



Notiziario CSTN

GENNAIO 2021
N° 101



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° 101

NOTIZIARIO ON-LINE

gennaio 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Le motobarche di Costaguta | pag. 23 |
| • I 140 anni dell'Accademia navale | pag. 2 | • I successi di Straulino..... | pag. 31 |
| • G.C.Carcano un ingegnere italiano | pag. 12 | • Attualità che fa storia | pag. 38 |
| • La sirena Parthenope | pag. 19 | • IV di copertina | pag. 40 |

EDITORIALE

A dicembre abbiamo festeggiato il n° 100, un grande successo grazie a quanti hanno partecipato, con questo numero entriamo in punta di piedi nel decimo anno di pubblicazione del Notiziario. Anche questa volta affidiamo alla nostra bella copertina un simbolico messaggio augurale: nella figura del pescatore che lancia l'arpione contro il pesce spada vediamo il vaccino contro la pandemia Covid-19. Speriamo di poter al più presto lasciarci alle spalle la triste esperienza. In questo numero, ancora più voluminoso, festeggiamo: i 140 anni dell'Accademia Navale con una straordinaria ricostruzione storica di Massimo Minervini; l'ingegnere con il mantra della velocità in terra e sul mare; la Sirena Parthenope apre la rubrica gli studi mediterranei; le motobarche del Cantiere Costaguta; gli interminabili successi di Straulino.

Buon Anno a tutti.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "La pesca del pescespada nello stretto di Messina"

Hanno collaborato: **Sandro Alessi, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Massimo Minervini, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli, Maria Sirago.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

DOVE NASCONO I MARINAI CON LE STELETTE

L'Accademia Navale di Livorno è un fiore all'occhiello della nostra Marina Militare e dell'intera Nazione. Un storia ultra centenaria (140 anni nel 2021), una fucina di grandi comandanti, molti eroi nei conflitti mondiali che hanno caratterizzato il Secolo XX. L'autore di questo articolo, Massimo Minervini, ex Ufficiale di Marina, dell'Accademia è stato allievo (1958-1962) e capocorso "Samurai". Con Straulino e Petronio sono stati gli unici ufficiali nella storia dell'Accademia olimpionici e campioni del mondo. Questi titoli bastano da soli a fare capire che la storia dell'Accademia scritta da Massimo Minervini merita davvero di essere letta.



I 140 ANNI DELL'ACCADEMIA NAVALE

MASSIMO MINERVINI

PRESENTAZIONE

L'Accademia Navale è l'istituto che, dall'anno 1881, forma gli ufficiali della nostra Marina Militare.

Nel corso degli anni la struttura, le norme per l'ingresso, i programmi di studio e tutto l'ordinamento che regola la vita dell'istituto, hanno avuto cambiamenti notevoli per tenere conto dell'evoluzione della tecnologia e dei costumi di vita. Ma la sede, ad eccezione di un breve periodo in conseguenza di fatti di guerra, è sempre rimasta a Livorno, come sono rimasti immutati, anche con il passare degli anni, i principi etici della vita militare e gli insegnamenti per la conoscenza del mare.

Tutti gli ufficiali di Marina di qualsiasi corpo di appartenenza, sono legati all'Accademia ed alla città di Livorno, che li ha ospitati per periodi più o meno lunghi, a seconda del programma di studio.

Scrivo queste note riportando brevemente la storia dell'Istituto e della città di Livorno. Penso che la lettura possa interessare tutti coloro che hanno frequentato l'Accademia che potranno, così, rivivere e ricordare fatti, avvenimenti, tradizioni che li hanno coinvolti negli anni formativi.



NASCITA DELL'ACCADEMIA NAVALE

Costituito il Regno Italiano nel 1861, dopo le guerre di indipendenza e la spedizione dei mille, le unità navali della Marina Sarda, Napoletana e Siciliana furono poste sotto la stessa bandiera costituendo, con atto in data 7 Marzo 1861, la Marina Militare Italiana e gli ufficiali, provenienti dalle tre marinerie, furono integrati in un unico ruolo.

Il presidente del consiglio dell'epoca, Camillo Cavour, intuendo le difficoltà che sarebbero sorte fra gli ufficiali per la loro diversa mentalità, cultura e carattere, per non parlare delle difficoltà nel linguaggio, dovute ai diversi dialetti, assunse anche il ministero della Marina, prefigurando un unico istituto per la formazione dei futuri ufficiali.

Gli ufficiali in servizio provenivano quasi esclusivamente da due scuole, la Reale Accademia di Marina di Napoli e



Il Brigantino interrato "Alfredo Cappellini" costruito nel 1881 e restaurato nel 2004 dallo studio Faggioni.

la Regia Scuola Militare di Marina di Genova, con due indirizzi diversi. Napoli curava principalmente la cultura generale, mentre Genova insegnava, con efficacia, l'arte del navigare. Anche se, inizialmente, furono adottate le stesse norme e programmi nei due istituti, permanevano differenze ed attriti fra il personale proveniente dalla scuola di Genova o di Napoli. Ma il progetto di Cavour, che aveva individuato Livorno, come sede possibile dell'unica Accademia Navale, non si realizzò per la sua morte avvenuta nel Giugno del 1861, all'età di 51 anni.

Dopo la morte di Cavour si susseguirono, come Ministri della Marina, politici e militari ed il dibattito sulla sede dove far sorgere l'Accademia si protrasse per oltre 15 anni; anni in cui furono esaminate varie soluzioni ed alla fine, su impulso del Generale Genio Navale Benedetto Brin Ministro della Marina, con legge del 16 Marzo 1878, fu scelta Livorno, come sede della futura Accademia Navale.

Come riportano gli atti, Livorno fu scelta per diverse ragioni. Per creare una nuova ed unitaria tradizione marittima nazionale era necessario abbandonare le città dove avevano sede le vecchie scuole navali che avevano preparato gli ufficiali delle preesistenti marine. Durante il lungo processo decisionale venne scartata La Spezia dove era stato trasferito il comando della flotta ed era in costruzione l'arsenale, ad oggi ancora operativo, poichè le zone e le strutture individuate per ospitare l'istituto erano troppo lontane dal mare e dalla città ed inoltre non sembrava opportuno che nella stessa sede si trovasse il comando della flotta, l'arsenale e l'Accademia, istituto questo che doveva dipendere direttamente dal Ministero.

La posizione geografica di Livorno, fu uno degli elementi principale per la decisione. Situata nella parte centrale



dello stato era raggiungibile, con uguali difficoltà, sia provenendo dal nord quanto dal sud, considerato lo stato delle vie di comunicazione all'epoca. La vicinanza con Pisa, sede di una prestigiosa università, avrebbe consentito una utile collaborazione per l'insegnamento delle materie scientifiche. Ed inoltre, la Toscana, culla della lingua italiana, avrebbe facilitato il superamento della barriera dei dialetti e delle rivalità regionali.

L'amministrazione comunale dell'epoca, stanziando una somma per il finanziamento dei lavori di costruzione, dimostrò l'interesse di Livorno ad accogliere la nuova struttura.

Ma le scelte non erano finite. Scelta la città occorreva scegliere la località. Inizialmente si pensò alla Fortezza Vecchia, situata nel centro della città, che offriva una struttura con necessità di limitati interventi edilizi, ma con lo svantaggio della lontananza dal mare. L'attenzione della commissione si spostò sul Lazzaretto di San Leopoldo ma il progetto fu abbandonato per l'opposizione del ministero degli interni che riteneva la struttura fondamentale per la funzionalità del porto. Finalmente si giunse alla scelta definitiva sul Lazzaretto di San Jacopo, adiacente al precedente.

Il Lazzaretto, che si estendeva sulla riva del mare, fuori della città ma al limite con essa ed aveva fabbricati che potevano essere adattati per alcuni servizi, fu ceduto alla Marina nell'Agosto del 1878. I lavori di ristrutturazione, sotto la direzione del genio militare, iniziarono immediatamente. Furono abbattuti i magazzini per le merci in quarantena e le infermerie e costruito l'edificio allievi, limitato ad un solo piano e la palazzina comando. Seguirono poi gli edifici logistici, il porticciolo, i giardini e la viabilità interna. Infine fu interrato, al termine del vasto piazzale

allievi ed in fronte al mare, il brigantino, ancora oggi emblema dell'Accademia ed impiegato per gli addestramenti e le punizioni.

I lavori terminarono dopo tre anni ed il 6 Novembre del 1881 si tenne la cerimonia ufficiale di inaugurazione. Inizia così la lunga storia dell'Accademia legata, in maniera imprescindibile, alla città di Livorno, città con una storia particolare ma anche interessante.



L'edificio del Comando.

NASCITA DI LIVORNO

La storia della città di Livorno, legata al mare ed al suo porto, si differenzia notevolmente da quella di tutte le altre città toscane. Mentre Firenze, Pisa, Lucca erano già città importanti che vivevano stagioni di grande vivacità artistica e di grandi progressi, Livorno rimaneva ai margini, come piccolo villaggio di pescatori.

La sorte cambiò, parzialmente, quando Pisa, alla fine del 1300, per il progressivo insabbiamento del proprio approdo alla foce del fiume Arno, favorì lo sviluppo dello scalo labronico, potenziandone le attrezzature portuali e fortificando l'abitato.

Al tramonto della Repubblica di Pisa, una delle quattro repubbliche marinare, nei primi anni del 1400, Livorno fu ceduta ai Visconti di Milano e successivamente ai genovesi che ne potenziarono le strutture portuali e nel 1421 Livorno fu acquistata da Firenze per farne lo sbocco a mare dei propri traffici commerciali.

Nel Cinquecento, con l'avvento dei Medici al governo di Firenze, si verificò la vera trasformazione di Livorno da piccolo villaggio periferico a centro nevralgico dei traffici commerciali.

Gli interventi architettonici voluti dai Medici forgiarono la città e le particolari leggi stabilite dalla illustre famiglia fiorentina, per Livorno ed il suo territorio, favorirono l'aumento della popolazione e forgiarono anche il carattere dei suoi abitanti.

