



# Notiziario CSTN

GIUGNO 2022  
N° 118



# Notiziario CSTN

## CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

[www.cstn.it](http://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](mailto:redazione@cstn.it)  
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:  
[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

ANNO XI - N° 118

NOTIZIARIO ON-LINE

giugno 2022

### SOMMARIO

- |  |         |   |         |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale .....                               | pag. 1  | • Le Regata dei Tre Golfi (1956) .....          | pag. 24 |
| • Il prezioso smeraldo dell'Ammiraglio .....     | pag. 2  | • Come vincere il mal di mare . . .             | pag. 28 |
| • Gli anni della prima vela (XIII puntata) ..... | pag. 7  | • Storia del canottaggio .....                  | pag. 34 |
| • Musica a bordo .....                           | pag. 14 | • In nome della cultura il CSTN a Procida ..... | pag. 37 |
| • Gara di barche .....                           | pag. 20 | • Copertina finale .....                        | pag. 39 |

### EDITORIALE

Dedichiamo con particolare piacere la magica copertina di questo numero del nostro Notiziario a Procida, Capitale italiana della cultura 2022. Era un dovere per noi, e non solo per l'essere campani, ricordare la straordinaria nomina per l'isola di Arturo e l'onore di essere stati invitati a presentare il Centro Studi Tradizioni Nautiche presso l'antico Istituto Nautico Francesco Caracciolo incontro del quale relazioniamo a pag. 39 e 40.

L'importante videoteca e filmoteca del CSTN che grazie alla gigantesca donazione di Carlo Rolandi ha raggiunto una consistenza ed una preziosità notevole si è ulteriormente accresciuta con la nuova donazione di VHS che ci ha fatto pervenire l'ingegnere Gianfranco Busatti, già vice presidente della Federazione Italiana Vela, amico e sostenitore del CSTN sin dalla sua istituzione.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto: "Il borgo incantato di Marina Coricella a Procida, è uno dei posti più belli del Mediterraneo con poco o nulla da invidiare alle celebrate isole del Peloponneso in Grecia".

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Peppe Peluso, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Purro, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Giuseppe Romano**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

## RITAGLI DI STORIA

Anche in questo racconto, una ricostruzione storica realmente accaduta, l'arguta e piacevole "penna" dell'amico Claudio Ressimann lascia affascinato il lettore. Siamo agli inizi del XVIII sec. quando la flotta della Royal Navy di ritorno in patria dal Mediterraneo all'altezza delle isole Shilly incappa in un disastroso fortunale. Un risvolto tragicomico in occasione del più enorme disastro navale con gravissime perdite umane.



# Lo smeraldo dell'ammiraglio

CLAUDIO RESSMANN

*We pray Thee, O Lord, not that wrecks should happen  
But if wreck should happen  
Thou wilt guide them into the Shilly Isles  
For the benefit of inhabitants.*

"Ti preghiamo, o Signore, affinché non si verificano naufragi, ma se proprio dovranno accadere fa che avvengano alle Isole Shilly, a beneficio dei loro abitanti".

Con questa singolare invocazione le ragazze da marito delle Isole Shilly, all'epoca della vela (o forse anche in epoche più a noi vicine...) concludevano le loro orazioni domenicali. E non c'è davvero da stupirsi, perché analoghi desideri venivano espressi in forma concreta sulle coste di tutti i mari del mondo, particolarmente nelle zone più infide e pericolose per la navigazione.



Una vista aerea dell'arcipelago delle Shilly: la croce indica il punto del naufragio

In alcuni casi tali invocazioni erano ancora più esplicite come nella remota Tristan da Cunha, dove promesse spose con impietosa franchezza si auguravano senza mezzi termini: *Please, God send me a wreck, that I may marry* (Per favore, Iddio, fa succedere un naufragio, affinché io possa sposarmi).

In realtà all'epoca della vela l' "industria del naufragio" era particolarmente fiorente e per alcune località costiere costituiva addirittura una delle principali fonti di reddito.

Di ciò che i flutti spingevano a terra come *res nullius* nulla andava sprecato. Anzitutto il legname, prezioso materiale per la costruzione di abitazioni e di barche, poi le varie componenti dell'attrezzatura, utilizzate o vendute ai cantieri navali e, infine, i resti delle vele, preziosi per armare le barche locali.

Ma le navi naufragate trasportavano anche un equipaggio e, qualche volta, dei passeggeri, per cui oltre al recupero di beni materiali costituiti dai relitti incagliati o spiaggiati, c'era anche quello dei beni delle persone

Prima di seppellire i corpi straziati dalla furia del mare e dall'impatto con la terraferma, si provvedeva a raccogliere i capi di vestiario eventualmente riutilizzabili e a recuperare se possibile le tradizionali casse da marinaio (assai solide e chiuse ermeticamente con lucchetti e catenacci, quindi in genere in buone condizioni), dove ogni membro dell'equipaggio custodiva i propri averi: in genere modeste somme di denaro e umili oggetti personali pur sempre utilissimi per popolazioni in stato di massima indigenza.

L'entità del valore dei beni recuperati dipendeva ovviamente dal tipo di unità e dal carico trasportato per i velieri mercantili, e dalle dimensioni, per le navi militari.

Per quanto riguarda quest'ultime un caso eccezionale è passato alla storia all'inizio del XVIII secolo, quando tre vascelli di Sua Maestà naufragarono contemporaneamente su un'isola delle Shilley. Vi persero la vita oltre 2000 marinai, tra i quali il responsabile di tanta tragedia nella persona dell'ammiraglio Sir Cloudesley Shovell.

*(immagine di lato)*



### **Una brillante carriera**

Nato a Cockthorpe, una cittadina del Norfolk, era entrato nella Royal Navy come cabin boy sotto l'autorevole protezione di Sir Marborough (del quale aveva sposato la ex-moglie) ed aveva subito dimostrato una spiccata passione per lo studio ed una brillante intelligenza che gli schiusero le porte per una rapida carriera. Partecipò con onore a vari fatti d'arme sull'*Henriette*, nave ammiraglia di Sir Marborough e più tardi, al comando dell'*Edgar* da 70 cannoni si distinse nell'azione di Bantry Bay, a conclusione della quale fu nominato baronetto. Contrammiraglio nel 1692 operò sotto gli ordini di Russel a La Hague dove fu il primo a "rompere" la formazione avversaria. Nel 1700 assunse il comando congiunto della Flotta con gli ammiragli Killimgrey e Delaval e quattro anni più tardi divenne comandante in capo della Flotta del Mediterraneo.

### **Una traversata avventurosa**

Nell'autunno 1707 Sir Shovell decise di lasciare nel Mediterraneo un gruppo di 13 unità al comando di Sir Thoma Dilke e di far ritorno in *Patria* con il rimanente della Flotta, consistente in 21 navi di linea.

Avrebbe alzato la sua insegna sull'*Association*, da 90 cannoni. Su quest'ultimo imbarcò un nutrito gruppo di quelli che oggi definiamo VIP, quasi tutti suoi parenti. Tra gli altri i figliastri Sir John Narborough con suo fratello James e Henry Trelawney figlio del vescovo di Manchester, intimo amico di famiglia. Era anche suo parente il comandante della nave, Sir Edmund Loades, nipote di Lady Shovell.

La vita a bordo fu facile e piacevole solo fino a Gibilterra, poiché entrati in Atlantico il 10 ottobre, il tempo cominciò a peggiorare, mentre la Flotta risaliva la costa portoghese, trasformandosi in una violenta tempesta da settentrione, che flagellò le navi per una decina di giorni, durante i quali fu giocoforza condurre la navigazione affidandosi soltanto ad una precaria valutazione della stima.

Il 20 ottobre, resosi conto dell'incertezza della posizione e dei probabili errori di navigazione, Sir Shovell si consigliò con i comandanti delle sue navi: tutti furono del parere che la Flotta superato il traverso di Oueissant, si trovasse nelle condizioni di imboccare la Manica.

Unica voce fuori dal coro fu quella del comandante del **Lenox**, convinto di trovarsi molto più a Nord, al largo delle Isole Shilly. Ma non fu ascoltato.

Così la sera del giorno successivo Sir Shovel ordinò al **Lenox**, al **La Valeur** e al **Phoenix** di continuare verso Nord, quindi con l'**Associaton** e con il resto della Flotta accostò a dritta per NE. In tal modo mentre la tempesta continuava ad imperversare con violenti piovvaschi e visibilità quasi zero, l'**Association** e le 18 navi stavano puntando la prora non sull'imboccatura della Manica, bensì sulla insidiosa scogliera Western Rock dell'isola di St. Mary's, la più occidentale delle Shilly.

Le gazzette locali riferiscono di avere appreso da uno dei pochi superstiti che un marinaio dell'**Association**, nativo di St. Mary's, riconobbe, illuminati da un fulmine, i contorni della sua isola e, resosi conto del pericolo, avvisò personalmente l'Ammiraglio.

Per tutta risposta Sir Shovell ordinava che fosse immediatamente messo ai ferri *for his impertinence*, giudicata una forma gravissima di insubordinazione punibile con una serie di fustigazioni. Ma in realtà la punizione non fu mai eseguita perché il marinaio fu una delle 800 persone presenti sull'**Association**, che il giorno successivo (22 ottobre) si schiantava rovinosamente su Western Rocks, sull'isola di St. Mary's, affondando con tutto il suo equipaggio.

Poco dopo la stessa tragica fine toccava all'**Eagle** (70 cannoni) (capt. Robert Hancock), al **Romney** (50 cannoni) (capt. William Coney) e al **Firebrand** che seguivano in linea di fila e a distanza ravvicinata. Complessivamente morirono 1.400 persone. Se ne salvarono soltanto 24.

Le successive e più distanti unità della formazione, il **Royal Ann** ed il **St. George**, con il resto della Flotta riuscirono a manovrare all'ultimo momento e a raggiungere Portsmouth.



**Una simulazione del naufragio del "Romney".**

### **Uno smeraldo prezioso**

In questa tragedia del mare trovò la morte anche l'Ammiraglio che, ottimo nuotatore, in un primo tempo si era salvato, approdando svenuto a Porthellic Cove, una località dove il mare aveva già trasportato decine di cadaveri. Sul posto, come di consueto in queste circostanze, si aggiravano gli isolani che cercavano di

recuperare le poche cose rimaste indosso ai naufraghi. Una donna, attratta dalle vesti insolitamente lussuose, si avvicinò a Sir Shovell, il quale era disteso svenuto su una catasta di cadaveri, e notò all'anulare dell'Ammiraglio, un vistoso anello d'oro con incastonato uno smeraldo di straordinaria grandezza. Durante i ripetuti e inutili tentativi di sfilarlo, falliti a causa del gonfiore delle dita provocato dalla permanenza in acqua, la donna si rese conto che l'Ammiraglio era ancora in vita e non esitò ad ucciderlo, a tagliare il dito e ad impossessarsi del gioiello. Nessuno si era accorto di nulla.

L'Ammiraglio, una volta appresa la notizia del triplice naufragio, si affrettò ad inviare a St. Mary's la fregata **Salsbury** per assistere i sopravvissuti. A bordo c'era anche Lady Shovell ansiosa di recuperare almeno il prezioso gioiello che era stato regalato al marito da Lord James Dursley comandante del St. George, una delle



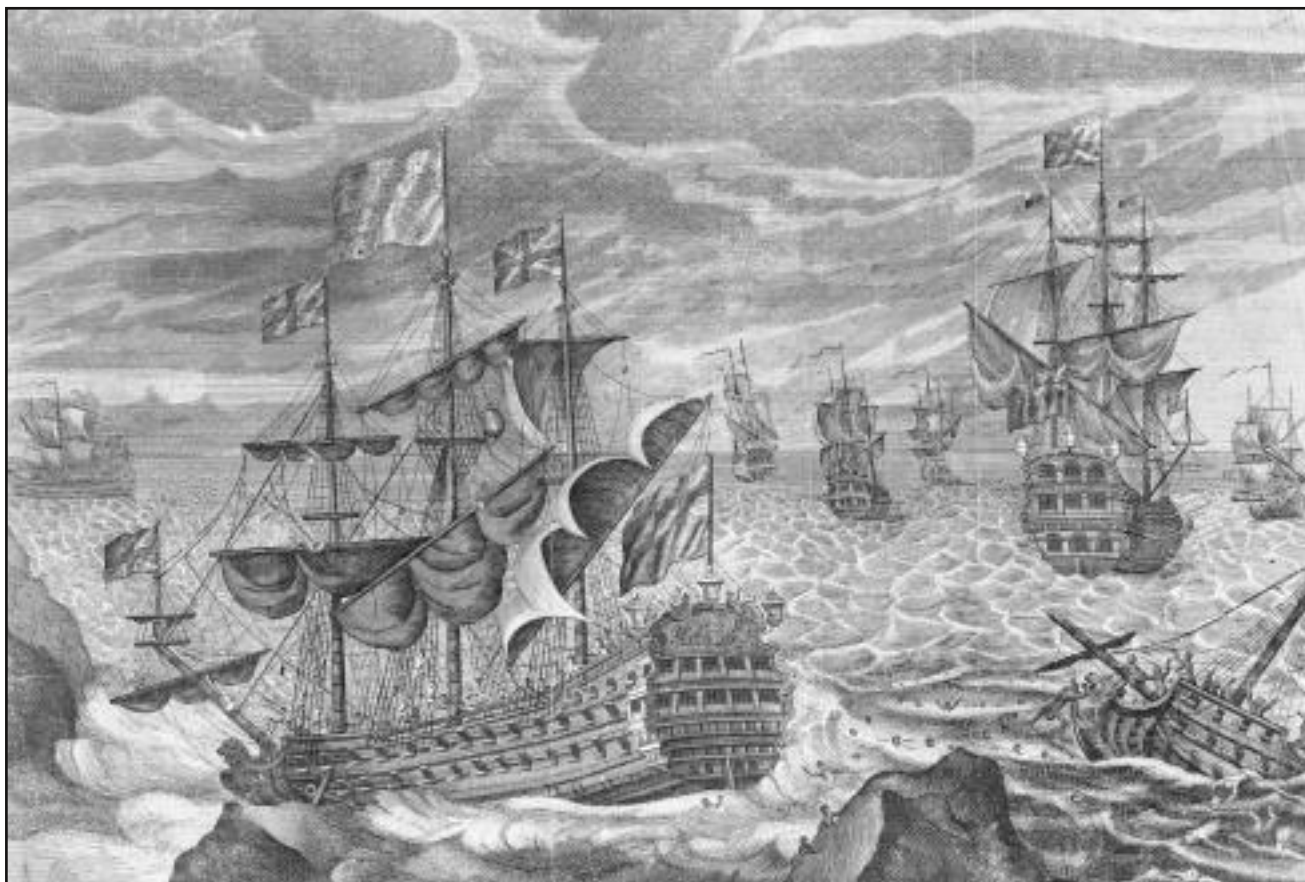
navi della Flotta. Del gioiello non fu però trovata traccia nonostante le ricerche più accurate, per cui Lady Shovell fece ritorno a Londra senza lo smeraldo e con i resti mortali del marito, che successivamente fu tumulato nella Basilica di Westminster, in un fastoso monumento funebre (foto), con una lapide sulla quale i visitatori possono leggere le doti dell'alto ufficiale dimostrate in *"his long and faithfull service"*.

