



Notiziario CSTN

DICEMBRE 2021
N° 112



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO X - N° 112

NOTIZIARIO ON-LINE

dicembre 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Oscar, il gatto inaffondabile..... | pag. 23 |
| • Auguri Comandante Basile | pag. 2 | • Carcano e il canottaggio | pag. 26 |
| • Camogli e Tristian de Cunha | pag. 3 | • I successi di Straulino | pag. 29 |
| • 1957: un Fastnet facile | pag. 8 | • Addio a Gian Piero Galeazzi..... | pag. 32 |
| • Evoluzione dei fari nella storia (parte III).... | pag. 14 | • Errata Corrige | pag. 38 |
| • Ezio Selva, un Campione per Papà | pag. 19 | • Libri in vetrina | pag. 39 |

EDITORIALE

FINALMENTE! È stata ripresa l'immissione sul sito del CSTN delle annate digitalizzate della Rivista illustrata "LEGA NAVALE", a partire dal primo numero di dicembre 1897. La raccolta originale delle riviste, completa, si trova presso il "Centro Studi".

Informiamo i numerosi visitatori che quotidianamente entrano sul nostro sito www.cstn.it (media ottobre 2021: 38 visite al giorno) che finalmente è possibile visionare, pagina per pagina, le intere annate del 1897-1898, 1899 e 1900. Considerato che il lavoro di digitalizzazione, impaginazione e immissione on line è tutto rigorosamente fatto in casa a costo ZERO, e l'esito è di buona per non dire ottima qualità, è doveroso complimentarsi con quanti vi hanno lavorato negli anni: Luciano D'Ippolito, Bruno Cucciolla, Domenico, Carmine D'Isanto e in finale, sbloccando la situazione, Maurizio Elvetico.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "Quando i raggi del sole penetrano nel blu del mare, luminescenze e trasparenze diventano magia".

Hanno collaborato: **Giovanni Caputo, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Anna Maria Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Pierino Reggio, Claudio Ressimann.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

ANNIVERSARIO

Il 6 dicembre 2021, quello che è stato uno dei più famosi Ufficiali velisti dello Sport Velico della nostra Marina Militare, Giancarlo Basile, compie 90 anni: “una carriera costellata di successi al comando di barche leggendarie come Artica II, Corsaro II e Stella Polare”. Una passione sconfinata per il mare e la navigazione a vela che ha divulgato con le sue numerose pubblicazioni e su tutte il suo libro autobiografico “Ricordi di Mare e di Vela” (Editrice Incontri Nautici 2012).

Dal “Centro Studi Tradizioni Nautiche” che l’ha avuto tra i sostenitori sin dalla fondazione, e dal “Notiziario –CSTN” che ha avuto l’onore di averlo “a bordo” pubblicando tanti suoi articoli, gli auguri più affettuosi con quelli del comune amico Claudio Ressmann.

I 90 ANNI DI GIANCARLO BASILE *Auguri Comandante!*

Caro Giancarlo,

so che stai per doppiare la boa dei Novanta e sono sicuro che sarà un traguardo per te bellissimo, posso affermarlo con cognizione di causa perché l’ho lasciato alle spalle due anni fa.

Sarà bellissimo anzitutto perché ti consente di godere delle soddisfazioni vissute durante la tua carriera di velico di lungo corso. Privilegiato dalla mia età ti posso ricordare guardiamarina nell’equipaggio di Artica II in un remoto 1956 alla faticosissima Torbay-Lisbona e dodici anni più tardi skipper di Stella Polare, con l’alloro di vincitore alla regata Bermuda-Travemünde,

Ti ho poi seguito nei tuoi successi in Marina, nella Lega Navale e nel giornalismo, dove sei un attento divulgatore dell’attività velica ed un fervente sostenitore (con me) del linguaggio marinairesco, vanto delle nostre marinierie. Ho vivo il ricordo di tanti tuoi articoli nei quali spieghi ai giovani soci della Lega Navale non solo come manovrare drizze e scotte, ma anche come usare una corretta terminologia tradizionale.

Guardandoti indietro nel tempo, sulla soglia del nono decennio devi essere fiero per quanto hai saputo fare per avvicinare alla vela ed al mare le nuove (e non nuove) generazioni per le quali, ricordo, hai anche compilato quello straordinario e unico “Vocabolario del velista”, dove per i termini più ricorrenti sei riuscito a inserire, addirittura con caratteri di colore diverso, anche le espressioni marinare inesatte più diffuse, frutto del pressapochismo e della superficialità proprie dei nostri giorni.

Vento in poppa e mare calmo, caro Giancarlo, e che tu possa ancora a lungo donarci le preziose testimonianze della tua esperienza. (Claudio Ressmann)



ITALIANI NEL MONDO

Claudio Ressimann, sempre vicino al "Centro Studi", ci dà l'opportunità di replicare un suo interessante articolo già pubblicato sulla rivista della Lega Navale (gen/apr. 2015) che certamente i nostri lettori sapranno apprezzare anche perché è un'ottima occasione per rinverdire vecchi ricordi o apprendere ex novo fatti storici del tutto sconosciuti. In un piccolissimo arcipelago sperduto in mezzo all'oceano Atlantico, su una popolazione totale di 264 (2010) persone, due degli otto cognomi presenti sono di origine camoglina.



CAMOGLI E TRISTAN de CUNHA

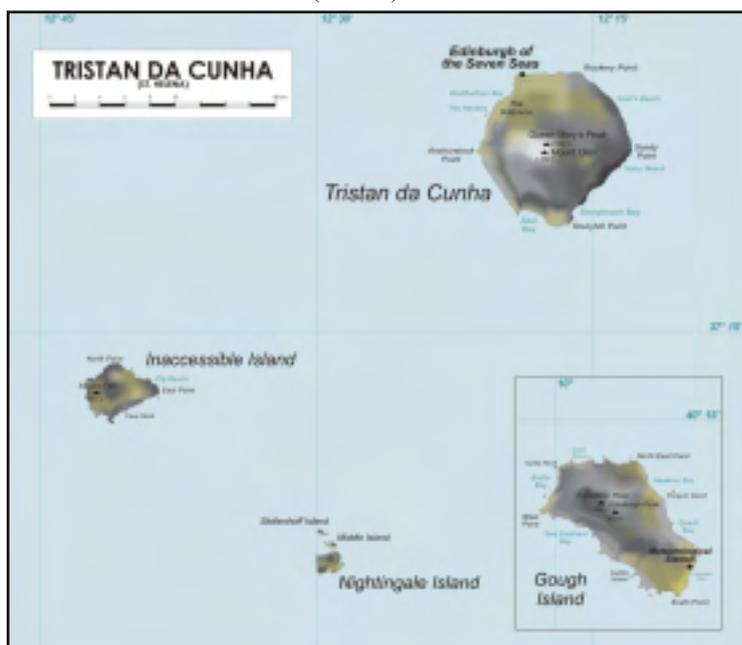
CLAUDIO RESSMANN

Duecento anni fa, il grande brigantino a palo "Italia" vanto della marineria ligure in navigazione dalla scozia al Sud Africa con un carico di carbone in autocombustione, venne fatto incagliare nell'isola di Trista de Cunha dove si mise in salvo tutto l'equipaggio del quale facevano parte molti camoglini, i cui discendenti sono ancora in contatto con le famiglie d'origine.

I mesi scorsi, le agenzie di stampa hanno diffuso la notizia, ignorata quasi completamente dalla stampa quotidiana, secondo cui "era stata installata a Edinburgh una sede del School Scienze Lab" diretto dal prof. Peter Ryan". Ben altro risalto avrebbe invece meritato tale annuncio se l'anonimo estensore del testo si fosse preoccupato di precisare che non si trattava della nota metropoli scozzese bensì della capitale dell'isola più remota del mondo, Tristan da Cunha, oggi alla ribalta dell'attualità scientifica internazionale come sede di questo e di numerosi altri numerosi laboratori di ricerca.

L'isola più remota del mondo

Tristan da Cunha è un arcipelago al centro dell'Atlantico meridionale scoperto dall'omonimo ammiraglio portoghese nel 1506 in 37° 06' Sud e 12° 17' Ovest, alla distanza di 1.511 miglia da Città del Capo e di 1.345 da Sant'Elena: è composto dall'isola da cui prende il nome e da due isolotti disabitati, Inaccessible e Nightingale. Fa anche parte dell'arcipelago l'isola Gough, abitata dai sei operatori sudafricani della Gough Island Weather Station. (foto 1)



Nel 1810 un cacciatore di foche, lo statunitense Jonathan Lambert (autoproclamatosi re dell'isola), e l'italiano Tommaso Corri (nativo di Livorno), con un altro marinaio tentarono, senza successo, di fondare un insediamento commerciale e furono gli unici abitanti.

Nel 1816 la HMS *Falcon* sbarcò un modesto contingente militare, inviato dal Giorgio III d'Inghilterra, che ne prese possesso, allo scopo di evitare il temuto arrivo sul posto di un gruppo di patrioti francesi per organizzare l'evasione di Napoleone, esule nella relativamente vicina isola di Sant'Elena.

Dopo un anno, tuttavia, considerata la scarsa probabilità che si realizzasse un tentativo del genere, l'HMS *Euridice* prelevava la

guarnigione, fatta eccezione per il caporale scozzese William Glass che preferì rimanere sul posto con la famiglia e con altri commilitoni.

Il 7 settembre 1817 i neo residenti stipulavano un singolare accordo, denominato “The Firm”, in base al quale veniva decisa la suddivisione in parti eguali di tutti i beni e l’assenza di ogni tipo di gerarchia.

Nel 1826 erano presenti sull’isola solo cinque scapoli oltre alla famiglia Glass, per cui, per evitare una crisi . . . demografica, si riuscì a convincere cinque donne della “vicina” Sant’Elena a trasferirsi a Tristan. Grazie a loro nel 1830 la popolazione salì a 34 persone: 6 coppie e 22 bambini.

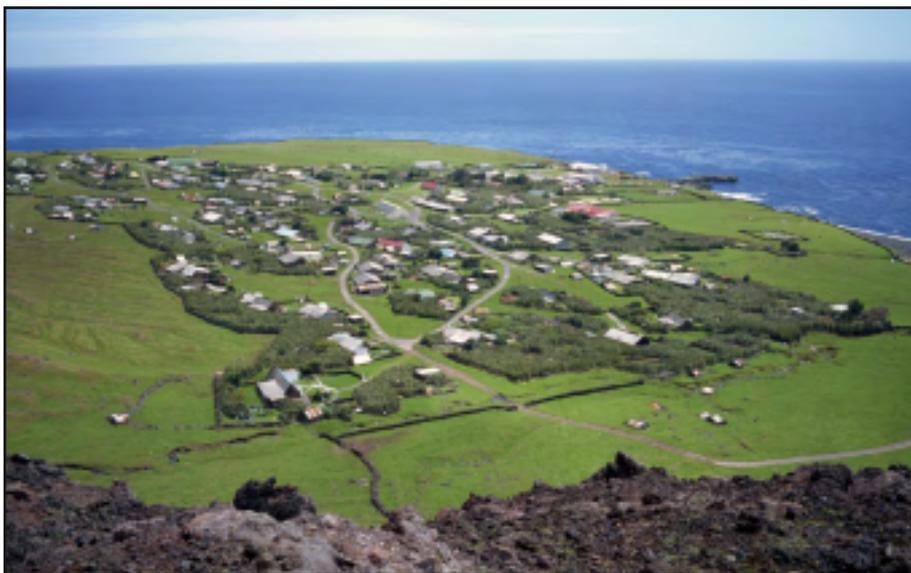
William Glass morì nel 1853 e venne sostituito da Peter Green, un sopravvissuto al naufragio della goletta americana *Emily*.

Nella seconda metà dell’Ottocento l’isolamento di Tristan si aggravò ulteriormente per il verificarsi di due importanti accadimenti nella storia della navigazione: da un lato lo sviluppo della propulsione a vapore e, di conseguenza, il ridotto numero dei velieri in transito, dall’altro l’apertura nel 1869 del canale di Suez e la inevitabile diminuzione del traffico mercantile sulle rotte dell’Atlantico meridionale.

Nel 1867 il Duca di Edimburgo, giunto con la HMS *Galatea*, effettuò la prima visita ufficiale.

In suo onore l’insediamento viene battezzato Edinburgh of the Seven Seas (**foto 2**), denominazione che però non è sin da allora gradita agli isolani che preferiscono la dizione Tristan da Cunha.

Il 25 novembre 1885 si verificò un tragico avvenimento che mise in forse la sopravvivenza della comunità: naufragò infatti la lancia “sociale” con a bordo



19 uomini validi. Seguirono anni tanto difficili da indurre il governo britannico a far transitare ogni sei mesi una nave militare per trasferire gratuitamente a Città del Capo chi lo avesse desiderato. Solo dieci persone ne approfittarono nel 1889 e 13 nel 1892.

Proprio in quell’anno, il nome di Tristan da Cunha fece la sua comparsa nelle cronache navali italiane, legato purtroppo ad un evento drammatico: il naufragio del brigantino a palo *Italia*.

Una vittima dell’autocombustione



Il 3 agosto 1892, il brigantino a palo *Italia* da 1.600 tsl, vanto della marineria ligure (**foto 3**), al comando del capitano di lungo corso Francesco Rolando Perasso di Camogli, dopo avere caricato nella Clyde carbone destinato a Table Bay, salpava dal porto scozzese di Greenock, e dopo una normale navigazione fino alle isole di Capo Verde, entrava nel monzone nella latitudine compresa tra 10° e 11° Nord e tagliava

l'Equatore dopo 38 giorni dalla partenza.

Superata l'isola della Trinità, mentre la nave procedeva con vento largo e mure a sinistra, il 28 settembre il nostromo notò una sottile nuvola di fumo fuoriuscire dal boccaporto di prora unitamente ad un debole odore di gas. Capitan Perasso ordinò una accurata verifica e non si riscontrarono anomalie di sorta e pertanto nulla faceva sospettare un principio di incendio.

Il giorno successivo tutto sembrava filare per il meglio, ma solo in apparenza, poiché il 30 settembre ricomparve il fumo, questa volta assai più denso del precedente, accompagnato da un sensibile odore di gas: in realtà il carico nella sua parte inferiore era in autocombustione. La decisione unanime fu di chiudere immediatamente i boccaporti e qualunque altro portello che fosse in comunicazione con le stive e di dirigere verso la terra più vicina, cioè l'isola di Tristan da Cunha.

Il 2 ottobre a mezzogiorno il veliero era a 160 miglia dall'isola con vento favorevole, sempre costante come provenienza ed intensità. Il calore si faceva ormai sentire anche in coperta e l'aria, intensamente impregnata di gas, rendeva difficile la respirazione. Verso le 23 una forte detonazione al centro faceva saltare i boccaporti di maestra e di mezzana, mentre dall'interno si sprigionavano colonne di denso fumo, unite a vampate di calore.

Ormai la situazione era drammatica e conveniva prepararsi al peggio: la lancia più piccola carica di viveri fu messa in acqua e presa a rimorchio, mentre quella maggiore venne lasciata appesa ai paranchi. Si bordarono tutte le vele e si proseguì verso la terraferma in lotta col tempo, mentre l'equipaggio provvedeva a versare acqua nelle stive con ogni mezzo nel tentativo di tenere basso il livello del fuoco: l'incendio era però ormai incontrollabile.

All'alba del 3 ottobre parte dell'equipaggio fu mandata a riva per avvistare l'isola e correggere eventualmente la rotta, ma il cielo era coperto e la visibilità scarsissima, per cui non fu effettuato alcun avvistamento. In realtà a metà mattina il bastimento si trovava circa mezzo miglio ad ovest di Tristan; in un improvviso spiraglio tra un acquazzone e l'altro si riuscì finalmente ad intravedere la terra a distanza ravvicinata. La salvezza per l'equipaggio era ormai a portata di mano.

L'*Italia*, trascinata dai frangenti, si schiantò sugli scogli nelle vicinanze di Stoney Beach, nella zona occidentale dell'isola.

Il giorno successivo parte dell'equipaggio venne mandata a bordo della nave, per recuperare quanto possibile, mentre l'altra metà fu inviata verso l'interno nel tentativo di raggiungerne l'altro lato dell'isola, l'unico che sulle carte nautiche risultava di natura pianeggiante, quindi si riteneva potesse essere probabilmente abitato. In realtà si trattava di Edinburgh.

Il secondo gruppo non raggiunse l'obiettivo perché non riuscì a valicare i contrafforti montuosi. Il tentativo fu ripetuto, il giorno seguente, ma sempre con esito negativo.

Soltanto il 7 ottobre, essendosi placata la furia degli elementi, capitan Perasso con quattro persone, si imbarcò sulla lancia per raggiungere l'altro lato di Tristan. Dopo tre ore di navigazione a vela con vento largo venne avvistato il declivio destinato a pascolo nelle vicinanze del villaggio. A quel punto, però, il vento girò di prora alla lancia che dovette ammainare la vela e procedere faticosamente a remi per le ultime tre miglia.

Finalmente i naufraghi riuscirono a prendere terra e capitan Perasso poté così narrare le loro peripezie a Peter Green, l'anziano capo della comunità, che fornì ogni possibile forma di assistenza e provvide a far recuperare il resto dell'equipaggio, con una operazione conclusasi soltanto il 14 ottobre a causa delle condizioni atmosferiche, che nel frattempo erano di nuovo peggiorate.

Un soggiorno forzato

I membri dell'equipaggio dell'*Italia* familiarizzarono presto con i residenti e si prestarono di buon grado ad aiutarli mettendo in luce insospettite e multiformi capacità manuali: innalzarono i muri di nuove abitazioni, decorarono gli interni con materiali salvati dal naufragio, riattarono i carri, ne fabbricarono di nuovi e sistemarono le quattro miglia di strada necessaria per raggiungere i campi di patate. Non solo, ma restaurarono ed equipaggiarono molte long boat, le snelle imbarcazioni caratteristiche dell'isola, collaborando alla pesca delle aragoste particolarmente abbondanti in quelle acque e prendendo parte attivamente alla vita sociale.

