



Notiziario CSTN

MAGGIO 2023
N° 129



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 XII - N° 129

NOTIZIARIO ON-LINE

maggio 2023

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|-------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Navi Museo | pag. 23 |
| • Il porto di Bisceglie | pag. 2 | • One ton Cup 1980 | pag. 27 |
| • Le Metriche di Attilio..... | pag. 6 | • Storia del canottaggio..... | pag. 32 |
| • L'altra metà del cielo..... | pag. 14 | • Libri in vetrina..... | pag. 38 |
| • Grandi armatori della Vela d'Altura..... | pag. 20 | • Quarta di copertina | pag. 39 |

EDITORIALE

Dall'inizio del corrente anno si è intrapresa un'attività interna volta al miglioramento delle riproduzioni delle immagini dei volumi della Lega Navale .

Questo lavoro era già stato avviato, diversi anni fa, con l'intenzione, poi accantonata, di raccogliere in documenti in formato pdf sia per rendere disponibili sul web le annate della rivista sia per evitare di maneggiare gli originali che l'uso continuo inevitabilmente deteriora.

Attualmente, per rendere più efficace l'attività di editing delle immagini si è sviluppato un programma informatico ad hoc per il quale ci si è avvalsi delle competenze di alcuni volontari che, due volte a settimana, contribuiscono alla crescita del servizio offerto dal Centro Studi. Mentre prosegue tale compito inerente la Rivista della LNI (presso il sito del Centro sono disponibili i numeri degli anni dal 1897 al 1902), si vorrebbe mettere in cantiere la digitalizzazione di vecchi testi disponibili presso la biblioteca, sempre allo scopo di rendere fruibile parte del patrimonio della LNI, secondo le modalità previste dalle norme legislative. Per fare ciò non si può ricorrere alle attrezzature fotografiche usate in passato ormai obsolete e soprattutto non adatte a fare l'ulteriore salto di qualità consistente nel ricorrere al riconoscimento ottico dei caratteri, un valore aggiunto che darebbe la possibilità ai ricercatori di svolgere al meglio le loro attività di studio.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto in copertina: "Questa bella immagine ci dà l'idea di un tempo passato e ci ricorda che: chi coltiva il passato raccoglie il presente e nutre il futuro".

Hanno collaborato: *Franco Aramini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Francesco Gandolfi, Gianni Magnano, Giuseppe Peluso, Sergio Pepe, Roberto Perrone Capano, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

RITAGLI DI STORIA

A "furor di popolo", al contrario di quanto annunciato sul n° 127 di marzo, torna Antonio Formicola con due supplementi sulla storia dei Porti borbonici del Regno delle Due Sicilie. Tra i tanti commenti ricevuti sul lavoro di Antonio, il più autorevole e competente resta quello dell'Ammiraglio Giuseppe Angrisano, già direttore dell'Istituto Idrografico della M.M.: "mi piacerebbe conoscere Antonio Formicola che sta facendo un lavoro straordinario di ricerca sui Porti . . . se pubblicate un libro ne compro subito un paio di copie! ".



Sono soddisfazioni che condividiamo con l'amico Antonio.

Porti e approdi del Regno delle Due Sicilie

IL PORTO DI BISCEGLIE

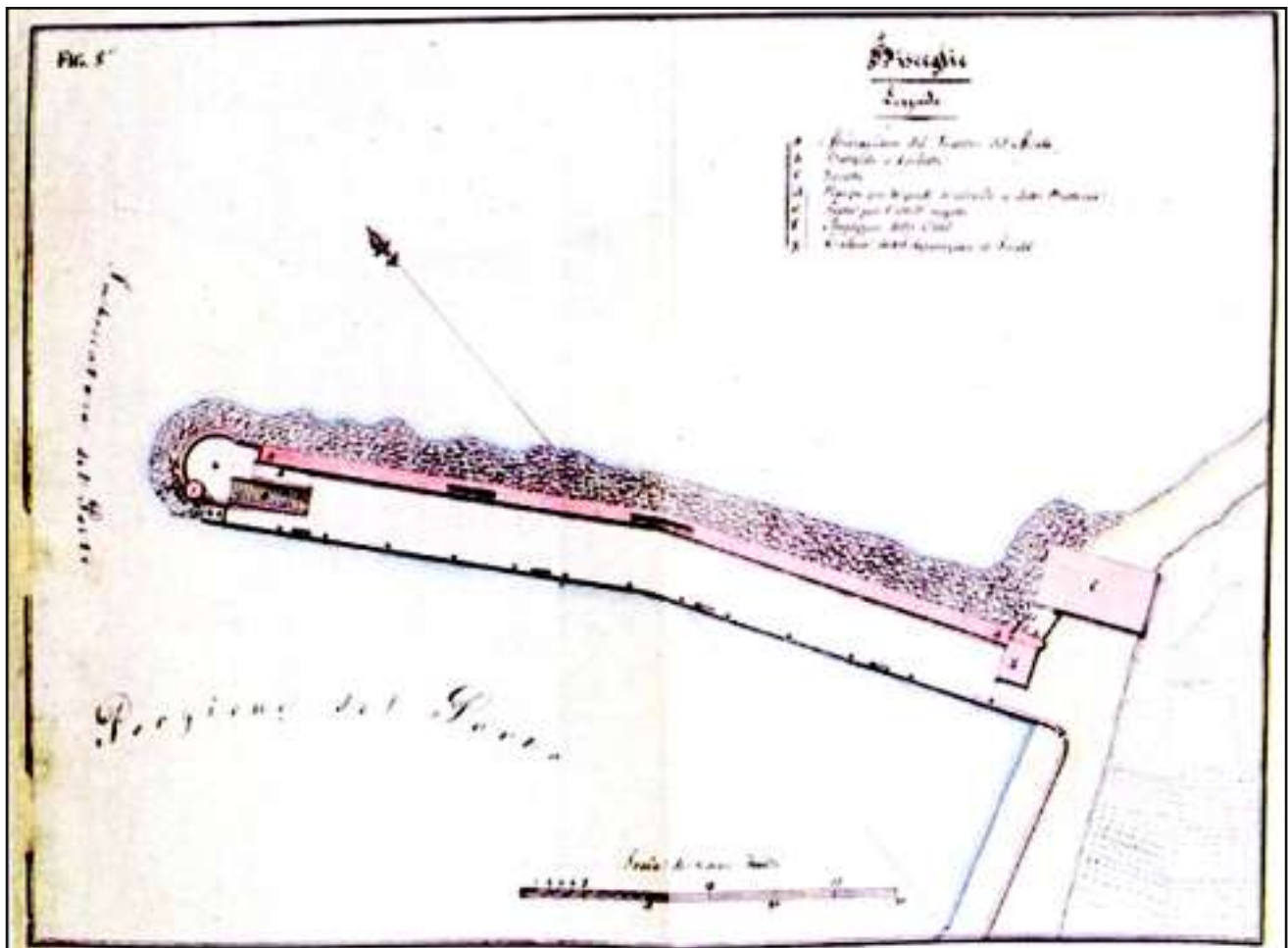
ANTONIO FORMICOLA

Il porto di Bisceglie ha antiche origini e nei secoli passati fu sempre utilizzato per la sosta dei navigli mercantili e militari e quale rifugio delle imbarcazioni durante le mareggiate provenienti da Nord. Con l'arrivo degli spagnoli fu costruita una piccola piazzaforte, realizzata tra il 1535 ed il 1545, che ebbe due porte di accesso: una verso terra e una verso il mare (Porta della Marina). Su quest'ultimo versante, in corrispondenza del bastione di San Martino, all'epoca fu eseguito un allineamento della costa proteggendola, poi, con alcune scogliere.

Nella seconda metà del XVII secolo il porto di Bisceglie presentava ancora l'antica morfologia costituita da un'ansa con all'interno un grosso scoglio naturale (Isoletta) che oltre a dividere in due zone l'ambito del porto aveva anche funzione di riparo in occasione di mareggiate. Durante il regno di Carlo di Borbone, l'interesse del governo fu rivolto essenzialmente ai porti 'granari' della Puglia che provvedevano all'approvvigionamento della capitale. Bisceglie faceva parte dei quattro porti della Terra di Bari le cui comunità avevano fatto richiesta, al nuovo Sovrano, della possibilità di avere un efficiente porto per sviluppare al meglio le attività commerciali. Pertanto, come già sappiamo, fu inviato sulla costa pugliese l'ingegnere idraulico Giovanni Bompiede per stendere una relazione sulle condizioni dei porti già esistenti e per progettare dei nuovi.



Mura e bacino portuale di "Bisceglia" in una pianta vicereale del 1570 ca. Al centro del porto lo scoglio denominato "isoletta". Napoli, Biblioteca Nazionale.



Pianta del molo del porto di Bisceglie progettato dall'ing. G. Bompiede e costruito nel decennio 1751-61. Napoli, Biblioteca Nazionale.



Veduta dell'ambito del porto di Bisceglie con numerosi bastimenti mercantili attraccati (1790 ca). J.F. Hackert, olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

Il Bompiede si fermò anche a Bisceglie redigendo il progetto di un molo. I lavori di costruzione del porto di Bisceglie iniziarono nel 1751 ma più di una volta furono funestati dal mare in tempesta. La costruzione del molo foraneo (detto poi “molo vecchio”) fu completata nel 1761 con una spesa di circa centomila Ducati. (1) La nuova struttura, partendo dalla spiaggia sita ad Est della città, presentava al centro un leggero gomito e si protendeva nel mare, in direzione Nord, per circa 150 mt. La sistemazione delle banchine interne avvenne poi gradualmente; cosa che fece proseguire i lavori per un altro decennio.

All’inizio del XIX secolo il porto di Bisceglie presentava un costante interrimento causato non solo dalle correnti litorali ma anche da due canali cittadini che sfociando all’interno dell’ambito portuale vi trascinavano enormi quantità di fango. Nel 1809 il direttore del Corpo Ponti e Strade diede l’incarico di risolvere i problemi di questo porto all’architetto Giuseppe Gimma. (2) Costui dopo un attento sopralluogo stabilì che il molo esistente era una protezione insufficiente, all’ambito del porto, da venti e correnti settentrionali e di conseguenza progettò la realizzazione di un nuovo molo. Questa infrastruttura doveva essere radicata sulla costa, a ponente della città, e dopo un leggero gomito andava a protendersi nel mare, verso levante, per circa cinquecento palmi napoletani (132 mt.). (3) In effetti questa struttura, che si opponeva all’imboccatura



Pianta generale del porto di Bisceglie come si presentava nel 1808. Napoli, Biblioteca Nazionale.

dell’esistente porto, doveva essere una barriera atta a bloccare le correnti portatrici di acque torbide provenienti da N-NE. Purtroppo di questo progetto non se ne poté constatare l’efficacia poichè dopo la seconda restaurazione borbonica il progetto del Gimma fu accantonato.

Nel 1824, in base alla nuova classificazione dei porti, l’approdo di Bisceglie fu considerato porto di 4a classe e per questa categoria la norma prevedeva che tutte le spese di ripristino delle strutture portuali fossero state a carico del rispettivo comune. Inoltre con la nuova legge doganale Bisceglie rientrò in quei porti a cui era fatto divieto di esportare generi soggetti a dazi. Queste norme colpirono molto incisivamente l’economia della città. Mancando al Comune le risorse economiche per provvedere alle riparazioni più urgenti alcuni padroni di barche e altri proprietari di Bisceglie proposero di assoggettarsi volontariamente ad una tassa mensile da prelevare dai loro guadagni. Ma la Deputazione provinciale, per evitare ingerenze, che avrebbero potuto portare pregiudizi in fase di esecuzione delle opere, respinse l’offerta; di conseguenza tutto continuò ad andare in rovina.

In una relazione della metà degli anni trenta il porto di Bisceglie veniva così descritto: “è formato da un seno che s’interna 150 passi e che è difeso a Levante con un molo, il quale si dilunga nel mare da Ostro-Scirocco a Maestro-Tramontana, e piegando verso la spiaggia occidentale del porto medesimo, viene a formare l’ingresso largo 70. Il miglior sito è dietro il molo, dove ancora i venti della traversia non sogliono cagionare alcun danno; quivi ogni sorta di trabaccolo può raccogliersi. Vi si sospenderanno i cavi a motivo del fondo sparso di sassi. All’imboccatura si trovano 15 piedi d’acqua e questa va decrescendo adentro, tantochè presso la città non ne sono più che due piedi; nel mezzo emerge un faro, che serve a stendervi i cavi. Bisceglia ha magazzini per le derrate del suo territorio, il quale abbonda d’olio, di carrubbe e di mandorle...” (4).