La città, con le sue mura e fortezze difensive, fu realizzata secondo i progetti dell'architetto Buontalenti. Progetti che prevedevano anche la realizzazione di fossi e canali, con scopo difensivo ma necessari anche per il trasferimento delle merci dal porto ai magazzini e viceversa. La struttura attuale della città rivela ancora il progetto iniziale ed il quartiere attraversato da canali e fossi è denominato attualmente "Venezia". Anche le strutture portuali furono potenziate e furono allestiti i lazzaretti per la quarantena di merci e persone, che diventeranno sede dell'Accademia Navale.

Il porto e la città furono decretati zona franca, non dovevano pagare, quindi, tasse doganali le merci in arrivo ed in partenza. Provvedimento che attrasse le principali compagnie di navigazione a far scalo ed i principali spedizionieri stranieri ad aprire una sede in città, facendo diventare Livorno, in breve tempo, uno dei porti principali dell'intero mediterraneo.

Furono emanate, inoltre, disposizioni denominate "Leggi Livornine" che assicuravano una serie di privilegi e concessioni per tutti coloro che si fossero stabiliti a Livorno. Le leggi che garantivano, infatti, libertà di professione religiosa e politica e concedevano libertà ai condannati per alcuni reati commessi, fecero aumentare notevolmente la popolazione. Affluirono a Livorno perseguitati politici e religiosi di diverse nazionalità per poter professare le proprie convinzioni e tante famiglie delle campagne decisero di cambiare mestiere, intraprendendo nuove attività inerenti il porto o la manutenzione delle navi.

Livorno divenne così una città cosmopolita, tollerante, multireligiosa e ne troviamo ancora traccia oggi, nelle tante chiese e cimiteri costruiti dalle varie comunità religiose o straniere.

La concessione di zona franca alla città ed al porto ed i privilegi concessi ai nuovi abitanti furono determinanti per Livorno ma contribuì notevolmente al suo sviluppo anche la struttura portuale. Giungevano a Livorno navi provenienti dal nord Europa con merci che venivano trasferite con piccole imbarcazioni, denominate navicelli, nei magazzini e cantine realizzati lungo tutti i canali interni della città, per essere vendute e rispediti successivamente, sempre via mare, nei porti di destinazione finale, senza pagare dogana.

Livorno ed il suo porto prosperarono fino a metà del 1800, quando fu abolita la franchigia doganale, che causò un rapido declino delle attività commerciali ed il tramonto dell'età d'oro livornese. Seguirono gli anni del passaggio dal commercio e dalla agricoltura all'industria e Livorno, con difficoltà, affrontò questo processo di industrializzazione. Venne in suo aiuto la famiglia siciliana dei fratelli Orlando che, nel 1865, rilevò i decrepiti cantieri navali, modernizzandoli ed iniziò un lungo sodalizio della famiglia Orlando con la città di Livorno e con la Marina. Il governo aveva approvato un programma di potenziamento della flotta ed il ministero della Marina, guidato dal Generale del genio navale Benedetto Brin, assegnò al cantiere livornese la commessa per la costruzione della corazzata Lepanto. A questa prima commessa ne seguirono altre ed il cantiere si specializzò nella costruzione di navi militari. Così Livorno forniva i mezzi navali alla Marina, tramite il suo cantiere e gli ufficiali che le avrebbero condotte, tramite l'Accademia Navale.

IL PRIMO ORDINAMENTO

Nel mese di ottobre del 1881 si tennero gli esami per l'ammissione alla prima classe della nuova Accademia. Si presentarono 135 concorrenti, provenienti da ogni parte d'Italia e ne furono ammessi 37. Severa selezione, come è sempre stato, nel corso degli anni.

Dopo la cerimonia di inaugurazione del 7 novembre, l'Accademia iniziò la sua attività di formazione con la struttura ed i programmi previsti dal primo ordinamento, predisposto da una apposita commissione che aveva esaminato analoghi istituti navali di altre nazioni.

Queste direttive prevedevano l'ammissione a giovani con età compresa fra i dodici ed i sedici anni, una durata del corso normale di cinque anni, con quattro campagne di istruzione, per conseguire il grado di guardiamarina. L'istruzione veniva completata con un corso di Applicazione per i sottotenenti di vascello.

L'ordinamento assegnava all'Accademia il compito di formare solamente ufficiali di vascello; il concetto di affidare all'Accademia anche la preparazione di ufficiali di altri corpi comparve molti anni dopo.

Negli anni successivi furono applicate modifiche al primo ordinamento, in base all'esperienza maturata, ed alcune predisposizioni, che riporto come nota storica, caratterizzano, ancora oggi, la vita dell'Accademia.

Per la divisa degli allievi fu adottato lo spadino, con manico di perla e fodero lavorato che è, da allora, l'emblema degli allievi. Fu istituito il consiglio di disciplina che doveva dare le direttive riguardanti il comportamento, le regole per l'assegnazione delle ricompense e delle punizioni ed assegnare ad ogni allievo il voto di attitudine professionale che, insieme ai voti nelle materie di studio, avrebbe stabilito la graduatoria di merito.

Per stimolare lo spirito di emulazione tra gli allievi fu istituito il “Distintivo d'Onore” che premiava gli allievi per i risultati conseguiti nello studio e nella condotta disciplinare e la “Sciabola d'Onore” per l'allievo dell'ultima classe, risultato primo durante gli ultimi tre anni.

Sempre in quel periodo fu dato impulso all'attività sportiva e furono istituite gare di scherma, ginnastica, nuoto, tiro con carabina che prevedevano l'assegnazione di un distintivo agli allievi che primeggiavano nelle discipline sportive.



Sala studio degli allievi.



Sala lettura in biblioteca.

ORDINAMENTI SUCCESSIVI

Nei primi cinquanta anni di vita dell'Accademia (1881-1931) vennero apportati cambiamenti radicali all'ordinamento iniziale, cambiamenti che erano conseguenza del prevalere di una delle due correnti di pensiero che riguardavano l'età di ammissione. Il reclutamento in giovane età, consentiva un migliore adattamento alla severa disciplina ed una migliore preparazione professionale, mentre l'ammissione a giovani di età maggiore, con un più elevato titolo di studio, consentiva di far iniziare gli studi navali con una più vasta cultura generale e dopo aver fatto una scelta di vita più consapevole. La determinazione dell'età per l'ammissione comportava, di conseguenza, adattamenti dei programmi di studio ed influiva sulla durata dei corsi.

L'ordinamento iniziale subì una prima modifica nel 1894. La durata dei corsi, dai cinque anni inizialmente previsti, fu portata a tre anni e per l'ammissione fu stabilito che il titolo di studio per l'ammissione dovesse essere il diploma di licenza liceale o di istituto tecnico.

Questo ordinamento rimase in vita per diciassette anni, fino al 1911, quando la durata del Corso Normale fu portata a quattro anni e per l'ammissione fu richiesta la



Sala del parlatoio.

licenza tecnica inferiore o la licenza ginnasiale e quindi una età più bassa per poter concorrere.

Dopo 18 anni dall'ordinamento del 1911, ancora una volta prevalse l'idea di ammettere giovani con maggiore cultura generale e con diploma del liceo. Inoltre, per effetto della legge che riordinava i corpi della Marina, con l'istituzione del corpo del Genio Navale (ufficiali destinati alla condotta degli apparati motore) e del corpo delle Armi Navali (ufficiali destinati alla condotta degli apparati elettrici) l'Accademia ebbe il compito di reclutare e formare, oltre agli ufficiali di Stato Maggiore, gli ufficiali dei Corpi Tecnici. Sempre con la stessa legge fu stabilito di istruire in Accademia anche gli ufficiali degli altri corpi della Marina e precisamente quelli del Corpo di Commissariato, del Corpo Sanitario e delle Capitanerie di Porto. Fu inoltre istituito un tirocinio preliminare di circa due mesi per i concorrenti risultati idonei alla visita medica, per prendere i primi contatti con quella che sarebbe

stata la loro vita futura e per integrare la loro preparazione con lezioni nelle materie richieste per il concorso di ammissione.

E così, alla vigilia del cinquantenario della fondazione, si giunse ad un ordinamento che, nelle sue linee generali, è rimasto invariato fino ai tempi recenti. In sintesi l'Accademia doveva provvedere alla selezione ed alla istruzione di tutti gli aspiranti a divenire ufficiali di Marina nei corpi dello Stato Maggiore del Genio Navale e delle Armi Navali e all'istruzione superiore e di specializzazione degli ufficiali di Stato Maggiore.

Veniva assegnato inoltre il compito di provvedere all'istruzione professionale, militare e marinaresca degli ufficiali a nomina diretta dei Corpi di Commissariato, delle Capitanerie di Porto e del Corpo Sanitario ed alla formazione degli allievi ufficiali di complemento.

La riforma si presentava certamente di non facile attuazione, specialmente dal punto di vista dell'organizzazione degli studi. Il nuovo ordinamento ed i nuovi compiti assegnati all'istituto comportavano il potenziamento dei quadri dirigenziali, degli insegnanti e di tutto il personale necessario alla gestione dell'istituto.

Con i programmi che regolavano la formazione degli allievi di Stato Maggiore, del Genio Navale, delle Armi Navali, l'Accademia si avviava a divenire una vera e propria Università di studi navali.



Lezioni di scherma.



Cutter per la scuola di vela degli allievi.

SVILUPPO EDILIZIO

Con l'aumentare dei compiti assegnati all'Accademia e del numero di allievi da istruire, si presentava la necessità di un ampliamento delle strutture esistenti.

Gli edifici realizzati nel 1881, nell'area del Lazzeretto di San Jacopo, erano ormai insufficienti, pur essendo stato acquistato un terreno da privati che venne inglobato nel perimetro recintato dell'Accademia quando fu realizzata la nuova viabilità urbana del viale Italia che conduce verso sud.