Il 25 ottobre il veliero americano *H.G. Johnson* offrì il passaggio per il porto australiano di Adelaide solo al capitan Perasso e al suo secondo, i quali però preferirono rimanere con l'equipaggio. Comunque ad Adelaide il 9

dicembre si apprese così la notizia del naufragio dell'italiana, rimbalzata telegraficamente prima a Londra e poi a Camogli.

IL 24 gennaio diede fondo davanti a Edinburgo la goletta inglese *Wild Rose* proveniente dall'isola Diego Alvarez che accettò di prendere a bordo gli italiani. Non tutti, però, perché due camogliesi, Gaetano Lavarello e Andrea Repetto, e l'anconetano Nazzareno Marcianesi preferirono rimanere sull'isola, nonostante le esortazioni a rimpatriare rivolte loro da capitano Perasso. La *Wild Rose* arrivò a Città del Capo dopo 21 giorni; da lì il gruppo raggiunse Gran Canaria dove prese imbarco su un vapore della Società "La Veloce", il *Vittoria*, che arrivò a Genova il 26 marzo, a conclusione del lungo e travagliato rimpatrio.

Tristan oggi

Nel nuovo secolo qualche novità approdò nella quieta vita di Tristan. Durante la Seconda Guerra Mondiale, nel 1942 infatti fu installata una base segreta inglese (*Job 9* o HMS *Atlantic Isle*) per monitorare gli U-boat tedeschi e per fornire informazioni meteorologiche. Gli abitanti, dal canto loro, diedero vita al Corpo dei "Tristan Defence Volunteers" con un organico di 16 uomini. Sorsero nuovi edifici, tra i quali un ospedale denominato significativamente "Camogli" e un negozio degno di questo nome. Incominciarono a circolare le banconote al posto delle patate fino ad allora usate anche come moneta.

Nell'isola, considerata un British Overseas Territory (come "dipendenza" di Sant'Elena), furono destinati un amministratore britannico, un operatore radio, un medico e un insegnante. Nel 1957 fu visitata ufficialmente dal principe Filippo duca di Edimburgo durante la crociera dello yacht reale *Britannia* intorno al mondo.

Nel settembre 1961 una violenta eruzione del vulcano ubicato al centro del territorio distrusse Edinburgo, per cui tutti gli residenti vennero trasferiti in Gran Bretagna.

Terminata l'emergenza, il Colonial Office cercò di convincere i "tristaniani" a non tornare sull'isola, ma l'invito non fu accolto; indetto un referendum, con 145 voti favorevoli e 5 contrari fu deciso il ritorno a Tristan. Così il 1° novembre 1963 la nave danese *Bornholm*, partita da Southampton, sbarcava nel suo paese d'origine tutta la comunità, "felice di essere di nuovo a casa".

I ritmi lenti della vita isolana vennero riesumati anche se i "tristaniani" non seppero più rinunciare a molte delle comodità conosciute in Europa; quindi elettrodomestici, motociclette, videocassette e telecomunicazioni entrarono prepotentemente a far parte della vita quotidiana. Per la televisione dovettero attendere gli anni Ottanta.

In breve tempo si provvide a ricostruire Edinburgo (compreso uno stabilimento per la lavorazione delle aragoste che però andò distrutto da un incendio nel 2008) e così ora i 300 abitanti, un terzo dei quali discende dai ceppi familiari Repetto e Lavarello, dispongono di un moderno ospedale, sempre chiamato "Camogli", di una hall, di un museo, di un pub, di un ufficio postale, dove si vendono i francobolli (ghiotta preda dei filatelici) e di un piccolo porto (Calshot Harbour). Per l'esattezza oggi occorre aggiungere ai residenti un piccolo gruppo di ricercatori e di tecnici che operano nei laboratori (come quello citato all'inizio) installati da organizzazioni scientifiche internazionali.

Dal punto di vista economico, l'autosufficienza è garantita dai cospicui proventi derivanti dalla concessione del diritto di pesca delle aragoste ad una società sudafricana, dalla vendita dei francobolli e degli oggetti prodotti dall'artigianato locale. Anche i turisti, attratti sempre più numerosi dal "mito di Tristan" compreso oggi nei *tour* più impegnativi, danno il loro contributo alla finanza locale.

Grazie a questi cespiti gli isolani godono di particolari privilegi: ad esempio, non pagano le tasse e fruiscono di assistenza sanitaria e di istruzione scolastica gratuite; poi, superata una certa età, percepiscono tutti indistintamente una dignitosa pensione. In compenso soffrono per gli inevitabili inconvenienti dovuti all'isolamento; se un *tristaniano* vuole recarsi all'estero, ad esempio, o aspetta il "postale" che transita due volte l'anno, oppure deve fare affidamento su uno dei due pescherecci oceanici sudafricani eventualmente presenti per le campagne di pesca, per ottenere un passaggio fino alla loro base di Città del Capo.

Un disagio non davvero da poco, specialmente quando si tratta di malati gravi che il "Camogli" non è in grado di curare.

Un particolare del laboratorio di ricerche "Infrasoud" di Edinburgh, con la sua complessa rete di sensori per monitorare le onde sonore a bassa frequenza, parte del sistema di monitoraggio internazionale per la rilevazione di esperimenti nucleari.

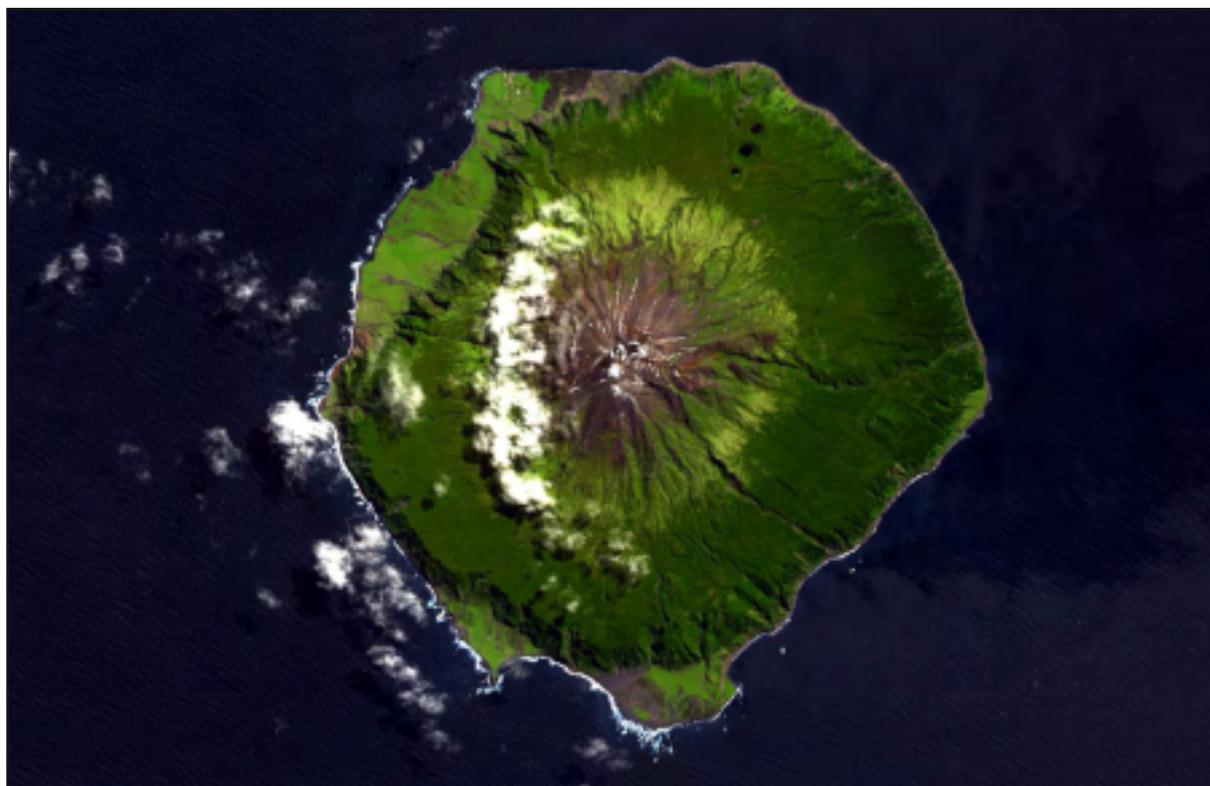
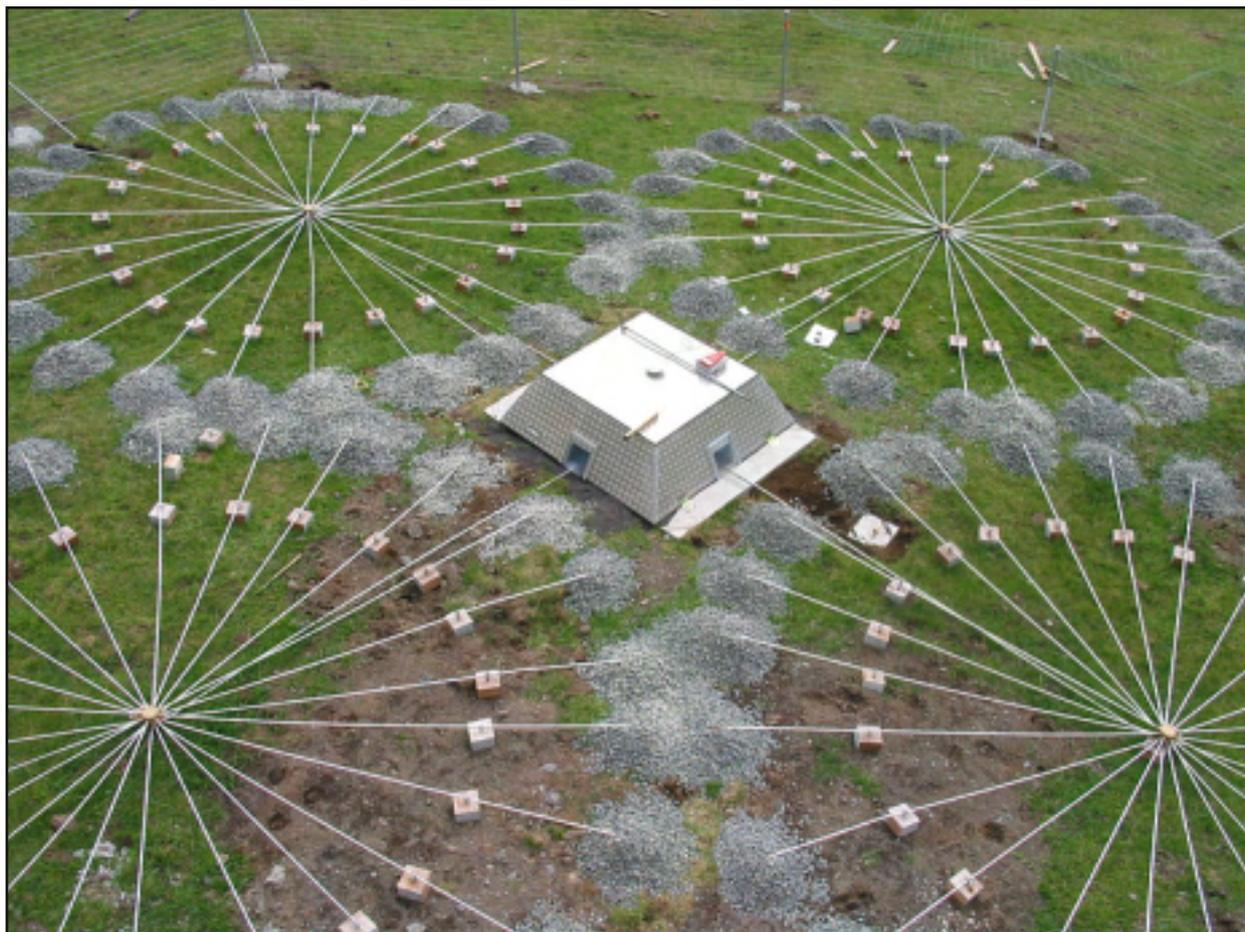


Foto aerea di Tristan con il centro di Edinburgh posto all'estremo nord dell'isola.

LE GRANDI REGATE D'ALTURA

La più famosa e importante regata d'altura europea, una delle più belle barche d'altura italiana e un grande timoniere, olimpionico e pluri-campione italiano, sono i protagonisti di questa fantastica cronaca che proponiamo ai lettori. Siamo al Fastnet del 1971, cinquant'anni fa, la barca è il "Mabelle" di Serena Zaffagni e il genovese Pierino Reggio è il timoniere-cronista che ci racconta con competenza e grande classe le varie fasi della regata. Una pagina da inserire a pieno titolo nella storia dello yachting italiano.

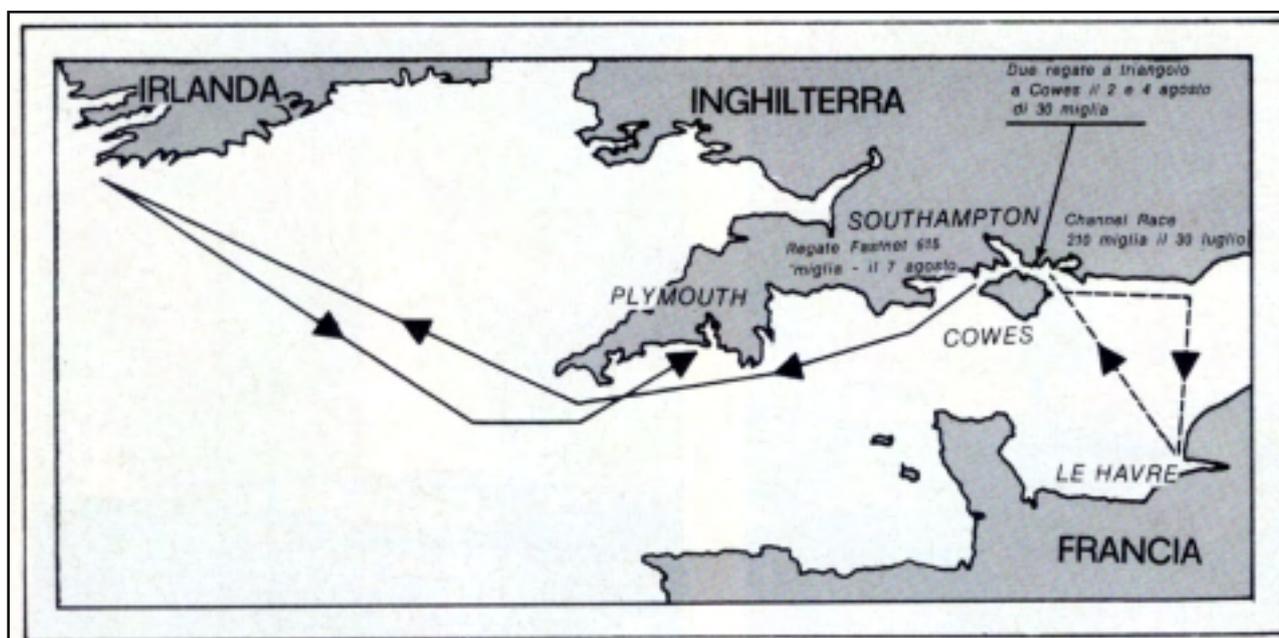


E' stato un Fastnet facile, molto facile

PIERINO REGGIO

È stato un Fastnet facile, molto facile.

I venti del quadrante Sud-Ovest sono stati costanti a 10, 20 e 25 nodi relativi, fatta eccezione per un paio d'ore di burrasca da Nord, e per altrettante di bonaccia, che però consentiva di fare 2-3 nodi. Bolina all'andata, prevalentemente con mura a sinistra, poppa al ritorno per tre quarti a mura a dritta.



Il percorso della regata del Fastnet, 615 miglia.

Ero su *Mabelle*, ed ovviamente mi riferisco alla nostra navigazione, che ritengo sia differita ben poco da quella degli altri prima e seconda classe: forse i terza, quarta e quinta classe avranno l'opinione di una certa durezza, essendo stati costretti a bolinare con onda forza 4-5 e vento a 25 nodi più da Ovest e per 100-150 miglia, mentre noi si scappava, anche planando, verso Le Scilly, verso il ridosso della Cornovaglia.

La nostra partenza è a mezzogiorno: già più di duecento vele stanno bolinando l'uscita al mare aperto, con corrente in favore e vento fresco da Sud-Ovest a 15 nodi: le previsioni sono per una certa costanza di venti da Sud-Ovest moderati per l'influenza dell'alta pressione delle Azzorre, che dai primi di luglio non si è mossa. Vari fronti di basse pressioni dovrebbero passare a Nord, determinando temporanee variazioni di navigazione tra il Sud-Ovest e l'Ovest.

Gli ex-RORC hanno già tutti qualche giro di terzaroli, mentre i disegni nati con la stazza I.O.R. sfruttano tutta la vela. Verso le 13 il vento sale oltre i 20 nodi costante, ed anche *Mabelle* deve girare un po' di randa, togliere il fiocco 2 e passare al 3. In questa prima bolina facciamo una virata non molto ortodossa al limite del rischio di collisione col brasiliano *Wa-Wa-Too* che ci segue leggermente avventato.



"Mabelle" (I-4848) l'imbarcazione dell'armatrice Serena Zaffagni protagonista di questo racconto.

Odo le manifestazioni di disappunto che sono fortunatamente incomprensibili; in seguito, mi sembra di vedere la bandiera di protesta. Decido di informare soltanto Antonello e Mino, per evitare demoralizzazione: la regata è lunga, ed è probabile che una protesta discutibile non venga presentata, e comunque si studia bene l'eventuale difesa basata sull'inesistenza del rischio di collisione.

Usciti in mare aperto, il vento diminuisce, e ridiamo vela e fiocco grande. Presentandosi l'arrivo della corrente contraria, si prospettano due tesi opposte di navigazione, quella molto al largo con minor corrente, e quella molto sotto costa, che sfrutta le anse di controcorrente, ma incappa nei vortici fortissimi delle punte.

