



# Notiziario CSTN

AGOSTO 2022  
N° 120





# Notiziario CSTN

**CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE**

[www.cstn.it](http://www.cstn.it)

**LEGA NAVALE ITALIANA**

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

**ANNO XI - N° 120**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**agosto 2022**

## SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- Yachting. Le origini e il suo pioniere ..... pag. 2
- Il senso della misura ..... pag. 7
- Gli anni della prima vela (XV puntata) ..... pag. 15
- Le Regata dei Tre Golfi (1957) ..... pag. 24
- Storia del canottaggio ..... pag. 27
- Tecnologia luci ..... pag. 34

## EDITORIALE

È appena giunta la comunicazione (D.D.G. n° 502 del 11.07.2022) che il nostro "Centro Studi" per il tramite della Presidenza Nazionale della Lega Navale dalla quale dipendiamo, è stato assegnatario, per il secondo anno consecutivo, da parte del Ministero della Cultura Direzione Generale Biblioteche e Diritto d'Autore, di un contributo per acquisto libri pari a 4.366,09. Questo importante riconoscimento renderà ancora più numerosa la consistenza libraria della nostra Biblioteca che naviga ormai verso il traguardo dei 10.000 volumi posseduti. È un risultato che ci fortifica, ci inorgoglisce e ci stimola ad andare avanti.

Intanto, in attesa di nuove sorprese che bollono in pentola, godetevi il presente numero 120 di agosto 2022 del NOTIZIARIO CSTN che, grazie alle preziose collaborazioni degli autori che ci sostengono, presenta interessanti novità.

*Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto: "Nel mondo della vela la magia della foto presa dal drone permette di avere delle immagini del tutto inedite e stupefacenti. In copertina regata di vele latine".*

Hanno collaborato: *Carmino D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Maria Puddu, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

## ORIGINI DELLO YACHTING

*Dopo essere stato Ufficiale di Marina e nello Stato Maggiore del "Vespucci" al comando di Straulino, Claudio Ressimann è stato un valente giornalista: Rivista Marittima e rivista "Lega Navale" della quale è stato Direttore per venti anni ... quindi sempre votato al mare. È legato al "Centro Studi" e al Notiziario e gli siamo grati per quanto ha fatto e continua a fare per la crescita di entrambi.*



# YACHTING LE ORIGINI E IL SUO PIONIERE IN ITALIA

CLAUDIO RESSMANN

### Tre antenate prestigiose

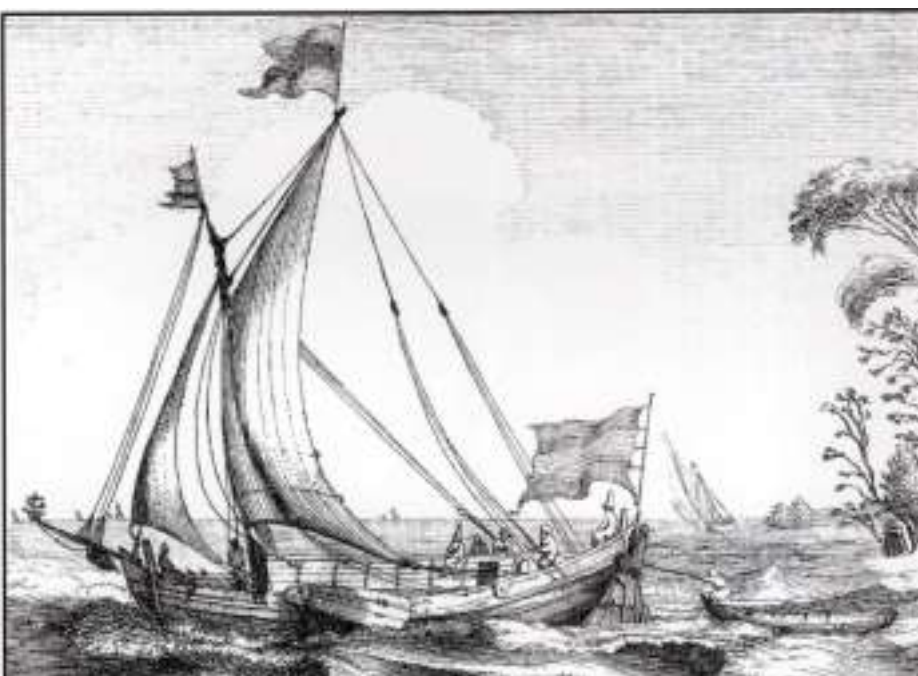
Lo yachting, intendendo con questo termine l' "esercizio della navigazione non a fini di lucro", o, meno genericamente, "il complesso di attività relative all'impiego di navi, imbarcazioni e natanti da diporto" è nato nel XVII secolo, ma gli yacht sono esistiti anche in tempi molto più lontani.