Nei primi anni del 1900 la città di Livorno, che aveva progredito notevolmente con opere pubbliche ed infrastrutture, cedette, in forma gratuita, all'Accademia il Lazzeretto di San Leopoldo ed i terreni in prossimità, quale contributo ad un'opera che doveva divenire anche vanto e decoro della città. Successivamente fu ceduto dal comune anche il fabbricato, lato mare, che costituiva l'ex barriera doganale denominata Regina Margherita e fu così compiuta l'annessione di tutto il territorio dei due lazzeretti del porto livornese.

Nel 1913 iniziarono i lavori, secondo il piano regolatore approvato, che riguardavano sia il fabbricato allievi e gli immobili della zona di San Jacopo, sia la zona di San Leopoldo.

Come prima opera si intervenne sul fabbricato allievi. Furono sopraelevati i due bracci del fabbricato allievi e venne sopraelevata, di due piani, la parte centrale del fabbricato, per innalzare maggiormente la caratteristica torre dell'orologio.

Le due zone di S. Jacopo e S. Leopoldo furono unificate con la copertura del canale che le divideva e nella nuova spianata fu realizzata la nuova infermeria e aule per l'insegnamento.

Gran parte delle tettoie e dei magazzini del lazzeretto furono abbattuti mentre furono adattati gli edifici ed il porticciolo alle nuove esigenze. Trovarono sede, nei fabbricati ristrutturati, i corsi per gli allievi di complemento ed il distaccamento per sottufficiali e marinai.



Osservazioni col sestante a bordo di nave scuola.



Saluto alla voce del "Colombo" a Punta Delgrado.

Tutti i lavori furono progettati in previsione di future esigenze di ampliamento, lasciando ampi spazi liberi e la possibilità di sopraelevare gli edifici. Particolare cura fu dedicata anche all'assetto stradale e generale dell'istituto, con ampi spazi dedicati al verde e realizzando il lungo viale alberato che, ancora oggi, con il nome "viale dei pini" conduce al fabbricato allievi.

Lo scoppio della grande guerra interruppe qualsiasi altro lavoro programmato, fra cui la piscina, impianto ritenuto necessario, vista la scarsa familiarità degli allievi del tempo con il nuoto.

GLI ANNI DELLE GUERRE

I venti di guerra fecero interrompere i lavori di ristrutturazione per poter destinare maggiori fondi del bilancio al potenziamento della flotta ma non limitarono l'attività dell'Accademia che proseguì la sua opera di formazione degli allievi ufficiali che avrebbero dovuto armare le nuove navi.

La prima guerra mondiale si svolse principalmente sui fronti terrestri. La Marina, che aveva potenziato la flotta e studiato nuovi mezzi, aveva il compito di sbarrare il canale di Otranto, per impedire alla navi austriache di lasciare il mare Adriatico. Le azioni principali si svolsero con i Mas, piccoli motoscafi veloci, armati di siluri, progettati per attacchi improvvisi nei porti e nei ridossi dalmati, dove si trovavano le unità nemiche. In queste azioni si distinsero i giovani ufficiali che affondarono le principali unità avversarie. In particolare si distinse, in più azioni, il Comandante Luigi Rizzo che, il 10 Giugno 1918, nei pressi dell'isola di Premuda, attaccò ed affondò la corazzata Santo Stefano con due Mas. Da allora il 10 Giugno si celebra la festa della Marina, in ricordo di quella azione.

Negli anni fra le due guerre mondiali, l'Accademia continuò il proprio compito istituzionale e potenziò la propria struttura secondo il progetto iniziale. Fra l'altro fu costruita la piscina che fronteggiava il mare e all'interno del comprensorio fu costruito l'edificio per ospitare L'Istituto di Guerra Marittima (I.G.M.) per la formazione degli ufficiali superiori.

Molte le visite ufficiali di personalità che culminarono il 6 Novembre del 1931 con i festeggiamenti per il cinquantenario della fondazione. Per l'occasione, in porto ed alla fonda nello specchio d'acqua di fronte all'Accademia, si ormeggiarono le unità della squadra. La cerimonia, a cui presenziava il Re Vittorio Emanuele III, la regina Elena e le più alte autorità dello stato, doveva essere preceduta dal varo dell'incrociatore Pola dagli scali del cantiere Orlando. Varo che fu rinviato per le proibitive condizioni meteo.

In quella occasione il re consegnò ufficialmente la Bandiera nelle mani del comandante dell'Accademia, ammiraglio Cavagnari e seguirono i discorsi ufficiali, dal tono altisonante, ed il defilamento degli allievi.

Negli anni che precedevano la seconda guerra mondiale, mentre i cantieri allestivano nuove navi per potenziare la flotta, l'Accademia continuava la sua opera di formazione degli ufficiali che si sarebbero distinti nelle operazioni di guerra.

Nel mese di Luglio del 1943, dopo i ripetuti bombardamenti sul porto e sulla città di Livorno, l'Accademia si trasferì a Venezia per un breve periodo. In seguito alla firma dell'armistizio, il 9 settembre tutto il personale e gli allievi imbarcarono sulla M/N Saturnia per raggiungere Brindisi dove l'Accademia operò per tre anni, rientrando a Livorno il 5 luglio del 1946.

IL DOPO GUERRA

La Marina, come tutta l'Italia, era da ricostruire. La flotta era ridotta a poche unità, sia per le perdite subite in guerra sia per le condizioni poste dal trattato di pace che imponevano la riduzione del tonnellaggio a una decima parte di quanto aveva la Marina all'inizio delle ostilità. Anche il personale venne ridotto a sole 25000 unità

Gli edifici della sede istituzionale dell'Accademia erano stati gravemente danneggiati sia dai bombardamenti aerei sia dalle truppe di occupazione, prima quelle tedesche, poi quelle inglesi.

L'intera attrezzatura didattica era perduta. La Marina considerò la ricostruzione dell'istituto di importanza fondamentale, per indicare la rinascita della forza armata.

Furono sgomberate le macerie e adattate le parti meno colpite. Il numero esiguo di allievi consentì di iniziare l'anno accademico 1946-1947, con sufficiente regolarità.

Negli anni che seguirono, gli edifici risorsero sulle rovine e con l'aumento degli allievi, sia dei corsi normali sia dei corsi di complemento, furono potenziate le attrezzature logistiche, per migliorare le condizioni di vita e le attrezzature didattiche, per seguire il continuo progresso tecnologico.

Anche tutti gli impianti sportivi, la piscina ed i due porticcioli furono ristrutturati e potenziati, per consentire ai frequentatori lo svolgimento delle attività relative al mare, obbligatorie per tutti, quali la vela il canottaggio il nuoto ed ogni altro sport. Sul mare e nei campi sportivi si svolgevano le competizioni fra le squadre rappresentative di ogni classe, al termine di ogni anno accademico.

Solo nei primi anni '60 fu progettato e costruito il nuovo palazzo degli studi, dove hanno trovato posto gli uffici della direzione studi, tutti i gruppi di insegnamento, i laboratori e le aule specialistiche e si può considerare conclusa l'opera di ricostruzione dell'Accademia dopo gli eventi bellici. Come in ogni altra struttura anche l'Accademia continua l'opera di ammodernamento e potenziamento in base alle necessità e le esigenze.

L'ACCADEMIA NAVALE E LA CITTA' DI LIVORNO

Due istituzioni così diverse ma con un rapporto che è sempre stato di rilievo e costante anche con il passare degli anni. Da una parte una istituzione ordinata, con regole precise e principi ben radicati, dall'altra parte una città antimilitaristica, per alcuni versi anarchica, popolana che ha, comunque, sempre, considerato l'Accademia come un proprio fiore all'occhiello.

Tra allievi e cittadini di Livorno si è sempre creato un legame di rispetto reciproco.

Nei primi anni di vita dell'Accademia, quando gli allievi avevano dodici, tredici anni e provenivano prevalentemente dalla nobiltà e dalla ricca borghesia e quando viaggiare era difficile, molte delle famiglie dei cadetti si trasferirono a Livorno per seguire il percorso dei figli, affittando un alloggio o addirittura facendo costruire nuove abitazioni nelle vicinanze dell'istituto. La città vide, così, sorgere una nuova zona residenziale legata allo sviluppo dell'Accademia.

In quel periodo nacque l'istituto delle famiglie raccomandatarie. Famiglie, in genere dell'alta borghesia livornese, che conoscendo la famiglia di origine, accoglievano i giovani allievi nei giorni di libera uscita, offrendo amicizia e servizi. Questa istituzione, rimasta fino ai tempi più recenti, consentiva agli allievi, con famiglia raccomandataria, alcuni vantaggi, come la possibilità di uscire la domenica prima del pranzo.

Ma la Livorno proletaria non rimaneva lontana dal mondo delle uniformi, anche se in forma diversa da quella delle famiglie raccomandatarie. Gran parte dei servizi, per la vita quotidiana degli allievi, veniva svolta da personale civile. I "Famigli" come veniva chiamato il personale civile nel suo complesso, curavano la pulizia e l'ordine di tutti i locali, erano addetti alla cucina, servivano a tavola e curavano il corredo e le uniformi degli allievi. Gran parte di loro imbarcavano sulle navi scuola e seguivano gli allievi anche durante le campagne estive. Si veniva a creare fra allievi e famigli, specialmente con i corredisti, che seguivano lo stesso corso per i quattro anni, dei legami di complicità. Gli allievi si rivolgevano ai famigli per piccole commissioni, non permesse dai regolamenti, quali potevano essere qualche acquisto o la consegna di qualche messaggio che doveva raggiungere il destinatario o più spesso la destinataria, prima possibile.

I famigli, generalmente molto legati alla istituzione, erano il veicolo per portare a conoscenza della popolazione livornese come si viveva e cosa accadeva all'interno delle mura di questa cittadella, in realtà piuttosto chiusa al mondo esterno.