All'inizio della seconda metà del XIX secolo il porto di Bisceglie, come gli altri piccoli porti adriatici di Polignano, Mola e Giovinazzo, era mancante di sufficienti difese, sufficienti fondali e di opere di approdo: "... vi è appena il fondo per le polacche dietro il molo isolato, ma i legni da 200 in 300 tonnellate devono prendere il carico all'ancora". Nel 1857 in mancanza di un progetto generale di ripristino si provvede al restauro delle banchine interne, per una spesa complessiva di D.ti 1.145,45, e alla sistemazione di un faro a luce fissa, di 5° ordine, sulla testata del molo" (5). Nient'altro, risulta, si facesse per migliorare questo porto fino alla caduta del Regno borbonico. Dopo il 1861 il governo italiano fissò nella proporzione del 50% della spesa, il concorso dello Stato per la costruzione delle opere di sistemazione del porto di Bisceglie.

Pianta generale del porto di Bisceglie con il nuovo molo progettato dall'architetto G. Gimma nel 1809. Napoli, Biblioteca Nazionale.



NOTE

- 1) A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina*, vol. 201 bis, inc. 116.
- 2) A.S.NA., *Ponti e Strade*, II serie, fascio 47, fs. 20
- 3) Cfr.: G. Gimma, *Pianta e descriz. del Porto di Bisceglia*, Napoli, Biblioteca Naz., Sez. Piante e Disegni, B 5c, 17.
- 4) A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina*, vol. 201 bis, inc. 116.
- 5) Cfr.: *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, fascicolo CXX, luglio 1857, pag. 121.



L'immagine riprende il porto di Bisceglie come si presentava all'inizio del Ventesimo secolo; sulla destra il cosiddetto "Molo vecchio". Collezione A. Formicola.

Gianni Magnano non dorme certo sugli allori e tira fuori da quel 'pozzo senza fine' costituito dalle sue competenze, dalla sua documentazione e dal suo ricco archivio di foto d'epoca altre preziose notizie che vanno a colmare la storia dello yachting italiano sempre troppo poco descritto. Il Notiziario che ha tra le sue missioni quella di raccogliere e diffondere le origini del diporto nautico sia agonistico che di svago, ha il privilegio di pubblicare in esclusiva gli articoli dell'amico Gianni.



Le Metriche di Attilio

L'epoca d'oro delle costruzioni del cantiere genovese specialista

nelle Classi Metriche

GIANNI MAGNANO

Con l'istituzione nel 1907 delle Classi Metriche e la fine della stazza a tonnellaggio, vi fu una autentica rivoluzione nel modo della vela.

Tutti i principali trofei in palio vennero adeguati ai nuovi standard, i progettisti si dovettero adattare alle nuove disposizioni.

Il nuovo sistema di calcolo della stazza si basava su un'unica formula per tutte le classi, unica eccezione per gli yacht di lunghezza superiore ai 23 metri.

Naturalmente alla prima formula, vennero fatte delle correzioni nel tempo per migliorarne l'efficienza, si passò quindi alla seconda edizione nel 1919 e in fine alla terza nel 1933.

I costruttori si adeguarono all'evoluzione degli scafi che teneva anche conto delle migliorie sopravvenute con l'adozione graduale dell'armamento bermudiano che soppiantò quello aurico.

In Italia la stazza metrica si sviluppò prevalentemente nei classi 6 e 8 metri mentre per le classi superiori vi furono soltanto sporadiche costruzioni.

I cantieri che per primi diedero un forte impulso a queste barche furono i cantieri liguri, Costaguta a Voltri, i Baglietto a Varazze e i Beltrami a Vernazzola.

A partire dal 1909 Attilio Costaguta (1877/1942) realizzò molti scafi per queste classi fino alla Seconda Guerra Mondiale.

Di seguito l'elenco completo delle più significative realizzazioni del cantiere voltrese corredate, ove possibile, di immagini d'epoca.



Foto di Attilio Costaguta.

ELENCO COMPLETO DELLE PIÙ SIGNIFICATIVE REALIZZAZIONI DEL CANTIERE COSTAGUTA

<i>Anno</i>	<i>Nome barca</i>	<i>Armatore/i</i>	<i>N° vel.</i>	<i>classe</i>
1909	<i>Cesarina</i>	Barral		6 metri
1910	<i>Ondina</i>	Franco Tosi		8 metri
1910	<i>Vampa</i>	M.se Conelli de Prosperi e Ferrero		6 metri
1910	<i>Vestale</i>	M.se Franco del Pozzo		6 metri
1911	<i>Lotus Blanc</i>	Società Des Regates De Monaco		6 metri
1911	<i>Sirdhana</i>	Conte Carlo A. Conelli de Prosperi		8 metri
1912	<i>Naias</i>	Mr. Primavachi		6 metri
1912	<i>Hidalla</i>	Uhl Ramon		6 metri
1913	<i>Syrtica</i>	Serra e Badaracco		8 metri
1913	<i>Oceana</i>	Aldo Crespi		6 metri
1925	<i>Antinea</i>	Filippo Tassara	I-29	6 metri
1925	<i>Venilia</i>	Filippo Tassara	I-33	6 metri
1925	<i>Liala /Catina IV</i>	Filippo Tassara	I-1	6 metri
1925	<i>Genaria</i>	Filippo Tassara	I-35	6 metri
1925	<i>Astrea</i>	Raffaele Gandolfo	I-3	8 metri
1925	<i>Gabbiana</i>	Ernesto Fazio	I-5	8 metri
1926	<i>Balilla</i>	Davide Costaguta	I-37	6 metri
1926	<i>Miranda</i>	Carlo Ciampi	I-40	6 metri
1926	<i>Etra</i>	Raffaele Gandolfo	I-7	8 metri
1926	<i>Clara</i>	Carlo Nasi	I-9	8 metri
1928	<i>Licea</i>	Benedetto Bruzzo	I-12	8 metri
1929	<i>Delphis</i>	Davide Costaguta	I-14	8 metri
1933	<i>Orietta</i>	Giuseppe della Gherardesca	I-15	8 metri
1935	<i>Aria</i>	Benedetto Bruzzo	I.17	8 metri
1936	<i>Miranda II</i>	Carlo Ciampi	I-56	6 metri
1936	<i>Italia</i>	R. Federazione Italiana Vela	I-20	8 metri
1938	<i>Miranda III</i>	Carlo Ciampi	I-21	8 metri
1939	<i>Vega III</i>	Regia Accademia Navale Italiana	I-56	6 metri
1940	<i>Dalme</i>	Costaguta/Postiglione - Napoli	I-23	8 metri



Targa del Cantiere ATTILIO COSTAGUTA per l'8 metri "Italia"



Foto 1 - il 6 metri "Cesarina" nel recinto del cantiere nel 1909 pronta per il varo, di proprietà del Signor Barrel di Monaco, questo yacht vinse molte regate in Costa Azzurra, tra le quali la Coppa Club Nautique de Nice nel 1909 e 1910.



Foto 2 -1910 "Vampa" in regata in Francia...



Foto 3 - il 6 metri "Lotus Blanc" durante le prove di navigazione dopo il varo nel 1911 a Voltri al timone Raimondo Panario attezzista, velaio e timoniere del Cantiere. La barca partecipò alla Coppa Club Nautique de Nice nel 1913-14-21.



Foto 4 - L'8 metri "Sirdhana" del Conte Carlo Alberto Conelli de Prosperi qui a Sanremo durante le regate della Coppa Italia che vinse nel 1912 contro lo Yacht francese "Anemone IV".



Foto 5 - L'otto metri "Syrtyca" Ugo Serra e Cesare Badaracco.



Foto 8 - "Astrea" di Raffaele Gandolfo di Sampierdarena varata a Voltri da Costaguta nel 1925.



Foto 8 bis - L'armatore Raffaele Gandolfo di Sampierdarena. Foto 9 "Astrea" e "Gabbiana".



Foto 10 - L'Otto metri "Licea" di Benedetto Bruzzo il nome fu dato per celebrare il diploma appena conseguito. La Barca partecipò a molte edizioni della Coppa del Mediterraneo che vinse nel 1934.



Foto 11 - Il Conte Benedetto Bruzzo a Portofino, con le sue barche vinse per 3 volte la Coppa Caterina Pozzani



Foto 12 - l'8 metri "Orietta" al momento del varo sulla spiaggia di Voltri. Vinse la Coppa del Tirreno e la coppa Caterina Pozzani nel 1934.



Foto 13 - Varo a Voltri del 6 metri "Miranda" di Carlo Ciampi.



Foto 15 - "Italia" in navigazione nella Baia di Kiel durante i giochi olimpici del 1936 dove vinse la medaglia d'oro nella classe 8 metri.



Foto 16 - l'8 metri "Miranda" di Carlo Ciampi, varato a Voltri a Marzo del '38, fù l'ultimo otto metri varato da Costaguta prima del secondo Conflitto Mondiale.

DONNE ALLA RISCOSSA

"Le donne ce la fanno sempre. Hanno risorse straordinarie che permettono di superare anche i momenti più difficili". Questo titolo sulla copertina di un libro esposto in libreria si addice perfettamente per invogliare alla lettura del seguente intricante articolo che Franco Maria Puddu ha inviato al Notiziario. Se qualcuno ha dubbi provi ad immaginare di dover affrontare una delle piratesse che ci presenta l'autore.



L'ALTRA METÀ DEL CIELO

Anche se spesso relegato in casa a svolgere i lavori domestici, con determinazione nei secoli il gentil sesso ha saputo conquistare il suo posto nella società. Ma in passato alcune sue rappresentanti hanno preso una singolare scorciatoia per raggiungere l'emancipazione: le piratesse

di FRANCO MARIA PUDDU

Un antico proverbio cinese dice che "Le donne sostengono l'altra metà del cielo", ed è vero, perché sappiamo tutti che sin dai tempi più antichi queste creature apparentemente fragili, ma senza le quali la civiltà umana non avrebbe avuto ragione di esistere, hanno sempre saputo coniugare i compiti che venivano loro riconosciuti (e imposti) con quelli che invece si ritenevano congeniali al "sesso forte", senza però perdere mai niente della loro maggiore dote: la femminilità.

Purtroppo, però, anche se per i greci erano le discendenti della dea Estia e per i romani le domine del focolare, salvo rare eccezioni, come fra gli etruschi nella cui società avevano una posizione quasi paritaria a quella dell'uomo, hanno dovuto sempre vivere all'ombra del maschio.

Anche se sin dai tempi più antichi a oggi sono sempre state loro quelle che, con discrezione e senza evidenziarsi sulla scena, sono state gli assi portanti di famiglie, clan e società. Ma ne sono esistite anche altre che, non gradendo la sottomissione imposta dagli uomini, hanno reagito passando alla storia per le loro capacità e la loro determinazione.

Donne fuori del comune

Parliamo, per esempio, delle amazzoni (che non furono una leggenda ma una realtà testimoniata anche da Giulio Cesare), della regina Baodicea, che guidò i britanni nella rivolta antiromana, di Aisha, la vedova di Maometto che condusse le sue truppe in battaglia come pure fecero Matilde di Canossa, Orietta Doria e la cinese Hua Mulan che combatté contro gli unni, o Giovanna d'Arco che non ha bisogno di essere presentata, e Tomoe Gozen, l'*onna bugeisha* (donna guerriera) cantata nella letteratura epica giapponese; e tante altre.

Ma se la storia è fatta da episodi o personaggi che emergono, la vita di tutti i giorni è meno individualista e non è composta solo da eroi o eroine, ma dai popoli, nei quali le donne seppero ricoprire con capacità i loro ruoli e, anche se in maniera meno eclatante, entrare anch'esse a far parte di quella storia che è a noi tanto cara, quella del mare, con le sue leggende e tradizioni, e anche in questo campo seppero ben figurare. Ovunque nel mondo.

