



Notiziario CSTN

MARZO 2021
N° 103



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° 103

NOTIZIARIO ON-LINE

marzo 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|--------------------------------|--------|--------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Monte di Procida | pag. 12 |
| • Il varo del Vespucci..... | pag. 2 | • Balenieri in criolina | pag. 20 |
| • Maricorderia..... | pag. 3 | • Il Contender | pag. 25 |
| • Studi Mediterranei..... | pag. 6 | • Le regate di Straulino | pag. 29 |
| • Personaggi: Von Karajan..... | pag. 9 | • Le Lune di Giove | pag. 33 |

EDITORIALE

Anniversari importanti che il Notiziario festeggia con tutti i lettori: il Vespucci, la nave simbolo e ambasciatrice della nostra Nazione, compie 90 anni e noi, grazie alla rivista "Lega Navale", la ricordiamo con un articolo coetaneo e poi la Maricorderia che con i suoi 225 anni è la più antica corderia d'Italia. Proseguono gli "Studi Mediterranei" con una visita a Miseno mentre per i personaggi scoprirete la passione di uno dei più grandi direttori d'orchestra di tutti i tempi. La piacevole presenza di firme femminili, decisamente in crescendo (ben tre articoli!), con la new entry di Mara Chiocca con le tradizioni marinesche di Monte di Procida. Per lo sport della Vela Gianni Magnano ci racconta l'arrivo in Italia dall'Australia di una piccola ma molto diffusa deriva e Sergio Pepe continua a scavare nell'Archio Carbone immagini inedite per testimoniare l'attività irripetibile del grande Straulino.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "La pesca semplice e naturale nelle paradisiache acque dei mari tropicali".

Hanno collaborato: *Mara Chiocca, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Annamaria Lilla Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli, Maria Sirago, Emilio Somma.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

I 90 ANNI DEL VESPUCCI

Il 22 febbraio 2021 il Vespucci, la mitica nave scuola, onore e vanto della nostra Marina Militare, ha compiuto 90 anni. Il Capo di Stato Maggiore, Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, nel suo saluto a Livorno ai 106 allievi in partenza per la campagna addestrativa 2020, ha parlato di "orgoglio Vespucci". È davvero così, e non solo per gli allievi, ma per tutti gli italiani. I festeggiamenti per l'importante anniversario sono iniziati e ne sentiremo parlare. Il Notiziario festeggia a modo suo i 90 anni del Vespucci con la riproduzione dell'eccezionale articolo pubblicato dalla rivista Lega Navale, marzo 1931 in occasione del varo della nave a Castellammare di Stabia.

Domani 22 febbraio ebbe luogo con solenne cerimonia a Castellammare il varo della nave scuola Amerigo Vespucci.

Alle 4 del mattino il R. Cantiere era già tutto affollato: quelle erano le popolazioni riunite, che ha ben visto l'orgoglio delle proprie tradizioni e del proprio lavoro, volle assistere all'ultimo svolgimento del suo stabilimento.

Il varo dell' "Amerigo Vespucci"



La nave scuola Amerigo Vespucci, sullo scalo del cantiere, poco prima del varo.

Alle otto in punto, presenziò il comandante marittimo signor Oscar Corio e il direttore ingegnere Guarnelli, si celebrò la Messa propiziatoria nella Cappella del Cantiere, con l'intervento delle suore e di una numerosa massa di popolo. Un'ora e mezza più tardi,



Il Direttore del Cantiere di Castellammare, ing. Odoardo Guarnelli, colonnello del G. N.

venne nella città l'ammirazione raggiungeva il suo culmine, e tutti i cuori e le tribune del R. Cantiere traboccavano di folla, atteso alla banchina la nave stessa, dalla quale partì un'ondata di movimenti del G. N. B.

Pochi minuti ancora, e giunse S. E. Reale, Vescovo della città, sorreggendo sulle spalle i suoi crismi: si accrebbe: gli occhi di tutti erano fissi nella signora maria e portava dell'Amerigo Vespucci, alta nella stiva e tutta palpitante di bandiere. S. E. Reale, accompagnato dal Capitolo, dal comandante Corio e dall'Ufficio, essendoci sul posto, co-

stituito a porta della nuova nave e impartì la benedizione: poi, compiuta il rituale giro del battimento, benedì anche tutti i presenti. Subito dopo ebbe luogo il battente della nave: la benedizione di speranza fu infusa dalla madre signorina Elena Corio, su gli applausi appassionati della folla.

Cominciò la manovra per il varo. Prima che fosse ultimata la ricezione degli onori, il col. Guarnelli pronunciò una commossa e in-



La madre della nave, signorina Elena Corio, figlia del comandante Corio.

diventa allocuzione, recitata dal solito consesso degli ascoltatori. Poi, un grido: « la nave di Dio, tagliata, e la scote piombò sulle trancie. Nell'ampio silenzio, l'Amerigo Vespucci si mosse lentamente. S'innalzavano i nomi delle bande, sfaldarono le scote, sventolavano tutte le bandiere: la bella nave, acciullando a poco a poco le sue cune, toccò le acque, scese in mare tra un vivo sibilo di sperze.

Tra le autorità presenti venivano: S. E.

l'Alto Commissario di Napoli sen. Carulli, S. E. Nicotri, comandante del Reno Tirreno, il conte Filagutti, delegato provinciale dell'U. N. B., il segretario federale avvocato Schiassi, il Preside della Provincia, S. E. Roselli in rappresentanza di S. E. Albicini, tutti le autorità locali, ecc., ecc.

Ecco qualche dato sulla nuova nave: dislocamento, ton. 3000; lunghezza, m. 79; larghezza, m. 13,60; immersione a carica completa, m. 5,80; propulsione auxiliaria Diesel elettrica, cavalli 2000; 3 alberi a vele quadrate, con una superficie velica complessiva di mq. 2000.

L'armamento della Vespucci sarà costituito da 4 cannoni da 75, mitragliatori e torce.

La Vespucci venne impostata il 12 maggio 1930 ed ultimata ai soli dieci mesi, sotto la direzione del colonnello Odoardo Guarnelli, che ebbe a sollecitare i maestri costruttori del Cantiere Navale ing. D'Inposito e l'ingegnere Di Nola.

La nave sarà prima a postulo servizio alla fine del maggio prossimo.

L'Amerigo Vespucci, che ricorda il nome dell'alta ammiraglia nave scuola varata a Venezia nel 1883, di 2500 ton., 3340 cavalli, era nave scuola marittima a Venezia, salpò in



Il comandante del Cantiere di Castellammare sopra il varo della nave.

giugno quale nave ammiraglia della Divisione nave scuola, per l'attuale crociera attiva degli allievi dell'Accademia Navale.

Guidati dal loro Presidente, comandante onorario Roberto Filagutti di Giardinò, un folto gruppo di soci della Sezione napoletana della Lega Navale presiede l'adunata a Napoli nella S. A. Svesca, gratuitamente messa a disposizione dal Cantiere di Capo, e si recava a Castellammare per assistere al varo della Vespucci.



La nave scuola Amerigo Vespucci, appena in mare.

PER TUTTI
GLI ARTICOLI DI
GOMMA
ESIGETE LA MARCA
PIRELLI

... DAL 1796

Lo "Stabilimento Militare Produzione Cordami" di Castellammare di Stabia della Marina Militare è la corderia più antica d'Italia che opera dal 1796. Quest'anno compie 225 anni. È una delle tante misconosciute eccellenze italiane. Superando momenti di gloria e periodi di crisi profonda è giunta sino a noi. Nel recente cambio al vertice dello stabilimento, significative ed anche bene auguranti le parole del nuovo Comandante Capitano di Vascello Andrea Caporossi al personale: "Ci aspetta un periodo decisivo per la Corderia e per noi tutti. Dovremo affrontare numerose sfide che vedranno questo Stabilimento impegnato in nuove attività lavorative, e nella ricerca di nuovi mercati". AUGURI MARICORDERIA. TI AUGURIAMO UN FUTURO DEGNO DEL TUO PASSATO.

LA CORDERIA DI CASTELLAMMARE DI STABIA

EMILIO SOMMA

. . . fu trovato uno scheletro di barca nel mar morto attrezzata con cime e corde, barca risalente ad almeno duemila anni addietro. Negli anni 80 i cavi furono sottoposti ad analisi e verifiche di tensioni al limite della rottura. Essendo il cordame stato fatto con fibre di salice, a dispetto della età, esso risultò perfettamente conservato...

★ ★ ★

Acqua alle corde! Fu il grido che si levò in Piazza S. Pietro ove bisognava issare un obelisco di 350 tonn. ed alto venticinque metri. Il direttore dei lavori Domenico Fontana impiegò 800 uomini e 140 cavalli, utilizzando impalcature ed argani. Accadde che le funi adoperate per il traino si surriscaldassero con il rischio di spezzarsi per l'enorme carico.

Dalla piazza muta si levò un grido: "Acqua alle corde!" Fu il capitano di nave Benedetto Bresca, ligure pronto alla battuta, a salvare il lavoro sino ad allora fatto. Da buon marinaio sapeva che le corde di canapa bagnate tendono a compattarsi ed a accorciarsi, ritardando quindi il momento di rottura.

★ ★ ★

"Si, fa il tuo ultimo salto nel sole, Moby Dick" esclamò Achab. "La tua ora ed il tuo rampone sono vicini!"

Sdegnando le tediose scale di corda delle sartie, i marinai scivolarono in coperta come stelle cadenti...

"a te vengo ,balena, che tutto distruggi ma non vinci. Dal cuore dell'inferno ti trafiggo" ...

"in nome dell'odio, vomito a te l'ultimo mio respiro".

Il rampone venne scagliato. La balena colpita filò innanzi e con velocità da far faville la lenza scorse nella scanalatura. Achab si piegò a disimpegnarla ma la volta volante lo prese intorno al collo e senza una parola venne strappato dalla lancia prima che l'equipaggio si accorgesse che non c'era più . . . (Herman Melville - Moby Dick)

★ ★ ★

Sono questi tre esempi risalenti a periodi storici differenti nei quali è agevole verificare l'importanza delle corde o dei filati. A Castellammare di Stabia esiste un luogo dove le corde vengono prodotte e questo stabilimento rappresenta, unitamente al cantiere navale, il fiore all'occhiello della nautica italiana.

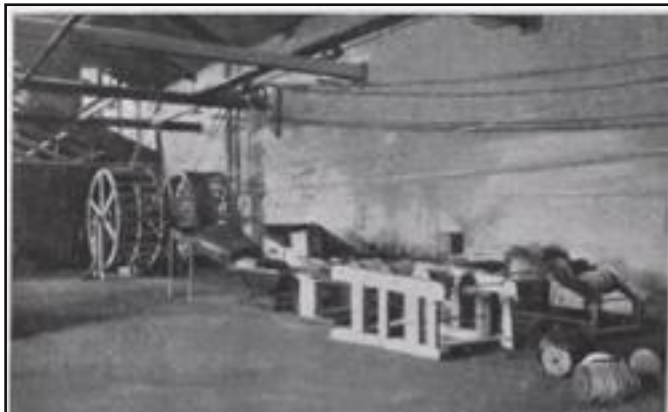
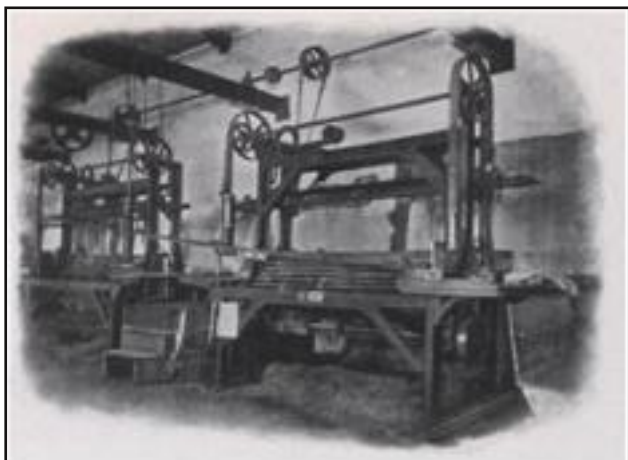
Sappiamo che nel 1783, a seguito della decisione di Ferdinando IV di Borbone, fu decisa l'installazione del cantiere navale; correlata a tale attività, pochi anni dopo e precisamente nel 1796 si decise di costruire accanto al cantiere, uno stabilimento utile alla produzione di cordami che le navi della marina



napoletana avrebbero adottato in navigazione.

