



Notiziario CSTN

APRILE 2022
N° 116



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 XI - N° 116

NOTIZIARIO ON-LINE

aprile 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|--------------------------------------|---------|---------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La Regata dei Tre Golfi | pag. 15 |
| • L'ammiraglio Gravina | pag. 2 | • Storia di fari | pag. 27 |
| • La vela in Italia (parte XI) | pag. 6 | • Il calafataggio | pag. 31 |
| • Una famosa nave italiana... .. | pag. 13 | • Canottaggio | pag. 34 |

EDITORIALE

In attesa di poter attuare le importanti attività programmate da tempo e non realizzate causa Covid, il gruppo dei volontari che porta avanti il CSTN non è rimasto inoperoso. Peppe Ajello ha quasi ultimato la sua meritevole e preziosa opera di digitalizzazione su DVD delle centinaia di cassette VHS sulla Vela che costituiscono la raccolta che Carlo Rolandi ha lasciato al "Centro Studi. I filmati su pellicola 8 e 16 mm che non ci era possibile travasare "in casa" non essendo attrezzati, grazie alla generosa sponsorizzazione di privati, sono stati consegnati ad una ditta specializzata che sta provvedendo a masterizzarli. Danatella Bartolucci e Luigi Prisco hanno regolarmente finito di registrare i nuovi libri acquistati con il contributo del MIMBACT e quelli dell'archivio storico Pattison. Luigi Prisco collabora anche all'impaginazione e spedizione finale del Notiziario CSTN. Maurizio Elvetico, il nostro mago dei sistemi informatici, ha caricato sul sito www.cstn.it il decennio 1900-1910 della rivista "Lega Navale". Luisa Breglia è continuamente impegnata ad evadere le ricerche storiche che ci pervengono in continuazione da varie parti d'Italia e dalle Sezioni della LNI. Non meno importante il lavoro di Massimo Orsini, impegnato nella verifica e razionalizzazione della consistenza del patrimonio della biblioteca e della raccolta dei periodici. La new entry Nunzia Corbi, mani d'oro del CSTN sta restaurando i libri malridotti.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "Ecco a che punto è arrivato l'eterno sogno dell'uomo di cavalcare le onde del mare".

Hanno collaborato: *Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Ugo Faggioni, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Annamaria Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli. D. Scifoni, A Tajani.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

GRANDI AMMIRAGLI DELLA STORIA

Federico Gravina (1756-1814), Ammiraglio italiano naturalizzato spagnolo, Capitano Generale della Real Armada di Spagna imbarcato sul "Principe de Asturias" durante la battaglia di Trafalgar. Nato a Palermo da nobile famiglia completati gli studi a Roma fu ammesso nella Marina spagnola nella quale si distinse per le sue doti di prode e valoroso marinaio. (da "L'Italia Marinara ottobre 1937)

L'AMMIRAGLIO GRAVINA

D. SCIFONI

Tra gli uomini di cui la storia s'è impadronita, ve n'ha di quelli che, sebbene eminenti per doti molteplici, contingenze estranee alla loro volontà vollero inferiori a se stessi. Si verifica, così, che avvenimenti e personaggi di più vasta risonanza prendono, a distanza di tempo, il sopravvento nella coscienza delle folle, per cui un velo di oblio viene calato su quanto non colpisce profondamente la fantasia degli uomini. Ed ecco personaggi minori - eppure nobilmente rappresentativi - essere a poco a poco dimenticati, ad onta della parte che ebbero nella vita del tempo ed hanno nella storia.

Così il siciliano Federico Gravina. (*immagine*)

Ammiraglio dell'armata spagnola, sotto il regno di Carlo III, il Gravina, nonostante le belle imprese cui il suo nome è legato, ancor oggi onorato nella nazione per la cui bandiera più volte si battè da prode, scarsamente noto a noi Italiani.

L'ultimo campo di battaglia di Federico Gravina è Trafalgar. E a Trafalgar appunto tramonta, per un fato dolorosamente avverso, l'astro luminoso del siciliano.

Fedele alla consegna ricevuta, l'uomo combatte nell'ombra - oscuro e magnifico eroe - e per l'inefficienza altrui, subisce la disfatta che le sue alte doti e il suo personale coraggio avrebbero forse potuto mutare nella più sfolgorante vittoria.

Ma la verità storica, che taluno volle falsare, fu da altri nobilmente rivendicata, e a 130 anni (oggi 215 anni) dalla sua morte, l'Ammiraglio Gravina si erge nella sua interezza e pur dietro l'ombra di un ingiusto e ingiustificato oblio, riafferma ai nostri occhi ammirati tutta una somma di virtù squisitamente italiane.

LE PRIME IMPRESE

Discendente da un'illustre progenie di guerrieri, dalla nativa Palermo veniva inviato a completare la sua educazione nel Collegio Clementino di Roma. Assai incline alle scienze matematiche, sano e vigoroso di corpo, il giovane Federico va quindi in Spagna e, superati brillantemente gli esami di matematica, geografia, cosmografia e lingue straniere, all'età di diciannove anni prende imbarco sul *S. José*, col grado di guardiamarina. Comincia così la sua brillante carriera, durante il corso della quale, ripetutamente egli avrà modo di dimostrare al suo Sovrano - quel Carlo III che aveva già fastosamente retto il reame di Napoli - e al mondo civile, le sue alte qualità di navarca, costantemente accompagnate da un nobile e sereno sprezzo del pericolo.

La prima impresa del Gravina risale al 1782, quando, a soli ventisei anni, comandava la *San Cristobal*



all'assedio di Gibilterra. Ma già egli aveva percorso più volte e in tutti i sensi gli oceani, in quelle ardimentose, pericolose e romantiche imprese di cui era allora intessuta la vita dell'uomo di mare. Lotte con gli elementi e con gli uomini per salvare il patrimonio coloniale spagnolo. Purtroppo era destino che la Spagna, per il declino della sua potenza militare e politica, perdesse mano a mano i vasti possedimenti d'oltremare. Ma - se il Gravina non potè, mediante la sua infaticabilità e la sua vasta perizia, arrestare il crollo, fu però in grado di meglio affermare, in periodi così tristi per la nazione alla quale dette il suo braccio e la sua mente, le proprie eccellenti qualità di condottiero.

Nel 1776 egli è promosso alfiere di fregata (grado equivalente all'attuale di sottotenente di vascello). Sono di quel tempo i mandati da lui bravamente e rapidamente assolti, fra cui l'intimazione di resa all'isola di Santa Caterina.

Posto, in seguito alla rottura dei rapporti con Inglesi, il blocco a Gibilterra, il Gravina, ormai tenente di fregata, rinnovò, attraverso una serie di tentativi arditissimi, le sue gesta. Scoppiato il fuoco sulla nave da lui comandata - il *San Cristobal*, per essersi questa avvicinata troppo ai forti, egli fu l'ultimo a porsi il salvo, pochi istanti prima che la nave saltasse in aria. Conclusa la pace con l'Inghilterra, gli fu dato il comando della fregata per un'azione contro Algeri donde erano partiti e continuavano a partire aiuti ai nemici della Spagna. Quindi egli soprintende allo sgombero di Orano, il porto ceduto dalla Spagna al bey di Algeri - operazione delicata per i molti compromessi politici ai quali non era estranea la Francia.

Al suo ritorno da Costantinopoli, dove aveva condotto l'ambasciatore ottomano Gusuf Effendi, il Gravina promosso Brigadiere (contrammiraglio) e l'anno dopo - il 1789 - compie sulla fregata *Paz* quel memorabile viaggio da Cadice a Oartagena di Columbia, per annunziare l'assunzione al trono di Spagna di Carlo IV, impiegando poco più di due mesi fra l'andata e il ritorno. Celerità che per i tempi e le condizioni di quei mari, ha veramente del magico.

TOLONE

Ma pur nella febbre della sua vita intensissima, il Gravina trova il tempo di alternare all'azione la contemplazione. E contemplazione nel vero senso della parola, in quanto egli seppe anche dedicarsi a studi astronomici ed estendere nuove carte geografiche e rettificare le antiche. In tal modo egli fa profitto delle sue esperienze dirette di navigatore e nella calma dello studio si prepara a nuove e più ardite imprese.

Fra queste bellissima è certamente l'impresa di Tolone. Siamo nel 1793, quando il sopravvento delle correnti estremiste provoca in Francia l'aperta ribellione di alcune provincie.



Travagliati dalle lotte intestine e sotto il terrore della Convenzione, i tolonesi invocano l'aiuto dell'Inghilterra. Gravina con l'intera flotta naviga alla volta della città, che viene rapidamente occupata. Ripetutamente le truppe repubblicane attaccarono gli anglospagnoli, ma il Gravina, sebbene gravemente ferito ad una coscia, frustra i tentativi del nemico e alla fine ottiene una strepitosa vittoria per cui il Municipio gli offre una corona di alloro con dedica.

Ma rapido e fatale sorge frattanto all'orizzonte l'astro di Napoleone. La genialità dell'allora giovanissimo Bonaparte sembra a un tratto aver ragione dei collegati. Il forte Faraon e la posizione Balaguer cadono infatti in mano dei francesi e la loro perdita costituisce un grave colpo per il sistema difensivo degli anglo-spagnoli.

Avuta notizia di questa prima e fulgida vittoria di Bonaparte, il Gravina, sebbene ancora sofferente per le ferite riportate nei vari e furiosi combattimenti, s'impegna di condurre, legato in sella ad un cavallo, le truppe alla riconquista delle posizioni perdute. Ma l'impresa di Tolone viene abbandonata e le navi fanno ritorno a Cartagena, cariche di realisti i quali avevano chiesto l'imbarco per sfuggire alle inevitabili rappresaglie.

L'anno dopo, in seguito ai dissidi franco-spagnoli, combattè contro la Francia, distinguendosi a S. Ferdinando de Figueras per la prontezza dell'azione e la chiara intuizione del pericolo e del modo di prevenirlo. Quando la Spagna strinse alleanza con la Francia repubblicana, il Gravina, ormai ammiraglio, ebbe il comando di una divisione e come gli inglesi costituirono un blocco intorno a Cadice, egli riuscì a spezzarlo in modo tale che il Villeneuve lo salutò: "La vostra uscita da Cadice equivale ad una vittoria".

La flotta riunita fece quindi vela per la Martinica e fu in quelle acque che il Gravina dette nuova fulgida prova del suo coraggio e della sua prontezza, espugnando, sotto una tempesta di mitraglia e di pietre, il munitissimo forte inglese "Le Diamant".

Nel 1800 assume il comando delle forze spagnole a Brest, nell'importante porto militare francese che veniva fortificandosi. Chiamato in seguito a Parigi prese accordi per la spedizione delle Antille.

La rivoluzione francese aveva avuto una forte ripercussione sulle sorti di San Domingo, e le popolazioni negre, condotte da un capo negro, mossero all'occupazione del territorio spagnolo che era già stato ceduto dalla Spagna alla Francia col trattato di Basilea del 1795. Bisognava ora porre fine ai sanguinosi torbidi mediante una azione militare, e il Gravina, al comando di cinque grandi vascelli spagnoli al seguito della flotta francese, lottò per riconquistare Port Delphin, caduta in mano dei rivoltosi.

Ma era tempo per lui di concedersi un meritato riposo. Si aggiunga che il Gravina, ammiraglio dell'Armata spagnola, non aveva dimenticato la sua origine italiana e la Patria, che non rivedeva da lunghi anni. La nostalgia, che non poteva trovar luogo nella vita intensissima del marinaio, si affaccia a un tratto, prepotente; morde l'anima del prode navarca, il quale corre alla sua Palermo dove trionfali onori lo aspettano.