Trent'anni più tardi una donna dell'isola, notoriamente molto attiva nell' *"industria dei naufragi"* in punto di morte confessò il delitto ad un sacerdote, consegnandogli l'anello, che aveva conservato addosso gelosamente per tanti anni, per la restituzione alla famiglia. Del resto un oggetto del genere, per la sua specificità e il suo valore venale, non si sarebbe potuto in alcun modo monetizzare senza sollevare sospetti.

Si era posta così la parola fine ad una tragica e squallida vicenda sullo sfondo del più grave disastro subito dalla Royal Navy, all'epoca, a ancora per molti anni, la più potente e prestigiosa Marina del mondo.



*Porthellic Cove. Il cippo posto sul posto dove fu rinvenuto il corpo di Sir Shovell*



*Una stampa del 1708 in cui è possibile vedere sulla destra la prora dell'Association che sta affondando e in primo piano "l'Eagle" ormai a contatto con la scogliera.*

## LA VELA IN ITALIA



*Un'altra storica puntata della Vela italiana: la fondazione delle prime società sportive per incrementare le 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*

*(tredicesima puntata)*

### La Federazione Italiana della Vela

Con “Foglio d’Ordini” del PNF dd. 19 marzo 1927, il Capo del Governo SE Mussolini ha nominato – su proposta di S.E. Turati, Segretario Generale del P N F – presidente della Federazione Italiana della Vela SAR il Duca degli Abruzzi, Presidente del RYC Italiano di Genova e Presidente onorario del RYC Adriaco di Trieste.<sup>1</sup>



*Foto 1 - Stemma della Federazione Italiana Vela*

### A Genova la Federazione

La tanto auspicata Federazione nazionale diventava ufficialmente una realtà il 13 aprile 1927. Il CONI investì, in omaggio alla sua anzianità, alla sua storia e per avere rappresentato l'Italia nei consessi internazionali, il Regio Yacht Club Italiano della qualifica di Federazione Italiana della Vela con sede a Genova in via San Sebastiano 15. Nomina presidente Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi; vicepresidente marchese Paolo Pallavicino; segretario marchese Franco Spinola; delegato presso l'IYRU marchese Renzo de la Penne; consiglieri Ettore Bocciardo e Antonio Gorziglia di Genova (Alto Tirreno), marchese Marcantonio Bonelli de Beaumont di Napoli (Basso Tirreno), marchese Corrado Dal Pozzo di Milano (Laghi), capitano Augusto



Hreglich di Venezia (Adriatico Occidentale) e Carlo Strena di Trieste (Adriatico Orientale). Il Duca degli Abruzzi, Paolo Pallavicino e Franco Spinola ricoprivano le stesse cariche nel Regio Yacht Club Italiano.

Alla costituzione della Federazione erano attive le seguenti associazioni:

**Campania.** Napoli: Circolo Canottieri Napoli, Circolo Nautico Giovinezza, Circolo Nautico Napoli, Reale Circolo Canottieri "Italia", Reale Yacht Club Canottieri Savoia, Reale Circolo della Vela e Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano.

**Lazio.** Roma: Reale Club Canottieri Tevere e Circolo del Remo.

**Liguria.** Alassio: Club Al Mare. Arenzano: Società Sportiva "Pro Arenzano". Bogliasco: Circolo Eolo e Club Nautico Bogliasco. Camogli: Rari Nantes. Celle Ligure: Club Nautico Celle. Chiavari: Sezione di Chiavari della Lega Navale Italiana. Genova: Club Nautico Popolare Foce, Gruppo Vela della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana e Regio Yacht Club Italiano. Genova-Pegli: Club della Vela e Club Nautico Popolare. Genova-Quarto dei Mille: Circolo Filonauta Genovese, Società Pro Quarto, Unione Sportiva Priaruggia e Società "La Sportiva". Genova-Sampierdarena: Club Nautico Sampierdarenese. Genova-Sant'Ilario Ligure: Club Nautico Capolungo. Genova-Sestri Ponente: Club Nautico Sestrese e Gruppo Vela della Sezione di Sestri Ponente della Lega Navale Italiana. Genova-Sturla: Club Nautico Ligure. Genova-Vernazzola: Circolo Vele Vernazzolesi. Genova-Voltri: Circolo Nautico "Ugo Costaguta". La Spezia: Società Vela.

Portofino: Yacht Club Portofino. Recco: Club Amici della Vela. Sanremo: Compagnia della Vela e Sezione di Sanremo della Lega Navale Italiana. Santa Margherita Ligure: Club Nautico "Golfo Tigullio". Savona: Circolo Filonauta Savonese e Gruppo Vela della Sezione di Savona della Lega Navale Italiana. Spotorno: Associazione Sportiva "Pro Spotorno". Varazze: Circolo Nautico Argus e Varazze Club Nautico.

**Lombardia.** Como: Regio Elice Club Italiano.

**Piemonte.** Stresa: Regio Verbano Yacht Club.

**Veneto.** Venezia: Compagnia della Vela.

**Venezia Giulia e Dalmazia.** Capodistria: Sezione Vela del Reale Circolo Canottieri Libertas e Consolato del Reale Yacht Club Adriaco. Lussino: Sezione del Reale Yacht Club Adriaco. Monfalcone: Consolato del Reale Yacht Club Adriaco e Sezione Vela della Società Nautica Timavo. Parenzo: Sezione del Reale Yacht Club Adriaco. Pola: Sezione Vela della Società Nautica Pietas Julia. Rovigno: Consolato del Reale Yacht Club Adriaco. Trieste: Reale Yacht Club Adriaco e Società Filonautica Triestina. Umago: Consolato del Reale Yacht Club Adriaco. Zara: Sezione del Reale Yacht Club Adriaco.

Il 26 novembre 1927 si riunì a Genova, presieduto dal marchese Paolo Pallavicino, il Consiglio federale, presente l'onorevole Lando Ferretti presidente del CONI con il segretario generale Giuseppe Corbari. All'ordine del giorno lo Statuto e il Regolamento della Federazione i cui progetti venivano approvati. La Federazione Italiana della Vela, che nel 1933 assumeva l'appellativo di "Reale", era finalmente nata.

## Lo sport nel Ventennio

Quale era il rapporto dello sport con il Fascismo? Il presidente del CONI, nominato dal Capo del Governo, a sua volta designava al segretario del Partito fascista i nomi dei componenti del Direttorio. I presidenti delle federazioni, nominati dal Capo del Governo, designavano al presidente del CONI, a cui spettava la ratifica, la nomina dei loro collaboratori.

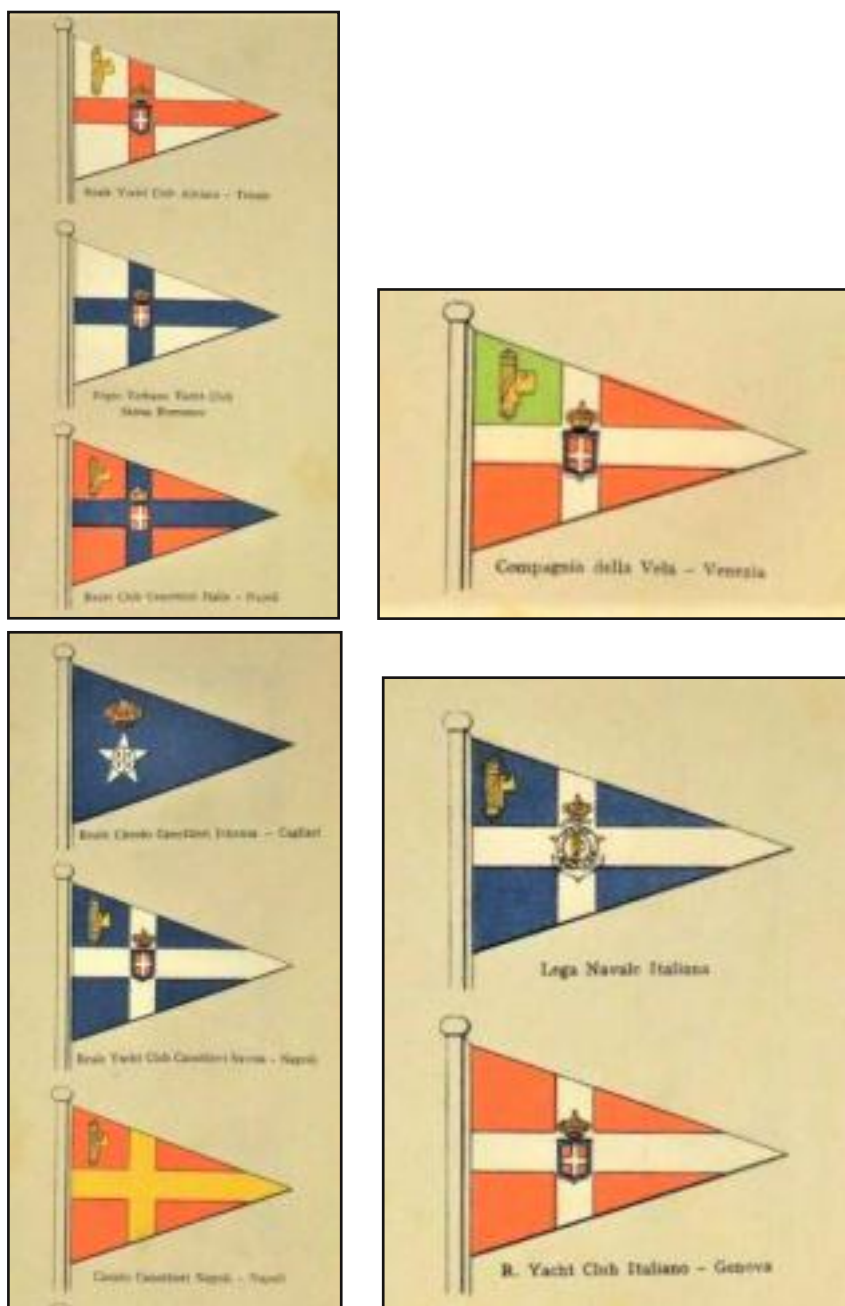
Il 30 dicembre 1928 l'Ufficio Stampa del Partito diramò le norme sull'ordinamento sportivo, la "Carta dello Sport". Queste stabilivano che nessun giovane dai 14 ai 17 anni poteva far parte di un'associazione aderente al CONI se non era iscritto all'Opera Nazionale Balilla. Fu anche stabilito il tesseramento per tutti gli affiliati alle federazioni e le società erano divise in due gruppi. La vela era nel secondo e il costo della tessera veniva stabilito d'accordo con le singole federazioni.

I vecchi statuti dovettero essere rifatti per adeguarsi alla nuova realtà: tutti gli sport, ovviamente anche la vela, erano attraverso il CONI, alla dipendenza del Partito. Gli statuti "...vecchi, del buon tempo che fu" - scrive Lando Ferretti - "cominciavano tutti col proclamare l'apolicità e l'areligiosità dell'ente. Documento, questo, della concezione agnostica dello sport riassunta in una formula semplicissima: lo sport per lo sport. Il Fascismo ha, naturalmente, soppresso questa finzione".<sup>2</sup> Anche l'elezione dei consigli federali "... anziché

*affidare ad assemblee - nelle quali, all'insegna della democrazia, si compiva il più basso 'mercato delle vacche', con deleghe di decine e decine di società raggruppate nelle mani di pochi 'grandi elettori' - il compito di eleggere dal basso i dirigenti, si stabilì, per tutti, il principio della nomina dall'alto".<sup>3</sup>*

*Per il Regime la vela "... sport di estetica e d'agonistica, si inquadra tra le discipline più severe e più utili, prepara alla Nazione degli uomini di mare che alla passione uniscono una pratica superiore, e che gareggianti oggi su un circuito di regata, potranno essere domani i nocchieri di altri scafi e di altre battaglie".<sup>4</sup>*

La Federazione resterà poco a Genova. Nel 1929 veniva trasferita a Roma in piazza Montecitorio 115, poi in piazza dell'Esedra 68 negli uffici della Compagnia Italiana Turismo e, infine, nel 1942 nello Stadio del PNF. Nel 1929 il marchese Paolo Pallavicino si dimise da vicepresidente e la carica venne affidata al principe Ludovico Veralli-Spada Potenziani.



**Foto 2 Guidoni dei circoli durante il ventennio**

Nel 1932 il Direttorio della Federazione era così composto: presidente Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi; vicepresidente barone Alberto Fassini Camossi; segretario don Mario Caracciolo di Melito; presidente del Comitato Tecnico marchese Paolo Pallavicino; comandanti di Zona dottor Guido Giovanelli (Alto Tirreno), dottor Filippo von Schlösser (Medio Tirreno), Guido Fiorentino (Basso Tirreno), marchese Filippo

Notarbartolo di Montallegro (Sicilia), professore Pietro Del Buono (Basso Adriatico Occidentale), capitano Augusto Hreglich (Alto Adriatico Occidentale), Umberto Walter (Laghi) e Carlo Strena (Adriatico Orientale). Inoltre, dal delegato della FIV presso l'IYRU, del ministero della Marina (un ammiraglio) e del ministero delle Comunicazioni.<sup>5</sup>

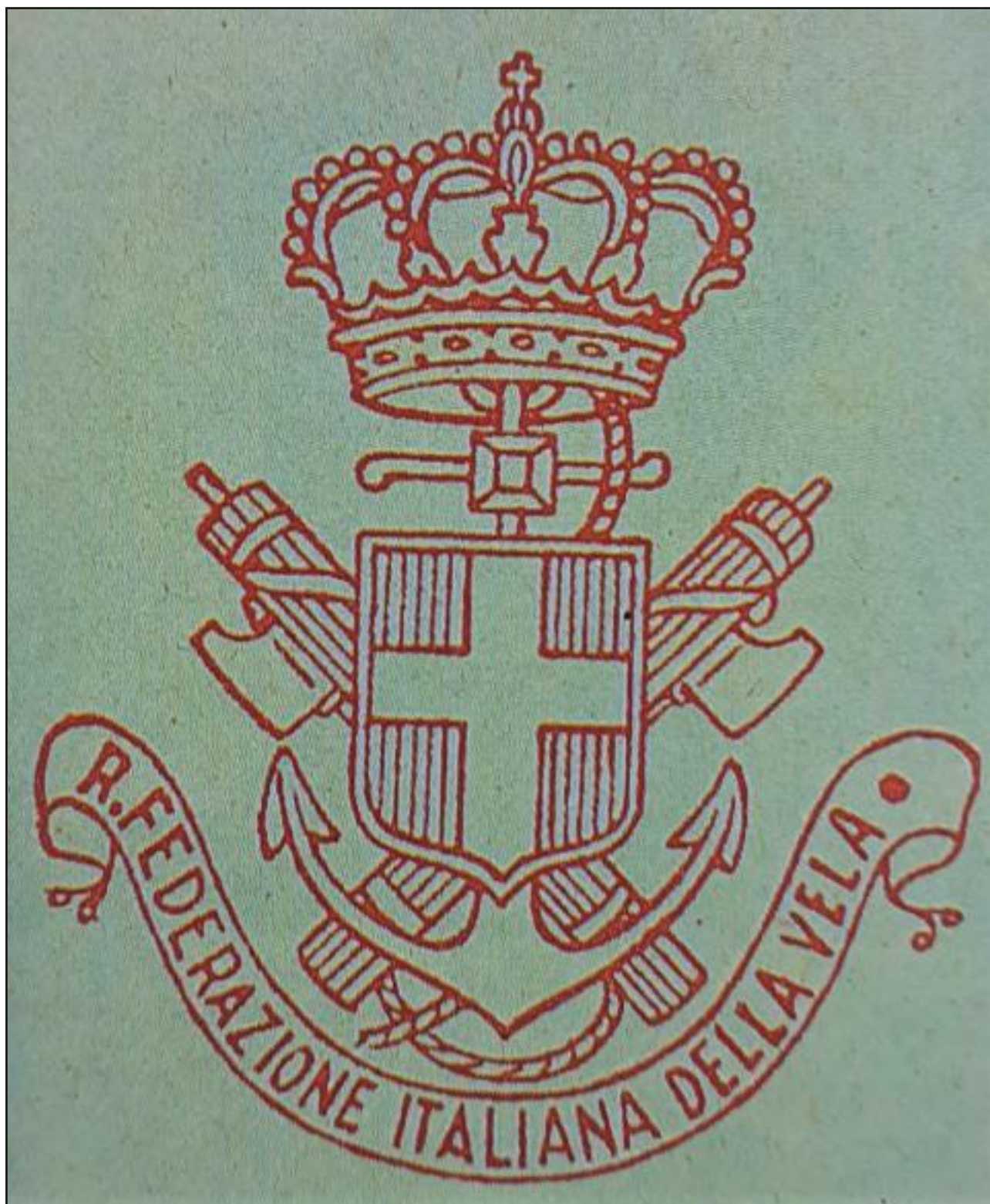


Foto 3 - Guidone RFIV

### **Nuovo Statuto federale**

Dopo lunghi e accurati studi il Diretorio della Federazione emise il nuovo Statuto, "Carta del diporto velico" (vedere pagina...), approvata dal CONI con lettera n.1044 dd. 25 febbraio 1932-X. Lo Statuto "*servirà a disciplinare, promuovere ed appoggiare questo nobile diporto che tante gloriose tradizioni ha nel nostro paese e all'estero*".