Il lavoro sarebbe stato svolto da galeotti ben sorvegliati da guardie che avrebbero alloggiato alla caserma Cristallina, tutt'ora esistente e fino a poco tempo fa residenza per ufficiali di marina.

Le condizioni di lavoro erano proibitive sia perché si lavorava nell'acqua sia perché la canapa, materiale allora molto diffuso, una volta messo a macerare, aveva effetti significativamente allucinogeni.



Macchinari agli inizi del '900.



Foto d'epoca dove si vede in basso al centro il lungo edificio, circa 500 metri, di Maricorderia.

Questo per il passato.

Oggi la corderia di Castellammare, che lavora sotto il controllo del Ministero della Difesa, ha conquistato anche una sua autonomia gestionale che le consente di operare come una s.p.a. con conseguente possibile negoziazione di forniture a privati od ad altre società.

Il lavoro svolto oggi è, concettualmente, lo stesso di quello svolto due secoli or sono. Praticamente l'uomo ha

compreso che una fibra naturale come la canapa, attorcigliata su se stessa, offre una resistenza maggiore alla rottura rispetto ad un singolo filato non avvolto o lavorato.

Sulla base di questa intuizione, nel corso dei millenni, si è sempre proceduto, ovviamente migliorando giorno dopo giorno, grazie al progresso ed alla conseguente industrializzazione.

Il lavoro odierno è esattamente lo stesso di quello svolto due secoli fa; l'unica differenza è che oggi lo compie prevalentemente la macchina sotto il controllo costante dell'operatore.

Delle antiche strutture della vecchia corderia è rimasto il vecchio capannone lungo trecento metri lineari: questo



perché il manufatto veniva lavorato in tutta la sua lunghezza e poi perché i vecchi velieri di un tempo necessitavano di materiale di quella lunghezza a motivo delle dimensioni crescenti degli alberi.

Il processo produttivo è, dicevamo, rimasto lo stesso; l'unica differenza rispetto ad una volta è data dall'uso di fibre sintetiche che offrono durata maggiore e maggior resistenza all'uso ed all'acqua.

Le vecchie fibre naturali (canapa, sisal, mamilla, yuta) sono state sostituite, ma non del tutto, da quelle sintetiche (prolilpropilene, poliestere,

poliammide).

Il processo produttivo parte dal singolo filo di materiale che, unito ad altri, diventa un filato. Più filati intrecciati diventano un legnolo. Più legnoli avvolti in forma intrecciata formano un cavo. Quest'ultimo può essere piano o trecciato.

Le navi antiche, come il *Vespucci*, usano solo cavi vegetali piani. Il *Vespucci*, riceve, infatti, ogni anno, dal giorno della sua entrata in esercizio, trentamila metri di materiale vegetale dalla corderia stabiese.

Si. Avete letto bene! Non è un lapsus calami od un errore di battitura. Ogni anno 30 km di cime varie escono dalla corderia per garantire l'efficienza della più bella nave del mondo!

I cavi oggi prodotti hanno tutti, in ossequio ad una convenzione internazionale, una lunghezza di 200 metri.

A Castellammare di Stabia si producono spaghi o cime dello spessore da 1 a 120 mm. Queste ultime sono destinate a diventare cime di ormeggio per i grandi transatlantici.

Tutto il materiale prodotto viene sottoposto a test di durata ed a prove di carico. Nella corderia stabiese vi è una macchina che consente di praticare prove di resistenza e rottura fino ad un massimo di 70 tonn.

Lo stabilimento citato, il più antico esistente in Italia in relazione alla materia prodotta, non produce solo cime o gomene ma tutto ciò che è diretta derivazione dei filati, vale a dire reti per salvataggio naufraghi o per sollevamento merce, biscaggine o tappeti antisdrucciolo.

Un'antica, piccola ma collaudata realtà al servizio di chi naviga.

(le foto di questo articolo sono state gentilmente messe a disposizione dalle collezioni di Antonio Cimino, Gaetano Fontano e Antonio Formicola)





La rubrica "Studi Mediterranei", istituita sul Notiziario con il primo numero del 2021, continua puntualmente i suoi racconti. Questa volta tra mito, storia e immagini mozzafiato, andiamo a Capo Miseno, un territorio nel quale è ancora possibile respirare e godere atmosfere e vestigia di una antica civiltà che l'Uomo, con la sua nota trascuratezza, non è riuscito a distruggere del tutto.



MISENO TRA MITO E STORIA

MARIA SIRAGO e MARIO RASTRELLI

Il nome di Miseno, dal latino *sinus militum*, viene citato da Virgilio che ricorda nell'Eneide il trombettiere di Enea, figlio del troiano Eolo, detto da Virgilio "araldo supremo". Anche Miseno era dotato della stessa bravura paterna nel suonare "il cavo bronzo" o la "bucina" (conchiglia) (Eneide, V libro, vv. 164ss.) Ma dopo aver sfidato Tritone, il Dio, adirato, lo scaraventò su uno scoglio piatto, che ricordava la forma di un tumulo, a cui fu dato il suo nome. La sua morte era stata annunciata dalla Sibilla quando Enea l'aveva consultata; l'eroe al ritorno aveva ritrovato il cadavere caduto in mare e gettato sulla spiaggia e si era affrettato a dargli una degna sepoltura, uno dei gesti da compiere prima di poter visitare l'Averno, sede degli inferi.

Il capo di Miseno è collocato nella punta estrema della penisola flegrea, tra il comune di Miseno e il porto di Bacoli. È in una posizione predominante, una altura di 164 metri da cui svetta il faro di Capo Miseno che offre al visitatore una meravigliosa vista sul golfo di Napoli, comprese le isole di Ischia e Procida e segna, in un certo senso, il confine tra il golfo di Napoli e quello di Gaeta. Esso è costituito da roccia tufacea gialla per cui rientra in pieno nella zona flegrea, poichè custodisce un antico edificio vulcanico facente parte dei Campi Flegrei, che risale a un periodo compreso tra i 35.000 e i 10.500 anni fa.

Nel lago vulcanico Augusto stabilì un porto (portus Misenus), importante base della flotta militare, capace di 250 imbarcazioni. Della base navale resta la cosiddetta piscina mirabile, grande serbatoio d'acqua per gli usi della flotta.



G. P. Bartoli, Veduta di Pozzuoli antica "Disegno Bellori" 1990, in Filippo Demma, Mare dentro.

In questo porto Nerone fece costruire una imbarcazione con un marchingegno che ad un dato segnale doveva far precipitare in mare la madre Agrippina, in quel momento in villeggiatura a Baia. Il terribile episodio fu raccontato dallo storico Tacito con dovizia di particolari (Annales, XIV, 8): ella non fece parola salvandosi a nuoto mentre la sciocca ancella, credendo di salvarsi, dichiarò di essere la padrona e fu uccisa da una remata in testa. Ma l'astuzia di Agrippina fu vana poichè subito dopo i pretoriani la raggiunsero alla villa e la accoltellarono.

All'epoca di Vespasiano Plinio il Vecchio era a capo della flotta misenese (Classis Praetoria Misensis) istituita da Augusto verso il 27 a.C. per difendere il Mediterraneo occidentale ad ovest dell'Italia romana. Egli era un ottimo comandante ma di notte si dilettava negli studi più diversi che confluirono nelle *Naturalis Historia*, una enciclopedia ante litteram. La sua morte, descritta dal nipote Plinio il Giovane in una lettera a Tacito, fu tragica Per la sua curiositas mentre era di stanza a Miseno, vide i fumi del Vesuvio, simili ad un grosso fungo, e decise di accorrere in aiuto con la flotta alla popolazione stabiese in fuga. Ma, avvicinandosi troppo per esaminare il fenomeno, poiché soffriva d'asma, morì soffocato.

Il territorio di Miseno era molto famoso insieme alle terme di Baia dove gli imperatori e la classe senatoria amavano villeggiare. Un disegno di tale territorio si trova sulle fiaschette in vetro, dette *ostriaria*, con vedute topografiche del territorio e delle ostriche che vi si coltivavano appese ai pali, utilizzate come souvenir da dare in dono agli illustri ospiti.



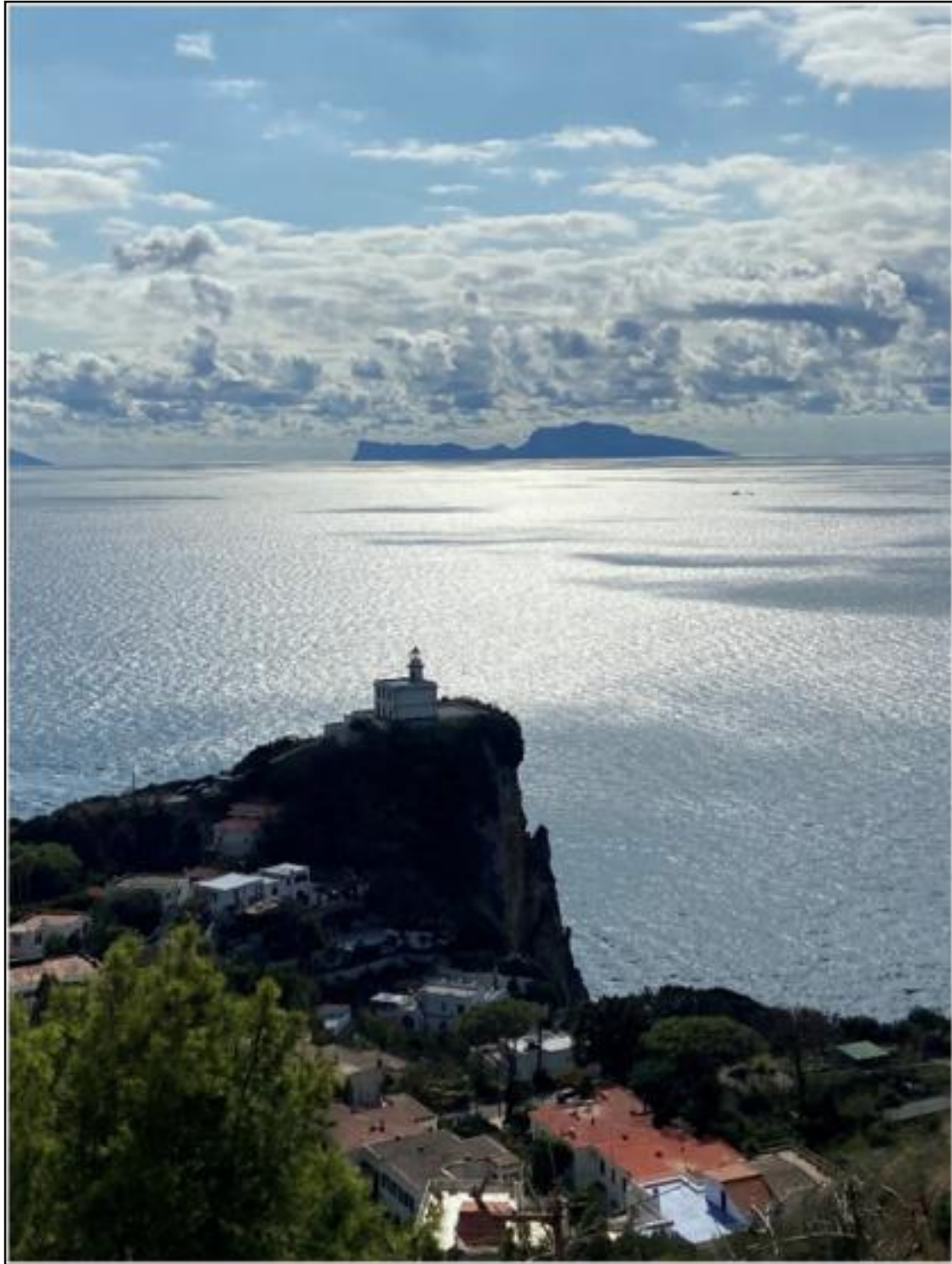
Ostriaria

Ancora all'epoca di Cassiodoro il territorio era frequentato sia per la villeggiatura che per l'allevamento delle ostriche, una attività presente fin dall'epoca augustea. Poi in seguito alle invasioni barbariche il porto e le antiche cittadine decadde.

Solo tra la fine del Settecento e gli inizi dell'Ottocento, dopo la riscoperta dei benefici apportati dalla balneoterapia, si ebbe una rinascita delle cittadine flegree, in primis Bagnoli e Pozzuoli, che divennero nuovi luoghi di villeggiatura. Anche il porto di Pozzuoli venne studiato dall'ingegnere Giuliano De Fazio che pubblicò molti testi sul suo ripristino. Poi a metà Ottocento fu costruito anche un faro, distrutto durante la II mondiale e ricostruito grazie all'intervento degli americani.