Come sappiamo nella storia della civiltà il mare ha sempre avuto un posto predominante. Tanto è vero che, prima ancora di inventare la ruota, lavorare i metalli o domare il cavallo, l'uomo imparò a navigare. Galleggiando sull'acqua, dolce o salata che fosse, aggrappato prima a un tronco alla deriva, poi su una rudimentale piroga, quindi su una zattera e infine su una nave.

Naturalmente le attività che si svolgevano in questo ambito erano totalmente appannaggio degli uomini, e visto quale era la vita dell'epoca non avrebbe potuto essere altrimenti.

I secoli passarono e la situazione non cambiava: l'uomo andava per mare e la donna rimaneva ad attenderlo al focolare. Anche quando si svilupparono i commerci, prima locali, poi regionali, quindi da una sponda all'altra dei mari e, infine, da un continente all'altro, le cose rimasero immutate dalle navi a remi dei fenici ai galeoni degli spagnoli: io vado e tu aspetti.

D'altronde per una donna imbarcare sarebbe stata una cosa che andava oltre la più sfrenata fantascienza, e

bisognerà arrivare al diciottesimo secolo perché, ma solo in casi speciali e rarissimi, qualche moglie avesse la possibilità di seguire il marito, e solo su qualche vascello da guerra, anche se non abbiamo idea di quale improbabile vita potesse vivere una coppia in quella condizione.

Le “capitane” di bordo

Nella seconda metà dell’ottocento, tuttavia, qualche moglie potrà seguire il marito comandante di una nave mercantile, adesso a vapore, poi verso la fine del secolo qualcuna imbarcò anche sulle baleniere e infine, con l’avvento delle navi in ferro, la coppia composta dal capitano e dalla sua consorte non fu più una rarità sulle navi da carico. Il resto non è più storia ma cronaca.

In tutti i casi, la donna a bordo era sempre e comunque un’appendice del suo uomo e non altro che viveva rintanata nel suo alloggio; anche se nel tempo si venne a creare una sorta di circolo delle mogli di bordo che, quando le navi dei rispettivi mariti si incrociavano, dopo aver stabilito una breve sosta si incontravano per prendere il tè insieme nella cabina di una o dell’altra.

Ma già diversi decenni prima si erano create situazioni, anche queste anomale, nelle quali le donne non solo imbarcavano, ma si comportavano come gli uomini bevendo, ciccando, salendo a riva per governare le vele e combattendo alla pari: le piratesse.

Bisogna subito dire che non furono molte, anche se possiamo nutrire il dubbio che siano state più di quanto si sappia perché in fin dei conti noi conosciamo solo la vita di quelle che per qualche motivo emersero e divennero famose.

Va anche detto che imbarcavano sempre en travesti, ossia spacciandosi per uomini almeno fino a che le situazioni lo consentivano loro. Cosa che non doveva essere troppo difficile, perché qualche virago non sarà certo mancata, mentre l’aspetto un poco efebico, dei lineamenti delicati o la voce squillante non erano un problema, perché nelle Marine sia da guerra che mercantili di allora, si imbarcavano marinai giovanissimi, i dodici o tredicenni non erano affatto eccezioni e le voci da “caponcelli” a bordo si sprecavano.



Anne Bonny fu un vero terremoto in gonnella (anche se con i pantaloni) che esordì la sua carriera di pirata innamorandosi di un marinaio e, dopo essere stata diseredata dal padre che non tollerava questa unione, fuggì di casa dopo aver dato fuoco alla sua piantagione.

E come capacità queste piratesse più note non solo costituirono degli esempi di spicco, ma in alcuni casi bagnarono decisamente il naso ai rappresentanti del sesso forte.

Specifichiamo una cosa: almeno in Europa le notizie che abbiamo su di loro sono certamente veritiere, come si può riscontrare da altre fonti, dalle usanze dei tempi e dalle cronache, ma sono principalmente costituite dagli scritti di un fantomatico “captain” Charles Johnson, la cui vita è avvolta nel mistero, che con la sua “Storia generale dei pirati” pubblicata a Londra nel 1724, fu il biografo ufficialmente riconosciuto della pirateria.

Sembrerebbe che Charles Johnson sia lo pseudonimo di Daniel Defoe, lo scrittore reso celebre dal romanzo “Robinson Crusoe” ma anche, questo è meno noto, dalla sua abilità di falsificare documenti storici, ma quello che si può evincere dalle sue parole è che Johnson (o Defoe?) era un profondo conoscitore di costumi e usanze marinaresche, di tecniche e storie navali e delle cronache della pirateria, per cui è d’obbligo accettarlo nel ruolo che la storia gli ha ritagliato.

Che poi fosse inglese è cosa d’obbligo: i tempi del Mare Nostrum e di Navigare necesse est erano oramai sprofondata nell’oblio del tempo: adesso, e così sarebbe stato per due secoli, imperava “Britannia rules the waves”, l’Inghilterra domina le onde.

Peggio di Thelma & Louise

Dunque, la prima delle gentili dame delle quali ci occuperemo si



Mary Read non fu un tipo più moderato; nella stampa un episodio della sua vita: decise di assalire un pirata che aveva sfidato il suo amato Calico Jack e, dopo aver già ferito l'uomo, gli mostrò che era una donna prima di finirlo.

spoglie: Mary Read.

Mary era nata a Plymouth, che allora si chiamava Playmouth, nel 1685 (lo sappiamo dagli atti del processo che subirà), aveva quindi almeno una decina di anni più di Anne, ma le due andarono subito d'accordo tanto che, può capitare, Calico Jack consenziente anzi auspicante, misero su un bel menage a trois che durò fino alla loro cattura, anzi, come vedremo, anche oltre.

Infatti l'indemoniato terzetto pirateggiò a lungo nei Caraibi, ma commise un errore: arrembò una nave governativa e la Corona non gradì questa attenzione. Per cui mandò una nave da guerra in caccia dei tre scalmanati che furono trovati, catturati e portati a Santiago de la Vega, in Giamaica, dove il 28 novembre comparvero davanti a una corte inglese, più che altro un proforma perché la condanna non poteva essere che il patibolo.

Ma ci fu una sorpresa perché Anne e Mary confessarono al giudice di essere incinte, entrambe del buon Jack ma sorvoliamo questo particolare, e la legge britannica non ammetteva che una donna in stato interessante venisse giustiziata: per loro la condanna venne sospesa mentre il povero Jack si avviò mestamente al patibolo.

chiamava Anne Bonny, e sappiamo che nacque in Irlanda, a cavallo del 1700, ma si trasferì giovanissima in America, nel South Carolina, con il padre, del quale era figlia illegittima, e la sua compagna.

La sua adolescenza, pur in una vita agiata, fu movimentata da un carattere scontroso e ribelle. Innamoratasi di un marinaio in odore di pirateria venne diseredata e lei incendiò la piantagione del padre e fuggì con il suo amore alle Bahamas, dove conobbe un vero pirata, John Rackham, detto "Calico Jack" per via del calicò con la quale amava abbigliarsi, per il quale abbandonò il compagno.

Quando Calico riuscì ad armare una propria nave la imbarcò come secondo e a bordo divenne esperta nel maneggiare le pistole e il cutlass, la corta sciabola da arrembaggio in uso allora nelle Marine.

A bordo vestiva abiti femminili, ma alle prime avvisaglie di scontro indossava stivali, calzoni e giubba e si preparava all'abbordaggio, nel quale era nota a tutta la ciurma per coraggio e temerarietà.

Proprio dopo la cattura di una nave Anne scorse fra l'equipaggio un marinaio che il suo acuto occhio femminile le fece apparire strano. Era infatti un'altra donna sotto mentite



In questa galleria al femminile facciamo un'eccezione mostrando una stampa di John Rackham, in arte Calico Jack, un pirata non decisamente di fama; sembra che una delle sue due amate prima che lo impiccassero lo insultò rimproverandolo di non aver saputo combattere con coraggio.

Mary fu sfortunata perché l'8 aprile del 1721 morì in prigione, non si sa se per una febbre tropicale, per le complicanze del parto o forse per entrambe le cose, mentre riguardo ad Anne l'attendibile Oxford Dictionary of



A Westporth House, nella contea di Mayo, luogo di complotti e trame antibritanniche, sorge questa statua dedicata a Grace O'Malley, celebre piratessa tuttora venerata come una delle precorritrici della lotta irlandese per l'indipendenza dall'Inghilterra.

National Biography riporta: "...suo padre la riscattò dalla prigionia e la riportò a Charles Town, South Carolina, dove partorì il secondo figlio di Rackham. Il 21 dicembre 1721 sposò un locale, Joseph Burleigh, a cui diede quindici figli. Morì in South Carolina, come donna rispettata, all'età di ottanta anni, il 22 aprile 1782". A volte il crimine paga.

Regine e naviganti

Diversa sarà la storia di Grace O'Malley, in gaelico Gráinne Ní Mháille, nata a Umhaill nel 1530, figlia di un potente capo clan irlandese la cui gente praticava la pesca, il commercio e, a tempo perso, la pirateria, attività adorata dagli irlandesi quando potevano intraprenderla a danno degli inglesi.

Grace si sposò ma, appena ventenne, rimase vedova, e allora prese il comando della flotta paterna, con la quale iniziò ad arrembare i mercantili di passaggio e a far scorrerie contro i porti controllati da altri clan o dagli inglesi, e in questa attività ebbe tanto successo da essere soprannominata "La regina del Mare di Connemara". Venne però catturata dagli inglesi che la imprigionarono, ma era pur sempre la figlia di un grande capo clan e nel settembre del 1553 ottenne un colloquio con la regina Elisabetta I. Il colloquio si svolse in latino perché Elisabetta I non conosceva l'irlandese, e Grace O'Malley non parlava inglese.

Portò comunque ad un accordo che pose termine alla sua attività di pirata, accordo che Grace rispettò fino alla morte, avvenuta nel 1603. Ma in Irlanda ancora oggi è ricordata come un'eroina della lotta contro la dominazione inglese.

Non tutte le donne che intrapresero questa strada erano regine o comunque persone che partivano da un certo livello, come essere la donna di un pirata, magari piccolo ma già affermato.

Ci furono persone più comuni come Hannah Snell, nata a Worcester nell'aprile del 1723, che sposò un marinaio olandese che però l'abbandonò poco dopo. Infuriata partì alla sua vana ricerca e alla fine nel 1747 si arruolò in Marina celando sempre la sua vera identità. Dopo tre anni di imbarco, nel quale prese parte, in India, a uno dei tanti assedi navali che colpirono la città di Pondicherry; mentre tornava a Londra con la sua nave i suoi compagni scoprirono che era una donna ma, avendola conosciuta in tutti quegli anni, la rispettarono.

Hannah Snell dopo aver invano rincorso il marinaio che aveva sposato e che poi si era eclissato dopo il matrimonio si arruolò, anch'essa in travesti nella Royal Navy e combatté anche nell'assedio navale della famosa piazzaforte indiana di Pondicherry.



Si ritirò a Wapping, dove aprì un pub di nome The Female Warrior (La donna guerriera), poi nel 1759 si sposò ed ebbe due figli. Nel 1772 si risposò trasferendosi nelle Midlands dove morì nel febbraio del 1792.

Anche la carriera di Marie Anne Talbot ebbe molti punti comuni con quelle delle sue “colleghe”. Era nata nel 1778, figlia illegittima di un Lord, cosa più comune di quanto non si creda in quei tempi dove chi poteva “saltava la cavallina” quando, come e con chi voleva; ebbe sin da ragazza attitudini piuttosto maschili, e si arruolò nell’Esercito ma qui si innamorò di un commilitone, e con lui abbandonò la carriera delle armi per trasferirsi a Santo Domingo.

Dopo varie traversie però lo abbandonò e si arruolò nell’equipaggio di una nave francese. Allora, sia nella vita civile che in quella militare, non si iniziava una carriera che sarebbe durata una vita, ma ci si arruolava su una nave o, altrimenti, si stipulava un contratto della durata di una campagna militare.

