



Notiziario CSTN

LUGLIO 2022
N° 119



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticcio Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO XI - N° 119

NOTIZIARIO ON-LINE

luglio 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Gli anni della prima vela (XIV puntata)..... | pag. 19 |
| • Il porto di Manfredonia | pag. 2 | • Carcano e il canottaggio | pag. 27 |
| • "Gorgh Fock" | pag. 7 | • Il relitto di Anticitera (1901)..... | pag. 34 |
| • Il R. Cacciatorepediniere Calatafini..... | pag. 14 | • Il Centenario | pag. 39 |

EDITORIALE

L'evento più significativo che ha caratterizzato l'attività del CSTN nello scorso mese di giugno è stato senza dubbio la visita dell'ingegnere navale Lucio Palumbo (classe 1922), socio fondatore del Club Nautico al Borgo Marinari, velista nato alla scuola del mitico marinaio "Franceschiello", amico affezionatissimo del "Centro Studi", donatore di preziose annate d'epoca della rivista "Vela e Motore" e di un modello autocostruito di un Dinghy 12 piedi (n° velico I-426) con vela di cotone a ferzi cuciti dalla sua Mamma. La visita dell'ing. Palumbo, programmata prima del COVID-19, aveva lo scopo principale di concretizzare la donazione della sua tesi di Laurea conseguita nel 1945 e consistente nel progetto di un panfilo da crociera con disegni, piante e tavole eseguiti rigorosamente a mano. Nell'attesa di poter venire a trovarci, l'amico Lucio, ha anche compiuto 100 anni, in perfetta forma e soprattutto con lo spirito giovanile che lo contraddistingue. È stata una parentesi altamente emotiva, e poiché è anche un assiduo lettore della nostra rivista, con gli auguri più affettuosi, possiamo dedurre che: . . . il "Notiziario CSTN" allunga la vita!"

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto: "Il fascino di una veleggiata tra le isole del Golfo partenopeo".

Hanno collaborato: *Donatella Bartolucci, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Annamaria Irace, Peppe Peluso, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

RITAGLI DI STORIA

Antonio Formicola con il Porto di Manfredonia ha completato il capitolo dedicato ai porti dell'Adriatico. Il successivo capitolo riguarderà la trattazione dei porti siciliani ad iniziare da quello di Messina. E' un dovere per noi ringraziarlo per questo straordinario ed encomiabile lavoro acconsentendo di pubblicarlo al nostro Notiziario.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI MANFREDONIA

ANTONIO FORMICOLA

Il porto di Manfredonia, ubicato nella profonda insenatura che il Monte Gargano forma con la penisola verso SE, possiede un'ampia rada che, per i naviganti in Adriatico, ha avuto sempre una grandissima importanza; difatti, nei secoli passati, il "Golfo di Siponto" è stato uno dei migliori ancoraggi, esistenti sulla costa adriatica, per le navi sorprese dalla bora durante la navigazione.

Nel gennaio del 1256 il re Manfredi, trasferitosi per diporto nel Gargano, trovò l'antica città di Siponto completamente spopolata a causa della malaria. Pensò, quindi, di fondare una nuova città nelle vicinanze trovando a circa due miglia a nord, dell'insediamento originario, la posizione ideale. Con la nuova città sorse anche il porto che grazie ai benefici fiscali, concessi nel 1264, divenne porto franco.



1) Antica carta geografica della Capitanata (Foggia) dalla quale si rileva la posizione della città di Manfredonia ubicata nell'insenatura del Gargano. J. Blaeu, incisione, 1630.

Intensificatosi i traffici marittimi, l'approdo Manfredoniano fu potenziato con l'edificazione di un molo continuo, perpendicolare alla costa, che ebbe funzione di molo-pennello. La città, nel 1300, perse parte dei suoi privilegi ma oramai era già ben avviata per divenire il centro dei traffici commerciali marittimi più importante della Capitanata. La rilevanza strategica del porto sipontino è attestata anche dall'uso che ne fecero i reali angioini: nel 1309 vi si imbarcò Carlo Roberto d'Angiò per occupare il trono d'Ungheria; il 31 luglio 1333 vi sbarcarono Carlo Roberto e suo figlio Andrea e nel 1344, la regina Elisabetta, terza moglie di Carlo Roberto, s'imbarcò per raggiungere Visgrad, in Polonia. Va ricordato che il 6 maggio del 1380, nel golfo di Manfredonia si verificò un duro scontro navale tra la flotta veneziana e quella genovese che vide vittoriosa quest'ultima.



2) Veduta della antica città di Manfredonia. In basso è delineato il molo (B) e la porta del molo (C). Anonimo, incisione, prima metà sec. XVIII.

A partire dalla seconda metà del Quattrocento la cinica politica di tassazione spagnola colpì anche le attività commerciali marittime di Manfredonia causando un impoverimento della popolazione. Ma il danno più grave si verificò il 16 agosto del 1620 quando una flotta ottomana, forte di 56 galee comandate da Ali Pascià, attaccò la città che dopo tre giorni di assedio fu saccheggiata e distrutta. A seguito di questo tragico evento si provvide alla risistemazione delle fortificazioni, del castello e del prospiciente molo.



3) Le fortificazioni della città di Manfredonia con il castello ed il porto. A.S.NA., Carte Montemar, acquerello su carta, prima metà sec. XVIII.

Fortunatamente Manfredonia non rientrò nella successiva normativa spagnola, emanata nel 1631, riguardante la restrizione dei traffici su gli approdi marittimi del Regno; difatti Manfredonia rimase l'unico porto, per la Capitanata, abilitato al carico/scarico delle merci. (1) Stabilitasi a Napoli la monarchia borbonica una prima relazione sulle condizioni del porto di Manfredonia, con il relativo importo dei lavori di ristrutturazione necessari, furono presentati al Re dall'ingegnere idraulico Giovanni Bompiede nel 1754. Nella relazione si affermava che porto e molo erano quasi completamente interrati e che a causa dei bassi fondali i bastimenti carichi erano obbligati ad ancorare in rada e procedere al trasbordo delle merci su imbarcazioni più piccole pagando ai padroni di queste due Carlini a carro (1 carro = 1.898 Kg.). (2) Quale seguito abbia avuto poi questa relazione non si hanno precise notizie, anche se il porto di Manfredonia, per importanza, era il secondo caricatoio di grano dell'Adriatico, subito dopo Barletta, per i rifornimenti alla capitale.



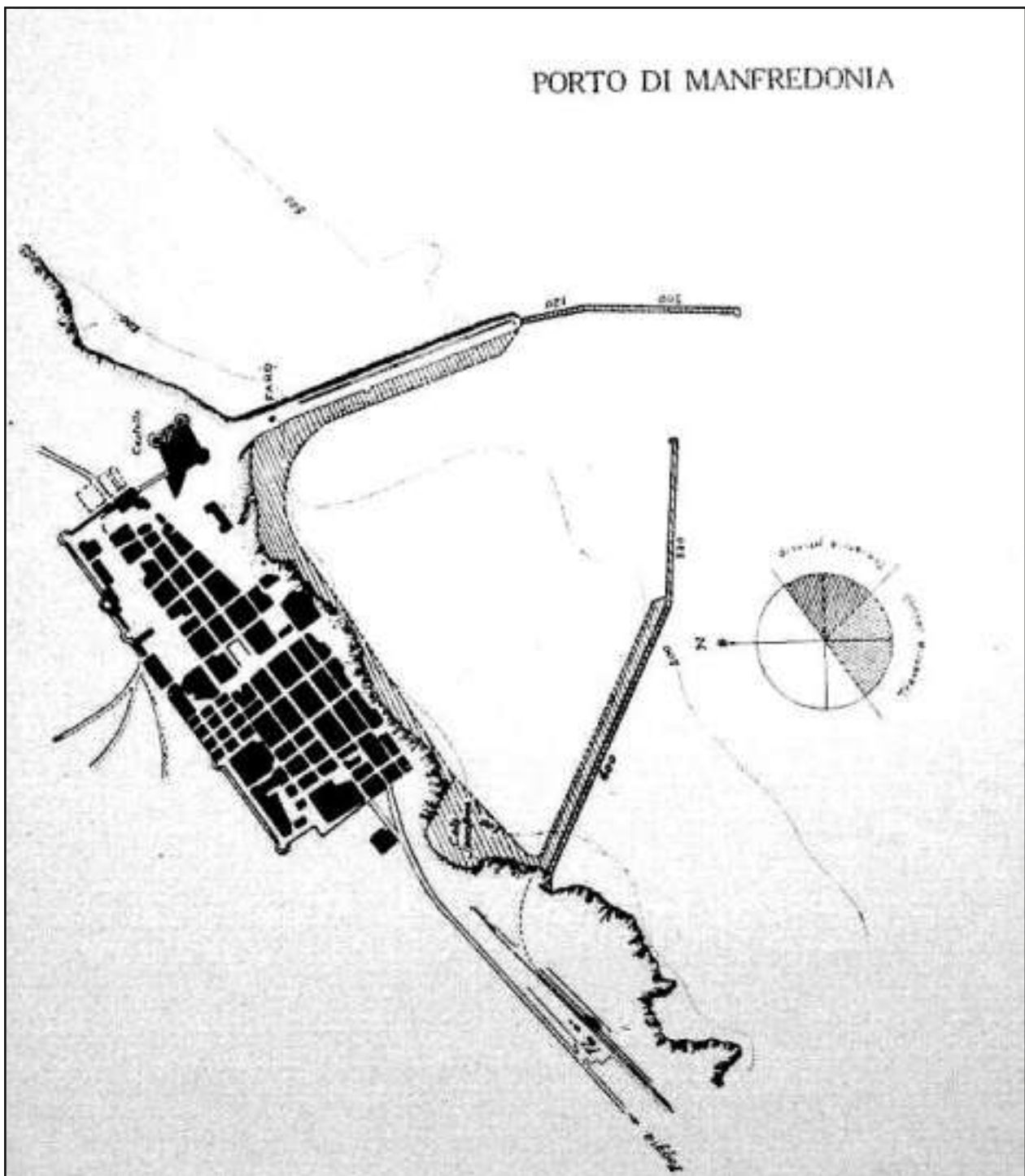
4) Veduta del porto di Manfredonia. Dietro il pontile in legno e visibile l'antico molo radicato nei pressi del castello angioino .J.F. Hackert, olio su tela, 1790, Caserta, palazzo reale.

Durante l'occupazione francese, con il RD del 3 settembre 1813, il re Gioacchino Murat dichiarò militari i porti di Gaeta, Baia, Crotone, Taranto, Brindisi e Manfredonia. Questa classificazione comunque non sortì dei pratici benefici al porto di Manfredonia che avrebbe avuto bisogno di efficaci opere di difesa per impedire o almeno ridurre l'insabbiamento dei fondali.

Quale fosse lo stato dell'approdo manfredoniano nel 1830 lo riscontriamo nel portolano austriaco: *“Il porto di Manfredonia è formato da un molo che dal castello, situato nella parte boreale della città, si prolunga per circa 200 passi verso Ostro. Ma questo molo è in cattivo stato, e non basta per impedire che il grosso mare, cagionato dal vento di Levante, introduca arena all'interno e lo vada colmando. Lo spazio tra il molo e la città, cioè il porto medesimo, è capace di venti o trenta piccoli bastimenti, i quali sogliono disporsi in ranghi, come si dice volgarmente in andana, Ivi nel mezzo la profondità è di sette piedi, e nessun altro vento è a temersi, Toltone l'Ostro e il Libeccio che rendono pericoloso l'approdo (...) Manfredonia ... offre un cantiere per fabbricarvi le piccole barche, numerosi magazzini a comodo del commercio ed un Lazzeretto. Il suo porto è il solo del Regno nell'Adriatico, dove facciano capo tutte le merci provenienti dalle diverse scale del mare istesso e dirette a Napoli (...) La dogana è a Foggia città capo della provincia di Capitanata...”* (3)

All'epoca della salita al trono di Ferdinando II sia le opere strutturali sia il fondale erano in pessime condizioni per trascurata manutenzione. Nel mese di maggio del 1839 interventi per la sistemazione della banchina del molo, in parte "diruto", e per il dragaggio dei fondali furono autorizzati dal Sovrano, il quale stabilì che i costi fossero stati a carico della Provincia e del Comune. Quest'ultimo avrebbe dovuto contribuire con 500 D.ti annui mentre il restante sarebbe stato a carico della Provincia. Richiesto l'intervento del cavafonfo (draga) **Vulcano**, i costi di intervento risultarono esorbitanti e pertanto i lavori al porto rimasero sospesi almeno fino al 1847. (4)

Il mancato dragaggio condizionò ulteriormente lo scalo poiché causò la colmata tanto dalla parte interna quanto dalla parte esterna del molo formando un nuovo limite, difatti, l'ingegnere Luigi Giordano in una sua relazione, del 1853, affermò: "Il porto di Manfredonia, cui difende dai venti di Scirocco un molo della lunghezza di ben 1.100 palmi (289 metri NdA), è siffattamente interrto, da non rimanere altra maggiore profondità alle sue acque da 4 a 5 palmi" (5)



5) Progetto per la costruzione del nuovo porto di Manfredonia. Incisione collez. A. Formicola.

Con il Real Rescritto n. 6443 del 18 ottobre 1856 fu rivista la classificazione dei porti del Regno. Con tale regolamento fu stabilito che il porto di Manfredonia, insieme ad altri cinque approdi del Regno, non era più da considerarsi scalo militare, ma veniva ritenuto unicamente approdo mercantile. Con questa norma il porto perse definitivamente ogni possibilità di intervento economico da parte della Real Marina nella esecuzione di lavori di ripristino e di dragaggio.

Alla caduta del Borbone il porto di Manfredonia era in pessime condizioni e non vi erano notizie di lavori fatti o proposti per il miglioramento di esso. Solo nel Piano Generale per l'illuminazione dei porti del Regno, approvato con il R.D. del 24 marzo 1859, era stata prevista la sistemazione, sulla testata del molo, di un faro di 4° ordine a luce fissa bianca. Per il progetto del nuovo porto di Manfredonia bisognerà attendere il 1879. Difatti il Genio Civile di Foggia, il 15 agosto di quell'anno, presentò al Consiglio Superiore un progetto definitivo che venne approvato il successivo 21 ottobre.

NOTE

- 1) - Cfr.: M. Sirago, *Le città e il mare – Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, E.S.I., Napoli 2004, pag. 24.
- 2) - A.S.NA, *Segreteria d'Azienda*, vol. 20, inc. 7.
- 3) - Cfr.: G. Marieni, *Portolano del Mare Adriatico*, dell'Istituto Geografico Militare dell'I.R. Stato Maggiore Generale, Milano, Imperiale Regia Stamperia, 1830, pag. 555.
- 4) - Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un reso conto de' porti, fari e lazzeretti,* Napoli 1858, pag. 82
- 5) - Cfr.: L. Giordano, *Intorno alla struttura di un nuovo Porto in Bari - Memoria*, Fratelli Cannone, Bari 1853, pag. 5.



6) *Come si presentava il molo del porto di Manfredonia nei primi anni dello scorso secolo. Cartolina d'epoca, collez. A. Formicola.*



BARCHE STORICHE

Anna Maria Irace ritorna sulle pagine del Notiziario. Cogliendo lo spunto da due articoli pubblicati online nello scorso maggio nella stampa tedesca, ripercorre gli ultimi, recenti dodici anni della vita della „Gorch Fock“, orgoglio e vanto della Marina Militare tedesca.