Ma il ricordo di Miseno è legato soprattutto alla vicenda di Plinio il Vecchio, morto per la sua incredibile voglia di scoprire gli eventi scientifici e la realtà dei fenomeni naturali.

Ci siamo ispirati al libro di Alessandro Luciano *Gli ultimi giorni del comandante Plinio*, Marlin editore, 2019, che speriamo di poter presentare al più presto presso il CSTN di Napoli.



Il faro di Miseno e sullo sfondo l'isola di Capri (foto di Mario Rastrelli)

Riferimenti bibliografici

Filippo Demma, Mare dentro: *i Campi Flegrei e le acque in età antica*, in Luigi Fozzati, a cura di, *Thalassa Meraviglie sommerse del Mediterraneo*, Electa, Milano, 2020, pp. 88-97.

Maria Sirago, *Lo sviluppo del termalismo e della balneazione marina nei Campi Flegrei e a Ischia tra Otto e Novecento e la nascita di nuove città di loisir*, in Aldo Aveta, Bianca Gioia marino e Raffaele Amore, a cura di, *La Baia di Napoli Strategie integrate per la conservazione e la fruizione del paesaggio culturale*, Grandi Editori, Napoli, 2017, 2 voll., II, pp. 140 – 143.

Vito Antonio Sirago, *La Campania nelle 'Variae' di Cassiodoro*, Studi Storici Meridionali, a. VIII, n.1,1987, pp.3-19, p. 10.

PERSONAGGI

Herbert von Karajan austriaco (1908-1989), uno dei più grandi direttori d'orchestra di tutti i tempi, è stato anche un appassionato e valido velista, armatore di mitiche barche con le quali è stato protagonista nel mondo delle regate d'altura. Di questa sua passione poco o nulla si sa e per iniziare a raccogliere dati e stimolare chi sa a raccontare i propri ricordi, il Notiziario, attingendo da una vecchia rivista nautica francese, pubblica il seguente articolo del notissimo giornalista e scrittore Alain Gliksman autore del monumentale "Au large" testo sacro per i velisti.



HERBERT VON KARAJAN E LA VELA

ALAIN GLIKSMAN

Per anni, durante le mie passeggiate occasionali per la baia di St-Tropez, ho incontrato Karajan. Spesso mi invitava con un gesto da lui a bordo: io scavalcavo le cime e mi sistemavo nella cabina di pilotaggio, cominciava così una di quelle "conversazioni da barca" interrotta da lunghi silenzi, seguita da monologhi alternati dove a volte tutti sembravano andare avanti con i loro pensieri ad alta voce. Una frase ricorreva spesso durante le confidenze di questo uomo realizzato: "Io ho sempre sognato davanti alle barche a vela, ma ho dovuto aspettare molto tempo prima di possederne una". . . Sarebbe facile immaginare al timone di "Helisara" un Karajan realizzare i sogni della sua giovinezza, ma ciò non corrisponde affatto al personaggio. Karajan non è un uomo che si abbandona al piacere, che cede a un impulso. Sono passati sedici anni da quando ha comprato una



proprietà sul lungomare, nella baia di Canoubiers. Lo si potrebbe credere pronto a cedere alla classica tentazione: un grande yacht



più o meno vecchio, pittoresco e comunque bello con le sue vernici e i suoi strumenti in ottone luccicante, ideale per ricevere degli amici sul ponte in teck, all'ombra di una grande tenda da sole, ma non in navigazione se non al costo di un lungo cerimoniale di allestimento e di una vittoria sull'inerzia di un equipaggio professionale, lucidatori camuffati da marinai grazie a un pantalone e a un corpetto bianco. Dopotutto, St-Tropez è anche questo... Infatti la prima barca di Karajan è un Tina, una delle migliori imbarcazioni da regata del momento e Karajan si è deciso anche perché ha trovato lo skipper che lo accompagna: Boris, vecchia volpe delle competizioni che è stato visto ovunque, anche sul Dragon dell'ex re della Grecia, campione olimpico. L'imperativo di Boris: partecipare a tutte le gare in calendario e vincerne il maggior numero possibile. Per inciso

nel mese di agosto, quando non c'è più niente in calendario, la barca è a disposizione del proprietario, seguendo un orario ben preciso, come tutto quello che lui fa: alle 13,00, l'equipaggio mano alle alzaie, Karajan appare, il più delle volte a cavallo di una piccola motocicletta da trial con a volte sua figlia dietro di lui. Si imbarca, si mollano gli ormeggi, ritorno alle 17,30 precise e a domani. La Tina lascia il posto a uno Swan 43, lo Swan 43 a

un Morgan 54, il Morgan 54 a un Cuthbertson & Cassian 61. Via via che la dimensione della barca aumenta il ritmo del rinnovo si fa più rapido. Le prime barche facevano diverse stagioni, ma quando è in consegna quella del momento la successiva è già allo studio o in costruzione. Boris vede i cataloghi e i palmares e traccia le rotte interessanti attraverso il mondo, prende l'aereo di tanto in tanto per andare a visitare sul posto un cantiere prima di iniziare le trattative. Perché una tale accelerazione? Karajan sotto il suo cauto aspetto esteriore ha sempre più fretta. Senza dubbio c'è nel suo atteggiamento l'urgenza di un uomo che ha la consapevolezza di poter dominare tutto, tranne il trascorrere del tempo. Ma anche il fatto che è diventato sempre più consapevole di questo. D'ora in poi, quest'uomo, che a volte confessa che il minimo imprevisto lo angoschia, mostra la sua vera natura: egli non accelera, ma piuttosto molla i freni. Va anche detto che, paradossalmente, man mano che la sua attività si estende, egli ha sempre più tempo a disposizione: ha installato nella regione uno studio di montaggio e di sincronizzazione ("E' la formula ideale: ogni volta che ci trascorro due ore, il lavoro richiede due giorni circa per essere eseguito. Quindi si lavora efficacemente e con piacere..."). L'orchestra di Berlino, il festival di Salisburgo, i contratti con la Deutsche Grammophon non bastano ad assorbire l'energia di questo uomo la cui fragile apparenza nasconde una potenza di lavoro eccezionale: egli sogna di organizzare un festival musicale nella regione di St-Tropez. ("I migliori musicisti del mondo verranno come in vacanza. Che qualcuno si occupi dell'edificio e io mi occupo della musica!") Molto presto Karajan ha avvertito uno dei problemi maggiori della nautica da diporto: da una parte le imbarcazioni di tutte le grandezze, ma spesso costose, periodicamente a corto di personale; dall'altra una massa di giovani che sognano davanti a queste barche come davanti a un futuro impossibile. Per lungo tempo si è creduto che domanda e offerta si incontrassero naturalmente con soddisfazione di tutti; poiché questo non succede affatto, si è creduto che si trattasse di una



questione di organizzazione, di incontri e di presentazioni. Purtroppo non è così semplice. La maggior parte della disponibilità di imbarco si concentra sulle barche da competizione sia che si tratti di correre o di accompagnare prima e dopo. I proprietari cercano equipaggi che dispongano, oltre a un minimo di buone maniere, di una preparazione specialistica che riguardi tanto le manovre quanto la cura degli arredi di coperta e delle vele. Essi non sono preparati né psicologicamente né materialmente per formare questi equipaggi dei quali

hanno bisogno e gli organismi destinati alle funzioni educative insegnano di fatto tutt'altro. Come quello della competizione, il mondo dell'insegnamento della vela vive in un circuito chiuso. "Il nostro problema è molto particolare", il mondo intero inizia sempre così, e naturalmente non è giusto. Il problema è lo stesso che per gli industriali che mancano di specialisti nel bel mezzo della disoccupazione generalizzata, questo si è posto a suo tempo a Karajan quando ha dovuto sostituire gli incarichi nell'orchestra di Berlino e si è scoperto che i risultati dell'insegnamento ufficiale non erano adeguati. Karajan, senza perdere tempo a lamentarsi sulla situazione ha creato una scuola, partendo dal principio che i risultati avrebbero portato le sovvenzioni, cosa che si è verificata. Attualmente ciascuno strumentista dell'orchestra di Berlino è affiancato da un successore potenziale che egli guida e forma seguendolo nelle prove e i contributi privati non mancano. Di fatto tutti i problemi, umani, finanziari o tecnici che determinano lo sviluppo dello sport della vela rendendolo disponibile a più persone, Karajan li ha risolti, all'ennesima potenza, nel corso della sua carriera musicale: "Per il finale del Crepuscolo degli Dei, il castello crolla, le onde del Reno portano via e coprono tutto e rimangono solo le Figlie del Reno, che cantano in mezzo alle onde. Tutto questo è ottenuto tramite proiezioni, trasparenze e effetti di luce. Questo rappresenta il coordinamento di una équipe di sessantacinque macchinisti e ciascun movimento è stato ripetuto fino a renderlo assolutamente automatico". Tutto il mondo riconosce che attualmente è impossibile mantenere in maniera permanente degli equipaggi completi di prima classe: da dodici a sedici ragazzi, ventiquattro ore su ventiquattro, all'incirca, quando si è impegnati ogni due fine settimana. Quindi, sull'*Helisara* come altrove, c'è una base di mezza dozzina di fedeli, sicuri, competenti, ben addestrati, puntuali agli appuntamenti e per il resto si completa al meglio, quando arriva il giorno in cui tutti cercano i membri della squadra ... Per Boris l'inesperienza di certi collaboratori è una piaga inevitabile e così anche Karajan non reagisce. I candidati all'imbarco mancano di preparazione, bisogna dargliela! Basta organizzare la formazione a bordo e *Helisara* offre l'esempio. Boris e il suo "after-guard" si domandano come fare per evitare gli escursionisti, i sognatori, i pusillanimi, Karajan li allontana tutti con gesto deciso. Vedremo! L'importante è andare avanti. Karajan ignora ancora gli ultimi dettagli della manovra ma non se ne preoccupa troppo. Egli non cedrebbe come il Barone Bich alla tentazione di comandare da terra: questo sarebbe più comodo, ma lui non è capace. Comunque al timone della barca o ai piedi dell'albero io lo vedo operare come una infallibile macchina che registra: egli annota tutto, il pezzo di legno alla deriva che l'equipaggio a prua tarda a segnalare, il tempo sprecato a tendere la grande scotta dopo una strambata: ("Si deve potere trovare un sistema più rapido") l'imprevisto durante una manovra, la variante in due fasi successive della stessa manovra. Questo musicista è dotato di una sorprendente inclinazione verso tutto quello che riguarda la meccanica, l'equilibrio del movimento, per non parlare delle scienze applicate: guida auto da corsa e aerei a reazione. I problemi tecnici dell'inquadratura, della registrazione, che attualmente hanno raggiunto nuovi traguardi nella ricerca scientifica, lo trovano competente ed entusiasta, le particolarità dell'acustica e l'incertezza di coloro che ne sono responsabili, non riescono a scoraggiarlo. Ciò che sembra cercare nella competizione a vela, che egli pratica spesso per forza di cose per interposta persona, non è tanto la soddisfazione dell'autostima, trascurabile al suo livello, quanto una testimonianza di quella perfezione della quale vuole raggiungere il punto di arrivo: una prova che lo skipper scelto, l'equipaggio, l'architetto, il costruttore, la barca a vela sono stati i migliori. Per ora questo monumento di energia ha deciso di cimentarsi nell'iniziazione alla competizione e io non credo che egli sia un uomo che cede a un capriccio momentaneo. La sua motivazione: "Io voglio evitare ai giovani di dover aspettare troppo tempo prima di navigare così come ho fatto io" e sia chiaro, se bisogna dimostrare questo a loro, lui lo dimostrerà. Quali forme questa volontà potrà assumere nella pratica sarà senza dubbio un'esperienza giorno dopo giorno. Karajan non cambia il mondo, egli si accontenta di ottenere il risultato cercato. Ciò che possono fare gli eventuali candidati è scrivere a Boris Terpin, a bordo di *Helisara*, a St-Tropez per una selezione preliminare. Che stiano tranquilli, il Maestro, come lo chiama Boris, vedrà le loro lettere e se verranno invitati a bordo li vedrà tutti con piacere e avranno così l'opportunità di vivere una esperienza eccezionale.

