempre sostenuto: nella prima prova fino a 30 kn, con *Villanella* che sbalordì planando a oltre 15; nella regata lunga ve ne furono fino a 40 (ma, all'arrivo, bonaccia).

Senza dubbio quello di *Villanella* è stato uno degli esordi più sfolgoranti della storia della vela.

4) I Violati, imprenditori romani nelle acque minerali (Ferrarelle, Sangemini), hanno costituito uno dei più importanti clan familiari della vela italiana. In particolare, Fabrizio è stato l'armatore di due delle tre più grandi fra le barche plananti di Carcano, con il quale costituì un sodalizio che andava ben oltre il rapporto committente-progettista.

Successivamente, a partire dal 1976, Mario Violati, cugino di Fabrizio e ingegnere come GCC (con il quale aveva passato molto tempo durante la fase progettuale e poi nella messa a punto di *Vanessa*), disegnò in rapida successione tre interessantissimi scafi da regata: lo one tonner *My Lochness* (nomen omen), per sé stesso; un altro one tonner, il più famoso *Ragtime Band*, per Claudio Coccia, ed un formidabile $\frac{3}{4}$ tonner, *Regolo*, di cui pure fu armatore. Se le prime due erano molto veloci, quest'ultimo non si riusciva proprio a batterlo: tagliava spesso la linea d'arrivo, in tempo reale, ben prima dei III classe. Tutte e tre "figlie di Peterson" ma niente a che vedere, quanto ad originalità delle linee, con le carene plananti di Carcano.



Nel pozzetto di Vihuela alla Seimane de Marseille 1975. Fabrizio Violati (maglia chiara), Peppino Gallinari (cappellino) e Giulio Cesare Carcano: la passione per la vela li legò in un'amicizia fraterna. Paolo Gallinari racconta: «le litigate sui particolari costruttivi fra mio padre e l'Ingegnere erano epiche, ma si volevano un bene dell'anima».

5)



"Vihuela" con uno spi a taglio radiale ed una randa piccolissima e quasi senza allunamento. Nella nota in alto a destra si accenna ad una (inesistente) deriva mobile.



Vihuela rappresenta una interpretazione della formula di stazza completamente diversa dalle precedenti. A parte il fatto che è dotata di deriva mobile, caratteristica che evidentemente avvantaggia una barca ma che è penalizzata dalla formula di stazza, ha uno scafo largo e piatto che lo favorisce in maniera straordinaria nelle andature portanti. La formula di stazza non incoraggia questi tipi di imbarcazioni che per altro hanno già dato anche in precedenza ottime prove di sé. Infatti con una lunghezza di meno di 14 metri e un dislocamento estremamente leggero (6,2 tonnellate) il rating è di ben 39,8 piedi, cioè più alto delle altre due barche della squadra italiana; questo significa che Vihuela deve camminare molto veloce per poter ottenere risultati positivi in tempo corretto.

Anche in questa nota si accenna ad una "deriva mobile". Attribuisco questa fola alla mitomania (o alla poca voglia di lavorare?) di più di un giornalista, a cui discolpa si deve rilevare che la leggenda creatasi attorno agli scafi plananti di Carcano fu notevole. Fino al mese scorso, quando ne ha parlato con un testimone oculare - Paolo Gallinari, il quale conserva "Vihuela" nel capannone del cantiere di famiglia, accanto a "Viva" - ci aveva creduto anche il sottoscritto.

6)



"Vihuela" alle selezioni per l'Admiral's Cup 1975. In secondo piano "Guia III".

Sandro Alessi, gennaio 2018 - febbraio 2021

(Fine della seconda parte. Segue)

LE REGATE DI STRAULINO

Il sodalizio con Nico Rode è definitivamente chiuso. A prua di Straulino si alternano vari valenti velici della Marina: Francesco Lapanje, Franco Zavattino, Piero Bernotti . . . , ma l'assenza del "magic cat" si sente e lo riconosce lo stesso timoniere. I successi calano e gl'impegni di servizio aumentano. Per chi è abituato a vincere l'astinenza si fa sentire.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Parte VII (1957 e 1958)

SERGIO PEPE

- **1957** A giugno Straulino vince a Kiel, per terza volta, il Campionato di Germania Open con Francesco Lapanje su *Merope II* 3316 (Lippincott 1952). Dal 6 al 10 luglio, nelle acque di Marina di Carrara si disputa il titolo Italiano che, dopo essere stato detenuto da Straulino per dieci volte, le ultime nove consecutivamente, passa a Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Caprice* 3332 (Old Greenwich 1953), mentre Straulino con Franco Zavattaro si classifica 3°.

All'Europeo a Cascais, Straulino con Francesco Lapanje su *Merope III* 3810 (Old Greenwich 1956) si classifica 8° e il titolo passa a Fiuza-Pessoa su *Espadarte II* 3070 (Old Greenwich 1951), mentre Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Caprice* si classificano sesti.