„Gorch Fock“

La nave scuola della Marina Militare tedesca riprende a navigare

Gli annunci, le attese e una breve storia di dodici anni di peripezie a lieto fine

di Anna Maria Irace

Nell'articolo, apparso il 12 maggio 2022 nelle *Kieler Nachrichten*, in edizione online, il giornalista Frank Behling annuncia la fine del periodo più oscuro, turbolento e intricato della vita della nave scuola „Gorch Fock“, orgoglio e vanto della Marina Militare tedesca. Dopo anni di cantiere, come previsto, nel 2022 la Ambasciatrice di Pace della Germania riprenderà a esibirsi. A partire da giugno, l'equipaggio avrà davanti a sé un intenso periodo di lavoro: il primo evento di punta è la *Kieler Woche* (1) che si terrà dal 18 al 26 giugno: vi parteciperanno più di 100 unità navali. Grazie all'incommensurabile archivio del CSTN ho potuto riportare notizie significative su questo prestigioso evento, di cui alla nota (1).

Nella presentazione iniziale dell'articolo apparso il 19 maggio 2022 nella *Ostsee Zeitung*, in edizione online, la giornalista Katrin Zimmer annuncia che la „Gorch Fock“, dopo una lunga pausa, prenderà parte alla Hanse Sail, dove sono attese oltre 100 unità provenienti da sei nazioni.

La „Gorch Fock“, denominata anche „Gorch Fock“ (II) per non confonderla con la „Gorch Fock“ (I) del 1933 (2), viene varata il 23 agosto del 1958 presso il prestigioso cantiere Bhlom&Foss di Amburgo. Il brigantino a palo entra in servizio il 17 dicembre dello stesso anno; nel luglio 1959 il primo viaggio di addestramento per Allievi Ufficiali, terminato con successo alle Isole Canarie, sotto l'ala protettrice della sua polena, un albatros (3).

Al link <https://www.gorchfock.de/index.php/component/joomgallery/aktuelles/werftaufenthalt-2010/der-stolze-albatros-9916> fotografie dell'*Albatros* e della sosta in cantiere del 2010. A inizio 2010, infatti, la nave scuola salpa dal porto base di Kiel alla volta di *Eisflether* sulla Weser, per essere sottoposta nel *Marinearsenal* di Wilhelmshaven a interventi di restauro e a una prova di sbandamento; vi rimarrà sino a inizio luglio, mancando, così, il consueto appuntamento con la *Kieler Woche*.

Il periodo travagliato, ha inizio il 7 novembre del 2010 alle ore 10.18, con l'incidente fatale occorso a Sarah Lena Seele, una esperta Allieva Ufficiale, durante il 156° corso di addestramento, iniziato nel luglio alla *Marineschule Mürwick*. La nave scuola è nel porto di San Salvador de Bahia: a bordo si sta svolgendo l'esercitazione di arrampicata "a riva" (4) sulle griselle. A un tratto la Cadetta scivola e precipita da 27 metri sul ponte: giace in condizioni gravissime. A nulla valgono i tempestivi soccorsi: alle 23.05, ora locale, del 7 novembre 2010 Sarah Lena Seele spira all'ospedale di Salvador.

Ancora oggi, dopo quasi dodici anni, non è ancora chiaro cosa sia realmente accaduto.

Precedentemente, vi erano stati cinque incidenti letali occorsi a cadetti in addestramento a bordo della nave scuola, di cui quattro per caduta da altezze elevate e uno per annegamento da caduta fuori bordo.

Da quel tragico 7 novembre, le intricate vicissitudini del Cigno bianco del Mar Baltico si susseguono, diramandosi in quattro filoni: uno giudiziario, uno amministrativo, uno politico e uno inerente lo stato della nave con i successivi sviluppi, sino ad oggi: mi sono soffermata sull'ultimo filone, ripercorrendo gli stadi dei lunghi lavori di raddobbo, senza tralasciare i viaggi di addestramento.

Il 13 novembre del 2010 inizia l'iter giudiziario, con gli interrogatori di rito a bordo. Il giorno 16 dello stesso

me, in Germania, si riuniscono i vertici della Marina Militare tedesca: constatati i risultati delle indagini preliminari, il Capitano di Fregata Uwe Rossmesl dichiara annullata la missione in corso: i 73 allievi ufficiali dovranno rientrare in Germania e proseguire l'addestramento nella *Marineschule Mürwick Flensburg*. La nave scuola, con a bordo l'equipaggio e un nuovo gruppo di allievi per l'addestramento a vela, in tutto circa 80 soldati, lascia il porto di Salvador de Bahia alla volta di Buenos Aires. I motivi del cambio gruppo allievi afferiscono al filone giudiziario, non trattato in questo scritto.

Il 14 gennaio il Comandante Capitano di Vascello Norbert Schatz doppia Capo Horn.



Il 21 gennaio 2011, il Ministro della Difesa Karl-Theodor zu Guttenberg, dopo l'analisi dei risultati delle indagini, dà l'ordine di sospendere dall'incarico, senza se e senza ma, il Comandante Norbert Schatz, il quale, per sua volontà, non salirà più a bordo della „Gorch Fock“, neanche dopo essere stato sollevato da qualsivoglia responsabilità inerente l'incidente fatale occorso alla Cadetta Sarah Lena Seele. Alla nave scuola, al comando del successore Capitano di Vascello Michael Brün, viene ordinato il rientro immediato in Germania.

Nel novembre del 2011, durante lavori di manutenzione nel cantiere Lindenau di Kiel, viene rilevata, vicino alla chiglia, una falla dovuta a ruggine che richiederà alcune settimane di sosta. Alla fine di novembre riprendono i corsi a bordo, supportati da tecniche di addestramento di nuova concezione.

Nel novembre 2013, come di consueto, la „Gorch Fock“ salpa dal porto base di Kiel per il primo turno del 163° viaggio di addestramento in Oceano Atlantico, che terminerà a Las Palmas: a bordo 100 allievi. La nave scuola trascorrerà Natale e Capodanno nel Porto di Las Palmas, prima di partire a metà gennaio per Santa Cruz, isola di Tenerife, dove inizierà il secondo turno: a bordo salgono 100 cadetti. Dopo l'addestramento a vela, il brigantino a palo farà rotta verso il Nord per arrivare a Cork, dove si terrà il corso di addestramento base per Allievi Sottufficiali.

Nel novembre 2015 la nave scuola viene trasferita nel cantiere Eisflether in Bremerhaven per piccoli interventi di riparazione, previsti, ma il personale del cantiere accerta gravi lesioni allo scafo, ai bagli, alle paratie dovute a ruggine, tali da richiedere dispendiosi interventi di raddobbo, che inizieranno nel novembre stesso. I costi sono destinati a lievitare rispetto alla cifra inizialmente preventivata.

Dopo tre anni i lavori procedono a rilento: si prevede che la nave scuola non potrà ritornare a disposizione della Marina tedesca nel primo semestre del 2019, mentre i costi hanno ormai raggiunto un ammontare pari a 13,5 volte la somma iniziale preventivata; a inizio 2019 i lavori di restauro si fermano a causa dei costi eccessivi. Il Ministero della Difesa decide di portare comunque a termine il restauro, sia perché la Ambasciatrice di Pace è per tradizione un glorioso emblema della Marina tedesca e della Germania, sia perché, in realtà, una buona parte della cifra, ormai raggiunta, è stata già spesa.

Dopo sei anni di raddobbo e ammodernamenti, il brigantino a palo è stato riarmato; il motore, gran parte dello scafo e degli interni sono stati riparati, o sostituiti, e alla zavorra in ferro sono state tolte 70 tonnellate di peso. Riceve la dotazione di vele.

Il periodo infausto sembra solo un ricordo, allorché il 1 settembre del 2019 la prima prova a mare viene interrotta per un'avaria al circuito di raffreddamento del motore ausiliare diesel. La nave scuola rientra a rimorchio di due unità ad uso civile a Wilhelmshaven: la sostituzione della valvola e i relativi, necessari adeguamenti richiederanno alcuni giorni di fermo.

Il 4 ottobre del 2021 la „Gorch Fock“ ritorna nel suo porto base a Kiel, da cui il 19 novembre salpa per le Isole Canarie, per il consueto viaggio di addestramento, conclusosi con successo. L'equipaggio, composto da membri effettivi e da cadetti, trascorre il Natale e il Capodanno nel Porto di Santa Cruz de Tenerife. Ma la cattiva sorte colpisce ancora una volta, implacabile: a inizio gennaio 2022 l'infezione SARS-Cov2 costringe alla quarantena all'incirca 20 membri dell'equipaggio: si suppone abbiano contratto il virus nei giorni di ferie trascorsi a terra. Il primo turno del viaggio di fine novembre viene annullato. L'addestramento riprende con il secondo turno, partenza da Malaga: vi partecipano, grazie a un programma di scambio di cinque settimane, anche quattro allievi provenienti da Colombia, Francia, Senegal e Thailandia. Il 171° viaggio di addestramento, durato poco più di quattro mesi su un percorso di circa 8.000 miglia, si conclude il 25 marzo 2022 con il rientro della nave scuola nel porto base di Kiel, al *Marinestützpunkt – Gorch Fock Mole*. Tale viaggio è stato il primo dopo il lungo periodo di restauro, e l'ultimo per il Comandante Capitano di Vascello Nils Brandt, che il 31 marzo, per raggiunti limiti di età, avrebbe ceduto, dopo circa otto anni, il comando al successore Capitano di Vascello Andreas-Peter Graf von Kielmansegg.

A inizio marzo il governo tedesco aveva stanziato 100 miliardi per opere di ammodernamento, ponendo al primo posto dell'elenco dei beneficiari la „Gorch Fock“ per la sostituzione del motore ausiliare.

Dall'entrata in servizio, avvenuta il 17 dicembre 1958, sono stati addestrati a bordo della „Gorch Fock“ circa 15.000 tra Allievi Ufficiali e Sottufficiali. Durante i viaggi di istruzione la nave scuola ha toccato 390 porti in 60 nazioni, in 5 continenti, percorrendo più di 750.000 miglia.

Alla luce delle vicissitudini che hanno afflitto la gloriosa nave scuola della Marina Militare Tedesca, l'articolo del 12 maggio del giornalista Frank Behling sembra un annuncio di liberazione da cotanta sventura. In questi ultimi, recenti dodici anni non si è verificato a bordo più alcun incidente letale.

Si spera che la „Gorch Fock“, sfilì, come di consueto, alla guida della Einlaufparade (5), la parata di apertura dei festeggiamenti per il 833° Compleanno del Porto di Amburgo (6), che si terrà in presenza dal 16 al 18 settembre, salvo imprevisti dovuti alla pandemia. Per ora non si hanno notizie certe in merito: Nel breve riassunto di presentazione di un articolo, pubblicato il 19 marzo 2022 nella edizione online del giornale shz.de, si annuncia, al condizionale, che la „Gorch Fock“ potrebbe forse salpare alla volta di Amburgo. Per notizie che siano certe e definitive, io confido nella newsletter del Hafengeburtstag Hamburg, e nei post della Die Zeit e della HafenCity Zeitung che solertemente mi aggiornano su ciò che avviene nella città anseatica. Il sito del Hafengeburtstag Hamburg né si esprime in merito, né ha ancora pubblicato la lista delle unità navali che prenderanno parte all'evento.

In questi dodici anni è stato scritto un profluvio di parole: il caso „Gorch Fock“ è stato un dramma umano, un caso giudiziario, economico e politico, con ripercussioni significative: più volte e da più parti si è gridato allo scandalo. E' stato sicuramente un caso nazionale che ha infervorato gli animi, non solo degli addetti ai lavori, a riprova del fatto che la tradizione marinara ha in Germania una rilevanza grande e consolidata (7). La nave scuola, orgoglio e vanto della Marina Militare tedesca, è una leggiadra Signora del Mare, che sta a cuore alla nazione intera.

Rivedere la „Gorch Fock“ solcare maestosa i mari è una grande emozione, come quando l'ho vista per la prima volta navigare a vele spiegate a largo di Bremerhaven.

Per conoscere la posizione della „Gorch Fock“:

<https://www.hamburg.de/gorch-fock-position/>



Foto in: <https://www.presseportal.de/pm/67428/5175792->

Ingresso nel Fiordo di Kiel, rientro nel porto di base.

Al link https://m.youtube.com/watch?v=I-D_nlyr7k l'arrivo e l'attracco al *Marinestützpunkt Kiel – Gorch Fock Mole*, al suono della esibizione della Banda Musicale della Marina Militare tedesca.

Scheda tecnica

Armo	Brigantino a palo
Lunghezza fuori tutto	89,3 m
Baglio max	12,0 m
Altezza sulla linea al galleggiamento	45,0 m
Pescaggio	5,5 m
Dislocamento	2020 t.s.
Alberatura	3 x alberi +10 x pennoni + 3 x picchi
Superficie velica	ca. 1800 m
Velocità	fino a 18 nodi
Motore	1 x motore diesel
Potenza motore	1200KW (1700 PS)
Eliche	1
Velocità	oltre 10 nodi
Radar di navigazione	2
Armi	nessuna
Membri effettivi equipaggio	da 80 a 160 (incluso personale di addestramento)
Personale di supplemento	fino a 141 allievi
Scialuppe	2 unità RHIB

in: <https://www.bundeswehr.de/de/ausruestung-technik-bundeswehr/seasysteme-bundeswehr/segelschulschiff-gorch-fock>

Note

1. La Kieler Woche è stata inaugurata il 23 luglio 1882. Il prestigioso evento velico è organizzato, con il supporto del Norddeutscher Regatta Verein e del Verein Seglerhaus, dal Kieler Yacht-Club, fondato nel 1887 come Marine Regatta Verein.
2. I due esemplari di „Gorch Fock“ individuano la classe „Gorch Fock“, composta da sei brigantini a palo, varati tra il 1933 e il 1958 nel cantiere Bhlom&Foss di Amburgo. Il nome è stato dato loro in onore dello scrittore Johan Wilhelm Kinau, che lo adoperava come pseudonimo nelle opere a tema navale. In sequenza cronologica di varo: „Gorch Fock“ I (ex Tovarischtsch, ex „Gorch Fock“), restaurata dopo la II guerra mondiale dalla Unione Sovietica, acquistata da Tall Ship Friend e V. di Amburgo, attualmente Nave-Museo in Stralsund, 3.5.1933; „Horst Vessel“, attualmente USCGC „Eagle“, ceduta come riparazione di guerra agli Stati Uniti, unico grande veliero della Marina americana, 13.6.1936; „Albert Leo Schlageter“ (ex „Guanabara“), attualmente „Sagres“, in forza alla Marina portoghese, 30.10.1937; „Mircea“ (II), nave scuola della Marina rumena, appartenuta dopo la II Guerra Mondiale per un breve periodo alla Unione Sovietica, 22.09.1938; „Herbert Norkus“, varata d’urgenza per far posto alla costruzione di sommergibili e mai completata, è dimensionalmente identica al „Horst Vessel“, 7.11.1939 ; „Gorch Fock“ II, 23.8.1958. La Mircea è l’unica unità gemella, identica dal punto di vista costruttivo, alla „Gorch Fock“ I; ha sostituito nei viaggi di addestramento la „Gorch Fock“ II, nei periodi di fermo raddobbo. Le altre cinque unità della classe differiscono in misura maggiore o minore dalla prima.
3. Albatros, il più antico in legno massello, l’ultimo in fibra di carbonio.
4. Nel rileggere i numeri del Notiziario, sono arrivata al quarantacinquesimo, ho trovato nel numero 41 un interessante articolo del Comandante Giancarlo Basile, intitolato Terminologia marinaresca che ho letto con grande attenzione e grazie al quale ho imparato, a pag. 5, l’espressione “a riva” per poi usarla in arrampicata “a riva” sulle griselle. Conoscevo solo l’espressione con le vele “a riva”. Ringrazio il Comandante Basile.
5. Eventi di punta dei festeggiamenti del Hafengeburtstag Hamburg sono la Einlaufparade, la parata di apertura, di solito guidata dalla „Gorch Fock“, e la Auslaufparade, la parata di chiusura che conta sulla partecipazione di circa 300 unità navali: nave Vespucci vi ha preso parte nel 2015. Tra le regine del mare

che hanno sfilato nella Einlaufparade del 2019 spiccano: Alexander Von Humboldt II, Sedov, Kruzenshtern, Cap San Diego, Freya, Holland, Mir, Sans Souci. La „Gorch Fock“ non compare nell’elenco partecipanti, né la si vede sfilare. In testa alla parata vi è il Sedov. Anche quest’anno l’organizzazione prevede l’adesione di oltre 300 unità navali.