I bollettini, sempre molto precisi, ci fanno optare per la navigazione lontana dalla costa, dove la corrente è al massimo di un nodo: non si dovrebbe incontrare bonaccia ed essere costretti a dar fondo per non retrocedere. Scende la notte, e la navigazione è sempre di bolina col Sud-Ovest, ora mura a dritta, ora mura a sinistra, secondo lo scarseggiare del vento, e facendo sempre la rotta di maggior avvicinamento.

Per una mezz'ora soltanto si scende sotto i due nodi, il mare è appena mosso: i brevi fastidiosi piovvaschi della notte, sul far del mattino diventano più lunghi e più alterni. Abbiamo quattro o cinque barche in vista. Di pomeriggio, il cielo si fa quasi terso, e la visibilità perfetta consente di vedere tutta la costa, che è punteggiata di minuscole vele molto indietro e sottovento. Un'ora di vento improvviso da Nord riduce le distanze a nostro sfavore, e quattro o cinque prima classe ci sfilano di prua. In compenso, guadagniamo su quelli che avevamo al vento.

Tornato il vento da Ovest Sud-Ovest, in previsione del cambio di corrente, si decide il bordo a mura a sinistra verso terra, per sfruttare la controcorrente o comunque la minima corrente della baia sotto la punta della Cornovaglia.

Si naviga, quindi, proprio sotto costa: ammiriamo il verde dei prati, ed i paesini dei pescatori nascosti tra rocce ed alberi.

E' quasi notte quando passiamo l'impetuosa corrente alla punta, con onda arricciata, corta, che sovente spazza da prua a poppa: è difficile tenere il governo. Ci si trova con *Gitana IV*, e il morale va su: certamente non siamo mal piazzati. Verso le due, ritornato il regolare Sud-Ovest, *Gitana* ci sorpassa sottovento.

Rotta 313, vento regolare, piovvaschi, mare forza 2, bolina secca fino a giorno, e poi ancora per tutto il giorno. Alle 10 *Stella Polare* ci passa 500 metri al vento: sottovento si vedono dei prima classe che ci pagano compenso. Si spera in un discreto piazzamento.

Verso sera, il bollettino lascia prevedere l'arrivo di un nuovo fronte di vento più da Ovest, ossia più in prua: si spera che ritardi per non perdere tutto quanto si era guadagnato con un'ottima bolina. In conclusione, si è avuto in tutto il giorno un vento attorno ai 15-25 nodi, che ci ha fatto cambiare fiocco e ridurre vela due volte.

Alle 18 la pioggia si fa ininterrotta, sempre più violenta, battente, fredda: è quasi impossibile guardare controvento. Ho avuto la buona idea di indossare due tute.

Passano le 24, i piovvaschi si fanno sempre più cattivi, e per non far bagnare la nuova guardia si decide di proseguire il turno, e di rimandare il cambio a condizioni migliori. Verso l'una, improvvisamente il vento salta di 90-100 gradi a Nord, a Nord-Nord-Est. Nel turbinio di pioggia riesco a poggiare: è andata bene, poiché sono appena sulla nuova rotta che l'anemometro segna 55-60 nodi. Si deve necessariamente lasciare per alleggerire la barca, e quindi si ammaina il fiocco. Improvvisamente, in un momento di minor pioggia, ci troviamo vicini ad un grande prima classe che gira su se stesso presentando ora il rosso, ora il verde, ora il coronamento, e che sembra venirci contro, tanto che appoggiamo per evitare una possibile collisione.

Finalmente, evitate varie luci di via bianche e rosse, luci di crocetta di yachts certamente in difficoltà, ed improvvisamente apparsi vicini, possiamo virare e rifare rotta larga in mura a dritta per il Fastnet. Probabilmente, abbiamo sprecato circa mezzo miglio prima di poter virare, ma si è trattato di prudenza, in simili condizioni di scarsissima visibilità. Per circa un'ora, il vento si stabilizza sui 30 nodi, per poi diminuire, ritornando da Ovest Sud-Ovest. Incrociamo una ventina di prima classe che già hanno virato il Fastnet: finalmente, anche noi lo raggiungiamo alle 3,05, ed issiamo subito lo spinnaker.

Dopo oltre 300 miglia di bolina, pare quasi impossibile di ritrovarci vicini e molto numerosi. Vento da Ovest-Sud-Ovest, rotta 112-113 fino alle prime ore del pomeriggio, quando, essendo cresciuto il vento a 25-30 nodi relativi, si deve ammainare lo spinnaker grande per issare quello piccolo piatto da tempesta.

Si naviga male, con onda sempre crescente, fino a forza 5 lunga, atlantica, al giardinetto da Sud-Ovest, altra onda più corta e più viva a forza 3 da Nord al giardinetto sottovento, e con una terza onda in poppa a fil di ruota come il vento che ci spinge. Noto che si naviga meglio di altre barche che sono in vista, perché non riesco a tenere la rotta

appoggiata.

Sovente *Mabelle* fa oltre i 12 nodi, e si calcola una media superiore ai 10 nodi. Durante l'impoppata, anche a pomeriggio inoltrato, incontriamo numerosi IV e V classe che bolinano con piccolissimi yankee e a mezza randa.

Alle 16 ci sorvola uno dei tanti reattori da ricognizione che hanno seguito e controllato la navigazione di tutti gli yachts, con un ottimo servizio di assistenza. E, proprio mentre sta facendo il giro attorno a noi, ci troviamo in piena planata, sbandati al vento con il tangone a pelo d'acqua: una lunghissima planata condotta oltre il filo di ruota per sfruttare l'onda di Sud-Ovest. Se il reattore ha ripreso fotografie, debbono essere certamente molto interessanti, perché possono dimostrare le difficili condizioni determinate dall'incrociarsi di onde, che facevano pensare alla risacca che si trova davanti alla Fiera del Mare di Genova.

Al calar del sole, il vento fa bizze, alternando punte da Ovest con raffiche da Nord-Nord-Ovest, e si decide di abbattere a mure a sinistra, confidando in una stabilizzazione, da Nord-Ovest. Purtroppo, poi ritornerà il Sud-Ovest, obbligandoci ad una seconda perfetta abbattuta. A notte, si strappa, la drizza dello spinnaker, che si è consumata al bozzello di testa d'albero: il recupero avviene perfettamente, perché il vento non lascia prendere acqua alla tela, che sbatte come un nastro davanti, alla prua.

Non rimane che issare il fiocco 3 a farfalla, escludendosi di poter ripassare una drizza in testa d'albero, a causa del notevole rollio che renderebbe la manovra pericolosa; si perdono soltanto due o tre nodi, e tuttavia ci risorpassano tre yachts, che avevamo raggiunto e lasciato qualche miglio a poppa. Al ridosso delle Scilly, che annullano l'onda da Nord Nord-Est, Mino viene issato a riparare la drizza: quando scende, è veramente stremato dallo sforzo, e si merita un "bravo".

Verso l'alba, il vento continua a calare, e così si decide di issare lo spinnaker grande. Si fa giorno proprio alla punta della Cornovaglia, dove avevamo fatto notte due giorni prima, e vediamo molte vele, sia davanti a noi, che di fianco, che dietro. La velocità media è di circa cinque nodi, e si affievoliscono le speranze di poter raggiungere Plymouth prima di mezzogiorno, evitando tutta la corrente contraria che inizierà verso le 10,30.

Purtroppo, il vento cala ancora, sotto alcuni piovaski sorti dal nulla, e la corrente contraria ci fa perdere circa tre ore: raggiungiamo Plymouth, ancora con la corrente in uscita, alle 15,19.

Senza il tempo perduto al Fastnet, e se non si fosse strappata la drizza, saremmo giunti al traguardo circa tre ore prima, ed avremmo ottenuto un piazzamento ottimo, non potendoci, comunque, assolutamente lamentare di quello ottenuto.

La diga è chiusa, e si deve attendere sino alle 20, fuori porto, che risalga la marea, e quando arriva anche il *Morning Cloud*, (nella foto il pozzetto) con il Primo Ministro, ad affiancarsi alla ventina di scafi già in attesa, la folla sul pontile è imponente. Su quasi tutte le barche c'è "fiesta" tutti hanno tratto spunto dall'orchestra dei brasiliani, inventori di un'infinità di strumenti di fortuna. Qualcuno va anche a mare, nell'eccesso di allegria, favorita dalle bottiglie di whisky offerte da una ditta e pervenute a bordo di ogni yacht. Perfetto è anche il servizio dei sacchetti per i rifiuti, che dovrebbe esistere anche da noi, ovunque.



Il *Morning Cloud* è affollatissimo, ed il Ministro preferisce una "bicchierata" con gli olandesi ed altri, al comodo passaggio offertogli da un mezzo della marina inglese: tranquillamente, lascia poi il *Morning Cloud*, passando attraverso una dozzina di yachts, fino alla *Stella Polare* che si trova sotto banchina, per arrampicarsi, come tutti, su di una disagiata scaletta di 7-8 metri fino alla banchina tra la folla: le forze d'ordine in divisa sono quattro o

cinque al massimo, quando il Ministro attraversa la folla.

Il Fastnet è finito, e tirando le somme delle manovre fatte, tolto il bordeggiare nel canale della partenza, abbiamo virato in prua circa 30 volte, abbattuto in poppa quattro o cinque volte, cambiato fiocco una decina di volte, e ridotto vela sei o sette volte in tutto: e così posso tornare alla mia premessa che definiva il Fastnet una regata facile per l'uniformità di condizioni generali del tempo ricordando che, con il *Mait*, anni addietro, avevamo navigato dalle Scilly in poi con la vela di cappa, e in forza 8-9 di mare e vento da Sud; avevamo avuto nebbie, bonacce, salti di vento, onde in prua forza 6-7, e sgombri a bordo rapidamente catturati.

I disegni I.O.R., consentono di non regalare alcunché al rating, ed in particolare modo il piano velico, col boma ridotto a circa due terzi di quello dei R.O.R.C., consente di sfruttare tutta la superficie velica anche oltre i trenta nodi.

Noi italiani, come altri ex-R.O.R.C., abbiamo regalato qualche ora di rating con della vela inutile, girata attorno al boma, per complessive 20-25 ore circa, e senza averne nessun beneficio nella lunga impoppata, quando si raggiungono dei limiti di velocità determinati dalle linee proprie dello scafo e della lunghezza, limiti che sono praticamente insuperabili, anche aggiungendo tela a riva. Si consideri altresì che, con un vento superiore ai venti nodi, e ad andature larghe o in poppa, la maggior superficie velica della randa serve a ben poco e, quale punto negativo, può determinare delle straordinarie, rendendo la navigazione più difficile.

Con i ventarelli mediterranei, forse, i buoni R.O.R.C. potrebbero battere, molto saltuariamente, le barche I.O.R., ma si deve considerare che il coefficiente di stabilità inserito nella stazza I.O.R. ha danneggiato i R.O.R.C., che sono più pesanti, con un forte coefficiente di stabilità, che fa elevare il rating nel calcolo della stazza I.O.R.: prima, al contrario, la pesantezza era un coefficiente un tantino favorevole.

A queste considerazioni di massima, favorevoli ai concetti della stazza I.O.R., penso di aggiungerne uno negativo, che riguarda i comforts di bordo, molto ricercati tra noi, specie per chi vuole anche usare il suo yacht per una piacevole crociera di vacanza, e non quasi esclusivamente per regata.

Al contrario, alcuni esempi di interni visti, mi fanno temere che i costruttori ed i proprietari soltanto "regatanti" tendano agli eccessi, giungendo a costruire dei "tubi", con all'interno il super minimo dei minimi imposti dalla stazza. Avremo teli (già ve ne sono) al posto delle comode cuccette, e gli armadi saranno riservati esclusivamente a deposito per le attrezzature di bordo, mentre l'equipaggio terrà i suoi effetti personali in sacchi legati ed appesi a ganci.

Mi si perdoni l'esagerazione che porto in questi esempi, ma ritengo opportuno esaminare il problema in sede di stazza, per evitare che proprietari si possano stancare di possedere uno I.O.R. esclusivamente da regata, o addirittura per non obbligarli ad averne due, o quanto meno uno con interni smontabili. E' attraverso queste osservazioni esagerate che si può presentare anticipatamente il problema, che certamente si affaccerà anche se, forse, entro più moderati limiti.

I nostri R.O.R.C. non sono da buttar via, e credo che, semplicemente modificandoli nel piano velico per quanto riguarda la randa, ed anche alleggerendoli in tanti comforts eliminabili senza troppo sacrificio (ad esempio i doppi servizi con doppia doccia), possano ridurre di molto il loro rating ed essere sempre competitivi.

E' uno studio che merita di essere fatto perché molti disegni, come ad esempio proprio quello del *Mabelle*, sono veramente pregevoli, e nulla hanno da invidiare agli studi fatti esclusivamente per la stazza I.O.R., come ad esempio quello dell'Apollon americano, che tanto mi ha ricordato il disegno dell'ingegner Giulio Carcano, il suo *Villanella*.

Su *Mabelle* abbiamo strappato la drizza: era nuova e perfetta, e in tre stagioni l'inconveniente non si era mai verificato, né mai una drizza si era lisa. Non so, quindi, da cosa possa essere dipeso il fatto, perché, ad un esame sommario, non è risultato che la puleggia di testa d'albero si sia consumata ed abbia potuto intaccare il cavo come si pensava. Sono quindi propenso a credere che nelle 200 miglia circa di impoppata, con tre onde incrociate, le continue ed improvvise oscillazioni della testa d'albero, contrastanti con quelle della vela, abbiano determinato tutta una serie di piccole circostanze che non si erano mai verificate in due anni di navigazione sommati assieme. Nonostante *Mabelle* abbia strappato la drizza (ma l'incidente è accaduto anche ad altri, tra i quali il qualificatissimo nuovo scafo di Nicholson, con i due Nicholson a bordo, che ha strappato ben tre drizze - ne aveva una doppia specializzandosi -, per loro stesse parole, nel recupero di spinnaker a mare), è stato un Fastnet facile. Ma il Fastnet è sempre una regata nella quale, tra bolina e correnti, si percorrono circa ottocento miglia effettive: è una regata nella quale, per quattro o cinque giorni vi è sempre, o quasi, una certa onda. Ritengo che gli equipaggi mediterranei non

La storia dell'Admiral's Cup

L'Admiral's Cup venne presentata e offerta nel 1857 da cinque membri del Reale, ai Mela Whit (armatore del Reale, John Hargrave, Peter Penn, Geoffrey Paterson e Selwyn Slane).

Uno degli obiettivi era di incoraggiare gli scottatori di tutti i paesi e rappresentare insieme le nazioni e la nazione nelle regate inglesi. Le barche, non più di tre per nazione, devono avere tonnellate comprese tra i 20 e i 60 piedi.

Le gare sono quattro: la Chassey Race di 220 miglia da Santhorn al faro di Le Harve, alla Nab Tower, con arrivo all'Isola di Saint Peter. Due regate di 30 miglia che partono e arrivano davanti al Royal Yacht Squadron a Cowes, il Fastnet: 603 miglia da Cowes, attraverso i Needles fino a Lambay Head e poi al faro del Fastnet in Irlanda. Si torna a Plymouth lanciando a sinistra il faro di Bishop (Isola Scilly).

Nella Chassey, i punti ottenuti da ogni squadra (numero di barche battenti) sono moltiplicati per due; per i triangoli per uno e nel Fastnet per tre.

Nel 1859, alla partenza del Fastnet, al primo il Mait II di Monaco. Nel 1963 il Casaro della Marina Militare Italiana, nel 1965 Toni Piracò con il No II, nel 1967 L'Espresso di Reggio Emilia. Ma bisogna ricordare il 1969 per essere una squadra italiana completa (L'Espresso, La Mabella, Mabelle) che partecipò a tutte le gare in programma. Quest'anno la squadra italiana era composta da L'Espresso, Mabelle e Tarantola.

Questi i vincitori

- 1967**
1 Gran Bretagna; 2 USA.
- 1968**
1 Francia; 2 Olanda; 3 Gran Bretagna.
- 1969**
1 USA; 2 Francia; 3 Olanda; 4 Svezia; 5 Gran Bretagna.
- 1965**
1 Germania; 2 Gran Bretagna.
- 1966**
1 Gran Bretagna; 2 Australia; 3 Francia; 4 Germania; 5 Olanda; 6 Irlanda; 7 Svezia; 8 USA.
- 1967**
1 Australia; 2 Gran Bretagna; 3 USA; 4 Francia; 5 Germania; 6 Finlandia; 7 Olanda; 8 Irlanda; 9 Spagna.
- 1969**
1 USA; 2 Australia; 3 Gran Bretagna; 4 Italia; 5 Germania; 6 Finlandia; 7 Francia; 8 Olanda; 9 Argentina; 10 Bermuda; 11 Spagna.
- 1971**
1 Gran Bretagna; 2 USA; 3 Australia; 4 Argentina; 5 Olanda; 6 Sud Africa; 7 Italia; 8 Bermuda; 9 Germania; 10 Brasile; 11 Irlanda; 12 Belgio; 13 Svezia; 14 Nuova Zelanda; 15 Francia; 16 e 17 Austria e Polonia.

abbiano mai avuto la possibilità, dato che le nostre regate si risolvono in un massimo di 48 ore, di adattarsi ad una permanenza a bordo più lunga e con una certa onda.

L'improvvisazione, e lo spirito latino, portano a sottovalutare la necessità di un addestramento, di una composizione di equipaggi sperimentati, di un rispetto degli orari nei turni di guardia, e degli orari dei necessari pasti completi che si debbono consumare, anche se un qualcosa indurrebbe a diminuire la razione.

Occorre, contemporaneamente, una certa sopravvalutazione delle possibilità di resistenza, con la fatale stanchezza irrimediabile, e preparazione, e abitudine, e sacrificio: tutte cose che non vengono preventivate né tanto meno provate come allenamento. Nessuno se ne adontò: non corre riferimento specifico, ma si tratta soltanto di una generica constatazione.