Ma ci sono altre ragioni che portano ad un legame fra Marina e Livorno. Per larga parte degli ufficiali in carriera

Livorno viene considerata la loro seconda città, una città di adozione, dove hanno trascorso quattro anni per la formazione di base e dove sono tornati per i corsi di specializzazione, dopo i primi imbarchi. Anni di formazione professionale e del carattere ma anche di incontri e conoscenze che, in molti casi, portavano alla formazione delle famiglie con ragazze livornesi e con figli che nascevano nella città labronica. Alcuni degli ufficiali tornavano, nel prosieguo della carriera, come insegnanti o come componenti del quadro dirigenziale. E per chiudere il ciclo della vita, come non menzionare che molti ufficiali, al termine della loro carriera hanno scelto Livorno ed il suo mare, come residenza.

Accademia Navale vuole dire Livorno e Livorno vuole dire Accademia Navale.



PERSONAGGI DELLO YACHTING

Giulio Cesare Carcano (1910-2005), ingegnere, estroso progettista e brillante innovatore prima nel campo motoristico (Moto Guzzi) e poi in quello velico, ha lasciato in entrambi i settori l'impronta della sua non comune genialità. La ricerca della massima velocità è stato il suo mantra. Qualche tempo fa, parlando di lui con l'amico Sandro Alessi, abbiamo convenuto che mancava una storia di questo personaggio e delle sue creazioni che meritavano un ricordo più ampio dei pochi in circolazione. Così Sandro l'ha promesso e l'ha fatto. Onore al merito.



GIULIO CESARE CARCANO, INGEGNERE ITALIANO

SANDRO ALESSI

(prima parte)

Dopo una lunghissima gestazione ecco il contributo, promesso all'editore ormai da molto tempo, su di un personaggio per il quale il materiale va cercato col lanternino. E quindi lo inizio ringraziando gli amici che mi hanno aiutato, tutti citati nel seguito, e con un po' di iconoclastia, nella premessa che per Giulio Cesare Carcano nutro, e da tempi non sospetti, la massima stima e qualcosa di più **(1)**.

Se il successo di un designer di yacht da regata si misura in vittorie o comunque in prestazioni importanti in regate di rilievo, con il nostro siamo poco oltre lo "zero titoli"; se ci si riferisce alle imbarcazioni da crociera, GCC (sulle riviste dell'epoca il nome veniva abbreviato così) non risulta quasi essersi cimentato.

Il personaggio, dunque, se il discorso si limitasse alle sue realizzazioni per l'altura, quelle per le quali è più noto, non dovrebbe essere passato alla storia.

Tuttavia, ai giorni nostri anche l'aura ha una misura precisa: non appena viene postata una foto, per esempio di *Vanilla*, come è successo di recente, un fremito scuote il web ed è unanime il tributo di onori e riconoscenza per un uomo che è stato capace di innovare in ogni campo nel quale si è cimentato.

E ciò senza tralasciare il fatto che le sue realizzazioni, oltre a fare storia, hanno spesso portato i commentatori ad usare l'aggettivo "geniale".



"Vanilla", piccolissimo 3^a cl. IOR del 1973. Si noti il timone appeso e l'attualità della chiglia, 47 anni dopo.

Nato a Milano, nel 1910, dopo il liceo ed una laurea in Ingegneria meccanica, nel '34, al Regio Istituto Tecnico Superiore (quello che diventerà il Politecnico), assolto anche il lungo servizio militare del tempo, Giulio Cesare Carcano viene assunto nel 1936 dalla Moto Guzzi e ... Mandello del Lario diventerà la sua patria d'adozione.

Ido Renzetti, progettista Moto Guzzi, lo ricorda così: «Incontrai l'ingegner Carcano nel 1950. Ero appena stato assunto alla Guzzi, il mio primo lavoro dopo la laurea. Lui aveva 40 anni, ma ne dimostrava molti di meno: alto, folta capigliatura, colletto della camicia aperto, giubbotto di pelle scamosciata, portamento signorile. Incuteva una discreta soggezione. Ebbi il coraggio di chiedergli qualche delucidazione sul lavoro che stava facendo. Non solo mi rispose con dovizia di particolari, ma cominciò lui stesso a rivolgermi qualche domanda. Non era facile diventarne amici, ma nel mio caso la simpatia fu subito reciproca. Nella sua cerchia di amici e collaboratori non c'era posto per gli arroganti, i presuntuosi ed i superbi. Amava i gatti, i motori e le barche a vela. I gatti erano i padroni di casa. Del resto, anche l'ingegner Carcano aveva molto del gatto: intelligenza, prontezza di riflessi e un immenso amore per la libertà.

Anche nel lavoro doveva essere libero, odiava le imposizioni. Come progettista era di una genialità eccezionale, ma il progetto doveva entusiasmarlo, altrimenti non nasceva. Qualunque cosa avesse progettato, in qualsiasi campo, purché fosse piaciuto a lui, avrebbe lasciato il segno.

Ho avuto l'enorme fortuna di averlo come maestro, ma soprattutto il privilegio di averlo come amico».

Dunque non si dovrebbe parlare di GCC senza almeno accennare a quello che ha fatto nel motociclismo (2), ma qui preferisco riferire del suo fondamentale contributo nel canottaggio, prendendo a prestito l'incipit di un articolo che citerò spesso:

«Vedi, caro Riso, ero seduto al circolo della Guzzi, a Mandello, da dove vedevo i ragazzi del "4 con" che si allenavano, ed avevo notato che la scia della canoa era lievemente irregolare; ho suggerito una piccola modifica. Quella "piccola" modifica, posizionando il primo ed il quarto remo da un lato ed i due centrali dall'altro, poco tempo dopo ha fatto vincere a quei ragazzi [Trincavelli, Vanzin, Sgheiz, Winkler e Stefanoni] la medaglia d'oro ai Giochi Olimpici di Melbourne, 1956. Da allora tutti, nel mondo, vogano così.» (3)

A Mandello Carcano scopre subito la Vela e se ne appassiona rapidamente. Con il *Cisko-Yu* [non sono riuscito a scoprire che barca fosse, ma solo che si trova al Museo della Barca Lariana] «domina per anni le regate sul Lago di Como».

Poi fa esperienza con una Star, *Genzianella* I-1426, e nel 1955 partecipa al Campionato Italiano di Napoli. Nel '57 acquista *Violetta II*, l'ultimo 6m S.I. costruito in Italia.

Nel 1959 disegna il suo primo 5.5m S.I., classe olimpica dal 1952, con una chiglia in materiale sinterizzato (un'idea di provenienza motociclistica) dal peso specifico di 17,2 contro gli 11,3 del piombo.

L'IYRU [l'attuale World Sailing - ridicola denominazione - si è chiamata così dal 1907 al 1996] dà un parere negativo e GCC riprogetta la chiglia adattandola al piombo: nasce *Volpina*, I-33, uno scafo assolutamente innovativo e velocissimo.

Si farà notare nel 1961 quando, da quasi sconosciuto, si presenta ai mondiali di Helsinki ed affascina tutti i grandi di questo sport.

Su *Yachting Italiano*, Bruno Ziravello scrisse: «l'ingegner Giulio Carcano aveva trovato il modo giusto di sfruttare la formula e quella che lo scorso anno era una barca guardata da molti con commiserazione, era diventata la migliore e la più interessante».

Sempre Ziravello, in un articolo di commento al campionato, riferisce che i veri protagonisti sono stati «i tre componenti dell'equipaggio di *Volpina*, arrivati alla chetichella, modesti, tranquilli e balzati subito alla ribalta ... tre atleti lacustri. Vale la pena di dare un cenno biografico sul timoniere, proprietario e disegnatore: Giulio Cesare Carcano non è un ingegnere navale, ma un dirigente della Moto Guzzi che si occupa di aerodinamica. Appassionato di vela, un giorno decide di progettarsi uno scafo che, diverso dagli altri 5.5 nelle linee e nelle forme, una volta in mare ebbe critiche in maggior parte sfavorevoli. Ma Carcano non vi fece caso ed anzi, per dimostrare di non tener conto dei marinai d'acqua salata, chiamò a far parte del suo equipaggio due giovanotti del lago di Como. Cominciò pian piano a far regate, che a tutta prima non furono molto soddisfacenti, poi cominciò a dar fastidio.»

E il reportage si chiude così: «Se *Volpina* avesse avuto uno spinnaker da lasco stretto, forse la classifica avrebbe visto la barca italiana in testa. Il terzo posto conquistato a Helsinki da Carcano e dal suo equipaggio vale più di un campionato del mondo. Da oggi l'Italia è sicura di aver trovato un disegnatore nuovo, con idee nuove». [Sul n. 61 del Notiziario CSTN, settembre 2017, compare una foto di *Volpina* che dimostra il concetto esposto da Ziravello]. Ben presto in molti si affretteranno a chiedere un disegno all'Ingegnere, ma il suo obiettivo a quel tempo non era vendere progetti, per cui si limitò a disegnare solo per amici che condividessero le sue idee, continuando nel contempo a sviluppare il 5.5 per sé.

Videro così la luce, in rapida successione, *Volpina II, III, IV e V*, che è del 1968 - anno dell'ultima partecipazione della Classe alle Olimpiadi.

Oltre a questi cinque ne disegnò solo altri tre: *Manuela VI*, per Beppe Croce, *Violetta V* (Gino Alquati) e un *Volpina VI* mai costruito: tutti scafi a dislocamento leggero e con forte raddrizzamento di forma - il suo mantra - che hanno anticipato di almeno cinque anni la tendenza mondiale.