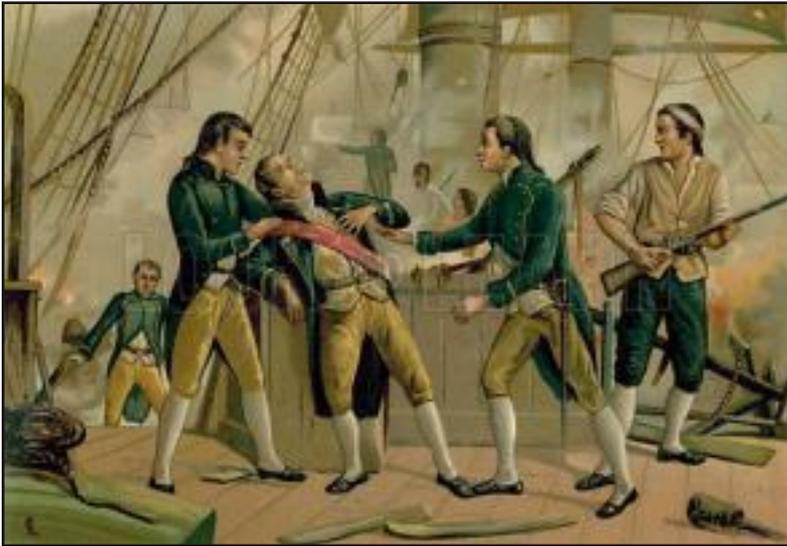
Ma la sua qualità e i suoi meriti personali non gli consentono di restare a lungo inoperoso. Nominato ambasciatore a Parigi, vi stipula il patto navale franco-ispano del 4 gennaio 1805. Partecipa quindi alla battaglia di Capo Finisterre. Ma qui, come già a Tolone e come poco dopo a Tráfalgar, la gelosia e i timori di Villeneuve non gli consentono di dar la prova completa della sua genialità.

Ma a rivendicare la fulgida gloria del Gravina basterebbe questa lettera che Napoleone imperatore indirizzava, in data 11 agosto 1805, a Décrés, suo ministro della Marina: "Villeneuve è incapace di prendere una risoluzione. Avrebbe potuto impadronirsi non solo delle navi spagnole perdute, ma catturarne di inglesi. Gravina invece è tutto genio e decisione nel combattere. Se Villeneuve avesse posseduto tali qualità, il combattimento di Finisterre sarebbe stato il più brillante possibile". E ancora, lo stesso Napoleone faceva scrivere da Décrés all'ammiraglio Federico Gravina: "S. M. ha notato con viva soddisfazione la brillante condotta che Voi, signor Ammiraglio, e tutta la squadra spagnola avete tenuta nel combattimento del 22 luglio. S. M. non parla mai di qualunque cosa che Vi riguardi senza onorarVi di una stima tutta particolare. S. M. si affida sostanzialmente al vostro zelo, al vostro talento ed al vostro conosciuto valore". (Carteggio imperiale).

TRAFALGAR

Drammatica è la vigilia di Trafalgar, dove Federico Gravina pagherà con la vita gli errori non suoi. Parole

grosse corrono fra il capo supremo, il Villeneuve, e il Nostro, durante il consiglio di guerra tenutosi sul *Bucentauro*. L'inferiorità dell'armata spagnola è più che manifesta. Il Gravina, quasi presago della sconfitta, additando il barometro appeso a una parete della stanza, prorompe in direzione di Villeneuve: "Ma non vede Ella che anche il barometro annunzia cattivo tempo? Non vede Ella come si abbassa?" E il Villeneuve di rimando: "Io vedo che quello che si abbassa in Lei è il valore". Il meschino insulto tocca il Siciliano, il quale,



fremente di collera, getta sul viso al francese l'onta di Capo Finisterre.

Arriva l'ora della grande e sfortunata battaglia. Ferito gravemente, il Gravina si fa adagiare su una lettiga e di là continua a impartire ordini, tra il fragore e il lampeggiamento dei colpi, sotto il cielo che a mano a mano si va oscurando di nubi. Bello di sprezzo e di sublime altruismo, ricusa ogni soccorso, additando ai medici gli altri feriti che, frammisti ai morti, cadono ad ogni istante attorno a lui. Ma ormai le sorti del tremendo duello sono stabilite. Il Gravina sente l'ala

plumbea della sconfitta abbattersi su tanto sfortunato eroismo.

Il suo occhio velato dalla gran perdita di sangue ma ancor più dal cocente dolore per tanta sventura, scorge all'orizzonte le navi del collegato Dumenoir, il quale ha preferito la fuga. Mentre Villeneuve, la causa prima di così irreparabile sfacelo, si dà prigioniero. Gli occhi del Siciliano si riempiono di lacrime. Ormai nulla più c'è da tentare. Cosciente del dovere compiuto, egli raduna i superstiti vascelli e scaricati per l'ultima volta sull'avversario i 118 colpi della sua *Principe de Asturias*, tristemente riprende la via di Cadice.

A Cadice, dopo quattro mesi, per l'inesorabile sopravvenire della cancrena, esala l'ultimo respiro.

Ma a distanza di 130 anno (oggi 215 anni), lusinga il nostro sentimento di Italiani la coscienza che a salvare l'onore della giornata fu l'ammiraglio Federico Gravina. Come già a Finisterre, egli aveva purtroppo dovuto subire le fatali conseguenze dell'inetitudine di Villeneuve; fatali - questa volta - a lui, alla Spagna e a Napoleone, nonostante i continui successi dal Bonaparte conseguiti su terra ferma.



In clima fascista, la figura dello sfortunato e prode Ammiraglio riacquista il suo dovuto risalto. Essa si erge, illuminata di quella luce che l'Italia di Mussolini - nell'era del più chiaro eroismo - ha ridonato alle sue glorie antiche e recenti. Il coraggio e il valore, che mai difettarono alla nostra gente e magnificamente ne imposero il nome e l'origine su ogni terra, hanno in Federico Gravina una nuova luminosa testimonianza, la quale nel sentimento del popolo fascista ancora una volta assurge a simbolo delle più nobili virtù della Stirpe.

LA VELA IN ITALIA



Un'altra storica puntata della Vela italiana: la fondazione delle prime società sportive e incrementare delle flotte. Cambiano anche le formule di stazza che introducono importanti modifiche tecniche nelle costruzioni cantieristiche (1919). La ricostruzione storica curata di Franco Belloni e Gianni Magnano ci introduce sempre più nella magica storia dello yachting italiano.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(undicesima puntata)

La vela finalmente si organizza

I circoli della Liguria e dell'Adriatico, dopo la fine del primo conflitto mondiale, ritennero opportuno e necessario associarsi, dando vita a delle organizzazioni per coordinare, regolamentandola, l'attività velica. Nacquero così la Federazione Ligure Yachting Popolare a Genova e la Federazione Adriatica della Vela a Trieste.

Le Società aderenti al RYCI

Nell'immediato dopoguerra, mentre i circoli e i cantieri avevano ripreso l'attività, l'Unione Nazionale della Marina da Diporto era in letargo. C'era stata a Genova, presieduta dal segretario Carlo Nigra, un'Assemblea il 1° giugno 1919, ma dal verbale del 17 giugno, risulterà che ben poco d'importante era stato deciso.

Nel 1921, ancora una volta Francesco Aponte nella rivista *L'Italia Marinara*, ritornava sulla necessità che l'Unione fosse attiva o, quanto meno, venisse creata un'altra organizzazione nazionale. Rispondendo ad Aponte, il marchese Cesare Imperiale di Sant'Angelo lo informava che l'Unione Nazionale della Marina da Diporto, di cui era stato presidente, non esisteva più essendo stata sciolta, dopo aver distribuito i suoi fondi alle società federate.

Il Regio Yacht Club Italiano, era diventato - per l'importanza acquisita sia in Italia sia all'estero e come decano dei nostri circoli velici - il punto di riferimento, una specie di federazione, delle società nautiche che aderendo avevano accettato i suoi Regolamenti, quelli inglesi opportunamente tradotti, sia per le regate sia per le classi.

Dall'*Annuario* del 1923, nello stesso anno il RYCI modificò lo Statuto per dare spazio alle Società aderenti, apprendiamo che aderirono le seguenti Associazioni: Circolo Filonauta Genovese (Genova-Priaruggia); Circolo Nautico Ugo Costaguta (Genova-Voltri); Club della Vela Pegli (Genova-Pegli); Club Nautico (Napoli); Club Nautico Celle (Celle Ligure); Club Nautico Ligure (Genova-Sturla); Club Nautico Popolare Foce (Genova); Club Nautico Sampierdarenese (Genova-Sampierdarena); Compagnia della Vela (Venezia); Reale Yacht Club Adriatico (Trieste); Regio Circolo Canottieri "Italia" (Napoli); Regio Circolo della Vela, già Sailing Club (Napoli); Regio Verbanò Yacht Club (Stresa); Regio Yacht Club Canottieri Savoia (Napoli); Società Sportiva "Pro Arenzano" (Arenzano) e Varazze Club Nautico (Varazze).¹

Riunioni periodiche delle Società aderenti, il cui numero è aumentato, per essere informate dell'attività internazionale e coordinare quella nazionale stabilendo il calendario delle regate, come risultava da questa notizia del 1927:

La sera del 18 febbraio, a Genova, nella sede del R. Yacht Club Italiano, ebbe luogo l'Assemblea delle Società aderenti al nostro massimo Ente di yachting. Erano rappresentati i seguenti Clubs: il R. Yacht Club

Italiano dal Vice Presidente marchese Paolo Pallavicino, il Club Nautico Ligure dal sig. Gaetano Mora, il R. Yacht Club Adriaco e tutte le Società facenti capo alla Federazione Adriatica dal sig. Strenar, la sezione partenopea del R. Yacht Club Italiano e tutte le Società del Golfo di Napoli dal marchese Marcantonio Bonelli, il Circolo Filonauta Genovese dal cav. Uff. Gino Dalla Ca di Dio, il Club Nautico Sampierdarenese dal signor Raffaele Gandolfo, il Club della Vela di Pegli e il Circolo Nautico Ugo Costaguta di Voltri dal cav. Giorgio Devoto, il Club Nautico Golfo Tigullio di S. Margherita Ligure dal sig. Francesco Mortola, il Yacht Club Portofino dal gr. Uff. Ettore Bocciardo e dal sig. Mario Benettini.

Iniziati i lavori, il presidente dell'assemblea marchese Paolo Pallavicino illustrò succintamente l'opera dei delegati italiani alla conferenza di Londra presso l'International Yacht Racing Union, conferenza di eccezionale importanza poiché in essa vennero presi accordi con i rappresentanti del Nord America circa un'eventuale unificazione della stazza internazionale, unificazione che si ha ragione di ritenere ormai prossima.

Si passò quindi, dopo breve discussione nella quale ebbe modo di farsi palese il lodevole spirito di conciliazione dei rappresentanti i nostri vari Clubs nautici, alla compilazione del Calendario delle regate per la stagione estiva di quest'anno.²



Foto 1 - La sede del RYCI nel porticciolo Duca degli Abruzzi a Genova.

Nel 1927, lo vedremo più avanti, il Regio Yacht Club Italiano venne investito dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano (CONI) quale Federazione Italiana della Vela (FIV) con presidente il Duca degli Abruzzi e vicepresidente il marchese Paolo Pallavicino, ricoprendo le stesse cariche che entrambi avevano nella Direzione del RYCI.

Il Marchese Pallavicino convinse l'ammiraglio Cagni presidente del Consorzio del Porto di Genova dell'esigenza di una nuova Sede per il RYCI.



Foto 2 - Ritratto del Duca degli Abruzzi presidente del RYCI in una cartolina dei primi del Novecento.



Foto 2 bis - Il Vicepresidente Marchese Paolo Pallavicino mentre osserva le fasi di una regata dal Lido di Albaro a Genova.

Federazione Ligure Yachting Popolare

"Una bandiera nuova" - si legge nel quotidiano genovese *Il Secolo XIX* - "appare dai palchi delle giurie: bandiera azzurra tagliata trasversalmente di bianco colla scritta FLYP". È nata nel 1921 la Federazione Ligure Yachting Popolare. I circoli che organizzavano prevalentemente regate per le derive dei "popolari", ritennero opportuno dotarsi di una propria organizzazione federale, per stabilire un unico calendario di gare, disciplinare le stazze, promuovere campionati e dare incremento alla vela popolare con la costruzione di nuove barche da diporto.

L'iniziativa fu presa dalla Società Nautica Recco, che riunì il 22 maggio 1921 nella sede della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana, i rappresentanti dei circoli interessati al progetto.

Aderirono all'invito il Club della Vela di Pegli, le Sezioni della Lega Navale Italiana di Bogliasco, Rapallo, Savona e Santa Margherita Ligure. Inoltre, erano presenti i delegati del Club Nautico Popolare Foce, del Circolo Nautico Ugo Costaguta, del Circolo Eolo di Bogliasco e della Società Ardità di Pieve Ligure.

Nel corso della riunione, presieduta dall'onorevole Massimo Fiamberti, presidente della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana, coadiuvato dall'ammiraglio Giavotto, si decise di fondare la Federazione Ligure Yachting Popolare (FLYP) e nella stessa seduta venne approvato lo Statuto, il Regolamento e deciso di adottare il Regolamento di regata del Regio Yacht Club Italiano, col quale Sodalizio la Federazione Ligure Yachting Popolare intende procedere nella migliore armonia.