Il tradizionale Balletto dei Rimorchiatori del Porto (Schlepperballet), unico al mondo, richiama ogni anno un cospicuo numero di spettatori. Al link <https://m.youtube.com/watch?v=d3keLFttbyk> il frammento di video in cui i rimorchiatori danzano sulle note della Ode an die Freude (Inno alla gioia). Al link <https://m.youtube.com/watch?v=YBIAvJD5-30> il video della parata di apertura per il 830° completano, nel 2019: sullo sfondo appaiono la Sankt Michaelis Kirche, detta Michel, simbolo della tradizione, e la Elbphilharmonie, emblema della modernità, nella HafenCity. In un articolo del hamburg-magazine.de ho appreso che la piazza più grande del nuovo eco-quartiere HafenCity, inaugurata il 5 marzo 2021, è intitolata a Amerigo Vespucci.

Al link <https://m.youtube.com/watch?v=SWIc27xRI-o> la parata di apertura del 2013 per il 824° compleanno, a bordo della „Gorch Fock“.

6. Il 7 maggio dell’anno 1189 l’imperatore Federico Barbarossa conferiva ad Amburgo il Freibrief, l’autorizzazione che garantiva la franchigia doganale per la navigazione delle navi amburghesi lungo il fiume Elba sino al Mar del Nord. Il porto della città anseatica acquisiva, così, grande rilevanza, ragion per cui il 7 maggio è considerato la data di nascita del Porto di Amburgo.

7. Durante un soggiorno di studio a Brema, mi sono recata al Deutsches Schiffahrtsmuseum di Bremerhaven: la mia attenzione è stata attratta, un po’ a sorpresa, da una bacheca di vetro in cui erano esposti i modellini delle imbarcazioni Container, Pinta e Rubin della squadra tedesca, vincitrice della *Sardinia Cup* 1984.

Bibliografia

- <https://www.abendblatt.de/region/article-108162669/Riss-am-Rumpf-der-Gorch-Fock-entdeckt.html>;
- <https://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article-107623305/Gorch-Fock-monatelang-in-der-Werft.html>;
- Basile, G., Terminologia Marinaresca, in: https://www.cstn.it/view_notiz.php, n.41, pp. 4-6;
- Eusepi, M., ELEMENTI DI ARTE MARINARESCA, F.I.V. FEDERAZIONE ITALIANA VELA, Genova 2004, PDF;
- <https://www.esys.org/gofogofam.html>;
- <https://m.faz.net/aktuell/gesellschaft/nach-dem-tod-einer-soldatin-die-ausbildung-auf-der-gorch-fock-wird-ausgesetzt-1577636.html>;
- <https://m.faz.net/aktuell/politik/die-gorch-fock-ist-zurueck-im-wasser-17237213.html>;
- https://issuu.com/gorchfock/docs/gorch_fock_magazin_10, p. 51;
- <https://m.kn-online.de/Kiel/Segelschulschiff-Gorch-Fock-zeigt-nicht-nur-zur-Kieler-Woche-Flagge->;
- <https://www.berliner-zeitung.de/news/gorch-fock-sticht-wieder-in-see-li.180293>;
- <https://www.bundeswehr.de/de/ausruestung-technik-bundeswehr/seesysteme-bundeswehr/segelschulschiff-gorch-fock>;
- <https://www.deutscher-marinebund.de/berichte-dmb/gorch-fock-unter-neuem-kommando/>;
- <https://www.gorchfock.de/index.php/aktuelles/gorch-fock6/382-was-geschah-an-bord-der-gorch-fock>;
- <https://www.gorchfock.de/index.php/gorch-fock/informationen>;
- <https://www.hamburg.de/hafengeburtstag/schiffliste/>;
- <https://www.hamburg.de/schiffe/3141074/segelschulschiff-gorch-fock/>;
- <https://www.hamburg-magazin.de/artikel/amerigo-vespucci-platz-in-der-hafencity>;
- Iannucci, G., 1965 - “Corsaro II” (SESTA CROCIERA) seconda parte in: https://www.cstn.it/view_notiz.php, n.15, pp. 2-16;

- https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Gorch-Fock-Kaputter-Motor-wird-in-Wilhelmshaven-repariert,gorchfock2390.html;
- <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Gorch-Fock-ist-zurueck-im-Heimathafen-Kiel,gorchfock2660.html#2670>;
- <https://www.ostsee-zeitung.de/lokales/rostock/hanse-sail-2022-in-rostock-marine-segelschiff-gorch-fock-ist-dabei-SWPFSKW-TTMLXAUWTLRWOTGQGXQ>;
- <https://www.presseportal.de/pm/67428/5175792->;
- <https://www.shz.de/deutschland-welt/hamburg/artikel/hafengeburtstag-hamburg-2022-gorch-fock-statt-kruzenshtern-22785554>;
- <https://www.sueddeutsche.de/panorama/unglueck-auf-der-gorch-fock-junge-soldatin-stuerzt-in-den-tod-1.1020898>;
- <https://www.welt.de/satire/article237369553/Bundeswehr-ruestet-auf-Gorch-Fock-bekommt-vernueftigen-Motor.html>;
- **Zu viel Rost am Rumpf, in:** <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/gorch-fock-sanierung-abgeschlossen-101.html>;



RITAGLI DI STORIA

Peppe Peluso ha inviato in Redazione un suo nuovo lavoro accompagnandolo con queste parole: "Con materiale fornito da un amico, e con mia ricerca, ho completato un articolo su un argomento di MARINA completamente inedito, nella storiografia nazionale. E' davvero una novità per la storia della Regia Marina". Lo abbiamo attentamente letto e ne condividiamo l'interesse pubblicandolo.



REGIO CACCIATORPEDINIERE CALATAFIMI

UNA SCONOSCIUTA E DELICATA MISSIONE NELL'EGEO

GIUSEPPE PELUSO

L'episodio che andremo ad esporre è completamente inedito nella storia della Regia Marina Italiana; protagonista della vicenda sono il politico greco Eleutherios Kyriakou Venizelos e il Regio Cacciatorpediniere *Calatafimi*.



Queste notizie ci sono giunte grazie al sottoufficiale Leonardo Sinisi (1914-1985), Padre dell'amico Angelo che, custode della sua Memoria, ci ha fornito le foto che testimoniano quanto racconteremo.

Giornalmente effettuiamo pagamenti con monetine, ormai comuni quelle straniere della zona euro, e spesso ci capita il cinquanta centesimi greco su cui è coniato il familiare e simpatico volto di Eleutherios Venizelos [Foto 1].

Ellenico leggendario, un misto tra Garibaldi, Cavour e Mussolini, che la sua Patria ha voluto omaggiare, oltre che effigiandolo su di una moneta, con l'intitolazione a suo nome del paese natale, dell'aeroporto di Atene, e di tante altre strutture.

Venizelos nasce nel 1864 nell'isola di Creta, ancora dominio turco, e diventa figura di spicco durante la rivolta cretese contro l'impero Ottomano. Inizialmente l'isola ottiene una certa autonomia dalla Sublime Porta, ma solo in seguito sarà raggiunto l'obiettivo della piena unione con la Grecia.

Nel 1910 Venizelos diventa primo ministro greco, nonostante i primi dissapori con la casa regnante ellenica, ed è tra i fautori delle guerre balcaniche che mirano alla spartizione territoriale dei domini turchi.

E' lui che sostiene la partecipazione alla Prima Guerra Mondiale, ma i continui disaccordi con Costantino I lo costringono alle dimissioni dando origine alla "Grande Divisione", una profonda ferita sociale per la Grecia dei decenni a seguire.

Venizelos crea un provvisorio Stato nello Stato, nella Grecia Settentrionale e nelle isole dell'Egeo, che dichiara guerra alle Potenze Centrali.

Al termine della Grande Guerra fa occupare buona parte dell'Anatolia dalle sue truppe con l'intento di realizzare la "Megali Idea"; ovvero la volontà di anettere alla Grecia tutti i territori abitati da popolazioni greche e di spostare la capitale a Costantinopoli. Ma i turchi, guidati da Mustafa Kemal (Ataturk) [2] sconfiggono i greci che, desiderosi della pace, votano contro Venizelos costringendolo all'esilio.

Nel 1928 riottiene il potere e, per porre fine all'isolamento diplomatico della Grecia, ripristina normali relazioni con i suoi più difficili vicini, tra cui l'Italia di Mussolini che non vuole cedere il Dodecaneso, l'Albania che aspira a tutto l'Epiro, la Bulgaria che ha mire sulla Macedonia greca.

Il suo più grande successo è la riconciliazione con la Turchia, nemica storica; con una mossa a sorpresa propone il nome di Ataturk per il Premio Nobel per la Pace.

Tuttavia, l'iniziativa di Venizelos è criticata a livello nazionale, non solo da parte dell'opposizione, ma anche dai membri del suo stesso partito che rappresentano le migliaia di profughi greci espulsi dalla Turchia.



Subisce vari attentati e, anche per gli effetti della grande depressione dei primi anni trenta, dopo essere sconfitto alle elezioni deve abbandonare il potere.

Nel 1935 lui e il generale Nikolaos Plastiras fomentano un nuovo colpo di stato per la conquista del potere, ma il movimento fallisce e, condannato a morte in contumacia, è costretto a rifugiarsi su di una isoletta italiana dell'Esodo.

Subito dopo si trasferisce a Parigi dove muore nel 1936; in seguito, riabilitato e consacrato come "eroe e rivoluzionario a vita", le sue spoglie sono rimpatriate e tumulate sulla natia isola di Creta.

Il cacciatorpediniere *Calatafimi*, come i suoi tre gemelli, entra in servizio nei primi anni venti del novecento; disloca 1214t a pieno carico ed è armato con due torri binate da 102/45 e due torrette singole da 76/30, oltre sei lanciasiluri da 450mm [3].



La sua esistenza sarà legata al teatro greco in quanto compie numerose crociere in quei mari; già nell'aprile del 1928 si reca a Corinto, colpita da uno scisma, per rifornire i terremotati di medicinali e personale sanitario.

Nel 1933 il cacciatorpediniere è sottoposto ad un periodo di grandi lavori e tra il 1934 e il 1935 staziona nel Dodecaneso, operando intensamente nelle acque dell'Esodo.

Nel 1938 è declassato a Torpediniera e nel primo mese di guerra, al comando del Tenente di Vascello Giuseppe Brignole, è protagonista di un intrepido e solitario attacco contro la flotta francese che bombarda la costa ligure.

Nell'autunno il *Calatafimi* passa sulle rotte per la Grecia dove svolgerà quasi tutto il suo ciclo bellico che conterà 227 missioni di guerra con 55.000 miglia nautiche percorse.

L'armistizio lo sorprende al Pireo dove è catturato dai tedeschi che lo battezzano "TA.19 Achilles", impiegandolo subito in quei mari.

Nell'agosto del 1944 il sommergibile greco "Pipinos", ex inglese "Veldt", scopre il divino "Achilles" e, colpendolo nel suo punto debole, lo affonda nelle vicinanze dell'isola di Samo.

Ma che legame c'è tra l'uomo Venizelos e la nave *Calatafimi*? Presto detto!

Abbiamo appreso dell'ultimo golpe tentato da Venizelos e dal generale Plastiras, eroe della guerra contro i turchi. Con loro ci sono le popolazioni della Tracia, della Macedonia e quelle insulari dell'Esodo; ma c'è pure la marina greca con le migliori unità tra cui l'incrociatore corazzato *Georges Averoff*, costruito a Livorno [4], e l'incrociatore *Helli*, che nel 1940 sarà affondato dal sommergibile italiano *Delfino*.



Venizelos può inoltre contare sul denaro della moglie, una immensa fortuna, 15.000.000 di \$, ereditati dal padre.

Il nostro rivoluzionario non riceve nessuno aiuto dall'estero; la Bulgaria vede una forte minaccia nelle truppe che la Turchia ha ammassato nella Tracia; la Turchia vede una minaccia nella Bulgaria che ha segnalato la Turchia alla Società delle Nazioni. La Jugoslavia vede una Italia minacciosa verso il "Patto Balcanico" e afferma che Venizelos ha pianificato di distruggere questo patto di ispirazione francese per sostituirlo con un accordo italiano tra Grecia, Bulgaria e Albania.

L'undicesimo giorno della rivoluzione, i generali di Venizelos gettano la spugna e si precipitarono verso la frontiera bulgara; lo stesso ispiratore del golpe dichiara ai giornalisti: "I nostri sforzi per rovesciare il regime di



Tsaldaris devono, almeno per il momento, essere abbandonati".

Si rifugia a bordo dell'incrociatore **Georgios Averoff**, ancora oggi conservato musealizzato ed appellato "Il fortunato zio George", e si fa condurre a Creta, dove è nato.

Qui viene a conoscenza della sentenza di morte, cui è stato condannato dal legittimo governo greco, e si trasferisce sulla vicina isola di Casos, che appartiene all'Egeo italiano [5].

Lo seguono la moglie, collaboratori del fallito golpe e molti ufficiali dell'incrociatore **Averoff** che è rimandato indietro con l'ordine di arrendersi alle autorità di Atene e rientrare nei ranghi della marina ellenica.

Il governo italiano, subito avvertito di questa presenza sulla piccola isola del Dodecaneso, invia il cacciatorpediniere **Calatafimi** a prelevare questi imprevisi ospiti per condurli a Rodi.

Giunto sotto costa, sull'isoletta non c'è un porto in grado di far attraccare un pur piccolo cacciatorpediniere, le locali autorità fanno partire un motoveliero che ha caricato tutti i rifugiati greci [6]. Dal **Calatafimi** calano in acqua il motoscafo di bordo "MA 141" che inizia una spola tra il cacciatorpediniere e il motoveliero per

trasbordare tutti i profughi [7]. In mare aperto, ed in breve tempo, tutti lasciano il motoveliero e sono traghettati al barcarizzo del cacciatorpediniere [8].



Foto 6.



Foto 7.



Foto 8.

Tra i primi a risalire la scaletta, e giungere al ponte principale del *Calatafimi*, è proprio Eleutherios Venizelos. Alcuni giornali lo danno per affondato con l'incrociatore *Averoff*, altri che sarebbe stato ferito da una bomba di aereo, altri ancora scrivono di una sua fuga in Egitto.

Niente di più falso, Venizelos, seppure segnato dal momento, non presenta ferite e con sé non porta gli immensi tesori che, si dice, abbia trafugato [9].

Naturalmente il capitano di corvetta, comandante del cacciatorpediniere italiano, va subito incontro agli ospiti per porgergli il benvenuto dell'equipaggio, della Regia Marina e del Governo Italiano [10].

Ora il rivoluzionario greco è sotto la protezione di Mussolini che segretamente lo ha appoggiato ed ora ne garantisce l'incolumità. Una delle prime foto scattate a bordo, dal sottoufficiale silurista Sinisi, è proprio di Venizelos, con la moglie e con il comandante dell'unità da guerra italiana [11].



Foto 9.



Foto 10.



Foto 11.

La navigazione del *Calatafimi*, come concordato col Governo Italiano, riprende e ci si dirige verso il più grande porto di Rodi [12].

Tutti si aggirano sul ponte di coperta, tra le bocche dei cannoni Ansaldo di Genova e tra i protetti posti di osservazione che mostrano i simboli del regime. Lo sfondo esibisce la selvaggia bellezza di queste isole [13].



Foto 12.



Foto 13.

Lo stesso Venizelos resta in coperta e medita della sconfitta subita nella sua ultima avventura. Sotto una pioggia di bombe e volantini di propaganda è morto lo spirito rivoluzionario macedone e cretese.