Con i *Volpina* Carcano è stato selezionato quale sfidante italiano alla Coppa di Francia 1961, 62 e 63, alla Coppa d'Oro 1961 e 62 ed alla Coppa Italia 1963. Ed ha vinto il Campionato Internazionale di Francia 5.5m S.I. del 1966 a La Baule. Anche per questo spiace leggere sul sito della Classe italiana: «I 5.5 "Classici" sono stati costruiti tra il 1949 e il 1969... Il numero di imbarcazioni costruite durante questo periodo fu di circa 650! Grandi architetti firmarono i progetti: Arvid Laurin, Raymond Hunt, Alfred Edward Luders Jr, i fratelli Ohlsson, Henri Copponex, Olin Stephens e, naturalmente, Britton Chance Jr». Mah! Voltiamo le spalle e riprendiamo così: «Carcano aveva un vezzo: le sue barche dovevano avere un nome che iniziasse con la V. Solo in casi eccezionali ha accantonato questo principio, la prima volta quando consentì a Beppe Croce, al quale era legato da grande stima e amicizia, di battezzare *Manuela VI* il nuovo 5.5 (I-40), gemello del suo *Volpina II* (I-41)». *Manuela VI* vinse la Centomiglia del Garda, nel 1964, ed il Campionato nazionale 5.5m S.I. del 1969.



“Manuela VI”, 5.5m S.I. disegnato da Carcano per Beppe Croce.

Terminata l'epopea delle classi metriche, Carcano regaterà anche sul Soling, ma nel frattempo aveva iniziato ad avvicinarsi all'altura.

Nel 1966 lascia la Moto Guzzi ed avvia un piccolo studio professionale con un amico.

In un'intervista a Forza 7, nel '73, dirà testualmente: "... tutto sta nel modo in cui svolgo il mio lavoro di architetto. Lo scopo principale è il divertimento: con i miei progetti ho disgustato una fila di potenziali clienti! Ma dato che non faccio questo lavoro per vivere, le cose le faccio come dico io o non le faccio per niente". Di nuovo Riso: «Affascinante quest'uomo. Se lo incontravi sulle banchine, al Duca degli Abruzzi, dove la tenuta da yachtman era di casa, vestito con una vecchia giacca a vento stile Zeno Colò, pantaloni di velluto marroni a coste e baschetto in testa, gli potevi dare dell'agricoltore. Sempre affiancato dai suoi fidi Manara e Lanfranconi [probabilmente i "due giovanotti del Lago di Como"] che, a loro volta, calzavano stivali verdi con suola Vibram carro armato.



Giulio Cesare Carcano su uno dei Volpina con il suo equipaggio "lacustre", qui ritratto già con stivali da vela.

Ma non era così!

Appena apriva bocca ti incantava parlando di mare, di onde, di prue, di vele, di formule e di regolamenti, in un modo diverso da quello che abitualmente sentivi in banchina, e ne rimanevi affascinato. Perché era diverso, talvolta incompreso, ma sempre avanti anni luce su tutto, come sempre sono state le barche che ha disegnato.



Carcano premiato da Beppe Croce, allo Yacht Club Italiano di cui era socio.

Quando si è cimentato nelle barche d'altura è stato capace di trovare nelle formule di allora, prima quella RORC e poi quella IOR, progettualità innovative; il suo primo progetto per le regate d'altura fu il *Vampa* [I-4801] disegnata nel 1967 e varata nel 1968 dal Cantiere di Donoratico, un one tonner [di 11,85 m f.t.] con stazza 22 piedi RORC, che realizzò per l'Ingegnere Pier Luigi Greppi di Milano, nel cui gruppo di aziende c'era anche la Sarma, tra le prime in Italia, se non la prima in assoluto, a costruire alberi in lega leggera e sartieme spiroidale.

Le linee del *Vampa* erano ancora abbastanza tradizionali, anche se il timone, ovviamente staccato dalla pinna, era molto più a poppavia di quanto fosse normale all'epoca, in una sorta di premonizione dei timoni appesi allo specchio che avrebbero caratterizzato molti dei suoi disegni successivi.

Estremamente innovativo era invece il piano velico: in un'epoca in cui il genoa in testa d'albero era una regola assoluta, *Vampa* era armato a 7/8».

GCC le aveva fatto anche un meccanismo per la regolazione dell'albero "in corsa" ed un'elegante tuga stondata (aerodinamica o per non farsi male battendovi?) quando era ancora molto diffuso il profilo a spigolo, esasperato nelle tughe "a cassetta" di Cesare Sangermani.



"Vampa". Notare la penna dello spi drizzata su di un apposito pennacchino: una [discutibile] idea di Carcano.

Francesco Gandolfi, oltre ad avermi fornito buona parte del materiale qui utilizzato (incluso l'articolo "Come nasce una barca da regata" che Carcano scrisse, per Vela e Motore, in seguito alla realizzazione di Vampa), ricorda di averlo visto in gara, alle Regate invernali di Genova del '69: «vinse l'ultima regata, con tramontana tesa, battendo il

Kerkira II timonato da Straulino; *Vampa* fu l'unica barca a portare lo spi!» nel senso che l'Ammiraglio ne fece fuori tre e poi rimase senza.

D'altro canto, Beppe Franzoni dice: «Sul *Vampa* ha progettato anche la passerella. Notare la struttura e la leggerezza del manufatto. Nel 1964 avemmo l'onore di regatate contro, a Portofino: noi [lui e Francesco] sul 5.50m S.I. Paf (ex Twins X) lui su un Volpina, al timone con il baschetto blu come un operaio della Moto Guzzi».

Note [del redattore che, questa volta, è stato anche l'autore].

1) Uno dei motivi della mia ammirazione per Giulio Cesare Carcano sta nel fatto che era l'unico yacht designer italiano sulla scena internazionale quando iniziai ad interessarmi di vela e ... di lì a poco (1973) Doug Peterson "terminò" bruscamente l'era di Olin Stephens, di Dick Carter e di tutti gli altri progettisti "storici".

Poco dopo (1976) sbocciò, giovanissimo, Andrea Vallicelli. Non ho mai considerato Carlo Sciarrelli (1934-2006) un designer di barche da regata.

2) La vicenda di Carcano nel motociclismo impone un discorso a parte sia per la genialità dimostrata che per gli allori conquistati. Non essendo questo il luogo, ricorderemo brevemente che la sua carriera professionale è stata legata alla leggenda del marchio dell'Aquila, per il quale si è occupato ed ha progettato di tutto,

fino al capolavoro, la 500 cc da competizione con motore otto cilindri a V montato trasversalmente, un unicum, ed il bicilindrico a V di 90° - la risposta italiana a BMW - che caratterizza ancora oggi, a 60 anni di distanza, la produzione della Moto Guzzi nella linea stradale V7. Prima di passare alla squadra corse, ufficialmente "Reparto Sperimentazioni e Studi", si era occupato anche di mezzi a tre ruote ideando, tra gli altri, il cosiddetto mulo meccanico per il corpo degli Alpini.

La sua filosofia progettuale era improntata a quattro imperativi: semplicità, leggerezza, drastica riduzione delle resistenze passive e motori dotati di una buona coppia. E soprattutto le originali sospensioni a bracci oscillanti che accompagneranno tutte le sue macchine, come lui chiamava le moto, fino alla otto cilindri (che però non vinse i due campionati mondiali piloti cui partecipò, quelli del 1956 e 57). Nel 1950 convinse la direzione a dotare la Moto Guzzi di una galleria del vento: sarà la prima casa motociclistica al mondo ad averne una. E già che ce l'aveva, la utilizzò anche per disegnare il bob a 2 dell'Aeronautica Militare che vinse la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Cortina, 1956 (Italia 1 di Dalla Costa - Conti).

Carcano lasciò l'azienda alla quale aveva dedicato trent'anni di vita nel 1966, dopo la morte di Carlo Guzzi.

Augusto Farneti, professore, giornalista ed esperto di motociclismo: «Giulio Cesare Carcano si interessava scientificamente delle corse. Lo troviamo ai box, al bordo delle piste [...]. Punto di riferimento sicuro per i piloti, di cui spesso divenne amico e confidente, seppe attorniarli di collaboratori validissimi e devoti che lo seguirono fino in fondo in un'ineguagliabile storia sportiva. Gli appassionati lo idolatravano. Questa irripetibile situazione contribuì a portare il numero delle vittorie Moto Guzzi al "Record dei record" e ciò fino al "patto di astensione" con Gilera e Mondial del 26 settembre 1957».

Questo è il palmares della Moto Guzzi durante la sua direzione del reparto corse:

- Primati di velocità: 22;
- Campionati del Mondo: 14 (8 "Conduttori", di cui 3 nella 250 cc e 5 nella 350, e 6 "Marca", tra il 1949 e il 1957);
- Campionati italiani: 47;
- Campionati esteri: 55;
- Vittorie al Tourist Trophy: 11.
- Vittorie su circuiti diversi: 3.329.

3) Chi sta parlando, in un bellissimo intervento, intitolato "Tributo, modesto, ad un genio", ad una commemorazione tenutasi allo YCI, è Fabio Riso, storico prodiere del FD di Carlo Massone (eccetto che alle Olimpiadi di Acapulco, 1968, quando la FIV gli preferì Nello Ottonello). Il suo palmares merita di essere ricordato: 1° alla Sky-Yachting di Cannes 1970, 3° al Campionato Europeo 1970, 1° ai Giochi del Mediterraneo 1971, Campione italiano 1972. E, sul *Tempest*, Campione Europeo 1968. Tra le altre racconta: «ho conosciuto l'ingegnere quando, giovane poco incline ai libri di scuola, battevo le banchine dello Yacht Club ammirando barche e uomini, sperando di riuscire a saltare a bordo di qualcuno di quei gioielli. Ci riuscii per fortuna spesso, e più volte ho avuto il piacere di navigare con Carcano o con una sua barca come sparring partner». Sandro Alessi, gennaio 2018 - dicembre 2020 (Fine della prima parte).



"Vampa" oggi: sta a Viareggio, molto ben tenuta, ma armata in testa.



“Promissio boni viri . . . “ ed ecco il primo articolo che inaugura la nuova rubrica “Studi Mediterranei” a cura della maestra e del suo allievo che studiando studiando ci fanno scoprire il mondo delle antiche tradizioni popolari del popolo napoletano.