Foto 3 - Regata organizzata dal Circolo Nautico Ligure a Sturla.

Il Consiglio federale, nominato nel corso della riunione, era così composto: Massimo Fiamberti, presidente; G. B. Beraldo (Società Nautica Recco); Goffredo Rogai (Sezione di Genova della Lega Navale Italiana); Natale Trotti (Club Nautico Popolare Foce), Attilio Costaguta (Circolo Nautico Ugo Costaguta) e un rappresentante del Club della Vela di Pegli membri.³

Scrive Francesco Aponte:

Consci dell'importanza grandissima e della grandissima forza che per l'avvenire della nostra marina da diporto potrebbe rappresentare – se ben disciplinata e guidata – una massa cospicua di energie quale è quella dello yachting popolare di Liguria, noi non troviamo parole adeguate per elogiare, come meriterebbe, l'opportuna iniziativa della 'Società Nautica Recco', e la pronta adesione che altri enti sportivi della regione hanno voluto darle.

Ma non possiamo d'altra parte dissimulare la nostra sorpresa, né tacere la nostra riprovazione, per quegli altri enti regionali di sport nautico, che di questa nobile e genialissima iniziativa hanno mostrato finora di disinteressarsi nel modo più assoluto e più inesplicabile.

Riserbandoci di tornare ancora sull'argomento – che, ripetiamo, è di un'importanza davvero enorme per l'avvenire del nostro yachting – noi facciamo voti che da un capo all'altro delle due Riviere, tutti quanti i veri appassionati della vela non tardino più oltre ad associare i loro sforzi a quelli dei promotori di quest'impresa, onde contribuire concordi a quel definitivo rifiorimento dello yachting popolare di Liguria, che non potrà non ripercuotersi – come si è già altra volta verificato – l'andamento generale dello sport nautico italiano.⁴

L'iniziativa ebbe successo. Via via si associarono alla Federazione Ligure Yachting Popolare altri circoli, vecchi e nuovi, della Liguria.

Società federate all'inizio del 1925: Circolo Eolo (Bogliasco); Club Amici della Vela (Recco), Club della Vela e Club Nautico Popolare (Genova-Pegli), Club Nautico "Golfo Tigullio" (Santa Margherita Ligure), Club Nautico Capolungo (Genova-Sant'Ilario Ligure), Club Nautico Popolare Foce (Genova), Club Nautico Sestrese

(Genova-Sestri Ponente), Circolo Nautico Ugo Costaguta (Genova-Voltri), Rari Nantes (Camogli). Sezione di Chiavari della Lega Navale Italiana (Chiavari) e Sezione di Genova della Lega Navale Italiana (Genova).⁵ L'iniziativa ebbe successo.

È da notare che alcuni circoli come, per esempio, il Circolo Nautico Ugo Costaguta e il Club Nautico Popolare Foce, avevano aderito sia al Regio Yacht Club Italiano sia alla Federazione Ligure Yachting Popolare.

Nel 1925, la Federazione Ligure Yachting Popolare, presidente l'avvocato Filippo Grammatica, con la collaborazione della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana, organizzò a Genova il 1° marzo un Convegno delle società nautiche della Liguria con un soddisfacente numero di presenze e di adesioni, fra queste anche quella del Reale Yacht Club Adriaco di Trieste. Interessanti furono gli argomenti in discussione e particolarmente quello "Sull'origine e gli scopi di una Federazione di yachting". Federazione che due anni dopo, per disposizioni del Comitato Olimpico Nazionale Italiano, venne imposta, ponendo fine alle discussioni ma con l'esercitare un controllo antidemocratico sulle società.



Foto 4 - Sede del Club Vela Pegli negli anni Trenta.

Non era certamente la Federazione che a Genova e a Trieste, si auspicava.

A conclusione del Convegno la FLYP presentava un ordine del giorno "... invocante il riconoscimento dell'importanza che le organizzazioni nautiche vanno assumendo, e di conseguenza il costante aiuto da parte degli Enti pubblici verso i singoli Clubs nautici, perché essi possano perseguire i loro fini superando le numerose difficoltà che sovente si presentano. Fu anche invocato un aiuto diretto del Ministero alla Federazione perché essa possa meglio curare e favorire gli interessi delle Società federate ed in genere delle regioni sulle quali si estende la sua azione".⁶

Quando nel 1927 fu costituita la Federazione Italiana della Vela la FLYP vi aderì con voto unanime, i consiglieri della FLYP inviano al presidente, Duca degli Abruzzi, questo telegramma: "Ventiquattro Società

iscritte Federazione Ligure Yachting Popolare aderendo Federazione Italiana della Vela, inviamo Vostra Altezza Reale loro sensi devozione omaggio. - Presidente: Grammatica". Al telegramma veniva così risposto: "La ringrazio cortese telegramma e pregola rendersi interprete sentimenti mio grato animo verso le Società per il loro gentile pensiero. - Luigi di Savoia".⁷ Con l'adesione alla Federazione la FLYP cambiò il nome in Unione Ligure Piccolo Yachting (ULPY).



Foto 5 e 6 - Sede del Circolo Nautico Ligure di Sturla e del Club Nautico Sampierdarenese negli anni Venti furono tra i promotori dell'attività velica ligure.

I ventiquattro circoli erano: Associazione Sportiva "Pro Spotorno" (Spotorno). Circolo Eolo (Bogliasco), Circolo Nautico Argus (Varazze), Circolo Vele Vernazzolesi (Genova-Vernazzola), Club al Mare (Alassio), Club Amici della Vela (Recco). Club della Vela (Genova-Pegli), Club Nautico Popolare Foce (Genova), Club Nautico "Golfo Tigullio" (Santa Margherita Ligure), Circolo Nautico Ugo Costaguta (Genova-Voltri), Club Nautico Bogliasco (Bogliasco), Club Nautico Capolungo (Genova-Sant'Ilario Ligure), Club Nautico Popolare (Genova-Pegli), Club Nautico Sampierdarenese (Genova-Sampierdarena), Compagnia della Vela (Sanremo). Gruppo Vela della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana (Genova). Gruppo Vela della Sezione di Savona della Lega Navale Italiana (Savona), Gruppo Vela della Sezione di Sestri Ponente della Lega Navale Italiana (Genova-Sestri Ponente), Pro Quarto (Genova-Priaruggia), Rari Nantes (Camogli), Sezione di Chiavari della Lega Navale Italiana (Chiavari), Società "La Sportiva" (Genova-Quarto dei Mille), Società Sportiva "Pro Arenzano" (Arenzano) e Unione Sportiva Priaruggia (Genova-Priaruggia).⁸

Federazione Adriatica della Vela

A Trieste, l'iniziativa di un ente coordinatore, certamente dovuta al dinamico Carlo Strenar (che italianizzerà il suo cognome in Strena), fu del Reale Yacht Club Adriaco.

La formale costituzione della Federazione Adriatica della Vela avvenne dopo due laboriose sedute, 13 febbraio 1927, ma "virtualmente diggià esistente fin dal 1° marzo 1925".

Infatti, dopo una riunione preparatoria, 15 febbraio 1925, in marzo si erano riuniti G. L. Gallo e Carlo Strena (Reale Yacht Club Adriaco, Trieste); Carlo Rocca (Compagnia della Vela, Venezia); Arnaldo de Maiti (Sezione Vela del Reale Circolo Canottieri Libertas, Capodistria); Icic Carniel (Società Nautica Pietas Julia, Pola) e Sandro Pontoni (Società Filonautica Triestina, l'attuale Società Triestina della Vela, Trieste).

Parteciparono nel 1927 alla costituzione ufficiale della Federazione Adriatica della Vela: Augusto Hreglich e Pietro Freilich (Compagnia della Vela), Antonio Nicolò Cosulich, Antonio Tedeschi e Paolo Roth (Reale Yacht Club Adriaco), Bruno Pancrazi (Sezione Vela del Reale Circolo Canottieri Libertas). un rappresentante della Sezione Vela della Società Nautica Pietas Julia, Giorgio Mazzuccato e Sandro Pontoni (Società Filonautica Triestina).

Lo Statuto della Federazione al primo articolo stabiliva: "*Federazione e suoi scopi. È costituita la Federazione Adriatica della Vela allo scopo di raccogliere in un solo fascio le forze delle società nautiche dell'Adriatico, per coordinare l'azione dei singoli sodalizi federati, accrescerne il valore ed il prestigio e cementare i vincoli di solidarietà che le unisce*" e al secondo: "*Distintivo federale. Il distintivo della*

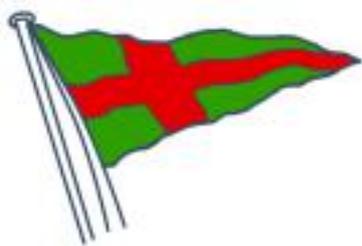
Federazione è costituito da una bandiera di bompreso rosso granato con il Fascio Littorio e le iniziali in oro F.A.V.⁹

Presidente venne nominato Antonio Nicolò Cosulich, vicepresidente Augusto Hreglich e segretario Carlo Strenar.

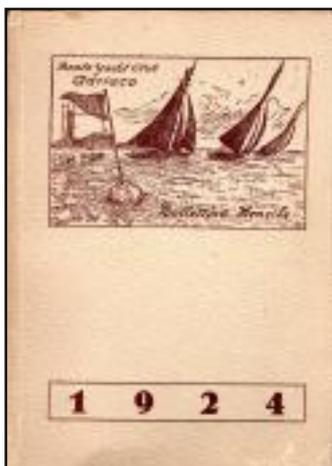
La Federazione aveva la sua sede, di biennio in biennio, alternativamente fra Trieste e Venezia. Anche la Federazione Adriatica della Vela venne sciolta nel 1927.



Foto 7 - 8 Ritratti di Bruno Pangrazi e Antonio Nicolò Cosulich Fondatori della Federazione Adriatica della Vela.



Da questo bollettino mensile del curato dal 1922 al 1924 dai soci dal 1925 divenuto "La vela", la Vela e il Motore" tutt'ora in



Reale Yacht Club Adriatico di Trieste, Bruno Pangrazi e Carlo Strena, poi nascerà la rivista "Motonautica - edicola come "Vela e Motore".

Note

- 1 "Società nautiche aderenti al Regio Yacht Club Italiano", *Annuario*, 1923, p. 50.
- 2 "Notiziario dello Yachting", *Rivista Nautica - Italia Navale*, febbraio 1907, p. 70.
- 3 "Sport Nautico Yachting", *L'Italia Marinara*, luglio-agosto 1921, p. 215 e settembre 1921, p. 231.
- 4 F.A., "Sport Nautico Yachting", *L'Italia Marinara*, settembre 1921, p. 231.
- 5 "Yachting - La Navigazione da diporto", *Annuario generale degli sport*, 1925-1926, p. 2033.
- 6 "Notiziario dello Yachting", *Rivista Nautica - Italia Navale*, aprile 1925, p. 94.
- 7 "Notiziario dello Yachting", *Rivista Nautica - Italia Navale*, maggio 1927, p. 170.
- 8 "U.L.P.Y. Unione Ligure Piccolo Yachting", *Annuario generale degli sport e del turismo*, 1928, p. 353.
- 9 "Statuto della Federazione Adriatica della Vela", *Rivista Nautica - Italia Navale*, aprile 1927, p. 128

RITAGLI DI STORIA

Un episodio del 1882 pubblicato sulla rivista della Lega Navale "L'Italia Marinara" (giugno 1936) ha attirato la nostra attenzione e ci ha spinto a pubblicarlo. La fregata "Garibaldi" una gloriosa unità della nostra Marina Militare giunta a Suez si trova impegnata ad evacuare la colonia italiana e quella austriaca in fuga a causa di una insurrezione egiziana che aveva di fatto bloccato il canale. Operazione umanitaria ante litteram che ci dimostra che la storia degli uomini si ripete.