Ricordo, in proposito, sir Francis Chichester che, sul *Mait* mangiava ogni ora, o almeno ogni due ore, per sopperire a quanto espulso, osservando che, se non si sta bene, l'unico sistema per resistere è comportarsi così. Non mi è mai capitato di stare poco bene dacché vado per mare, ma considero fatale che un continuo "sbattimento" per giorni e settimane, debba incidere su ogni migliore disposizione di stomaco, e quindi non escludo che un giorno possa capitare anche a me.

Concludo, per altro, osservando che l'efficienza manovriera dei nostri equipaggi è sempre stata perfetta, anche se a volte succede che qualcuno si sobbarchi doppi turni: per qualche giorno, tutto va bene!

Il Fastnet è una regata che necessita un buon navigatore a bordo, che sappia interpretare i bollettini meteorologici, tranne previsioni anche superiori a quelle che di massima vengono indicate, che valuti le convenienze di rotta a vasta proiezione nel tempo, che sappia prevedere le variazioni di corrente, e che sia anche un ottimo marinaio. Su *Mabelle* avevamo un ottimo navigatore, e ad esso va il ringraziamento di tutto l'equipaggio ed il mio personale, per le sue capacità e per la sua marineria, al quale aggiungo un plauso per la nostra Marina Militare che lo ha preparato.

Infine, ringrazio Serena ed il suo magnifico, facile, marino, e divertente *Mabelle*.



Imbarcazioni all'ormeggio dopo il Fastnet.

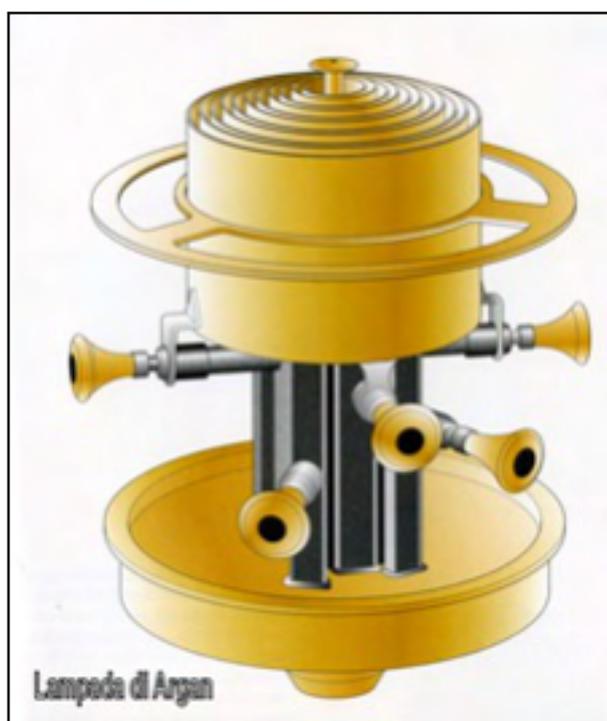
STORIA DI FARI

L'argomento principale di questa puntata finale ci fa capire come funziona un faro e i problemi che si sono dovuti affrontare per alimentarlo, mantenerlo e non ultimo quello del personale che lo deve gestirlo. Certo, la tecnica e l'evoluzione dei tempi hanno cambiato radicalmente la gestione dei fari, ma non hanno annullato il fascino che essi emanano, il linguaggio dei loro lampi e l'emozione che si prova quando nel buio della notte riesci improvvisamente a captare il loro amichevole messaggio che ti viene incontro. Un grazie a Lilla che ci ha fatto rivivere queste emozioni.



I FARI E LA LORO EVOLUZIONE ATTRAVERSO I SECOLI

ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI
(terza puntata)



Il problema di base e sempre stato quello dell'illuminazione dei fari, e l'evoluzione in questo campo è stata molto lenta. Per prima è stata usata la legna, sia al naturale che impregnata di resina, sicuramente il combustibile più abbondante e più facile da reperire, ma era anche quello che si consumava più rapidamente ed il falò doveva essere continuamente alimentato. In seguito viene usato il carbone utilizzando una specie di fornello che ne facilitava l'utilizzo, ma anch'esso si consumava facilmente, non era facile averne a disposizione e non faceva abbastanza luce. Altri problemi erano rappresentati dal vento che spegneva la fiamma, e dalla fuliggine, che la oscurava, impedendo una buona visibilità. Intorno al 1200 per la prima volta viene installato il vetro sulle lanterne, ed i fari finalmente avevano una protezione contro gli agenti atmosferici, assumendo un aspetto più simile a quello che conosciamo, e questo permetteva di usare combustibili diversi come candele (ben 37 ne vennero impiegate nei primi fari di Eddystone), di cera e di spermaceti, il prezioso grasso estratto dalle teste dei capodogli, un combustibile che non fa fumo, oppure olio di

oliva o di balena, a seconda delle latitudini. Questo vetro però era spesso ed opaco ed era difficile tenerlo pulito, solo nel 1700 il vetro si evolve e diventa simile a quello in uso oggi. Era indispensabile rendere i fari sempre più luminosi in modo che la loro luce si distinguesse da quelle della costa dove stavano crescendo nuove città e nuovi porti.

Nel 1782 il fisico svizzero Aimé Argand (1755-1803) costruì un bruciatore circolare costituito da 10 stoppini alimentati ad olio che avevano una durata di 10 giorni ed era posizionato in modo tale che l'aria veniva convogliata verso l'alto, rendendo la luce più visibile. Questo tipo di lampada arrivò al di là dell'Oceano copiato, si dice, dal Capitano Winslow Lewis che la propose per i fari americani. Nel frattempo continuavano le ricerche per potenziare la luce tramite sistemi di specchi parabolici, sistema che fu perfezionato alla fine del 1700 dallo svedese Jonas Norberg (1711-1783) che mise a punto un sistema di specchi rotanti che ampliavano la luce, azionati da un meccanismo ad ingranaggi e contrappesi, manovrato a mano. Questo sistema è stato usato per molti anni a venire e ancora oggi, in molti fari, rimane come sistema di emergenza. L'orologiaio francese Bertrand Carcel (1750-1812) perfezionò nel 1800 la lampada di Argand progettando una lampada, sempre all'olio, formata da più stoppini concentrici. Questo sistema di illuminazione rimase in uso per molto tempo, fino all'arrivo delle lenti di Fresnel.

Augustin Jean Fresnel (1788-1827) dopo aver studiato fisica, era diventato ingegnere civile, ma si era specializzato nello studio della rifrazione della luce. Nel 1822 egli progettò una lente a rifrazione che sperimentò con successo per la prima volta nella lanterna del faro francese di Le Corduan e che oggi è stata collocata nel Museo del Faro di Ouessant. Questa lente innovativa è basata in realtà su un principio molto semplice: ha una forma vagamente ovale ed una serie di anelli prismatici (catadiottrici) posti nella parte superiore e nella parte inferiore incanalano i raggi luminosi verso il centro, dove la lente principale a occhio di bue li raccoglie e li proietta verso l'esterno. All'inizio queste lenti erano molto pesanti e si poneva il problema della loro rotazione e fu Fresnel stesso che risolse il problema posando dei galleggianti in un bagno di mercurio, che ha una notevole densità ed è in grado di sostenere grossi pesi, sui quali poi erano posate le lenti. In seguito il bagno di mercurio è stato via via abbandonato a causa della sua tossicità in caso di fuoriuscita, ed è stato attivato il sistema ad ingranaggi con i pesi di cui si è parlato prima, finché, con il tempo, si è arrivati ai motori elettrici ed ai cuscinetti a sfere. Le lenti di Fresnel, sia pure modificate ed alleggerite nel tempo per renderle più maneggevoli, sono installate ancora oggi in tutti i fari del mondo. L'ingegnere scozzese Alan Stevenson, che aveva costruito circa più di 20 fari, si dedicò anche alla modifica di queste lenti che vennero poi prodotte in Inghilterra dalla ditta Chance Brothers di Birmingham.



Nonostante questa innovazione restava sempre il problema del combustibile, perché i fari continuavano a funzionare soprattutto ad olio, che era costoso e necessitava di un continuo controllo. Nella prima metà del 1800 si era già passato gradualmente al gas ricavato dal carbone, utilizzato nell'illuminazione cittadina e nei fari a terra questo combustibile funzionava abbastanza bene. Questo procedimento era stato inventato dallo scozzese William Murdoch (1754-1839). Nel 1859, negli Stati Uniti, venne estratto per la prima volta il petrolio e questo cambiò il sistema di illuminazione dei fari che cominciarono a funzionare con oli estratti dal petrolio, soprattutto a base di paraffina che, abbinati alla lampada di Argan, dettero ottimi risultati. Nel 1885 l'austriaco Carl Auer Welsbach (1858-1929) inventò quella che poteva essere la prima lampadina, si trattava di una reticella di seta ricoperta di metallo alimentata da una miscela di gas di carbone e aria prima e con altre miscele di gas in seguito, che, diventando incandescente, produceva una fiamma molto luminosa. Nel 1892 la

scoperta dell'acetilene, un composto chimico di idrogeno e carbone, portò una grossa innovazione nell'illuminazione dei fari, permettendo di illuminare anche quelli isolati in mezzo al mare. La sua luminosità si dimostrò nettamente superiore a quella di tutti i combustibili usati fino ad allora ed era anche infinitamente meno costosa, anche se era necessario usarlo con qualche precauzione. La tecnologia si stava evolvendo con il passare del tempo e tra la fine del 1800 ed i primi anni del 1900 cominciò gradualmente l'elettificazione dei fari, che fu completata solo molti anni dopo. L'elettificazione dei fari in alto mare è avvenuta gradualmente tramite generatori elettrici a motore o per mezzo di energia alternativa, come la eolica o la solare. Anche le lampadine hanno subito modifiche nel corso degli anni e si è arrivati ora ai bulbi alogeni di 1000 Watt, usati in quasi tutti i fari. Solo in pochi fari, soprattutto in Francia, è ancora utilizzata il vecchio bulbo allo xeno, un gas nobile, inerte, inodore e incolore, scoperto nel 1898 dagli inglesi Sir William Ramsey e Morris W. Travers, che, sollecitato elettricamente, produce una brillante luce bianca, ma è anche potenzialmente esplosivo, infatti questi bulbi sono maneggiati con molta cura dai guardiani che nel farlo si proteggono il viso e le mani con maschere e guanti.

Una presenza importante nel faro è, ed è sempre stata, quella dell'uomo, il Guardiano del Faro, una figura che con il passare del tempo è diventata quasi mitica. I primi erano probabilmente schiavi che avevano l'incarico di raccogliere e accatastare legna per accendere, al calar del sole, i fuochi sulle colline prima ed in seguito nei bracieri in cima alle torri, continuando ad alimentarli per tutta la notte. A partire dal Medio Evo questa funzione veniva svolta dai monaci nei monasteri. Nessuno li obbligava a farlo, ma dovevano considerare un loro preciso e sacro dovere quello di tenere acceso un fuoco sulla torre più alta per tenere lontane le navi di passaggio dai pericoli del mare. Questo "mestiere" è diventato via via più diffuso, diventa un vero incarico, con l'incremento, a partire dal 1800, della costruzione dei fari che ora hanno alloggi annessi per le famiglie dei custodi della lanterna. La figura del guardiano è indispensabile perché i fari devono essere continuamente alimentati ed i vetri tenuti puliti, qualunque sia il combustibile usato, anche dopo l'avvento dell'elettricità. Molti fari, poi erano dotati di tendine tutto intorno alla lanterna, che di giorno dovevano essere accostate per proteggere le lenti dalla luce del sole. Anche la rotazione dei fari, che avveniva tramite un'apparecchiatura ad orologeria, con un peso che scendeva lungo la torre, e doveva essere ricaricato ogni tre o quattro



ora, ora funziona elettricamente. Questa innovazione però ha reso più facile anche la vita dei guardiani che non devono più salire a scendere per le lunghe scale per portare il combustibile e accendere la lanterna, ora una cellula foto-elettrica programmata fa tutto da sola, appena si avvicina il tramonto e la luce cala una lampadina si accende come per magia.

Il guardiano si trovava quasi sempre a vivere in una zona isolata, anche nei fari in terraferma e da qui la necessità di avere con sé la sua famiglia, anche se questo costituiva un disagio per i bambini che dovevano andare a scuola, magari percorrendo chilometri a piedi, e per le donne, che per provvedere alla famiglia spesso curavano un piccolo orto e allevano animali. Spesso nel faro abitavano più famiglie, quella del Capo Guardiano e di uno o più aiutanti, a seconda della zona, ed in questo caso il disagio poteva diminuire perché c'era sempre chi poteva dare un aiuto all'altro in caso di necessità e spesso, in questi, casi, le lezioni venivano impartite dalle stesse madri che riunivano i bambini intorno al tavolo della cucina. Quello del guardiano del faro è un mestiere particolare, un uomo di mare con i piedi per terra, non deve soffrire la solitudine, né il caldo, o il freddo, o l'umidità, un uomo che vive sospeso tra cielo e terra, pronto ad affrontare le più terribili tempeste, con un occhio sul mare infuriato per avvistare eventuali navi in pericolo e portare loro soccorso. Quasi sempre venivano scelte persone che avevano già avuto un'esperienza in mare, che avevano navigato e quindi conoscevano i pericoli che il mare nascondeva, ma alcuni non resistevano e dopo un po' di anni prendevano la loro famiglia e tornavano da dove erano venuti. Altri invece si facevano un punto d'orgoglio di tramandare la professione di padre in figlio e si conoscono fari dove appare lo stesso nome per più generazioni. Non è facile trovare resoconti personali lasciati da questi uomini da cui si possano ricavare notizie sulla loro vita, al di fuori del regolare giornale degli avvenimenti quotidiani che dovevano redigere per regolamento, ma si sono tramandate storie sui loro eroismi in caso di necessità. Il faro è una guida, ma non sempre questo basta ad evitare naufragi, alle volte le condizioni del mare possono essere tali che una nave, soprattutto all'epoca della vela, quando le manovre in particolari condizioni erano assai difficili, andava a naufragare proprio alla base del faro e allora il guardiano si trasformava in un eroe. Non era raro che, vedendo una nave in difficoltà, mettesse in mare una piccola barca e si prodigasse per raccogliere più naufraghi possibile, spesso aiutati dalle loro compagne che non erano da meno in quanto a coraggio. Poi c'erano le tragedie personali, piccole, come ferite o cadute, di cui non si trova traccia, o grandi come quella dell'ultranovantenne guardiano del secondo

faro di Eddystone, in Inghilterra, che nel 1755, nel tentativo di spegnere l'incendio nel faro, inghiottì del piombo fuso colato dalla lanterna che ne causò la morte pochi giorni dopo, o quella del guardiano di Waugoshance, un vecchio faro abbandonato sul lago Michigan, negli Stati Uniti, il quale cercava di rendere più sopportabile la sua solitudine con un buon goccio di Whisky. Pare che una sera del 1900 ne avesse bevuto un po' troppo e camminando lungo il pontile di attracco non ne vide la fine e cadde nel lago dove annegò. Una leggenda racconta che il suo spirito vaghi ancora tra le rovine del faro. Poi c'è la storia del guardiano del faro di Marettimo, in Italia, che assicura di convivere con i fantasmi dei marinai annegati durante la battaglia navale nello Stretto di Sicilia del 1942, ai quali prepara un posto a tavola.

Nei fari in alto mare la vita era diversa, ancora più difficile e pericolosa. Solo in quelli meno esposti e più vicini alla costa i guardiani vivevano con le famiglie, ma i fari situati su scogli in mezzo all'Atlantico, come lungo le coste inglesi, scozzesi e anche francesi, erano dominio incontrastato degli uomini, nessuna donna avrebbe potuto vivere in quelle condizioni. Si tratta di torri squassate dalla onde, torri spesso ondegianti, dove i rifornimenti erano scarsi e l'avvicendamento molto difficile. Normalmente questi uomini, sempre più di uno, dovevano fare un periodo di tre settimane al faro e due a terra, ma il più delle volte le condizioni del mare erano tali che la barca d'appoggio non poteva neanche avvicinarsi, così gli uomini si trovavano e dover trascorrere anche più di un mese all'interno del faro e quando poi il tempo migliorava ed arrivava il tempo di andarsene, il guardiano poteva uscire solo calandosi giù per una specie di teleferica appesa ad una gru che sporgeva da sotto la lanterna, perché non esisteva nessun tipo di pontile che permettesse alla barca di attraccare allo scoglio. Questo è un esempio di come andava la vita in mezzo all'Oceano Atlantico, ma anche nel Mediterraneo potevano verificarsi situazioni di grave disagio. Negli anni '30 del 1900 il guardiano del faro dell'isola di Cavoli, a sud Est della Sardegna, durante una terribile tempesta che aveva interrotto i collegamenti con la terraferma per giorni, si vide costretto ad andare a raccogliere i gabbiani sbattuti dal vento contro le rocce per dar da mangiare alla moglie e ai suoi dieci figli. Ancora recentemente, ed in fari lontani, è possibile per un guardiano rischiare la vita, come è successo durante lo Tsunami che il 26 Dicembre 2004 ha sconvolto il Sud Est asiatico. In India, ad Indira Point, il punto più meridionale del paese, l'onda ha spazzato via i guardiani del faro e le loro famiglie. Gli aiuti, giunti tre giorni dopo, non hanno trovato più nessuno, era rimasta solo la torre, anche se danneggiata, che era stata costruita nel 1972.

Via via che i fari vengono automatizzati la figura del guardiano diventa meno necessaria, e sembra destinata a sparire del tutto, anche se molti giovani che ambirebbero di poter fare questo mestiere, forse per l'alone di avventura e romanticismo, ormai solo un lontano ricordo, che circonda questi castelli in mezzo al mare, spesso collocati in luoghi remoti e selvaggi, ma di una bellezza mozzafiato.

L'automatizzazione dei fari avviene gradualmente, passando da una semi-automatizzazione, cioè dotando il faro di un sistema di emergenza che può risolvere i problemi più urgenti in modo automatico, fino ad arrivare all'automatizzazione totale, il faro, o un gruppo di fari, sono controllati a distanza via computer da un faro principale, e in questo caso periodica visita di una squadra di manutenzione diventerà l'unica presenza nel faro.