A bordo intrattiene lunghe discussioni, con gli ufficiali italiani ed i suoi massimi collaboratori che hanno voluto seguirlo in esilio [14].



Foto 14.



Foto 15.

Naturalmente, sempre grazie a Leonardo Sinisi, e alla sua macchina fotografica, non può mancare l'istantanea di gruppo; un ricordo tra ufficiali italiani del Regio Cacciatorpediniere *Calatafimi* e ufficiali greci dell'incrociatore *Averoff* [15].

REFERENZE

Angelo Sinisi – *Archivio privato di Famiglia*

https://it.wikipedia.org/wiki/Elutherios_Venizelos

[https://it.wikipedia.org/wiki/Calatafimi_\(cacciatorpediniere\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Calatafimi_(cacciatorpediniere))

[https://it.wikipedia.org/wiki/Georgios_Averof_\(incrociatore\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Georgios_Averof_(incrociatore))

LA VELA IN ITALIA



Tappa fondamentale nella storia della Vela italiana l'arrivo e la diffusione di due derive internazionali che contribuiranno in maniera determinante a rendere popolare lo sport velico nel nostro Paese. Sono il Dinghy 12' S.I. originario inglese e due volte classa olimpica (1920 e 1928) e l'americano Snipe sempre in predicato per i Giochi Velici, ma mai ammesso. Davvero interessante questa 14esima puntata curata con la solita competenza e precisione da Franco Belloni e Gianni Magnano.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(quattordicesima puntata)

Due Classi “nate” a Sturla

A Sturla, il Club Nautico Ligure tenne a battesimo due importanti derive internazionali: il Dinghy 12 piedi nel 1929 e lo Snipe nel 1934. Merito di alcuni appassionati che intuirono la potenziale possibilità di diffusione che le due classi potevano avere in Italia. Il tempo ha dato loro ragione.

La scoperta del Dinghy

Alla fine dell'estate del 1916 un gruppo di velisti, che avevano partecipato alle regate organizzate dalla Sezione di Genova della Lega Navale Italiana, posero, sulla spiaggia di Sturla, le basi di una nuova associazione, il Club Nautico Ligure.

Del primo consiglio facevano parte Maggiorino Ferraris, presidente, Giulio Bava, Giuseppe Galeppini, Emilio Nicolò Reggio, Giuseppe Carlo Villa e Fred. H. White. Nel 1919 fu inaugurata la sede sociale con la disputa della Coppa Serra tra gli 8 metri SI *Oriana* di Stefano De Ambrosys e *Syrtica* di Zaccaria Oberti.



Foto 1 - 8 mt “Oriana” di Stefano De Ambrosys davanti a Pegli in una cartolina del 1930.



Foto 1 bis - L'otto metri "Syrtica" durante le prove a mare davanti al Cantiere Costaguta prima della consegna.

Il Dinghy 12 piedi SI, pur non essendo più classe olimpica dal 1928, e lo Snipe, che non ha mai avuto questo blasone, sono a tutt'oggi, 2011, indubbiamente per le loro qualità, ancora molto attivi.

Il marchese Emilio Nicolò Reggio, proprietario del primo Dinghy italiano, scoprì occasionalmente questa deriva di 3,66 metri, progettata nel 1913 dall'inglese George Cockshott.

Ecco il suo ricordo:

Trovandomi a passare da Amsterdam, per andare ad assistere alle Olimpiadi del 1928 mi ero imbarcato su di uno yacht a motore che faceva servizio per gli spettatori e con me erano pure il marchese Paolo Pallavicino e il conte Filippo d'Albertis. Mentre restammo fermi nella chiusa per passare nello Zuiderzee, abbiamo visto al fianco dello yacht a motore un "dinghy" equipaggiato da due signorine che andavano a bordeggiare. Rimasi colpito dai particolari di quella costruzione e della velatura e ritenni che sarebbe stata la barca indicata per addestrare mio figlio Pierino che allora aveva sei anni; rientrato in Italia mi interessai unitamente al sig. rag. Enrico Pomi del 'Club Nautico Ligure' per avere i piani e la specifica dei dati di costruzione. Interpellammo vari cantieri navali e dopo aver esaminato le varie offerte accordammo la preferenza al cantiere Nicolò Depangher di Capodistria che per due "dinghy" completi di attrezzatura e velatura ci praticò il prezzo di Lt. 1380 l'uno. Così furono costruiti nel marzo del 1929 i primi due "dinghy" "I-1 [Pierino] e I-2 [Lodoletta]", rispettivamente per me e per l'amico Enrico Pomi e prendemmo il patrocinio della serie per curarne una rapida diffusione.¹



Foto 2 – Piano del Dinghy12'

I primi due Dinghy fecero la prima uscita in occasione delle regate organizzate nel luglio del 1929 a Sturla dal Club Nautico Ligure: *"Questa serie è piena di avvenire, poiché essa rappresenta veramente il tipo più adatto e pratico d'imbarcazione per creare dei buoni marinai, e per suscitare nei ragazzi e nei giovani la passione del mare e la passione del yachting. Ad essa dunque il nostro plauso e la più viva parola di incoraggiamento e di augurio".²*

Una profezia indovinata! Il Dinghy si diffondeva e veniva adottato dai circoli di Anzio, Como, Monfalcone, Napoli, Palermo, Trieste, Venezia e Zara.

Fu, così, possibile organizzare nel 1931 a Zara il primo Campionato Italiano della Classe con ben diciotto concorrenti iscritti.

Nel 1930 la Federazione Italiana della Vela, in accordo con l'International Yacht Racing Union, autorizzò la sostituzione di alcuni legnami prescritti dal Regolamento con quelli nazionali più facili da trovare e di minor costo.

Alla "scuola" del Dinghy si formarono timonieri del calibro di Antonio "Nino" Cosentino, Beppe Croce, Settimio "Mino" Dellacasa, Gino Nadali, Adelchi Pelaschier, Guido

Postiglione, Pierino Reggio e Silvio Treleani che saranno protagonisti della vela nazionale e internazionale.

Anche l'esempio fornito dal marchese Reggio fu imitato: diversi genitori regalarono ai loro figli un Dinghy perché divertendosi imparassero anche a navigare a vela e ad appassionarsi a questo sport.

Per facilitarne la diffusione la Federazione ottenne nel 1931 dall'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito sulle Comunicazioni un'apertura di credito fino a 3000 lire restituibili in dieci rate con l'interesse del 4,5 per cento. Si può quindi affermare che il Dinghy fu la prima barca scuola per i giovani nel panorama dello yachting italiano.

Al significativo numero delle costruzioni non corrispondeva però un altrettanto significativo numero di Dinghy in regata.

Lo si deduce dai partecipanti al campionato italiano anche se nel 1935 e nel 1936 l'ammissione era limitata a due rappresentanti per ogni gruppo di Zone, portata nei tre campionati successivi a un rappresentante per Zona ma senza risultato perché in alcune zone il Dinghy non era assolutamente diffuso.

Inoltre, per i campionati del 1938 e 1939 fu messo un limite all'età dei partecipanti, fissato a venticinque anni.

Scrisse Bruno Pangrazi: *“Lasciamo libera anche nei 'dinghi' la partecipazione e siano numerosi i timonieri ai futuri Campionati, vi prenderanno parte anziani e giovani; soltanto nelle regate con molti partecipanti si migliorano e si affinano le doti dei timonieri in formazione e di quelli già consumati. Malauguratamente siamo ancora in troppo pochi velisti sul nostro bel mare per poter mettere delle limitazioni di numero e di età”*.³

Il Dinghy 12 piedi SI è stato anche una delle classi scelte per disputare i Littoriali della Vela *“...una manifestazione della massima importanza, e costituiscono una efficace rassegna delle forze giovanili della vela italiana, e danno luogo a competizioni appassionate, cavalleresche e tenaci, che sollevano l'entusiasmo sincero anche nell'animo del vinto”*.

Arriva da noi lo Snipe

La prestigiosa rivista americana The Rudder pubblicava, luglio 1931, i piani e il Regolamento di costruzione di una piccola deriva, progettata dal suo direttore William F. Crosby. Questa deriva era stata richiesta dalla

Florida West Coast Racing Association che voleva una barca da regata facile da costruire e trasportabile con un carrello.

Foto 3 - piano dello Snipe

Nacque così lo Snipe, una barca lunga 4,724 metri e larga 1,524 metri, parzialmente coperta, a spigolo e il fondo a forma di V. La superficie velica era di 9,29 metri quadrati portata successivamente a 10,80 con la randa e il fiocco sovrapposti. Sostanziali modifiche si

sono avute nel peso: da quello iniziale di 204,11 chili a 192,95 e, all'inizio degli anni Settanta, a 172,80 chili.

Nato per essere costruito dagli appassionati del fai da te, Crosby aveva previsto delle sufficienti tolleranze per facilitare la costruzione dei dilettanti, e senza il pagamento di royalty, grazie a queste prerogative lo Snipe si diffuse rapidamente.

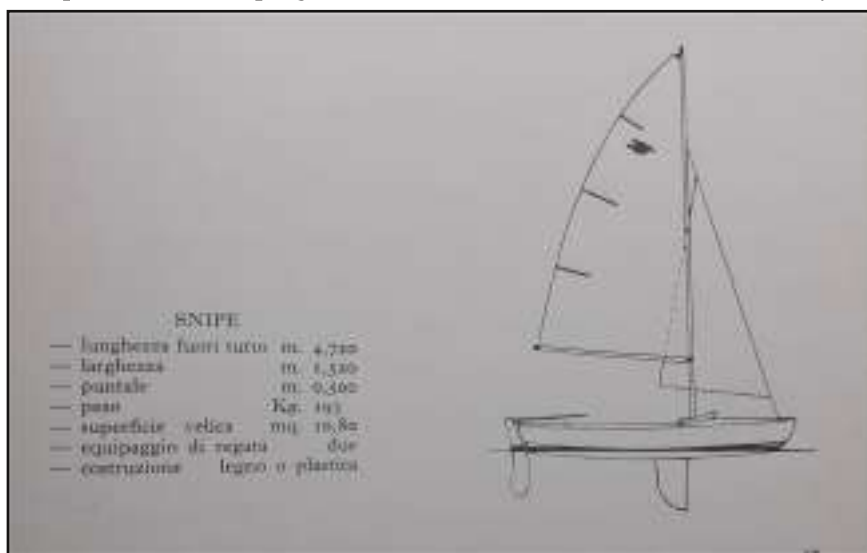
Nel settembre del 1931, un ragazzo di quattordici anni, Jimmy Brown, aiutato dal padre costruì a Pass Christian, sul Mississippi, il primo Snipe.

Con la diffusione dello Snipe, 150 barche costruite al maggio del 1932, fu necessario creare una organizzazione e nel novembre dello stesso anno fu costituita la Snipe Class International Racing Association (SCIRA) alla quale aderirono, tramite le Flotte di cinque o più barche, i proprietari degli Snipe e coloro che gareggiavano con questa barca.

Nel 1933 il Club Nautico Ligure fece costruire una serie di sei Snipe, che avevano i numeri velici dal 1071 al 1076. Lo Snipe superò, dopo le prime regate, l'esame dei "supercritici" e fu definitivamente adottato come barca sociale.

Ma lo Snipe, che per l'italianizzazione dei nomi fu ribattezzato “Beccaccino”, interessò anche i velisti di altre località e così nel 1936 in Italia c'erano già quattro Flotte, quella di Genova (capitano l'ingegnere Luigi Mino Poggi), Napoli (Federico Garolla di Bard), Rimini (Ettore Rastelli) e Livorno (Giuseppe della Gherardesca).

La SCIRA nominò il Club Nautico Ligure rappresentante per l'Italia della Classe e a segretario nazionale Natale Galeppini con la moglie possiede egli stesso uno Snipe e partecipa con lei alle regate della classe, E' socio promotore del R.Y.C.I.



I primi Snipe erano costruiti in legno anche a doppio fasciame purché lo spessore fosse di 19 millimetri. Nel dopoguerra venne autorizzata la costruzione a tre strati, l'uso del compensato marino e successivamente la vetroresina e in sandwich sottovuoto utilizzando fibre diverse.

All'inizio erano apprezzate le costruzioni del cantiere dei fratelli Mostes, allora a Sturla, che oltre a **Oly** avevano costruito anche il suo rivale **Titta IV**, di proprietà nel dopoguerra di Enrico Audizio. I fratelli Mostes presentavano nel 1934 al Villaggio Balneare di Genova, dove erano esposte anche imbarcazioni e motori, uno Snipe.



Foto 4 - Anni Cinquanta - Snipe in partenza nel Tigullio.



Foto 4 bis - lo Snipe "Titta V" di Mino Dellacasa e Ottavio Torello vincitori del Campionato Italiano a Sestri Levante nel 1952.

Con il diffondersi della classe si organizzò nel 1937 il primo Campionato Italiano a Sturla con sei imbarcazioni in rappresentanza delle quattro Flotte. Il Campionato fu vinto da **Oly** con Pierino e Emilio Nicolò Reggio (figlio e padre) che, sempre con la stessa barca, vinsero anche i due campionati successivi.

Il campionato, a eccezione del 1940, è sempre stato organizzato fino 1942, anno nel quale, con la circolare n. 3 del 18 marzo, il presidente della Federazione, Antonio Nicolò Cosulich, disponeva:



Ho deciso con effetto dalla data della presente, lo scioglimento delle organizzazioni italiane delle classi Stelle e Beccaccini. Di conseguenza ha termine l'applicazione in Italia dei Regolamenti speciali per dette classi e debbono ritenersi decadute tutte le cariche comunque assegnate in base a tali Regolamenti. Dalla stessa data le Stelle ed i Beccaccini saranno ammesse a regata alla stregua delle altre imbarcazioni delle classi internazionali riconosciute dalla RFIV. La RFIV provvederà per le imbarcazioni di nuova costruzione, all'assegnazione del numero velico ed al rilascio dei certificati di stazza curando l'applicazione del Regolamento di costruzione e la diffusione dei piani di costruzione.

A partire dal 1° giugno p.v. non sarà ammessa la partecipazione alle regate di Stelle e Beccaccini non in possesso del certificato di stazza rilasciato dalla RFIV e

*pertanto i proprietari dovranno curare, entro tale termine, l'invio alla Presidenza della RFIV del certificato di stazza in loro possesso per la sua sostituzione.*⁴

Il successo delle classi Dinghy e Snipe era confermato dai numeri: nel mese di luglio 1943 erano stati assegnati al Dinghy 12 piedi SI, ribattezzato Monotipo 1929, 591 numeri velici e allo Snipe 188 numeri velici.

Note

- 1 - "I-1000 è l'ultimo numero velico dei 'Dinghy' in Italia", *Vela e Motore*, maggio 1957, p. 387.
- 2 - "Le regate di Sturla", *L'Italia Marinara*, 16-31 luglio 1929, p. 12.
- 3 - Bruno Pangrazi, "A proposito del campionato dei 12 piedi SI", *Motonautica - Vela e Motore*, novembre 1939, p. 459.

BOX

Dinghy 12 piedi SI di seguito un resoconto dei primi Campionati svolti in Italia di queste classi

Campionato d'Italia

1931 - Zara - 9-10 agosto - Reale Yacht Club Adriaco - 18 concorrenti - Eoletto (I-13) - Silvio Treleani, Sezione di Zara del RYCA.

1932 - Napoli - 17-19 giugno - III Zona RFIV - 6 concorrenti - Sparaglione (I-60), Guido Postiglione, Reale Circolo Canottieri Napoli.

1933 - Trieste 23-25 luglio - Reale Yacht Club Adriaco - 16 concorrenti - Eoletto (I-13) - Silvio Treleani, Sezione di Zara del RYCA.

1934 - Rapallo - 12-15 agosto - Sezione di Rapallo della Lega Navale Italiana - 5 concorrenti - Sparaglione (I-60) - Guido Postiglione, Reale Circolo Canottieri Napoli.