Addirittura nel III millennio quando Cheope, regina d'Egitto, armò una vera propria nave da diporto da utilizzare sulle acque del Nilo. Altrettanto fece l'imperatore Caligola nel IV secolo, quando realizzò, sul lago di Nemi, due fastose "navi lusorie" non tanto per uso personale, quanto piuttosto per motivi di rappresentanza.

Vale la pena a questo punto di ricordare che tutte e tre queste navi sono giunte in buone condizioni fino ai nostri giorni.

Nel 1957 la prima (lunga 43,4 m e larga 5,9) ritrovata,

ordinatamente smontata in 1245 *Disegno di jaght olandese (primo quarto XVII sec.) di J. Van de Velde.*



pezzi numerati, nella Tomba della Regina", era propulsa da 13 paia di remi e disponeva al centro di una sovrastruttura lussuosamente arredata).

Oggi è esposta in uno speciale locale a temperatura e umidità controllate nei pressi dell'omonima piramide, a Giza, in attesa di essere trasferita nel nuovo Museo del Cairo

Le altre due, recuperate nel 1929 nel lago di Bracciano, lunghe 71 e 79 metri e larghe, rispettivamente, 20 e 23, furono collocate in un museo costruito su una delle sponde, ma sono andate distrutte da un incendio durante l'ultimo conflitto mondiale.

### Gli jaght olandesi

Accantonati questi esempi lontanissimi nel tempo, approdiamo ad Amsterdam, il grande porto del Mare del Nord un tempo molto attivo nei collegamenti con l'Estremo Oriente, dove nella prima metà del XVII secolo era invalsa l'abitudine, tra i facoltosi mercanti, di andare incontro ai vascelli della Compagnia Olandese delle Indie Orientali, cariche di quelle mercanzie che costituivano una delle principali fonti della ricchezza del Paese. Si trattava di una forma di benvenuto molto utile anche (e soprattutto) per conoscere in anticipo la natura e la quantità delle merci trasportate. Venivano utilizzate imbarcazioni denominate jaght lunghe una decina di metri,

non pontate, con un albero armato con randa, e con una vistosa deriva imperniata su ciascuna fiancata, da abbassare nel lato di sottovento e servivano nella quotidianità per effettuare gite di piacere e brevi crociere in mare aperto.

Questo tipo di attività lusoria sarebbe rimasto confinato per lungo tempo in Olanda, se non avesse contribuito ad esportarlo in Inghilterra un evento politico risalente alla seconda metà del Seicento: più precisamente la caduta (1651) di Re Carlo II ed il suo successivo esilio in vari Paesi europei, durato quasi dieci anni.

Durante questo periodo il deposto sovrano soggiornò a lungo anche nella città di Amsterdam, conteso ospite della nobiltà olandese ed in tale circostanza non mancò di apprezzare le doti nautiche degli jaght, che imparò a condurre di persona, imitato dai suoi cortigiani.

Tornato sul trono d'Inghilterra nell'aprile del 1660, il sovrano ricevette in dono dal Borgomastro della città olandese come segno di devozione e di fedeltà, proprio uno jaght, denominato *Mary*. lungo 25 m e largo 5. acquistato mediante una sottoscrizione pubblica.

Dopo il trasferimento a Londra il 12 agosto dello stesso anno, il *Mary* fu accuratamente inventariato a cura del Samuel Pepys, Segretario dell'Ammiragliato e tale documentazione servì a noti progettisti inglesi (come Phineas e Peter Pett) a disegnare e mettere in cantiere imbarcazioni ispirate sia pure con qualche modifica, al *Mary*, allo scopo di soddisfare le richieste della nobiltà, ansiosa di imitare il Sovrano nella pratica del nuovo sport.

La vela a tarchia fu sostituita da una randa, vennero eliminate le derive laterali ed affinate le linee dello scafo: era nato lo yacht, termine mutuato appunto dall'olandese jaght.