Il 1° giugno 1932, istituito a norma dell'articolo 7 dello Statuto, entrò in funzione il Comitato Tecnico Centrale della Federazione. Presidente il marchese Paolo Pallavicino che aveva come collaboratori il segretario avvocato Mario Bruzzone; il consigliere conte Alberto Filippo d'Albertis e i rappresentanti di Zona dottor Guido Giovanelli (Alto Tirreno), dottor Filippo von Schlösser (Medio Tirreno e Sardegna), Guido Fiorentino (Basso Tirreno, Sicilia e Basso Adriatico Occidentale), capitano Augusto Hreglich (Alto Adriatico Occidentale e Laghi) e Carlo Strena (Medio Adriatico Occidentale e Adriatico Orientale).<sup>6</sup>

Nel 1936 il Comitato Tecnico Centrale si trasferì a Roma. A Paolo Pallavicino, dimissionario, succedeva il senatore Giuseppe della Gherardesca che, assunse nello stesso anno la carica di vicepresidente della Federazione, fu anche nominato alla presidenza del Comitato Tecnico Centrale Pasquale De Conciliis.

Alla morte del Duca degli Abruzzi, 16 marzo 1933 in Somalia nel Villaggio da lui fondato, diventò presidente della Federazione il barone Alberto Fassini Camossi.

Il 24 maggio 1935 il presidente della Federazione ufficializzò la fusione tra il Reale Yacht Club Adriaco e il Regio Yacht Club Italiano che assunse il nome di Gruppo Adriaco del RYCI. L'esempio fu imitato da altri sodalizi, il 6 febbraio 1936 dal Circolo della Vela di Palermo (Sezione Sicula), il 2 maggio 1936 dalla Compagnia della Vela di Venezia (Gruppo San Marco) e il 21 agosto 1936 dal Circolo della Vela di Napoli con la Sezione Partenopea del RYCI (Gruppo Partenopeo).



Foto 4

L'unione di cinque importanti circoli promossa dal Duca d'Aosta (foto 4), allora presidente del Regio Yacht Club Italiano, anche se era stata approvata dalla Federazione<sup>7</sup>, costituiva un precedente e nello stesso tempo si era formato un gruppo di "potere" con 1519 soci e 149 imbarcazioni a vela nel 1937. Il gruppo, che certamente contribuì con la sua attività alla maggiore diffusione della vela nel nostro Paese, era sempre meno ben visto dal Partito. C'era il sospetto che i dirigenti del Regio Yacht Club Italiano, che nel settembre del 1940 cambiò il nome in Reale Circolo Italiano della Vela, potessero assumere delle iniziative autonome. Achille Starace, segretario del Partito, impose lo scioglimento del Reale Circolo Italiano della Vela, scioglimento "deciso" nella riunione della Direzione il 30 marzo 1942 a Roma. In quell'occasione il presidente della Federazione "...chiede che in

*ottemperanza allo Statuto del CONI secondo cui le società sportive debbono dipendere dalle rispettive Federazioni sia per la parte tecnica sia per quella disciplinare, la ricostituzione in tante società autonome dei cinque gruppi che formano il R. Circolo Italiano della Vela e precisamente la sede centrale di Genova, il Gruppo Partenopeo di Napoli, il Gruppo Adriaco di Trieste, il Gruppo Sicilia di Palermo ed il Gruppo San Marco di Venezia. In seguito a tale richiesta la Direzione Generale del R. Circolo Italiano della Vela che aveva il compito di coordinare l'opera dei vari Gruppi in armonia con le finalità sociali, viene a cessare ed i Gruppi ridiventano tanti circoli sportivi indipendenti soggetti solamente alle norme dello statuto e del regolamento della R. Federazione Italiana della Vela".<sup>8</sup>*

Nell'ottobre del 1936, a dieci anni dalla costituzione della Federazione, i circoli affiliati erano 89 di cui 18 di

prima categoria (2263 tesserati), 13 di seconda (470), 39 di terza (1053) e 19 (475) dei Gruppi Universitari Fascisti, con un totale di 4261 federati.

In una lettera circolare, 31 ottobre 1938, la Federazione stabilì che "...dalle rappresentative nazionali si debbono, dalla data della disposizione, escludere gli atleti (e le atlete) che non siano di razza ariana". Conseguenza della politica antiebraica di Mussolini iniziata a metà febbraio dello stesso anno.

Nel 1941, il segretario del Partito, su proposta del presidente del CONI, nominò presidente della Federazione il capitano Antonio Nicolò Cosulich di Trieste, presidente del Gruppo Adriatico del RCIV, in sostituzione del barone Alberto Fassini Camossi.

Nel 1942 il Direttorio aveva nuovamente un solo vicepresidente e il Comitato Tecnico Centrale era diventato la Commissione Tecnica. Le cariche, ratificate dal CONI erano:

Direttorio Federale: presidente capitano Antonio Nicolò Cosulich (*foto 5*); vicepresidente Goffredo Manfredi; segretario ingegnere Paolo Cantani; membri ragioniere Giuseppe Ajroldi, dottor Bruno Bianchi, ingegnere Gianguido Bordoli, principe Riccardo de Sangro di Fondi, ammiraglio Pietro Lodolo, ammiraglio Giotto Maraghini, avvocato Bruno Pangrazi, dottor Ermanno von Schlösser, barone Gerolamo Vannucci del Corbo, dottor Claudio Chiaruttini (rappresentante dei Gruppi Universitari Fascisti), dottor Vincenzo de Sanctis (Gioventù Italiana del Littorio), Egidio de Zottis (Opera Nazionale Dopolavoro) e professore Nino della Mano (Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale).

Commissione Sportiva: presidente dottor Bruno Bianchi; segretario Renato Cosentino; componenti ingegnere Giulio Cesare Carcano, dottor Beppe Croce, dottor Guido Giovanelli, Salvatore Molinari, Carlo Strena e capitano Gino Treleani.

Commissione Tecnica: presidente ingegnere Gianguido Bordoli; segretario capitano Giovanni de Manzini; componenti ingegnere Vincenzo Vittorio Baglietto, ingegnere Artù Chiggiato, ingegnere Enrico Mengoni e ingegnere Ascanio Spinelli.

Presidenti dei Comitati Provinciali della RFIV: avvocato Carlo Maria Maggi (Como), dottor Ettore Rastelli (Forlì), ingegnere Luigi Mino Poggi (Genova), Antonio Martera (La Spezia), ingegnere Marcello Orlando (Livorno), dottor Rodolfo Lange (Lucca), Vincenzo Richichi (Palermo), ingegnere Pier Luigi Nervi (Roma), professor Fausto Faraguna (Trieste), capitano Mario Cappelletto (Venezia) e capitano Gino Treleani (Zara).<sup>9</sup>

La Federazione destinò contributi per la costruzione di nuove barche, facilitare con aiuti la partecipazione alle regate all'estero e promuovere, oltre al 6 metri SN, altre tre classi che nell'intento del Comitato Tecnico avrebbero dovuto avere una diffusione nazionale. Inoltre, in questo periodo furono organizzati i primi campionati italiani, per i quali erano stati stabiliti appositi regolamenti secondo le classi.

Per obiettività dobbiamo riconoscere che, nonostante le imposizioni, la Federazione e i circoli affiliati furono guidati anche da persone competenti e rispettate non per la carica che ricoprivano ma per la loro personalità e capacità. La conferma venne nel 1946 quando saranno eletti i dirigenti dell'Unione Società Veliche Italiane (USVI): molti di loro avevano ricoperto precedenti cariche federali.



*Foto 5-Comandante Antonio Cosulich Presidente della Federazione Italiana Vela 1942-1945.*

## Note

- 1 "SAR il Duca degli Abruzzi. Presidente della Federazione Italiana della Vela", *La Vela e il Motore*, marzo-aprile 1927, p. 47.
- 2 Lando Ferretti, "L'educazione fisica e l'istruzione premilitare", AA.VV., *Il libro d'Italia*, riportato da Felice Fabrizio in *Lo sport e il fascismo*, p. 21.
- 3 Lando Ferretti, *Il libro dello sport*, riportato da Felice Fabrizio in op.cit., p. 21.
- 4 "Lo sport in regime fascista", *Lo sport fascista*, riportato da Felice Fabrizio, in op.cit., p. 134.
- 5 "Le organizzazioni veliche d'Italia", *Motonautica - La Vela e il Motore*, aprile 1932, p. 39.
- 6 "Comitato Tecnico Centrale della FIV", *Motonautica - La Vela e il Motore*, giugno 1932, p. 50.
- 7 Nella relazione del 1935 del presidente della Federazione si legge: *"Nel maggio scorso, si è verificato un avvenimento di grande importanza, e cioè la fusione tra il R. Yacht Club Adriaco di Trieste ed il R. Yacht Club Italiano. Questa fusione non è senza significato. L'Ente triestino ricco di gloria e di storia, che è tanto più bella in quanto risale all'epoca in cui nell'Adriaco si teneva viva la fiamma dell'irredentismo, ha ammainato il suo glorioso guidone rosso-verde per inalberare quello con la croce di Savoia. Uno Statuto, da me personalmente esaminato, provvede a disciplinare la vita, l'attività, l'espressione del nuovo Ente e che la vecchia esperienza sportiva della Liguria si fonda spontaneamente ed armonicamente col baldo ardore sportivo delle terre liberate è certamente un bene. L'espansione del RYCI deve essere guardata con particolare interesse, poiché nel suo programma, il veterano dei circoli nautici italiani ha il potenziamento della vela italiana, specialmente in campo internazionale, e di ciò è garanzia sicura il suo glorioso passato, e la sua attività, in passato come in avvenire, si svolgerà sempre secondo le norme dettate dallo Statuto e dal Regolamento della Federazione. Non è da escludersi la possibilità che anche a Venezia ed a Palermo si riesca a raggiungere lo stesso risultato conseguito a Trieste, in modo che nelle singole Zone la Federazione possa fare sicuro affidamento su di un ente dal glorioso passato e da prospero presente, largamente conosciuto all'estero, e che ha sempre degnamente rappresentato la vela italiana"*.
- 8 "Scioglimento del RCIV", *Motonautica - Vela e Motore*, giugno 1942, p. 137.
- 9 "Comunicati della RFIV", *Vela e Motore*, febbraio 1943, p. 25.

## Reale Federazione Italiana della vela

### Riepilogo Incarichi

#### Presidenti

1927 - 1933 Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi.

1933 - 1942 Barone Alberto Fassini Camossi.

1942 - 1945 Capitano Antonio Nicolò Cosulich.

#### Vicepresidenti\*

Avvocato Mario Bruzzone.

Ammiraglio Umberto Bucci.

Onorevole Ernesto Burzagli.

Principe Riccardo de Sangro di Fondi.

Senatore Giuseppe della Gherardesca.

Duca Salvatore Denti Amari di Pirajno.

Barone Alberto Fassini Camossi.

Ammiraglio Pietro Lodolo.

Commendatore Goffredo Manfredi.

Marchese Paolo Pallavicino.

Onorevole Alessandro Parisi.

Principe Ludovico Veralli-Spada Potenziani.

Conte Giuseppe Volpi di Misurata.

#### Segretari\*

Ingegnere Paolo Cantani.

Don Mario Caracciolo di Melito.

Cavaliere Pasquale De Conciliis.

Dottor Paolo Gamberini.

Contrammiraglio Roberto Soldati.

Marchese Franco Spinola.

#### Presidenti del Comitato Tecnico Centrale\*

Ingegnere Gianguido Bordoli.

Cavaliere Pasquale De Conciliis.

Senatore Giuseppe della Gherardesca.

Marchese Paolo Pallavicino.

\* In ordine alfabetico

## RITAGLI DI STORIA

*Con questo secondo articolo la collaborazione di Franco Puddu con il Notiziario si rafforza e ci dimostra quanto interessanti e documentati sono le sue ricerche e gli argomenti storici che propone nei suoi scritti, sempre corredati da immagini particolarmente significative da brillante fotografo qual'è. Una bella penna, insomma, che siamo ben felici di ospitare.*



## MUSICA A BORDO!

**FRANCO MARIA PUDDU**

**Come passavano il rarissimo tempo libero gli equipaggi delle navi del periodo velico? E' vero che svaghi, divertimenti e privacy non esistevano, tuttavia qualcosa veniva incontro alle necessità di vita della gente di bordo, sia come passatempo che come veicolo di socializzazione: la musica**

Potrà sembrare strano, ma nonostante i tanti momenti duri che quasi rappresentavano la norma della vita degli uomini di mare nell'era della vela, ne esistevano anche di allegri, spensierati e, nei limiti del possibile, di festa. Parliamo dei tempi a noi relativamente vicini, quando la mariniera a vela aveva oramai soppiantato quella remiera e l'incendere dei vascelli relegava fra i ricordi di un passato, non sempre piacevole, i tempi (gloriosi ma non per gli equipaggi) delle galere.

A bordo delle navi a vela, quando la furia degli elementi non imperversava, all'orizzonte non si profilava l'arrivo di una minaccia o di un combattimento e non si prospettavano altre esigenze poco allegre, non mancavano del tutto gli spazi di tempo libero e, in queste occasioni, era facile, per gli uomini, socializzare fra loro, sventando così la possibilità di verificarsi di situazioni spiacevoli generate dalla noia.