Marie Anne, dopo che la sua nave, nel 1793, venne catturata dagli inglesi della HMS Brunswick, entrò a far parte del suo organico dove servì come domestico del comandante. L’anno seguente però, durante uno scontro con il vascello francese Le Vengeur venne ferita seriamente e fu ricoverata nell’ospedale militare di Haslar, nello Hampshire, ma riuscì a cavarsela, anche se la sua salute rimase compromessa. Dopo aver lavorato come domestica per un editore londinese, che scrisse e pubblicò la biografia della sua vita avventurosa, si ritirò nello Shropshire dove morì, a 34 anni, nel 1808.

Avremmo poi Mary Anne Arnold, il miglior marinaio della nave sulla quale rimase imbarcata a lungo come la definì il suo capitano, e Marianne Rebecca Johnson, che prestò servizio per quattro anni sulla carboniera Mayflower senza essere scoperta. Tutto sommato, pur se in tono minore, anche la loro fu una ribellione, forse inconscia ma certo coraggiosa, alle regole di una società impossibile per quanto era bigotta e conformista.



La stampa ritrae Mary Anne Talbot (conosciuta anche come John Taylor come è indicato sotto il nome) che iniziò la sua carriera nell’esercito per poi arruolarsi su una nave francese e, dopo che questa venne catturata, nella Royal Navy.

La top della classifica

Questa posizione però, spetta di diritto a una risoluta donna non europea, ma cinese, passata alla storia come Cheng I Sao. In realtà si chiamava Ching Shih ma divenne più conosciuta con l’altro nome; nata nel 1775 nella provincia di Canton, più alta della media delle cinesi si dice fosse bellissima e iniziò a lavorare in un bordello galleggiante. Era tanto bella che un temibile bandito, Zheng Yi, le chiese di sposarlo, e lei accettò purché condividessero i proventi della sua attività e il comando dei suoi uomini. Era l’inizio di una carriera incredibile.

Iniziarono a saccheggiare i villaggi della costa, al punto che l’esercito imperiale raccomandava ai contadini di bruciare i villaggi e fuggire. Ma fu uno sbaglio perché i due banditi

Ed ecco in questa stampa i lineamenti di Cheng I Sao che sembra sia stata una donna di rara bellezza, e che, nella pirateria mondiale, è stata colei che ha avuto ai suoi ordini la più grande forza sia di uomini che di navi (ben sei flotte) della storia.



decisero allora di diventare pirati, colpendo la navigazione mercantile con una flotta di 200 navi che in sei anni crebbe fino a contarne 1.500 tra grandi e piccole.

Ma nel 1807 Zheng Yi morì e Cheng I Sao, comprendendo che nonostante fosse la moglie di un temuto pirata era pur sempre una donna sola, sposò Chang Pao, figlio adottivo del defunto marito, nominandolo suo secondo, mentre lei si sarebbe occupata di accordi commerciali e alleanze.

Una soluzione che contentò tutti tanto che le navi di Cheng I Sao, che battevano una bandiera rossa, arrivarono ad operare dalla Corea alla Malesia mentre lei, all'apice del potere, arrivò a guidare 70.000 uomini e circa 2.000 imbarcazioni divise in sei flotte.

Il tutto governando con una disciplina ferrea ma molto più democratica di quanto si possa credere, inoltre estremamente protettiva nei confronti delle donne. Fra le varie regole sappiamo che del bottino razzato ai pirati toccavano i due decimi del valore, mentre il resto era bene comune. Le donne belle erano vendute, ma se un pirata ne comprava una doveva trattarla come una moglie, e l'infedeltà e i maltrattamenti erano puniti con la morte. Chi danneggiava i contadini che pagavano i tributi a Cheng I Sao era giustiziato, e la punizione era immediata.

Fino a che l'Imperatore, Jiaqing, non potendo sopportare questo stato di cose inviò l'armata imperiale ad annientare la flotta pirata, ma questa, invece di fuggire, la affrontò e questa, ancor prima della battaglia, perse 63 navi, che si erano unite a una delle flotte di Cheng I Sao.

Allora venne chiesto aiuto agli inglesi e ai portoghesi che trafficavano in zona perché si unissero alla lotta contro i pirati, ma non servì a niente e dopo due anni la situazione era tale che il Governo imperiale decise di offrirle un'amnistia purché abbandonasse la pirateria.

E lei nel 1810 si presentò alla sede del Governo, a Canton, per discutere i termini dell'indulto, a patto che non riguardasse solo lei, ma tutta la sua flotta, prendere o lasciare. E la richiesta fu accettata.

Così Cheng I Sao, mai sconfitta sul mare, si salvò e con lei tutti i suoi equipaggi. A quel punto si fermò a Canton dove, gestendo un bordello e una casa di scommesse, visse placidamente fino al 1844.

Nella sua lunga e intensa vita aveva comandato tanti uomini e tante navi, su un territorio così immenso che, al suo confronto, il grande Francis Drake, il terribile Edward Teach detto Barbanera o lo spietato Turgut Reis detto Dragut, sembrano bagnini di Riccione che bordeggiavano la spiaggia con i loro sandalini.



... ma la bandiera dei pirati è unica per i maschi e per le femmine!

GRANDI ARMATORI DELLA VELA D'ALTURA

Un grande cognome, uno storico marchio nel campo dell'industria automobilista, ma anche un brillante armatore e timoniere nel mondo della vela d'altura italiana: è Gianni Lancia (1924-2014), che grazie all'amico "Toti" Gandolfi ed alla sua rubrica "Grandi armatori della vela" il Notiziario ha il piacere di ricordare a quanti dei nostri lettori non hanno avuto l'opportunità di conoscerlo.



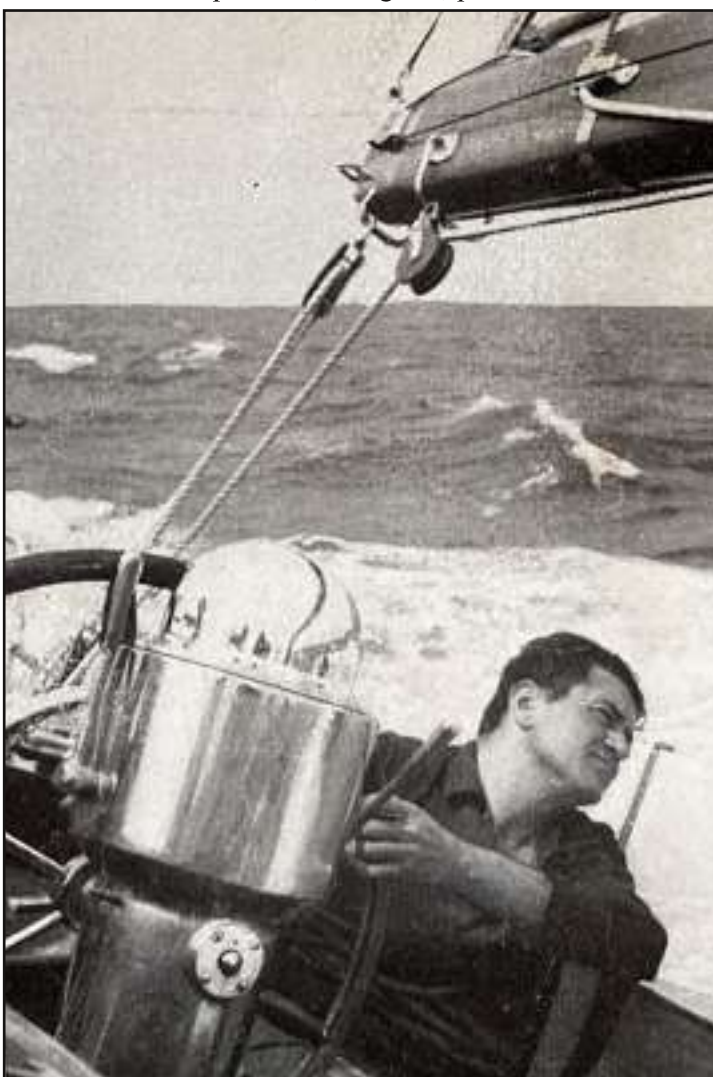
GIANNI LANCIA di FRANCESCO TOTI GANDOLFI

Giovanni Lancia, per tutta la vita Gianni, nacque a Fobello il 16 novembre 1924; Fobello era il paese natale del padre Vincenzo, che trasferitosi con la famiglia di origine a Torino era stato collaudatore e grande pilota della Fiat per fondare poi la Casa automobilistica che porta ancora il nome di famiglia.

Vincenzo Lancia mancò all'improvviso nel 1937, dopo che sotto la sua guida la Lancia aveva prodotto modelli che saranno per sempre ai livelli più alti della storia dell'automobile: la Lambda, prima vettura di produzione a scocca portante e con la sospensione anteriore a ruote anteriori indipendenti, l'Augusta, prima al mondo con la carrozzeria portante, senza che fosse quindi necessario un telaio che aggiungeva peso e di conseguenza, a parità di motorizzazione, minori prestazioni e meno efficienti tenuta di strada e frenatura, l'Aprilia, prima vettura di serie con le sospensioni anteriori e posteriori indipendenti, una scocca leggerissima ed al contempo molto rigida, tutte caratteristiche tali da renderla talmente performante, nonostante il progetto fosse stato per una berlina per famiglie benestanti, da dominare per una quindicina d'anni le competizioni su strada.

Laureatosi in Ingegneria all'Università di Pisa a 24 anni Gianni Lancia divenne Direttore Generale dell'azienda di famiglia, promuovendo quasi subito la progettazione e l'avvio della produzione dell'Aurelia, che continuò la tradizione innovativa della Casa, essendo la prima auto al mondo con un motore 6 cilindri a V in grado di funzionare regolarmente.

Non molto dopo il lancio dell'Aurelia, che oltre alla berlina ebbe presto la versione coupé e non molto tempo dopo anche quella scoperta, destinata a una fama imperitura anche per il ruolo importantissimo avuto nel film "Il Sorpasso" di Dino Risi, l'Ingegnere Lancia ebbe l'intuizione che gli elevati costi di produzione delle sofisticatissime auto della sua azienda non



Gianni Lancia al timone di "Xingu"

avrebbero consentito alla Casa di restare con soddisfacenti risultati economici nel settore delle berline e delle Gran Turismo di classe medio-alta e pensò di orientare la produzione verso i livelli prestazionali più alti; le Gran Turismo più esclusive, all'epoca prodotte praticamente solo dalla Ferrari in Italia e dalla Jaguar in Inghilterra, richiedevano per essere commercializzate a prezzi elevati ed in numeri comunque remunerativi di essere supportate da un'attiva partecipazione di successo alle competizioni ed in quest'ottica è quanto mai verosimile che spinse la realizzazione prima delle Lancia Sport (D20, D 23, D 24 e D25) e poi della Formula 1,

la D 50, all'epoca la più innovativa e potenzialmente la più performante monoposto della massima categoria. Queste iniziative non riscontrarono consensi unanimi in azienda e anche all'interno della famiglia, nonostante il suo passato di pilota, e che pilota, Vincenzo Lancia non aveva mai voluto impegnare nelle competizioni la Casa da lui fondata, con solo qualche blanda eccezione all'epoca della Lambda, soprattutto nella 1000 Miglia, sicché c'era chi non si era reso conto che i tempi erano cambiati e che principi validi negli anni venti potevano non essere più tali trent'anni dopo.

Nel 1955, dopo un esordio non fortunato al Gran Premio di Argentina, la monoposto Lancia inanellò due successi in altrettante gare non valide per il Campionato del Mondo, il Gran Premio di Torino e il Gran Premio di Napoli. La prova successiva fu il Gran Premio di Montecarlo, questo valido per il Campionato del Mondo e di conseguenza con presenti tutte le Case concorrenti. Dopo l'iniziale prevalenza delle Mercedes di Fangio e di Stirling Moss Alberto Ascari, prima guida della Lancia, passò in testa per il ritiro di Moss, del quale non era al corrente in quanto gli sarebbe stato comunicato al primo passaggio davanti ai box; questo non ci fu, alla chicane Ascari che continuava a "tirare" pensando di dover raggiungere Moss, arrivò lungo e finì nel porto con la vettura. La settimana dopo, per superare lo shock da uscita di strada, contraddicendo tutti i comportamenti scaramantici che per lui erano una regola assoluta, chiese ad Eugenio Castellotti di prestargli la Ferrari Sport



che stava provando a Monza; non è mai stato definitivamente chiarito cosa successe, la dinamica dell'incidente fa pensare all'improvviso bloccaggio del differenziale, resta il fatto che dopo la morte di Ascari l'Ingegnere Lancia non si oppose più alla decisione di cedere l'azienda, che venne rilevata dal Gruppo Pesenti.