1935 - Napoli - 26-30 agosto - III Zona RFIV - 8 concorrenti - Sparaglione (I-60), Guido Postiglione, Reale Circolo Canottieri Napoli.

1936 - Venezia - 4-7 giugno - Gruppo San Marco del RYCI (CDV) - 8 concorrenti - Barche a rotazione, Gino Nadali, Gruppo Adriaco del RYCI (RYCA).

1937 - Venezia - 29 agosto-1° settembre - Gruppo San Marco del RYCI (CDV) - 8 concorrenti - Mazzone (I-180), Massimo Murolo, Reale Circolo Canottieri "Italia".

1938 - Napoli -27-29 agosto - III Zona RFIV - 4 concorrenti - Raja (I-158), Antonio "Nino" Cosentino, Gruppo Partenopeo RYCI.

1939 - Capodistria - 30 agosto-3 settembre - Gruppo Adriaco del RYCI (RYCA) - 2 concorrenti - Picchio, (I-276) Adelchi Pelaschier, Società Vela Oscar Cosulich.

1940 - Non disputato.

1941 - Menaggio - 26 agosto-1° settembre - Circolo Vela Como - 13 concorrenti- Italo Nino (I-455), Livio Spanghero, Società Vela Oscar Cosulich.

1942 - Nettunia - 1°-3 agosto - Circolo Canottieri Tevere Remo - 8 concorrenti - Este (I-210), Salvatore Molinari, Circolo Canottieri Tevere Remo.

Il Campionato è ripreso nel 1947 a Menaggio.

Campionato d'Italia dei Gruppi Universitari Fascisti (GUF)

1933 - Trieste - 23-26 luglio - 5 concorrenti) - Barche a rotazione - Silvio Treleani, GUF Zara.

Littoriali della Vela

1934 - Napoli - 21-23 luglio - 16 concorrenti - Guido Postiglione, GUF Napoli.

1935 - Non disputato.

1936 - Trieste - 18-21 aprile - 12 concorrenti - Giuseppe Machne, GUF Trieste.

1937 - Livorno - 12-16 maggio - 25 concorrenti - Giuseppe Spigno, GUF Genova.

1938 - Napoli -10 concorrenti - G. Nardi, GUF Firenze.

1939 - Genova-Sturla - 21-23 maggio - Club Nautico Ligure - 14 concorrenti - Marino Barendson, GUF Napoli.

1940 - Trieste - 1° -4 agosto - 19 concorrenti - Antonio Maffezzoli, GUF Napoli.

Snipe Class Campionato d'Italia

1937 - Genova-Sturla - 3-7 agosto - Club Nautico Ligure - 6 concorrenti- Oly (1257), Pietro Reggio e Emilio Nicolò Reggio, Flotta di Genova.

1938 - Genova-Sturla - 2-9 settembre - Club Nautico Ligure - 4 concorrenti - Oly (1257), Pietro Reggio e Emilio Nicolò Reggio, Flotta di Genova.

1939 - Genova-Sturla - 27-29 agosto - Club Nautico Ligure - 5 concorrenti - Oly (1257), Pietro Reggio e Emilio Nicolò Reggio, Flotta di Genova.

1940 - Non disputato.

1941 - Santa Margherita Ligure - Reale Circolo Italiano della Vela (RYCI) - 7 concorrenti - Ferid (1278), Giovanni Bientinesi e Giuliano Garfagnoli, Flotta del Dopolavoro Odero-Terni-Orlando.

1942 - Portofino - Reale Circolo Italiano della Vela (RYCI) - 6 concorrenti - Barche a rotazione, Roberto Garolla di Bard e Enrico De Lieto, Flotta di Napoli.

Il Campionato è ripreso nel 1947 a Genova-Quarto dei Mille.



Foto 6 - Anni Trenta Campionato delle regioni a Bari Dinghy 12' in regata.



Foto 7 - Partenza Snipe a Sanremo.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

La storia del Canottaggio italiano è molto antica e la sua diffusione copre l'intero territorio nazionale, sul mare e sui laghi. Da oltre 130 anni i vogatori azzurri hanno scritto pagine indimenticabili e l'Italia è a pieno titolo tra le nazioni più forti. Il contributo che il Notiziario sta dando allo Sport del Remo, grazie a Sergio Pepe, anche se non può essere esaustivo, certamente è un contributo per una storia che merita di essere ricordata, come da questa foto che riprende l'arrivo degli otto all'Olimpiade di Berlino del 1936 con l'Argento degli Scarronzoni livornesi, a 6 decimi dagli USA.



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

SERGIO PEPE

(Parte dodicesima 1° agosto /dicembre 1966)

Sabato 8 agosto 1966 si disputa a Bruges l'ormai tradizionale Pentagonale Giovanile FISA e l'Italia, ovviamente, partecipa in tutte e sette le barche. La difficoltà è nella scelta degli equipaggi, che non può prescindere dai vincitori del titolo italiano allievi. Ed è questo il problema: come abbiamo visto nel precedente articolo, l'equipaggio 4 con della Canottieri Napoli aveva vinto a Orbetello anche il titolo in otto, così come lo skiffista Nino Di Domenico del Circolo Savoia aveva anche vinto il titolo in doppio con Fabrizio Pinardi.

Il 27 luglio si svolgono all'Idroscalo di Milano le prove selettive alla quali si presentano non solo i titolati, ma anche equipaggi che hanno richiesto di partecipare.

Ed ecco il primo colpo di scena! Nino Di Domenico, fresco fresco dei due titoli nella vogata di coppia è febbricitante, e viene battuto da Bruno Scola allenato da Giuseppe Moioli.

Un dilemma si pone per il quattro con e l'otto della Canottieri Napoli, quest'ultimo composto da vogatori titolati anche nel quattro con. La soluzione è uno spezzatino: il 4 con sarà composto Claudio Padoan, Mario Giangrasso, Eduardo Gravina, Francesco Chianese, il due senza da Alberto Menichini, Armando Di Maso; Sergio Carrese n. 3 dell'otto, andrà a rinforzare l'otto del Circolo Posillipo, che era giunto secondo a Orbetello. Qui di seguito la cronaca delle selezioni e il diario e l'esito della trasferta a Bruges a firma di Gigi Bonati. Come al solito, il grazie va al conservatore Vincenzo Palomba!

CANOTTAGGIO

AI NOSTRI GIOVANI IL PENTAGONALE DI BRUGES

La selezione di Milano

Il 27 luglio alle ore 20 hanno avuto luogo le prove selettive per alcuni tipi di imbarcazioni.

4 Con: C.C. Napoli - eq. convocato; S.C. Milano - ammesso su richiesta.

2 senza: S.C. Saturnia - S.C. Lecco e C.C. Napoli - tutti su richiesta.

Singolo: Y.C.C. Savoia - eq. convocato; Moto Guzzi su richiesta; VV.FF. «Galimberti» di Milano su richiesta.

Doppio: VV.FF. «Ravalico» eq. convocato; Y.C.C. Savoia - su richiesta; misto: Ginnastica Triestina e S.C. Nettuno - su richiesta.

Lo specchio d'acqua, sul quale si sono effettuate le predette prove, è dotato a terra di punti fissi ben precisi, però per i concorrenti non esiste alcuna segnalazione. Doveva, chi di dovere, installare almeno due boe; una alla partenza e l'altra all'arrivo.

Quando si effettuano delle prove di selezione di equipaggi da mandare poi all'estero a rappresentare il meglio dei nostri atleti, le cose devono essere prese più seriamente e dare alle gare quell'importanza che esse meritano.

Sia ben chiaro però che la mancanza di un campo tracciato non ha influito sui risultati.

Nella gara del singolo, ove si dava sicuro vincitore Di Domenico della Y.C.C. Savoia, veniva fuori Scola della Moto Guzzi, mentre il pronosticato arrivava terzo, molto distanziato, in quanto al momento della gara non si trovava nel pieno delle possibili-

ta fisiche, causa una indisposizione febbrile che l'aveva assalito la sera precedente e continuata nella giornata della gara stessa.

Nella gara del 2 senza avrebbe potuto vincere l'equipaggio del «Lecco» se avesse tenuto una buona direzione di percorso, ma l'imbarcazione più di una gara in linea retta aveva l'impressione di sostenere una gara di slalom!

RISULTATI

1) 4 Con - C.C. Napoli in 5'23"6; S.C. Milano in 5'25"6.

2) Senza - C.C. Napoli in 5'37"8; C.C. Saturnia in 6'02"6; S.C. Lecco in 6'20"9.

3) Singolo - Moto Guzzi (Scola) in 5'01"8; V.V. Fuoco Galimberti (Bombelli) in 6'02"5; Y.C.C. Savoia (Di Domenico) in 6'12"8.

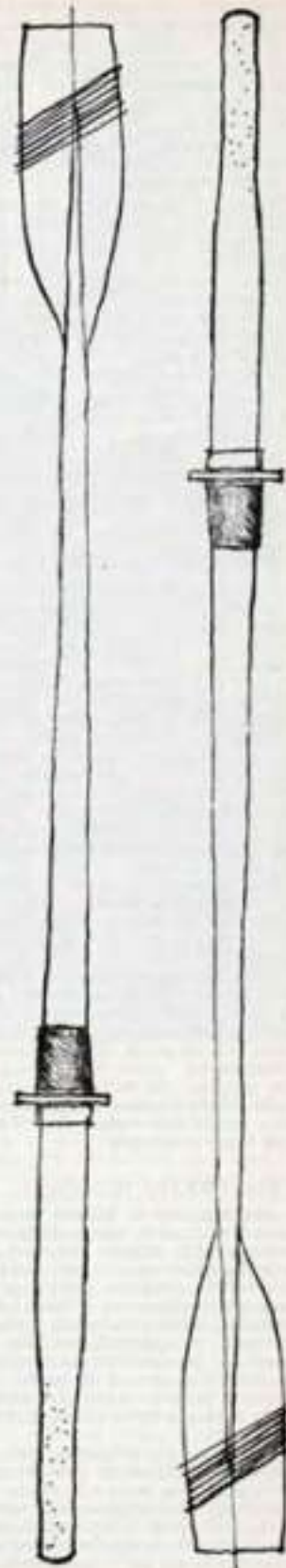
4) Doppio - misto S.G. Triestina - S.C. Nettuno in 5'40"2; VV.FF. Ravalico in 5'45"1; Y.C.C. Savoia in 5'53"3.

Le gare sono terminate alle ore 20,35 ed in piena luce. Dico questo perché qualcuno asserì, senza essere presente, che le ultime due gare si erano svolte nell'oscurità. In quel giorno il sole tramontò a Milano alle ore 21,02 e sorridendo calò alla parte opposta del... Resegone!

Sulla base dei predetti risultati la Rappresentativa venne così formata:

4 Con - C.C. Napoli - Padovan Claudio - Gianfranco Mario - Gravina Edoardo - Chianese Francesco - Tim. Maniacalco Giovanni.

2 senza - C.C. Napoli - Menichienzi Alberto - Di Maso Armando (Allenatore del Napoli: Porcaro Angelo).



Stragolo - G.S. Moto Guzzi - Scelsi Bruno (Allenatore: Molli Giuseppe);
2 Con - S.C. Moltrasino - Taroni Giuliano - Argenti Franco - Tim, Lucini G. (Allenatore Bonomi Angelo);

4 Senza - Falck Di Dongo - Bris Alberto - Albini Abramo - Buratti Giovanni Battista - Barghini Luigi (in sostituzione dell'allenatore Galli, Gottifredi Mariano);

Doppio - misto S.G. Triestina - S.C. Nettuno - Prelazzi Claudio e Sossi Marino (Allenatore Giuseppe Culot);

Otto - C.N. Posillipo e C.C. Napoli - Leonardi Enrico - Carrese Sergio del Napoli - Krieg Giulio - Bennato Mario - Napolitano Silvano - Rizzo Massimo - Mele Paolo - D'Angelo (Allenatore Cascone Arturo);

Riserve: Di Domenico Gaetano dello Y.C.C. Savoia di Napoli, Franco Zaccaria Giuseppe e Franciosi Antonio del S.C. Milano.

Direzione Tecnica: Culot Giuseppe.
Accompagnatore Ufficiale: Bonati Luigi.

PERMANENZA A LIMITO (Milano)

Dopo le prove selettive gli equipaggi prescelti sono stati alloggiati all'Albergo «Limite»; il giorno dopo si sono aggiunti a loro l'8 del «Posillipo Napoli», il 2 Con del «Moltrasino», mentre il 4 Senza della Falck si presenterà il 2 agosto, perché in allenamento nella propria sede.

Durante il periodo 28 luglio - 2 agosto gli equipaggi, sotto la direzione tecnica di Culot, coadiuvato dai rispettivi allenatori, hanno effettuati gli allenamenti all'idroscalo di Milano, sia al mattino che al pomeriggio, con imbarcazioni federali nuove fiammanti.

Il mattino del 3 agosto le imbarcazioni sono state caricate sul pullman e alle ore 10, secondo quanto stabilito, ha avuto luogo la partenza per Brugge.

Della nostra permanenza all'Albergo «Limite» sento il dovere di segnalare il buon trattamento e le continue cortesie di cui siamo stati oggetto, sia da parte del dinamico proprietario sig. Arioli e della sua gentile Signora, che di tutto il personale dello Albergo stesso. Da queste colonne è giusto che vada a loro il nostro vivo ringraziamento.

VIAGGIO PER IL BELGIO

Alla Stazione di Milano una breve sosta nell'atrio in attesa delle due riserve del S.C. Milano. I nostri atleti, nella loro fiammante tuta sulla quale è scritto «Italia», sono oggetto di curiosità e sottoposti a domande. Un passante, senza chiedere il perché e il percorso, ci apostrofa ad alta voce: «non vi farete mica accompagnare da Fabbri!...» e uno dei nostri con la risposta pronta: «no, da Soredo!».

Ma sarà poi tutta colpa di Fabbri? Ai posteri...

Un italiano a Bruxelles, nell'attesa del cambio del treno per Brugge, si avvicina e con voce commossa ci dice: «Toglieteci il tuffo della nazionale di calcio». E il tutto glielo abbiamo tolto con la nostra vittoria. Abbiamo fatto un po' le spese della Cop-

pa Rimet. Per certi tifosi la ferita non era ancora cicatrizzata. Però essi hanno confuso gli stracci con la seta pura...

Finalmente la Rappresentativa prende posto sul treno.

Il giornalista Ferruccio Callegari viene a porgerci il saluto della Gazzetta dello Sport e suo personale. Il suo cortese pensiero è apprezzato da tutti noi.

Alla 22.35 il treno parte lasciando Milano affogata in una temperatura africana.

Il 4 agosto, verso le ore 10 la Rappresentativa consuma la prima colazione in treno. Alle ore 12.09 arrivo a Bruxelles. Si cambia treno. Si arriva a Brugge alle ore 13.57 (ora locale) in perfetto orario. Si devono spostare le sfere dell'orologio (in Belgio non è stata adottata l'ora legale).

Alla Stazione sono ad attenderci, per darci il benvenuto, il Presidente della Reale Federazione Belga di Canottaggio, sig. Robert Godefroid, il signor Henri Vermeersch, Segretario Generale del Comitato Organizzatore del Pentagonale, il signor Guido De Vooght Dirigente del Comitato, ed altri due signori dei quali ci sfugge il nome.

All'uscita della stazione di Brugge la comitiva posa per una istantanea che viene poi pubblicata in uno dei giornali di Bruxelles.

Dopo quindici minuti di maratona (le valigie sono caricate su tre auto messe a disposizione del Comitato) si arriva all'Hostello della Gioventù.

Alla Rappresentativa sono assegnati tre cameroni di dodici letti ciascuno. Ambienti pulitissimi. È consumata (alle ore 15) una frugale colazione.