Non esiste, infatti, cosa peggiore per le piccole comunità di uomini costretti a vivere nello spazio ristretto di uno scafo, senza la possibilità di un minimo di vita privata o di svolgere attività che non fossero strettamente legate alla navigazione, che non cedere allo straziante logorio causato dalla noia e dall'inerzia.

I comandanti delle navi ben sapevano che un equipaggio che si annoia rischia di cadere in situazioni pericolose; per questo a terra, in qualunque esercito, quando i fantaccini battevano la fiacca, alle brutte veniva comandato loro di scavare trincee, per poi riempirle e scavarne altre in un altro posto, qualsiasi cosa, comunque, pur di mantenerli in attività e impedire loro di oziare e fantasticare. Ma in mare, non si possono scavare fosse, trincee o latrine.



**1 - In questa stampa di fine '800, come si vede dalle divise e dal nastro sul berretto che indica l'appartenenza all'equipaggio della nave da battaglia HMS Repulse, il marinaio danza, sulle note di un violino, probabilmente un passo di una hornpipe.**

## Ballare per restare sani

Un grande navigatore inglese, il capitano James Cook (1728-1779) aveva una propria opinione in merito: era fermamente convinto che la danza fosse un ottimo metodo per mantenere i suoi uomini in buona salute. Naturalmente, le danze di allora non avevano niente a che vedere con i balli moderni: erano in genere basate sui motivi tradizionali delle terre e dei paesi che quegli uomini avevano lasciato alle loro spalle, spesso molto lontani anche dai porti dai quali le navi erano partite.

Abbiamo un bellissimo esempio di una di queste nella ricostruzione cinematografica di una splendida pellicola del 1962, “HSM Defiant” (nella versione italiana “Ponte di comando”) con un superbo Alec Guinness e uno scenicamente odioso Dirk Bogarde, dove un piccolo gruppo di marinai, sul ponte della nave, esegue un ballo cadenzato al trillo di un piffero, una specie di piccola danza armata, cosa non rara nel folklore marinaro, sotto gli occhi di un equipaggio compiaciuto che si diverte ad ammirare le precise e centimetriche evoluzioni (il ponte di una nave non offriva certo molti spazi), dei danzatori.

Al di là della finzione cinematografica, a bordo della sua nave, quando il mare era calmo e non c’era molto da fare, il comandante Cook (che nella realtà non aveva un carattere particolarmente accomodante e socievole, tanto è vero che morì ucciso e poi divorato in un banchetto rituale, da una tribù di indigeni delle Hawaii, durante uno scontro armato causato dal suo comportamento arrogante) faceva venire un marinaio che sapeva suonare il violino con il suo strumento in coperta (in genere negli equipaggi era facile trovare un suonatore, il violino, allora, non era uno strumento solo per virtuosi, ma anche popolare) e invitava gli uomini a ballare una danza tipica dei pescatori irlandesi risalente, sembra, al XIV secolo.



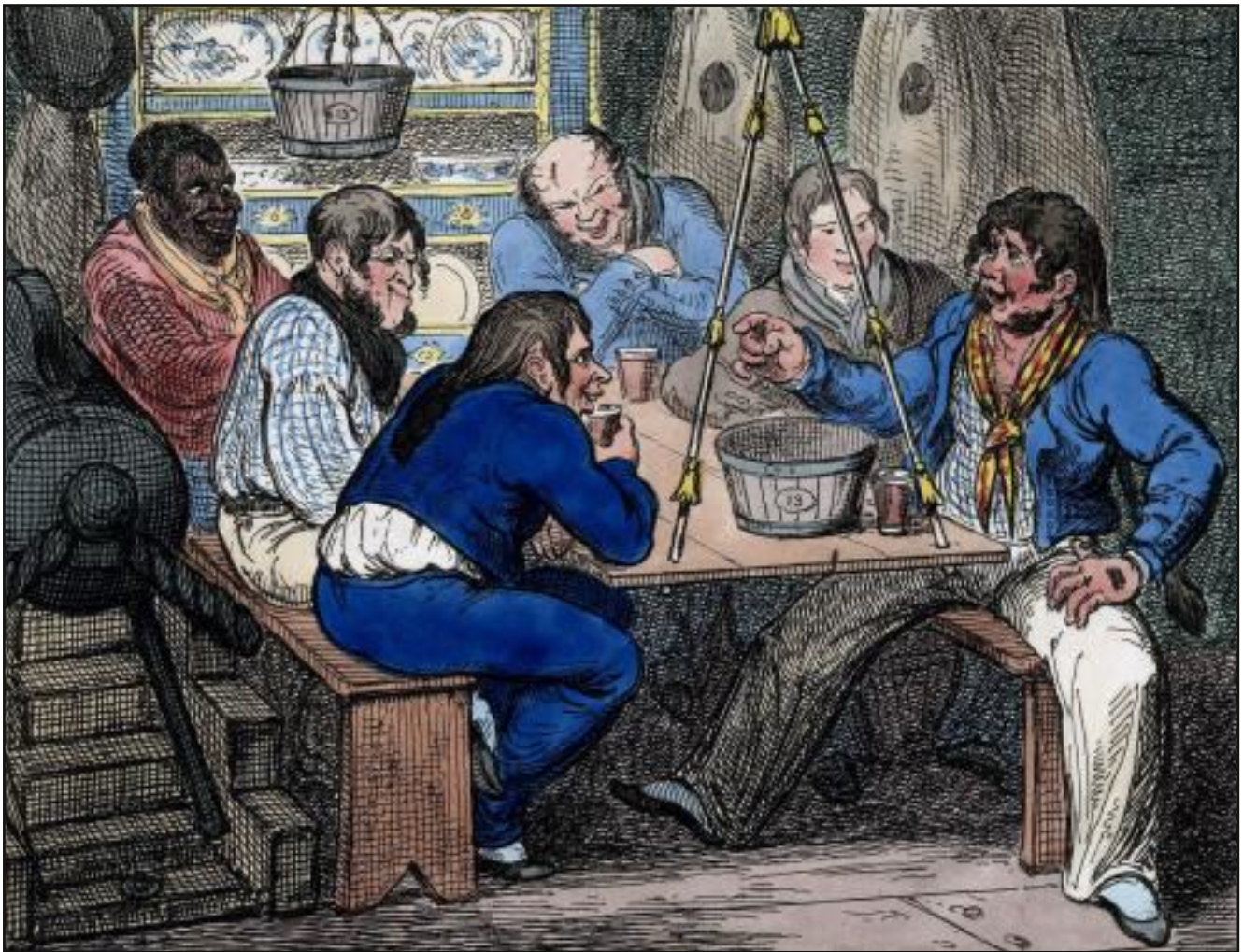
*2 - In questa stampa della metà dell'800, un marine che suona un flauto traverso (detto comunemente piffero) siede sulla testa del salpa ancora ritmando, con la musica del suo strumento, lo sforzo degli uomini.*



Questa danza, detta *hornpipe*, piaceva ai marinai, e lui era convinto addirittura che proprio grazie a questa attività un poco ludica un poco sociale, sulle sue navi difficilmente si sviluppavano malattie.

Ora, magari il buon Cook esagerava un poco in questo, ma è indubbio che cantare in coro o danzare balli di gruppo siano attività che portando gli individui a socializzare fra di loro, evitando il crearsi di malcontenti, antipatie, fazioni o gruppi antagonisti fra loro, cose che sfociano sempre prima o poi in attriti e violenze, e di questi il buon comandante non aveva certo bisogno, perché ben sapeva che minavano la disciplina degli equipaggi.

Bisogna sapere, poi, che far danzare la *hornpipe* ai marinai prese talmente piede che il ballo divenne definitivamente “marinaro”, ed entrò a far parte delle tradizioni e degli addestramenti degli equipaggi della *Royal Navy* fino agli inizi del secolo scorso, come possiamo vedere da numerose testimonianze fotografiche.



**3 - Marinai parlano fra loro in un momento di riposo nel ponte di batteria, stampa dell'illustratore satirico inglese George Cruikshank del 1822.**

A bordo delle navi inglesi, ma anche su quelle degli altri Paesi marinari, in genere era imbarcato un gruppo di fanti di Marina, e fra questi vi erano sempre uno o due tamburi e almeno un piffero, mentre negli equipaggi si trovava sempre un violinista o un suonatore di *accordeonette*, concertina o *schifferklaviere* (piano del marinaio, un tipo di acordeon), strumenti a mantice come la fisarmonica, e tutti questi strumenti erano ottimi mezzi per divertirsi a buon mercato con un po' di musica.

I balli dei marinai avevano spesso origine dai gesti quotidiani di bordo; ad esempio la *hornpipe*, dal ritmo marcato e saltellante, comprendeva una serie di movimenti ritmati che mimavano gli atteggiamenti e le attività quotidiane di bordo come scrutare il mare con la mano destra sulla fronte e poi con la sinistra, battere la mano sui pantaloni, levare l'ancora o arrampicarsi sulle manovre.

Ne esistevano due varianti che contrariamente ad altre danze eseguite spesso a piedi nudi, richiedevano di calzare scarpe dalla suola dura per enfatizzare il tempo (un po' come le scarpe chiamate *claquettes* che si

usavano per ballare il tip-tap all'inizio dello scorso secolo).

Un'altra danza di quei tempi era il *marin-congo* (pronuncia maren congò), caratteristica della Guascogna e di altre regioni della Francia, specialmente della Bretagna, nata, sembra, fra i marinai che navigavano i fiumi bretoni, anche se alcune forme di *marin congo* mostrano segni di influenza derivati dalle *country dances* (danze di contadini o contraddanze) inglesi.

Alle volte, poi, gli usi di bordo giungevano ad influenzare le popolazioni indigene di terre lontane, dando vita a nuovi balli. Come nel caso dell'*hivinai*, tipica di Tahiti, allora detta Otaheite, isola della Polinesia adorata dai marinai inglesi per la sua bellezza, il suo clima e la procacità e i liberi costumi delle sue donne.

Il nome della danza derivava dalla storpiatura indigena del grido "*heave now!*" (l'equivalente del nostro "oh issa!"); non bisogna dimenticare che in queste terre lontane dall'Europa, in quella sorta di lingua franca parlata di locali (dai quali la imparavano i marinai), le parole inventate erano la norma. Nella Polinesia, ad esempio, gli uomini bianchi erano chiamati "*peritani*" (dalla parola inglese "*britons*", britannici), mentre in Africa e nei Paesi che si affacciavano sul Mediterraneo, dove era predominante l'influenza francese, gli europei erano tutti, genericamente, "*frenghi*".

Tornando alla *hivinai*, il ballo mimava i gesti dei marinai quando facevano forza su un cavo per alare un carico. La cosa colpì tanto la mente dei polinesiani che vollero crearne uno per loro, a terra, con i danzatori che formavano un doppio cerchio intorno a un gruppo di percussioni e a un cantante solista.

La danza era così realistica che richiedeva un grande numero di partecipanti, quasi quanto quello degli equipaggi dei grandi vascelli, e per questo cadde poi gradatamente in disuso, per l'impossibilità di avere sempre un "corpo di ballo" sufficientemente grande; oggi è poco praticata.

### **Canta che ti passa**

Non bisogna poi dimenticare che fra i marinai (principalmente tra quelli anglosassoni e francesi) erano in voga anche delle forme di canto loro peculiari, i *sea shanty* o *shanties*, probabilmente dal francese "*chanter*", ossia cantare, canti di lavoro intonati mentre l'equipaggio effettuava le manovre di bordo. Per questi *shanties*, però, ci riferiamo alle marinerie inglesi e francesi perché in altri Paesi le usanze erano diverse.

In quelle che appartenevano ai regni, ducati o altro che un giorno avrebbero costituito l'Italia, ad esempio, i canti erano meno sociali e più a sfondo scaramantico o religioso, quasi sotto forma di invocazioni laiche o mistiche.

Nelle marinerie citate in precedenza, invece, quando a bordo tutto veniva ancora eseguito a forza di braccia, questi canti avevano lo scopo di sincronizzare i movimenti dei marinai durante i loro compiti pesanti e ripetitivi, alleviandone la noia da un lato, e alleggerendo anche la fatica del lavoro.

Ne abbiamo uno splendido esempio, sempre cinematografico, nell'esecuzione di *Heave away, my Johnny!* (Forza tira, mio Johnny!) dal film "Moby Dick" del 1956 di John Houston, con un allucinato Gregory Peck nei panni del capitano Achab, il comandante della baleniera *Pequod*, durante una scena nella quale i marinai fanno forza salpando l'ancora e alando i pennoni della nave, alla partenza da Nantucket per la sua fatale ultima crociera di caccia.

Oltre a quelle "di lavoro", poi, esistevano altre canzoni frutto della tradizione popolare e della creatività di marinai, gente semplice e spesso ignorante, che partivano da un porto per fare il giro del mondo incontrando altri marinai e altri popoli con i quali spesso si intendevano parlando una forma di inglese semplificato e decisamente "marinaresco".

Così da equipaggio a equipaggio, da nave a nave, da rotta a rotta, le parole si trasformavano, cambiando spesso anche il motivo melodico a seconda di dove venivano cantate, ma in fondo la cosa non era importante: bastava che il ritmo del suono potesse aiutare lo sforzo delle braccia dei marinai.

Di queste canzoni ne esistevano diversi tipi a seconda dei lavori da fare: se rapidi, oppure molto pesanti o molto lunghi. Ogni attività aveva i suoi *shanties* di riferimento.

Alle volte avveniva anche, come ci raccontano le stampe dell'epoca, che un violinista o un suonatore di piffero si mettesse sopra il grande verricello che veniva impiegato per salpare l'ancora, e appoggiasse, con il suono del suo strumento, l'azione degli uomini.

Le canzoni non erano solo di lavoro, spesso erano motivi che parlavano della vita del marinaio come, e anche questo validissimo esempio ci viene dal grande schermo, nel film del 2003 “Master and commander” di Peter Weir con Russell Crowe, nel quale un gruppo di ufficiali canta, nel quadrato di bordo, *Don't forget yer (inglese antiquato, sta per your) old shipmate*, ossia “Non dimenticare il tuo vecchio compagno di bordo”.

Anche se in questo caso, per onestà, bisogna dire che la canzone era precedente di alcuni anni alla vicenda narrata nel film, dal momento che era nata prima delle guerre napoleoniche, e nel film non è stato forse molto corretto farla cantare da ufficiali, dal momento che le sue parole sono riferite specificamente a due marinai cannonieri, uno spugnatore e uno caricatore allo stesso pezzo di artiglieria, ed è quindi improbabile che potesse essere intonata da chi aveva un altro rango, altre responsabilità e altre professionalità.

Come è noto, però, quando si canta o si balla in compagnia non si fa caso a queste cose, e, per dirla con i versi di Giuseppe Giusti nella celebre poesia Sant’Ambrogio, “*le ubbie si buttan là*”; ma oltre al canto e alla danza, a bordo non faceva certo male anche la presenza di un “*quid*” che potesse aumentare la coesione del gruppo, in altre parole qualcosa da bere, specie se si parla di marinai.

Come è noto, su una nave, specialmente se da guerra, la cosa era difficile, perché non era previsto, ed era impossibile, avere bevande alcoliche per l’equipaggio: il vino era troppo costoso e poi non avrebbe avuto lunga durata, la birra si sarebbe avariata in breve tempo, e di superalcolici non era il caso di parlare data la loro “pericolosità” in mano a chi ne avrebbe sicuramente fatto un uso smodato.