UNA FAMOSA NAVE ITALIANA NEL CANALE DI SUEZ

ALBERTO TAJANI

Quando il 17 novembre 1869 venne solennemente inaugurato il canale di Suez con un fastoso corteo navale internazionale, non partecipò a questo nessuna nave italiana. Ne doveva, bensì, far parte la fregata **Roma** - avente a bordo il Duca di Aosta - ma la nave, già nelle acque egiziane, improvvisamente ripartiva per l'Italia a causa di male gravissimo, ritenuto mortale, da cui era stato repentinamente colto Vittorio Emanuele II. E così il posto che la **Roma** doveva onorificamente occupare nel corteo dopo la corvetta egiziana **Latif** e la nave da guerra francese **Aigle** con l'imperatrice Eugenia, venne invece occupato da altra bandiera. Ma alcun tempo dopo il canale vedeva il passaggio dei primi piroscafi italiani quali l'**Africa**, il **Messina**, il **Palestina** ecc. della Rubattino e si ricordano altresì il **Maddaloni** di Nino Bixio e l'**Emilia** del De Albertis mentre le prime nostre navi da guerra a passarlo - nel primo decennio e anche dopo - furono la **Vedetta**, la **Pisani**, la **Scilla**, la **Varese**, il **Rapido**, la **Colombo**, l'**Esploratore** ed alcune altre fra cui la **Garibaldi**. Ed è appunto un bel fatto di quest'ultima attraverso il canale che voglio qui opportunamente e brevemente rievocare. La **Garibaldi** - da non confondere, beninteso, con il posteriore omonimo incrociatore mentre oggi un'altra recentissima magnifica unità della nostra armata ha lo stesso nome - era un'ottima fregata, costruita con il primitivo nome di **Borbone** nello storico cantiere di Castellammare e fu anzi l'ultima nave varata da esso nel 1860 per la marina napoletana di cui per breve tempo costituì la più bella unità. Una simile era tuttora in costruzione sullo scalo ossia la **Farnese** che venne poi chiamata **Italia** quando avvenne la fusione delle due marine, la sarda e la napoletana, in un unico naviglio nazionale. Con un dislocamento di 3680 tonnellate e una macchina di 1040 cavalli, la **Garibaldi** fu per moltissimi anni una delle nostre navi che maggiormente ebbe una vita attivissima, partecipando a fatti guerreschi ed azioni navali con molto onore, a crociere, a navigazioni, a circumnavigazioni.



La Regia fregata "Garibaldi" protagonista della nel Canale di Suez.

Rimase famosa nella nostra marina anche dopo la sua radiazione dal naviglio militare e delle sue oltremodo numerose e svariate vicende - quanto mai interessanti - ricorderò solamente la valorosa partecipazione all'assedio di Gaeta (1861) e alla guerra in Adriatico nel 1866, la grande circumnavigazione del 1872-74, la crociera in Oriente del 1877 e l'altra ben maggiore circumnavigazione del 1879- 1882. E fu appunto pressoché al termine di questa che avvenne il fatto a cui ho più sopra accennato. Giunta la **Garibaldi** a Suez, proveniente da Aden e dopo un lungo ed avventuroso viaggio, trovò deserto il passaggio dell'omonimo canale. Cosa era avvenuto? La famosa insurrezione egiziana capitanata da Araby Pascià, di carattere spiccatamente xenofobo, aveva provocato l'intervento navale britannico e logicamente le sue ripercussioni si erano propagate a tutta la zona del canale. L'Inghilterra, dopo quel notissimo violento bombardamento di Alessandria - ove i nostri sudditi eransi rifugiati sulle regie navi **Affondatore**, **Castelfidardo** e **Colonna** appositamente inviate - aveva occupato le adiacenze del canale e frattanto la navigazione in esso ritenevasi, e non a torto, molto pericolosa nella supposizione di mine disseminate nelle acque dagli insorti e che questi dalle sponde potessero colpire con il loro fuoco le navi, assalirle e depredarle. La **Garibaldi**, pervenuta dunque a Suez, ai primi di luglio del 1882, prese tosto a bordo tutti i componenti della colonia italiana per condurli in salvo ed inoltre il comandante della nave, il Morin - che fu poi ammiraglio e ministro della marina - richiesto dall'agente consolare d'Austria dette umanamente asilo anche alla colonia austriaca. Frattanto i giorni passavano e la **Garibaldi**, per ordine del proprio governo, doveva affrettarsi a ritornare in patria e non poteva d'altra parte ospitare a lungo i rifugiati; il Morin decise allora di tentare - e forzare all'occorrenza - il passaggio del canale. Ciò saputo, i comandanti di parecchi piroscafi, compresi varii inglesi, che erano da tempo trattenuti anch'essi con gravissimo danno, prepararono il Morin affinché concedesse loro di poter seguire la sua nave e di proteggerli eventualmente. Acconsenti alla richiesta il comandante e la **Garibaldi** salpò l'undici luglio in pieno assetto di combattimento,



La "**Garibaldi**" attraversa il Canale di Suez (stampa dell'epoca).

pronta a respingere qualsiasi attacco e, cautamente navigando e seguita dai piroscafi mercantili che si erano ad essa affidati, giunse felicemente il giorno seguente a Porto Said ove sbarcò tutti quei cittadini italiani ed austriaci che erano stati così nobilmente accolti. Quest'ardita traversata suscitò allora molta ammirazione fra gli stranieri ed ebbe come immediata conseguenza quella di ristabilire nel canale il consueto traffico che già dagli inglesi era stato non garantito e pressoché interdetto. Nel 1885 la **Garibaldi** ripassava il canale e si trovava a Massaua quando avvenne il fatto di Dogali e, in previsione di un eventuale arrivo di armati abissini, si preparò alla resistenza e sbarcò altresì artiglierie leggere. E proprio a Massaua la **Garibaldi** doveva terminare la sua lunga esistenza militare, attivissima e bella, venendo disarmata nel 1894 e trasformata nel pontone **Saati**.

LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

L'Archivio Fotografico Carbone e la raccolta dei periodici del CSTN accompagnano degnamente Sergio Pepe a ricostruire la storia dei ruggenti anni '50 quando la Vela d'altura italiana iniziò la sua brillante attività che la porterà ben presto a competere con le principali nazioni del mondo. Non sono ancora arrivati gli obiettivi zoom e i grandangolari, ma i fotografi hanno finalmente capito che le barche bisogna riprenderle da quanto più vicino possibile. Riccardo Carbone ce ne dà subito prova.



1955 - LA SECONDA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

SERGIO PEPE

La seconda edizione della Coppa Sen. Andrea Matarazzo prende il via alle ore 11 di giovedì 9 giugno 1955, con la partecipazione di ben 14 barche, delle quali tre battenti il guidone dell'Yacht Club Italiano (*Cristina II*, *Mait*, *Miranda III*), una del C.C. Tevere Remo (*Letizia do Sol*) e una della Compagnia della Vela (*Tokai II*). Il percorso prevede l'attraversamento dei golfi di Napoli, Salerno e Gaeta, con partenza dalla rada di Santa Lucia, giro di boa in prossimità di Santa Maria di Castellabate, giro dell'isola di Ponza e linea arrivo nelle acque di Ischia, tra il faro del porto e Punta S. Pietro, per complessive 197 miglia. Rispetto alla prima edizione, l'attraversamento del golfo di Salerno non è limitato al giro de Li Galli, e, dopo il giro di Ponza, l'arrivo non è più a Capri, ma a Ischia.

La cronaca e i risultati ci sono stati raccontati dettagliatamente da Aniello Di Martino nel numero di luglio 1955 di Vela e Motore, da Gianni Figari nel numero di maggio/giugno di Yachting Italiano, mentre Carlo De Zerbi, che aveva partecipato alla regata sul suo *Lembo di Cielo*, nel numero settembre/ottobre illustra le sue considerazioni tecniche sulla formula R.O.R.C., sul percorso della regata, sulle imbarcazioni partecipanti.



Foto 1.

Arriviamo subito ai fatti rilevanti: alle 19,50 *Miranda IV* gira per prima la boa a S.M. di Castellabate, mentre *Mait* alle 23, *Rondine II* alle 24, 43; il vento gira a scirocco e le altre barche, che erano rimaste in calma, devono bolinare per raggiungere la boa, ma, mentre le prime tre volano in poppa verso Capri e poi Ponza, una forte burrasca si abbatte sui concorrenti, costringendoli a riparsi negli approdi più vicini. *Rondine II* subisce un'avaria al timone e si rifugia a Capri. Peggiora la sorte del Classe J: disalbera!

Al traguardo d' Ischia giungono solo in tre: *Miranda IV* alle 20.55'15" di venerdì 10 giugno, dopo poco meno di 34 ore di navigazione; alle 4.4'20" di sabato 11 taglia l'arrivo *Mait*, mentre ben più difficile è stato il compimento del percorso da parte di *Tokai II* che affronta anche un forza 7 tra Ponza e Ischia, subendo avarie e poi,

per il colmo, rimane in bonaccia per 4 ore al largo di Forio d'Ischia.

La premiazione si svolge domenica 12 giugno al Grand Hotel Il Moresco, che era stata inaugurato tre anni prima. La Coppa Sen. Andrea Matarazzo va a *Miranda IV*, prima classificata in tempo compensato.

E passiamo ora al reportage della partenza di Riccardo Carbone, on line sul sito www.archiviocarbone.it, grazie alla sponsorizzazione del R.Y.C.C. Savoia.

Nella foto n.1 il Comitato di Regata presieduto da Tommaso Leonetti, mossiere Marino Caracciolo di Santobuono, come ci informa Aniello Di Martino.



Nella **foto n.2** la vincitrice *Miranda IV* (I-730) di Carlo Ciampi (non di Carlo Azeglio Ciampi, come riportato in un accorsato sito web!) costruzione Baglietto del 1951, su progetto n. 146 di Laurent Giles. Carlo Ciampi era stato proprietario dei 6 m S.I. *Miranda* (I-40 Costaguta) *Miranda II* (Costaguta, 1936) e dell' 8 m. S.I. *Miranda III* (I-21 Costaguta, 1938), quest'ultimo, acquistato nel 1946 dal Circolo Savoia e, come raccontato nel precedente numero, vincitore della prima edizione della Coppa Sen. Andrea Matrasso. Su *Miranda IV* si veda Francesco Gandolfi nel n. 92 aprile 2020 di questa rivista.



Foto 3.

Nella **foto n.3** la seconda classificata *Mait*, progetto e costruzione di Vittorio e Pietro Baglietto del 1952 per Italo Monzino. Su *Mait* si veda sempre Francesco Gandolfi nell'indicato n. 92 aprile 2020, mentre su Italo Monzino si veda pag. 26 del n. 87 novembre 2019. A timone di *Mait* era l'avv. Luigi Scognamiglio Pasini, padre di Erasmo (Mino) e Carlo Luigi, in gioventù campioni nella classe Snipe. Carlo Luigi ha poi vinto a Marsiglia la One Ton Cup del 1976 a timone di *Resolute Salmon* (US 20456 disegno di Britton Chance, 1975) ed è stato Presidente del Senato.

Nela **foto n. 4** *Tokai II* che è stata la terza delle tre barche che hanno completato il percorso. Ma *Tokay II* ha anche un altro merito: ha partecipato alla prima edizione del 1954 della Coppa Sen. Andrea Matarazzo. Aniello Di Martino ci informa che batte il guidone della Compagnia della

Vela di Venezia ed ha al timone L. Gaspari.

Grazie a Google sono riuscito a reperire non poche notizia su questa barca. Infatti, mi sono imbattuto in un pdf

che riproduce le prime venti pagine de “La mia lunga storia con il mare” di Alex Carozzo, ed. Il Frangente, 2021. Ecco il link: [pr_file2_5585_nav72-la-mia-lunga-storia-con-il-mare.pdf](#) (Foto n.4)



Foto 4.

ed ecco cosa racconta il noto navigatore solitario: “Lui è Pierluigi Pitt Gaspari, conte di Latisana. Sui trent’anni, magro ma forte, scuro di carnagione, faccia simpatica, grande naso arcuato e denti bianchi, modi spicci, veloci. Ha frequentato il Collegio Navale Morosini, sulla punta di Sant’Elena, un’alternativa all’Accademia Navale di Livorno. Pitt viene da pitussi, i pulcini in dialetto campagnolo. Si era costruito la barca in casa, il **Tokay**, ospitando un paio di carpentieri dalla Giudecca. Il disegno, il progetto, era dell’ingegner Artù Chiggiato, progettista veneziano noto anche all’estero, autore di barche classiche e belle.” Nel libro Carozzo ci informa che il bompresso non era stato progettato da Chiggiato, ma estemporaneamente realizzato su iniziativa dallo stesso Carozzo con un tangone nel corso di una crociera a Rimini e poi... “Al ritorno da Rimini viene installato un bel bompresso di legno, con una briglia sull’asta di prora al galleggiamento, a sezione quadra, con gli spigoli smussati e i due tientibene ai lati per i piedi. Dopo un’altra settimana arriva un genoa enorme, in cotone lucido e leggero (nylon e Dacron non esistevano), che verrà chiamato “il Bue” perché tira come un bue, e la barca, specie con venti leggeri, cambia passo e noi tutti più contenti, per noi e per la barca.”