PERMANENZA A BRUGGE

Gli atleti prendono possesso dei lettini e degli armadietti loro assegnati.

Alle ore 16.30 arriva il torpedone con le imbarcazioni. Non si possono scaricare perché l'ordine per l'ingresso all'Outboard Marine Belgium (O.M.B.) è stabilito per il mattino del 5.

Si fanno quattro passi per la città. Brugge o Bruges è un agglomerato di 52.000 abitanti. Città artistica e capoluogo della Flandria Occidentale, è anche sede episcopale. È oggi uno dei grandi centri del turismo belga e dell'Europa Occidentale; ma nel XIII e XIV secolo fu una delle più importanti metropoli commerciali dell'Occidente e luogo di incontro di mercanti ed uomini d'affari di tutte le città del mondo medioevale. Anche i Medici di Firenze avevano un loro rappresentante commerciale.

Alla prosperità economica seguì, con il Regno dei Duchi di Borgogna, un'epoca di grandiosa espansione artistica. Appartengono ad essi gli edifici storici e monumentali, le chiese, i palazzi, le sedi delle Corporazioni, le case patrizie che i maestri della Scuola Fiamminga, Van Eyck, Memling, Van der Goes e Gerard David, ornarono del loro incomparabili capolavori.

Ma la città seduce soprattutto per il suo fascino particolare: romantici canali popolati di cigni, il poetico Lago dell'Amore, la calma dei Beghinag-

gio (che appartamenti possedevano queste beghine) una mobilia poi da fare gola al più arrabbiato antiquario), i concerti di campane di fama mondiale, le merlettate al lavoro sull'uscio di casa, le passeggiate sugli antichi bastioni, le illuminazioni da fiaba, i suoi giardini fioriti e verdeggianti, tutto contribuisce a dare a Brugge una atmosfera del tutto originale e affascinante. Per i canali che la contornano e anche chiamata la Venezia del Nord.

Il mattino del 4, dopo colazione, gli atleti si avviano al primo allenamento sul campo di gara. Gran da fare per tutti per mettere a punto le imbarcazioni appena sbarrate dal pullman.

Alle ore 12 rientro all'Hostello. Alle ore 12.30 colazione. Alle ore 14.30 nuovamente sul campo di regata sino alle ore 18. Il Comitato organizzatore ha messo a disposizione degli atleti dei torpedoni per trasportarli dall'Hostello al campo di gara e viceversa.

CONSIGLIO DELLE REGATE

Alle ore 16, come previsto, si riunisce il Consiglio delle Regate, presieduto dal Presidente della Reale Federazione Belga di Canottaggio.

Pr. l'Italia sono presenti il Presidente, il Segretario Generale e il sottoscritto.

Dopo i convenevoli d'uso si iniziano i lavori.

— Sono assegnati i Giudici di partenza, di arrivo e di percorso. (Il Segretario Generale Chiaperotti è nominato Giudice di partenza per tutte le gare);

— Si procede alla nomina delle Commissioni per la verifica dei documenti di identificazione degli atleti, da farsi sul pontile d'imbarco nel momento stesso della loro partenza per la gara. Al sottoscritto è affidato il controllo degli equipaggi belgi;

— Sono tirati a sorte i numeri d'acqua — stabilito l'orario di partenza per ogni singola gara — l'orario per il peso dei timonieri ecc.

Alle «varse», il V. Presidente della F.I.S.A. Fr. Patricot ha comunicato che la prossima edizione del Pentagonale avrà luogo il Primo Sabato del mese di agosto 1967 a MACON (Francia).

— Prende la parola il Delegato della Germania Occidentale per annunciare che, per ragioni economiche, la sua Federazione non parteciperà ai prossimi incontri del Pentagonale.

RICEVIMENTO AL PALAZZO DEL MUNICIPIO

Alle ore 18.30, su invito del Borgomastro di Brugge, tutti gli atleti, accompagnatori e Delegati prendono posto nella grande sala gotica del 1402.

Il Borgomastro di Brugge, Sig. Pierre Vandamme rivolge a tutti un saluto di benvenuto. È offerto quindi un rinfresco ed alla sera, il Presidente della Reale Federazione Belga di Canottaggio, offre un pranzo a tutti i Delegati delle Federazioni partecipanti.

SABATO 6 AGOSTO

La sveglia all'hostello è alle ore 7. Colazione alle ore 8. Partenza degli

Bruges - La biblioteca comunale, un gioiello d'architettura fiamminga del XV secolo

atleti per il campo di regate alle ore 9.30.

Alle ore 12 tutti gli atleti, accompagnatori e Delegati consumano la colazione nella grande sala adibita a mensa dello stabilimento O.M.B.

Dopo la colazione il nostro Presidente riunisce gli atleti per rivolgere loro parole di incoraggiamento e di sprone per le imminenti prove che li attendono.

SVOLGIMENTO DELLE GARE

Alle ore 15, come da programma, hanno inizio le gare nel canale « Baldovino » per la disputa del 5° Pentagonale Giovanile.

Tira vento trasversale da Sud-Ovest. Cielo nuvoloso. Non piove.

Il Segretario Generale Chiaperotti inizia il suo lavoro di starter.

La sua voce poderosa, i suoi comandi scanditi e decisi si diffondono, amplificati dagli altoparlanti, per tutto il canale delle regate.

Anche i nuvoloni enormi, che passeggiano per il cielo borbottando come vecchie bisbetiche, si rinchiodano quasi intimoriti.

Gli equipaggi del « 4 Con » sono allineati alla partenza ancorata.

Il comando « partez » è subito seguito dal suono della campana del Giudice: i vogatori del C.C. Napoli, come cavalli nervosi e scalpitanti, partono con un attimo di anticipo.

Si ripete la partenza.

Gli equipaggi scattano regolarmente, quello tedesco sembra indugiare parlando con un attimo di ritardo. Il 4 Con del Napoli prende subito il comando della gara. Il Giudice di percorso rimane fermo alla partenza. Il motore dello scafo non ingrana. In sua vece parte il Giudice supplente Tedesco.

Intanto gli equipaggi hanno quasi compiuto 250 metri dalla partenza.

Il 4 Con del Napoli è sempre in testa, con quasi mezza barca di vantaggio sugli altri concorrenti. A questo punto avviene una cosa strana. Il Giudice supplente, chiamato dall'equipaggio tedesco, rimasto ultimo, dopo poche parole scambiate concitatamente, punta velocemente il suo fucilordito all'altezza del nostro equipaggio e dà il segnale di arresto. Si deve ripetere la gara. Che cosa era avvenuto? Il timone della barca tedesca si era aganciato sotto il ferro del barchino ritardando, rispetto agli altri, la partenza.

Naturalmente nella terza manche il nostro equipaggio è ormai provato ma non vinto.

Questa volta tutti gli equipaggi parlano e scattano regolarmente al deciso « partez » di Chiaperotti.

Il capovoga Padonni sembra in questo momento invocare il Vesuvio per-



ché gli infonda tutte le sue oscure forze. L'equipaggio risponde appena ai suoi strappi poderosi. Purtroppo, poi che la volontà... poté lo sforzo... delle altre precedenti partenze. Arriva infatti seconda, preceduto dall'imbardazione tedesca.

Non avete vento, cari napoletani, ma siete stati ugualmente bravi.

Nella seconda gara del Due senza i nostri Di Massimo e Menichini si piazzano onorevolmente al terzo posto dietro i vincitori Svizzeri e Tedeschi.

Nella terza gara del singolo il nostro Scuola nulla può fare di fronte allo avizzerò Banninger, semplicemente stropicato e alla grande promessa germanica, il sedicenne German Wilbrt. Si piazza 1.

Veniamo alla gara tanto attesa da noi il due con, formato da Taroni, Argenti tim. Lucini Guglielmo, della Moltrasino.

Questi due meravigliosi ragazzi partono decisi ed ai duecento metri dal-

la partenza hanno un piccolo vantaggio sull'equipaggio tedesco che vuol vendere a caro prezzo la propria pelle. Ai mille le due barche sono appaiate, ed ecco che Lucini chiama al proprio equipaggio dieci colpi. Le conseguenze si vedono subito quando lo equipaggio azzurro riesce nuovantente, strppur di poco a sopravanzare quello tedesco. Al 1500 l'ultimo sforzo. Si sente da più parti gridare « Forza Italia »! Questi cari ragazzi non sono insensibili al grido di incitamento. Fanno piegare il remo ed i loro colpi formano una girandola: la loro prua taglia vittoriosa il traguardo con 1.83 sui valorosi tedeschi.

Finalmente l'Inno Nazionale Italiano si diffonde solenne per tutto il campo di regate. Taroni piange, Argenti e Lucini dividono la sua commozione.

Bravi ragazzi questi del Moltrasino: semplici, forti e generosi. Di questo passo daranno tante soddisfazioni al Canottaggio Italiano.

Anche la quarta gara è nel senza e attesa da noi con tanta speranza.

Alla partenza si assiste ad un accanito duello tra italiani e francesi, ma ai mille metri i francesi si staccano dalla nostra imbarcazione e vincono autorevolmente con 5" di vantaggio.

Dobbiamo accontentarci dell'onorevolissimo secondo posto.

Supremo poi che la terza voga Buratti non ha potuto assecondare i compagni in quanto sofferente e febbricitante per un foruncolo alla coscia destra.

La sesta gara del DOPPIO non ha storia per noi. C'è una accanitissima battaglia tra i tedeschi ed elvetici. I nostri si devono accontentare del 4. posto.

A questo punto la classifica per nazioni per l'aggiudicazione della Coppa Charles Gerard è la seguente:

Germania p. 27,5 - Svizzera p. 25,0 - Italia p. 24,5 - Francia 20,0 - Belgio p. 7.

Tutti i favori della vittoria per squadre sono per la Germania. L'equipaggio dell'8 della R.V. Esena include timone a tutti gli altri. Come vedremo avverrà esaltamente l'opposto.

Intanto al pontile di imbarco il nostro Arturo Cascone dà gli ultimi consigli al proprio equipaggio, che si avvia alla partenza. «Cinccio fa tu!»

«Bisogna considerare che la barca dell'8 federale è stata costruita per un peso che va da 80-85 kg. per vogatore. Gli otto del «Posillipo», (compresa la 2ª voga del C.C. Napoli), sono su i 75 kg. di media.

Gli equipaggi sono ancorati:

All'acqua n. 1 l'Italia - all'acqua n. 2 il Belgio - al 3 la Svizzera - al 4 la Germania e al 5 la Francia.

Chiaperotti chiama gli equipaggi. «*Méz-vous prêts?*» - seguito, senza indugio, con voce tonante: «partez!».

Gli equipaggi scattano con una partenza perfetta. I tedeschi hanno un promettente avvio, ma verso i mille metri si dissaniscono clamorosamente lasciandosi superare dalla Francia e dall'Italia, con la Svizzera in terza posizione. L'8 francese con passate in acqua poderose si porta in vantaggio sugli altri, mentre la Svizzera sta minacciando la seconda posizione dell'Italia. E' a questo punto (a 900 metri dall'arrivo) che l'intelligente e furbo timoniere Alberto Martini richiama l'equipaggio ad accelerare con forza l'andatura. Ma l'8 svizzero non molla e ambedue passano a 300 metri dall'arrivo sulla stessa linea, mentre la Germania è in quarta posizione a mezza barca da loro.

La lotta per il secondo posto diventa spasmodica. *Foras Italia - Foras Italia!* si sente gridare da ogni dove (ma quanti italiani c'è a Brugge). Alberto chiede al capovoga Leonardo un ultimo sforzo, tutto l'equipaggio risponde all'appello: la loro passata in acqua è rabbiosa ma unita.

Questi ragazzi del Posillipo e del Napoli vogano proprio bene. Bravo Arturo!

L'arrivo è entusiasmante. La prua dell'8 francese taglia per prima il traguardo, seguita dall'Italia, la Sviz-

zera e la Germania (tutti in un fascio); distanziata è la barca del Belgio, cenerentola del Pentagonale.

Bisogna subito fare i calcoli. Sì è vero, l'Italia è prima in classifica generale. Ce ne dà conferma subito dopo l'altoparlante della Giuria d'Arrivo. Grande tripudio tra tutti gli italiani presenti.

CLASSIFICA PER NAZIONI

1. Italia con punti 32,5; 2. Germania con punti 31,5; 3. Francia con punti 31,0; 4. Svizzera con punti 31,0; 5. Belgio con punti 9,0.

Vinto il primo momento di euforia gli atleti si riuniscono nel piazzale dell'OMB. Il Presidente rivolge loro parole di grande compiacimento e di elogio.

La vittoria in queste competizioni a squadre va sempre alla compagine più regolare e in questo caso è stata l'Italia che nelle sette gare in programma è sempre riuscita a piazzarsi in una delle prime tre posizioni, con l'eccezione del doppio, in cui l'equipaggio azzurro è finito quarto.

Si caricano subito le imbarcazioni sul pulmann che ripartirà in serata per l'Italia.

Alle ore 18 gli atleti prendono posto sui torpedoni per avviarsi alla riunione generale della premiazione. Inizia a piovere.

PREMIAZIONE

Tutti gli atleti, accompagnatori e dirigenti federali sono invitati al banchetto generale folcloristico, presieduto dal Borgomastro di Brugge, nel palazzo del XIII secolo «Le Halles», che rappresenta il più notevole monumento di Brugge.

Il salone, veramente maestoso, è lungo circa 100 metri, largo 20 metri e alto una quindicina di metri.

Gli invitati sono circa duecento.

Il pranzo è servito da uomini e donne in antico costume fiammingo, mentre una orchestra, i cui componenti anch'essi in costume fiammingo, rallegra la riunione con suoni e canzoni di tutti i paesi partecipanti. E naturalmente non poteva non farsi sentire... «Funiculi, funicula...».

Dopo il banchetto, consumato in una allegria generale, prende la parola il Borgomastro Sig. Pierre Vandamme per porgere un caloroso saluto a tutti i partecipanti. E' seguito dal Presidente della Reale Federazione Belga di Canottaggio, sig. Robert Godtridi; dal V. Presidente della FISA Sig. Patricot ed infine dal Sig. Pierre Verbeke, Presidente del Comitato organizzatore, il cui discorso è pronunciato in lingua francese, tedesca ed italiana.

Il Presidente Sig. Vandamme ed il Borgomastro iniziano la premiazione degli equipaggi vincitori di ogni singola gara, ed infine proclamano l'Italia vincitrice del V. Pentagonale Gioiucelle di Canottaggio, per il maggior punteggio conseguito nella classifica generale. Il Borgomastro consegna al nostro Presidente Avv. Lanni la grande Coppa Challenge, una Coppa definitiva e un bellissimo dipinto ad olio, raffigurante un suggestivo angolo di uno dei tanti canali di Brugge.

Alle ore 21,30 è prevista una gita in battello sui canali di Brugge ma data l'inclinazione del tempo (continua a piovere) non è possibile realizzarla.

DOMENICA 7 AGOSTO - VISITA CULTURALE

Alle ore 9,30 gli atleti ecc. prendono posto sui torpedoni per una visita alla città. Si visitano i maggiori monumenti, chiese e musei di Gracninghe e Menning. Ogni rappresentativa ha un proprio «cicerone».

Ritorno all'Hostello alle ore 12,30. Si fa colazione.

Subito dopo prepariamo le valigie per il rientro in Italia.

Alle ore 14 è in programma una gita alla vicina città di Zeebrugge. Dobbiamo rinunciare in quanto la nostra partenza è fissata per ore 17,00.

RIENTRO

Alle ore 17,00 si parte da Brugge. A Bruxelles si cambia treno che ci porterà direttamente a Milano.

Si arriva a Como alle ore 8,30. Scendiamo quelli del Moltrasino, Falck e Moto Guzzi.

Si arriva a Milano alle ore 9,45. Ci lasciano anche Culot e quelli della Tristina e Nettuno.