E’ vero che a bordo, poco discosta dalla Santabarbara, esisteva un anonimo locale costantemente tenuto d’occhio dalla presenza dei marines di bordo: era la preziosa cala addetta allo stivaggio degli alcolici, vino per i signori ufficiali, rum da usare parsimoniosamente per l’equipaggio, ma anche un buon quantitativo di quest’ultimo da impiegare come disinfettante o “anestetico” da parte del medico di bordo, quando ce ne era uno presente, in occasione di combattimenti o operazioni su marinai che potevano necessitarne.

Ma le bevande alcoliche, tutto sommato, non avevano niente a che vedere con il regime alimentare dell’equipaggio che, pure, doveva mettere sete, composto come era di alimenti salati, affumicati o insaccati. A questo punto, però, il diavolo doveva mettere la sua coda nella situazione risolvendola nella seguente maniera.

### **“Huzzah for Old Grog”\***

#### **\*Huzzah = Hurrah nella marina velica britannica**

L’Inghilterra, dopo essersi annessa la Giamaica nel 1670, si era trovata ad avere la possibilità di produrre e disporre un ottimo rum e a prezzo bassissimo, essendo le Antille i primi produttori del mondo di zucchero di canna; a causa di questa possibilità, a partire dal 1740 circa ogni marinaio di Sua Maestà doveva ricevere, due volte al giorno, un quarto di litro abbondante di questo liquore diluito con due parti di acqua, una bevanda detta *grog*, dal soprannome dell’ammiraglio Edward Vernon, che l’aveva ideata e che, portando sempre un mantello di un pesante tessuto detto *grogram*, era soprannominato “*old grog*”.

Questa bevanda, era abbastanza gradevole, dissetante, giustamente alcolica e l’unione dell’acqua con il rum rendeva la prima accettabile anche se aveva un gusto e un aspetto poco invitanti a causa della sua permanenza nei barili di conservazione, risolvendo così questo annoso problema.

Nel tempo, poi, al *grog* verrà addizionato dello zucchero per renderlo più gustoso e il succo di lime o di limone (a seconda dell’area nella quale operava l’unità, se in Oriente o nel Mediterraneo) per fornire al marinaio, anche se inconsapevolmente in quanto non si conosceva ancora l’esistenza delle vitamine, una bevanda che si era intuito essere in grado di eliminare il rischio di contrarre il mortale *scorbuto*, che falcidiava i marinai.

La dose prevista era stata ben studiata, in quanto era poco più di mezzo litro a pasto, un quantitativo detto “*tot*”, più che sufficiente per dissetare un uomo e non troppo alcolico grazie all’acqua. Due volte al giorno (a pranzo e a cena), sul ponte di ogni unità della *Royal Navy* veniva battuto il segnale “*Up Spirits*”, come a dire “fuori per prendere gli alcoolici” e i marinai accorrevano per ricevere il proprio tot da un barilotto di quercia detto Rum Tub sul quale, a lettere di ottone, era scritto *The King* (o *The Queen*, a seconda del regnante) *God Bless Him* (o *Her*), ossia “il Re (o la Regina) che Iddio lo (o la) benedica”.



4- "Up spirits" e i membri dell'equipaggio di una nave da battaglia britannica degli inizi del '900, si mettono prontamente in fila per ricevere ciascuno il proprio tot di grog, prelevato dal Rum Tub in primo piano nell'immagine.

Ma tutto ha un termine e, nella convinzione di far bene, il Governo di Sua Maestà pose fine alla storica e apprezzata usanza, e tristemente il luttuoso 31 luglio 1970, dopo secoli di onorato servizio, *Up Spirits* venne battuto per l'ultima volta, e la tradizione del *grog* terminò: *sic transit gloria mundi*.

Tornando alla nostra storia, anche se i pasti di bordo facevano venire sete, pure era spesso fatto a qualcuno di "tesaurizzare", senza dare nell'occhio, il suo *grog* del pranzo, per consumarlo poi assieme a quello della cena, un litro abbondante sufficiente per una buona bevuta.

Nel ponte di batteria, dove a fianco dei cannoni erano le tavole volanti dove si mangiava il giorno e, al soffitto, erano appese le brande dove si dormiva la notte, la sera, era così possibile trovare gruppi di marinai che cantavano assieme bevendo il prezioso *grog* messo da parte, cosa proibita ma sulla quale, se nessuno creava problemi, l'ufficiale di guardia chiudeva volentieri un occhio.

Così, da un ballo per ammazzare la noia, a un canto per stemperare la fatica del lavoro, a una bevuta tra *shipmates* (e possiamo essere ben certi che le stesse cose si verificavano su qualsiasi nave di qualsiasi bandiera, ovunque spiegasse le vele) continuò a trascorrere la vita dei marinai, andando avanti per secoli, fino a che l'acciaio vinse il legno, il carbone vinse il vento, e la marineria velica, pur con le sue durezze e le sue

ingiustizie fu relegata in quell'angolo 117.



5 - Uno degli ultimi gloriosi sprazzi delle tradizioni della marineria velica britannica: i cadetti imbarcati sulla nave da battaglia HMS Warspite (che verrà soprannominata "The Old Lady") si allenano sul ponte della corazzata per eseguire i passi della "hornpipe", nel 1928.

## TRADIZIONI MARINARE

*Tra il 2014 e il 2020, l'amico Peppe Peluso, il "narrator gentile" della sua amata Pozzuoli, ha scritto per il Notiziario 43 articoli, interessantissime storie di uomini, imprese e avvenimenti frutto di studi e ricerche accurate ed accompagnate da una ricca e rara documentazione. I lettori più attenti e raffinati spesso ci hanno chiesto di lui. Noi non abbiamo mai perso i contratti e sapevamo che sarebbe tornato ed eccolo puntualmente nuovamente con noi che lo accogliamo con l'affetto immutato. Bentornato Peppe!*



## GARA DI BARCHE NEL GOLFO DI POZZUOLI GIUSEPPE PELUSO

Il 18 agosto del 1957, nel meraviglioso arco del Golfo di Pozzuoli, si svolge la caratteristica gara tra barche cui partecipano i quattro più noti equipaggi marinari della cittadina flegrea [1].



La regata è organizzata dal Dopolavoro Comunale di Pozzuoli, nell'ambito dei più vasti e tradizionali festeggiamenti di metà agosto, con la collaborazione della locale Azienda di Cura Soggiorno e Turismo e con il patrocinio dell'Amministrazione Comunale.

Non si tratta di barche qualsiasi, come riportano i titoli dei quotidiani, ma dei caratteristici gozzi puteolani che per l'occasione sono riccamente addobbati.

Partecipano alla gara decorati come il giorno del varo quando furono benedetti nel "Valjone"; gli ornamenti sono gli stessi di quando, con a bordo amici e parenti, partecipano alla processione della "Assunta a mmare" o quando, carichi di angurie, assistono all'annuale "Palo di Sapone".

La partenza avviene dalla zona prospiciente il Castello di Baia; precisamente da una grande boa dipinta di rosso, già segnalata nei portolani di fine ottocento, che funge da "segnale di secca". In precedenza questa boa è servita anche da "segnale di allineamento" per le unità della Regia Marina che poco distante, nella naturale "rosa dei venti" costituita dalla rada flegrea, procedevano alla "verifica delle bussole" di bordo. Il percorso, una volta partiti, prevede di lasciare a babordo la "Meda della Fumosa", più nota come Torre di Pulcinella", ed a tribordo il gruppo di "boe verifica bussole".



Poi, per evitare le correnti che entrano nel golfo e mantenendosi a debita distanza da Punta Caruso e da Punta della Bambinella, ci si dirige verso il lungo pontile che fu dell'Armstrong [2].

Superata la zona industriale si costeggia la grande fornace della “Calcara” e il ristorante “La Sirena” per oltrepassare, subito dopo, il traguardo posto nel palcoscenico specchio d’acqua disteso tra la vasta coltivazione di mitili, a dritta, ed il lungomare di via Roma, a manca.

Alla regata prendono parte quattro equipaggi già distintosi in precedenti qualificazioni:

- 1 - Pasquale Bianco, Gabriele Falanga, Gennaro Falanga, Antonio Avallone;
- 2 - Adolfo Conte, Nicola Buono, Vincenzo Mirabile, Giuseppe Maiorano;
- 3 - Giuseppe Chiocca, Carlo Chiocca, Alessandro Chiocca, Luigi Chiocca;
- 4 - Gennaro Chiocca, Raffaele Tribuno, Antonio Tribuno, Giuseppe Tribuno;

Il gozzo puteolano, con prua a violone incurvata dolcemente, in media è lungo otto metri ed è più largo della feluca: nella sua semplicità riunisce secoli di esperienza costruttiva e di navigazione.

Per la condotta a remi necessita che il suo equipaggio sia navigato e sincronizzato. E’ questo il motivo per cui alcuni equipaggi sono Clan, formati tutti da fratelli o comunque membri della stessa famiglia, abituati a lunghe campagne di pesca, di navigazione e di intese silenziose; rotte solo dallo scroscio delle onde.

Prima dell’avvento del motore le barche, con cinque persone di equipaggio si muovevano a vela o a remi; questi, lunghi 24 palmi napoletani (oltre sei metri), solitamente erano quattro e un quinto poteva essere calato a prua, in aiuto ai rematori più deboli per riequilibrare l’assetto e l’andatura. Quando non usati venivano appoggiati su forchette di legno, ricavate dall’incrocio di due rami di ginepro; ma si rendevano utili anche per altri scopi: sostenere vele per ripararsi dal sole o tele cerate per proteggersi dalla pioggia; sostenere le reti stese ad asciugare; realizzare leggeri galleggianti o zattere provvisorie; ecc. I gozzi che partecipano alla regata necessitano di un equipaggio composto da quattro marinai ricchi di esperienza ed abili a impiegare i loro quattro remi, sistemati due sulla fiancata di destra e due su quella di sinistra.

I nostri pescatori li maneggiano assumendo la classica posizione puteolana; li usano stando in piedi col viso rivolto nel senso della direzione di marcia che non è la prua, come si potrebbe comunemente pensare, ma la poppa [3].



In piedi, con le spalle alla prua remano mandando avanti la poppa in navigazione normale; solo per calare le reti la barca procede con la prua avanti. Questa tecnica di voga, e la proporzione remi-barca, produce una velocità notevole e consente ai pescatori di non stancarsi troppo nelle lunghe ore ai remi.

Tornando alla gara leggiamo che gli equipaggi danno vita ad una gara avvincente, sino all'arrivo a Pozzuoli e le imbarcazioni sono precedute, affiancate e seguite da numerosi battelli su cui prendono posto giudici di gara, organizzatori, forze dell'ordine e tifosi [4].



Per gran parte di questa regata un particolare entusiasmo è suscitato dall'avvincente concorso tra gli equipaggi dei due gozzi guidati, rispettivamente, da Pasquale Bianco e da Adolfo Conte.



L'articolo riportato dal quotidiano "Il Mattino" riferisce che all'equipaggio vincitore, guidato dal signor Pasquale Bianco, è consegnata la coppa offerta da "IL MATTINO", nonché altri premi [5].

All'equipaggio secondo arrivato, guidato dal signor Adolfo Conte, è consegnata una targa premio.

L'articolo riportato dal giornale "Roma" riferisce che all'equipaggio primo arrivato è consegnata la coppa offerta dal giornale "ROMA", nonché un premio in danaro [6].

All'equipaggio arrivato secondo è ugualmente offerta un'altra coppa e un premio in danaro.

La proclamazione ufficiale ha luogo sulla banchina del "Rosso" alla presenza della giuria composta dal presidente avv. Mario Manduca, signor Vincenzo Palladino, Domenico Panaro, Vittorio Gaito, signorina Milena Rinaldi, Emma Rinaldi, e dal presidente del "Gruppo Motociclistico di Pozzuoli" Giovanni D'Oriano, nonché dal Maresciallo Felago della Capitaneria di

Porto, dal Maresciallo Sansone della Pubblica Sicurezza.

Infine presenza alla manifestazione il dott. Prof. Angelo Gentile, presidente dell'Azienda Cura Soggiorno e Turismo.

La manifestazione è perfettamente curata in tutti i particolari dal perito edile signor Oreste Rinaldi, delegato e direttore dell'ENAL (Ente Nazionale Assistenza Lavoratori che nel dopoguerra ha sostituito l'Opera Nazionale Dopolavoro del periodo fascista).

Oltre che dai rinomati ed affollati lidi di Lucrino ed Arco Felice, una grande folla festosa assiste anche dalle banchine e dal lungomare puteolano.

Tutti sono particolarmente entusiasti per questa singolare competizione marinara che ancora una volta rinnova le antiche tradizioni del golfo di Pozzuoli [7].



#### **REFERENZE**

Il Mattino - Articolo del 22 agosto 1957

Roma - (FS) Articolo del 19 agosto 1957

Milena Rinaldi Grandet - Ricordi di Famiglia

Giovanna Sotgiu - Il Mondo della Pesca - Co.Ri.S.Ma.





## LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

*Mentre prepariamo questo numero di giugno mancano poche ore alla partenza della 67esima edizione 2022 della storica Regata dei Tre Golfi. Con la nostra macchina del tempo, ossia la Biblioteca del nostro Centro Studi per le notizie e l'Archivio Carbone per le foto, andiamo indietro negli anni e possiamo ricostruire e documentare la terza edizione della Tre Golfi del 1956. Può sembrare magia, invece non è altro che amore per la storia e passione nel conservare tutto ciò che può testimoniarla.*



### 1956 - LA TERZA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

parte II e fine  
**SERGIO PEPE**

Il Comitato di Regata ha già alzato le bandiere Z del Codice Internazionale dei Segnali, indicante “meno di 10 minuti alla partenza” e anche la lettera P, indicante “meno di 5 minuti alla partenza”, che avverrà con l’ammainata di entrambe le bandiere, allo scadere dei 10 minuti dell’alzata della lettera Z.

In aiuto ai concorrenti vi sono anche i segnali a scomparsa “a pallone”: allo scadere di ogni minuto viene coperto un pallone. Le *foto n. 1 e 2* ci fanno comprendere che mancano ancora 3 minuti alla partenza, mentre la *foto n. 3* riprende la sottostante scuola nuoto della *Rari Nantes Napoli*.



Foto 1.



Foto 2.



Foto 3.

Nella *foto n. 4* in primo piano *Mait* seguita da *Raggio di Sole*.



*Foto 4.*

Nella *foto n. 5* *Rondine II* e *Mait*.



*Foto 5.*

Nella *foto n. 6* in primo piano *Raggio di Sole* e sopravento *Leticia do Sol*.



*Foto 6.*

Nella *foto n.7* *Mait*.



*Foto 7.*

Nella **foto n. 8** *Mait*, *Raggio di Sole* e *Leticia do Sol*.



**Foto 8.**

La prima barca che raggiunge il traguardo d'Ischia, alle ore 13,15'40'' dell'11 agosto è *Nina V*, prima anche in tempo compensato, che così si aggiudica la terza edizione della Coppa Sen. Andrea Matarazzo; seconda classificata *Raggio di Sole*, terza *Mait*. Nella III Classe la vittoria va a *Chiaro di Luna*, come ci ha dettagliatamente raccontato il nostro Giovanni Iannucci, sul numero 47 luglio 2016 di questa rivista. Al secondo posto si classifica *Lembo di Cielo* e non c'è terzo, in quanto i restanti tre III Classe *Leticia do Sol*, *Cilli do Ciel*, *Francesco IV*, non hanno completato il percorso.