LA SIRENA PARTENOPE E IL MITO MUSICALE NAPOLETANO: LE FESTE A MARE NELLA PRIMA ETÀ MODERNA

MARIA SIRAGO E MARIO RASTRELLI

La città di Napoli nasce da un mito. Essa è stata fondata sulla spiaggia in cui era morta la sirena Partenope che cercò invano di incantare Ulisse col suo melodioso canto. Napoli è sempre stata legata a tre elementi, mare, musica, festa, una immagine che ben si attaglia al suo popolo “festaiolo” anche se povero, apparentemente privo di preoccupazioni quotidiane sui bisogni primari, ma che in realtà sublimava col canto, un elemento tratto dalla mitica sirena, le preoccupazioni esistenziali.



Sirena coronata e bicaudata nel golfo di Napoli, simbolo tipografico di Antonio Bulifon, Napoli, 1675.

Nei secoli si è avuto un continuo sfruttamento del suo golfo a fini spettacolari ma il culmine ha trovato il massimo splendore in epoca moderna quando gli allestimenti nel palazzo reale erano volti a rappresentare le origini mitiche della città attraverso costruzioni scenografiche che rappresentavano il dio del mare Nettuno, il mitico fiume Sebeto, raffigurato come un vecchio saggio (che ora scorre nel sottosuolo) e le numerose Sirene, da sempre legate all’immaginario collettivo cittadino, che danzavano in modo armonico nei balletti allestiti.

Ma vi erano anche feste estive, ancor più scenografiche per gli scenari aperti e gite in barca con accompagnamento musicale, che hanno fatto da sfondo al popolo partenopeo quando assisteva agli “spassi di Posillipo”.



Allegoria della città di Napoli con miti e simboli delle arti (tra cui spiccano la sirena e il vecchio Sebetos, particolare, Paolo De Matteis, 1710, Napoli, Museo di San Martino.

Ma vi erano anche feste estive, ancor più scenografiche per gli scenari aperti e gite in barca con accompagnamento musicale, che hanno fatto da sfondo al popolo partenopeo quando assisteva agli “spassi di Posillipo”. Questi erano organizzati in estate per i viceré spagnoli e per i re borbonici su “gondole reali” addobbate a festa, accompagnate da

altre imbarcazioni con musici e cibarie. Le feste sono state sempre legate alla funzione storico - politica della corte, a partire da quella aragonese. Ma hanno trovato un terreno eccezionalmente fertile nella città partenopea, dove veniva espressa tutta l'esuberanza tipica del popolo napoletano. Sia in epoca vicereale che in epoca borbonica si ostentava in pubblico il potere con un cerimoniale che metteva in risalto la scenografia del golfo partenopeo, tanto amato da Jacopo Sannazaro, descritto con maestria nelle sue Ecloghe piscatorie. Anche Giovan Battista nell'egloga IX, Caliope o la museca, ricordava le numerose villanelle, canti popolari, cantate dai napoletani accompagnandosi con l'arpa o il "calascione". E tra le cantanti più famose vi era la bella Adriana, sorella del Basile che per la sua bravura fu chiamata a Mantova dai Gonzaga.



Gaspar van Wittel, Veduta da Posillipo da Palazzo Donn'Anna, particolare, 1700 circa, Warwickshire, in Attilio Antonelli, a cura di, Cerimoniali, 2014, pp. 174-175.

Tra le varie feste "marine" spicca, o meglio emerge, quella di Santa Maria di Piedigrotta, che si svolgeva sulla spiaggia di Mergellina, tanto amata dal Sannazaro, che dalla fine del Seicento aveva assunto anche il ruolo di parata militare. I viceré e poi i re borbonici sfilavano in carrozza per mostrare il loro potere, attorniti dalla folla festante per la quale venivano allestite cuccagne e montagne di cibarie da saccheggiare al segnale dato. Alla fine della parata si schieravano i reggimenti che sparavano a salve e ad essi rispondevano le cannonate della flotta che accompagnava il corteo dal mare.



Nicola Maria Rossi, Il viceré Harrach in pellegrinaggio al Santuario della Madonna di Piedigrotta, 1731 circa, Rohau, Palazzo Harrach.

Ogni buon napoletano sa bene cosa Partenope rappresenti per la città e per i suoi cittadini: probabilmente dentro di noi abbiamo imparato fin dalle scuole elementari ad amare ed a conoscere prima la sirena e poi la città con i suoi mille volti. Passeggiando per le strade o per le piazze essa ci osserva continuamente grazie ad esempio alla grande statua presente a piazza Sannazzaro. Napoli non può fare a meno della Sirena perché essa, secondo il mito le ha dato le origini. La leggenda è stata riproposta dai primi del Cinquecento quando Napoli ha perso il suo status di capitale ma gli intellettuali napoletani riuniti intorno a Sannazzaro ed a Pontano hanno riutilizzato il mito fondativo per riappropriarsi di una caratteristica della città, la musicalità, che li ha resi famosi nel mondo. Ancora oggi noi, figli della sirena siamo riconosciuti ovunque per questo aspetto festoso che nasconde una profonda malinconia. È ancora più chiaro così che le origini di Napoli, una delle gradi capitali nell'Europa moderna, affondano in un mito musicale.

Sono stati consultati Dinko Fabris D., Partenope da Sirena a Regina. Il mito musicale di Napoli, Cafagna ed., Barletta, 2016 e Maria Sirago, La spettacolizzazione del mare in età barocca: dalle ecloghe pescatorie di Sannazaro alle "Posillicheate" in corso di stampa nella rivista on line Kairos.



GLI STORICI CANTIERI ITALIANI

Effettivamente c'è stato un periodo in cui la Vela era uno spettacolo di massa ed è bene non dimenticarlo. A raccontare questo fenomeno ci pensa Gianni Magnano, come al solito con il contributo di una ampia e stupefacente documentazione di foto d'epoca della sua invidiabile collezione. Chi ha avuto la fortuna di conoscere il mondo e la gente delle marine rivierasche della costa ligure troverà in questi ricordi le proprie origini.



CANTIERE COSTAGUTA NON SOLO YACHT A VELA

La produzione di motobarche da inizio Novecento.

GIANNI MAGNANO

A partire dalla fine dell'Ottocento, il Cantiere Costaguta e Fava, già noto nel campo degli yacht a vela, intraprese la produzione di scafi a motore o come venivano chiamati allora “Cannotti automobili”.

Eravamo all'inizio della esperienza motonautica, si cominciarono ad organizzare raduni e gare di velocità sui laghi e sulla Costa Azzurra.

Tra le prime costruzioni del Costaguta fu *Nina* come scrisse Giuseppe Olivari nel suo libro *Il filonauta* pubblicato nel 1894 ” lancia a vapore costruita in legname a sistema diagonale. La barca venne registrata dalla Società Filonautica Italiana nel 1903 per conto del marchese Giacomo Durazzo Pallavicini.....La velocità di questa splendida lancia supera le sedici miglia”.

Il cantiere Costaguta e Fava seguì dal 1901 a costruire le motolance Ugo e Giulia per conto del Cavalier Ugo Eurietti di Genova, erano due Racier da 12 metri costruite con scafi leggerissimi e motore a benzina tipo FIAT. Giulia aveva linee filanti, prua dritta tipo Cutter e la poppa a specchio simile a quella degli yacht a vela. Giulia partecipò al “Esposizione et Concours de Canot Automobile” di Monaco che si tenne a Bains de Mer a 5 Aprile 1904. *(foto 1, 2, 3)*



(foto 1)



(foto 2)



(foto 3) – Foto 1-2-3: Primavera 1901 Ivaro della motolancia “Giulia” per il Cav. Ugo Eurietti costruita in mogano con prua a cutter e poppa a specchio, verniciata di aspetto molto elegante, venne esposta alla Esposizione et concours de Canot Automobile di Montecarlo riscuotendo grande apprezzamento.

Nel 1903 prese il mare *Mariateresa* per la contessa Branca altra “Barca Automobile” con propulsore a benzina, ma dotata di una tuga con ampie finestrate molto simile alle “Dog House” in voga sui yacht a vela del tempo. La barca era pensata per le gite giornaliere sul lago di Maggiore, dove venne spedita via ferrovia dopo le prove a mare effettuate a Voltri davanti al cantiere. *(foto 4, 5)*



Foto 4 - Aprile 1903 il motoscafo “Mariateresa” della Contessa Branca di Milano pronto al varo per le prove di navigazione, dopo le prove venne inviata via ferrovia sul Lago di Como.



Foto 5 - “Mariateresa” al bacio del mare per le prove, il motoscafo era armato con una cabina tipo “dog house” per le brevi gite giornaliere sul lago.

A seguire dal cantiere presero il mare anche *Nahema* del Cav. Avvocato G. Tassara appositamente attrezzato per la caccia alle anatre in mare. *(foto 6)*



(Foto 6)

Sempre l'avvocato Tassara fece costruire *Anadiomene*, con motore Delahaye da 90 cavalli presente al meeting di Monaco del 1907, dove riscosse vivo interesse tra i visitatori.

Il direttore dello "Sport Nautico" notiziario di Milano Fabio Mainoni scrisse, a proposito di *Anadiomene* una recensione che paragonava "lo scafo di Costaguta ai maggiori costruttori di oltr'alpe dell'epoca".

Costaguta e Fava avevano dimostrato di aver raggiunto l'eccellenza anche nelle barche a motore.

Dopo il 1907 furono realizzati il racier *Nibbio* provato dal cantiere Costaguta per prepararlo ai raduni motonautici di Monaco e sul lago di Como con motore FIAT da 8 cilindri usato sulle auto da corsa. *(foto 7, 8)*



(foto 7)



(foto 8)

Foto 6, 7 - "Nibbio" del 1905 primo racer costruito da Costaguta in quel periodo, lo scafo partecipò a molte gare in Costa Azzurra riscuotendo molti successi. Le foto mostrano "Nibbio" pronto a essere varato per la messa a punto e in navigazione davanti al cantiere.

Al meeting di Monaco del 1905 figura iscritta anche *Itala* dell'avvocato Ippolito Cattaneo, motoscafo di 7.98 metri con motore a benzina. A queste prime costruzioni traspare chiaramente lo stile del cantiere genovese improntato ai veloci yacht a vela da regata.