Con gli equipaggi di Napoli a Posillipo proseguiamo sino a Roma, dove si arriva alle ore 17,30. Saluto con cordiale affetto i napoletani (sempre sinceri, espansivi ed affettuosi) e mi rimetto sotto la protezione del ruponone.

Devo elogiare gli equipaggi perché durante la permanenza a Lintio, il viaggio di andata, la permanenza a Brugge e il viaggio di ritorno hanno mantenuto un contegno corretto. Qualche intemperanza di poco conto, ma infine si sono dimostrati educati, disciplinati ed una cordialità fraterna è regnata tra di noi.

Uno speciale ringraziamento agli allenatori. Mi piace qui ricordare la opera svolta dal «maestro Culot», condiziato affettuosamente da Arturo Cascone e da tutti gli altri.

OSSERVAZIONI GENERALI

Vitto

Per i cibi, confezionati benissimo, i nostri atleti non sono stati tanto entusiasti. Ma cari ragazzi, gli spaghetti, le lasagne e le fettucine si mangiano solo a casa nostra. Ad ogni modo hanno dato subito prova di adattamento.

Ricovero imbarcazioni

La «*Outboard Marine Belgium*», edificio di nuovissima e moderna costruzione, aveva messo a disposizione le sue attrezzature e il grande piazzale, sul quale sono stati montati ampi capannoni per il ricovero imbarcazioni. Ogni Nazione aveva il proprio capannone.

Pontile di sbarco ed imbarco

Ne esisteva uno solo ma molto ampio (lungo 30 metri e largo 5). Sufficiente, in quanto era stato disciplinato sia lo sbarco che l'imbarco.

Campo di regate

Il campo di regate è stato ricavato dal canale navigabile «Baldovino» largo 75 metri, perfettamente rettilineo.

Durante le gare era stata interrotta la navigazione marittima. Riparato dai venti in quanto incassato tra due dune e protetto anche da folti alberi di alto fusto. Negli ultimi duecento metri rimaneva scoperto, per cui i numeri d'acqua 4 e 5 avevano un lieve vantaggio rispetto alle altre corsie che ricevevano in pieno il vento di traverso.

PARTENZA - PERCORSO - ARRIVO

Alla partenza cinque barchini in gommata, ancorati.

All'arrivo erano stati installati, ad una altezza di quattro metri dal pelo dell'acqua, i numeri di corsia ben visibili.

Il cronometraggio è stato effettuato dalla Casa LONGINES; Ripresa di tutte le gare con la Televisione Belgica; trasmesse poi in serata durante il servizio sportivo.

Radio e altoparlanti collegati dalla partenza all'arrivo e viceversa.

Ogni gara è stata trasmessa da due cronometristi; uno al seguito della

gara stessa e l'altro al traguardo per la comunicazione degli ordini di arrivo degli equipaggi partecipanti.

Alla fine di ogni gara veniva trasmesso l'Inno Nazionale dell'equipaggio vincitore.

Due ampie tribune coperte erano state installate all'arrivo: una per le Autorità e l'altra per gli invitati; una piccola serviva per i Giudici di arrivo.

All'ingresso e nel piazzale della O.M.B. all'arrivo e lungo il canale erano state issate, su alti pennoni, le bandiere delle Nazioni partecipanti.

L'O.M.B. aveva graziosamente messo a disposizione del Comitato ben dieci fuoribordo.

CONCLUSIONI

Ottimo tutto il servizio di organizzazione.

Un vivo ringraziamento al Presidente della Reale Federazione Belgica di Canottaggio e al Comitato Organizzatore per tutte le cortesie cui è stata oggetto la Rappresentativa Italiana.

RISULTATI UFFICIALI

4 con: 1. Germania 5.20.01; 2. Italia 5.24.8; 3. Svizzera 5.25.57; 4. Francia 5.26.40; 5. Belgio 5.28.75.

Due senza: 1. Svizzera 5.40.28; 2. Germania 5.45.58; 3. Italia 5.53.58; 4. Francia 6.05.97; 5. Belgio 6.08.37.

Singolo: 1. Svizzera 5.48.09; 2. Germania 5.51.76; 3. Italia 5.57.17; 4. Francia 5.57.30; 5. Belgio 6.06.15.

Due con: 1. Italia 5.57.15; 2. Germania 5.59; 3. Francia 6.10.61; 4. Svizzera 6.18.03; 5. Belgio 6.47.60.

4 senza: 1. Francia 5.07.97; 2. Italia 5.12.60; 3. Svizzera 5.14.30; 4. Germania 5.14.80; 5. Belgio 5.35.72.

Doppio: 1. Germania 5.16.04; 2. Svizzera 5.18.03; 3. Francia 5.20.32; 4. Italia 5.35.61; 5. Belgio 5.40.23.

Otto: 1. Francia 4.46.23; 2. Italia 4.49.56; 3. Svizzera 4.51.18; 4. Germania 4.51.87; 5. Belgio 5.07.72.

L. Bonati

Pentagonale dei giovani — La grande coppa perpetua, temporaneamente assegnata all'Italia per la vittoria di Bruges



Concludo questo articolo con i Campionati Italiani del Mare che si svolgono il 24 e 25 settembre 1966 a Bari, con una novità. Infatti, proprio a partire dall'anno 1966 la FIC ha coraggiosamente abbassato l'età per partecipare ad una regata: 16 anni! Però, con due limiti: in jole e non più di 500 metri! La nuova categoria è "Ragazzi." Insomma, all'epoca il canottaggio era ritenuto una disciplina inadatta ai giovanissimi. Oggi un Allievo B1 (11 anni) può gareggiare su barche di coppia sino ai 1000 metri.

In occasione dei Campionati del Mare si svolgono anche due regate nazionali riservate al 2 jole e 4 jole Ragazzi: è l'esordio in campo nazionale dei sedicenni. Nel due jole si aggiudica la vittoria la Moto Guzzi con Fabio Cantoni e Fabio Carli, tim. Calimmo (o Camillo?) Poletti. All'equipaggio secondo classificato resta la soddisfazione di aver fatto gettare il sangue ai vincitori ([foto n.1 e 2](#)).



Foto n. 1



Foto n. 2

Nel Canoino Allievi Aspiranti è ancora la Moto Guzzi a aggiudicarsi il titolo con Umberto Scola ([foto n. 3](#)). A questo punto, attenti a quei due: Scola e Cantoni!

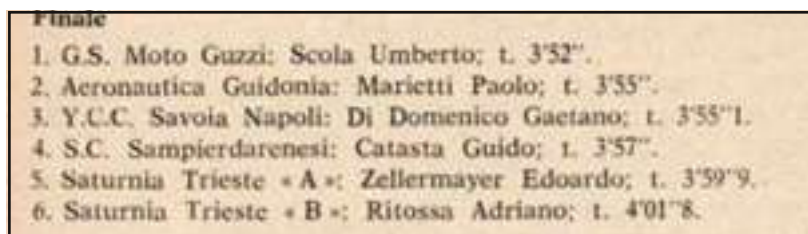


Foto n. 3

Infine, da segnalare la vittoria del 4 jole Allievi Aspiranti della Canottieri Napoli con i già noti Claudio Padoan, Mario Giangrasso, Francesco Chianese, Alberto Menichini, tim. Giovanni Maniscalco, e il secondo posto della stessa [Foto n. 3](#)

Canottieri Napoli nel 4 jole Ragazzi con Salvatore Capuano, Ferdinando Papa, Lucio Vannini, Carlo Alberto Scivicco, tim. Ciro Stanzone. Anche di questi vogatori si tornerà a parlare. E il sistema Carcano? Sicuramente presente a bordo del 4 con del CCN, confrontando l'equipaggio del 4 jole: A Bruges al n. 4 c'era Francesco Chianese che troviamo al n. 3 del 4 jole.

CURIOSITÀ TECNICHE E SCIENTIFICHE

Un breve racconto sulla scoperta del relitto di un'antica nave e del recupero del suo prezioso carico costituito da magnifici bronzi, splendide coppe di vetro e numerosi strani frammenti metallici ben presto identificati come facenti parte di una specie di strumento, a cui fu assegnato il nome generico di Meccanismo di Anticitera, sul quale per oltre un secolo si sono applicati studiosi di varie discipline per svelarne l'originale contenuto.

Il relitto di Anticitera - 1901

MAURIZIO ELVETICO

Anticitera è una piccola isola greca situata a sud del Peloponneso e a nord-ovest di Creta, divenuta famosa per il ritrovamento di un relitto di un'antica nave ricco di numerosi reperti archeologici, tra cui preziosi bronzi, magnifiche coppe in vetro e uno strumento astronomico, tutto portato in superficie con notevoli sforzi e con successo da un gruppo di pescatori di spugne, lo stesso che ebbe la fortuna di scoprirlo.



Tale impresa è considerata il primo esempio di archeologia subacquea.

Nella primavera del 1900 due imbarcazioni a vela, *Efterpi* di 15 m e *Kalliopi* di 10, stavano navigando verso la costa africana dove avrebbero trascorso l'estate a raccogliere spugne (in verità esistono altre versioni in cui le due imbarcazioni erano di ritorno dalla stagione di pesca). L'equipaggio era

composto da 6 palombari e 10 marinai sotto il comando di Demetrios Kontos.

Mentre si trovavano a poche miglia dall'isola di Anticitera (Antikythera) le barche furono sorprese dal cattivo tempo proveniente da Capo Malèa, ritenuto fin dall'antichità pieno di insidie per i naviganti (nell'Odissea Ulisse fu spinto fuori rotta dai venti provenienti dal Capo. Se doppi Capo Malèa dimenticati della casa, riferiva un proverbio greco), così il comandante decise di ormeggiarsi nel porto ben protetto di Potamos nella parte settentrionale dell'isola.

Anticitera è un'isola larga appena 3 chilometri con una costa rocciosa e poco abitata. Il suo nome deriva dalla più grande isola di Citera, 40 chilometri a nord, (*anti*, di fronte Citera) proprio nel mezzo del passaggio tra Capo Malea, nella Grecia continentale e Creta, una delle rotte marittime più percorse del Mediterraneo.

Gli antichi Greci la chiamavano Aegilia (Egila) o Aigilia (probabilmente da *aigialos*, "costa"), mentre secoli dopo per i Veneziani era Cerigotto, da Cerigo, il nome che davano all'antica Kythira (Citera), l'isola più a nord. Con il Trattato di Londra del 1864 l'annessione delle isole ioniche allo Stato greco incluse anche Cerigo, nonostante fosse a diverse centinaia di chilometri dal principale arcipelago ionico, che riprese il nome greco di Kythira mentre Cerigotto divenne Antikythera (Anticitera).

Stanchi di aspettare nel porto di Potamos, con il vento ruotato da ovest, decisero di dirigersi sul lato sottovento e immergersi alla ricerca di spugne. La costa di Anticitera è formata prevalentemente da scogliere che scendono a picco su un fondo sabbioso a circa 50, 60 metri. L'equipaggio si fermò sul lato nord orientale dell'isola, su una terrazza sottomarina conosciuta dalla gente del posto. Dopo aver dato fondo alle ancore a circa 20 metri dalla scogliera vennero preparate le attrezzature e con la speranza di fare una buona pesca il subacqueo Ilias Stadiatis si immerse per primo. Dopo pochi minuti riemerse molto agitato. Invece di trovare spugne aveva visto numerose statue sul fondo del mare.

Il Capitano Kontos, esperto subacqueo, senza pensarci su due volte indossò l'attrezzatura e scese a vedere di persona. A circa 45 m di profondità vide statue corrose e incrostate di sedimenti marini. Alcune erano di marmo, mentre altre avevano la tipica tinta verde del bronzo. Afferrò un braccio di bronzo da una delle statue come prova del ritrovamento e tornò in superficie.

A questo punto le versioni della storia sono diverse. Quella greca ufficiale è che Kontos, dopo aver preso la posizione del ritrovamento, salpò verso casa a Symi, un'isola a nord di Rodi, di fronte alle coste turche.

A Symi la notizia del ritrovamento si diffuse ben presto in tutta l'isola. Kontos informò gli "anziani" e chiese consiglio. All'epoca dei fatti Symi faceva ancora parte dell'Impero ottomano, ma gli abitanti si consideravano greci e così, pieni di orgoglio patriottico, decisero di denunciare immediatamente la scoperta al governo greco di Atene.

Una versione non ufficiale della storia riporta che i subacquei non ebbero una tale fretta nel rendere nota la loro scoperta. Anzi avrebbero recuperato quanto le loro piccole barche potessero trasportare per poi venderle su mercati esteri come quello di Alessandria, in Egitto. Solo dopo andarono al governo nella speranza di una ricompensa.

Ad ogni modo, ad un certo punto Kontos si rivolse al professor Antonios Oikonomou (1850-1902), un archeologo dell'Università di Atene, originario dell'isola di Symi, perché facesse da collegamento con lo stato greco.

Il 6 novembre di quell'anno, portando con sé un braccio di bronzo quale prova del ritrovamento, il capitano incontrò ad Atene il ministro della pubblica istruzione, Spyridon Stais (1859-1932) nativo di Citera, per informarlo di quanto aveva trovato. Il giorno successivo Kontos, in accordo con il ministro, inviò all'Agenzia delle antichità una nota scritta in cui chiedeva il permesso di recuperare quanto c'era sul fondo del mare e, naturalmente, quanto sarebbe stata la sua ricompensa.

Il governo greco, riconoscendo il notevole valore della scoperta, informò tempestivamente il capitano dell'intenzione di sostenere l'impresa di recupero assicurando che avrebbe ricevuto una generosa ricompensa.

Il 21 novembre la Marina inviò sul luogo del ritrovamento la nave da trasporto *Mykale*, con a bordo il prof. Oikonomou quale supervisore delle operazioni, seguita dai due pescherecci del capitano Kontos.



la *Efterpi* ad Anticitera (Archivio Fotografico del Museo Archeologico Nazionale, Atene)

Il 24 i palombari iniziarono a portare in superficie gli oggetti più leggeri in quanto quelli più pesanti non potevano essere recuperati con il pur robusto paranco della *Mykale* per l'impossibilità della nave di avvicinarsi in sicurezza alla scogliera, anche per il peggioramento delle condizioni meteorologiche.

Il capitano Kontos e i suoi uomini, nonostante le cattive condizioni meteomarine, recuperarono numerosi oggetti che furono portati ad Atene dalla *Mykale* e trasferiti al Museo Nazionale Archeologico. Per il proseguimento delle operazioni la Marina inviò a Citera una piccola e manovrabile nave, la goletta a vapore *Syros* a supporto dei subacquei di Kontos.

I lavori così ripresero il 4 dicembre e continuarono per tutto l'inverno, nonostante le condizioni avverse, grazie all'abilità dei sommozzatori che dimostrarono anche

una particolare attenzione nel maneggiare quelle preziose antichità.

Non tutti i manufatti giunsero però in superficie. Un grosso cavallo si staccò dai ganci appena uscito dall'acqua per ricadere in mare precipitando oltre la mensola in acque più profonde fuori della portata dei palombari.

Intanto la notizia del ritrovamento si diffuse rapidamente, i giornali ne parlarono ampiamente, si formarono file lunghissime di visitatori al museo per vedere i primi manufatti esposti. Il ministero preoccupato di eventuali saccheggi organizzò sul sito un servizio di sorveglianza. A Natale del 1900 erano stati recuperati già molti manufatti: statue di marmo di uomini e cavalli, monete, anfore, vasellame in vetro e con il nuovo anno furono portati in superficie quasi tutti i frammenti di una statua in bronzo di un giovane che sarebbe stato successivamente chiamato Efebo di Anticitera, una delle più belle statue dell'Antica Grecia, oggi uno degli oggetti più preziosi del Museo Nazionale



Archeologico di Atene.