Da allora la sua vita si divise tra il Brasile, dove possedeva un'importante azienda agricola, l'Italia e la Costa Azzurra; praticò la vela con passione, prima in Classe Star e poi in altura, ottenendo lusinghieri risultati: con il *Lys*, disegno e costruzione Sangermani, alla Giraglia vinse la I Classe RORC nel 1960, dopo il 4° posto del 1958 e il 5° del 1959. Nel 1961, varato lo *Xingu*, un grande sloop di 20 metri e mezzo, sempre disegnato e costruito da Cesare Sangermani, fu 1° in tempo reale, con il record di 30 ore 51' e 45" (avrebbe resistito 5 anni) e 3° della I Classe in compensato. Nel 1963, l'anno della sua ultima partecipazione, quanto meno al timone di una barca di sua proprietà, fu con *Xingu* ancora primo in reale ma in tempo compensato fu sopravanzato da altre quattro barche, tutti yawl, che all'epoca la formula di stazza RORC favoriva nettamente.

Gianni Lancia è mancato a Torino alla fine di giugno del 2014, nemmeno 5 mesi prima del novantesimo compleanno; riposa nella tomba di famiglia a Fobello.

Gianni Lancia saldatore. 11 giugno 1953: una delle quattro D 20 iscritte dalla Lancia alla 24 Ore di Le Mans necessita di una saldatura; il non ancora trentenne Direttore Generale, tolta la giacca ma non la cravatta, provvede a quanto necessario.

Nonostante l'impegno anche ai massimo livelli e l'eccellenza dei piloti schierati (Gonzales-Biondetti, Manzon-Chiron, Taruffi-Maglioli e Bonetto-Valenzano) l'avventura non fu fortunata, nessuna delle quattro portò a termine la gara, vinta dalla Jaguar C Type di Tony Rolt e Duncan Hamilton.



XINGU (sopra) e LYS in una immagine moderna.



Precisazione. In merito all'articolo su Max Boris pubblicato sul Notiziario CSTN n° 128 di aprile 2023, pag. n°15:

Max Boris è mancato nel 2005 ed il libro di cui è autore: *“Al tempo del fascismo e della guerra - Racconto della vita mia e altri”* è stato pubblicato postumo nel 2006, curato dal prof. Simone Neri Serneri, edizione Polistampa.

NAVI MUSEO

Quando abbiamo chiesto a Franco Aramini di aprire una rubrica sulle "Navi Museo" sparsi per il mondo eravamo certi di aver centrato un argomento poco noto e mai globalmente trattato. Già con la prima puntata (Notiziario CSTN n°126 feb.2023 p. 11) il successo con il quale è stato accolto dai nostri lettori si è delineato in tutta la sua portata. Andiamo dunque avanti e la storia di queste navi sparse in tutto il mondo sarà lunga e certamente sempre interessante.

IL GUARDACOSTE CORAZZATO HUASCAR

di FRANCO ARAMINI

John Ericsson, nato nel 1803, era un bravo inventore svedese che fra i suoi progetti ne aveva uno che per lui era diventato una idea fissa: realizzare una nave corazzata, bassissima sul pelo dell'acqua, propulsa a vapore e armata con una torre girevole, pure corazzata, per l'artiglieria, e nel 1853, in occasione della guerra di Crimea, tentò di convincere l'Imperatore francese, Napoleone III, a finanziare il suo progetto. Ma invano.

E lui, convinto com'era della bontà della sua idea, attese l'occasione successiva, ossia la Guerra Civile americana del 1861, per proporre al Congresso degli Stati Uniti il progetto di una nave che avrebbe potuto contrastare le navi corazzate che la Confederazione sudista stava realizzando.

L'argomento fece presa e questa volta ebbe successo: il **Monitor** da lui progettato, nella battaglia navale di Hampton Road, dimostrò la sua validità, e come conseguenza i migliori cantieri navali di allora presero in considerazione l'idea di poterne, su ordinazione, realizzare a loro volta.

In quegli anni il Perù, grande Paese dell'America meridionale, era in conflitto con la Spagna, suo ex colonizzatore, per il possesso di alcune isole, ed il Governo peruviano, per potenziare la sua Marina decise di ordinare una di queste navi ad un Cantiere britannico, assieme a due piccole corazzate costiere, **Atahualpa** e **Indipendencia**, che commissionò invece agli *Alexander Swift & Company* di Cincinnati negli Stati Uniti.



Lo "Huascar" ormeggiato davanti al pontile del Comando Navale di Talcahuano

La nave, battezzata **Huascar** dal nome di un imperatore Inca, non era uguale al **Monitor**, e non assomigliava neanche agli arieti corazzati, allora piuttosto in voga ma destinati a cadere ben presto nel dimenticatoio. Era una piccola unità corazzata interamente in ferro, con un bordo libero più alto di quello del **Monitor** e poche sovrastrutture: un piccolo castello prodiero, la torre dell'artiglieria, la plancia, il fumaiolo e un castelletto poppiero. In combattimento ogni apertura veniva schermata con piastre di ferro da cinque centimetri.

Era, ad essere sinceri, un poco un terno al Lotto, perché era la prima ad essere realizzata con queste caratteristiche e di conseguenza l'esperienza di navigazione, specie di altura, con questa imbarcazione, era totalmente teorica; ma quando, fra lo scetticismo di molti, lo **Huascar** affrontò la lunga traversata oceanica che in otto mesi la portò dagli scali britannici al Perù passando per il difficilissimo Stretto di Magellano, la nave dimostrò di possedere doti marinare più che soddisfacenti.

La storia

Nella sua lunga carriera lo **Huascar** avrà più occasioni di dimostrare le sue capacità. Nella guerra civile peruviana nel maggio del 1877 prese parte alla battaglia di Pacocha, uno scontro piuttosto inconcludente, ma nella successiva guerra del Pacifico, combattuta contro il Cile tra il 1879 e il 1884 si doveva distinguere in una serie di azioni che vennero dette "las correrias del **Huascar**" (le scorribande del **Huascar**) nelle quali affondò sedici navi cilene con i cannoni e una con lo sperone, danneggiandone quattro e catturandone altre sei, bombardò città e piazzeforti costiere e tagliò inoltre alcuni cavi telegrafici sottomarini avversari.

Ma nel 1879 ad Angamos la sorte dell'**Huascar** cambiò e venne catturato dal Cile, che riparati i pochi danni subiti nello scontro a fuoco, lo incorporò molto volentieri nella propria Armada, tornando ad impiegarlo sul mare nello stesso conflitto, ma questa volta contro il Perù.

In questo nuovo ruolo ad Arica ingaggiò un epico duello di artiglieria contro il monitore peruviano **Manco Capac** che stava bombardando la città, e in un'altra occasione contribuì efficacemente al blocco navale del porto peruviano di Callao. Venne quindi il suo impegno nella guerra civile cilena, dove combatté in un primo tempo con le forze governative per poi passare dalla parte di quelle dei rivoltosi, effettuando di volta in volta blocchi navali, scorte, bombardamenti costieri e altro.

Trascorso il periodo bellico fu in servizio, quando nel 1897 per una disastrosa esplosione a bordo venne messo in disarmo; reintegrato, nel 1917 divenne la prima nave appoggio sommergibili dell'Armada fino al 1930. Quindi passò nei ruoli della difesa costiera e, all'inizio degli Anni "50, venne trasformato in nave museo.



Alcuni visitatori e un gruppo di personale di Marina rientra a terra dopo una visita a bordo della Nave Museo.

Oggi il nostro monitore a torre, come è stato anche definito, vanta un piccolo compendio di primati: è una delle poche navi di quella età ancora integra e completamente originale al mondo (un'altra è la corazzata a batteria britannica *Warrior*, del 1860, musealizzata a Portsmouth), anche se quando venne restaurato prima della musealizzazione alcune parti furono cannibalizzate da altre navi in disarmo, comunque a lei coeve.

È anche l'unico monitore attualmente esistente al mondo, e infine, nonostante la dura guerra cui prese parte, prima da una parte poi dall'altra, nella seconda metà dell'800 tra Perù e Cile, ha conquistato l'amore incondizionati dei due popoli al di sopra di ogni nazionalismo o partigianeria.



La ruota del timone, il telegrafo di macchina e un portavoce nella plancia comando corazzata dello "Huascar".

La Nave

Come abbiamo visto l'*Huascar* più che una piccola corazzata fu un grosso guardacoste, forse il primo di questa classe nel mondo. La sua torre disponeva di una macchina a vapore per il brandeggio più moderna ed efficiente di quella del *Monitor*, ed era protetta da una corazzatura composta di piastre di ferro su uno spesso telaio di teak che ne aumentava l'efficacia riducendone il peso. A prora aveva un robusto sperone che, cosa molto rara per quest'arma nonostante fosse richiesta da quasi tutte le Marine dell'epoca, venne utilizzato con successo nel 1879, quando, mentre combatteva sotto bandiera peruviana, speronò, affondandola, una fregata cilena.

L'*Huascar* disponeva anche, come propulsione ausiliaria, di due alberi: quello di maestra a centro nave e quello di trinchetto più spostato verso prora per lasciar spazio alla torre, attrezzati a brigantino. In caso di combattimento, l'albero di trinchetto, la cui sezione inferiore era a tripode, poteva essere rimosso per consentire alla batteria in torre di avere il campo di tiro maggiormente libero.

La plancia era una casamatta senza aperture posta alle spalle della torre, e per dirigere la navigazione, sul suo cielo si trovava un piccolo ridotto corazzato dotato di feritoie per la visuale, al quale si accedeva sia dalla plancia che da una scaletta a poppavia. Davanti al ridotto si trovava la chiesuola della bussola.

Cantiere Laird Brothers, Birkenhead, Gran Bretagna Varo 1865	Autonomia 1.200 miglia a 10 nodi
Dislocamento 1.199 tonnellate, 1.880 a pieno carico	Armamento Al varo 2 cannoni Armstrong ad avancarica da 254 mm in torre girevole, 2 cannoni da 120 mm, 1 cannone da 12 libbre (circa 19 cm), 1 cannone a canne rotanti Gatling
Dimensioni Lunghezza massima 66,9 metri, larghezza 10,9, immersione 5,7	Protezione Scafo 114 mm a mezza nave 64 mm a prua e a poppa, plancia 164 mm, torre 164 mm
Propulsione Al varo una macchina alternativa a vapore di potenza non nota su un'elica. Velocità 12 nodi	Equipaggio 170 tra ufficiali, sottufficiali, graduati e comuni

Il Museo

Fra il 1951 e il 1952 lo *Huascar* venne sottoposto a grandi lavori di ripristino per riportarlo all'assetto che aveva quando era entrato in servizio nel 1866; anche la sua colorazione cambiò per tornare a quella propria delle navi da guerra britanniche del periodo vittoriano che aveva avuto quando scese in mare dagli scali di Birkenhead: scafo nero con sovrastrutture bianche e fumaiolo giallo.

Il suo ormeggio venne stabilito a Talcahuano, a poche decine di metri da un pontile posto di fronte al Comando della Marina, dove si trova ancora tutt'oggi; è iscritto nei ruoli del naviglio, con equipaggio ridotto ma militare e al picco innalza la bandiera del comandante la base. Per visitarlo è collegato al pontile da alcuni cavi che fanno da guida ad un galleggiante - navetta che lo unisce alla terra.

Ma le vicissitudini della piccola ma indomita nave non dovevano finire con le guerre dell'800: nel 2010, infatti, un fortissimo terremoto, 8,8 della scala Mercalli, squassava il Cile, seguito da un violento tsunami che travolse lo *Huascar*, che tuttavia riuscì a superare anche questa ennesima prova del destino senza riportare seri danni.

Come arrivare allo *Huascar*

L'unità è ormeggiata davanti agli edifici del Comando della Base Navale dell'Armada, in Avenida Jorge Montt, nel quartiere di Biobío a Talcahuano.