Per l'adattamento dei motori e la costruzione delle necessarie parti meccaniche relative all'installazione dei propulsori, il cantiere si avvaleva di piccole officine locali e solo successivamente venne realizzata nel cantiere una vera e propria officina meccanica.

In seguito Costaguta costruì una serie di sei "canotti automobili" cabinati per la fabbrica Automobili Itala di Milano destinati a brevi gite giornaliere sul Lago di Como. Per la consegna di queste barche fu organizzato un convoglio ferroviario speciale diretto a Como. *(foto 9)*



Foto 9 - Il convoglio messo a disposizione del cantiere dalle Ferrovie dello Stato per l'invio delle prime barche automobili a Como per una spedizione per conto della società Itala di Milano.



Foto 10. 1909, varo di "Nina".

Nei primi anni del secolo scorso, furono anche varate Maria per i Conti Melzi e Branca, Bluettitope racier per Ubaldo Filamberti, scafi elegantissimi privi di tuga con il motore di propulsione a benzina di derivazione terrestre, che era collocato a centro scafo e protetto da un cofano in legno sagomato.

Nel 1909 prese il mare il motoscafo da diporto *Nina* (foto 10) dell'onorevole Luigi Merello di Genova.

Nina era lunga 14.25 metri, larga 2.48 ed era registrata presso la Società Filonautica Italiana con una stazza di 10,69 Tonnellate. Questa barca era dotata di un'ampia cabina per l'equipaggio e gli ospiti quindi era adatta per l'attività croceristica costiera.

Nel 1909 furono realizzati anche 2 motoscafi veloci per il pattugliamento costiero denominati "X" e "Y" per conto della Regia Prefettura di Genova e il motoscafo *S. Giorgio* (foto 11) per la Società Automobili S. Giorgio di Genova.



Foto 11 - Il motoscafo "S. Giorgio" durante le prove di macchina davanti al cantiere, a poppa si riconosce in piedi Attilio Costaguta.

Il pattugliamento costiero e il contrasto alle attività di contrabbando cominciavano a essere oggetto di sorveglianza. Successivamente venne il motoscafo veloce *Eloga* (foto 12) del Cav. G. Colano che partecipò a molte gare in Italia e Francia ottenendo ottimi risultati.



(foto 12)

Va ricordato anche che Costaguta durante la prima guerra mondiale realizzò in serie e brevettò, una lancia a sponde laterali rialzabili di tipo in “sommersibile” successivamente adottata dalla Società Transatlantica di Navigazione usata all'epoca sui piroscafi come battello di servizio.

Con la diffusione dei motori nei primi anni del Novecento sino agli anni Venti, furono anche costruiti molti motoscafi da crociera e da gare di ottima fattura per vari armatori.

Di seguito un elenco parziale delle motobarche realizzate da cantiere Costaguta e Fava e i suoi armatori:

- “Kakewalh” per E. Morazzani
- “ M.E.T.I.” per C.R. Traverso
- “Clelia” per E. Soave
- “Nerita” per L. Paretto
- “Maria” per Dr. G. Bollo
- “Picara” per Dr. G. Puccio
- “Riccardo” per Cap. F. Vaccaro
- “Nalda” per il Cav. E. Learco
- “Corallie & C.” per i Fratelli Bertollo
- “Quassa” per il Cav. C. Consonno
- “Cigno” per E. Ferro

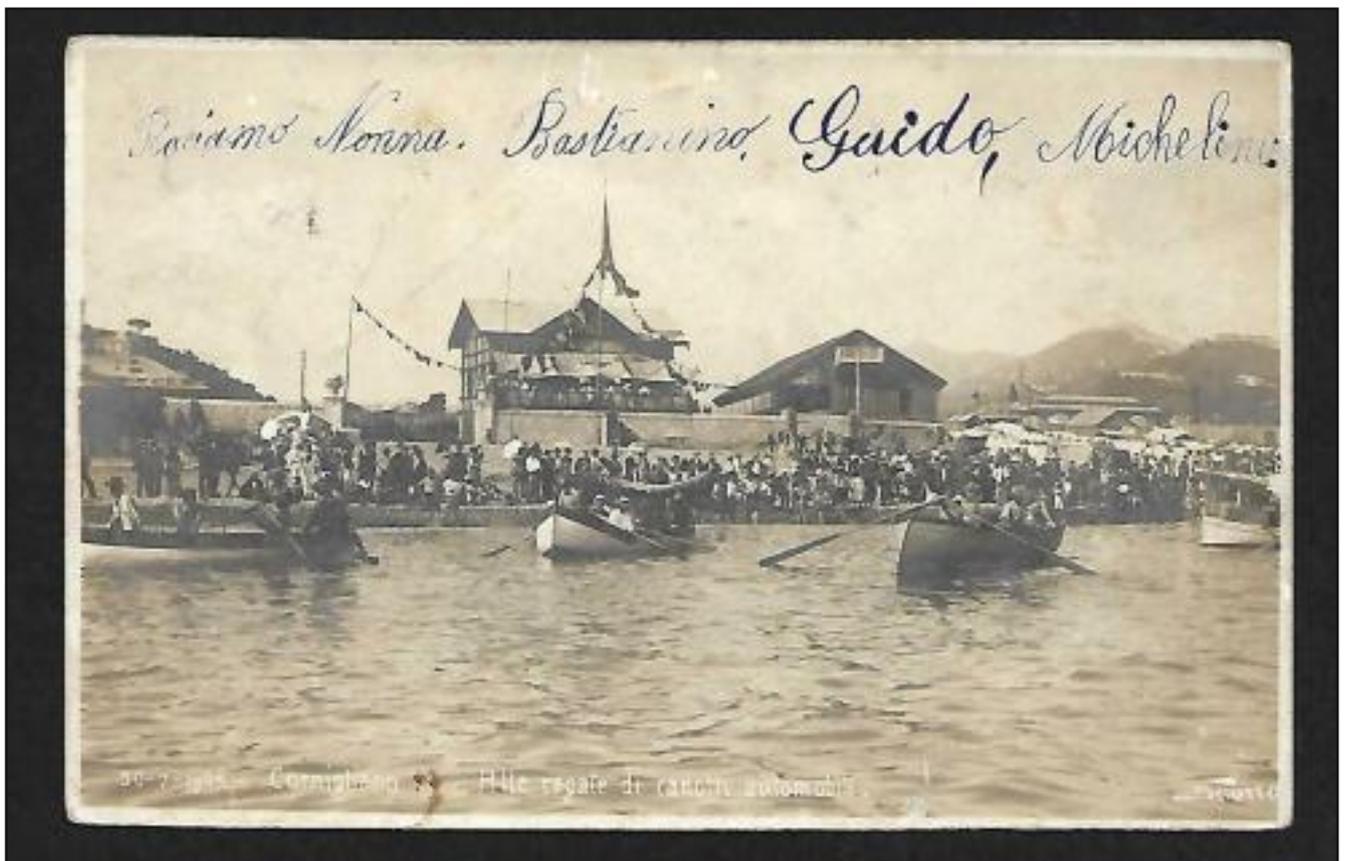
Negli anni Trenta vennero ancora costruiti:

- “Candida” Motolancia di 4.30 metri per il Dr. Lagomarsino
- “S.Afonso” Motoscafo di 4.75 metri per il Conte A. Bruzzo
- “Alcione II” Motoryacht di 16,80 metri per il M.se Gagliardi
- Il Motoscafo Veloce da diporto “Express Cruiser” di 13,10 metri per il Sig. C.L. Marais
- Il Motoryacht da crociera “Palmarola” di 16.30 metri per i fratelli Schneider
- Un Motoscafo Veloce di 5.30 metri a spigolo per il Sig. Oliva
- Una Motolancia da 6.70 metri per il Sig. Adda
- Una Motolancia di Sevizio da 5.50 metri per il Conte G. della Gherardesca
- Un Motoscafo da 5.50 metri per il Sig. Mortola
- Un Motoscafo da 7 metri. ancora per il Sig. Adda

Con la seconda guerra mondiale si interruppe la produzione di questi natanti per riprendere ancora negli anni Cinquanta con importanti costruzioni per la Marina Marina e la Guardia di Finanza.

Ma questa è un'altra storia....





QUANDO LA REALTÀ DIVENTA LEGGENDA

La storia delle irripetibili regate di Straulino e del suo prodiere Nico Rode, la coppia magica dello sport velico della nostra Marina, sono rimaste indimenticabili. Non ancora sopito l'eco dei tragici eventi del conflitto mondiale, con le loro vittorie riportate su tutti i campi di regata del mondo, hanno senz'altro contribuito a ripristinare il nome dell'Italia e a confermare la tenacia ed il valore dei suoi uomini. È doveroso ricordare, soprattutto alle nuove generazioni del tutto ignare, le belle imprese di questi uomini.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Parte IV (1952 e 1953)

SERGIO PEPE

- 1952 Anno Olimpico e anno dei 4 titoli: Campione Italiano a Venezia con Niccolini su *Polluce II* (3142 - Beltrami 1951). Con Rode su *Merope* (2958 - Old Grenweech 1949) Oro Olimpico a Liuskasaari (Helsinki): tre primi e quattro secondi! L'Archivio on line dello Yacht Club Italiano conserva la telefoto dell'Olimpionico *Merope* (foto 1), la pagina della Gazzetta dello Sport del 29 luglio 1952 (foto 2), nonché la foto della cerimonia di premiazione con la consegna della medaglia da parte del Principe Axel di Danimarca (foto 3).



Foto 1



Foto 2



Foto 3

Ad agosto, Straulino e Rode sono a Cascais dove conquistano il titolo Europeo con quattro primi e un secondo, e finalmente il titolo Mondiale con tre primi, un secondo e un terzo. (foto 4)



Foto 4

- 1953 Titolo italiano a Taranto con Rode su *Polluce II*. Poi a Napoli, per l'esordio su *Merope II* (3316), scafo questa volta costruito da Lippincott (foto 5). Straulino e Rode (foto 6) si aggiudicano nuovamente sia il titolo Europeo, con quattro primi e un terzo, sia il titolo Mondiale con tre primi, un terzo e un undicesimo.