(traduzione dal francese a cura di Giovanni Mulas)

Il Notiziario ha il piacere di ospitare un'interessante ricostruzione storica di Maria Chiocca con la quale riapriamo un'altra "finestra" su Monte di Procida, la sua ultra centenaria storia marinara e i suoi orgogliosi, fieri e valenti personaggi di mare. Maria Chiocca, detta Mara, nata a Napoli nel 1975, laureata in Conservazione dei Beni Culturali, con Master in Media Education. Guida turistica della Regione Campania e collaboratrice per le iniziative culturali della Diocesi di Pozzuoli ha pubblicato nel 2014 "S. Maria Assunta in Cielo - Chiesa di Monte di Procida" per la Autori&Editori.



MONTE DI PROCIDA: MAESTRANZE DELL'ANTICA MARINERIA, LE VELE DI GIUSEPPE SCHIANO MORIELLO

MARIA MARA CHIOCCA

Monte di Procida è un comune a Nord di Napoli, giace su una piccola altura a ovest della penisola flegrea, per la sua posizione è conosciuto come la terrazza dei Campi Flegrei. I diversi punti panoramici offrono scorci



Foto 1

paesaggistici di straordinaria bellezza: dalla vicina Pozzuoli, al golfo di Napoli, fino al Vesuvio, Monte Faito, punta Campanella, Capri Procida e Ischia (*foto 1*); nelle giornate terse è possibile vedere anche Ventotene e Ponza.

Fin dalle origini il mare ha rappresentato, il principale elemento di progresso: era il "ponte" tra Procida e il Monte, lembo di terra oltremare dell'isola, che gli isolani coltivarono con cura e spirito di sacrificio; spostandosi da una parte all'altra del canale di Procida apportarono migliorie che consentirono la nascita di un nuovo comune. Questi uomini conoscevano bene l'arte e la tecnica della navigazione; erano gli eredi di una millenaria tradizione marinara appresa dai greci, esperti marinai, che risalendo il Tirreno si stabilirono a Vivara nel XVII sec. a.C. e poi Cuma nell'VIII sec. a.C, dai classari della flotta imperiale romana, di stanza a Miseno dal II sec. a.C. al IV d.C.¹

Dunque, un sapere ben radicato nella comunità flegrea, trasmesso da generazione in generazione tanto da permettere lo sviluppo di marinerie mercantili di altissimo livello. Il primato ottenuto da Procida e Monte di Procida, non è un caso.

Infatti, le due cittadine flegree furono un'unica entità politico-amministrativa dal medioevo al 1907, per cui l'uso di piccole imbarcazioni, che permettessero il trasporto quotidiano di persone e prodotti agricoli tra la terraferma e l'isola, affinò l'esperienza della navigazione. Per diversa condizione socio-economica, già nel XVI secolo, Procida provvide alla formazione di una marinaria di piccolo cabotaggio, fatta di barche a vela, che le consentì una modesta

¹A.Gnolfo, *Monte di Procida antica Misenum*, Valtrend ed, 2003, vol 2, pp 2 - 13.

attività mercantile lungo la costa tirrenica. L'ascesa di Carlo di Borbone (1716 - 1788) al trono del Regno di Napoli nel 1734, segna una svolta nella storia dell'industria cantieristica navale meridionale. Per iniziativa del sovrano nacque la Marineria delle Due Sicilie, mercantile e militare. Il sovrano e i suoi successori incoraggiarono la costruzione di navi nei cantieri del regno; grandi progressi furono raggiunti dalla marineria sorrentina e quella procidana. Quest'ultima, tra fine del 700 agli inizi 800, con l'acquisto e la costruzione di grandi velieri, perlopiù brigantini, avviò la sua lunga e gloriosa carriera, solcando l'oceano. Non era più il tempo della navigazione improvvisata, il cantiere navale procidano divenne sempre più specializzato, mentre per la navigazione fu predisposta la scuola nautica comunale fondata nel 1833 sostituita, poi, dall'Istituto Nautico nel 1874.

A Monte di Procida la marineria potrebbe considerarsi la naturale evoluzione della marineria minore Procidana, ancora attiva nell'isola alla metà dell'800. In questo periodo, l'elevata produzione agricola aveva permesso un miglioramento delle condizioni socio-economiche della comunità residente sulla terra ferma. La commercializzazione dei prodotti agricoli nelle isole e a Napoli, trasportati con piccole imbarcazioni, perlopiù gozzi a vela latina, consentì l'accumulo di capitali e l'acquisto di bastimenti sempre più grandi per una navigazione a lungo raggio. L'espansione della marineria si deve, però, allo sviluppo dell'industria estrattiva di tufo e pozzolana di cui il territorio flegreo era ricchissimo. Tra la fine dell'800 e gli inizi del 900, l'apertura di importanti cantieri edili in tutta Italia, richiese una gran quantità di pozzolana che promosse una redditizia attività estrattiva tra Baia e Monte di Procida (*foto 2*). Per il trasporto della pozzolana servivano navi sempre



Foto 2.

più grandi. In un'ottica di oculatezza nella gestione dei propri risparmi ed investimenti, alcune famiglie di Monte di Procida acquistarono un po' ovunque piccoli bastimenti a vela latina o a vela aurica. La frenetica attività mercantile necessitava anche di una cantieristica navale per riparazioni e costruzioni di nuove barche. A Monte di Procida vi era una famiglia, di origine procidana, esperta in riparazione e costruzione di piccole barche. Conosciuti come i "Calafati", in paese c'è l'uso di identificare le famiglie con i soprannomi, gli Anzalone erano per l'appunto, maestri d'ascia specialisti nel calafataggio delle barche. Il capostipite era Antonio Anzalone (1842-1910) che nel 1891 aveva creato un piccolo cantiere navale a Baia, nella cui insenatura aveva trovato rifugio la nascente flotta (*foto 3*).



Foto 3.

Fu sotto la direzione del figlio Angelo Anzalone (1883-1958), che il cantiere divenne punto di riferimento della maggior parte degli armatori, ebbe un periodo di grande prosperità, soprattutto tra le due guerre².

Con la chiusura delle cave, l'avviata marineria mercantile di Monte di Procida seppe diversificare i suoi investimenti in mare, raggiungendo un elevato successo.

La lunga premessa basta per comprendere la portata e ciò che ha significato l'evento del 30 ottobre 2020 organizzato dall'Associazione Vela Latina Monte di Procida, che ha visto la nave scuola Palinuro, della Marina militare Italiana, solcare le acque del canale di Procida. *(foto 4)*



Foto 4.

²A.Verde, *dall'Isola al Monte: vita economica e politica a Monte di Procida tra il XIX e il XX secolo*, Grafica Montese 2007, pp.12 ss.

Le azioni messe in campo dall'Associazione Vela Latina hanno l'obiettivo di valorizzare l'antica tradizione marinara della piccola cittadina flegrea, di promuovere e preservare la conoscenza della vela latina e del gozzo, tipica imbarcazione da pesca o da trasporto, diffuso in tutta Italia e nel Mediterraneo. Grazie alle attività dell'associazione, il gozzo ha ricevuto nell'anno 2020 il riconoscimento di Patrimonio Culturale Immateriale della Campania secondo la convenzione Unesco.

La Palinuro è una "Nave Goletta", varata a Nantes (FR), per conto di un armatore francese nel 1934 ed utilizzata per la pesca del merluzzo. Nel 1950 fu acquistata dalla marina militare italiana per l'addestramento degli allievi sottufficiali, motoristi e nocchieri. Non è un caso che porti il nome del valoroso nocchiero di Enea del poema virgiliano, sacrificato al dio Nettuno per permettere alla nave troiana di toccare le coste tirreniche. Iniziò la sua attività nel 1955. Lo Stato Maggiore della marina volle che la nave, oltre a svolgere il compito di addestrare gli allievi alle tecniche tradizionali della marineria italiana, desse il suo contributo alla promozione e proiezione d'immagine della Marina Militare.

La cantieristica navale flegrea, fin dalle origini, ha formato artigiani di altissimo livello professionale come il velaio di Monte di Procida, Giuseppe Schiano Moriello, autore delle superbe vele della Palinuro. Giuseppe Schiano Moriello, detto Peppino 'U Velaiuolo, era figlio di Vincenzo Schiano Moriello (foto 5) velaio di professione che lavorava nel cantiere Nettuno di Baia con il maestro d'ascia Angelo Anzalone (1883-1958), detto mast' Ngiluccio. Il cantiere (foto 6) annoverava un buon numero di maestranze provenienti da Monte di Procida (foto 7), perlopiù maestri d'ascia che contribuirono, nella prima metà del novecento, alla crescita e allo sviluppo del settore.

Vincenzo Schiano Moriello aveva navigato sui velieri della marineria locale, apprendendo l'arte velaia per necessità. Infatti accadeva spesso che, in seguito a lunghi viaggi, le vele avevano bisogno di essere riparate quasi in tempo reale, i marinai imparavano il mestiere guardando i più esperti e mettendo in pratica l'esperienza appresa. Nell'ambito dell'artigianato locale il mestiere, poi, si trasmetteva da padre in figlio, diventando una vera e propria tradizione di famiglia³.



Foto 5.

Giuseppe nacque il 13 ottobre del 1915 a Monte di Procida, nel quartiere Corricella (foto 8), il quartiere che registrava un maggior numero di residenti impegnati nell'attività marina. Dunque fin dalla nascita ha respirato aria di mare, apprendendo, nel corso degli anni il mestiere del padre. Iniziò a lavorare proprio con il padre, nel cantiere di Baia, armando i velieri di quella che sarà definita "la flotta dei miracoli" (cit. G.Race): la marineria locale, orgoglio passato e presente della piccola cittadina flegrea.

Giuseppe si sposò a Monte di Procida il 13 settembre 1945 con Maria Trotti con la quale ebbe 6 figli.



Foto 6.

³AA. *La Cultura del Mare nell'area Flegrea* a cura di Lello Mazzacane, Laterza ed, 1989, pp 93-110.



Foto 7.



Foto 8.



Foto 9.

Proprio a Corricella aveva il suo laboratorio.

La Corricella, porta lo stesso toponimo di quella più conosciuta di Procida, probabilmente perché il quartiere si popolò di pescatori procidani che vi si trasferirono nel corso dell'800.

Abitava in uno dei vicoletti del quartiere caratterizzato da fabbricati bifamiliari, disposti a schiera con scale rampanti e terrazzini coperti con volta a botte, anche qui come a Procida, definiti vefi (foto 9). L'abitazione del Velaio si trovava a pian terreno, composta da due ambienti attigui, il primo fronte strada, molto ampio, arredato con focolare a carbone e forno a legna per la panificazione secondo molto più piccolo, era la camera da letto per la famiglia.

Il primo ambiente, conosciuto come "il Casone", fungeva da laboratorio, vi si trovavano le tele, che Giuseppe tagliava in Ferzi (strisce di varie misure), le matasse con spaghi e aghi lunghi circa 10 cm per assemblare i Ferzi e comporre le vele, la canapa per la realizzazione di cordami intrecciati a mano, cime per manovrare le vele; attrezzi quali scurbie, rivettatrici manuali e occhielli in ottone per creare gli alloggi ai rinforzi di scotta; cera d'api purissima per incerare fili e corde affinché se ne facilitasse la messa in opera (foto 10).

La bravura degli antichi velai, come Giuseppe, stava nel riuscire a realizzare vele per diverse tipologie di imbarcazioni, senza la disponibilità di attrezzature di alta precisione. Infatti, ogni imbarcazione a propulsione a vela in base alla forma dello scafo aveva un diverso approccio di navigazione nella gestione delle correnti e dei venti. Da qui le diverse tipologie di vele: vele latine, fiocco, controfiocco e scopamare ognuna con una particolare bombatura (o grasso della vela) che permetteva di catturare i venti in un certo modo e da diverse angolature per orientare l'andamento della barca.



Foto 10.

Secondo i racconti degli anziani, alcune ragazze, dette "figliole", che frequentavano "la maestra" (così era chiamata



Foto 11.

l'insegnante di taglio e cucito) per guadagnarsi qualche spicciolo, aiutavano Peppino. Queste ragazze svolgevano il compito di apprendiste velaie nell'uso del guardamano, guanto in cuoio che fasciava solo il palmo della mano (foto 11), al cui centro c'era un bottone di metallo che serviva a spingere il lungo ago nelle tele, operazione non semplice per la durezza della stoffa. Gli anni del secondo dopoguerra, erano anni difficili, ci si stava rialzando lentamente dalla crisi economica; non tutte le famiglie potevano permettersi un pasto in più al giorno e Peppino lo sapeva. Nonostante la famiglia numerosa da portare avanti, tendeva la mano a chi si trovava nel bisogno. Così come quando, una volta realizzate le Vele, era necessario spiegarle per il controllo finale, c'era bisogno di tanto spazio e alcuni ragazzi che, giravano per il suo laboratorio, lo aiutavano volentieri a trasportarle nella piazza più vicina, piazza Sant'Antonio, a quei tempi completamente vuota (foto 12); sapevano infatti che la loro disponibilità sarebbe stata ben ricompensata, dalla generosità di Giuseppe, con un pezzo di pane caldo appena sfornato o da una gustosa merenda fatta con pane, pomodori e olio, accuratamente preparata dalla moglie Maria.