Ormai si sente dire da tempo che i fari non sono più un aiuto necessario alla navigazione, che sono superati, da quando la tecnologia ha introdotto sulle grandi navi le più sofisticate tecnologie elettroniche e satellitari, a partire dal Radar, il LORAN (Long Range Navigation) ed il GPS (Global Positioning System) eppure più di un capitano italiano, sia in servizio che a riposo racconta che, pur avendo comandato per molti anni navi di grosso tonnellaggio dotate di tutti i più moderni e sofisticati strumenti per la navigazione, ogni volta che, dopo una traversata atlantica, proveniente dagli Stati Uniti, avvistava il faro di Finistère tirava un sospiro di sollievo perché si sentiva arrivato a casa, anche se "casa" era poi molte miglia più a Sud, dopo lo Stretto di Gibilterra, nel Mediterraneo, ma avvistare quel faro voleva dire che il peggio era passato, che il pericolo era alle spalle, e che ormai il resto del viaggio sarebbe stato una passeggiata. Il faro non è solo uno strumento dotato di una segnalazione ottica luminosa situata in mezzo al mare per indicare un pericolo, è un guardiano della notte, è una sentinella del mare, il suo fascio di luce dice alla nave che passa entro la sua portata *"Stai attento, vira e destra, o a sinistra, qui c'è un pericolo serio, gira alla larga"*.

Il grande fascino dei fari è spesso dovuto alla loro collocazione, spesso sono situati in cima a scogliere isolate che sprofondano in mare per parecchi metri, o su piccole isole sparse in mezzo la nulla, e anche su pianori erbosi in riva la mare, facilmente raggiungibili con una bella passeggiata, oppure sono alte torri su basse spiagge sabbiose, alla cui ombra è bello nuotare o raccogliere conchiglie, o su uno scoglio in mezzo al mare, con il mare che si frange alla

loro base con l'alta marea e le terribili ondate che lambiscono la loro lanterna durante una tempesta, o si trovano in mezzo ad un porto, fagocitati da una città che avanza, o si innalzano al di sopra di antiche fortezze una volta



inaccessibili, costruite per difendere la città dai pirati o dai nemici che arrivavano dal mare. Per l'uomo di mare il faro è l'occhio amico che gli indica la strada sicura, per l'uomo comune il faro è un palazzo in mezzo al mare, una costruzione misteriosa innalzata da uomini d'ingegno, che può affrontare le più terribili tempeste, lambendo il mare con la sua luce.

Inoltre moltissimi fari hanno le loro storie da raccontare, vite vissute, naufragi, eroismi, alle volte anche truci storie di presenze che li abitano e che

convivono con i guardiani. Inoltre moltissimi fari hanno le loro storie da raccontare, vite vissute, naufragi, eroismi, alle volte anche truci storie di presenze che li abitano e che convivono con i guardiani. Forse ad alimentare queste leggende sono i rumori che rendono vivo un faro, il vento che sibila su per le scale a chiocciola, il ruggire delle onde ai suoi piedi o il tamburellare della pioggia sui vetri, tutte serve a far volare la fantasia. Anche la letteratura si è occupata dei fari da “*Le phare au bout du monde*” di Jules Verne, a “*To the lighthouse*” di Virginia Woolf e “*The Guardian of the Light*” di Sergio Bambarén, per citarne alcuni, poi la pittura, il cinema, la televisione, e persino la pubblicità. Non è raro trovare insegne di ristoranti che mostrano un faro, anche in zone lontane dal mare.

I fari sono monumenti antichi, molti risalgono ad epoche lontane, gli ultimi, i più recenti sono stati costruiti nei primi anni del 1900, molti fari sono stati abbandonati e lasciati andare in rovina ed è probabile che non ne verranno mai più costruiti dei nuovi. Essi sono monumenti storici che dovrebbero essere tramandati intatti alle generazioni future. Tuttavia i fari, sia pure automatizzati, computerizzati e privati dei loro guardiani, continueranno a vivere, a lanciare il loro fascio di luce nella notte, resteranno a sfidare il tempo e la storia, testimoni di un'epoca gloriosa della navigazione che non tornerà più. (*Fine*)

Bibliografia: 1) A.A. – Fari del Mondo - Edizioni Del Prado 2000 2) Camillo Manfredini - Antonio Walter Pescara – Il Libro dei Fari Italiani - Ed. Mursia 1985 3) National Geographic Magazine – Maggio 2000 4) Jean Guichard, Ken Trethewey, – North Atlantic Lighthouses, Ed. Flammarion 2002 5) A. Mitchell – Historic American Lighthouses – Ed. ? 6) S. W. Crompton – The Lighthouse Book – Barnes & Nobles Book 1999 7) R. Christie – D. Hague – Lighthouses 8) J. Guichard – North Atlantic Lighthouses – Flammarion 2002 9) D. Charles – Lighthouses of Europe – Watson-Cuptill 2001 10) G. Guadalupi e G. Mesturini - Coralli e Deserto – Ed. White Star 2002 11) A. Terranova – Grattacieli – White Star 2003 12) K. Trethewey, M. Forand – The Lighthouse Encyclopaedia – Lighthouse Society of Great Britain - 2005 Edition 13) Annamaria “Lilla” Mariotti – Fari – ed. White Star 2005-2013 14) Antonino Terranova – Grattacieli – ed. White Star 2003

CAMPIONI DELLA MOTONAUTICA

Ezio Selva (1902-1957) è stato una dei più grandi campioni della motonautica da corsa di tutto il mondo. Una carriera breve, ma intensissima vincendo tutto quello che c'era da vincere. Una vicenda umana toccante la Sua che la figlia Lio racconta con grande sentimento che rinnova, in chi ne ha seguito da ragazzo i trionfi sportivi, l'ammirazione per un Campione che ci fa ancora oggi sentire onorati di essere italiani. (da "Yacht Digest" ott/nov. 1996)

EZIO SELVA UN CAMPIONE PER PAPA'

LIO SELVA

La storia di un asso della motonautica, vissuta da molto vicino. Era un "self made man" che vantava una medaglia di bronzo nei tuffi alle Olimpiadi di Amsterdam. Il tragico incidente di Miami.

Avevo quattordici anni nel 1957 quando vidi alla televisione la morte di mio padre. Fu una tragedia che, con un minimo di sensibilità, si può facilmente intuire. Strano destino! Uno scotto pagato all'enorme fortuna di aver avuto un padre di nome Ezio Selva, imbattuto campione che per più di dieci anni ha dominato le scene motonautiche di tutto il mondo, portando il suo nome italiano sulle testate dei quotidiani sportivi di tutti i Paesi dove gareggiava con le tante differenti versioni del vittorioso "Moschettiere".



Ezio Selva a sinistra, riceve la Governor's Cup a Fort Lauderdale in Florida.

Nel suo albo d'oro, due titoli mondiali, tre europei, quattro italiani, primati mondiali, la Coppa dell'Oltranza, il Trofeo Campari, la Coppa del Governatore, il Sealton Sea Grand Prix, l'Orange Bowl Regatta... unico pilota nella storia della motonautica ad aver conquistato il titolo Mondiale, Europeo e Italiano nello stesso anno.

Sarei tentata di raccontare la sua vita, di uomo e di sportivo, attingendo ai miei ricordi giovanili ma l'adorazione che provavo per lui e la leggenda che gli si è creata intorno rischierebbe di rendere il mio racconto troppo personale e forse non così vicino alla realtà, poiché la leggenda della leggenda rischia di diventare pura invenzione. Per attenermi alla realtà, ho fatto una ricerca nei giornali dell'epoca e su quanto scrissero i più famosi cronisti e piloti del momento, nell'ultimo numero che La Rivista Motonautica, organo ufficiale della Federazione, gli dedicò in ricordo. Ezio Selva era destinato alla gloria sportiva sin da ragazzo. Era nato a Locarno nel 1902 e sin da bambino amava nuotare nelle acque, allora limpide, del Lago Maggiore. L'acqua era l'elemento in cui si trovava più a suo agio e quando la sua famiglia ritornò a Milano, dopo una guerra disastrosa in cui le fortune di casa si erano disciolte come neve al sole, papà, rimasto capofamiglia a quattordici anni dopo la morte del nonno, andò a lavorare in fabbrica. Creativo, intelligentissimo, di un'abilità tenace e ostinata, non ammetteva di non potercela fare dove altri riuscivano. In breve, da ragazzino di fabbrica diventò capo-operaio, direttore, e infine fondò la sua azienda. Nonostante il durissimo lavoro, rubava il poco tempo libero per dedicarsi agli sport preferiti: ginnastica, nuoto e tuffi, sport che richiedono molta fatica e danno scarsi riconoscimenti. In quei tempi la maggior parte dei campioni di tuffi provenivano dalla ginnastica artistica. Papà, nelle file della società "Forza e Coraggio", completò la sua preparazione atletica prendendo confidenza con verticali, gran volte, salti mortali, riuscendo ad emergere (fu settimo nei Campionati Italiani del '26).

Poi fu la volta della "Canottieri Milano". Quando nel 1926 Donna Maria Luling donò alla Canottieri Milano un castello di tuffi, questa società divenne il vivaio milanese di questo sport e papà cominciò a tuffarsi da tre, cinque e dieci metri, optando poi per quest'ultima specialità. Un anno più tardi era già un campione. A Bologna, nella piscina del Littoriale, si laureava Campione d'Italia di tuffi di alto volo, mentre Luciano Cozzi era campione dal trampolino e Cangiullo, allora maestro indiscusso con Magliano, completavano il trionfo della "Canottieri Milano". Nella stessa piscina, per i Campionati d'Europa, papà si classificò terzo dalla piattaforma e Cozzi terzo dal trampolino, mentre Cangiullo era quarto, superato dai suoi meravigliosi allievi.

Nel 1928, a un anno dal suo esordio agonistico, papà era in maglia azzurra, rappresentante dell'Italia alle Olimpiadi di Amsterdam. Ritornò con una medaglia di bronzo. Amava tutti gli sport che richiedevano coraggio, coordinazione muscolare e mentale, e in particolare quelli acquatici. Questo breve profilo può solo dare una pallida idea della personalità di Ezio Selva, che esordì da tuffatore vincendo il Campionato Italiano e da motonauta vincendo la Pavia-Abbiategrosso, mentre stabiliva il primo dei tanti primati di velocità della sua carriera, a 117 chilometri di media oraria con un B.P.M. 2600 cc di cilindrata. *Foto: Ezio Selva in gara lungo il naviglio.*



Vorrei anche raccontare la storia del "Moschettiere" e le ragioni che portarono mio padre a costruire scafi sempre migliori, studiati e curati in tutte le loro parti.

Prima di dedicarsi all'agonismo papà insieme con suo fratello Trento erano assidui spettatori di competizioni motonautiche e la loro attenzione era rivolta al modo eroico in cui i piloti riuscivano a portare alla vittoria scafi che loro ritenevano inadatti persino a resistere anche per i pochi minuti di una gara. Un'idea si fece strada nella loro testa: avere scafi da competizione dove la preparazione minuziosa e perfetta rappresentasse la base fondamentale per una sicura affermazione. Quando una fredda domenica di febbraio del 1950 papà poté provare il primo scafo "a tre punti" costruito in Italia, grazie ad una modifica operata da lui stesso sull'elica originale, enorme fu la sua gioia quando capì di avere fatto centro.

Il suo scafo volò sicuro sulle acque tranquille del lago di Como a una velocità sino ad allora sconosciuta, rispetto alla potenza impiegata. Spettatore di quella prova era Mario Verga, l'uomo che sarebbe diventato il suo più grande amico e rivale e con il quale papà incrociò tante volte il suo destino. Lo scafo, costruito sul modello dell'imbarcazione dell'americano "Boogie", venuto a gareggiare l'estate precedente, rivelava soluzioni tecniche che lo rendevano, oltre che per la forma modernissima, veramente un prototipo di questo nuovo indirizzo costruttivo. Quando nella sua prima Milano-Abbiategrasso il rosso scafo sfrecciò sulle acque del Naviglio a 117 chilometri orari di media, contro i 78 della competizione precedente, i commenti della folla da stupiti si trasformarono in generale ammirazione. Papà aveva contribuito a dare inizio a un totale rinnovamento della motonautica! Il successo era arrivato in modo così travolgente, proprio come aveva desiderato e previsto, che non aveva fatto ancora in tempo a dare un nome alla sua creatura. E fu un commento giornalistico a dare lo spunto per il "Moschettiere", che incarnò perfettamente lo spirito e l'animo di chi lo pilotava.



(1957) Ezio Selva e il suo "Moschettiere" (scafo Timossi motore Alfa Romeo) sulle acque del Ceresio per la seconda volta trionfano nel massimo alloro della motonautica.

Particolare curioso, tutte le imbarcazioni da corsa di mio padre si chiamarono sempre e solo "Moschettiere", contrariamente ai soliti «I», «II» e «III», con cui venivano o presentate le barche, successive alla prima, di tutti gli altri concorrenti. Nell'autunno del '51 venne il secondo "Moschettiere" con il quale raggiunse le maggiori vittorie in Italia e all'estero nel '52 e '53. Rispetto al primo era più leggero e con una più solida e razionale costruzione di tutti gli organi. Quando venne Paul Sawyer a gareggiare con il suo tre punti "Alter Ego", papà si accorse che quello scafo era più maneggevole a causa di un fattore che risultò poi fondamentale. Nella barca americana gli scivoli laterali erano notevolmente più bassi rispetto a quelli del "Moschettiere", per cui l'equilibrio dello scafo risultava spostato. Fatta questa constatazione papà modificò il suo scafo, che doveva però essere pronto entro una settimana. Lavorando duramente insieme a tutti i suoi collaboratori completò l'opera. Lo scafo così trasformato si presentò in gara a Torino, dove rese dura la vita a Paul Sawyer che

disponeva di un motore di doppia cilindrata. Il terzo "Moschettiere" doveva ospitare un complesso di due motori, atti a raggiungere e superare i 200 chilometri orari. Costruito interamente sotto la sua direzione, in un reparto del suo stabilimento, questo "Moschettiere" avrebbe poi gareggiato per la prima volta sulle acque di Miami. Negli Stati Uniti Ezio Selva conquistò il cuore degli americani, e, vittoria dopo vittoria, diventò il loro beniamino. Tra i più significativi successi, ricordo alcune edizioni della prestigiosa Orange Bowl Regatta che si svolgeva a Miami, la Coppa del Governatore a Fort Lauderdale, da lui vinta così come la Sealton Sea Regatta nel 1957. Quando papà dispose dell'invitto motore Alfa Romeo 159, con il quinto e ultimo "Moschettiere", si preparò all'ultima trasferta americana. Scafo di proporzioni ideali, adatto alla corsa in circuito e alla velocità pura, era certamente la migliore



barca da lui pilotata. Una barca praticamente perfetta. Con questa allestì l'ultima trasferta americana che doveva segnare il suo addio alla motonautica attiva, dati i tanti successi mietuti e la voglia di lasciare il campo ai giovani, tra cui mio fratello Luciano, il più giovane pilota italiano che, diciottenne, aveva appena debuttato con una vittoria nella Coppa del Presidente della Repubblica, "dando la birra" a tanti vecchi volponi titolati, con certa soddisfazione di mio padre. Papà, nel 1957 aveva vinto tutti i titoli in palio, e vantava un albo d'oro unico nella storia della motonautica. Era per lui il grande addio alla motonautica e per meglio festeggiarlo aveva portato Luciano a gareggiare con lui in America. Fu l'ultima volta che lo abbracciai. Aveva praticamente vinto l'Orange Bowl Regatta, essendo in prossimità dell'ultimo traguardo della terza manche, quando, per un'onda provocata da una barca di salvataggio che assurdamente si muoveva durante la gara, lo scafo di papà si sollevò verso il cielo eseguendo un "looping" che si concluse con la morte di mio padre... Luciano, che dalle tribune lo stava filmando con la cinepresa, si tuffò immediatamente per cercare di salvarlo, in mezzo alle barche che, ancora in gara, giravano a più di 200 chilometri orari.

Il buon Dio si accontentò della vita di mio padre e Luciano tornò a casa insieme con un tragico fardello che ancora mi domando come abbia potuto trovare la forza di portare, essendo appena diciottenne. Miami si fermò in silenzio, in suo ricordo, e i quotidiani di quasi tutto il mondo pubblicarono la sua immagine e parlarono delle sue vittorie. Le ricordo, qui a fianco, poiché credo che nella Storia della Motonautica nessuno possa vanarne tante, quante quelle conquistate dal mio papà Campione. La Rivista Motonautica gli dedicò tutto un numero, dai suoi primi successi alla fine.

EZIO SELVA, eroico sacrificio

“Si doveva in gran parte a lui la ripresa dell’entro-bordismo da corsa nel dopoguerra in Italia. Due volte Campione del Mondo, aveva deciso di passare al figlio Luciano la fiaccola accesa dalla Sua passione, dopo vinto la “Orange Bowl Regatta” la più importante competizione americana”. (da “Vela e Motore” dic. 1957)

(1957) Ezio Selva e il suo “Moschettiere” (scafo Timossi motore Alfa Romeo) sulle acque del Ceresio per la seconda volta trionfano nel massimo alloro della motonautica.



GLI STRANI EQUIPAGGI DELLA ROYAL NAVY

Giovanni Caputo, Perito Navale e attrezzatore di barche d'epoca presso l'Antico Cantiere del Legno Aprea di Sorrento, è anche uno studioso ricercatore di storia della mariniera in tutti i suoi aspetti, autori di apprezzate pubblicazioni, conferenziere ed appassionato collezionista. È un assiduo lettore del Notiziario ed è sempre disponibile per collaborare con noi. Ecco un suo articolo particolarmente piacevole.