Nella **foto 5,6,7,8 e 9** *Astra*23mR, poi convertito in J Class (n.v. K2), progettato da Charles E. Nicholson, costruito a Gosport da Camper & Nicholsons e varato nel 1928. Aniello Di Marino ci informa cha *Astra* ha al timone B. Postiglione.



Foto 5.



Foto 6.



Foto 7.



Foto 8.



Foto 9.

Nelle **foto n.10, 11 e 12 *Baldanza*** di Luigi Carola, con al timone Guido Di Marzo, e nella **foto n.13 *San Guidoche*** questa volta non partecipa alla regata .



Foto 10.



Foto 11.



Foto 12.



Foto 13.

Nella **foto n.14** *Raggio di Luna* di M. Cascinelli e nelle **foto 15** e **16** *Rondine II* di Paolo Matrarazzo, con al timone Giorgio Galli. *Rondine II*, già *Fiammetta II*, yawl progetto e costruzione n. 17 di Cesare Sangermani fu commissionata nel 1947 dal Comm. Mario Pratolongo e varata nel luglio 1948. Nel 1960, armata asloop, divenne di proprietà del C.R.V. Italia.



Foto 14.



Foto 15.



Foto 16.

La **foto 17** riprende una barca da me non identificata, mentre le **foto** da **18** a **20** riprendono la partenza, con *Miranda IV* che sfilava velocemente sottovento.



Foto 17.



Foto 18.



Foto 19.



Foto 20.

Il servizio di Riccardo Carbone riprende anche uno storico 8 m S.I. che naviga nel campo di regata, ma, come si vede nella **foto n.21**, per diporto (e bene ha fatto, visto le successive proibitive condizioni meteomarine!). Si tratta di **Cheta** (I-2), progetto di Francesco Giovanelli e costruzione Baglietto, varato il 10 gennaio 1925, che nel successivo febbraio vinse a Genova il più prestigioso trofeo velico italiano, la “Coppa Italia”, battendo **Aile IV** di Virginie Hériot. Carlo Tagliafico a pag. 179 di “70 anni della Federazione Italiana Vela” segnala che *Il Secolo XIX* del 7 febbraio 1925 aveva riportato che nel corso della prova del 6 febbraio **Cheta** mantenne per quasi tutto il lato di bolina il fiocco pallone. Secondo Tagliafico, Francesco Giovanelli (forse su suggerimento del suo capace marinaio Angelo Parodi) per primo intuì e sperimentò le possibilità boliniere dei fiocchi pallone, concepiti per essere impiegati solo nelle andature al lasco: è l’embrione di una innovazione eccezionale, il genoa. Tuttavia, Giovanelli nel suo “*Le barche a vela vanno a vela*” (Ed. Off. Grafiche di Genova - 1937) dedica al Genoa un intero capitolo, dal titolo “*L’empiastro*”, che così riepiloga: “*il Genoa Jib è un cattivo pallone, se con vento largo; è un pessimo fiocco, se di bolina*” e così conclude: “*il Genoa Jib è un empiastro!*”

Dal 28 al 30 luglio dello stesso anno 1925 **Cheta** è a Ryde, sull’isola di Wight, per partecipare alla prima edizione della Cumberland Cup “*Con magnanimo e nobilissimo gesto sportivo . . . per tentare la conquista della Coppa Cumberland, ma soprattutto per portare sul più famoso campo di regate a vela del pianeta, il tricolore italiano...*” (v. Franco Belloni in “70 anni della Federazione Italiana Vela”, pag. 209). La vittoria non arrivò all’equipaggio di **Cheta**, composto da Francesco Giovanelli, Leone Leone, Rodolfo Pallavicino, sostituito alla seconda prova da Francesco Roncallo, Max Oberti e Angelo Parodi, a causa di un’avaria e un incaglio. Vinse l’avversaria di sempre **Aile IV** (ibid.).



Foto 21.

Allan O' Mill così ha immaginato **Cheta** in regata nel Solent (**foto n. 22**). Il quadro fa parte della collezione di yacht portrait del R.Y.C.C. Savoia, ma non a caso: come si vede dalla foto di Riccardo Carbone, **Cheta** concluse la sua carriera a Napoli. Infatti, fu acquistato il 25 maggio 1934 dal Reale Circolo della Vela (già denominato Sailing Club di Napoli e fondato nel 1899), che aveva sede al Borgo Marinaro, in locali accanto a quelli del Club Nautico, oggi Club Nautico della Vela. Il Reale Circolo della Vela nel 1936 si fonde con la Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano di Genova, fondato nel 1883 e che aveva sede in locali corrispondenti all'attuale sala da pranzo del C.R.V. Italia. Dopo la fusione, la denominazione cambia prima in Gruppo Partenopeo del R.Y.C.I., poi nel 1940 in Regio Circolo della Vela, e nel 1942 in Reale Circolo Partenopeo della Vela, che nel 1946 si fonde nel Circolo Canottieri Italia, che assume l'attuale denominazione in Circolo del Remo e della Vela Italia.



Foto 22.

Nella **foto n. 23** **Cheta** in uscita dal porticciolo di Santa Lucia



Foto 23.

Postille

- Il giro della boa al largo di Castellabate, che per tanti decenni è stata la prima boa di percorso da girare, è un omaggio alla famiglia Matarazzo, originaria della cittadina cilentana, dove ebbe feudi e, per numerose generazioni, esercitò diritti di vassallaggio su varie borgate del Cilento. Francesco Matarazzo (1854- 1937), fratello del Sen. Andrea, fu insignito nel 1917 del titolo di Conte di Licosa, per i meriti acquisiti durante la prima guerra mondiale, in quanto si impegnò principalmente nel coordinamento per l'approvvigionamento delle truppe e della popolazione civile (v. Treccani, Dizionario Biografico degli Italiani)

- Nel precedente articolo ho indicato i numeri di questa rivista che ricordano *Astra*, a firma di Giovanni Iannucci (n. 48), Riccardo Villarosa (n. 64), Massimo Minervini (supplemento al n. 64). Devo ora aggiungere l'encomiabile lavoro di Raffaele Ricci, "La vela a Salerno e nella sua Provincia dal 1970 al 2000" di ben 764 pagine.

(<http://www.clubvelico.sa.it/wp/wp-content/uploads/2019/09/LaVelaRicci.pdf>).

Infatti, Raffaele da pag. 53 a 62 riporta le sue ricerche su "*ASTRA a Salerno dal 1962 al 1983 custodita nel cantiere di Gennaro Gatto sulla spiaggia di Santa Teresa*", con intervista all'ing. Francesco Gatto titolare dello storico Cantiere Navale Gatto di Salerno, dove dal 1962 e per tanti inverni è stata ricoverata *Astra*, dopo lunghe operazioni di alaggio utilizzando l'invasatura, progettata e costruita dallo stesso Cantiere Gatto, e approvata dal Lloyd Register. Apprendiamo anche che in precedenza, dal 1954 al 1962, *Astra* era ricoverata e mantenuta dal Cantiere posillipino di Basilio Postiglione, dove, dopo il disalberamento del 1955, venne costruito il nuovo albero in silver spruce. Raffaele ci informa anche che il comandante dei *Astra* è stato fino al 1975 l'ischantano Gaetano Ferrandino, soprannominato Gaetanino cap 'e fierr'. Inoltre, Raffaele riporta un articolo di Paolo Venanzangeli su *Astra* pubblicato sul numero di febbraio 1994 di *Nautica*, dopo il restauro curato dalla coppia Faggioni/Beconcini, e l'articolo di Giovanni Iannucci, pubblicato sul n.48 di questa rivista. Infine, da una chiacchierata con Raffaele di qualche giorno fa, ho appreso che *Astra*, è ancora nelle acque salernitane, ormeggiata a Marina di Arechi.

- Rispetto a *Astra*, che tuttora naviga e in ottima salute, ben diverso destino ebbe un'altra nota barca d'epoca, anch'essa ricoverata per decenni a Salerno: *Karama*, già di Achille Lauro (per i giovani lettori non si tratta del vincitore del Festival di San Remo 2019).

(<https://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/cronaca/2009/27-aprile-2009/panfilo-vela-achille-lauro-ebay-1501299612698.shtml>)



STORIE DI FARI

Ancora una storia affascinante per conoscere il faro romano più antico ancora in funzione. Annamaria Mariotti ci porta nel nord della Spagna dove alla Coruña, la capitale dell'aspra regione della Galizia, si trova la famosa "Torre di Ercole", patrimonio dell'Unesco. Bisogna essere riconoscenti alla "signora dei fari" che grazie alla sua passione e ai suoi lunghi viaggi in giro per il mondo a caccia di sperdute "lanterne", ci mette in condizione di offrire ai lettori del Notiziario storie diversamente sconosciute.



IL FARO DI LA CORUÑA, GALIZIA, SPAGNA E LE SUE LEGGENDE

ANNAMARIA LILLA MARIOTTI

Lat. 43° 23' 13" N - Long. 8° 24' 17" O

I fari lungo le coste di tutto il mondo sono tantissimi, un numero infinito e, anche se la loro utilità viene oggi messa in discussione, per secoli hanno aiutato i naviganti ad evitare i pericoli rappresentati da scogli affioranti e banchi di sabbia, portandoli sani e salvi alla meta.

Tutti questi fari hanno una loro storia, sono più o meno antichi, ma ce n'è uno in particolare, la Torre di Ercole

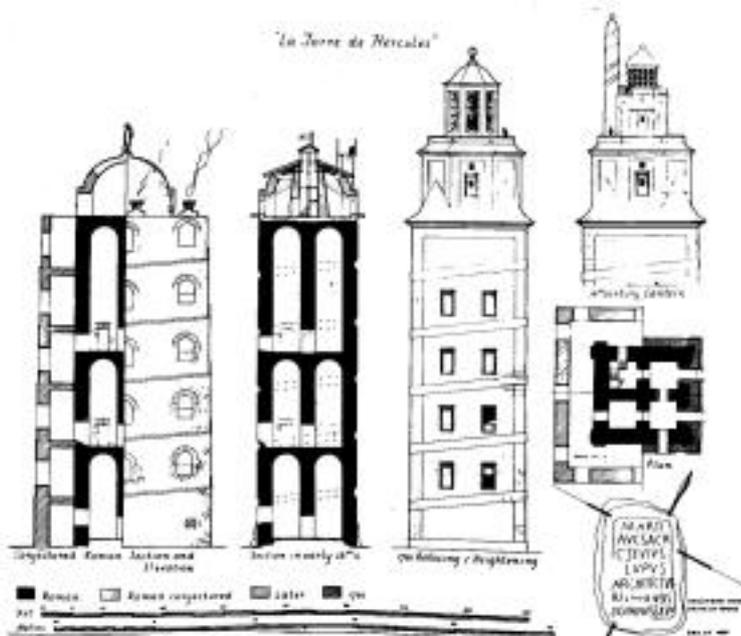
a La Coruña, nella Regione della Galizia, sulla costa Nord Occidentale della Spagna, ora patrimonio dell'UNESCO, che ha da raccontare una delle storie più interessanti che si possano immaginare.

Questo faro è il più antico esistente al mondo ancora in funzione, è stato costruito nel primo secolo d.C. al tempo dell'imperatore Traiano e, in una inimmaginabile contraddizione temporale, un moderno sistema di illuminazione elettrico è in funzione al di sopra di pietre poste sul luogo dai romani. Il faro è diventato il simbolo della città di La Coruña e chiunque lo guardi non può non rendersi conto dell'aura magica che lo circonda.

Molte sono le leggende nate intorno alla costruzione del faro, alcune fanno risalire la

sua costruzione alla mitica figura di Ercole, figlio di Giove e di Alcmena, l'immagine stessa della forza, colui che, si racconta, costruì le colonne che portano il suo nome ai limiti di quello che oggi si chiama Stretto di Gibilterra per segnalare ai naviganti che in quel punto finiva il mare conosciuto e che al di là esistevano solo l'ignoto, il pericolo e mostri terrificanti. Queste leggende ci riportano alla notte dei tempi, alla mitologia, alle battaglie tra uomini e Dei, ma anche ai Celti, popolo misterioso che un tempo abitò in quelle terre.