Foto 12.

Giuseppe era un ragazzo ben radicato nel suo quartiere, partecipava attivamente alla vita sociale della comunità animato da un forte senso di appartenenza. Un sentire comune a molti giovani dell'epoca che, sull'esempio dei loro padri fautori dell'autonomia comunale, si prodigavano per l'emancipazione di Monte di Procida. Emancipazione e

progresso furono, secondo i racconti dei suoi discendenti, le parole chiave che distinsero Giuseppe, conosciuto da tutti non solo per il suo attivismo in paese, ma anche per il suo aspetto, sempre curato, raffinato ed elegante, mai eccessivo, di una dignità che rifletteva il suo modo di essere e di pensare (foto 13). Aveva una particolare cura per il suo aspetto fisico, alcune persone ricordano che per sgranchirsi le gambe durante il lavoro, che lo costringeva a stare per ore accovacciato o seduto, andava su e giù per il quartiere (foto



Foto 13.

cui il teatro, era un uomo socievole e sempre con il sorriso sulle labbra, tutti gli riconoscevano una certa somiglianza con Eduardo de Filippo e lui ne andava fiero.

Tra gli anni '50 e '60 l'attività cantieristica navale mercantile si stava trasformando con l'introduzione dell'acciaio per la costruzione e del motore per la propulsione, benché alcune navi conservassero qualche vela ausiliaria, e la produzione di vele iniziò a diminuire. Fu questo il motivo che portò, probabilmente, il velaio a emigrare. Tramite conoscenze nel porto di Genova, gli si presentò un'offerta importante di lavoro: cercavano un capocantiere in una nota veleria del porto. Non avrebbe mai voluto lasciare la sua terra natia, ma questo lavoro gli avrebbe permesso di soddisfare le sue ambizioni di lavoratore e di padre. Si trasferì a Genova nel 1958, ebbe importanti e prestigiose commissioni, tra cui la realizzazione delle vele per la Palinuro. Come ogni buon padre di famiglia credeva che l'istruzione fosse la strada maestra verso l'emancipazione e volle fortemente che i suoi figli si diplomassero.

Nonostante il suo trasferimento, Peppino riusciva ad avere una vita attiva anche in paese; rientrava spesso da Genova perché continuava a lavorare per alcuni armatori locali.

Non riusciva a stare lontano da Monte di Procida, soprattutto nei momenti più importanti della vita sociale come le feste religiose. Immane era la sua presenza alla tradizionale via crucis cittadina, un evento molto sentito dalla comunità, soprattutto, per l'antico rito



Foto 14.



Foto 15.

Foto panoramica di Monte di Procida: riproduzione Scabec.

Le riproduzioni fotografiche sono state gentilmente concesse dalla famiglia Schiano Moriello-Fevola e dalla famiglia Spinelli-Anzalone.

Bibliografia:

G. Race, Monte di Procida, storia, tradizioni e immagini, Nuove ed 1988 p.140 e ss.

A. Di Meo, A. Coppola, La marineria Montese, Prima ed. pp.92 e ss.

A. Verde, Dall'isola al monte: vita economica e politica a Monte di Procida tra il XIX e il XX secolo, Grafica Montese, 2007.

AA.VV., La cultura del mare nell'area flegrea, a cura di Lello Mazzacane, ed. Laterza 198.

DONNE ARDIMENTOSE

La "signora dei fari", Annamaria Mariotti, dopo la storia del faro di Livorno, ci racconta la vita avventurosa delle mogli dei comandanti delle baleniere che non esitavano ad imbarcarsi per seguire i mariti impegnati nelle lunghe ed estenuanti campagne di caccia che alle volte duravano anni. Uno spaccato di vita inimmaginabile ai tempi nostri che ha segnato un'epoca.



BALENIERI IN CRIOLINA

ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI



Questi intrepidi balenieri in crinolina non sono altro che quelle donne americane che a partire dalla seconda metà del 1800 accompagnavano i loro mariti, comandanti di navi baleniere, in viaggi lunghi anche quattro o cinque anni, entrando a far parte della leggenda e di un mondo che fino a quel momento era stato esclusivamente maschile, una caccia praticata da uomini duri, salmastri, incuranti del pericolo, quando sulla prua delle loro fragili lance, con l'arpione in mano, aspettavano il momento di lanciarlo contro il più grande mammifero marino, apportatore di ricchezza con il suo olio pregiato.

Queste navi partivano da molti porti conosciuti della costa orientale degli Stati Uniti e anche dal Nord Europa, ma soprattutto da New Bedford, una città del Massachusetts vicino a Cape Cod, che si affaccia sull'Oceano Atlantico, la stessa da cui inizia l'avventura di Ismaele, la voce narrante del romanzo pubblicato da Hermann Melville nel 1851: "MOBY DICK", la Balena Bianca".

La fondazione di questa città risale alla seconda metà del 1600, dopo l'arrivo in quello che sarebbe diventato il New England di un gruppo di inglesi, che fondarono la prima comunità civile stabile di "americani", una colonia fondata a Plymouth dai "Padri Pellegrini", provenienti dall'Inghilterra e appartenenti ad una congregazione di convinzione puritana, malvisti dalla chiesa anglicana, che avevano lasciato il loro paese con il "Mayflower" per sfuggire alle persecuzioni e che erano sbarcati nel 1620 nel Nuovo Mondo. Alcuni coloni, separatisi dagli altri, acquisirono questa parte del territorio dagli indiani locali pagandoli con qualche cianfrusaglia e già a partire dalla

seconda metà del 1700 si dedicarono alla pesca delle balene ed in breve questa divenne l'attività principale e più remunerativa della nuova città, chiamata appunto New Bedford, che nel 1800 e per circa un secolo è stata la capitale mondiale della baleneria, acquistando notorietà e ricchezza.



Tutta la vita di New Bedford gravitava intorno al porto, dove le grandi baleniere erano ormeggiate ai moli, circondate dai fusti del prezioso olio ricavato dai grandi cetacei, e l'economia cittadina cresceva, insieme alla prosperità delle ditte che lavoravano l'olio e fabbricavano candele di spermaceti, una materia grassa ricavata dalla testa dei capodogli, con cui si potevano produrre candele raffinate, costose, che non facevano fumo e che, ovviamente, erano destinate ad un mercato selezionato.

Sulla via principale si aprivano negozi che mettevano in bella mostra oggetti esotici provenienti da tutte le parti del mondo che i capitani, e in seguito anche le loro signore, riportavano dai loro viaggi. Armatori e capitani facevano parte della buona borghesia e vivevano con le loro mogli in grandi case nella zona più elegante della città che aveva una splendida vista sul porto. Ma questo non è che l'aspetto esteriore, i capitani venivano ingaggiati per lunghissimi viaggi che duravano anni, perché già allora le balene scarseggiavano nell'Oceano Atlantico e la caccia spaziava dall'Artico al Pacifico, lasciando a casa le loro spose, spesso giovanissime, occupate solo ad allevare i figli ed aspettare. Era già in uso tra i capitani delle navi mercantili portare a bordo le loro mogli, ma una nave mercantile era abbastanza comoda, i viaggi erano brevi e l'equipaggio poco numeroso.

In una società quacchera come quella di New Bedford nessuno avrebbe mai preso in considerazione l'idea che una di quelle benestanti signore potesse salire su una nave baleniera. Queste navi non erano molto grandi, spesso non più lunghe di 30 metri, erano sporche, sovraffollate da equipaggi di almeno una trentina di uomini di tutte le estrazioni sociali e tutte le razze perché occorreavano braccia numerose a bordo, tra gli addetti alla caccia, gli addetti alle manovre, e gli uomini che si occupavano dell'estrazione dell'olio. Spesso facevano parte dell'equipaggio anche nativi americani, che volevano provare nuove esperienze, uomini di colore che si imbarcavano per sfuggire alla schiavitù ed agricoltori provenienti dall'interno che cercavano un qualche guadagno dopo una magra stagione, ma anche uomini che avevano qualche conto in sospeso con la giustizia.

Alcuni avevano scelto di fare il baleniere di mestiere, ma la maggioranza degli uomini veniva reclutata con promesse di una vita avventurosa e grossi guadagni, in realtà la vita che conducevano a bordo era molto dura ed i guadagni scarsi, dato che venivano pagati con una percentuale sui ricavi a fine viaggio e tutto dipendeva dall'andamento della caccia e dalla quantità d'olio ricavata. Inoltre era uso comune che gli uomini chiedessero anticipi in denaro agli armatori e al ritorno restava poco o nulla. Alcuni uomini non resistevano, disertavano al primo scalo, e venivano rimpiazzati con indigeni del posto, che spesso tornavano a New Bedford con l'equipaggio. Il Quiqueg di Moby Dick doveva essere uno di loro.

Per tutti questi motivi, il fatto che una signora per bene potesse vivere in una simile promiscuità era considerato impensabile, nonché scandaloso e sconveniente. Ma qualcuna si ribellò a questi pregiudizi e alla solitudine e nei primi anni '40 del 1800 la prima signora, Mary-Ann

Shermann, si imbarcò con il marito Edward sulla baleniera "Harrison". La famiglia ne fu così sconvolta che dichiarò la congiunta "defunta" e fece addirittura erigere una lapide nel locale cimitero. Disgraziatamente la giovane morì a bordo nel 1850, a soli 24 anni, e fu sepolta in una sperduta isola del Pacifico.

L'esempio di Mary-Ann fu presto seguito da un'altra pioniera, Mary Brewster, che salpò nel 1845, e per questo venne ripudiata dalla famiglia. Questo non la fermò e lei seguì il marito William in tutti i suoi viaggi, scrivendo un diario sulle sue esperienze di bordo e chiamando "sister sailor" (sorella marinaio) tutte le signore che le capitava di incontrare durante la navigazione. Infatti molte altre mogli seguirono questi esempi e da allora in poi molte baleniere avevano a bordo una donna, sfidando anche i pregiudizi dei marinai che ritenevano un rappresentante del sesso femminile foriero di disgrazie.





Gli stessi armatori che in un primo tempo avevano ostacolato queste partenze, si erano resi conto che la presenza a bordo della moglie del comandante poteva servire a calmare le intemperanze degli uomini, compreso il capitano, che, quando arrivavano nelle verdeggianti isole del Sud Pacifico, molte delle quali allora erano spesso ancora inesplorate e abitate da cannibali, si ubriacavano e si sollazzavano con quelle bellissime ragazze che non avevano certo le remore morali delle giovani donne che avevano lasciato a casa. In effetti questa presenza riusciva un po' a calmare gli animi ed i bollenti spiriti, anche se gli uomini riuscivano sempre, con vari stratagemmi, a portare a bordo rum e ragazze. Si è visto, in certi film d'avventura, un veliero che si ormeggia davanti ad una spiaggia tropicale, bordata di palme e orde di canoe con a bordo bellissime ragazze seminude, ricoperte da collane di fiori che assalgono la nave, accolte con entusiasmo dai marinai. Poteva sembrare una finzione cinematografica, una coreografia, ma dai diari delle signore delle balene risulta che queste scene erano assolutamente vere e si ripetevano ogni volta che le navi attraccavano nel Sud Pacifico per rifornirsi di acqua e di cibo fresco.

Molte di questi "balenieri in crinolina" avevano dei figli, che spesso portavano con loro o affidavano a parenti e amici, e altrettanto spesso si trovavano ad essere incinte durante la navigazione. Non c'era molta scelta, o partorire a bordo, cosa che poteva

succedere, o scendere a terra e i capitani sbarcavano volentieri le loro consorti in qualche località dove si trovava una missione protestante o un consolato americano e dove potevano affidarle alle mani esperte di altre donne. Una

delle mete preferite era la Nuova Zelanda, dove i capitani lasciavano le mogli anche durante il periodo in cui, in estate, le baleniere risalivano al Nord, nell'Oceano Artico, dove la pesca era buona, ma dove i rischi erano enormi. Nel 1871, proprio nell'Artico, si verificò uno dei più grandi disastri della flotta baleniera di New Bedford: 34 navi rimasero bloccate dai ghiacci e circa 1200 persone, tra cui donne e bambini, che in questo caso si trovano a bordo, iniziarono un lungo esodo sulle lance attraverso le acque ghiacciate per raggiungere altre 7 baleniere che si trovavano più a Sud. Arrivarono tutti



sani e salvi, ma le 34 navi andarono distrutte e questo fu anche l'inizio del declino della baleneria di New Bedford, che non si riprese più dal disastro.