OSCAR, IL GATTO INAFFONDABILE

GIOVANNI CAPUTO

Nella storia navale il gatto è stato sempre una presenza costante a bordo delle navi. Fu imbarcato e ben accetto sin da tempi molto remoti, soprattutto perché contrastava la presenza a bordo dei dannosi topi. Questa consuetudine risale alle navigazioni dei Fenici, Romani e Vichinghi; la presenza del gatto di bordo è documentata anche sulle caravelle di Colombo e sulle galee di Andrea Doria.

Quando nel Medioevo comparvero le prime assicurazioni navali, nei contratti assicurativi v'era la clausola dell'obbligo della presenza di un gatto a bordo, affinché si contrastassero i danni provocati dai ratti ai carichi. Ciò fu sancito anche dalle "Rôles d'Oléron" le leggi del mare promulgate nel 1160: le Rôles d'Oléron prevedevano la condanna degli armatori al risarcimento del carico qualora fosse stato rovinato dai topi se a bordo non fosse stata prevista almeno la presenza di un felino. Arrivando al 1484 troviamo le "Leggi del Consolato del Mare" le quali - in linea continuativa con le "Rôles d'Oléron" - ordinavano ai Comandanti di imbarcare i felini a bordo. Proseguendo cronologicamente giungiamo al francese Jean Baptiste Colbert, che nel 1669 ottenne dal re la creazione del Ministero della Marina, carica di cui fu il primo titolare e che fece di lui il padre della moderna marina francese; questi impose che nessuna nave francese prendesse il largo senza la presenza di un gatto a bordo.



Foto 1. Il Gatto Oscar.

Fatto questo excursus storico, è giunto il momento di parlare del "nostro" gatto: Sam l'inaffondabile.

Questa è la storia di un gatto di nome Oscar (o anche Oskar) che durante la seconda guerra mondiale ha prestato servizio sia nella Kriegsmarine, sia nella Royal Navy . . . il felino marinaio sopravvisse a ben tre affondamenti e per tale motivo, fu soprannominato dai "commilitoni" inglesi "Unsinkable Sam".

Oscar (*foto 1*) era un gatto a chiazze bianche e nere e nella sua iniziale carriera di cacciatore di topi prestava il suo onorevole servizio imbarcato sulla nave da battaglia tedesca Bismark, fino a quando la nave non fu affondata il 27 maggio del 1941. All'affondamento sopravvissero solo 115 uomini dei 2200 imbarcati, ed il gatto fu ritrovato dopo molte ore dall'affondamento a circa 48°09' di latitudine nord e 16°07' di longitudine ovest, aggrappato con le unghie su di un pezzo di legno galleggiante. Recuperato dall'equipaggio del cacciator-pediniere HMS *Cossack* (*foto 2*), fu rifocillato e ribattezzato con il nome di Oscar.

Entrato ormai nei ranghi del *Cossack*, Oscar vi rimase a bordo ben felice di essere adottato dall'equipaggio, fino a quando la nave non fu intercettata dal sottomarino tedesco U563, il quale colpì la nave con un siluro che ne fece saltare la prua danneggiandola seriamente. Il *Cossack* fu soccorso dal cacciatorpediniere Legion che tentò il rimorchio, ma le condizioni meteo avverse fecero precipitare la situazione. Fu tratto in salvo l'equipaggio e con essi anche il fido gatto, mentre il *Cossack* inesorabilmente affondava il 27 ottobre.



Foto 2. Il cacciatorpediniere Cossak.

Fu a questo punto che il gatto si guadagnò il soprannome di "**Unsinkable Sam**", e venne imbarcato sulla portaerei *Ark Royal*, (foto 3) una delle unità che - ironia della sorte - aveva partecipato proprio all'affondamento della corazzata *Bismark*. Ma la vita movimentata di questo "gatto marino" sarebbe stata ancora piena di sorprese: nel viaggio di ritorno dal Mediterraneo centrale, la *Ark Royal* venne colpita dai siluri del U-81, che la danneggiò irreparabilmente.



Foto 3. Portaerei britannica Ark Royal.

Vani furono i tentativi di rimorchiare la portaerei, e la nave affondò a circa trenta miglia da Gibilterra. Per fortuna l'affondamento fu molto lento, al punto di consentire il salvataggio di quasi tutto l'equipaggio: nell'affondamento perì un solo uomo. L'inaffondabile gatto Sam fu trovato a mare, aggrappato ad un relitto e, a detta dei soccorritori "arrabbiato" ma abbastanza in salute. In un rapporto di servizio si legge: "angry, but quite unharmed", "Irritato, ma illeso".

Dopo quest'ultimo evento, la Marina Britannica non permise più al gatto di essere mascotte per altra nave, quindi fu sbarcato e "prese servizio" a terra, presso gli uffici del Governatore di Gibilterra, per poi essere rimpatriato in Inghilterra ed affidato alle cure di un marinaio di Belfast.

Gatto fortunato sì, ma come portafortuna...lasciava un po' a desiderare, quindi - non si sa se per scaramanzia o altro - terminò la sua carriera di "gatto di bordo" nella casa di riposo per marinai, la The Home for Sailors' di Belfast, dove nel 1955 morì.

Presso il National Maritime Museum di Greenwich è conservato un suo ritratto (*foto 4*), ad opera della pittrice Georgina Shaw-Baker.

I gatti marinai della Marina Britannica vennero posti in congedo definitivo solo nell'anno 1975.

Chissà se ora a bordo i topi ballano...



Foto 4. "Oscar" in un dipinto di G. Shaw Baker.



Wiston Chiurchill accarezza "Blackie", mascotte della corazzata HMS Prince of Wales.

ISSUED		EXPIRES		CITIZENSHIP		PLACE OF BIRTH	
1-12-43		XXXXXX		U.S.A.		BALTIMORE, MD.	
AGE	HEIGHT	WEIGHT	COLOR EYES	COLOR HAIR	ALIAS REGISTRATION NO.		
8 Mo.	15"	11	GREEN	GRAY	XXXXXXXXXX		
SERIAL NO. 05225058				INDEX FINGER RIGHT HAND			
HERMAN THE CAT							

Il tesserino di "Herman" the cat, imbarcato nella guardia costiera statunitense.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

Il Canottaggio, con la Canoa e Kayak, è uno sport "silenzioso", i canottieri, i canoisti e i kayakisti sono atleti lontani dai riflettori, formati alla fatica, alla resistenza ed al controllo della propria forza fisica. Le pagine sulla storia dello sport del remo, e ora della pagaia, che Sergio Pepe cura con la sua certossina e puntigliosa precisione onorano lo Sport italiano, ma anche quello internazionale, i club, i gruppi sportivi e gli atleti che vi hanno preso parte. Ad esempio, chi sa, o al massimo chi ricorda, che la nostra Marina Militare ha vinto una Medaglia d'Argento all'Olimpiade di Roma del 1960? Ricordarlo è uno dei meriti del Notiziario CSTN.



GIULIO CESARE CARCANO E L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI ALLA XVI OLIMPIADE di MELBOURNE NEL 1956 e OLTRE

SERGIO PEPE

(parte quinta - 1959-1960)

La stagione internazionale 1959 per la Moto Guzzi si apre il 21 giugno all'Idroscalo di Milano per il Meeting Internazionale, con la vittoria del 4 senza che batte la Russia. L'equipaggio è composto da Giuseppe Moioli (definito sulla Stampa Sera del 4/5 settembre 1957 *l'anziano ex canottiere*) Fulvio Balatti, Giovanni Zucchi, Romano Sgheiz.

Sulla scia di questa vittoria, il 4 senza si trasferisce sul Tamigi, a Hanley, dove nel 1948 Giuseppe Moioli, Elio Morille, Giovanni Invernizzi e Franco Faggi, sempre in 4 senza, conquistarono l'Oro Olimpico. Questa volta debuttano sul Tamigi, alle spalle di Moioli, Balatti, Zucchi e Sgheiz, nonché il sistema Carcano.

L'appuntamento è per la Stewards' Challenge Cup, messa in palio dal 1841 per il 4 con e dal 1873 per il 4 senza. Il seguente link del cinegiornale della British Pathé ci consente di vedere dal min. 3,49 il 4 senza che scende in acqua e si allena il 2 luglio:

<https://www.britishpathe.com/video/VLVACQ7H8LO2PY6R51WLQOUS0Z5WE-UK-HENLEY-ROYAL-REGATTA-SECOND-DAY/query/HENLEY+ROYAL+REGATTA>.

Dopo una serie di regate a eliminatória (le corsie sono solo due) il 4 senza giunge in finale, e il 4 luglio l'attende la sfida con l'equipaggio misto St. Edmund Hall Boat Club / Lincoln College.

Ecco il racconto dall'ormai introvabile "E l'Aquila continua a volare" di Ferruccio Caligari: *"Un allineamento forse non perfetto in partenza causava una deviazione e la pala del remo n.4 subiva una frattura sulle delimitazioni laterali del percorso, per cui perdeva di efficienza in azione. Il buon Moioli con uno sforzo sovraumano di tener su la bordata (impostata con il progetto Carcano), arrivando sì al traguardo, ma in condizioni di palese inferiorità, classificandosi così al secondo posto assoluto, dietro la formazione St. Edmund Hall Boat Club / Lincoln College (7'39"), con un distacco, dicono gli atti ufficiali, easily."*

Sempre nel mese di luglio, la RAI affida al giornalista di Enzo Stinchelli, con la consulenza tecnica di Angelo Alippi, la realizzazione di un documentario-intervista sulla preparazione al centro federale di Mandello degli equipaggi in lizza per poter partecipare all'Olimpia di Roma.

Il filmato "Armi azzurri per Olimpia" è visibile tramite il seguente link di Raiplay: <https://www.raisplay.it/video/2020/05/1960-le-nostre-Olimpiadi---Armi-azzurri-per-Olimpia-cccf6376-70c5-41a4-8e6a-f968450b7ed5.html> inizia con l'equipaggio della Canottieri Armida composto da Renzo Ostino e Giovanni Anselmi in due senza, anziché in due con; segue l'8 dei Corazzieri allenato da Elio Morille e che presenta le bordate con il sistema Carcano. Dopo l'intervista ad Angelo Alippi, il filmato termina con la regata ad handicap tra il 4 con composto da Franco Trincavelli, Alberto Winkler, Attilio Cantoni, Ellero Borgnolo con questa volta a timone Giuseppe Stefanoni e il 4 senza composto da Giuseppe Moioli, Fulvio Balatti, Giovanni Zucchi e Romano Sgheiz.

Dal 23 al 25 luglio si disputano a Pisa i Campionati Italiani e la Moto Guzzi schiera l'otto, composto da Giovanni Zucchi, Alberto Winkler, Fulvio Balatti, Franco Trincavelli, Ellero Borgnolo, Attilio Cantoni, Giuseppe Moioli, Romano Sgheiz e a timone Ivo Stefanoni, che si aggiudica il titolo battendo il G.S. Corazzieri e il C.S Marina Militare di Sabaudia. Alle regate è presente il Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi che premia i vincitori.

Il 24 agosto si svolgono a Macon i Campionati Europei e l'otto è così composto: Romano Sgheiz (dispari), Alberto Winkler (pari), Fulvio Balatti (pari) Ellero Borgnolo (dispari), Franco Trincavelli (dispari), Attilio Cantoni (pari), Giovanni Zucchi (pari), Giuseppe Moioli (dispari), tim. Ivo Stefanoni. Il risultato è alquanto deludente: quarti, dietro Russia, Cecoslovacchia e Germania Ovest, che vince il titolo distaccando di ben 10 secondi la Cecoslovacchia: è iniziata la cura di Karl Adam! E infatti, la Germania Ovest si aggiudica altri tre titoli mondiali, in due con, due senza e 4 con, e due argenti in singolo (Von Farsen) e 4 senza. L'unica medaglia per gli azzurri è l'argento del collaudatissimo 2 con dell'Armida composto da Renzo Ostino e Giovanni Anselmi, tim. Vincenzo Bruno.

E giungiamo all'anno olimpico, il 1960. Le regate si svolgeranno sul Lago Albano dove debutterà un innovativa sistemazione dei galleggianti che delimitano le corsie, progettato da Maurizio Clerici e Mario Peccia, che prese il nome "sistema Albano" e che meriterà un apposito articoletto, visto che, come il sistema Carcano, anche il sistema Albano è tuttora utilizzato per delimitare le corsie di regata.

Dopo i vari test preolimpici, vengono selezionati:

- il singolo affidato a Savino Rebek della Società Ginnastica Triestina, 6° classificato.
- il due senza affidato a Mario Petri, Paolo Mosetti della Società Ginnastica Triestina, eliminato alle semifinali.
- il due con della Canottieri Armida, composto da Renzo Ostino, ma a n. 2 non c'è più Giovanni Anselmi, sostituito improvvisamente quindici giorni prima delle regate da Gian Carlo Piretta, con al timone Vincenzo Bruno. Il due con giunge quinto e la maglia azzurra che Renzo Ostino indossò all'Olimpiade campeggia nel salone dell'Armida.
- il doppio affidato a Severino Lucini e Cesare Pestuggia della Società Canottieri Lario, eliminato ai recuperi.
- il 4 senza della Falck di Dongo con Renato Bosatta, Tullio Baraglia, Giuseppe Galante e Giancarlo Crosta, che conquistano l'Argento alle spalle degli Stati Uniti.
- il 4 con della Moto Guzzi, composto, secondo quanto risulta dagli atti ufficiali e riportato dalla stampa, da Fulvio Balatti, Romano Sgheiz Franco Trincavelli, Giovanni Zucchi, tim. Ivo Stefanoni; in realtà l'equipaggio ha una diversa formazione: capovoga Sgheiz, Balatti, Zucchi, Trincavelli, come sarà illustrato più sotto. Il 4 con si aggiudica la Medaglia di Bronzo, alle spalle della Francia, che in precedenza era stata sempre battuta, e della Germania.
- l'otto è affidato alla G.S. della Marina Militare con sede a Sabaudia ed è composto da Paolo Amorini, Vasco Cantarello, Giancarlo Casalini, Luigi Prato, Vincenzo Prima, Nazzareno Simonato, Luigi Spazio, Armido Torri, tim. Giuseppe Pira, e giunge 6°

Ma non dimentichiamo il Kayak, e la Canoa, all'epoca ancora sotto l'ombrello della F.I.C., che iniziava ad andare stretto ai kayakisti e ai canoisti:

- K1 m.1000 Cesare Zilioli del G.S. Fiamme Gialle, 9°.
- K2 m.1000 Lorenzo Cantarello e Antonio Rucco della Canottieri Padova, 9°.
- C1 m.1000 Danilo Tognon della Canottieri Padova, eliminato in semifinale.
- C2 m.1000 l'Italia si aggiudica la prima Medaglia d'Argento nella specialità con Aldo Dezi e Francesco La Macchia, canoisti della Marina Militare, come da questo cinegiornale:

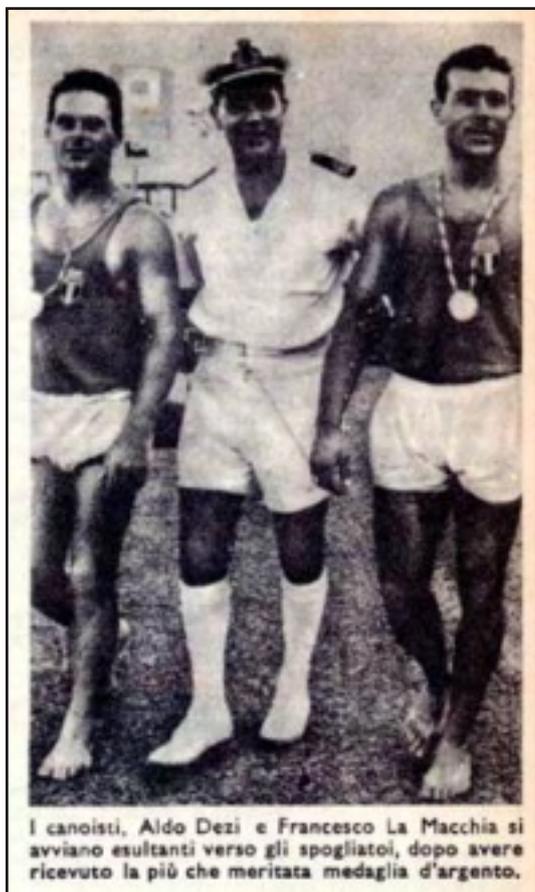
<https://www.raiplay.it/video/2020/06/1960-le-nostre-Olimpiadi---Il-punto-della-giornata-del-29081960-seconda-parte-b148899a-0634-42a3-b0fd-f4ecc0aa7ca1.html>

- K1 Staffetta 4x500 Cesare Zilioli, (G.S. Fiamme Gialle), Renato Ongari (Canottieri Mincio), Alberto Schiavi (G.S. Fiamme Gialle), Annibale Berton (Canottieri Bucintoro), eliminati in semifinale.
- K1 Femminile m 500 Alberta Zanardi della Canottieri Mincio, 7°.
- K2 Femminile m 500 Gabriella Gotta Ramusino (Polisportiva Verbano Libertas) e Luciana Guindani

(Canottieri Leonida Bissolati), 7°.

Giuseppe Moioli partecipa, questa volta come riserva, alla sua quarta Olimpiade.

E il sistema Carcano che aveva debuttato a Melbourne? Il quattro con della Guzzi continua nello schema introdotto sul 4 senza alla XVI Olimpiade. E il quattro senza della Falck? Eccolo nella **foto 1**



I canoisti, Aldo Dezi e Francesco La Macchia si avviano esultanti verso gli spogliatoi, dopo avere ricevuto la più che meritata medaglia d'argento.

Foto 1

Ma non basta! Questo filmato dell'Istituto Luce <https://www.youtube.com/watch?v=YNohtWVJ36E> riprende gli arrivi del 4 senza, doppio e otto, e chiaramente si vede che oltre al 4 senza della Falck, sia il vincitore 4 senza USA, che quello URSS, Medaglia di Bronzo, hanno adottato il sistema Carcano.