Secondo la prima leggenda Euristeo, Re di Micene, aveva imposto ad Ercole, suo fratello, le famose dodici fatiche, la decima delle quali consisteva nel rubare i buoi di Gerione, Re di Spagna, perché quest'uomo feroce nutriva gli animali con carne umana. Gerione era un essere fantastico, aveva tre corpi e tre teste, ma una sola anima, e possedeva un grosso gregge di buoi custodito da Orto, un cane a due teste. Ercole piombò nel bel mezzo del prato dove il gregge pascolava, uccise Orto, il cane mostruoso, e radunò gli animali per far ritorno a Micene.



Non appena Gerione venne a sapere quello che Ercole aveva fatto lo inseguì verso le terre di Nord Ovest per recuperare il suo gregge. I due si incontrarono su una collina vicino al mare e lì combatterono furiosamente per tre giorni e tre notti, finché Gerione cadde ferito a morte. Ercole tagliò le tre teste e seppellì il corpo nello stesso punto in cui era avvenuto lo scontro. Il vincitore, per mantenere vivo il ricordo della battaglia, decise di fondare in quel posto una città, chiamò gente per abitarla e costruì una grande torre, sul luogo della sepoltura di Gerione, che doveva servire per controllare la costa e difenderla dai nemici.

Tra le prime persone accorse per abitare nella nuova città c'era una donna di nome Crunna, che Ercole sposò e, in suo onore, diede alla città il nome della moglie.



Un'altra leggenda narra che dopo la costruzione delle colonne d'Ercole, che segnavano il punto in cui oltre il pacifico Mare Mediterraneo iniziava un mare tenebroso e sconosciuto che ingoiava uomini e navi e che tutti temevano, gli abitanti di quella che una volta si chiamava Asperia, la Spagna odierna, venuti a conoscenza dell'abilità di Ercole nel combattere i tiranni e le ingiustizie, gli chiesero di aiutarli a liberarsi dalla tirannia di Gerione, Signore delle terre di Asperia.

Volendo accontentare quella brava gente Ercole sfidò Gerione a una battaglia corpo a corpo, senza ascoltare i consigli degli amici fidati che gli dicevano di non andare da solo a quell'incontro. Accettata la sfida, fu deciso che lo scontro sarebbe avvenuto nella terra di Galizia dove i due combatterono per tre giorni. Il quarto giorno Ercole uccise Gerione, tagliò la sua testa, costruì una torre in quel luogo a ricordo dello scontro e fondò una città. La gente arrivò nella nuova città da molti posti diversi ed Ercole diede a quel posto il nome di una donna giunta con gli altri: Crunna.

Queste due storie hanno molto in comune, racconti mitologici di uomini e dei, di come le loro vite si intersecassero, ma ce n'è una terza, che riguarda un'epoca più recente e meno fantastica, sia pur sempre leggendaria.

Secondo il *"Libro delle Invasioni"*, una raccolta irlandese del XII secolo di racconti epici, il capo celtico Lord Breogan, fratello di Brath e padre di Lord Ith, fondò la città di Brigantium, in Galizia, e di fronte ad essa costruì quella che veniva chiamata *"La Torre di Breogan"* di cui si diceva che fosse *"una casa deliziosa e confortevole, oltre ad essere un importante punto di avvistamento"*.

La storia racconta che Ith, il figlio di Breogan, guardando dalla torre vide all'orizzonte una costa sconosciuta e chiese e ottenne da suo padre il permesso di partire con una spedizione verso quella terra, che poi non era altro che l'Irlanda. Ith fu ucciso dagli abitanti di quel paese e il suo corpo fu rimandato a casa in segno di rispetto, ma Breogan, distrutto dal dolore, volle vendicarsi e invase l'Irlanda diventandone signore.

Queste sono le suggestive leggende legate al faro di La Coruña, e che ancora oggi si raccontano, ma in realtà la torre originaria fu costruita al tempo dell'Imperatore Traiano, alla fine del 1° secolo d.C., da Caio Sevio Lupo, un architetto proveniente da Aemium, una città allora situata vicino a quella che oggi è Coimbra, in Portogallo e fu dedicata al Dio Marte, con l'intento di usarla sia come faro che come torre di avvistamento per proteggere il vicino porto di Brigantium.

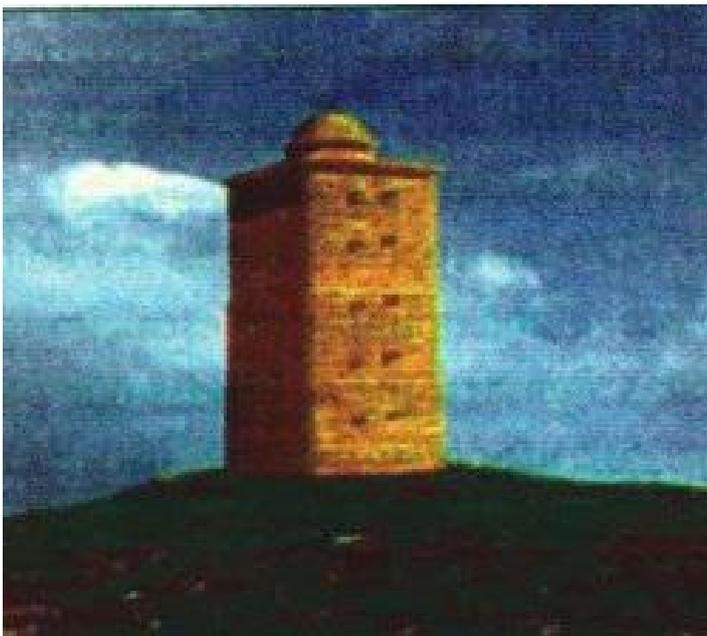
Alla base della torre, dove è conservata, si trova tutt'ora una pietra con la seguente iscrizione :

**MARTI
AUG. SACR.
C. SEVIVS
LUPUS
ARCHITECTUS
AEMINIENSIS
LUSITANUS EX.VO**

Che tradotta significa: " Consacrato a Marte. *Gaio Sevio Lupo*, architetto di Aemium, in Lusitania, a compimento di una promessa.

La torre fu costruita su una pianta quadrata, con i lati di 18 metri e un'altezza di 36 metri, aveva tre piani a su ogni piano si affacciavano quattro stanze comunicanti tra loro. In alto terminava con un pinnacolo cilindrico di circa 4 metri e intorno ad esso erano collocati i contenitori per il fuoco. La scala si trovava all'esterno e saliva tutto intorno alla torre.

La storia e le vicissitudini di questo faro si snodano attraverso i secoli, le prime tracce si trovano in un trattato di Paolo Orosio scritto tra il 415 e il 417 nel quale, per la prima volta, la torre viene chiamata "*Faro*". L'uso della torre per questo scopo venne in seguito associato alla città e all'intera regione, tanto che nel 572 venne dato il nome di "*Faro*" ad una delle divisioni territoriali donata al Vescovato di Iria e nell'830 la regione viene chiamata "*Contea del Faro*". Anche quando la popolazione costiera fu costretta a fuggire all'interno a seguito dell'invasione Normanna, a partire dall'846, la città fondata dai rifugiati fu chiamata "*Burgo de Faro*". Nell'870 San Sebastiano, nelle sua cronache, racconta che i Normanni arrivarono "*fino ad un posto conosciuto come Faro di Brigantium*". Nel 915 la proprietà della città di "*Farum Brigantium*" passò all'arcivescovado di



Santiago di Compostela. Negli anni seguenti i territori limitrofi vengono sempre identificati con il nome del Faro mentre passano di mano in mano tra vari monasteri e chiese, finché nel 991 il Re Bermudo II dona "*la Contea del Faro*" alla Chiesa di Santiago. Durante il Medio Evo un Re, Alfonso V, conferma la donazione della Contea alla chiesa, con l'esclusione della torre, che viene però contesa tra vari nobili, a causa della sua posizione e della solidità della sua costruzione, infatti veniva usata anche come fortezza. Diventò di nuovo proprietà della corona, e poi ancora dell'arcivescovado di Santiago di Compostela, ma tutti questi cambiamenti portarono solamente alla rovina della torre che, a causa della mancanza di un'adeguata manutenzione, cominciava ad andare in rovina.

Alla fine del XII Secolo la città di Brigantium prende il nome di "*Las Cruña*" (dal latino "*ad columnam*" cioè vicino alle colonne) e nel secolo seguente divenne la città principale della regione. Intanto la torre continuava a decadere, la rampa delle scale esterne fu demolita e le sue pietre vennero usate per costruire una fortezza all'interno della città. A partire dal XVI Secolo la torre divenne proprietà della città, ma il fatto che mancava la scala per raggiungere i piani superiori la rese inservibile e così la sua rovina aumentò e nel 1589, durante l'assedio degli inglesi, fu definita "*un nido per uccelli*". Fu solo nel 1682 che furono iniziati dei lavori per riattivarla come faro e per poter raggiungere la sommità furono creati dei passaggi nelle volte delle stanze, fu costruita una scala interna e in cima, sul lato Nord, furono costruite due piccole torri per contenere due lanterne. Le spese per la riparazione, la riattivazione e la manutenzione del faro furono pagate per 10 anni dai Consoli di Inghilterra, Olanda e Fiandra che erano interessati alla sicurezza della navigazione commerciale tra i loro paesi. In seguito questo onere passò alle Autorità Cittadine, ma ancora una volta la torre venne trascurata e questo provocò l'inizio di un altro declino con la caduta di una delle due piccole torri e danni alla scala interna. Dobbiamo arrivare al 1785, quando la torre passò nelle mani del Reale Consolato Marittimo della Galizia, per vedere rinascere questo monumento. In quello stesso anno fu decisa la sua ricostruzione e l'incarico fu affidato a Eustaquí Gianini, un ufficiale di marina e ingegnere. Il vecchio nucleo della torre fu rivestito con pietre di granito dello spessore di 60 cm., sulla cima fu costruita una volta ottagonale e all'interno una nuova scala, e nello stesso tempo furono effettuati altri lavori di ristrutturazione generale. I lavori finirono nel 1791 e con questo intervento il Faro prese l'aspetto con cui oggi lo conosciamo. La lanterna aveva sette riflettori alimentati a olio e l'eclisse era ottenuta da lastre d'acciaio mosse da un meccanismo ad orologeria.

A partire dal 1833 molti sono stati i cambiamenti che la lanterna del Faro ha subito e gli avvenimenti che lo hanno accompagnato. Una cosa interessante è che tra il 1849 e il 1854 fu istituita nel Faro una scuola per Guardiani del Faro, che attirava giovani che volevano imparare il mestiere. Nel 1921 arrivò l'elettricità e furono quindi abbandonati i vecchi sistemi di illuminazione e nel 1956 sul lato Sud Ovest della base fu costruito un nuovo quartiere per il Guardiano. Infine nel 1974 fu installato il corno da nebbia e nel 1977 il radiofaro.

Oggi la Torre di Ercole è diventata il simbolo della città di La Coruña ed è comune identificare l'una con l'altra. Il Faro per secoli è apparso sugli stemmi della città e attraverso queste rappresentazioni si possono anche vedere i vari cambiamenti a cui la torre è stata sottoposta. Oggi essa continua la sua funzione di Faro, la sua caratteristica sono quattro lampi di luce bianca con un periodo di 20 secondi che possono essere visti ad una distanza di 23 miglia. Ha un radiofaro e il segnale per la nebbia. La sua posizione geografica è : 43° 23' 9" Nord, 8° 24' 24" Ovest e la sua altezza sul livello del mare è di 57 metri.

E' aperta al pubblico fino ai piani superiori, l'unica stanza non visitabile è quella della lanterna. Durante la salita su possono vedere i resti dell'antica costruzione romana ed i segni dei seguenti rimaneggiamenti. Alla base della torre si trova una piccola costruzione che protegge la pietra con l'iscrizione originale latina di cui si è parlato all'inizio.

Tra storia e leggenda si snodano le vicissitudini di questa torre che ha incrociato la sua storia con quella di Ercole e del re celtico Breogan, che è stata costruita dai Romani per proteggere un porto importante per i loro commerci, un faro che ha vissuto momenti di declino e momenti di gloria, ma che, saldo come una roccia, ha attraversato i secoli, le bufere, gli imperi e gli imperatori. Ha subito molti cambiamenti, ma è rimasto lì, proteso verso l'Oceano Atlantico, come una testimonianza della lunga storia di questi monumenti luminosi che rischiano di andare perduti ancora una volta per l'incuria dell'uomo.