Apertura e orario: dal martedì alla domenica, la mattina dalle 9:00 alle 12:00, il pomeriggio dalle 14:00 alle 17:00. Le visite, accompagnate dall'equipaggio appositamente dedicato a questo incarico, durano 45 minuti. Prima dell'ingresso è necessario presentare un documento di identità valido. È vietato portare a bordo animali domestici.



- La torre dei cannoni di grosso calibro sul ponte dell'unità; notare dietro la torre e prima del fumaiolo il ridottino corazzato per dirigere la nave da posizione esterna alla plancia.

- La battaglia navale di Angamos, olio su tela di Thomas Somerscales, 1889, Museo Cileno di Storia Nazionale, Santiago del Cile. Notare nell'immagine l'albero di trinchetto rimosso per sgombrare il campo di tiro.

VELA MONDIALE RACCONTATA DAI PROTAGONISTI

Il silenzioso e taciturno Roby Perrone Capano, titolare di studio commercialista, saggezza contadina di alta qualità, re del “Nero di Troia” in quel di Corato, un signor vino di quelli in giacca e cravatta”, di Vela ne ha fatta tanta ad incominciare dalle derive e a finire all’Olimpiade. Siccome ha anche una bella e piacevole penna ogni tanto, essendo profondamente legato al CSTN, ci concede l’onore di scrivere per noi qualcuno dei suoi tanti ricordi velici, ovviamente a livello mondiale. Godetevi questa ricca e dettagliata cronaca davvero speciale. (Le foto non sono perfette . . . ma sono rare, perché frutto di una pesca miracolosa.



La ONE TON CUP 1980 a NAPOLI

ROBERTO PERRONE CAPANO

L’amico Sergio Pepe, con stile e soprattutto con affetto, mi tira un filo la cerata invitandomi a mettere insieme i ricordi della One Ton Cup 1980 di Napoli. Mi concede tempo, e lo ringrazio per la fiducia!

Eravamo ospitati al Molosiglio, i cui giardini erano stati ripuliti e recintati ad uso esclusivo dei regatanti. Un piccolo paradiso, con palazzo reale sullo sfondo, il Maschio Angioino poco a levante. Napoli non faceva paura a nessuno, e la città nautica aveva messo in campo tutte le sue forze, capitanate da un Carlo Rolandi allora 54enne.

Capobanda tecnico della pattuglia napoletana il mitico Mino Simeone: aveva costruito *Cuordileone* in un cantiere di Barra, ordinate in frassino e scafo in listelli di mogano incollati a mano, con la famosa colla rossa. Colore verde acqua tendente all’azzurro, poppa alla Sciomachen, solo per capirci, non si offenda Mino, orgoglio partenopeo. Chi l’avrebbe mai detto che dopo tanti anni il figlio Alberto l’avrebbe imitato in “Milius”, con una produzione da regata industriale, di stampo assolutamente internazionale?



“Filodatorcere”, progetto Vallicelli, vincitore della O.T.C. 1980 a Napoli.

Ma torniamo al 1980: all'equipaggio ci avrebbe pensato Gennarino, capitano e nocchiero del Circolo Italia di Napoli. Al timone la stella azzurra, Picchio Milone *(foto)*.



Di sostegno Aurelio Dalla Vecchia, allora 22 enne ma già tosto ed esperto. A prua Erik Klingenberg, ex italiano juniores di 470 con Gianluca Lamaro, e nel 1980 a prua del Soling *Illusion* con Milone e Mottola, candidati ad essere i rappresentanti azzurri della classe ai Giochi Olimpici di Mosca 1980, successivamente “boicottati” dai nostri alfiere. Nel mezzo Gennarino, Pucci Guarnieri, il compianto Massimo Dotoli, e mezzo equipaggio del *Magia II* di Paolo Signorini.

Durante tutto l'inverno 1979/80 vedevamo Gennarino preparare in cantiere del Circolo Italia le drizze di *Cuordileone*: acciaio impiombato con il tessile, e rivestito nel punto di giuntura con la caviglia in legno del padre Bicchiere, che avvolgeva la sutura con un sintetico color spago. Gennarino sentiva già profumo di arrosto, e sin dall'inverno 1979/80 era teso come lo sarebbe stato allo sparo dei 10 minuti; ce la metteva tutta, trascurando un filo noi ragazzi delle derive.

Paolo Signorini, armatore e skipper molto quotato, s'era invece imbarcato su *Isabella d'Este* di Guglielmo Rubinacci e Fabio Marulli d'Ascoli. Altro One Ton made in Napoli est, progetto di Carlo Bertorello, oggi in cattedra a Ingegneria navale di Fuorigrotta. Tutto listelli di cedro incollati a mano dagli amici Stefano Mango e Alfredo Massarelli sotto la guida di Carlo. Barca lunga al galleggiamento, poco invelata, molto leggera. La ricetta “Bertorello” (Bertummello per Bicchiere) era nota già dal tempo dei mini ton, ma non funzionò altrettanto bene con i One Ton per molteplici motivi. Carlo varò anche *Equipe*, bianca con linea d'acqua arancio, gemello di *Isabella d'Este*. Forse qualche centimetro più lungo e largo, perché costruito adottando lo scafo blu notte di *Isabella d'Este* come stampo. Daglie e daglie, Paolo non trovò la quadratura del cerchio su *Isabella d'Este* e saltò su *Cuordileone* prima dell'avventura. *Cuordileone* si rivelò subito un missile con poco vento, un po' avvilita con aria tesa. Spunti da purosangue, forse mancò un po' di completezza.

Il parterre in acqua era da brividi. *North Star* con Lowell North in persona, cappello bianco a falde larghe, bulbo in legno che accarezzò all'alba la secca di punta del Faro a Procida. Poi l'irlandese *Indulgence* di Harold Cudmore, dipinta con i colori delle buste della posta aerea. Ancora *Buonalena* (parafresi di buona lana, perché le sponsorizzazioni non erano ancora sdoganate) della famiglia Benetton, con Sicola al timone, progetto Fontana Maletto Navone. *Filodatorcere* di Vigliani e Trionfi con al timone Stefano Roberti, ex campione italiano di 470 a Bari battendo Treves, Bolens e Vencato, i dominatori dell'epoca. Progetto Vallicelli-Sironi-Mariani. Sarà la più completa oltre che la vincente, elegantissima, e con pieno merito.

Ancora altre barche meravigliose di cui non ricordo sempre tutti i nomi: la genovese *NAT*, grigia con linee viola, armatrice una elegante Signora. Era ormeggiata a ponente del pontile. Poi la barca del napoletano Bizzarro, velocissima con poco vento ma con equipaggio meno organizzato.

Quanto a me, regatavo su *LSD*, un prototipo di Vallicelli costruito da Galetti a Peschiera del Garda, colui che costruiva i nostri Flying Junior. Un violino anche quello, per me gigante, ma sempre violino e dal profumo di legno. Armatore il compianto Carlo Bixio, lontano parente di Nino e imprenditore romano nel settore musicale (sale di audio registrazione, e scopritore di Pino Daniele a suo dire). A terra comandava la sua compagna, Miss Gabriella, di cui ne ricordo sia la bellezza che il distacco per la barca. A bordo comandava Gianluca Lamaro, mio amico, timoniere e “arruolatore” per la prua. Albero Canclini, vele forse Murphy & Nye, poca preparazione e barca lenta, nonostante un ottimo equipaggio. Galetti aveva provato il passo lungo prima di chiudere il cantiere, che io sappia.

Avevo appena dato gli esami previsti a Economia e Commercio, a due passi dal Molosiglio, e potevo serenamente cambiare registro per una settimana. Gianluca mi guardava complice perché studiava Economia e Commercio ed avevo preso una lode a politica economica con Augusto Graziani, mitico docente e anche consocio.

In equipaggio tre professionisti spagnoli un po' pigri: Tony Tio, velaio; Piti Gonzales, già prodiere dell'iridato di 470, proprio a Napoli nel 1975, Antonio Gorostegui; e un terzo, che non ricordo più. Divenimmo subito amici, ricordo perfino com'ero vestito a bordo, tuta azzurra da palestra; e le loro battute in spagnolo. Latini e figli dello stesso mare, fu fratellanza immediata. I risultati furono di metà classifica, e per la lunga conclusiva, Napoli Strombolicchio Napoli fui “liberato” da *LSD* per poter salire su *Cuordileone*. Da loro era svanito il sogno iridato, soltanto sfiorato. I pezzi da 90 scesero per la lunga, preferendo il lavoro. C'era quindi da riempire la prua e per età, energia di allora, e tirocinio fresco su *LSD*, passai sull'ammiraglia napoletana. Profumo di legno anche lì, ma anche di cocente delusione matematica, ovvero di non poter vincere più il mondiale prima della lunga. Se non erro a causa di una squalifica per partenza anticipata.



“Cuordileone” è stata l'autentica sorpresa di Napoli. Nessuno le assegnava un ruolo di prima donna. Invece la barca del prof. Simeone, prima si è piazzata seconda e poi quarta.

Cuordileone fu un successo, quarta finale dopo essere stata in lizza a lungo per la vittoria. Un successo di Mino Simeone, volontà e capacità. Di Gennarino, anima e iniettore della famosa “cazzimma”. Di Picchio, timoniere di rango; e dell’equipaggio. Ci fosse stato sempre poco vento, avrebbe probabilmente vinto. Con aria non era gestibile, e si racconta di un pugno di Picchio in coperta tanto forte da far vibrare l’albero e mostrare la sua pelle sottocoperta. Chiederò presto conferma di persona su questa leggenda!

Avendo fatto solo la lunga su **Cuordileone**, posso raccontare più in dettaglio solo di quella. Ovvio emozione per il battesimo sull’ammiraglia. Discesa verso Strombolicchio con poca aria ma ugualmente veloce, sempre nelle prime posizioni. Ci veniva richiesto di muoverci pianissimo, e Paolo Signorini, Massimo Dotoli e Gennarino insieme, evocavano figure assolutamente epiche per stazza, capigliatura, e piglio. Aurelio bravo sereno e come sempre silenzioso, molto arrosto e zero fumo. Sostituiva Picchio al timone, non facendolo rimpiangere. Girammo avanti a tutti Strombolicchio al tramonto, sereni perché conoscevamo le difficoltà velocistiche che avremmo incontrato in risalita, di bolina, con mare in formazione. Fatto sta che qualcosa irritò Eolo e Nettuno: si passò presto dalla calma ad una bolinata lunga 120 mm e dura, con ponente di 20/25 nodi fino all'alba, all'altezza di Palinuro-Licosa. In quella notte acqua da tutte le parti, sopra, e sotto coperta. All'andata invece, spettacoli degni di un canto di Omero: branchi di tonni che saltavano 1 miglio a prua, cadendo fragorosamente in acqua, impazziti di gioia per le abbondanti alici. Acque limpide, nessuna barca a motore incrociava quella rotta, nessun avversario a vista, una pace che ancora resta impressa nella mia memoria. Condita da ottima frittata di maccheroni per noi 20enni sempre affamati.

Mare e vento calmarono solo al mattino; **Isabella d'Este** ruppe il timone, circa 10 mm prima di Strombolicchio per una pompata forse fuori tempo o troppo violenta sull’onda. La spagnola **Gazpacho**, un Canados 37 con lo scafo color rosso pomodoro, si ritirò per rimorchiarla fino a Stromboli. **Isabella d'Este**, per poter partecipare alla OTC aveva noleggiato la barca a velisti francesi in equipaggio misto, e batteva bandiera transalpina. Si ricorda che l’armatore a noleggio, tal Henri, avesse provato a buttarsi a mare dopo l’incidente in preda al panico, e fu trattenuto per le bretelle della cerata da Alfredo Massarelli e Carlo Bertorello, ambedue taglia XL. Alfredo mi racconta che il rimorchio fino a Stromboli fu sofferto perché il mare era già molto formato, la notte sopraggiunta, con la cima di traino spezzatasi molte volte. Una volta a Stromboli il compensato presente a bordo ed un remo, consentirono all’arte manuale di Carlo Bertorello di costruire un timone d’emergenza per poter rientrare a Napoli. I soccorsi? Avevano altro a cui pensare perché era la notte del DC10 Itavia di Ustica, e si cercavano i possibili sopravvissuti.