Durante le immersioni si era notata la presenza di numerosi grossi massi la qual cosa fece nascere l'ipotesi che fossero rotolati sul fondo durante un terremoto avvenuto successivamente al naufragio e che potessero nascondere altri reperti. I palombari praticarono così, sottostante un primo blocco, un passaggio per un cavo di imbracatura che venne alato dal *Mykale*. Il masso fu sollevato di quel tanto per essere movimentato oltre la mensola e lasciato cadere a maggiore profondità. Sotto il masso non fu trovato nulla. Dopo un successivo tentativo andato a vuoto, il ministro Stais ebbe l'intuizione che non si trattasse di massi caduti dalla scogliera ma ancora di parte del carico, probabilmente statue di marmo corrose e incrostate a tal punto che i palombari, nella scarsa visibilità e per le impegnative condizioni di lavoro, non riuscivano a riconoscere. Il blocco successivo fu pertanto portato in superficie e, con meraviglia di tutti, si rivelò un Ercole muscoloso, eroso ma ancora riconoscibile con la sua pelle di leone e il suo bastone, simile al noto Ercole Farnese, conservato nel Museo Archeologico di Napoli.

Il 7 febbraio del 1901 la piccola torpediniera *Aegialeia* giunse sul posto a supporto del *Mykale* e del *Syros* per il recupero delle statue più pesanti.

Quell'anno fu un anno terribile per la squadra dei palombari sollecitati a continuare le immersioni nonostante la loro richiesta di una pausa e di adeguate misure di sicurezza, tra cui la presenza a bordo di un medico. Nonostante la morte per embolia di George Kritikos, uno dei palombari, il ministero impose alla squadra ulteriori immersioni.

Alla fine dell'anno, riducendosi sensibilmente i recuperi, fu presa la decisione di terminare l'attività subacquea per dare inizio a quelle di pulizia, catalogazione, restauro e ricostruzione di tutto quanto era stato depositato al Museo di Atene. Sarà poi Jacques Cousteau a ritornare sul sito nel 1953 e quindi nel 1976 quando furono trovate alcune monete che si rileveranno utili per la datazione dei reperti.

Nel maggio del 1902 il direttore del Museo, Valerios Stais (1857-1923), cugino dell'allora ex ministro Spyridon Stais (a cui altre fonti attribuiscono la paternità della scoperta descritta più avanti), riconobbe in uno dei numerosi frammenti recuperati una coppia di ruote dentate a denti triangolari con misteriosi caratteri iscritti.

Il direttore aveva scoperto qualcosa che susciterà un immediato clamore per la sua aurea di mistero, ma che si rileverà poi come il più importante reperto archeologico sulla scienza antica e che passerà alla storia come *Meccanismo di Anticitera*.

Che si trattasse di un naufragio di un'antica nave non vi erano dubbi, le difficoltà incontrate dagli archeologi erano soprattutto di datazione. Una grossa nave mercantile, dopo aver fatto carico in alcuni porti dell'Egeo si sarebbe dovuta dirigere verso più destinazioni, ma nel passare Capo Malea fu colta da una tempesta che non riuscì a superare anche per il notevole carico. Ciò accadde nei 10 - 20 anni dopo il 67 a.C. Rimane comunque



Un frammento in cui sono visibili alcune ruote dentate

ancora in piedi l'ipotesi, avanzata già con i primi studi, che si trattasse di una nave oneraria romana diretta a Roma con un carico, probabile bottino di guerra, destinato ad esponenti dell'aristocrazia romana.

Partendo dal frammento riconosciuto da Stais, che sarà catalogato come frammento A, si individuaron ulteriori parti di quel misterioso meccanismo. Ad oggi, dopo il ritrovamento di un ulteriore frammento nel 1976 e l'inaspettata scoperta nel 2005 di molti altri pezzi dimenticati in magazzino, gli studiosi dispongono di 82 frammenti dello strumento, corrispondenti a circa un terzo del totale.

Da subito furono avanzate ipotesi sulla natura di quel meccanismo, da chi sosteneva che i frammenti appartenessero a uno strumento nautico, chi a un planetario, a un qualche meccanismo della nave o semplicemente a uno strumento più recente finito per caso sul luogo del naufragio.

Il primo a dare un reale contributo fu il filologo tedesco Albert Rehm (1871-1949) il quale, dallo studio condotto nel 1905 sui resti del meccanismo, postulò, con solidi argomenti, la tesi che si trattasse di parti di una macchina calcolatrice astronomica ed abbozzò nei suoi appunti un possibile schema di funzionamento.

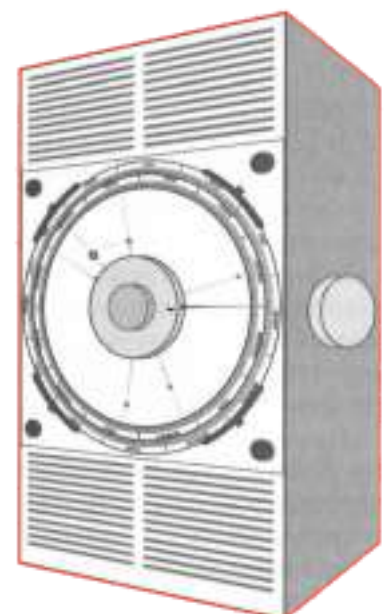
Le discussioni accademiche si protrassero fino all'inizio della Seconda Guerra Mondiale quando tutto il patrimonio archeologico nazionale fu posto in luoghi sicuri sottoterra o nelle gallerie del museo. Al termine del conflitto ci vollero anni per riportare ai loro posti originari tutto quanto era stato nascosto.

Si dovrà attendere la fine degli anni '50 quando ai frammenti incominciò ad interessarsi l'inglese Derek de Solla Price (1922-1983), un fisico specializzatosi nella storia degli strumenti scientifici. Nel 1958, dopo aver visionato attentamente i resti durante dieci intense giornate estive presso il Museo di Atene per conto della American Philosophical Society, Price diede inizio a uno studio sul meccanismo che, pur con brevi periodi rivolti ad altri argomenti, durerà ben venti anni. Le sue intuizioni, tra cui quella che gli ingranaggi dovevano costituire una rappresentazione meccanica dei diversi rapporti aritmetici fra i cicli periodici dei corpi celesti, le collaborazioni con altri esperti, in particolare con Otto Eduard Neugebauer (1899-1990), a quei tempi il massimo esperto sulla astronomia e matematica dell'antichità, nonché i primi progressi delle tecniche di restauro, gli permisero di comprendere quel meccanismo e di realizzare un esemplare fisico che si rivelerà non del tutto corretto, ma che è stato base fondamentale per gli studi successivi.

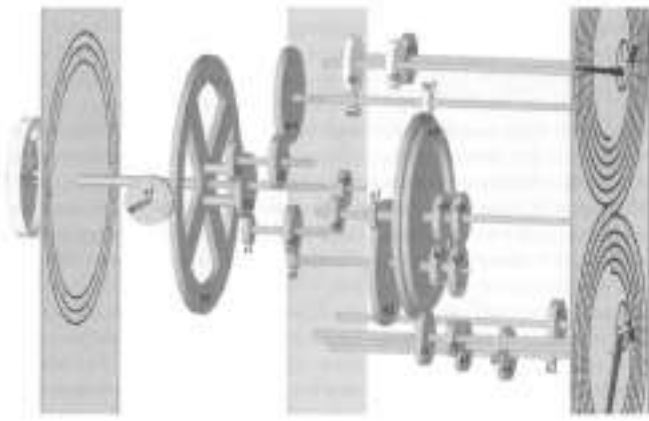
Il primo salto di qualità si ebbe negli anni '90 con l'inglese Michael Wright (1948), fisico e storico, curatore del Museo della Scienza di Londra, il quale, avvalendosi di tecniche di radiologia non tradizionali, unite a intuizioni derivate dallo sviluppo di una esperienza pratica abbinata a una profonda conoscenza dell'evoluzione storica dei meccanismi ad orologeria, diede un contributo notevole alla comprensione del Meccanismo, anche rivedendo alcune ipotesi di Price.

Un ulteriore passo avanti si ebbe con la formazione nel 2005 di un gruppo di studio, l'Antikythera Mechanism Research Project (AMRP), costituito da ricercatori di varie discipline, una condizione già prevista all'inizio del secolo dall'archeologo e numismatico Ioannis Svoronos (1863-1922) che dichiarò: "Siamo in possesso di un tesoro prezioso, destinato ad attirare l'interesse di cerchie di esperti molto più ampie rispetto a quella dei soli archeologi".

Il gruppo ha avuto il supporto tecnico di alcune aziende ad alta tecnologia che hanno dato l'opportunità di condurre indagini più



Ricostruzione della parte frontale del meccanismo - da: *La Macchina del Cosmo* di A. Jones



disegno di M. G. Edmunds di una parte del meccanismo

approfondite sia con un tomografo computerizzato appositamente modificato per analizzare ciascuna sezione dei reperti sia applicando innovativi metodi di elaborazione immagini con cui sono state decifrate tutte quelle iscrizioni che il tempo di permanenza in acqua aveva reso illeggibili e che si sono rilevate utili anche nella comprensione della parte non ritrovata del meccanismo, quella relativa al moto dei cinque pianeti allora conosciuti, Mercurio, Venere, Marte, Giove e Saturno.

Dopo centoventi anni, con gli ultimi risultati dell'AMRP (pubblicati sulla rivista Nature nel marzo del 2021), che hanno riguardato la parte

mancante, si può dire che l'enigma è stato risolto giungendo a una ricostruzione quasi completa del meccanismo, condivisa dall'intera comunità scientifica, basata su i seguenti principi: uso di tutti i frammenti oggi disponibili, coerenza con il contenuto delle iscrizioni presenti sui reperti, coerenza con le conoscenze astronomiche e tecnologiche del tempo, preferenza per soluzioni semplici e ragionevolmente fattibili.

Gli astronomi greci, anche attraverso quanto era giunto loro degli studi babilonesi, avevano riconosciuto la ciclicità dei fenomeni celesti. Ad esempio era nota una ciclicità di 19 anni tropicali (ossia gli anni calcolati da equinozio a equinozio o da solstizio a solstizio), corrispondenti ad altrettante rotazioni complete del sole nello zodiaco (il moto apparente del sole), durante il quale si contano 235 mesi lunari e 254 rivoluzioni della luna lungo lo zodiaco. Dopo un tale ciclo, noto come ciclo metonico (proposto dall'astronomo greco Metone del V sec. a.C.) sole e luna si ritrovano nella stessa reciproca posizione sulla volta celeste di inizio ciclo.

Agendo su una manopola posta su un lato del meccanismo si faceva ruotare un indice lungo un anello, fornito di tacche dei giorni e dei nomi dei mesi, rappresentativo della posizione annuale del sole.

Contemporaneamente veniva mosso un treno di ingranaggi (rispettando il suddetto rapporto 19:254) che agiva sull'indice corrispondente della luna.

Altri cicli e altri treni di ingranaggi permettevano la visualizzazione delle fasi lunari, le posizioni dei pianeti (la parte non trovata ma indicata nelle istruzioni), le date relative alle eclissi di sole e di luna e infine le date dei festival panellenici, tra cui i giochi olimpici.

L'insieme meccanico trovava alloggio in un contenitore parallelepipedo di 30 cm di altezza, 17 di larghezza e non meno di 10 di profondità, costituito da due parti, una anteriore ed una posteriore ognuna dotata di coperchio con iscrizioni contenenti una descrizione dell'uso dello strumento.

Dal punto di vista tecnologico le caratteristiche più importanti del meccanismo sono la complessità degli ingranaggi necessari a riprodurre i rapporti dei cicli, a tutti gli effetti un meccanismo da orologeria; la presenza di un sistema meccanico differenziale, capace di sottrarre due velocità di rotazioni come quelle del sole e della luna per poter raffigurare le fasi lunari e un meccanismo epicicloidale con cui si potevano visualizzare i moti apparenti diretti e retrogradi dei pianeti, in effetti un modello geometrico già noto agli antichi greci.

Secondo gli studiosi dell'AMRP il meccanismo di Anticitera rientrava tra quei dispositivi che attraverso la simulazione veloce dei moti celesti fornivano all'utente, molto probabilmente uno studente di filosofia, la prova, con la regolarità dei moti celesti, dell'esistenza di un costruttore divino, un ordine universale, suggerendo l'eterno e l'infinito.

Un valido approfondimento sugli argomenti riguardanti il Meccanismo, dagli studi e ricerche compiuti, ai calendari, alle caratteristiche degli ingranaggi, tutto con esposizione precisa e comprensibile, si trova nel testo del canadese Alexander Jones (1960, professore di Storia del mondo antico presso l'università di New York, uno degli studiosi dell'AMRP) tradotto da Valeria Flavia Lovato per la Hoepli con il titolo *La Macchina del Cosmo: La meraviglia scientifica del meccanismo di Anticitera*. Anche se l'edizione originale risale al 2017 essa non risente dei risultati ottenuti nei successivi studi condotti.

Il Centenario

DONATELLA BARTOLUCCI

La rivista del Centro studi raggiunge 2000 potenziali lettori, distribuiti sul territorio nazionale ed oltre. Appare evidente che solo una piccola parte di essi frequenta il centro e ne conosce, anche solo di vista, il gruppo dei volontari che vi lavorano.

Pasquale De Angelis, il nostromo della Lega, ci chiama affettuosamente, i ragazzi di Penna Bianca. L'ossimoro inquadra perfettamente il carattere distintivo della compagine. Il bianco allude alla folta capigliatura di quello che è l'anima, l'ispiratore nonché la colonna portante del Centro: Paolo Rastrelli. Paolo è un concentrato di entusiasmo, di gioia di vivere, di progettualità. Tralascio, volutamente la descrizione dell'aspetto fisico, dinamico e ipercinetico. Devo, però concludere riportando un particolare fondamentale della sua connotazione che Paolo, ad Agosto compirà 86 anni!!!

Coloro che lavorano nel Centro sono quasi tutti pensionati. Hanno diverse formazioni culturali ed esperienze lavorative alle spalle. Tutti, con grande semplicità, vi mettono le proprie competenze con un impegno serrato per farlo funzionare al meglio. C'è un'unica eccezione in questo parterre d'età ed è costituito da un giovane laureato che condivide con gli altri la passione per i libri e per il mare e che ne è diventato la mascotte.

Quest'ampia premessa, un po' autoreferenziale, per dire che l'abitudine di guardare al futuro e "la maturità anagrafica" sono due nostre caratteristiche. In questo caso, tuttavia, siamo stati battuti.

Abbiamo, infatti, ricevuto la gradita visita, nonché una interessante donazione da un nostro lettore centenario. Il titolo dell'articolo non rimanda ad una ricorrenza ma ad una persona.

Ci è venuto a trovare l'ingegnere Lucio Palumbo, classe 1922, che ci ha portato la sua tesi di laurea: "Il progetto di uno yacht a motore", discussa nel 1945 anni all'Università Federico II di Napoli.

Si è presentato, si accompagnato da un gentile nipote, ma senza l'aiuto di nessun supporto alla camminata, perfettamente in asse, elegantemente vestito con un non so che di compiaciuto estetismo.

Perfettamente padrone della situazione ci ha illustrato, trattenendosi in piedi, tutte le tavole del suo progetto. Ha dato dei chiarimenti ad un ingegnere presente, scusandosi di non ricordare tutti i particolari dell'elaborato. Ad esposizione avvenuta, dopo tutte le presentazioni con tutti gli astanti e dopo le foto di rito ha detto che avvertiva la necessità di sedersi perché un po' stanco. Ha poi, all'impronta, scritto un pensiero nel libro dei ricordi, promettendo una ulteriore visita, anche senza l'accompagnamento del nipote ma con la sola presenza della sua badante e con l'utilizzo di un taxi.

Certamente, conservando testimonianze delle esperienze di vita, legate al mare noi al Centro costruiamo una memoria collettiva, realizzando una rete che unisce. E' però, nello stesso momento, il progetto di vita che riesce ad allungarla.