Un altro grosso problema che assillava le signore sulle baleniere era il mal di mare. Esse lo sopportavano coraggiosamente, perché lo spirito che le spingeva a partire non era spirito di avventura, ma erano spinte dall'affetto e soprattutto da un fortissimo senso del dovere nei confronti dei loro mariti. Inoltre queste donne facevano una vita appartata, erano praticamente relegate tra la cabina del comandante, il salottino e la sala mensa, socializzavano raramente con l'equipaggio e per sentirsi a loro agio cercavano di ricreare a bordo la vita domestica. Alcune portavano la macchina da cucire, con cui confezionavano tendine per rendere più accogliente la cabina, oppure abiti per i loro bambini e per se stesse. La vita a bordo non era facile, dovevano combattere con l'umidità e la muffa, oltre che con cimici e scarafaggi, e spesso i bauli che facevano parte del loro bagaglio venivano aperti e gli abiti stesi sul ponte per prendere aria. Un nemico acerrimo delle spose a bordo era il cambusiere, la persona che serviva i pasti, l'unico tramite tra la signora e la cucina, e queste dovevano essere battaglie all'ultimo sangue!!! Le signore non avevano quindi molte opportunità di socializzare, succedeva solo quando i capitani le sbarcavano per partorire o per sollevarle dal terribile mal di mare di cui soffrivano, allora incontravano altre signore come loro con cui parlare di cose domestiche e ascoltare gli ultimi pettegolezzi.

Ma anche durante la navigazione poteva presentarsi un'occasione mondana e questo avveniva quando due baleniere si incontravano in mare aperto e non era una cosa rara, dato che queste navi battevano le stesse rotte. In questo caso si seguiva un rigido cerimoniale, le due

navi eseguivano le opportune manovre per fermarsi, poi il comandante di una baleniera saliva sull'altra e se il capitano aveva con sé la moglie, lui portava anche la sua e il primo ufficiale della seconda baleniera saliva sulla prima per incontrare l'altro primo ufficiale. In questa occasione le signore indossavano i loro abiti migliori, ed era una grande opportunità per poter incontrare un'altra donna e per avere un vero e proprio incontro sociale, con tanto di tè e magari qualcosa di dolce. Dato che non era facile per una signora, abbigliata con una sottogonna di crinolina, scendere la biscagliana per imbarcarsi sulla lancia, l'unico sistema era quello di calarla dal bordo della nave seduta su una sedia. Una signora definì questa esperienza "terrificante", ma, dopo l'incontro, ammise che era valsa la pena di vivere quell'esperienza. Questi incontri in alto mare si chiamavano "GAM", una parola intraducibile che deriva da un'espressione dialettale usata sulla terraferma.

Altri nemici delle mogli dei capitani erano la noia e la nostalgia. Qualcuna rinunciava e tornava a casa, ma erano casi rari, le altre, per ovviare a questo, e quasi tutte e all'insaputa una dell'altra e a diverse latitudini, iniziarono a scrivere dei diari cui affidavano i loro pensieri più intimi, ma dove anche registravano gli avvenimenti salienti della navigazione e delle soste a terra. Questi diari sono dei piccoli gioielli, che hanno tramandato fino a noi questo spacco di vita quotidiana e coniugale in alto mare che altrimenti sarebbe andato irrimediabilmente perduto. Leggere questi diari è un'esperienza incredibile: vi sono molti errori di ortografia, alcune scrivevano senza nessun tipo di punteggiatura, altre iniziando tutte le parole con una lettera maiuscola, ma bisogna pensare che per una donna del 1800 era già un di più saper leggere e scrivere, molte non andavano oltre le prime classi elementari, dato che l'istruzione non era considerata importante per una rappresentante del sesso femminile e che una donna, all'epoca, poteva al massimo diventare maestra di scuola come Henrietta Deblois, che, sposata a 19 anni, dopo il primo lungo viaggio del marito, lasciò la sua scuola e lo seguì in tutti i suoi viaggi.



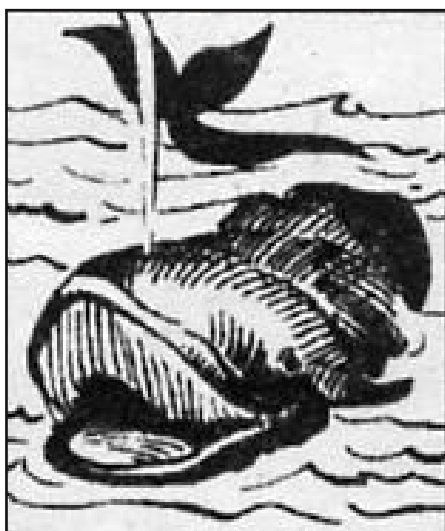
Charity Norton

Ma nonostante tutto, queste intrepide precorritrici di un femminismo intriso di puritanesimo e basato sulla lettura costante della Bibbia riuscivano a essere all'altezza dei loro uomini. Queste donne riuscivano a sopportare stoicamente che i loro mariti cacciassero le balene anche la domenica, il giorno dedicato al riposo e al Signore, assistevano indifferenti alla cottura della carne dei cetacei da cui veniva ricavato l'olio, affrontavano tempeste terrificanti, doppiavano Capo Horn, i temibili "roaring forties", (i quaranta ruggenti) chiuse nelle loro anguste cabine, tormentate dal mal di mare, ma decise ad andare fino in fondo pur di mantenere il posto che si erano conquistate a bordo. Charity Norton, ad esempio, aveva convinto gli Armatori a farla partire con il marito nel 1848 perché l'uomo aveva un carattere piuttosto violento e lei temeva che l'equipaggio si ribellasse e potesse anche attentare alla sua vita. Una volta riuscì persino a impedire che il Capitano infliggesse una severa punizione corporale ad un marinaio, cosa non insolita a quei tempi. Sallie Smith, invece, fu una delle rinunciatarie, sbarcò in Nuova Zelanda durante il primo viaggio e scrisse nel suo diario "gli uomini hanno sempre molto da fare, ma non c'è mai da fare per me".

La loro civetteria femminile però tornava a galla a fine viaggio, non appena sbarcavano. Charlotte Jernegan riferisce nel suo diario come poteva sentirsi una donna dopo quattro anni lontana da casa. Charlotte era salpata nel 1856 e quando tornò nel 1860 indossò il suo vestito più elegante, con la gonna tenuta vaporosamente larga da una vistosa sottogonna di crinolina e aspettava sulla passerella che il marito arrivasse con una carrozza. Non vedeva l'ora, avrebbero attraversato la strada principale di New Bedford e tutti avrebbero potuto ammirarla. Le bastarono poche decine di metri per scoprire con orrore che i suoi abiti erano irrimediabilmente fuori moda. La signora non si perse d'animo, riuscì in qualche modo a sfilarsi l'ingombrante sottogonna e a nascondersela nel retro della carrozza, dopodiché si sentì pronta ad affrontare l'intera città. Altre signore rientravano a casa con favore delle tenebre, poi chiamavano a raccolta una sarta con gli ultimi figurini, e anche amiche e parenti e tutte insieme iniziavano a tagliare e cucire finché il guardaroba non era completamente aggiornato.

Ma questa epoca eroica stava per terminare. Nel 1859 è stato trivellato il primo pozzo di petrolio in Pennsylvania e verso la fine del 1800 il petrolio e il gas di carbone avevano ormai sostituito l'olio di balena per gli usi domestici e industriali, e, anche se la caccia continuava, i velieri erano stati soppiantati dalle più veloci navi a vapore ed i pericolosi inseguimenti sulle lance erano ormai un ricordo, gli arpioni venivano sparati direttamente dai cannoncini che si trovavano a bordo, rendendo inutile la presenza di tanti uomini di equipaggio. La grande corsa verso l'Ovest americano aveva fatto nascere città e porti lungo le coste della California ed intorno al 1883 San Francisco, più vicina all'Artico ed alla Hawaii, diventò la nuova capitale della baleneria e New Bedford perse il monopolio in questo campo. Le balene sono state cacciate ancora per molti anni, non più per il prezioso olio, ma per altre componenti del loro corpo, come i fanoni per le balene o l'ambra grigia per i capodogli, arrivando sull'orlo dell'estinzione.

Le signore delle balene hanno continuato a viaggiare con i loro capitani ancora per molti anni, ma le cose erano profondamente cambiate. Non più anguste cabine e cibo secco, non più anni in mare, ma navi più confortevoli e pulite, viaggi più brevi ed un posto a bordo che era ormai loro di diritto, grazie a quelle coraggiose pioniere che avevano affrontato l'inimmaginabile in nome del dovere, della religione e dell'amore.



CLASSI VELICHE

Avrebbe potuto benissimo diventare una classe olimpica, ma forse i tempi non erano maturi per una barca molto innovativa. Si tratta del "Contender" una deriva monotipo per singolo con tanto di trapezio. Gianni Magnano, con le sue ricerche sulla storia delle barche da regata costruite in Liguria ha tirato fuori quella straordinaria della scoperta del Contender italiano arrivato direttamente dall'Australia, paese natale del suo geniale progettista Bob Miller. Una storia che merita di essere letta, come tutte quelle che Gianni ci propone puntualmente.



IL CONTENDER

dall'Australia a Genova in mezzo secolo di storia

GIANNI MAGNANO

Negli anni Sessanta la vela italiana stava rifiorendo in tutta l'Italia, grazie anche alla diffusione della Vetroresina e alle nuove classi che si imponevano sul mercato europeo.

Barche frutto del lavoro di progettisti famosi, il francese André Cornu con il suo 470, l'olandese Van Essen con il *Flying Dutchman*, il piccolo *Flying Junior* destinato ai giovani, Il vecchio *Finn* singolo diffuso sin dagli anni Quaranta, dello svedese Rickard Sarby e altre.

In quel periodo si cominciò a produrre barche in vetroresina ma contemporaneamente si continuava a costruire barche in legno . . . in una sorta di passaggio tra antico e moderno, tradizione e innovazione; in questo scenario, oltre 50 anni fa, iniziò la vicenda italiana del *Contender*.



Foto 1. La scheda.

Una barca che prese tutti di sorpresa; "E' davvero una barca?", titolò in un articolo alla fine degli anni Sessanta un noto giornale di vela, interpretando le molte perplessità dell'ambiente all'epoca.

Nato nel 1967 dalla penna di quel geniale eclettico di Bob Miller, arrivò da noi quasi per caso, venne infatti notata in Australia da un appassionato velista genovese che si trovava in quelle terre lontane per tutt'altro motivo.

Mi piace ricordare che anche per il *Dinghy 12* avvenne più o meno la stessa cosa cento anni fa, ad opera di Leone Reggio che lo vide navigare in Inghilterra.

Fu il Genovese Giovanni Torrielli che si fece inviare i disegni direttamente da Miller e affiancato da alcuni amici intraprendenti iniziò a costruire i primi 2 contender italiani.

I primi scafi italiani nacquero in un magazzino di Voltri nelle serate invernali. A dirigere la costruzione fu Pietro Carlini padre di Erasmo, campione in questa classe che dominò la scena per anni.

Pietro esperto costruttore, aveva lavorato per decenni nel Cantiere Costaguta, proprio davanti a quel magazzino nel quale costruì i primi Contender.



Foto 2- Voltri e i suoi velisti, come ai tempi di Ugo Costaguta, ancora protagonisti di vicende veliche!

Da quel lontano 1969 per questa barca con lo scafo simile al *Flying Dutchmann* cominciò una storia che dura ancora oggi; ma andiamo con ordine.



Foto 3 - 1970, Hayling Island. I Campionato Mondiale.

Nel 1967 la Federazione Internazionale organizzò un confronto tra le derive per singolo presenti nel panorama in quel periodo, incluso il **Contender**. Si voleva trovare un'alternativa al **Finn** per le prossime olimpiadi di Monaco nel 1972. Il **Finn** venne alla fine confermato e tutt'ora resiste, ma il **Contender** impressionò positivamente il pubblico dei velisti del vecchio continente.

Il 10 Maggio 1969 si riunisce a Portofino presso l'albergo Splendido il "Comitato per l'organizzazione e la disciplina delle classi da regata IYRU" in quella sede venne riconosciuto lo status di "Classe internazionale" al **Contender**.