Ma ancora non basta: l'otto della Germania (per la prima volta unificata per concorrere alle gare olimpiche) ha vinto l'Oro adottando a centrobarca il sistema varato 4 anni prima. Quest'altro filmato <https://www.youtube.com/watch?v=z11JXKtdB3oci>

mostra una sintesi di quattro delle sette gare di canottaggio; l'arrivo del 4 con non è inserito, mentre sono inseriti alcuni fotogrammi della premiazione della Germania vincitrice e dell'Italia, terza. Al min. 1,27, vi è la consegna della medaglia di bronzo a Romano Sghezzi, dispari, che ha alle spalle, a pari, Fulvio Balatti; ne consegue che i vogatori sono così disposti: Sghezzi (capovoga), Balatti (pari), Zucchi (pari), Trincavelli, (dispari).

In definitiva, i risultati pubblicati delle gare olimpiche non rispettano la disposizione a bordo dei vogatori ed infatti, l'otto della M.M. è riportato, come il 4 con della Guzzi, secondo l'ordine alfabetico.

Conclusa la più bella Olimpiade, che ne sarà del sistema Carcano? Alle prossime puntate.

LE REGATE DI STRAULINO

Dalle ultime regate nella classe olimpica 5.5 metri S.I., che tante soddisfazioni ha dato a Straulino e ai colori italiani con un quarto posto all'Olimpiade di Tokio 1964 e il Mondiale di Napoli 1965, entriamo nell'era della vela d'altura nella quale il sodalizio Straulino-Spaccarelli Bulgari si accingono a raccogliere altre vittorie e titoli prestigiosi.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO *timoniere di Star e di Classi metriche*

Parte XV (1967-1968)

SERGIO PEPE

L'appuntamento più importante nel 1967 per Straulino è ad Acapulco, dove a ottobre si svolge la settimana preolimpica. Straulino si presenta con il collaudato *Grifone* (I-42 Ohlson, Svinevikens Båtvärv 1963) e ha a bordo due validissimi e sperimentati manovratori: Carlo Rolandi e Ferdinando Sanfelice di Monforte. Il risultato è prestigioso: secondi.

Alla fine di ottobre Straulino è ad Anzio per una singolare regata organizzata dal Direttore della rivista "Nautica" Vincenzo Zaccagnino: la sfida tra il nuovissimo Tempest e lo stagionatissimo Star.

Essi, l'IYRU ha in corso i test per designare quali classi olimpiche per l'Olimpiade del 1972 due barche a chiglia, con equipaggi rispettivamente di due e tre persone. Il Tempest e il Soling appaiono in prima posizione, a danno di Dragone e 5.5; la Classe Star non è in pensiero: l'Associazione I.Y.S.C.I.R.A. è molto forte, anche se lo Star perderà lo status olimpico per Montreal 1976 e, poi rientrare trionfalmente a Mosca 1980, ma sarà un effimero successo: altre Classi stanno bussando alla porta e, soprattutto, le reti televisive chiederanno regate acrobatiche e brevi.

Ad Anzio sono a disposizione quattro Tempest costruiti dalla C.I.M.A. Compagnia Imprese Marittime s.r.l., con sede a Roma alla Via Marianna Dionigi n. 11 e stabilimento ad Anagni. I quattro Tempest sono nuovi di zecca e, tra questi, I-9 "Bufera", in forza alla Se.Ve.Na., e I-10 "Carlotta" di proprietà di Pippo Dalla Vecchia, antesignano delle nuove Classi Olimpiche; infatti, quando nel 1968 il Soling sarà designato dall'I.Y.R.U., ai danni del 5.5, Classe Olimpica per Monaco 1972, Pippo Dalla Vecchia acquisterà dalla C.I.M.A. uno dei primi Soling I-4 "Surriente". Indubbiamente, Pippo Dalla Vecchia, sin da quando ha esordito sui Finn, è stato un aristocratico della vela: ha gareggiato solo su barche olimpiche, e con successo. *Foto: Anzio, 1967. Straulino sul "Tempest"* (foto *Archivio Rolandi*)



Torniamo ad Anzio. I timonieri dei Tempest sono Straulino, Carlo Rolandi, Pippo Dalla Vecchia, Franklyn K. Musto, sì, proprio lui, Medaglia di Argento negli F.D. a Tokio, velaio e produttore di abbigliamento nautico. A difendere la Classe Star sono Angelo Marino su *Fascination* (4989, Abeking & Rasmussen 1965), Sergio Capolino su *Caprice III* (4932, Old Greenwich 1965), Fabrizio Serena *Avoltore II* (5022, Old Greenwich 1966) e Giuseppe Capolino su *Furia II* (4626, Old Greenwich 1962). In una regata *Fascination* viene affidata a due minorenni: Carlo Campobasso, futuro timoniere Campione Italiano nella Classe Tempest a Bari nel 1971 su *Vesania* I-31 con Paolo Luise, e Gigi Rolandi, futuro Campione Italiano della stessa Classe a prua di Pippo Dalla Vecchia a Formia nel 1969 su *Don Carlos* I-50.

Le condizioni di vento ad Anzio non sono le ideali per mettere a confronto le due Classi: la prima prova si svolge con il vento da 4/5 metri al secondo, la seconda con uno-tre metri, condizioni nelle quali lo Star è insuperabile.

Le conclusioni di Vincenzo Zaccagnino: “*Il Tempest è una gran bella imbarcazione che avrà anche un momento di grande splendore con la designazione a classe olimpica; lo Star resta e resterà l’insostituibile formula uno delle gare veliche, uno scafo con alte qualità tecniche destinato ai timonieri migliori; Straulino, infine, è sempre Straulino su qualunque barca, su qualunque mezzo.*”

A novembre Straulino è a Nassau per partecipare al Campionato del Mondo della Classe 5.5 con Rolandi e Sanfelice, ed esordisce su una nuova barca commissionata dalla F.I.V., *Rabicano*, (I-55) disegnata da Einar Ohlson e costruita nel 1967 dal cantiere VelScaf di Dario Salata.

Come ci informa l’ing. Andrea Rossi nel benemerito “*I 5.5 metri di Stazza Internazionale - La storia e la flotta della Classe Italiana*”, Guido Tommasi Editore, 2017, anche il nome *Rabicano* è tratto dall’Orlando Furioso: è il nome del cavallo di Astolfo. Ancora una volta, la nuova barca delude, e Straulino consegue il 16° posto.



Nassau, 1967, Campionato del Mondo classe 5.50. L’equipaggio di Rabicano (I-55): da sin. Ferdinando Sanfelice, Carlo Rolandi, Agostino Straulino. (foto Archivio Rolandi)

L’anno olimpico inizia a Genova dal 10 al 17 marzo, con le tradizionali regate internazionali. Abbandonato, senza rimpianti, *Rabicano*, Straulino corre su *Manuela VII* (I-54, Britton Chance jr., Hermann Egger 1967) di Beppe Croce e trova il tenace avversario Giuseppe Zucchinetti, che con i fratelli Antonio e Domenico Carattino, corre su *Twins XIV* (I-49 Britton Chance jr., Hermann Egger 1966) di Max Oberti, ed ha la meglio. Tuttavia, in occasione della disputa della Coppa Caterina Pozzani, Straulino torna al timone di *Aquilante*, rimesso in stazza, e vince la coppa.

Con *Aquilante* Straulino partecipa, con Bruno Petronio e Massimo Minervini al Campionato Europeo che si svolge in Svizzera, sul lago di Neuchâtel dal 28 maggio al 1° giugno. Novarrez su Toucan (Z-99 Britton Chance jr., Baumann 1968) si aggiudica il titolo, mentre Straulino si classifica 13°, preceduto da Zucchinetti su *Twins XIV*, 5°, Beppe Croce su *Manuela VII*, 9° e Dario Salata su *Nuvola Bianca* (I-52 Salata, Velscaf 1967), 11°. Zucchinetti si sta mettendo sempre più in luce e il Campionato Italiano che si svolge a Marina di Carrara dal 25 al 30 giugno, scioglie ogni dubbio: Zucchinetti si aggiudica tutte le sei prove, mentre i risultati di Straulino con Minervini e Sanfelice su *Aquilante* sono: 2°, 3°, 3°, 3°, 2°, 5°.

Ad Acapulco andranno Zucchini e i fratelli Carattino, che concluderanno l'Olimpiade al 5° posto. Da ricordare, però, le due Medaglie di Bronzo degli Azzurri: Franco Cavallo e Camillo Gargano nella Classe Star su **Romance** (5023, Old Greenwich 1966) e Fabio Albarelli sul Finn: è la prima doppietta olimpica della Vela italiana. Dopo **Grifone**, Straulino non ha mai avuto a disposizione una barca competitiva, e in *Arma e vai!* così conclude: "La fortuna mi aveva voltato le spalle ed alla vigilia della mia settima Olimpiade rimasi a casa." Si conclude così la carriera del padrone del vento? Tutt'altro!

Come ha scritto Vincenzo Zaccagnino "Straulino è sempre Straulino su qualunque barca, su qualunque mezzo." E, infatti, nello stesso infausto anno olimpico, Straulino conquista a Kiel il terzo posto nella storica One Ton Cup con **Kerkyra II** (I-4807, S.&S., Abeking & Rasmussen 1968) di Marina Spaccarelli Bulgari. Il 16 agosto, sempre con **Kerkyra II** Straulino vince la regata Porto Cervo, Lavezzi, Porto Cervo, battendo **Vampa** (I-4801 Carcano, Donoratico 1968) di Giulio Cesare Carcano e Levantades (4564, S.&S., Carlini 1967) di Beppe Diano, e conquista così la Coppa Luigi Norsa.



Nel pozzetto di Kerkyra II si feteggia una vittoria.

Poi ci sarà la vittoria della One Ton Cup nel 1973 a Porto Cervo con **Ydra** (I- 5583 Carter, Abeking & Rasmussen 1972) di Marina Spaccarelli Bulgari, battendo d'un soffio il rivoluzionario **Ganbare** (US 37665) disegnato da Doug Peterson e costruito in lamellare da Carl Eichenlaub nel 1973. Ma questa è un'altra storia di Straulino, anzi un'altra cronologia. Quella di timoniere di Star e di Classi metriche si è arrestata alle soglie di Acapulco. Anzi, no. Al prossimo numero.

Postille

- Su Straulino alle prese con **Aquilante** e **Rabicano**, si veda Massimo Minervini "A Vela con il Comandante Straulino" pubblicato nel supplemento al n. 72 agosto 2018 di questa rivista.
- Il 6 marzo 2012 **ARDI**, già **KERKYRA II**, è stata donata al Circolo Nautico Versilia dalla sua armatrice Contessa Carol Minutoli Tegrini, in ricordo del consorte Conte Alessandro Minutoli Tegrini, per molti anni dirigente del C.N.V., ad un anno dalla sua scomparsa.
- Sull'istituzione della One Ton Cup si veda Franco Belloni e Gianni Magnano sul n. 108 agosto 2021 di questa rivista.
- Sulla vittoria di **Ydra** e gli altri successi d'altura di Straulino, si veda sempre Massimo Minervini, *imbarcato quale Ufficiale di rotta*, nel supplemento al n. 72 agosto 2018 di questa rivista.
- Su **Kerkyra**, **Ydra** e la stazza I.O.R. si veda Anna Maria Irace sul n. 5 gennaio 2013 di questa rivista.
- Su **Ydra** e **Ganbare** alla One Ton Cup si veda Luigi Audizio nel n. 82 giugno 2019 di questa rivista.
- Sulla base del progetto di **Ydra** fu realizzato dal cantiere greco Olympic Yacht il diffusissimo Carter 37.
- Su Dick Carter si veda l'autobiografia *Dick Carter Yacht Designer - L'età d'Oro delle regate d'Altura*, Giorgio Nada Editore 2019, recensito nel n. 83 luglio 2019 di questa rivista.

La Redazione del "Notiziario CSTN" rende omaggio al grande Gian Piero Galeazzi, con questa accurata ricerca che ricostruisce la sua vita di vogatore. . . per sempre e soprattutto.

Addio, Gian Piero! Sei stato la voce, anzi l'urlo dei vogatori del remo e della pagaia!

La redazione non può mancare di rendere omaggio a Gian Piero Galeazzi, non tanto e non solo perché è stato il noto giornalista sportivo, ma soprattutto perché è stato un tenace vogatore che, in più, è stato capace di trasmettere la sua passione e le sue emozioni nelle telecronache delle regate di canottaggio. Chi può dimenticarlo mentre accompagnava Carmine e Giuseppe Abbagnale con Giuseppe Di Capua verso l'Oro di Seul? Ecco come Aldo Grasso ha ricordato quella telecronaca su Il Corriere della Sera: *Già, l'emozione, quel sentimento che lui per primo aveva introdotto nelle telecronache quando aveva accompagnato nel 1988 i fratelli Abbagnale all'oro olimpico di Seul: «Rinviene la Germania dell'Est, ma la prua è italiana. È la prima a vincere». Un'emozione a briglia sciolta, da far tremare i televisori, da rendere epico uno sport che fino ad allora era vissuto un po' nell'ombra, un'emozione urlata con tutta la voce in corpo.*

Lo stesso è avvenuto a Sydney nel 2000, quando ha spinto verso l'Oro il K2 di Antonio Rossi e Beniamino Bonomi.

Ma da dove proveniva tutta quella veemente passione? Bisogna partire da molto lontano, dal 16 agosto 1931: a Parigi, lungo la Senna, due vogatori della storica Società Canottieri Pallanza, Rino Galeazzi, il papà di Gian Piero, e Vittorio Lucchini conquistano l'Argento ai Campionati Europei in due senza, battuti dall'Olanda. La medaglia d'Argento sarà bissata l'anno successivo all'europeo che si tenne a Bled il 4 settembre 1932. Rino Galeazzi continuò la sua carriera nel mondo del canottaggio, come allenatore prima del Circolo Canottieri Tevere Remo e poi del Circolo Canottieri Roma.

Nel 2014 Gian Piero ha scritto *"E andiamo a vincere"* ed. Limina per raccontare la storia dei fratelloni Abbagnale e a pag.20 troviamo: *"Io ho sempre considerato mio padre un mito, un esempio da seguire, anche per il suo doppio risultato di vicecampione d'Europa, desideravo non deluderlo mai perché sapevo che ne avrebbe sofferto."*

In un'intervista di Claudio Sabelli Fioretti, pubblicata su Sette del 22 aprile 2004, Gian Piero ricorda: *"Per cercare di curare un braccio che mi era rimasto bloccato dopo un incidente, mi fece fare canoa. E così divenni un fumarolo. Stavo sempre in riva al Tevere. Ho imparato anche a nuotare, nel Tevere."*

E, infatti, grazie a Vincenzo Palomba, amorevole custode della memoria del Canottaggio e della Canoa, possiamo pubblicare questa significativa foto, tratta dalla rivista *Il Canottaggio* del 1962 ([foto 1](#)).



Il 21-23 settembre 1962 a Castel Gandolfo si svolgono i Campionati Allievi, e Gian Piero partecipa a ben tre finali, dopo aver superato 2 batterie, classificandosi secondo nel KS1 Allievi II gruppo m 500, battuto da Alberto Mondini della Società Canottieri Mincio di Mantova, terzo nel KS1 Allievi I gruppo m 500, e nono su 19 concorrenti nei m 5000.

Come ha raccontato lo stesso Gian Piero a Claudio Sabelli Fioretti "poi passai al canottaggio perché ero troppo alto", e il 30 giugno 1963 è a Pallanza per il Campionato Allievi in singolo, dove giunge secondo, battuto da Luigi Rampini del Circolo Canottieri Esperia di Torino, campione in carica. Gian Piero già si è messo in luce, tanto da indossare la maglia Azzurra per il successivo Pentagonale Internazionale Giovanile che si svolge a Duisburg: Rampini correrà in singolo, Gian Piero sarà il capovoga del doppio con Bonifazi del Circolo Canottieri Tevere Remo, e si classificherà secondo. Ancora una volta, Vincenzo Palomba ci giunge in aiuto e possiamo pubblicare il resoconto da "Il Canottaggio" del 1963 (foto 2 e 3), con le tre vittorie italiane in due con, quattro senza e, soprattutto, nell'otto composto da vogatori del C.N. Posillipo, Y.C.C. Savoia, G.S.Moto Guzzi, C.C. Limite sull'Arno (Scippa, De Feo, Triboli, Lettera, Segalli, Antonini, Astone, Caliendo, tim. Stefanoni).



Foto 2.



Foto 3.

Sempre nel 1963, Gian Piero è in predicato per partecipare in doppio agli imminenti Giochi del Mediterraneo. Infatti, in un'intervista pubblicata su Stampa Sera del 26/27 agosto, il Commissario Tecnico della F.I.C. Pietro De Gregori afferma: "Vorrei fare un esperimento, ossia formare un equipaggio con Torri-Galeazzi. Galeazzi ha solo 17 anni, ma è fortissimo e voga molto bene. 'E maturo ormai per i più importanti impegni internazionali.'" Tuttavia, ai Giochi del Mediterraneo con Armido Torri della Canottieri Lecco, sarà a capovoga Stefano Martinoli, della Società Canottieri Varese, già Azzurro all'Olimpiade di Melbourne.

Il 14 luglio 1964 a Orbetello si svolge il Campionato Italiano Allievi, e Gian Piero debutta in doppio con Giuliano Spingardi, vincendo il titolo.

Domenica 2 agosto Gian Piero è a Zug per difendere nel singolo i nostri colori al Pentagonale Internazionale Giovanile, mentre Giorgi e Giuliano Spingardi corrono nel doppio. Risultato? Due vittorie, alle quali si aggiunge quella del 4 senza composto da Claudio Zanotta, Fontana, Pozzi, Pierangelo Conti Manzini della Canottieri Falck. Pierangelo Conti Manzini sarà Medaglia di Bronzo in 4 senza all'Olimpiade del 1968 a Città del Messico.

Il 1965 si apre con questa copertina e didascalia de "Il Canottaggio" (foto 4 e 5).



Foto 4.