Aniello Di Martino ci ha anche informato che le barche che hanno partecipato alla regata c'era lo yawl I Classe *Maris Stella IV*, battente il guidone dello Yacht Club Adriaco e di proprietà dell'On. Fausto Pecorari. *Maris Stella IV*, il proprietario/timoniere e lo straordinario equipaggio (**foto n.9**) meritano un articolo (anzi, più di uno!) che sarà pubblicato in un prossimo numero di questa rivista.



**Foto 9.**

## STORIA DEL CANOTTAGGIO

*Questa puntata ci ricorda che da sempre gli allievi sono stati una parte essenziale nello sport del Canottaggio. Chi non ricorda le "leve di canottaggio" che i circoli cittadini organizzavano ogni anno nelle scuole sollecitando i ragazzi ad avvicinarsi allo sport del remo? Non sappiamo se il metodo è ancora valido oggi, ma quei belli striscioni che attraversavano le strade cittadine non si vedono più. Misurare i tempi che cambiano con il metro della propria gioventù è sempre sbagliato.*



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

**SERGIO PEPE**

*(Parte undicesima 1° giugno /31 luglio 1966)*

Il 19 giugno si svolgono a Orbetello i Campionati Italiani Allievi, con la vittoria di ben 4 barche partenopee nelle 7 specialità:

- singolo Gaetano Di Domenico (Y.C.C. Savoia)
- doppio ancora Gaetano Di Domenico con Fabrizio Pinardi (Y.C.C. Savoia)
- quattro con Claudio Padoan, Mario Giangrasso, Francesco Chianese, Eduardo Gravina, tim. Giovanni Maniscalco (C.C. Napoli)
- otto composto da Claudio Padoan, Mario Giangrasso, Sergio Carrese, Francesco Chianese, Alberto Minichini, Armando Di Maso, Edoardo Gravina, Raffaele Mazzuocolo, tim. Giovanni Maniscalco (C.C. Napoli)

Altri due titoli vanno alla Canottieri Falck (due senza Alberto Briz, Abramo Albini e quattro senza Alberto Briz, Abramo Albini, G. Battista Buratti, Luigi Bargellini).

Il settimo titolo va al 2 con del C.S. Moltrasino (Giuliano Taroni, Franco Argenti, tim. Adriano Manassi).

Qui di seguito la foto dello skiffista Nino Di Domenico con il Vice Presidente Sportivo del Circolo Savoia Gen. Mario Marino, al termine della antecedente vittoria alla Regata Interzona al Lago di Patria (v. precedente numero).

Questa parte si conclude con l'articolo, pubblicato su Il Canottaggio, a firma di Raffaele Bastoni con i risultati dei Campionati Allievi.

Per gli Allievi meritevoli il successivo appuntamento sarà a Bruges, per il Pentagonale giovanile FISA: alla prossima puntata.



# CANOTTAGGIO

Nuove forze tornano ad affacciarsi alla ribalta del nostro sport. La politica ...espansionistica che la Federazione sta perseguendo, con il mettere a disposizione dei Circoli che acquistano imbarcazioni, contributi in misura ed in quantità mai sognata fino ad oggi, sembra dare i suoi buoni frutti anche sul piano qualitativo. E questo nonostante la crisi di uomini e di ideali che abbiano denunziato qualche tempo fa. Molto è ancora il da farsi, specie negli ambienti studenteschi, che più non danno il gettito di atleti che usavano dare un tempo, ma siamo sulla buona strada. Se i mezzi assisteranno i Dirigenti federali, programmi di nascita verranno attuati fino in fondo.

## AD ORBETELLO LAMPI DI LUCE DOPO IL LIBECCIO

Quest'anno ranghi alquanto ridotti al Campionato Allievi e ciò era logico e prevedibile, a causa dell'abbassamento del limite di età per la permanenza nella categoria (18 anni non compiuti al 1° gennaio). Sembrerebbe anche però, che la data di svolgimento delle gare, concomitante con la chiusura delle scuole e l'inizio degli esami, non abbia favorito l'afflusso dei concorrenti.

Ci domandiamo e ci sia consentita la digressione: perchè i rappresentanti delle Società che sanno di avere equipaggi allievi non chiedono agli stessi qual'è la data migliore per la disputa dei loro campionati e ne informano poi gli Organi federali?

Molte volte abbiamo assistito alla compilazione del Calendario remiero in sede d'Assemblea e lo scoglio più irto da superare è stato appunto, sempre, il Campionato Allievi. Da alcuni anni a questa parte si era presa l'abitudine di fissarne la data di svolgimento alla metà di giugno nella convinzione che in seguito i ragazzi avrebbero dovuto seguire le famiglie nella villeggiatura estiva.

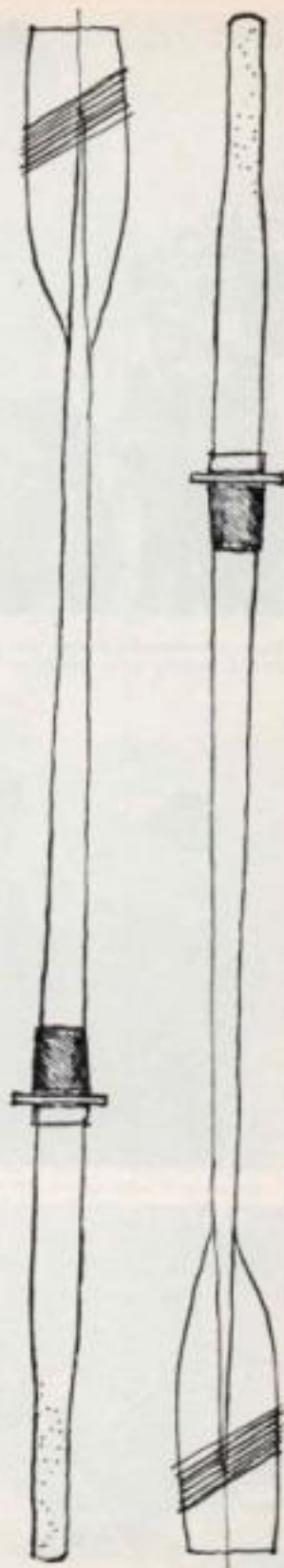
Ad Orbetello abbiamo intervistato alcuni Dirigenti dei Circoli partecipanti e concordemente, c'è stato detto essere la supposizione errata e che ad ogni modo, il periodo migliore per le gare dei giovani, a seguito di sondaggi effettuati presso gli interessati, è quello da metà agosto a metà settembre.

E tutto ciò è esatto? I Circoli che svolgono ampia attività giovanile quali, Napoli, Posillipo, Aniene, Falck, Nettuno, Saturnia, Intra, Firenze, tanto

per citare i primi che ci vengono in mente, dovrebbero inviarci fin da adesso il loro parere che noi, potremmo far presente, in sede di compilazione del Calendario per l'anno prossimo.

Ed ora torniamo al nostro argomento iniziale. Dicevamo: equipaggi pochi, ma in compenso alcuni tra essi, veramente buoni, quali il 4 con del Napoli, il 2 senza Falck, il singolista del Savoia, il 2 con del Moltrasino ed i kayakisti Zoya del Gruppo Milanese Canoa, insieme a Guadalupi, Pizzolante di Brindisi, sullo stesso piano dei quali sono da mettersi i Livornesi ed i giovani pagaiatori della Baldesio.

In questa elencazione ci siamo tenuti volutamente « stretti » perchè te-





Sopra: L'Ammiraglio Trallori che per molto tempo diresse Marisport, di passaggio ad Orbetello « en touriste », premia il «4 con» del C.C. Napoli; Sotto: Con le medaglie di campioni al collo Briz e Albini, nuovissimi prodotti della Falck ricevono i complimenti del Segretario Generale Comm. Chiaperotti



Sopra: L'atletico De Domenico dell'Y.C.C. Savoia riceve la coppa di campione in skiff dalle mani del Comm. Salvaneschi Presidente della S.C. Sampierdarenese; A lato: I «ragazzini» della Comunali di Firenze, affermatissimi nel C2.

nessuno a menzionare solo gli elementi che, a nostro modesto avviso per le qualità fisiche, — in molti addirittura eccezionali vedi Padoan, De Domenico, Zoya, — per la preparazione tecnica, e l'entusiasmo dimostrato potranno, se seguiti e curati come finora, sicuramente distinguersi anche nelle categorie superiori, in Italia e fuori.

Le gare iniziavano domenica mattina sul campo di regate sconvolto da una libecciate aggravata da trombe di aria ecc., abbattutasi improvvisamente su tutto il litorale toscano.

Costernazione di tutti, organizzatori, partecipanti, giuria, perché, dopo il K.1 maschile, nel quale il vigoroso Zoya si affermava di stretta misura sul longilineo De Curtis (altro elemento da seguire con attenzione), si constatava come fosse impossibile andare avanti.

Partivano tuttavia, dimostrando coraggio ed ottimo equilibrio, le ragazze della K.1, gara in cui la tenace Bono prevaleva sulla Previti.

La manifestazione veniva poi forzatamente sospesa e rinviata al pomeriggio.

Contro tutte le fosche previsioni dei marinai locali, al pomeriggio, dopo una calma servita a placare le acque della laguna, si metteva un buon vento contrario al senso di gara che, pur ostacolando gli equipaggi, non influiva sensibilmente sul moto ondoso.

Le regate potevano così continuare regolarmente.

Nel K.2 vittoria di stretta misura dei Brindisini su gli stilisti della Baldesio mentre nella C.2, si piazzava primo l'interessante equipaggio dei Canottieri Comunali di Firenze i quali, pur se leggerini, vogano con grande elasticità.

Seguiva il K.2 femminile che vedeva le mantovane Previti e Mondini strappare il successo sul traguardo alle valide avversarie della Intra e si arrivava quindi al « fattaccio » del K.4, gara tiratissima con i Livornesi in vantaggio di una corta punta fin dalla partenza ed il Nautico di Brindisi in lotta con il Castigandolfo per la seconda posizione; un po' arretrati Baldesio ed Intra.

Tagliavano primi il traguardo i Livornesi ma l'arbitro ne decretava la squalifica in quanto colpevoli di aver invaso la corsia della Baldesio. Poiché tra i due litiganti è sempre il terzo che gode, il titolo andava al Brindisi.

Iniziavano poi le gare di canottaggio. Netta superiorità dei giallorossi del Napoli nel « 4 con » contrastati, senza troppo successo dai milanesi di Simonato.

Nel « 2 senza » Briz ed Albini, nuovissimi prodotti di Calli, partivano co-



me razi e andavano ad aspettare al traguardo che dopo 18 secondi arrivassero i pur validi Rizzo, Von Arx del Posillipo.

Era quindi la volta del singolo nel quale si affermava l'atletico De Domenico sui pur volenterosi Catasta e Lojcono.

Seguiva il « 2 con ». Primo l'armo del Moltrasino, eccellentemente preparato da Lucini. Si tratta di due elementi molto solidi e che vogano con la più completa dedizione.

Mentre lo premiavano Taroni il numero uno, singhiozzava irrefrenabilmente facendo commuovere più di un vecchio cuore tra i Dirigenti presenti.

Nel « 4 senza » vittoria « row over » della Falck che ai due primi carrelli allinea Briz e Albini.

Galli ritiene che effettivamente i due vadano meglio in 4 senza e su tale

Sopra: il K4 del C.N. Brindisi neo campione allievi; a sinistra: Gloria Previti, speranza della canoa mantovana; a destra: il 2 con del Moltrasino alla premiazione. In primo piano il buon Taroni ...accasciato dalla gioia.

barca si prepareranno al Pentagonale di Bruges.

Doppietta di De Domenico nel due di coppia insieme a Pinardi, così come nell'otto il « 4 con » del Napoli rinforzato da 4 elementi freschi poteva affermarsi ai danni del Posillipo.

Alla manifestazione presenziava tra le altre autorità e Dirigenti il Ministro della Marina Mercantile On.le Natali il quale ha personalmente effettuato alcune premiazioni.

R. BASTONI



# ORBETELLO

## Campionati Italiani Allievi

### Canottaggio e Canoa

19 giugno 1966

#### CONSIGLIO DELLE REGATE

Presidente: Avv. Ennio Graziani

Segretario: Sig. Renato Fante

#### GIURIA

PRESIDENTE: Dott. Giuseppe Maggio.

COMPONENTI: Giudice Partenza: Dr. Enzo Bartolini.

Giudice Arrivo: Sig. Ottorino Quagliarini  
Geom. Carlo Coppetta.

Giudice Aspirante: Sig. Roberto Barsantini.

#### I RISULTATI

##### I GARA - KSI - m. 500

###### I Batteria

1. Gr. Mil. Canoa: Zoya Antonio; t. 2'49"6.
2. S.C. Intra a): Ballardini P. Giorgio; t. 2'52"6.
3. Can. Baldesio: Bellini Osvaldo; t. 2'52"7.
4. U.C. Livornesi a): Ughi Alberto (senza tempo).
5. C.C. Verbania a): Giroldini Luigi; t. 2'53"6/10.
6. C.C. Tirrenia-Todaro: Petracchi Gilberto (senza tempo).
7. C.C. Castelgandolfo a): Andreuzzi Romeo; (senza tempo).

###### II Batteria

1. C.N. Brindisi: Argentieri Damiano; t. 2'29"6.
2. S.C. Arno a): Bagnolesi Riccardo; t. 2'34"6.
3. C.C. Saturnia: Stiasny Franco; t. 2'25"1.
4. U.C. Livornesi b): Biondi Fabio; (senza tempo).
5. C.C. Verbania b): Tosatti Fabrizio; (senza tempo).
6. S.C. Intra f): Sarasini Silver; (senza tempo).
7. S.C. Intra c): Cerri Livio; (senza tempo).

###### III Batteria

1. C.N. Posillipo: De Curtis Ugo; t. 2'23"4.
2. S.C. Intra b): Bianchini Sergio; t. 2'25"4.
3. S.C. Arno b): Bianchi Paolo; t. 2'27"4.
4. U.C. Livornesi c): Pierini Paolo; (senza tempo).
5. S.C. Orbetello: Avagliano Mario; (senza tempo).
6. C.C. Castelgandolfo b): Guerrucci Sandro; (senza tempo).
7. S.C. Intra d): Chiovini P. Giorgio; (senza tempo).

###### Finale

1. Gr. Mil. Canoa: Zoya Antonio; t. 2'25"5.
2. C.N. Posillipo: De Curtis Ugo; t. 2'26"3.
3. S.C. Intra b): Bianchini Sergio; t. 2'27"2.
4. S.C. Intra a): Ballardini P. Giorgio; t. 2'27"8.
5. S.C. Arno b): Bianchi Paolo; t. 2'31"7.
6. C.C. Saturnia: Stiasny Franco; t. 2'38"3.
7. C.N. Brindisi c): Argentieri Damiano; t. 2'41"2.
8. S.C. Arno a): Bagnolesi Riccardo; t. 3'.

Ritirati: S.C. Intra c), Can. Baldesio, S.C. Mincio, S.C. Milano, S.C. Firenze, C.N. Brindisi a-b).