Nel Settembre 1970 si svolge a Hayling Island in Inghilterra il primo campionato mondiale **Contender** a cui parteciparono 45 concorrenti, vinto dall'inglese Dick Jobbins (foto 3).

Nello stesso anno si svolse ad Alassio il primo Campionato Italiano della classe. Vinto da Erasmo Carlini con lo scafo auto costruito con il padre a Voltri.



Foto 4.

Il 3 Ottobre 1970 il Consiglio Federale della FIV riconosce al **Contender** lo status di Classe Nazionale italiana.

Quale fu il segreto di questa barca così acrobatica?

Ricordo ancora lo slogan di un cantiere Australiano che tra i primi lo produceva: "One man at trapeze of a dinghy". Una scritta bianca che campeggiava sulla bella foto di un **Contender** che planava al lasco su un vecchio depliant.

Questo è il vero segreto, una sorta di "uovo di Colombo velico", un singolo con il trapezio, soluzione mai adottata sino ad allora.

Poco più meno di cinque metri di lunghezza per ottantatre chilogrammi di peso, il

Contender costituiva una

rivoluzione copernicana per l'epoca. Oggi appare quasi surclassato da foil-boat e skiff iper tecnologici con scafi ultraleggeri in composito e carbonio, ma allora era il nuovo che avanzava, il futuro che si imponeva.

Le linee del suo elegante scafo ispirarono anche gli scafi innovativi per la Coppa America. Non è un caso che Miller nel 1974 e 1977, progettò i 12 metri **Southern Cross** e **Australia** che rappresentarono l'**Australia** nelle sfide di Coppa degli anni Settanta.

Una novità con trent'anni di anticipo sull'orologio velico della vecchia Europa, dove si navigava sulle derive con l'albero di legno e gli strozzascotte di segaleo, sui popolarissimi **Hornet** in Inghilterra i prodieri si affannavano sulla tavola basculante ideata anni prima da Uffa Fox, sui primi **Flying Dutchman** si usava tagliare un pezzetto di manico da scopa che con un foro per la volante diventava una impugnatura provvidenziale per resistere a trapezio sui bordi a gambe aperte e la schiena curva. In quel tempo la postura moderna dei prodieri a trapezio era ancora da venire.

Da qui cominciò la vita del **Contender**, con velisti d'avanguardia che sfidando le convenzioni e la gravità, impararono pian piano a domare questo singolo meraviglioso. Gli articoli e le prove di prestazione pubblicate sulle riviste di yachting in tutto il mondo trattavano il **Contender** "con le molle" una sorta di "Bello e impossibile" la cui dinamicità fu probabilmente una delle ragioni della sua graduale ma duratura diffusione. (foto 4 e 5)

Il **Contender** venne costruito in Italia anche da importanti cantieri, primo tra tutti Bianchi e Cecchi a Cogoleto, famoso all'epoca per le costruzioni dei **Tempest** che furono classe olimpica nel 1972 in Germania e nel 1976 in Canada.



Foto 5.



Foto 6.

Ma il *Contender* venne anche realizzato da piccoli artigiani in legno di mogano, notissimi gli scafi di Vito Bonezzi realizzati sul Garda, dei veri gioielli galleggianti tutt'ora competitivi.

Il cantiere "Rondar" a due passi dal Solent nello Hampshire, patria indiscussa della vela, ne costruì molti in Vetroresina che hanno vinto ben 12 titoli mondiali e moltissime regate in tutto il mondo.

Grandissimi velisti intuirono che era una barca innovativa e valida; Hubert Raudaschl, eccellente atleta olimpionico e velaio austriaco, se ne innamorò e partecipò per anni con successo a importanti regate. Elvström capì subito l'esigenza di un singolo dotato di trapezio e progettò in contemporanea il *Trapez*, una sorta di *Contender* in piccolo, che peraltro ebbe scarsissimo successo.

In Inghilterra ed Australia i migliori velisti locali si cimentarono su questa nuova dinamica classe favorendone la diffusione. Anche in casa nostra i partiti dei detrattori e degli entusiasti si confrontarono a lungo, ma la storia sancì la definitiva sconfitta dei primi e l'affermazione ai secondi.

Il *Contender* nel corso di mezzo secolo si è aggiornato soprattutto grazie alle nuove tecnologie, alberi in carbonio nuovi materiali di costruzione compositi per gli scafi, le vele e le attrezzature.

Tuttavia nel panorama delle classi, che possono vantare una così longeva carriera, il *Contender* ha adottato modeste modifiche alle proprie regole di classe. Moderno era e moderno rimane tutt'oggi.

Una barca sulla quale è difficile salire ma è ancor più difficile scendere; lo dimostrano i molti timonieri "Over 50 e 60" ancora attivi e difficili da battere! (*Foto 6 Planata - Foto 7 lago di Garda*).

Il futuro del *Contender* è oggi nelle mani di molti giovani velisti che, delusi dal grande giro della vela, trovano in questa classe un ambiente a misura d'uomo con il giusto mix tra agonismo, piacere di navigare.

Il *Contender* continua a distanza di cinquant'anni a divertire i velisti di tutto il mondo, non c'è che dire una brillante carriera per una barca che doveva essere semplicemente... "One man at trapeze of a dinghy!".



Foto 7.

LE REGATE DI STRAULINO

La lunga storia dell'attività di Straulino sulle classi olimpiche è giunta ad una svolta clamorosa: il suo tradizionale prodiere, Nico Reggio, compagno di tutti i più importanti successi, il "gatto magico" come è stato soprannominato dagli americani, a causa dell'acuirsi dei dolori alla schiena che lo hanno afflitto negli ultimi tempi, viene sostituito dal napoletano Carlo Rolandi, primo prodiere senza stellette di Straulino. Più giovane di 12 anni, trentenne, grande esperienza maturata alternandosi a prua e al timone di Star, Dragoni e 8 metri, entra subito in affiatamento con il "comandante Straulino".



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di *Star* e di *Classi metriche*

Parte VI (1956)

SERGIO PEPE

- 1956 Anno Olimpico.

Alle regate di Genova a prua del Capitano di Fregata Agostino Straulino vi è l'esordio di un civile: Carlo Rolandi è a manovra di *Merope II* (3316): 2° nella Coppa Cagni e 1° nella Coppa Comune di Genova (foto 1). Nella

Settimana di Kiel, Rolandi sarà nuovamente a bordo di *Merope II*.

Alle regate di Trieste Straulino è con Rode su *Merope II* e poi a Bari per il titolo Italiano che si aggiudica con quattro primi e un terzo.

A Napoli il 24 agosto ha inizio il Campionato Europeo (foto 2,3,4) che Straulino e Rode su *Merope II* (foto 5,6) si aggiudicano con due primi, un secondo, un quarto e un'ottavo, a solo un punto da *Faneca* (3430) con Duarte Bello e Jose Bustorf; terzi sono Joaquim Mascarenhas de M. Fiuza e Fernando Pessoa su *Espadarte II* (3070), quarti Nino Cosentino e Neri Stella sull'olimpionico *Merope* (2958), sestì Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Caprice* (3332).

Terminato l'Europeo, Straulino e Rode, lasciano *Merope II*, costruzione Lippincott, e tornano alla costruzione Old Greenwich di Etchells, e così salgono a bordo del nuovissimo *Merope III* (3810) per partecipare al Campionato Mondiale che ha inizio, sempre a Napoli, il 2 settembre (foto 7,8,9) e che conquistano per la terza volta, battendo per due soli punti un



Foto 1

certo Lowell North.

Al termine dell'ultima regata, *Merope III* rientra nel porticciolo di Santa Lucia accolto da adeguate dosi di mortaretti (foto 10).



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7



Foto 8



Foto 9



Foto 10



Foto 11

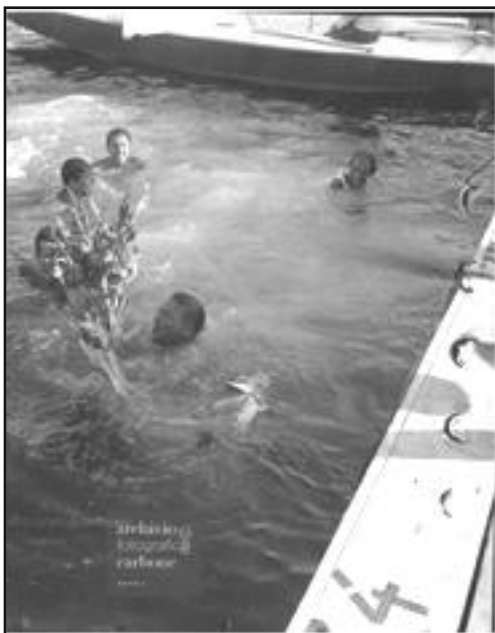


Foto 12



Foto 13

Appena attraccati, Straulino e Rode ricevono l'omaggio floreale, mentre il fido Salvatore Chianese, detto Piscione, è già saltato a bordo (*foto 11*). Immane il bagno per i vincitori che finiscono in mare trascinati dai numerosi fan (*foto 12*). Al Mondiale si classificano quarti Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Caprice* - 3332 (*foto 13*), mentre si classificano sesti Nino Cosentino e Neri Stella sull'olimpionico *Merope* 2958. Ecco i primi dieci classificati :

No.	Yacht	Skipper	Crew	Fleet	Daily Places	Pts.
3810	Merope III	Ag. Straulino	Nicolo Rode	Se-ve-Ta	5 1 8 3 4	279
2920	North Star II	Lowell North	James B. Hill	San Diego	3 7 2 9 2	277
3076	Marush IV	A. de Cardenas	J. de Cardenas	Mariano	2 14 10 2 1	271
3332	Caprice	Robt. Ciappa	Carlo Rolandi	Capri	14 9 5 1 3	268
3130	Gale	Harry Nye Jr	R. S. Halperin	S.L.M.	1 10 4 8 10	267
2958	Merope I	Ant. Cosentino	Neri Stelle	Ischia	4 2 9 13 7	265
3430	Fanece	Duarte Bello	Jose Bustorf	Cascais	10 15 1 4 9	261
3742	Anin	C. W. Lyon Jr	Frank Lyon	At. High	12 4 6 6 12	260
3490	Gan II	Ph. Chancel	Mich. Parent	Seine	11 5 11 19 6	248
3342	Mari	Sune Carlsson	O. Carlsson	Rasta	9 8 14 10 13	246

Ed ecco come l'Ammiraglio ha raccontato in *Arma e vai!* quella stagione internazionale: “Nella lotta per la corona europea, davvero avvincente, prevalsi per un punto su Bello e tre su Fiuza. Dopo la quarta prova, la classifica si presentava incertissima e riuscii a mantenere il titolo solo perché nell'ultima giornata Bello arrivò 2° e Fiuza 3°, senza potere, così, approfittare della mia brutta gara, finita con un 8° posto.

Tirate allo spasimo le regate per il Campionato mondiale. L'americano Nye, su “Gale”, presentò il suo biglietto da visita imponendosi nella gara di apertura. “Merope III” - il nuovo scafo di Etchells che debuttava in quell'occasione pur tra molte perplessità - si prese la rivincita il giorno seguente, contrastata dalla barca di Antonio Cosentino, ritornato alle “Stelle” con l'intenzione di suonarme. I de Cardenas e von Hutschler persero parecchio terreno, mentre gli Americani giunsero sulla mia scia. Nella terza giornata accadde, a mia volta, di fare brutta figura e North, su “North Star II”, passò in testa in classifica precedendomi di 3 punti. Capovolsi la situazione nella quarta prova, scavalcando North e distanziandolo di 4 punti. Mantenni il primato anche nell'ultima regata con un'accorta gara ed un pratico 3° posto.