Il Mondiale si svolge all'Avana e Straulino con Lapanje su *Merope III* giunge nono. Questi sono i primi dieci, da notare Lowell North che vince il titolo, dopo essersi classificato, l'anno prima a Napoli, secondo alle spalle di Straulino, nonché Paul Elvstrom a prua del francese Albert Debarge, secondo classificato.

No.	Yacht	Skipper	Crew	Fleet	Daily Places					Pts.
3877	North Star III	Lowell North	James Hill	SDB	1	10	3	4	2	140
3172	Candide	Albert Debarge	Paul Elvstrom	PdeP	10	1	4	3	12	130
3740	Star of the Sea	Joseph Duplin	Peter Wilheuser	BN	2	7	5	5	16	145
3878		Rob. Lippincott	George Voss	WJ	24	3	11	6	1	135
3850	Nhynsee	Bill Ficker	Don H. Edler	BN	4	11	9	8	14	134
3076	Warush IV	Alv. de Cardenas	J. de Cardenas	Mar	5	23	7	10	4	131
3925	Shamus	E. W. Etchells	Chas. Dominy	CLIS	7	4	22	2	18	127
3467	Dingo	Ding Schoonmaker	Ken Albury	FIS	8	8	25	1	9	127
3810	Merope III	A. Straulino	F. La Panje	SVT	6	13	8	29	5	119
3376	Warush V	C. de Cardenas	de Cardenas Jr	PdeB	11	30	1	14	7	117

- **1958** Dal 2 al 9 marzo si svolge la Settimana Internazionale dello Yacht Club Italiano e Straulino con Lapanje su *Merope III* si aggiudica la Coppe Cagni e Comune di Genova.

La vittoria di Ciappa e Rolandi nel 1957, riporta a Napoli il Campionato Italiano della Classe Star, ma Straulino ancora una volta non si aggiudica il titolo, che viene vinto dal conterraneo amico d'infanzia Dario Salata, già avversario prima a Lussinpiccolo nelle sfide veliche tra le contrade di Primo Squero e Prico, e poi in Accademia. Straulino era a bordo di *Merope III* con Bernotti, mentre Salata, con Luigi Marra a prua, era al timone di *Nuvola Rossa* (3401), che lo stesso Salata aveva costruito nel 1953 e dotato di vele Velscaf di propria produzione (*foto 1 e 2*).



Foto 1



Foto 2

Secondi si classificano Nino Cosentino e Neri Stella sull'Olimpionico ***Merope I*** 2958 (Old Greenwich 1949), terzi Ubaldo De Sangro Fondi e Pasquale Migliaccio su ***Vesania*** 3792 (Ottavio Puleo 1956 - [foto 3](#)) e quarti Roberto Ciappa e Carlo Rolandi sul nuovissimo ***Brise Delice*** 3896 (Old Greenwich 1957). Ecco un giro di boa ([foto 4](#)).



Foto 3



Foto 4

Straulino non partecipa al Campionato Europeo che si svolge a Cascais, e i portoghesi Fiuza-Pessoa bissano il titolo su *Espadarte III* 3925 (Old Greenwich 1957). Ugualmente, Straulino è assente al Mondiale che si svolge a San Diego dal 17 al 23 agosto e si conclude con i seguenti primi dieci classificati:

No.	Yacht	Skipper	Crew	Fleet	Daily Places					Pts.
3850	Nhyousa	Bill Ficker	Mark Yorston	NH	1	2	1	3	10	108
3496	Perseverance	Chick Rollins	Wm. Pickford	Mis	4	5	3	1	12	100
3567	Dingo	Ding Schoonmaker	Malin Burnham	FIS	6	3	11	6	1	98
3741	Glider	Richard Stearns	Gary Comer	WH	2	8	7	8	5	95
3877	North Star III	Lowell North	James Hill	SDB	wdr	4	2	2	3	89
3376	Kurash V	C. de Cardenas	J. de Cardenas	FdeH	5	10	10	4	7	89
3740	Star of the Sea	Joseph Duplin	Ross Sherbrooke	WS	3	1	4	22	9	86
3913	Lindoya	C. W. Lyon Jr	Frank Lyon	AM	15	9	8	7	2	84
3382	Frolic	Bill Buchan Jr	Wm. Buchan Sr	PS	12	6	5	14	6	82
3940	Flame	C. S. Ogilvy	Francis Welch	WLIS	7	14	9	5	13	77