(Stemma della Città La Coruña)

ARTE NAVALE

Ugo Faggioni (1937-2000) appartiene ad una famiglia che affonda le proprie radici nella grande tradizione dei costruttori navali e dei Maestri d'Ascia del golfo di La Spezia. La sua puntigliosità ha trasformato un semplice restauratore in una leggenda del settore, attento al minimo dettaglio. L'esperienza di Ugo Faggioni è stata tramandata al figlio Stefano. Per la storia, la filosofia e lo spirito dello "Studio Faggioni Yacht Desing" visitare il sito www.studiofaggioni.com (L'articolo "Il Calafataggio" scritto da Ugo Faggioni è stato pubblicato su "Yacht Digest" agosto/settembre 1992).

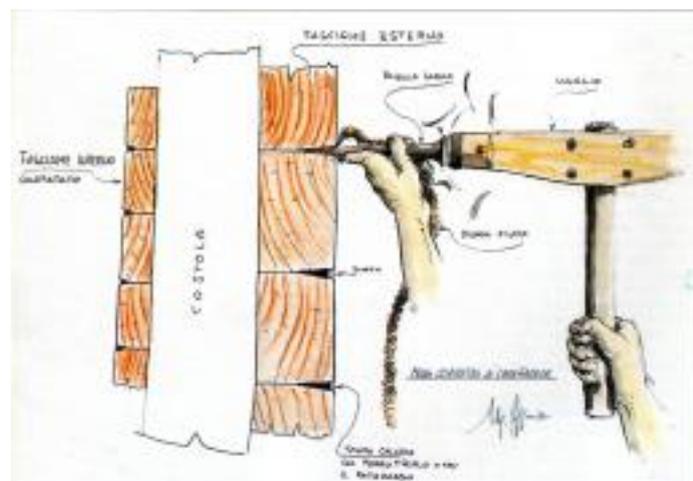
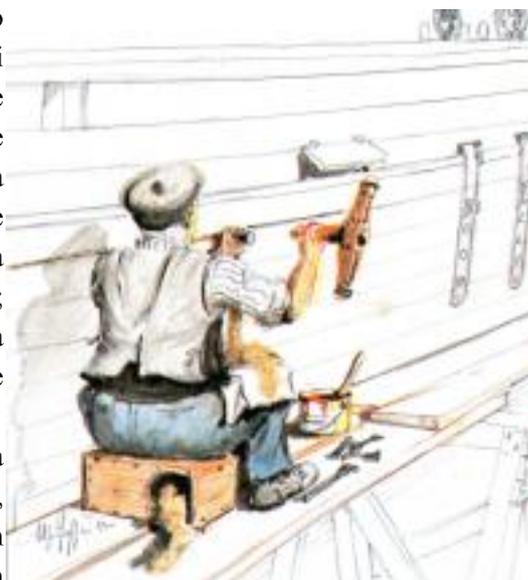


IL CALAFATAGGIO

**L'ANTICA ARTE DI RIPULIRE STAGNA LE NAVI. I FERRI E I SEGRETI DI UN MESTIERE CHE SI DICE RENDESSE I CALAFATI "SORDI E MALEUCATI"
UGO FAGGIONI**

Calafataggio e calafato sono, assieme a parrocchetto, pappafico, tribordo, babordo, bolina ecc., parole simbolo e chi le ode, anche se è un profano di cose di mare, pensa subito alle navi. Calafatare è un verbo antichissimo le cui origini risalgono alla romanità. La parola deriva dal verbo latino cale facere che significa "fare caldo", ossia fare calore per ripulire superfici incrostate da ripristinare. Questa operazione la dice lunga sul lavoro che nell'antichità veniva effettuato sulle carene delle navi per impermeabilizzarle. Infatti, il fasciame immerso (opera viva) veniva impeciato con bitume per proteggerlo e stagnarlo; periodicamente per rinnovarlo o per eseguire riparazioni doveva essere asportata la pece precedentemente applicata con il calore cioè con il fuoco.

Successivamente alla bruciatura si eseguiva la chiusura stagna delle commessure delle tavole con stoppa cacciata dentro a forza, ed in seguito la carena veniva ricoperta con pece calda stesa con rudimentali pennelli, costruiti con pelli di pecora legate ad un bastone ed immersi nella pece calda liquefatta in un paiolo sopra un braciere. Quindi il verbo "cale facere" indicava la prima fase, quella più spettacolare, di questo complesso lavoro. Il suo significato tuttavia è più esteso e può essere inteso come colui che professa l'arte di scaldare, ristoppare, impeciare e spalmare i



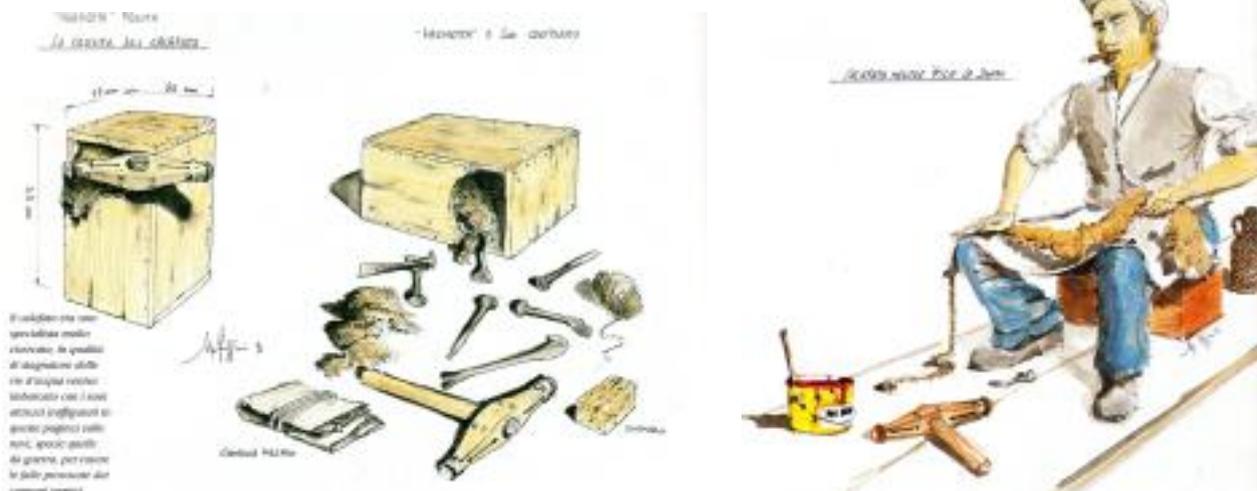
bastimenti. Nei cantieri e negli arsenali erano maestranze tenute in grande considerazione. Per la qualifica di stagnatore di vie d'acqua, il calafato, assieme al carpentiere, veniva imbarcato in numero vario sulle navi, soprattutto su quelle da guerra, per intervenire prontamente a chiudere le falle provocate dalle palle dei cannoni nemici. Infatti, su tali navi durante il combattimento, il posto del calafato era sotto il ponte sempre pronto a chiudere le vie d'acqua con topacci, lastre di piombo, uova di struzzo e simili. Le uova di struzzo erano dei grossi turaccioli in legno di grandezze diverse a forma tronco conica usati per

chiudere i fori nel fasciame praticati dalle palle dei cannoni.

I ferri del mestiere del calafato erano molteplici e vari. Le attrezzature per fare calore erano: fascine di stipa da ardere, le fraschiere cioè gabbie di ferro per contenere fascine ardenti che, tenute dalla punta di un'asta ed avvicinate alla carena, bruciavano la vecchia impeciatura, trepiede per il fuoco, una caldaia per la pece, un

ramaiolo per raccoglierla dalla caldaia ed un imbuto per impeciare le commessure delle tavole di ponte. Inoltre vi erano diversi tipi di bastoni con pezzi di pelle di pecora legate alle punte, detti anche "lanate" che fungevano da pennelli per impeciare gli scafi.

Gli attrezzi per instappare erano meno ingombranti e, anche se numerosi, venivano tutti raccolti in una pratica cassetta di facile trasporto.



Questa cassetta, chiamata anche "marmotta" misurava circa 43 centimetri di altezza, 24 centimetri di larghezza e 17 centimetri di profondità. Su un lato vi era un'apertura a mezza luna da dove si estraevano i ferri del mestiere. Questa cassetta, come il "sacco del marinaio" e tutte le attrezzature marinare in genere, era praticissima; oltre che come deposito veniva usata come sgabello sul quale sedersi per calafatare con tre altezze diverse: in piedi, di costa e di piatto. Dall'apertura a mezza luna venivano estratti una certa quantità di attrezzi: dai ferri per pigiare la stoppa, alla stoppa, ai sagolini catramati, al maglio e al mazzuolo per picchiare sui ferri, ai pezzi di sughero per tappi ed al grembiule per proteggere i pantaloni nel filare le balle di stoppa catramata.

Il calafataggio veniva eseguito (ancor oggi si esegue più raramente nei lavori di restauro) nel seguente modo: dati i forti spessori delle tavole di fasciame le commessure venivano allargate per alcuni metri con lo scalpello posto perpendicolarmente alle tavole, poi con un raschino ad uncino chiamato "maguglio" veniva asportata la vecchia calafatura, se esisteva. Successivamente a colpi di maglio sul fuoco, si "filava" la stoppa catramata per ridurla a giusto diametro e si inseriva la stessa nella fessura con i ferri a palella molto acuti per spingerla il più possibile in profondità. La stoppa era spinta nel comento non totalmente ma a segmenti l'uno di seguito all'altro in una rapida successione di colpi di maglio ben assestati sulla testa del ferro. Preparati così alcuni metri si ripassava sempre con le palelle a spingere tutta la stoppa ed a premerla; a volte con la profondità della commessura era necessaria anche una seconda passata di stoppa.

Finita l'operazione con le palelle la stoppa doveva essere compattata all'interno con ferri dal taglio largo chiamati "calca stoppa". Questi ferri portavano nel taglio una rigatura o canale, semplice, doppia o tripla secondo la larghezza della commessura. Anche questo lavoro di pressatura avveniva a colpi di maglio e quando la quantità di stoppa era molta e resistente doveva essere eseguito con un ferro calca stoppa simile ad un'accetta senza taglio con manico chiamato "paterasso" battuto con una mazza di ferro da tre chilogrammi.

Questa operazione doveva essere fatta da due persone, una che reggeva il paterasso e l'altra che batteva la mazza. Il tutto avveniva in piedi su di un'impalcatura di due o tre tavole a qualche metro da terra. Le navi sottoposte a queste operazioni erano circondate da impalcature a volte precarie disposte su diversi piani.

Uno degli strumenti più originali del calafataggio è il maglio. È una specie di martello interamente in legno perfettamente simmetrico sopra e sotto il manico, con possibilità di colpire sia con un lato che con l'altro. In prossimità della bocca per colpire vi è un anello forgiato in ferro che evita la spaccatura del legno. La forma simmetrica è data per equilibrarne l'uso. Essendo in legno è munito di chiodi di rame ribaditi in prossimità dei punti più deboli. Le dimensioni sono notevoli: 33 centimetri circa di larghezza con un manico di 38 centimetri,

STORIA DEL CANOTTAGGIO

Sergio Pepe nella sua opera di ricostruzione della storia del canottaggio ha trovato un degno compagno. È Vincenzo Palomba, ex pagaista partenopeo trapiantato da anni a Lecco, con Napoli sempre nel cuore, è impegnato a ricostruire la storia del remo campano, ma anche quello nazionale. Mai come in questo rapporto di collaborazione l'unione fa la forza. E visto che siamo stra napoletani, da questa rubrica inviamo sinceri auguri a MARCELLO JAMES, maestro di canottaggio e di vita, che il 28 marzo scorso ha compiuto 98.



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

SERGIO PEPE
(Parte nona 1965)

Per l'anno 1965, le foto che possono confermare l'adozione del sistema Carcano ci vengono fornite, ancora una volta, dal benemerito Archivio Fotografico Riccardo Carbone onlus, che custodisce e consente di vedere on line, tra i 78 servizi fotografici riguardanti il canottaggio, anche quello, composto da 96 foto, eseguito in occasione dei Campionati Italiani Allievi disputati al Lago di Patria il 13 giugno 1965.

Alle benemeritenze dell'Archivio, si aggiungono quelle dovute a Vincenzo Palomba, che custodisce le annate de "il Canottaggio" e così mi permette di indicare gli equipaggi.

Iniziamo con il 4 con. Il titolo viene vinto dal Gruppo Sportivo Vigili del Fuoco Francesco Ravalico di Trieste con il seguente equipaggio: Franco Dagostini, Pietro Grassi, Ennio Fermo, Boris Bandel, tim. Loris Mattossovich (*foto n.1*), che non adottata il sistema Carcano.