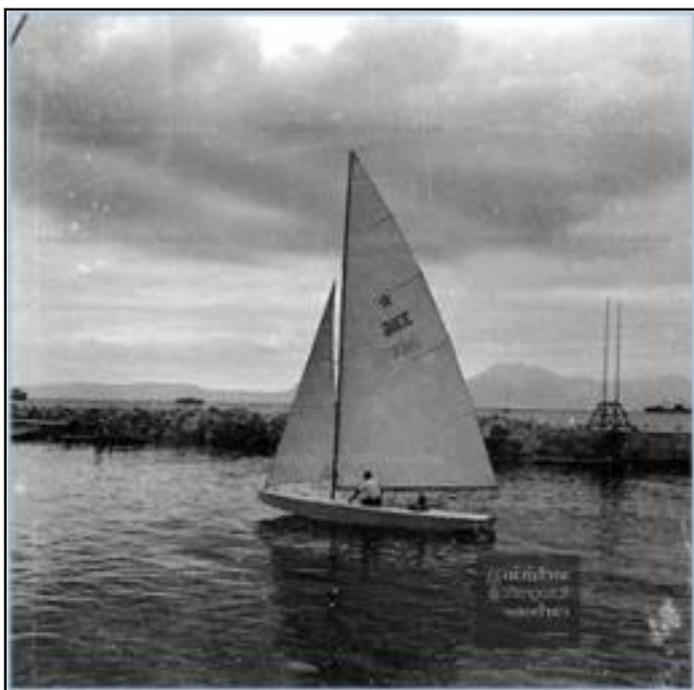


Foto 5



Foto 6

Nell *foto 7* Straulino e Salvatore Chianese, detto Piscione, storico marinaio-attrezzista di Straulino, l'unico che poteva salire a bordo e mettere le mani sui vari *Merope*.



Foto 7

Nelle *foto 8 e 9* la banchina e il pontile del Circolo Savoia che ospitò gli Star, e nella *foto 10* il giro della boa di poppa.



Foto 8



Foto 9



Foto 10

La [foto 11](#) ritrae Straulino e Rode appena sbarcati da *Merope II*.



Foto 11

La [foto 12](#) ritrae Roberto Ciappa e Carlo Rolandi sul nuovissimo *Caprice* (3332 Old Greenwich 1953), la [foto 13](#) Tito Nordio su *Asterope* (3233 - Old Grenweech 1952) e la [foto 14](#) Nino Cosentino e Neri Stella sul glorioso *Merope* acquistato dal Circolo Canottieri Savoia.



Foto 12



Foto 13



Foto 14

Nella *foto 15* la cerimonia dell'Alzabandiera del Campionato del Mondo. Il Contrammiraglio Stefano Pugliese, Medaglia d'Oro al V.M., passa in rassegna gli equipaggi e nella *foto 16* stringe la mano al Capitano di Corvetta Agostino Straulino, Medaglia di Argento e di Bronzo al V.M., con Nico Rode, Medaglia di Bronzo al V.M., mentre nella *foto 17* stringe la mano a Roberto Ciappa.



Foto 15



Foto 16



Foto 17

Alle spalle di Straulino si classificano, sia all'Europeo che al Mondiale, i portoghesi Duarte Bello e Joao Miguel Tito su Faneca (3135) e poi Tito Nordio e Livio Sangulin su *Asterope*; nella foto 18 i concorrenti.



Foto 18

Nel sole di Napoli "Stella d'Oro" per Straulino e Rode

Commento del Vice Presidente Continentale dell'I.S.C.Y.R.A.

Agostino Straulino e Nico Rode, rinnovando la loro prodezza di Cascais, hanno vinto, per la seconda volta, a Napoli il massimo titolo mondiale: per il secondo anno consecutivo una «stella» italiana è campione del mondo, e il titolo, tanto ambito, rimane ancora in Europa.



Paul Smart, Presidente Mondiale dell'I.S.C.Y.A., ottimo skipper.

Di fronte a quaranta avversari, rappresentanti sedici nazioni, il formidabile equipaggio del « Merope » si è imposto brillantemente, con tre primi posti inconfondibili, e con una condotta di gara semplicemente magistrale.

Bisogna tener conto, prima di tutto, che le regate di Napoli si sono svolte nelle condizioni meno favorevoli a Straulino, e cioè con un vento leggero, con mare calmo, su percorsi facili anche se, a volte, non del tutto regolari; dei percorsi, cioè, dove non si poteva vincere « di potenza », nel modo che Straulino preferisce, ma solamente « di finezza » approfittando cioè di tutte le occasioni e sfruttando tutti gli eventi della regata.

In corse di tal fatta, regolari e tranquille, tutte le barche « camminano », e a tutte le andature, quindi ogni avversario da superare rappresenta una perdita di tempo e un ostacolo di più alla vittoria: eppoi, contro tutti questi elementi negativi Agostino Straulino e Nico Rode hanno ancora una volta trionfato, pur non conoscendo ancora del tutto la loro nuova barca, costruzione Lippincott, diversissima, nelle sue reazioni al mare e al vento dalla barca precedente, il « Merope » di costruzione Etchell.

Ma se il Campionato del mondo 1952 fu a Cascais un monologo, il Campionato del Mondo 1953 a Napoli è stato un dialogo, un serratissimo dialogo tra l'Italia e il Portogallo, tra Straulino e Duarte Bello.

NELLA FIV NAPOLI C'È!

Antonietta De Falco: dalla V ZONA al Consiglio Federale FIV

Guai a parlare di quote rosa quando si parla di Antonietta De Falco. I 258 voti che la trentanovenne velista partenopea ha riportato come candidata consigliere in quota affiliati nell'assemblea che ha rieletto alla presidenza della Federvela Francesco Ettore, vanno ben oltre le quote. Sono il segno del buon lavoro fatto in questi anni in V zona e non solo. Consigliere da due quadrienni della zona presieduta da Francesco Lo Schiavo «ero tra le favorite» racconta «ma in una assemblea può succedere di tutto fino all'ultimo momento. La cosa che non mi aspettavo era il numero di voti ottenuto e gli attestati di fiducia giunti prima e dopo l'assemblea». La vela le è entrata nel cuore a 9 anni, con il suo primo corso di vela presso la Lega Navale Italiana di Napoli, «scoprendo uno sport che diventa subito la mia più grande passione».



Poi gli studi: la laurea in Scienze Ambientali con indirizzo marino, presso l'Università Parthenope. Dal 2010 direttrice della scuola velica di Mascalzone Latino, Circolo giovane della V Zona, voluto dall'armatore napoletano Vincenzo Onorato per dare nuove opportunità ai bambini meno fortunati della città di Napoli e della sua provincia. Con un master in "Management dello Sport" conseguito presso la Scuola dello sport del CONI in collaborazione con l'Università Luiss, a Roma, «ho potuto legittimare la mia posizione di Dirigente all'interno dell'Associazione Sportiva Dilettantistica Mascalzone Latino Sailing Team, contribuendo in questi dieci anni alla crescita dell'attività velica giovanile del Golfo di Napoli». Due quadrienni di consigliere di Zona e responsabile della formazione istruttori fino al 2018. «Oggi, sono pronta e determinata nel confermare il mio impegno per lo sport velico, mettendomi completamente a disposizione del presidente Ettore e proponendomi, con rinnovato entusiasmo e volontà di mettere in campo le competenze maturate in questi ultimi 10 anni», Eletta in Consiglio Nazionale in rappresentanza delle Società, competenze partenopee al servizio della vela italiana. (Fonte il Mattino on line del 20.12.2020)



RICONOSCIMENTO INTERNAZIONALE PER LA VELA ITALIANA: GIORGIO BREZICH NELLA SNIPE ALL OF FAME

(fonte: Saily.it)

La International Snipe Class, il Beccaccino, ha una lunga storia che pochissime altre classi veliche possono vantare. La barca è stata progettata da Bill Crosby nel 1931 e 88 anni dopo, sono state costruite oltre 32000 esemplari con flotte attive in oltre 30 nazioni. È una storia di persone, velisti, campioni, appassionati, promotori, velai, costruttori e organizzatori. Il passato è fortemente legato al presente: tutti gli iscritti hanno contribuito a promuovere e far crescere la classe Snipe in tanti paesi e continenti. Per questo motivo è stata creata la "Snipe Class International Racing Association Hall of Fame" che premia le persone che hanno dato un contributo eccezionale allo sviluppo della Classe.

Tra le new entry 2020 il triestino Giorgio Brezich (classe 1940), una vita per lo Snipe, con 3 titoli italiani junior e 9 italiani assoluti, Segretario Nazionale dal 1988 al 1995, ha trascorso molti anni nel Consiglio dei Governatori SCIRA International e ha fatto un mandato come Commodoro SCIRA nel 1996.

A Giorgio Brezich, lettore ed amico affezionato del NOTIZIARIO CSTN, il più sincero apprezzamento.

(Per biografie complete, foto e video aggiuntivi visualizzare: www.snipe.org.)

TRAGEDIA IN MARE



Scena del tragico accidente di caccia che ultimamente destò a Napoli così grande impressione e di cui rimase vittima un egregio giovane svizzero, il signor Enrico Pfister, vice console della Confederazione elvetica a Napoli. Il signor Pfister s'era recato insieme con suo fratello Giorgio, sul cutter *Miryam II*, di sua proprietà, a una partita di caccia alle folaghe, verso Pozzuoli. Quando venne il momento della colazione, il signor Pfister si accinse a deporre il fucile in un angolo dell'imbarcazione, ma fatalmente – né si sa con precisione per quale disgraziata circostanza – l'arma esplose e il poveretto si ebbe la testa sfracellata morendo all'istante.