Regatava anche **Sole di Giada**, un Canados 37 di Marino Corona, che patì anch’essa il vento forte. **Cuordileone** con aria sostenuta perse il suo vantaggio, ma mantenne una posizione di vertice grazie alla bonaccia dall'alba e del poco vento fino a Napoli.

L’ingresso nel golfo di Napoli fu bellissimo, un incanto; dolci le condizioni e combattuto lo sprint finale Capri Santa Lucia alla stregua di una vasca dei 100 m. stile libero. Dopo Campanella, sempre un piccolo sollievo avvistarla, **Cuordileone** era al centro, **Filodatorcere** un filo più a ponente, **Buonalena** ancora più a ponente; un'altra barca di punta (forse **Indulgence** irlandese con al timone Harold Cudmore) sottovento, più verso Sorrento. **North Star** di Lowell North indietro e più staccata, non fece parte di quello sprint. Una sfilata di gioielli, una parata di campioni; per me valeva più della Champions League odierna con il Napoli di Spalletti. Tutti in linea, tutti con pari velocità, arrivati a pochi minuti uno dall'altro, come se si fosse in un triangolo. Percorso splendido, un bastone al vento di circa 140 mm per lato.

Tutti felici al Molosiglio, sotto palazzo reale. Conservo ancora le ceramiche Moccia con il logo Otc, design di Mario Bazzarini.

Il re fu **Filodatorcere** di Vallicelli, con al timone Stefano Roberti. Chapeau ai vincitori ma anche agli organizzatori di casa nostra: un’edizione splendida, Napoli né uscì con lo splendore del suo golfo, con l’allegria dei suoi fuochi d’artificio, con tutte le sue bellezze a nudo, senza veli.

(Roberto Perrone Capano - 21 marzo 2023)



Le barche della One Ton Cup ormeggiate alla banchina della Lega Navale al Molosiglio.

PER LA OTC SONO GIÀ AL LAVORO

La One Ton Cup, Napoli 18-29 giugno, è certamente la manifestazione velica d'altomare più importante che quest'anno sarà organizzata in Italia, ciò senza voler togliere nulla all'importanza e all'interesse che hanno la tradizionale regata della Giraglia e la Sardinia Cup, (quest'anno sarà la seconda edizione). Per la One Ton Cup gli organizzatori - Comitato Circoli Velici Napoletani - sono già da tempo al lavoro. Carlo Rolandi, presidente del Comitato Organizzatore, ha «mobilitato» i più noti e attivi dirigenti e velisti napoletani, affidando loro compiti ben precisi nella complessa macchina organizzativa della One Ton Cup che avrà il suo prologo con le regate di selezione, per la scelta delle barche italiane, dal 20 maggio al 2 giugno prossimo. La base della organizzazione, dei concorrenti e delle imbarcazioni (se ne prevedono 35) sarà al Molosiglio dove c'è la sede del Circolo Canottieri Napoli. Con largo margine d'anticipo, un esempio da imitare, gli organizzatori hanno tenuto nel mese di gennaio una conferenza stampa dove Carlo Rolandi e i suoi più vicini collaboratori hanno fatto il punto sull'organizzazione della One Ton Cup e di quello che si ripromettono di fare. La One Ton Cup, con l'edizione di quest'anno, è la seconda volta che viene organizzata in Italia dal lontano 1899 anno in cui fu messa per la prima volta in pallo a Meulan sulla Senna. Per Napoli l'organizzazione della One Ton Cup è, dopo i Giochi Velici del 1960, la più grande manifestazione velica che si disputerà nel

8



golfo partenopeo. E l'importanza dell'evento che Napoli organizza è - da quanto abbiamo appreso durante la conferenza stampa - molto sentito, non solo dai velisti ma anche da numerosi Enti cittadini che proprio in occasione della conferenza stampa hanno riconfermato il loro appoggio e, quello che più conta, il loro aiuto finanziario. A Napoli c'è in atto una mobilitazione per fare della prossima One Ton Cup una manifestazione che coinvolga non solo i velisti ma anche l'uomo della strada. Carlo Rolandi e i suoi collaboratori vogliono far rivivere il clima della Olimpiadi del 1960. Oltre ad assicurarci una manifestazione tecnicamente e organizzativamente ineccepibile. Contribuiranno a propagandare e a far conoscere la vela. Carlo Rolandi, Guido Clemente, Gian Luigi Lagorio Serra e Carlo De Zerbi, - citiamo solamente alcuni dei membri del Comitato Organizzatore - sono degli ottimi garanti.

Commento di Franco Belloni su "Il Giornale della Vela" aprile 1980.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

La storia del Canottaggio che Sergio Pepe sta raccontando con il supporto delle foto inedite dell'Archivio Carbone non finiscono di stupire, ed i campionati juniores in particolare dove le nuove leve vanno a rafforzare gli equipaggi degli storici clubs, che vantano tutte antiche tradizioni nello sport della voga. In questa puntata viene pure svelata la straordinaria competenza e i tanti ricordi di Sergio Pepe sugli eventi del canottaggio: è stato anche lui un canottiere, come il nonno Eduardo che, agli inizi del '900, era tra i componenti del plurivittorioso 4 con del Savoia "Voga e Toga".



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

(parte quattordicesima - 1° gennaio/31 luglio 1967

Campionato Italiano Juniores - premiazione otto)

SERGIO PEPE

Infine, siamo giunti alla premiazione: nella *foto n. 1* la signora Bruschini, vedova del giornalista sportivo Ernesto, conosciuto come Ninò, consegna la Coppa del Prefetto di Napoli al capovoga Franco Chianese, alla presenza del dott. Pasquale Bevilacqua, Presidente del Comitato Campano (IX Zona) della F.I.C.. Alle spalle si intravede il Conte Roberto Gaetani dell'Aquila di Aragona, socio del C.R.V. Italia e storica figura del canottaggio partenopeo, allenatore, timoniere, dirigente. Gli altri due vogatori ritratti sono Mario Giangrasso e Raffaele Lieto, quest'ultimo con la maglia verde e bordi neri del C.C. Italsider.



Foto 1



Foto 2

La *foto n. 2* ritrae Mario Giangrasso, Franco Chianese e, a destra, il soddisfatto volto del dott. Paolo Cappabianca, Vice Presidente del C.C. Napoli e della F.I.C.. 'E come un passaggio di consegne: nel 1942 Paolo Cappabianca, con la maglia giallo-rossa aveva vinto in otto il titolo italiano Juniores. Il dott. Cappabianca è stato Presidente Internazionale del Panathlon e insignito dal CONI con la Stella d'Oro al Merito Sportivo.

Nella *foto n.3* la signora Bruschini consegna la Coppa intitolata a Ninò Bruschini, che era stato tra i fondatori del "Gruppo Napoletano Giornalisti Sportivi", dedicato alla memoria di Felice Scandone, direttore del "Mezzogiorno Sportivo," eroicamente caduto nel cielo di Tobruk nel 1940. Ninò Bruschini, da giornalista sportivo a tutto campo, era stato anche cronista di canottaggio sulle pagine de "Il Mattino", come più oltre sarà anche documentato.



Foto 3



Foto 4

Nelle *foto n. 4 e 5* l'equipaggio, composto da Francesco Chianese, Mario Giangrasso, Raffaele Lieto (C.C. Italsider), Armando Di Maso, Lucio Vannini, Alfredo Quarto, Alberto Scivicco, Salvatore Capuano, tim. Giovanni Maniscalco.

A questo punto è doveroso ricordare chi c'è alle spalle di questo titolo: l'allenatore Mario Pugliese, il vice allenatore Angelo Porcaro, che da lì a poco avrebbe rilanciato la sezione canottaggio del CUS Pavia, il dirigente arch. Nello Ermellini, oltre Pierino De Gregori e Paolo Cappabianca.



Foto 5

La **foto n.6** ritrae l'equipaggio del Circolo Canottieri Savoia, secondo classificato, composto da Lucio De Luca, Eugenio D'Esposito, Giovanni Battaglia, Armando Patriarchi, Gennaro Zuppari, Vittorio Margarita, Sergio Pepe, Luigi Vincenti, tim. Livio Pellegrino, allenati da Marcello James. La barca, dedicata al Presidente Eduardo Pepe, è una costruzione dello storico Cantiere Ezio Carlesi di Livorno. Grazie alla Stampa Sportiva del 30 agosto 1908 sappiamo che Ezio Carlesi è stato un campione di canottaggio e che al Campionato Italiano di Salò del 1908 le barche vincitrici dei quattro titoli in palio erano state tutte costruite da Ezio Carlesi.



Foto 6

L'equipaggio del Savoia, indubbiamente composto da coloro che in futuro sarebbero rientrati nella categoria "pesi leggeri", non si sente sconfitto, anzi appena rientrato a terra, come da **foto n. 7**, solleva in trionfo Marcello James, che li ha portati ad un indimenticabile risultato. Sulla figura di Marcello James, che lo scorso 28 marzo ha superato in splendida forma il traguardo dei 99 anni, vedi Marco Caiazzo sul n. 106 giugno 2021 di questa rivista. A destra nella foto, l'avv. Guido Pepe, Presidente dell'Y.C.C. Savoia per 18 anni, poi Presidente Benemerito, Presidente del Comitato Regionale del Canottaggio, Consigliere della Federazione Italiana Canottaggio e della Federazione Italiana Vela, Presidente prima del Comitato Provinciale e poi di quello Regionale del CONI, Stella d'Oro del CONI al Merito Sportivo.





Foto 7

Il Direttore del Canottaggio è l'ing. Renato Ciaramella, vogatore di successo giusto venti anni prima (a destra nella *foto n. 8*, con a sinistra Giulio Pistilli e al centro l'allenatore Gino Colombo e il timoniere Vincenzino Barattolo). Infatti, grazie all'insostituibile e inesauribile Vincenzo Palomba, posso pubblicare la pagina de "Il Canottaggio" del 1947 (*foto n. 9*) che attesta la vittoria alle Regate Nazionali del 13 luglio 1947 della Coppa Nettuno da parte dell'equipaggio universitario del Savoia con al carrello n. 3 Renato Ciaramella.



Foto 8

NAPOLI 13 luglio 1947. Regate Nazionali.

1ª gara: Coppa Gianni Terrile (triennale) quattro di punta c. tim. seniores (m. 2000):

1. C. C. Ilva di Bagnoli (Capuano Ciro, Lieto Giuseppe, Alardi Giuseppe, Asardi Ciro, tim. Marino Filippo); 2. C. C. Savoia di Napoli (fermatosi durante il percorso). Ritirato, C. C. Posillipo.

2ª gara: Coppa Dalmazia (definitiva), due di punta s. tim. seniores (m. 2000): C. C. Napoli (Marchitto Giacomo, Morola Luigi) dispensati dal percorso.

3ª gara: Coppa Istria (definitiva), singolo seniores (m. 2000):

C. C. Napoli (Ermellini Ptero), dispensato dal percorso.

4ª gara: Coppa Nettuno (S.N.U.S.) per studenti universitari, in jole da mare a 4 vogatori esordienti (m. 1500):

1. S. C. Savoia di Napoli (Cattarinich Aurelio, La Puca Andrea, Ciaramella Renato, Giacalone Giovanni, tim. Barattolo Vincenzo) in 6'47"9/10; 2. S. C. Italia in 7'7"9/10.

Foto 9

L'ing. Ciaramella era anche al n. 3 dell'otto del Savoia che il 4 giugno 1950 sconfisse la Moto Guzzi sul tradizionale percorso di Posillipo, come da articolo pubblicato su *Il Mattino* del giorno successivo, a firma di Ninò Bruschini, che riporta anche la vittoria del 4 senza olimpionico a Londra 1948 della Guzzi (*foto n. 10*). Nel 1957 anche il 4 con olimpionico a Melbourne 1956 è Napoli per una Regata Nazionale (v. n. 109 - settembre 2021).