LA COPERTINA

Galeazzi e Spingardi i promettenti scullers della C Roma, campioni allievi in singolo e doppio, si sono imposti nelle due imbarcazioni anche nel corso del Pentagonale 1964.

In agosto li vedremo a Castel Gandolfo impegnati ancora in quella che è la massima manifestazione del canottaggio giovanile europeo.

L'edizione 1965 dei Campionati Allievi si svolge il 13 giugno al Lago di Patria, e qui entra in scena una doppia collaborazione: Vincenzo Palomba sempre per i testi, in questo caso *Il Canottaggio* del 1965, e l'altrettanto benemerito Archivio Fotografico Riccardo Carbone per le foto. Nella **foto 6** il solitario arrivo (6'14''6, mentre il secondo, Roberto D'Aprèto della S.N. Canottieri Nettuno di Trieste impiega 6'23"). Nelle **foto 7 e 8** il Presidente del C.N. Posillipo Gaetano Cerbone consegna la Coppa della III Divisione dei Carabinieri Ogaden e la Coppa challenge messa in palio dalla F.I.C..

Foto 5.

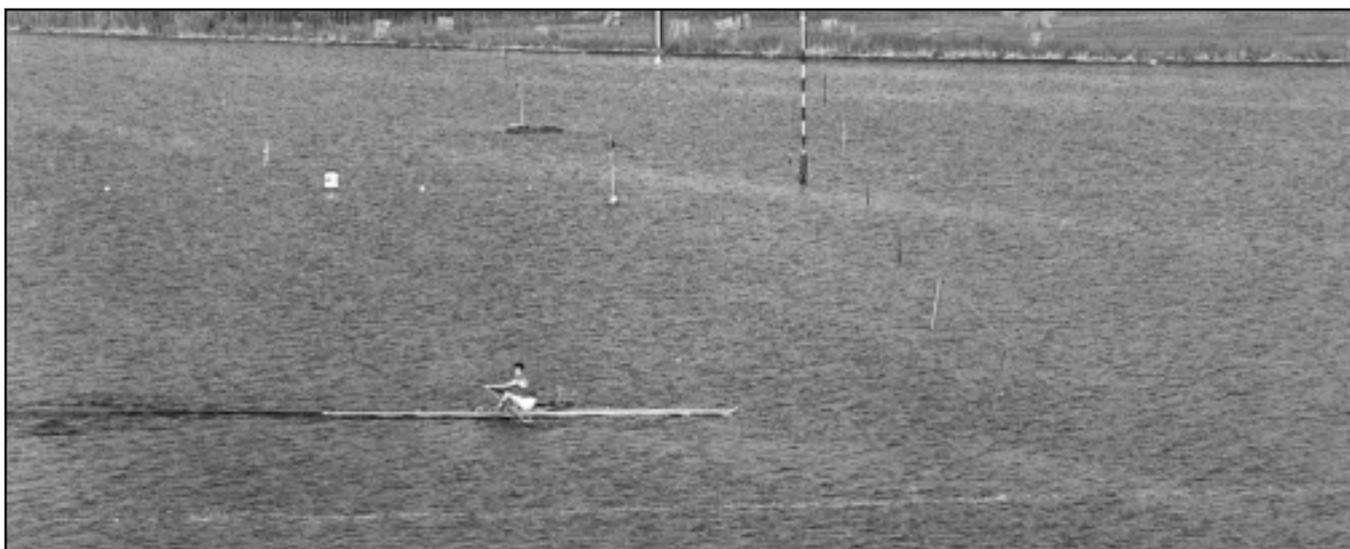


Foto 6.



Foto 7.



Foto 8.

Il titolo in doppio andrà a Mario Mazzone e Giuliano Spingardi (**foto 9**), e non deve meravigliare che Gian Piero

non abbia regatato anche in doppio: è stata una precisa scelta del Circolo Canottieri Roma che, come ci informa *Il Canottaggio*, ha lasciato libero il fortissimo Giampiero Galeazzi di dominare nel singolo e lo ha sostituito nel doppio con l'ottimo Mario Mazzone, un ragazzo sul calibro fisico di Giuliano Spingardi con il quale ha trovato subito una brillante intesa.



Foto 9.

Trascorso il 1965, Gian Piero lascia la categoria Allievi ed entra tra gli Juniores, ai quali, il luogo dei m 1500 spetta il più impegnativo percorso di m 2000 e, quindi, la possibilità di correre insieme ai Seniores. Il 12 giugno 1966 è a Sabaudia per le regate nazionali, e ha tra gli avversari Giuseppe Girone del Circolo Canottieri Esperia, campione senior nel 1965 in singolo e in doppio. Gian Piero giunge secondo dopo Girone, e precede Antonio Somma del G.S. Fiamme Gialle e Silvano Dambrosi del Circolo Marina Mercantile Nazario Sauro di Trieste, che nel 1964 aveva partecipato agli europei di Amsterdam.

Il 3 luglio 1966 all'Idroscalo di Milano si disputano i Campionati Juniores e Assoluti. Gian Piero, in singolo, vince agevolmente la batteria e nella finale si aggiudica il titolo Junior, mentre nella regata per il titolo Assoluto è battuto da Silvano Dambrosi. Così Paolo D'Aloja, più che benemerito Presidente della F.I.C. dal 1973 al 1984, anno della prematura scomparsa, commenta su *Il Canottaggio* il successo tra gli juniores: "Nel singolo nutrito di concorrenti, incontrastata affermazione del romano Galeazzi. La vittoria del tiberino, frutto di una seria preparazione e di uno stile piacevole e efficace, va ascritto a pieno merito del bravo allenatore-padre Rino Galeazzi."

I Campionati Assoluti del 1967 si svolgono il 2 luglio a Castel Gandolfo, e Gian Piero vince il titolo in singolo. *Il Corriere della Sera* del 3 luglio ci informa non solo che era presente il Capo dello Stato Giuseppe Saragat, in gioventù vogatore della Canottieri Armida, ma anche che "il successo del romano è stato contrastato dal finanziere Somma che lo ha tallonato senza dargli tregua per tutta la durata della corsa, disturbata come tutte le altre da un vento fastidioso contrario, senza tuttavia riuscire mai ad affiancarlo per la vittoria finale." Indubbiamente, in ogni telecronaca Gian Piero riviveva quei momenti, nei quali aveva dovuto dare tutto lo sforzo possibile, per allontanarsi da chi lo tallonava.

Il 25 agosto 1968, Galeazzi e Spingardi, chiamati nell'ambiente sportivo per la loro simbiosi Galeardi e Spingazzi, dopo essersi classificati terzi a Duisburg, si aggiudicano il titolo assoluto all'Idroscalo di Milano, e vengono premiati dal Segretario Generale del CONI dott. Marcello Garroni (**foto 10, tratta dal sito della FIC**).



Foto 9.

Il *Corriere della Sera* non ce ne vorrà, se pubblichiamo anche la recentissima intervista di Marco Bonarrigo a Giuliano Spingardi: *“Giampiero è la persona con cui ho diviso giorni, mesi e anni della mia gioventù. Io e Giampiero siamo nati a 15 giorni di distanza l’uno dall’altro - continua Spingardi - e abbiamo frequentato entrambi il Maffeo Pantaleoni al Flaminio, a due passi dalla Canottieri Roma, che era la nostra casa quando finivano le lezioni. Assieme in barca, sotto la guida di suo padre, cercavamo più che la forza, il ritmo musicale che serve: remavamo, correvamo, sollevavamo pesi senza nessuna paura di fare fatica. Giampiero era tanto esuberante e casinaro fuori dall’acqua quanto rigoroso quando si allenava e gareggiava. In coppia abbiamo vinto tantissimo, soprattutto titoli italiani, sia assoluti che juniores, assieme abbiamo incassato l’enorme delusione di essere esclusi - per logiche di palazzo - dai Giochi messicani del 1968, una ferita che ci portiamo ancora dentro e che lui ha raccontato nel suo libro. Giampiero ha fatto la differenza nel raccontare il canottaggio in televisione perché davanti al microfono era come se fosse in barca: stesso entusiasmo, stessa sofferenza, senza passione totale. Diciamocelo francamente: senza di lui degli Abbagnale oggi non si ricorderebbe nessuno.”* Giuliano Spingardi con efficacia ha descritto cosa c’era alle spalle delle appassionate telecronache, e che qui abbiamo cercato di ricostruire. Gian Piero ha dato tantissimo allo Sport, ma il mondo del remo e della pagaia gli deve altrettanto. La redazione e tutto il Centro Studi Tradizioni Nautiche manifestano un sentito cordoglio ai familiari e al Circolo Canottieri Roma, Collare d’Oro al Merito Sportivo anche per i successi di Gian Piero.

ERRATA CORRIGE

Ci è stato garbatamente fatto notare che sul numero precedente del Notiziario (n° 111 nov. 2021) siamo incorsi in due sviste, che per quanto involontarie, non ci fanno onore. Ma come sapete: "chi lavoro sbaglia" e per questo ringraziamo per la segnalazione, ci scusiamo e provvediamo.

1) Articolo "Il Porto di Bari" a pagina 2. La prima foto e relativa didascalia non sono appropriate. Abbiamo provveduto ad inserire la foto e la didascalia esatte sulla copia che potete scaricare dall'Archivio generale di tutti i Notiziari arretrati che si trovano sul sito www.cstn.it/NotiziarioCSTN/2021.

Foto e didascalia esatta: Rilievo delle mura della città di Bari. Visibile l'insenatura a SE utilizzata in origine come porto (1580 ca). Incisione acquerellata. B.N.NA.



2) Articolo "Franco Cavallo, timoniere olimpionico" a pagina 37. Questa volta, per aver saltato la parte finale dell'articolo non possiamo fare altro che riportare qui di seguito la parte mancante, invitando gli interessati che stampano la rivista, ad aggiungerla materialmente al suo posto:

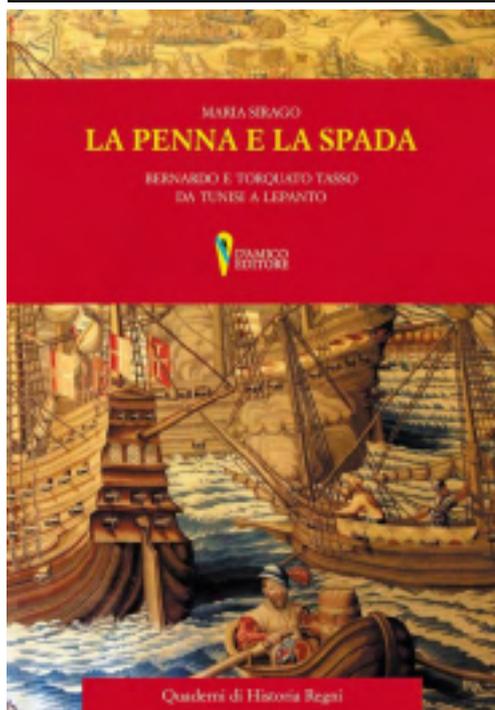
In realtà con il professionismo spinto la vela ha fatto grossi progressi. La preparazione marinara e di navigazione è andata molto avanti. I grandi timonieri di oggi, come Russel Coutts, De Angelis ecc, hanno una preparazione tecnica e pratica completa, vastissima, ma la vela che ho fatto io senz'altro meno completa era però strettamente specialistica basata su un solo tipo di barca da regata, lo "Star": Essa era basata su una massima concentrazione per la messa a punto dello scafo, massima concentrazione sul modo di far camminare lo scafo e tecnica di regata su di un percorso limitato. La tecnica di regata noi la abbiamo appresa facendo regate, perdendo e vincendo, facendo prove e riprove indubbiamente con minori conoscenze tecniche. Ora queste tecniche sono catalogate, le conoscono tutti anche quelli che vedono la televisione e non capiscono nulla di vela, ma ancora i grandi timonieri che si esibiscono in televisione contravvengono a queste regole elementari sperando di trovare qualcosa di nuovo, di inventare ma poi perdono inesorabilmente.

Intendo dire che ora essendo il campo di conoscenza molto più vasto, facendo i timonieri regate di crociera, e regate di triangolo, c'è dispersione di energie ed una specializzazione meno efficace su di un tipo di scafo, anche se la preparazione generica è molto più avanzata dei miei tempi."

Nel 1968 a Livorno, con Gargano, è Campione Italiano di STAR; Trionfa alle selezioni della classe STAR per le Olimpiadi del Messico e, ad Acapulco nonostante che nell'ultima regata avesse rotto il boma, per un soffio cede la medaglia di argento all'equipaggio della Norvegia e conquista la Medaglia di Bronzo. *(foto in basso il podio di Acapulco)* Ritiratosi dal mondo agonistico nel 1971 alterna lunghe veleggiate sulla barca **BIANCA**, un 47 piedi Jeanneau dell'amico Ennio Magri, a lunghe passeggiate, quando in vacanza si reca a Rivisondoli, in bicicletta o a piedi.

A settembre del 2014 partecipa ad una regata organizzata dal suo circolo "ITALIA", nella quale concorrevano vecchi bravi velisti tra cui Picchio Milone, Roberto Perrone Capano, Giampiero Martuscelli, Fabio Marulli, Maurizio Pavesi, Aurelio dalla Vecchia, Roberto Mottola di Amato, in equipaggio con le giovani leve del Circolo. Ebbene Franco Cavallo, in barca con Fabio Caldeo, dall'alto dei suoi quasi 82 anni, si aggiudica una delle due gare in programma.





LA PENNA E LA SPADA

di **MARIA SIRAGO**, D'Amico Franco Editore, 2021, pag. 156, € 12.

Ricensire un libro prodotto dalle sapienti mani della professoressa Maria Sirago è sempre un dono, stavolta però con il suo ultimo lavoro sul grande laboratorio storico-culturale che si produsse in Europa nel corso del Cinquecento è davvero un prezioso regalo. *La penna e la spada. Bernardo e Torquato Tasso da Tunisi a Lepanto* è con molta probabilità uno dei libretti più personali della studiosa di storia marittima, esso si propone come un ottimo saggio che capitolo dopo capitolo ad esplorare le principali vicende storiche e letterarie di questo secolo così particolare.

Nel primo capitolo ad esempio viene inquadrato perfettamente il contesto storico del XVI secolo con un focus particolare sulle vicende belliche che attraversarono il Mediterraneo, dando grande importanza alle due battaglie più importanti, quella di Tunisi nel 1535 e quella di Lepanto del 1571 dove la cristianità, che poteva vantare la protezione del Regno di Spagna trionfò sul mondo musulmano. Sfogliando le pagine comprendiamo quanto difficile dovesse essere vivere e scrivere in un secolo ed in un territorio che era entrato in

uno stato di “guerra permanente”. Altro importante tema è sicuramente quello legato al conflitto che si combatté a Lepanto nel 1571, dove lo stesso Miguel de Cervantes, lo storico autore del primo grande romanzo moderno *El ingenioso Don Quijote de la Mancia* (1605) partecipò trionfando nelle schiere cristiane. L'autore spagnolo fu ferito durante lo scontro alla mano sinistra e dovette essere ricoverato a Messina per alcuni mesi dove abbozzò qualche schizzo del suo futuro capolavoro; la perdita della mano sinistra gli valse il soprannome “el monco de Lepanto”; d'altra parte non possiamo dimenticare che nelle pagine finali della seconda parte del *Don Quijote* (1615) Don Chisciotte e Sancho arrivano fino alle porte di Barcellona dove i due assistono ad una battaglia navale contro i Turchi e la risonanza storica qui è chiara. Anche per Torquato Tasso, l'autore della *Liberata* (1581) la battaglia combattuta a Lepanto è importante perché fa da sfondo al suo capolavoro e scrive dei sonetti in onore di Don Giovanni D'Austria, fratello di Filippo II e comandante guida della cristianità a Lepanto. Capitolo davvero speciale e profondamente interessante è sicuramente quello dedicato al mecenatismo femminile che si diffuse nel Vice regno di Napoli (Napoli, Ischia, Amalfi e Fondi), dove queste nobildonne oltre ad essere grandi volti del mecenatismo di corte in parte furono anche poetesse. Ottimo esempio è Vittoria Colonna che fu intima amica di Michelangelo Buonarroti e Pietro Bembo, con i quali si scambiava poesie e consigli preziosi. Maria De Cardona invece fu principessa di Avellino, chiamata da Garcilaso de la Vega “la decima moradora (musa)”, il poeta spagnolo infatti si innamorò di lei e della città di Napoli, in un famoso sonetto chiedeva di raggiungere una situazione di pace sperando di tornare presto alla sua amata Napoli “...de aquí iremos a ver la sirena”.

Ma con tutta probabilità il capitolo che segna il cuore di questo piccolo è quello dedicato all'affascinante figura del poeta-soldato, già approfondita dal professore Tobia Toscano. Questi intellettuali cinquecenteschi sono poeti cortigiani che affiancavano i loro signori non più solo come segretari, servendoli con la penna ma anche in guerra, servendoli stavolta con la spada. Bernardo Tasso ad esempio accompagna Alfonso d'Avalos a Tunisi nel '35 e qui conosce Garcilaso de la Vega. Luigi Tansillo scrive un' *Ode della galera*, dove ammette il suo timore per i turchi e per le pulci che infestavano le navi.

Calvino in *Perché leggere i classici* (1991) dice che un classico è “un libro che ancora non ha finito di dire ciò che ha da dire”. Capiamo così che questi maestri della letteratura europea rappresentano un patrimonio davvero prezioso con il quale ancora riusciamo e perché no, dobbiamo lavorare ed approfondire. E se ci riflettiamo il tema scelto dalla studiosa calza davvero a pennello con l'anniversario dei 450 anni della battaglia di Lepanto (1571-2021).

Il saggio riesce inoltre ad essere un miscuglio completo della vita della sua autrice: riesce infatti a conciliare, ed a far dialogare tra di loro il suo mestiere di professoressa di letteratura italiana e latina al liceo classico di Napoli Jacopo Sannazzaro, la sua ricerca nel corso della storia dell'età moderna e soprattutto la sua immensa e coinvolgente passione per il mare.

(**Mario Rastrelli - ottobre 2021**)