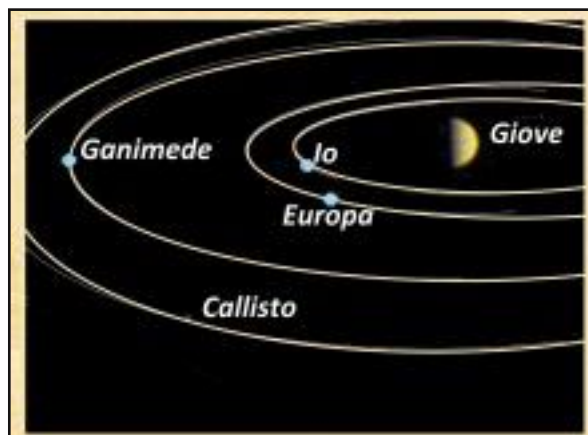
Stando così le cose, la medaglia d'oro di Melbourne potevo considerarla già intorno al mio collo. Ma sul mio cammino si frapose Bert Williams di Chicago del peso di 120 Kg., con un prodiere di 115 Kg. Un equipaggio molto quotato con il vento sostenuto. A Melbourne le previsioni meteorologiche degli ultimi venti anni davano, nel periodo delle regate olimpiche, vento moderato. Si verificò il contrario. “Merope III” aveva impressionato i tecnici e gli osservatori a Napoli. In effetti, la barca di bolina camminò bene, la sentivo perfettamente e mi offrì tutto al momento opportuno. A Melbourne la barca avrebbe dovuto fare faville. Non mi tradì. Le previsioni meteorologiche, invece, mancarono in pieno. Non ci fu verso di superare Williams. Di bolina andava come un fulmine. Aspettai con ansia una giornata di bonaccia: l'unica mia speranza era legata a quella circostanza. Ma attesi invano. L'americano, abituato a correre nelle onde corte e violente del lago Michigan, a Melbourne si trovò subito a suo agio. Se nel corso delle sette prove fosse capitato vento debole avrei vinto le Olimpiadi, perché Williams si sarebbe perso, avendo poca sensibilità sulle scotte ed una scarsa conoscenza della tattica di regata. Al contrario, mi trovai a mal partito sulle onde dure, e poi, squalificato nella seconda giornata, dovetti comportarmi con maggiore prudenza per non compromettere l'Olimpiade. Dal lato tecnico non mi addebitai alcun errore, anzi ricordo Melbourne con soddisfazione, perché non tralasciai nulla di intentato pur di battere il mio fortissimo avversario. Nel complesso, mi aggiudicai tre regate contro due di Williams ed una di Knowles. Purtroppo non riuscii a far “scivolare” in fondo alle ultime posizioni, almeno in una regata, l'americano. Williams fu di una sorprendente regolarità”.

LE LUNE DI GIOVE E IL CALCOLO DELLA LONGITUDINE

Il metodo di determinazione della longitudine con i satelliti di Giove non trovò applicazione a bordo delle navi, come sperava Galilei. In compenso esso diede un forte contributo al miglioramento delle carte idrografiche, una condizione che risultò vantaggiosa all'introduzione del cronometro marino intorno alla metà del '700.

MAURIZIO ELVETICO

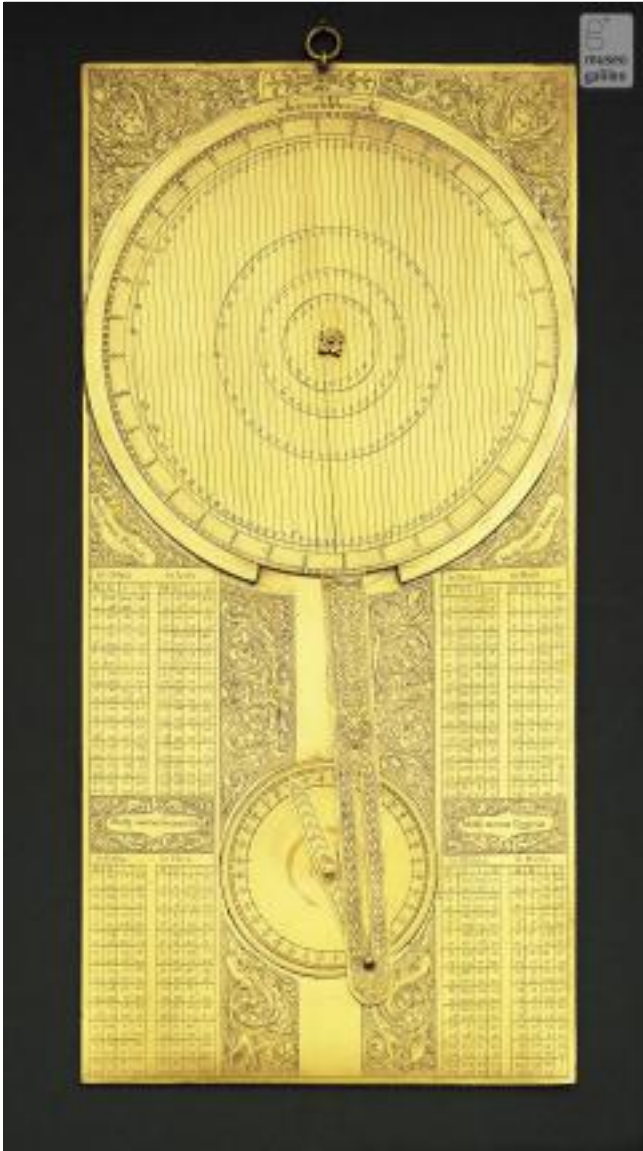
All'inizio del 1610 Galileo Galilei (1564 - 1642), così come riferirà nell'opera *Sidereus Nuncius* pubblicata pochi mesi dopo, scoprì che Giove era dotato di quattro satelliti che ruotando intorno al pianeta presentavano alcuni fenomeni ripetitivi in tempi relativamente brevi. Quei corpi celesti, che Galilei chiamò "Astri medicei" in onore della famiglia Medici che governava Firenze, assumeranno poi i nomi di *Io*, *Europa*, *Ganimede* e *Callisto*, tutte figure mitologiche legate a Giove. In verità i satelliti ad oggi noti (gli ultimi scoperti risalgono al 2018) sono ben 79 di cui molti del diametro di appena 2 km – il più grande è Ganimede di circa 5200 km.



All'epoca la longitudine sulla terraferma era ricavata con il metodo di Ipparco di Nicea, il più grande scienziato del II sec. a.C., che ricorreva alla determinazione dell'ora locale di un'eclissi di Luna, un avvenimento comunque abbastanza raro da non essere utilizzabile in mare.

Galilei comprese che per la periodicità dei fenomeni osservati quegli astri potevano, rispetto alla Luna, rappresentare un più preciso, regolare e disponibile orologio astronomico utile al calcolo delle longitudini in alto mare. Lo scienziato pisano non solo notò che i fenomeni medicei sono osservabili più volte ogni notte, ma che le orbite dei satelliti sono quasi circolari e poco inclinate rispetto al piano equatoriale del pianeta, facilitandone così l'individuazione di ognuno. Dopo ulteriori osservazioni compiute tra il 1611 e il 1612 Galilei, convinto del suo metodo e intuendo possibili profitti dalla sua scoperta, si presentò nel 1612 a Cosimo II dei Medici, Granduca di Toscana, esponendo quanto aveva scoperto. Il Granduca, particolarmente interessato per la scienza, protettore di Galilei, suo insegnante in gioventù, preparò con la collaborazione dello





Il Giovilabio.



scienziato un documento, la *Proposta della longitudine*, inviandola al Governo spagnolo, insieme a una richiesta per alcuni privilegi sul commercio con le Indie, in cambio di un favore richiesto da Madrid di armare e far navigare alcuni galeoni fermi nel porto di Livorno, allo scopo di fronteggiare i corsari.

Nella Proposta si legge: “... ora io dico che l'ingegno grande e le fatiche atlantiche del Sig. Galileo Galilei ... sono arrivate a scoprire nel cielo cose totalmente incognite nei secoli passati, le quali equivagliono a più di mille eclissi lunari ogni anno ...e quello che più importa ridotte a calcoli e tavole giustissime ed esquisite”.

Se non che il governo spagnolo non prese neppure in esame il metodo di Galileo, giustificando il disinteresse per essere già stato incaricato un matematico del regno su un'altra proposta: “la qual cosa fin che non resti chiarita... non si può entrare con nuove proposizioni”. Non deve meravigliare una tale risposta se si pensa che per tutto il '600 il metodo antico delle eclissi lunari era considerato da illustri scienziati superiore anche a quello delle distanze lunari, potenzialmente applicabile per

determinare la longitudine in mare nella disponibilità di adeguate tavole astronomiche.

Galilei cercò di riprendere le trattative con il governo spagnolo anche tramite l'ambasciatore toscano a Madrid, ma non ci fu nulla da fare.

Per poter studiare il moto dei satelliti, Galilei mise a punto uno schema grafico, un nomogramma, con cui poteva più rapidamente individuare i satelliti, indistinguibili per avere una stessa luminosità, che trasformò in uno strumento meccanico, noto come *giovilabio*, una sorta di calcolatore meccanico con cui poteva ricavare la posizione dei satelliti rispetto a Giove da quella osservata dalla Terra. I fenomeni medicei (eclissi e transiti) possono essere osservati simultaneamente da tutte le località della Terra sulle quali in quel momento transita Giove e pertanto le differenze di ora locale dello stesso fenomeno corrispondono alle differenze di longitudine tra le località.



Il Celatone di Galilei.

Tra le contestazioni sul metodo galileiano vi era in primo luogo la difficoltà di osservare i satelliti da bordo di una nave in movimento che lo scienziato cercò di superare ideando un elmo fornito di cannocchiale, il *celatone*, con il quale avrebbe dovuto mantenere lo sguardo fisso sui satelliti anche con nave in movimento, ma il congegno risultò del tutto inefficace. Ricevuto un definitivo rifiuto dalla Spagna Galilei fu coinvolto nei processi che si conclusero con gli arresti domiciliari in Arcetri nel 1633. Da lì inviò una lettera agli Stati Generali dei Paesi Bassi in cui offriva in dono tutti i risultati delle sue osservazioni e il suo giovilabio. L'Olanda manifestò il proprio interesse alla proposta e sottopose il metodo a una commissione di professori di matematica e nautica dell'Università di Amsterdam. Anche in tale nuova occasione furono sollevate critiche e richieste di chiarimenti a cui Galilei rispose con una lunga lettera in cui si impegnava a migliorare il celatone. Gli Stati Generali decisero di incontrare Galilei, ma successivi avvenimenti, tra cui gli ostacoli della Chiesa nei confronti degli olandesi considerati all'epoca eretici e la sopravvenuta cecità di Galilei impedirono di portare avanti le trattative.

Dopo la morte di Galilei sarà l'astronomo italiano Giovanni Domenico Cassini (1625 – 1712) a proseguire quanto già era stato studiato arrivando a compilare le prime tavole più accurate dei fenomeni delle quattro lune, pubblicate a Bologna nel 1668 come *Ephemerides Bononiensis Medicearum Siderum*. Nel 1671, da poco ottenuta la direzione dell'Osservatorio di Parigi, su richiesta dell'abate Jean Picard, astronomo e cartografo francese, Cassini intraprese un'attività di rilievo delle eclissi del satellite Io, contemporaneamente all'astronomo danese Ole Rømer (1644 -

1710), un giovane e brillante assistente presso l'Osservatorio di Uraniborgh, sull'isola di Hven vicino Copenaghen. Dal confronto delle due serie di 140 eclissi, fu determinata la differenza di longitudine tra i due osservatori.

Dopo tale episodio il metodo delle lune di Giove, per circa 150 anni, diede un notevole contributo alla



correzione e costruzione delle carte geografiche e idrografiche, alla definitiva conoscenza della forma della Terra, che tanto aveva animato il mondo scientifico, diviso tra cartesiani che protendevano verso una forma allungata secondo l'asse polare e i newtoniani che la ritenevano schiacciata ai poli, come fu poi dimostrato in due spedizioni, in Lapponia e nel Perù nel 1735-36.

Ma i satelliti di Giove fornirono anche un altro rilevante contributo scientifico, quello di aver permesso una prima dimostrazione della finitezza della velocità della luce.

Rømer, nel notare che i tempi tra due eclissi successive di uno stesso satellite erano più brevi quando la distanza tra la Terra e Giove era minima per aumentare via via con l'allontanamento dei due pianeti, comprese che tale condizione era la conseguenza dei diversi tempi necessari alla luce per giungere da Giove alla Terra ed ottenne la prima, seppure inesatta, misura della velocità della luce.

Nonostante il metodo galileiano non sia mai stato applicato in mare, era trattato nei testi di navigazione del '700 e ancora agli inizi dell'800 vi si trova qualche accenno come nel *Trattato di Navigazione* del 1819 in cui l'autore Vincenzo Brunacci, nel capitolo riguardante i differenti metodi per trovare la longitudine in mare, tra quelli basati sulle osservazioni celesti, così conclude: “Questo metodo, che è facilissimo per determinare le longitudini, ha il difetto di potersi poco adoperare in mare. Gli eclissi dei satelliti di Giove, dei quali ne segue qualcuno ogni notte, non possono essere osservati in mare, poiché l'agitazione del vascello impedisce di poter mantenere nel campo dei cannocchiali necessari a quest'uso, Giove coi suoi satelliti, il che si fa con facilità allorché siamo a terra”.