Eliminati: C.C. Verbania a), C.C. Tirrenia-Todaro, C. Castelgandolfo a), U.C. Livornesi a), S.C. Intra e), U.C. Livornesi b), C.C. Verbania b), S.C. Intra f-d), U.C. Livornesi c), C.C. Castelgandolfo b), S.C. Intra d), S.C. Orbetello.

##### II GARA - KSI Femminile - m. 500

1. S.C. Intra a): Bono Renata; t. 3'.
2. S.C. Mincio: Previti Gloria; t. 3'06"6.
3. Pol. Verbano Libertas: Rudatis Paola; t. 3'21"7.
4. S.C. Intra b): Vallati Silvia; t. 3'28"2.

Ritirati: S.C. Firenze, S.C. Intra a-b).

##### II GARA - K2 Maschile - m. 500

1. C.N. Brindisi: Pizzolante Pietro, Guadalupi Francesco; tempo 1'55"8.

2. Can. Baldesio: Spotti Giuseppe, Bellini Mario; t. 1'56"2.
3. C.N. Posillipo: De Curtis Ugo, Avallone Sergio; t. 1'58"7.
4. C.C. Castelgandolfo: Marcelli Valerio, Tofani G. Pietro; tempo 2'01"2.
5. U.C. Livornesi: Cultrara Rosario, Palagi Piero; t. 2'05"3.
6. C.C. Saturnia: Stiasny Franco, Mulner Carlo; t. 2'10"8.
7. C.C. Verbania: Giroldini Luigi, Sala Diego; t. 2'15"7.
8. S.C. Intra c): Cerri Livio, Sarasini Silver; t. 2'25"1.

##### IV GARA - C1 e C2 - m. 500

1. Pol. Verbano Libertas: Guglielmi G. Franco; t. 2'42"2 (C.1).
1. Can. Comunali: Bonaccini Andrea, Castagnoli Francesco; t. 2'29"8 (C.2).
2. Pol. Verbano Libertas: Binda Enrico, Baselli Angelo; tempo 2'31"7 (C.2).

##### V GARA - K2 Femminile - m. 500

1. S.C. Mincio: Mondini Norberta, Previti Gloria; t. 2'32"8.
2. S.C. Intra: Bono Renata, Vallati Silvia; t. 2'33"7.

##### VI GARA - K4 - m. 500

###### I Batteria

1. C.C. Castelgandolfo: Marcelli Valerio, Tofani G. Piero, Andreuzzi Romeo, Guerrucci Sandro; t. 1'33"8.
2. S.C. Intra: Ballardini P. Giorgio, Bono Enrico, Lanteri Sergio, Bianchini Sergio; t. 1'35"8.
3. C.N. Brindisi: Guadalupi Francesco, Pizzolante Pietro, Argentieri Damiano, Scioscioli Salvatore; t. 1'39"8.
4. Can. Comunali: Degli Innocenti Alessandro, Caldavola Claudio, Nigro Piero, Bruni Paolo; t. 2'03"2.

###### Finale

1. C.N. Brindisi: Guadalupi Francesco, Pizzolante Pietro, Argentieri Damiano, Scioscioli Salvatore; t. 1'44"7.
2. C.C. Castelgandolfo: Marcelli Valerio, Tofani G. Piero, Andreuzzi Romeo, Guerrucci Sandro; t. 1'45"6.
3. Can. Baldesio: Bellini Osvaldo, Spotti Giuseppe, Bellini Mario, Chiapparini G. Luigi; t. 1'46"4.
4. S.C. Intra: Ballardini P. Giorgio, Bono Enrico, Lanteri Sergio, Bianchini Sergio; t. 1'47"7.

Messa fuori gara: U.C. Livornesi.

Eliminati Can. Comunali.

##### VII GARA - 4 di punta con tim. - m. 1500

1. C.C. Napoli: Padoan Claudio, Giangrasso Mario, Chianese Francesco, Gravina Edoardo, tim. Maniscalco Giovanni; t. 5'33"8.
2. S.C. Milano: Pranzo Giuseppe, Franciosi Antonio, Bonetta Attilio, Gentile Angelo, tim. Girola Raffaele; t. 5'49"6.
3. S.C. Lecco: Riva Gerolamo, Lenzi Franco, Rusconi G. Luigi, Rasca Tino, tim. Cappelletti Adelfo; t. 5'46"8.
4. C.R.V. Italia: Catalano Paolo, Scudieri Angelo, Tumolo Aldo, Gioia Ciro, tim. Pellegrino Edoardo; t. 5'50"8.
5. U.C. Livornesi: Rossetti Franco, Suardi Massimo, Malquori Franco, Rossi Alighiero, tim. Macera Maurizio; t. 6'02"7.

##### VIII GARA - 2 di punta senza tim. - m. 1500

1. Can. Fakk: Briz Alberto, Albini Abramo; t. 5'58"1.
2. C.N. Posillipo: Rizzo Massimo, Von Arx Walter; t. 6'18"4.
3. C.C. Saturnia: Simoni Luigi, Lorenzi Flavio; t. 6'27"7.
4. S.C. Sampierdarenese: Lionello Sandro, Versace Giovanni; t. 7'08"4.

##### IX GARA - Singolo - m. 1500

###### I Batteria

1. Y.C.C. Savoia a): Di Domenico Gaetano; (senza tempo).
2. S.C. Sampierdarenese: Catasta Guido; (senza tempo).
3. Dop. Ferr. Roma: De Gasperis Rodolfo; (senza tempo).
4. C.C. Barion: Arienzo Pietro; (senza tempo).
5. S.C. Orbetello: Carini Franco; (senza tempo).

###### II Batteria

1. C.C. Saturnia: Zeller Mayer Edoardo; (senza tempo).
2. C.C. San Giorgio: Lojaccono Cesare; (senza tempo).

1. S.C. Nettuno: Prelazzi Claudio; (senza tempo).  
 2. C.C. Jonica: Pugliesi Orazio; (senza tempo).  
**Ritirati:** Aeronautica Gaidonia, C.S. Fiat, Y.C.C. Savoia a), Soc. Ginn. Triestina, S.C. Caprera.  
**Eliminati:** C.C. Barion, C.C. Jonica, S.C. Orbetello.

#### Finale

1. Y.C.C. Savoia: Di Domenico Gaetano; t. 6'18".  
 2. S.C. Sampierdarenesi: Catasta Guido; t. 6'24".  
 3. C.C. San Giorgio: Lojacco Cesare; t. 6'29".  
 4. C.C. Caternia: Zeller Mayer Edoardo; t. 6'40".  
 5. S.C. Nettuno: Prelazzi Claudio; t. 6'50".  
 6. Dop. Ferr. Roma: De Gasperi Rodolfo; t. 6'54".

#### X GARA - 2 di punta con tim. - m. 1.500

1. Cic. Sp. Moltrasino: Taroni Giuliano, Argenti Franco, tim. Manassi Adriano; t. 6'36".  
 2. S.C. Nettuno: Massi Giorgio, Mochlich Dario, tim. Bevilacqua Roberto; t. 6'36".  
 3. C.C. Saturnia: Simoni Luigi, Lorenzi Flavio, tim. Svava Renato; t. 6'37".  
 4. S.C. Sampierdarenesi: Tubizo Giorgio, Rossini Luigi, tim. Roncagliolo Lorenzo; t. 6'45".  
 5. S.C. Firenze: Giorgi Paolo, Tarantini Armando, tim. Neri Luciano; t. 7'01".

#### XI GARA - 4 di punta senza tim. - m. 1.500

1. Can. Falck: Briz Alberto, Albini Abramo, Baratti G. Battista, Bargellini Luigi; (dispensato dal percorso).  
**Ritirati:** C.C. Napoli.

#### XII GARA - Doppio - m. 1.500

1. Y.C.C. Savoia: Di Domenico Gaetano, Pinardi Fabrizio; tempo 5'41".  
 2. G.S. VV. F. Ravallo: Bresich Giuseppe, Vecchiet Giorgio; t. 5'44".  
 3. S.C. Berchielli: Lunardini Lello, Bertozzi Giuliano; t. 6'04".  
 4. S.C. Orbetello: Carini Franco, Bovicelli Sergio; t. 6'25".  
 5. S.C. Sampierdarenesi: Catasta Guido, Pastorino Michele; tempo 6'42".  
**Ritirati:** C.S. Fiat, Soc. Ginn. Triestina.

#### XIII GARA - Otto - m. 1.500

1. C.C. Napoli: Padoan Claudio, Giangrasso Mario, Chianese Francesco, Carrese Sergio, Menichini Alberto, Di Maso Armando, Gravina Edoardo, Mazzuocolo Raffaele, tim. Maniscalco Giovanni; t. 4'46".  
 2. C.N. Posillipo: Dinacci Corrado, Bennato Mario, D'Angelo Pasquale, Napolitano Silvano, Ciancalone Fabrizio, Krieg Giulio, Mete Paolo, Leonardi Enrico, tim. Accetto Arturo; 4'51".

## MONOPOLI

### Regate zionali

26 giugno 1966

#### CONSIGLIO DELLE REGATE

**Presidente:** Sig. Domenico Meo Erolì  
**Segretario:** Dr. Antonio Giannoccaro

#### GIURIA

**PRESIDENTE:** P.I. Franco Franchini.  
**COMPONENTI:** **Giudice Partenza:** Dr. Eugenio Fabbri.  
**Giudice Arrivo:** Dr. Antonio Giannoccaro.

#### I RISULTATI

##### I GARA - Singolo Allievi - m. 1.000

1. C.C. Barion: Arienzo Pietro; t. 4'41".  
 2. C.U.S. Bari: Partipilo Nicola; t. 5'33".

##### II GARA - K1 Senior - m. 1.000

1. C.N. Brindisi: Tasco Ernesto; t. 3'36".  
 2. C.N. Brindisi: De Santis Francesco; t. 3'57".  
**Caduti in acqua:** C.N. Brindisi, G.S. VV. F. Carrino.  
**Ritirati:** C.N. Brindisi.

##### III GARA - KSI Ragazzi - m. 500

1. Lega Navale Italiana: Fiore Angelo; t. 3'21".  
 2. Gr. Sp. VV. F. Martinelli: Carose Tommaso; t. 3'37".

##### IV GARA - KSI Allievi - m. 500

1. C.N. Brindisi: Pizzolante Salvatore; t. 2'27".  
 2. Lega Navale Italiana: De Falco Ferdinando; t. 2'29".  
 3. Lega Navale Italiana: Sciuva Angelo; t. 2'40".  
 4. Lega Navale Italiana: Bonardi Giuseppe; t. 2'45".  
 5. C.N. Brindisi: Gundalupi Adriano; t. 2'46".  
 6. Lega Navale Italiana: Dettori Cataldo; t. 2'50".  
 7. C.C. Pro-Monopoli: Biasi Stefano; t. 2'56".  
 8. Lega Navale Italiana: Caramia Pasquale; t. 2'59".

##### V GARA - K2 Seniores - m. 1.000

1. C.N. Brindisi: Pennetta Mario, Argentieri Damiano; t. 4'22".  
 2. Lega Navale Italiana: Ferrini Antonio, Avo Cosimo; tempo 4'46".  
**Ritirati:** C.C. Barion, C.N. Brindisi.  
**Messo fuori gara:** C.C. Barion a).

##### VI GARA - Singolo Senior - m. 2.000

1. C.U.S. Bari: Migotti Bruno; t. 8'10".  
 2. C.U.S. Bari: Alba Alessio; t. 8'31".  
 3. C.C. Barion: Portoghese Filippo; t. 8'53".  
 4. C.U.S. Bari: Corsi Franco; t. 10'08".  
**Ritirati:** C.U.S. Bari.

##### VII GARA - 4 con tim. - m. 2.000

1. Gr. S. VV. F. Carrino: Melpignano Elio, Romano Salvatore, Romano Teodoro, Maluro Antonio, tim. Siccardi Cosimo; t. 7'25".  
 2. C.U.S. Bari: Di Terlizzi Pietro, Fasano Giovanni, Altamura Giuseppe, De Palma Damiano, tim. Squicciarini Filippo; tempo 8'03".

##### VIII GARA - Jole da mare a 2 Vogatori N.C. - m. 1.500

1. C.C. Pro-Monopoli: Pisani Vito, Mandriotti Giuliano, tim. Comes Onofrio; t. 6'37".  
 2. Gr. Sp. VV.F. Carrino: Lapetosa Francesco, Cissardi Cosimo, tim. Perrucci Vincenzo; t. 7'02".  
**Ritirati:** C.C. Barion, G.S. VV. F. Martinelli.

##### IX GARA - Jole da mare a 4 Vogatori N.C. - m. 2.000

1. C.S.M.M. Taranto: Carpentieri Giuseppe, Di Chiara Vincenzo, Locatelli Primo, Scarpa Adriano, tim. Matarrese Giovanni; t. 8'36".  
 2. C.S. Squadra Navale: Galluccio Marcello, Ravagnin Mirko, Franco Giorgio, Mondadori Albino, tim. Mulis Eligio; tempo 8'56".  
 3. C.C. Pro-Monopoli a): Saponara Vito, Maellaro Stefano, Meo Pietro, Brescia Domenico, tim. Latorre Arturo; t. 9'04".  
 4. C.C. Pro-Monopoli b): Barone Nunzio, Giannuzzi Giuseppe, Latorre Virgilio, Annesse Antonio, tim. Maraschulo Mario; t. 9'08".  
 5. C.U.S. Bari: Giampetruzzi Giuseppe, Cacace Michele, Colajanni Vito Nicola, Schirdone Nicola, tim. Squicciarini Filippo; t. 9'12".  
 6. G.S. AVIS: Buttari Vincenzo, Messinese Luigi, Lombardi Emanuele, Di Giorgio Giuseppe, tim. Papagno Vittorio; t. 9'18".

## CURIOSITÀ TECNICHE E SCIENTIFICHE

*L'amico ingegnere Giuseppe Romano tra gli anni 2013 e 2015 ha scritto per il Notiziario CSTN diversi articoli sempre molto interessanti e graditi dai nostri lettori. Non abbiamo mai smesso di sperare di poterlo avere ancora a bordo e così siamo stati premiati. Come è risaputo chi scrive per passione e non per professione ha bisogno di ispirazione e la Redazione dà il bentornato a Giuseppe ed alla sua sempre piacevole musa ispiratrice.*



### Come vincere il mal di mare con la ...meccanica razionale!

GIUSEPPE ROMANO

Non c'è nulla di peggio, quando si potrebbe godere di una bella gita in mare, in barche, su motoscafi o navi di qualsiasi dimensione, che essere assaliti dal mal di mare, quella terribile sensazione che ti prende, rovinandoti la giornata, facendoti venire solo la voglia di tornare sulla terraferma! La causa principale, non unica, di questo malessere è il rollio dell'imbarcazione, cioè il movimento oscillatorio attorno al proprio asse longitudinale, causato dal moto ondoso. L'effetto sulle persone è l'invio al cervello di sensazioni conflittuali: dagli occhi giunge l'informazione di essere fermi mentre dagli organi dell'equilibrio arrivano segnali di movimento. Questa mancanza di coordinamento impatta su tutto l'organismo, con effetti come nausea, perdita dell'equilibrio, vomito. Solo la medicina, con pillolette di vario tipo, può dare sollievo!