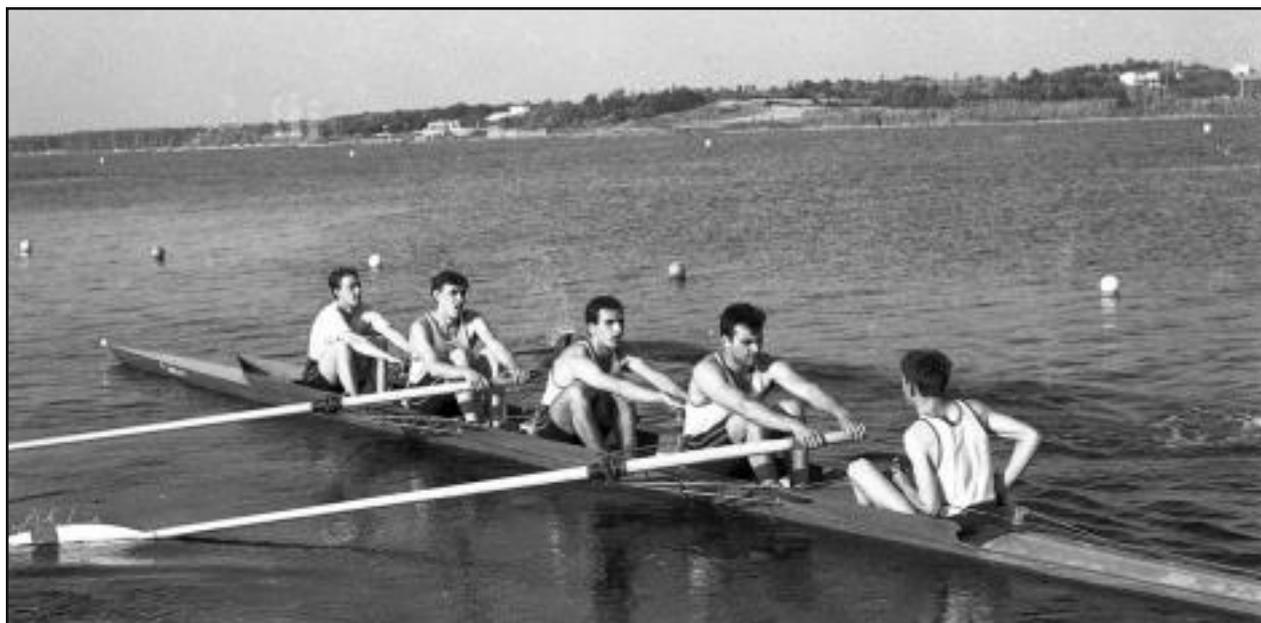


Foto 1.

Secondo classificato è il 4 con del C.C. Napoli, che adotta il sistema Carcano, composto da Claudio Padoan, Franco Vettura, Giovanni Petrella, Edoardo Gravina, tim. Giovanni Maniscalco (*foto n. 2*). Claudio Padoan e Franco Vettura vinceranno nel 1967 il titolo seniores in due con a Castelfandolfo, mentre quello elite è vinto dal Dopolavoro Ferroviario di Treviso con Primo Baran e Renzo Sambo, tim. Bruno Cipolla, che l'anno dopo si aggiudicheranno l'Oro Olimpionico a Città del Messico: era dal 1956 (v. il titolo di questi articoletti) che l'Italia non vinceva nel canottaggio l'Oro ai Giochi Olimpici. Nel 1972 ai Campionati Assoluti a Castelfandolfo Baran e Sambo saranno battuti dal due con del C.S. Fiat composto da Luigi Matteoli e Claudio Padoan, tim. Giorgio Sajeva. Claudio Padoan sarà il primo vogatore campano a partecipare ad un'Olimpiade, quella del 1972 a Monaco, a bordo del 4 con composto da Antonio Baldacci, Pasquale Chiabai, Renzo Sambo, tim. Alberto Cecchi detto *Teppa*.

Antonio Baldacci all'epoca correva sotto i colori della Società Canottieri Limite e avrebbe poi partecipato ad altre due Olimpiadi (Mosca 1980 e Seul 1988); Pasquale Chiabai era in forza al G.S. Corazzieri.



Foto 2.

Il titolo in quattro senza è vinto dalla S.C. Lecco (*foto n. 3*) con Vincenzo Galbusera, Bruno Scola, Giorgio Ronchetti, Sandro Corti.



Foto 3.

Il Circolo Savoia si classifica secondo con Gerardo Palisi, Luciano Ariello, Mario De Luca, Salvatore Signudi
(foto n.4)



Foto 4.

Per quanto riguarda l'otto, il titolo è vinto dalla S.C. Falck, secondo Y.C.C. Savoia, terzo C.N. Posillipo, seguono C.C. Napoli e S.C. Milano. L'equipaggio della Falck è composto da Claudio Zanotta, Pierangelo Conti Manzini, Giuliano Ciabbarri, Giosuè Ciappa, Walter Sampietro, Giulio Alietti, Aldo Selva, Abramo Albini, tim. Mariano Gottifredi (foto n.5).



Foto 5.

L'otto del Savoia è formato da Gaetano Di Domenico, Giovanni Petruzzi, Guglielmo Librino, Fulvio De Crescenzo, Gaetano Russo, Tommaso Di Paola, Nello Vitiello, tim. Livio Pellegrino (foto n.6), quello del



Foto 6.

Posillipo da Sergio Napolitano, Antonio Gragnaniello, Vincenzo Ciaramella, Mario Villano, Pasquale Abete, Francesco De Martino, Enrico Leonardi, Giuseppe Palomba, tim. Arturo Accetto (*foto n. 7*).



Foto 7.

Come si vede da queste ultime foto, solo l'otto del C.N. Posillipo non ha adottato il sistema Carcano. Quest'articolo dedicato al sistema Carcano nel 1965 potrebbe terminare qui, ma ritengo doveroso ricordare anche i vincitori nelle altre barche, perché molti di loro, proprio dal Campionato Allievi del 1965, spiccheranno il volo verso traguardi internazionali.

Inizio dal 2 senza, con i vittoriosi Claudio Zanotta e Pierangelo Conti Manzini del S.C. Falck di Dongo (*foto n. 8*) che nella stessa giornata bissano il titolo ai n. 1 e 2 dell'otto, come sopra riportato. Conti Manzini e Abramo Albini conquisteranno con Renato Bosatta e Tullio Baraglia il Bronzo nel 4 senza all'Olimpiade di Città del Messico.



Foto 8.

Seguono Roberto Stropeni e Alfio Maglia del G.S. Motoguzzi di Mandello del Lario (*foto n.9*)



Foto 9.

Il 2 con è in appannaggio del G.S. VV. F. Francesco Ravalico di Trieste con Franco Dagostini, Pietro Grassi, tim. Loris Mattossovich, che avevano appena vinto il titolo in 4 con (*foto n.10*).



Foto 9.

Nel doppio il titolo Allievi va a Marco Mazzone e Giuliano Spingardi del C.C. Roma (foto n.11). E il singolo? Giampiero Galeazzi! (*foto n. 12*)



Foto 10.

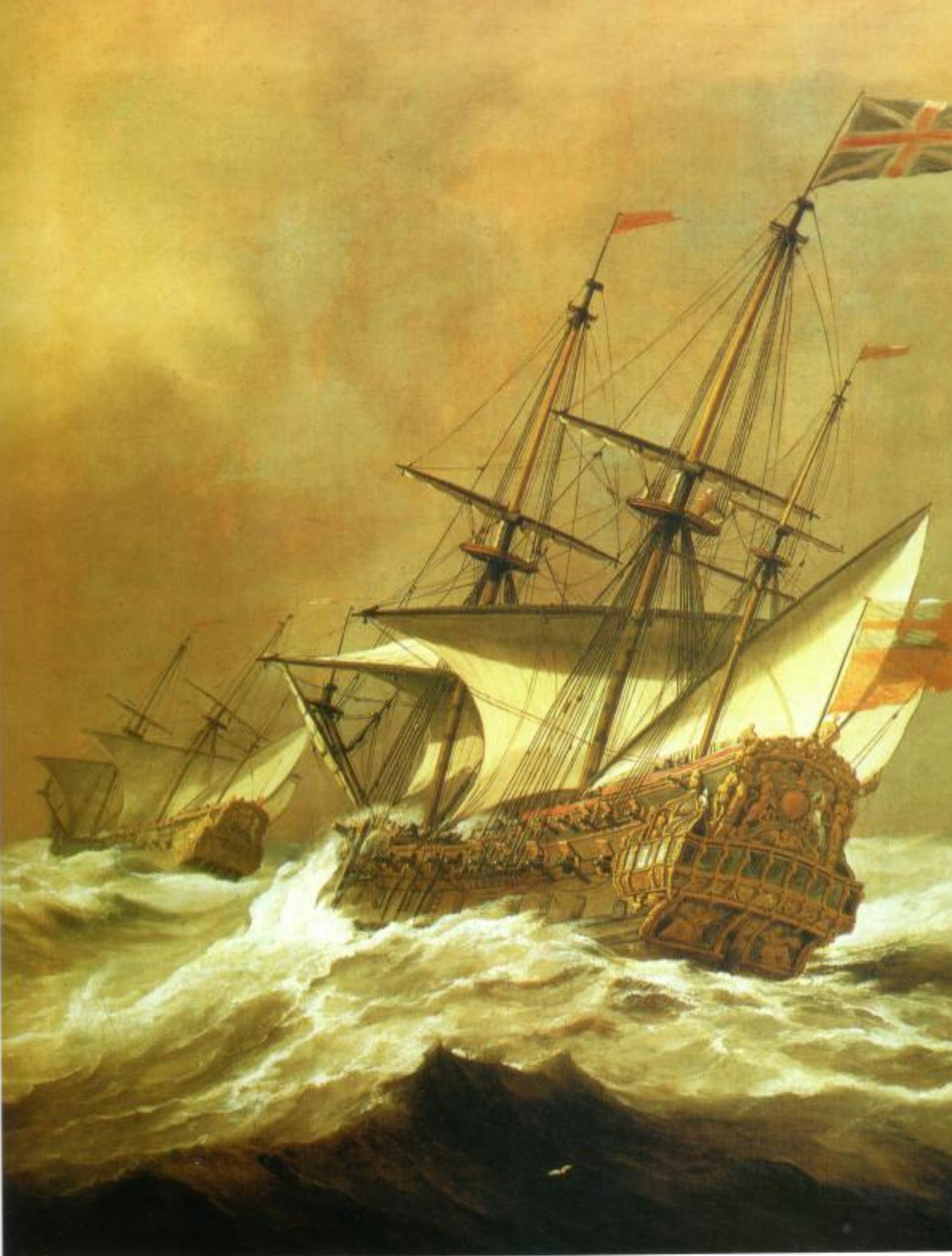


Il 7 agosto si svolge a Castelgandolfo il IV Pentagonale Giovanile FISA che vede vittoriosi il 2 con del G.S. VV. F. Francesco Ravalico di Trieste con Franco Dagostini, Pietro Grassi, tim. Loris Mattossovich e l'otto della Falck con Claudio Zanotta, Pierangelo Conti Manzini, Giuliano Ciabbari, Giosuè Ciappa, Walter Sampietro, Giulio Alietti, Aldo Selva, Abramo Albini, tim. Mariano Gottifredi. Il 4 senza della S.C. Lecco con Vincenzo Galbusera, Bruno Scola, Giorgio Ronchetti, Sandro Corti, si classifica secondo a 1/10" dalla Svizzera, mentre il 2 senza del

G.S. Moto Guzzi composto da Roberto Stropeni e Alfio Maglia si classifica quarto. Nella barche di coppia, lo skiffista Luigi Matteoli della S.C. Esperia si classifica quinto; Luigi Matteoli è stato un protagonista del Canottaggio, qui ricordato da Maurizio Ustolin:

http://www.canottaggio.org/1_news/2020_2news/0203_matteoli.shtml

Il doppio, composto da Paolo Giorgi e Duilio Biloslavo del Circolo Marina Militare di Trieste, giunge terzo. Manca all'appello il 4 con del C.C.Napoli composto da da Claudio Padoan, Franco Vettura, Giovanni Petrella, Edoardo Gravina, tim. Giovanni Maniscalco: ritirato per rottura del remo del n. 3!



W. Van De Welde il giovane (1633-1707). Uno dei massimi interpreti, assieme al padre, della pittura di marina a cavallo fra quella olandese e quella inglese. "La Resolution in una tempesta". Olio su tela, cm 119,4x101,6. National maritime Museum - Londra.