Da *Arma e Vai* apprendiamo: *In una sola stagione mi trovai all'asciutto. Accusai l'assenza di Rode? Indubbiamente non era facile trovare qualcuno capace di sostituirlo. A Marina di Carrara provai come prodiero un giovane ufficiale di Marina, Franco Zavattaro. Non conducemmo una brutta corsa, ma perdemmo. A Kiel con il più collaudato Lapanje sostenni il mio prestigio scricchiolante vincendo il Campionato Open Star Class. A Cascais, nel Campionato Europeo ottenni due 1° e un 3° posto, ma nelle altre due prove venni squalificato. A Cuba difesi il titolo in maniera disastrosa, in uno specchio d'acqua rivelatosi sempre ostico per me. La causa della debacle non si doveva imputare solo all'assenza di Rode, ma anche al servizio. Nel 1957 ed anche nel 1958 il tempo che potei dedicare alla vela si restrinse parecchio, e lamentai una scarsa considerazione nei diretti superiori per il mio sport.*

Postille

Nel 1957 Lowell North vince il titolo mondiale Star, che è il secondo, in quanto nelle acque del Central Long Island Sound aveva già vinto, sedicenne, quello del 1945, a prua del diciassettenne Malin Burnham.

North aveva iniziato la carriera di velaio a quattordici anni, quando il padre acquistò uno Star con vele di cotone, con il quale si classificavano tra gli ultimi, e così il giovanissimo North fu motivato a ricucire la randa. Dopo aver vinto il Mondiale a prua di Malin Burnham, North così scherzava: *Malin non cercava me, ma la mia randa.*

Da timoniere, North vincerà anche il Mondiale del 1959 a Newport Harbor, del 1960 a Rio de Janeiro e del 1973 a San Diego. Il secondo posto viene conquistato da North nel 1956 a Napoli, nel 1963 a Chicago, nel 1966 a Kiel, nel 1967 Copenhagen, nel 1971 a Puget Sound, mentre si aggiudica il terzo posto nel 1961 e nel 1969 a San Diego, il quarto nel 1954 a Cascais. L'Oro Olimpico giunge ad Acapulco nel 1968 mentre quello di Bronzo era stato conquistato a Tokio nel 1964, ma nella Classe Dragone. Non per niente Lowell North era soprannominato The pope.

Straulino in *Arma e Vai* così descrive Lowell North: *North aveva delle straordinarie qualità. Prima di tutto era forte fisicamente e sapeva portare qualsiasi tipo di barca, in particolare oltre la Star; il Dragone, classe nella quale vinse una medaglia d'oro (di bronzo n.d.r.). Poi, era velaio e da buon velaio la facilità innata nel regolare la stesura delle vele rispetto ai rapidi cambiamenti di andatura o della forza del vento.*



RACCONTI DI GIUSEPPONE

autore **Maria Civita**

Dopo tanti anni, tanti racconti e tante richieste, è finalmente uscito il libro dei Racconti di Giuseppone.

(E' possibile ordinarlo su Amazon, e riceverlo in pochi giorni a casa).

"Storie, ritratti, ricordi di mare, persone e luoghi, in una Napoli ormai scomparsa. In una carrellata di racconti, le vite di un piccolo borgo sul mare, quello di Posillipo, un vero e proprio "villaggio" con le sue consuetudini, i suoi personaggi, le sue tradizioni.

Un mondo fatto di rispetto, gentilezza e una invidiabile serenità - nonostante condizioni economiche non sempre floride -, di bei sentimenti, di persone che hanno lasciato ricordi struggenti e a volte comici, in un luogo di enorme bellezza.

Un tempo che sembra lontanissimo, ma che si svela agli occhi del lettore trascinandolo in quell'atmosfera dalle tinte pastello che Maria Civita riesce a dipingere in poche righe.

Pescatori, posteggiatori, baroni e venditori ambulanti, signori e scugnizzi, marinai e villeggianti, si alternano nei racconti formando un ecosistema perfettamente integrato, sullo sfondo degli avvenimenti di un'epoca (gli anni '50 e '60) che vede ancora Napoli come una capitale culturale.

Una città operosa, vivace e piena di vita, lontana dai ritmi frenetici della nostra contemporaneità, che viene raccontata dal punto di vista di un quartiere periferico affacciato sul mare."

https://www.amazon.it/Racconti-Giuseppone-Storie-ritratti-ricordi/dp/B08R2C8RBT/ref=tmm_pap_swatch_0?encoding=UTF8&qid=1610204832&sr=1-2



Attilio Pratella, vedutista di scuola napoletana (1856/1949)



IL GALATEO DELLE BANDIERE

Ammainare la bandiera nazionale al tramonto e issarla alle 08 in punto del mattino è un'abitudine che ogni equipaggio, in particolare a bordo di scafi d'epoca, dovrebbe avere. Invece sempre più numerosi sono i comandanti che lasciano i vessilli nazionali pendere flocci nella guazza notturna, spesso collocati in posizioni improprie. L'etichetta legata alla posizione delle bandiere è codificata sin dai tempi in cui era l'unico modo di comunicare a distanza tra un veliero e l'altro. Le regole e le sottili finanze che regolano il mondo dei vessilli sono davvero tante; qui a fianco le bandiere di "Mariette" sono correttamente posizionate. Manca la bandiera nazionale che, issata alla varva del picco più a poppa, non viene esposta in regata.