LA SECONDA GIORNATA DELLE REGATE NAZIONALI

Il Savoia nell'otto di punta ha battuto la "Moto Guzzi,"

Facile vittoria dei Campioni olimpionici nel "quattro senza.. I canottieri Napoli si impongono nel "quattro jole"

La seconda giornata delle regate nazionali di canottaggio, pur limitata a tre sole gare effettive — dato che i Canottieri Posillipo hanno vinto senza competitori il «due di punta» e il «due di coppia», e la gara di singolo si disputerà nel pomeriggio di oggi — hanno offerto, forse più ancora di sabato, motivi di eccezionale interesse al pubblico che, malgrado la giornata incerta, malgrado l'acqua, malgrado la «guarigione» «ritardomania» degli arbitri, delle giurie ecc., si era affollato, sugli scogli, sulle terrazze del Posillipo, sulla strada.

Della tre regate in programma bisogna subito dire che la più attesa era quella dell'otto di punta dove i due equipaggi napoletani, del Napoli e del Savoia, si trovavano di fronte al fortissimo «otto» della Moto Guzzi. I giallo-rossi del Napoli, tuttavia, fuori d'ogni lotta in precedenza, perché all'ultimo momento sono stati costretti a sostituire un vogatore «Castagneto» ammalatosi sabato sera, hanno lasciato il compito di contrastare il «successo ai lariani, ai colleghi del Savoia e il Savoia ha tenuto fede alle sue doti di cuore, di slancio e di combattività, disputando una regata simpica, in cui sono state confermate le premesse che i forti bianco-azzurri avevano avanzato fin dalla vittoria conseguita nella Coppa Santa Maria durante la riunione di apertura.

La vittoria del Savoia è di quelle che si ricordano per un pezzo: per quasi tutti i 2000 metri del percorso, lo equipaggio bianco blu ha dovuto, si può dire, subire la imitativa della Moto Guzzi, mentre i giallo-rossi del Napoli dopo una strenua ma scarsa difesa, si vedevano costretti a cedere il passo.

Nelle altre due regate del programma, il quattro jole era appannaggio del giallo-rossi del Napoli, che hanno così confermata la loro superiorità in questo tipo di barca: il «quattro» del Napoli, benché contrastato da ben sei avversari (sette equipaggi infatti si sono allineati alla partenza della «Targa Miliscola»), ha saputo dominare la regata da un capo all'altro, e le gli sforzi dei «bianco-rossi» di Firenze, né la tenacia dei romani della Tirrenia e degli «azzurri» di Brindisi, hanno potuto impedire al giallo-rossi di vincere da gran signori. Il tempo segnato dal «quattro» vittorioso, è cioè 7'43" è tempo da campioni!

Nel «quattro di punta senza timoniere», in cui erano in scena i campioni olimpionici della Moto Guzzi, abbiamo potuto ammirare il marittimo equipaggio che vinse a Londra. Invano i bianco-rossi della Lazio, hanno cercato di rendere difficile il compito dei lariani. Dopo aver condotto una gara di villosa, i campioni olimpionici hanno forzato nel serrato vincendo con grande facilità.

Debbiamo però ricordare che la «vittoria» del «quattro senza» è stata l'unica vittoria conseguita dal circolo di Manfredi sul Lario che pure scese a far man bassa di coppe. Gli equipaggi napoletani hanno risposto degnamente alla sfida e nelle molte regate disputate in varie volte e cioè nei «quattro con» e nel «quattro senza» sono stati battuti. Una vittoria è toccata alla Lazio, una vittoria alla Moto Guzzi; per il resto i nostri giovani canottieri hanno lottato da pari a pari con i, forse, più quotati avversari ed hanno avuto la soddisfazione di far sventolare ben alto il loro guidone sociale.

Nei complessi della riunione, il maggior numero di vittorie in gare disputate e toccate al Napoli che ha vinto tre regate: Savoia e Posillipo ne hanno vinte una per ciascuno. Oggi, fra Napoli e Posillipo, duello ad armi corte nella «vittoria di sabato».

Ninò Bruschini

I risultati:
TARGA MILISCOLA (Jole «quattro») 1. Napoli A. (15-16), D'Errico, Sportella, Taddeo, Tim: Di Filippo in 7' e 43". 2. Dip. Comunali di Firenze in 7'46". 3. S. C. Tirrenia di Roma in 7'47"-5. 4. Can. Aeroporto di Brindisi in 7'52". 5. C. N. Stabia. 6. C. C. Napoli B. 7. Meccanici Pozzuoli.

COPPA STREGA (quattro di punta senza timoniere) 1. Moto Guzzi (Malosi, Morille, Invernizzi, Paggi) in 7'14" e 1-3; 2. S. C. Lazio e tre barche; 3. Napoli.

COPPA CARAPA D'ANDRIA (otto di punta): 1. C. C. Savoia (Malocchi, De Marco, Ciaramella, Mainocchi II, Vaccari, Giacchino, Marino, Tucci, Tim: Lozenno) 6'71"-5;

Foto 10

La *foto n. 11* ritrae i canottieri e i kayakisti del Savoia nel febbraio 1966 con al centro Marcello James, Paolo Cappabianca, Renato Ciaramella e Guido Pepe. Una particolare menzione merita l'ultimo in basso a destra: è il fortissimo kayakista Antonio Sisimbro, che dal 1980 è proprietario dell'olimpionico 8 m S.I. Italia (v. Italia 1936 - Ricordando la prima medaglia olimpica della vela a cura di Paolo Rastrelli, ed. Garnell, 2016 e il n. 98 ottobre 2020). Sul trasferimento di Italia da Genova a Napoli nel 1950 a vela e senza motore vedi Carlo Rolandi sul n. 77 gennaio 2019. Dal 2 dicembre 2002 Italia è stata dichiarata di particolare interesse storico artistico, e tuttora prende il largo dal pontile al Molosiglio della sez. di Napoli della L.N.I.



Foto 11

L'equipaggio misto terzo classificato è composto dai triestini Luigi Simoni, Flavio Lorenzi, Lucio Leprini, Dario Machnich, Diego Gullino, Giorgi Massi, Water Bernes, Claudio Zetto, tim. Claudio Sivitz.

Al quarto posto il misto laziale, che risulta iscritto con il seguente equipaggio: Andrea Simi, Daniele Gambarotto, Corrado Beccarini, Massimo Pagliai, Roberto Bistoni, Gaetano Baron, Mario Semenzato, Riccardo Rossi, tim. Lorenzo Gattuso. Tuttavia, il capovoga Andrea Simi ancor oggi ricorda che l'equipaggio in regata aveva la seguente formazione: Andrea Simi, Domenico Arlini, Corrado Beccarini, Daniele Gambarotto, tutti dell'Aniene, Augusto Franceschini della Tevere Remo, Gaetano Baron, Mario Semenzato, Riccardo Rossi, tim. Lorenzo Gattuso. Pur quarti e ultimi, i primi 4 vogatori erano soddisfatti: avevano già al collo la medaglia del titolo italiano in 4 con. Finalmente, Andrea Simi e Domenico Arlini potevano scappare a Roma per presentarsi davanti alla Commissione interamente esterna di Maturità per sostenere le 9 prove di esame orale, senza nemmeno poter beneficiare dei crediti formativi per attività sportiva, introdotti molti anni dopo.

Il Campionato Juniores è terminato, e gli equipaggi vincitori dei 7 titoli, con le riserve Lucio De Luca e Eugenio Esposito, n 1. e 2 dell'otto del Savoia secondo classificato, devono fare subito le valigie: il 29 luglio saranno a Ratzersburg e indosseranno la canottiera azzurra per disputare la Regata Internazionale Juniores F.I.S.A. e poi il 5 agosto a Macon per il 6° Match delle 5 Nazioni fondatrici della F.I.S.A..

Dunque, alla prossima puntata. Tuttavia prima di chiudere questo articolo, è doveroso ricordare coloro che hanno contribuito all'organizzazione del Campionato: Il Presidente del Comitato XI Zona dott. Pasquale Bevilacqua, che nel 1931 aveva vinto la Coppa d'Oro Mussolini a bordo dell'8 outrigger del Reale Circolo Canottieri Italia, battendo il Circolo Nautico Giovinezza, la Reale Società Canottieri Francesco Querini, e il Circolo Canottieri Roggero di Loria. Il Segretario del Comitato è l'allora Maggiore, poi Generale dell'A.M. e Stella d'Oro del CONI al Merito Sportivo Alessio Guasco, forte pallanuotista, Campione d'Italia nel 1941, 1946 e 1947. La Giuria è presieduta dal sig. Franco Franchini e composta dall' arch. Pietro Ermellini, dal sig. Fortunato Capobianco, dal dott. Francesco Sessa Attard e dal Conte Roberto Gaetani. Infine, un memore e grato riconoscimento deve essere rivolto alla II Compagnia Speciale Atleti dell'Esercito (Col. Elvio de Matteis, Cap. Picariello, Ten. Orsini e Ten. Iannitti), non solo perché, ancora una volta, il Centro Remiero al Lago di Patria ha ospitato gli equipaggi e le barche, ma soprattutto perché per tanti anni è stato l'unico presidio a difesa dalle invasioni vandaliche del decentrato impianto sportivo.



“1860: LA VERITÀ”

di Antonio Formicola e Claudio Romano
APEIRON EDIZIONI, 2022

p. 285 € 33,25

Un libro che riporta circa 500 documenti d'epoca che spiegano i VERI “come e perché” dell'impresa garibaldina e dell'unità d'Italia.

In questo libro troverai le risposte a tante domande come ad esempio ...

- Ma i famosi “Mille” erano veramente 1.000 e come hanno fatto a sconfiggere un esercito professionista di oltre 35.000 unità in Sicilia?!
- Nei mesi precedenti la spedizione garibaldina, come erano i rapporti tra il Regno delle due Sicilie ed il Regno di Sardegna?!
- Di che armi disponevano le camice rosse e quali i borbonici?!
- Francesco II come e quando seppe che era in preparazione una spedizione armata volta a sbarcare in Sicilia per fomentare una rivolta e spodestare il Borbone?!
- Quanti ufficiali borbonici furono processati

con l'accusa di tradimento e quale fu la sentenza?!

- In questa complessa vicenda quale fu il ruolo di alcune importanti nazioni come Inghilterra, Francia, Russia, Spagna ed altre?!
- Francesco II in che modo cercò di impedire ai garibaldini di sbarcare in Sicilia e perché non vi riuscì?!

In questo libro troverai ricopiati i documenti che ti daranno le risposte a queste ed a tante altre domande perché “la STORIA la scrivono i vincitori ma la VERA STORIA la raccontano solo i DOCUMENTI” !!!

Per acquistarlo online, info inviando mail a:

milleottocentosessanta.laverita@gmail.com

Gli Autori hanno condotto per oltre 40 anni un'approfondita ricerca, soprattutto presso l'Archivio di Stato di Napoli, che ha portato alla consultazione di circa 200.000 documenti risalenti al periodo compreso tra il 1859 ed il 1863 e riferiti al Regno delle Due Sicilie. Dalla ricerca sono emersi svariate centinaia di missive, telegrammi, dispacci ed altro materiale in gran parte inedito che illustrano, senza possibilità di equivoci, i “veri” antefatti, eventi, decisioni, retroscena collegati all'impresa garibaldina ed alla conseguente unità d'Italia.

Formicola e Romano, in coda al lavoro, hanno quindi espresso delle “considerazioni finali” nelle quali hanno evidenziato diciotto elementi di particolare rilievo che, secondo loro, scaturiscono dalla lettura dei documenti riportati in precedenza. Da questo lavoro, alla ben nota frase “la Storia la scrivono i vincitori”, è dunque doveroso aggiungerne un'altra: “la Vera Storia la raccontano soli i Documenti”.

Coleman's California Line,
FOR SAN FRANCISCO,
SAILING REGULARLY AS ADVERTISED

Clipper of SATURDAY, March 17th.



THE MAGNIFICENT EXTREME CLIPPER SHIP

STORM KING

CALLAGHAN, Commander,

Is now rapidly Loading at Pier 15 East River.

This celebrated Vessel is well known to the trade as an **EXTREME CLIPPER**, and her uniform **RAPID PASSAGES** and excellent delivery of cargo, render her at once

THE POPULAR SHIP OF THE PORT,

and insures her **QUICK DISPATCH**, as above. She rates strictly first class, and insures at the lowest rates.

WM. T. COLEMAN & CO., 88 Wall St.,

Tontine Building.

Agents in San Francisco, Messrs. WM. T. COLEMAN & CO.