Il mal di mare è sempre esistito ma, guardandosi indietro, verso la fine dell'800 e l'inizio del 900, il progressivo abbandono della vela come mezzo di propulsione a vantaggio dei piroscafi peggiorò la situazione. Non bisogna infatti trascurare il fatto che una imbarcazione a vela è un po' più stabile, rispetto ad un piroscafo, in quanto è la stessa vela che gonfiata dal vento è in grado di stabilizzare, entro certi limiti, il natante, contrastandone il movimento di rollio. In quel periodo storico si verificò anche un massiccio fenomeno migratorio, con migliaia di passeggeri che, inermi di fronte al mal di mare, su enormi piroscafi transatlantici andavano alla ricerca di un futuro migliore. All'epoca e per lungo tempo sembrò che fosse impossibile combattere il rollio delle imbarcazioni e quindi di conseguenza il mal di mare. Ai giorni d'oggi sulle grosse navi, in particolare sulle navi da crociera, il rollio viene contrastato efficacemente con appendici idrodinamiche laterali, delle alette che fuoriescono dallo scafo e che, similmente alle ali di un aereo, generano spinte in grado di contrastare il rollio.

Ma procediamo con ordine. E' necessario a questo fare una piccola digressione parlando degli studi fatti dallo scienziato francese Foucault (si quello del pendolo) nel 19° secolo. Questi aveva analizzato approfonditamente i fenomeni connessi con i corpi rigidi in rotazione attorno ad un asse. In verità aveva studiato questo fenomeno su base astronomica chiarendo molti dei fenomeni connessi con la rotazione della Terra. Gli studi fatti su scala planetaria erano comunque generalizzabili e quindi applicabili anche ad oggetti in rotazione di dimensione "umana" (di qualunque peso, grammi o tonnellate), facendo quindi nascere un vero e proprio settore di studio, nell'ambito della meccanica razionale, per la analisi del movimento degli oggetti rotanti attorno ad un proprio asse, detti giroscopi.

Senza altre divagazioni, ricordo semplicemente che un giroscopio in rotazione tende a mantenere l'orientamento del proprio asse di rotazione, contrastando le forze su di esso applicate. Potrebbe quasi sembrare che il giroscopio sia capace di annullare la forza di gravità (*fig.1*)! Se si prova poi a perturbare lo stato di equilibrio di un giroscopio, si vede che questo reagisce al tentativo in maniera non intuitiva, generando forze di reazione su un piano ortogonale al piano della forza perturbatrice.

Si può verificare facilmente tutto ciò anche in modo semplice. Mettiamo in rotazione un giroscopio giocattolo montato su un giunto cardanico sui tre assi, come quello della *fig.2*. Se il giunto cardanico è libero di ruotare sui 3 assi, si vedrà che comunque si tenti di muoverlo, il giroscopio resterà immobile nella posizione originale e quindi manterrà fisso l'orientamento del proprio asse di rotazione. Se invece si blocca il giunto impedendone la

rotazione e si prova a muover la struttura del giroscopio, si vedrà che il giroscopio si opporrà a tutti i movimenti che provassero a cambiare la direzione del proprio asse di rotazione. Il giroscopio in pratica genera forze e momenti in opposizione ai tentativi di spostarne l'asse di rotazione, quasi come se fosse una cosa viva che reagisca ad una violenza, generando sempre reazioni ortogonali alla forza perturbatrice.

E' quello che succede ad esempio su di una motocicletta in corsa (ricordiamo che le 2 ruote in rotazione in pratica sono 2 giroscopi con l'asse orizzontale perpendicolare alla direzione del moto). Se il guidatore si inclina p.es. sulla destra, tentando quindi ad inclinare l'asse del giroscopio verso terra, p.es. sulla destra, i giroscopi reagiscono generando un momento sul piano perpendicolare all'asse di rotazione facendo ruotare la moto (in questo caso) sulla destra. Lo stesso accade simmetricamente se ci si inclina sulla sinistra.



Fig.1.



Fig.2.

Ecco quindi che qualche mente geniale pensò di utilizzare queste reazioni per stabilizzare la struttura solidale al giroscopio stesso (p.es. una imbarcazione) contrastando i movimenti perturbatori agenti sulla struttura (p.es. il moto di rollio). Ricordiamo quanto detto prima, e cioè che la reazione di un giroscopio avviene su di un piano ortogonale al piano della coppia agente sul giroscopio stesso. ISTALLANDO su di una nave un giroscopio opportunamente dimensionato in termini di massa e velocità di rotazione, inclinando in avanti o indietro l'asse di rotazione verticale di un giroscopio, si genera una reazione ortogonale all'asse di rotazione, capace di fare inclinare il giroscopio stesso (e quindi la struttura ad esso solidale) verso destra o verso sinistra. Ecco che così

si poteva contrastare il rollio delle navi!

Ovviamente il giroscopio andava progettato con una massa ed una velocità di rotazione appropriata ai risultati che si volevano raggiungere. In effetti la prima applicazione su una nave di buon tonnellaggio la troviamo su una nave ospedale americana: si tratta del trasporto truppe della marina americana **USS Henderson** che varata nel 1917 fu anche utilizzata come nave ospedale durante il secondo conflitto mondiale.

(Foto da [Online Library of Historical Images, US Navy](#))

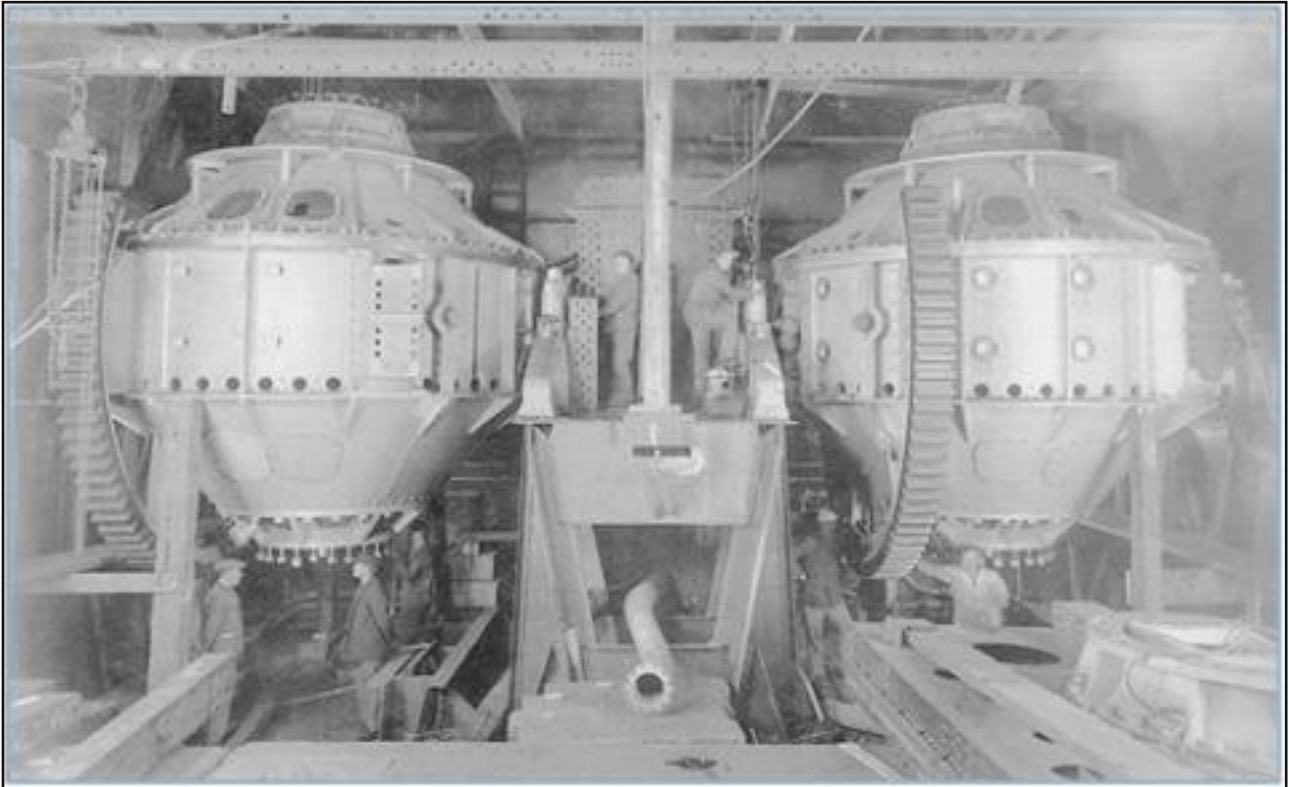
Questa nave montava 2 giroscopi dal peso di



25 tonnellate ciascuno costruiti dalla Sperry Rand e messi in rotazione da motori elettrici. Il sistema funzionava solo per piccoli angoli di rollio: quando si avvertiva l'inizio del rollio, un servomotore inclinava in avanti o indietro l'asse verticale di rotazione dei giroscopi. In questo caso abbiamo che la forza perturbatrice agente sul giroscopio, generata dal servomotore, agisce su un piano verticale: questo piano contiene sia l'asse del giroscopio che l'asse longitudinale della nave.

La reazione del giroscopio si manifesterà su di un piano ortogonale, al precedente, sempre passante per l'asse del giroscopio, con forze tendenti a far ruotare l'imbarcazione intorno al proprio asse longitudinale: ed è proprio questa la reazione che si oppone al rollio della nave stessa.

Certamente il genio italico non poteva rimanere inerte di fronte a tale provocazione ed ecco che vediamo sul transatlantico *Conte di Savoia* un sistema di 3 giganteschi giroscopi, anche questi della Sperry Rand, dalla massa di 100 tonnellate ciascuno, montati sul fondo dello scafo per combatterne il rollio!



*Questa foto dell'epoca ritrae 2 dei 3 stabilizzatori giroscopici del "Conte di Savoia".*

La speranza degli armatori del *Conte di Savoia* era anche, oltre che assicurare maggior benessere ai passeggeri, di conquistare il Nastro Azzurro, visto che la nave (ipoteticamente) avrebbe potuto viaggiare a velocità maggiore grazie alla maggiore stabilità dello scafo.

Purtroppo questa nave ebbe una vita breve e sfortunata. Non fu mai capace di vincere il nastro azzurro (appannaggio in quella stessa epoca del nostro transatlantico più famoso, il REX) ed anche i suoi enormi giroscopi non fornirono alla nave la stabilità desiderata. Inoltre quando si mettevano in rotazione i giroscopi, la spinta di raddrizzamento generava nelle strutture della nave gemiti e scricchiolii che preoccupavano non poco i passeggeri.

L'uso marino dei giroscopi quindi non ha avuto successo, almeno fino ai nostri giorni. Infatti solo ora la bontà dell'idea originale incontra un certo successo, potendo beneficiare della tecnologia oggi disponibile. Questa infatti consente la costruzione di giroscopi meccanici abbastanza piccoli e potenti, con masse che girano ad altissima velocità in ambienti sotto vuoto, permettendo quindi di avere effetti giroscopici di stabilizzazione con masse relativamente ridotte.

Certo questi giroscopi "tascabili" sono degli oggetti abbastanza costosi, tali che solo imbarcazioni di alta gamma si possono permettere il lusso di investire migliaia di euro per migliorarne la stabilità, rendendo possibile il godersi una bella gita in mare non solo senza mal di mare ma anche senza la necessità di pillole salvatrici!

**IL “CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE - CSTN” A PROCIDA  
PER ONORARE LA CAPITALE ITALIANA DELLA CULTURA 2022**

**(La Redazione)**

Martedì 17 maggio siamo stati ospiti su cortese invito della Dirigente Scolastica Professoressa Maria Saletta Longobardo presso l'antica e suggestiva sede dell'Istituto Tecnico Nautico “Francesco Caracciolo” di Procida per presentare, in tema di cultura, il CSTN e fare conoscere la sua funzione e le sue attività agli allievi che si preparano ad essere futuri naviganti.

Il riconoscimento di Procida a Capitale italiana della Cultura per l'anno 2022 vuol dire soprattutto, al di là della sua incantevole e travolgente bellezza, aver acceso per l'Italia e per il Mondo i riflettori sulla sua storia, le sue secolari tradizioni marinare, i suoi capaci marinai, i suoi coraggiosi capitani.

L'Istituto Nautico di Procida, che non poteva scegliere un'intestazione più gloriosa che quella di “Francesco Caracciolo”, l'eroico ammiraglio della Marina borbonica indegnamente giustiziato per volere del suo antagonista Horatio Nelson, è stato fondato nel 1833 da Re Ferdinando II.



È certamente emozionante visitare per la prima volta i locali della scuola procidana con finestre e terrazze che affacciano sul porto, a picco sul mare, con le aule che per la loro posizione sono già un invito alla navigazione per chi le occupa.

Molto interessante ed amorevolmente allestito il Museo del Mare situato nello storico palazzo dello stesso Istituto Nautico ed istituito nel 1996. Tra le tante importanti testimonianze raccolte ci ha colpito il modello di un brigantino a palo di fine Ottocento realizzato dagli allievi dell'istituto nell'anno scolastico 1913/1914 per l'Esposizione Internazionale di Marina di Genova del 1914.

La riunione in programma, presente la Professoressa Saletta Longobardo e una numerosa rappresentanza di alunni era imperniata su due interventi: la presentazione del volume “Francesco Caracciolo, una vita per il mare - Dalla

reale flotta borbonica alla flottiglia repubblicana”. e la storia dei primi 25 anni di vita del “Centro Studi” e la sua esclusiva “Biblioteca del Mare” a Napoli.

La presentazione e l'introduzione degli oratori è stata curata con particolare competenza dalla Professoressa Francesca Borgogna.

L'infaticabile autrice del libro, la francese Sylvie Mollard, medico dermatologo e per attaccamento alla nostra lingua pure laureata in lettere italiane, ha raccontato la sua lunga avventura alla ricerca di documenti originali per ricostruire la figura di Francesco Caracciolo dalla cui storia era rimasta totalmente affascinata. Ne è scaturita un'opera davvero straordinaria, ricca di documenti esclusivi.

Cultrice della nostra storia e innamorata del nostro Paese, e più particolarmente del Golfo di Napoli, non ha esitato a trasferirsi a Procida dove passa, con il marito Marc, gran parte dell'anno . . . continuando ovviamente i suoi amati studi.



Paolo Rastrelli, direttore del Centro Studi, ha commentato la visione delle immagini che hanno documentato i primi 25 anni di attività del CSTN, una istituzione culturale della Lega Navale Italiana affermata e conosciuta in Italia e all'Estero per la sua esclusiva Biblioteca del Mare, per i suoi studi e le ricerche che vengono condotte presso la sede di Napoli al Molosiglio.

Alla fine della riunione tutti nel cortile dell'Istituto per una cerimonia toccante e significativa proprio per la sua semplicità: lo scoprimento di un monumento raffigurante un'ancora con simboli marinari donato all'Istituto Nautico nella persona del Dirigente Scolastico Maria Saletta Longobardo in memoria di un indimenticabile personaggio procidano che è stato Giuseppe detto *Peppino*, Righi noto modellista navale molto legato alla scuola. Presenti alla cerimonia l'intera famiglia Righi e l'autore dell'opera: Giovanni Righi figlio di *Peppino*.

*(foto di Marc Corrè)*





*"Jolie Brise" pilotina di Havre mentre vira il Fasnet.*