La diffusione dello yachting subì una battuta d'arresto alla morte di Carlo II (1685) e durante il regno del suo successore, dovuta anche alla ostilità con l'Olanda ed ai conseguenti rischi per la navigazione nel Mare del Nord. La ripresa avvenne dopo il 1688, quando Guglielmo III d'Orange detronizzò Giacomo II: con lui, tra l'altro, ebbe inizio la tradizione dei Royal Yacht, tramandata sino ai giorni nostri.

Nel secolo successivo lo sviluppo dello yachting nel Regno Unito non conobbe soste e conquistò una lusinghiera notorietà presso le marinerie mondiali non solo per la preparazione dei suoi skipper ma anche per l'eccellenza della cantieristica dedicatasi a questo settore.

Tra l'altro le frequenti sfide tra vele blasonate facevano assiepare migliaia di londinesi lungo le rive del Tamigi e si inserirono prepotentemente nel patrimonio tradizionalistico nazionale.

Un esempio storico della produzione britannica di quell'epoca fu il lussuoso *Royal Caroline* varato nel 1749, che per settant'anni svolse il compito di Royal Yacht (fu demolito nel 1820); le sue qualità velocistiche, nautiche e di robustezza furono talmente eccezionali da ispirare addirittura all'Ammiragliato una fortunata serie di fregate.

Lo yachting a quell'epoca era nella realtà proprio "lo sport des Roys, le Roi des sports", come veniva enfaticamente definito!

### **Nascono i club nautici**

Con il progressivo evolversi delle realtà sociali, l'"andar per mare per diletto" cominciò ad interessare non più soltanto le teste coronate ed i membri della nobiltà; il nuovo status symbol galleggiante attrasse anche le emergenti classi borghesi inglesi ed europee, sempre più ricche e consapevoli del loro potere.

Lo yachting si doveva però scrollare di dosso quella condizionante patina aristocratica ereditata dalla sua origine e ciò avvenne solo all'inizio del XVIII secolo, quando furono fondati i primi club, ai quali potevano accedere anche i non blasonati, purché in possesso di solide referenze di carattere finanziario.

Primo in ordine di tempo fu nel 1720 il Water Club of Cork, seguito quasi contemporaneamente da analogo iniziativa nella Russia di Pietro il Grande, il quale realizzò nella prediletta Pietroburgo una piccola flottiglia di yacht, messa a disposizione dei suoi funzionari, ai quali il sovrano pensava di contagiare la propria passione per il mare e la Marina.

Nel secolo successivo l'interesse per la navigazione da diporto contagiò non pochi altri Paesi, come la Svezia, dove nel 1830 fu fondato il Kungelig Svenska Segel Sallkapet, seguito nel 1840 dalla Francia con la Société del Régates du Havre.



Anche negli Stati Uniti, non si stava davvero a guardare, ed ecco nascere nel 1844 a Weekawken (New Jersey) il New York Yacht Club, decano dei club nautici americani, fiero poi della sua fastosa sede al numero 37 nella 44ma Strada, a poca distanza dalla Quinta Avenue, e protagonista delle sfide di “Coppa America”, che ancora oggi appassionano i patiti del settore (nel 2024 se ne disputerà la 34ma edizione).

In Italia le difficili condizioni economiche della prima metà del XIX secolo non favorirono davvero la diffusione dello yachting che rimase per lunghi anni riservato ad una ristretta élite di titolati armatori. Ne è un esempio l’elenco dei soci fondatori della “Società delle regate” creata nel 1858 da Ruggero Bonghi a Belgirate sul Lago Maggiore, che può essere considerata come il primo Club velico italiano. Vi troviamo la principessa Elisabetta di Sassonia, il conte Italiano Borromeo, il senatore Monelli de Prosperi, Massimo d’Azeglio, il marchese Ferdinando di Reme, il marchese Luigi Spinola, il conte Stefano Stampa, il conte Galeazzo Visconti e Sir James Hudson, ambasciatore del Regno Unito presso il Regno di Sardegna.

Tuttavia, nell’ultima decade del XIX secolo la Vela intesa come svago, pur mantenendo ancora un carattere elitario, anche nel nostro Paese esce dal contesto aristocratico che aveva caratterizzato i suoi esordi ed inizia a diffondersi in altre classi sociali, trovando, tra l’altro fertile *humus* nella cultura borghese sensibile al fascino romantico del viaggio in mare.

Fu pertanto accolta con molto interesse nel 1870 la nascita a Genova, con sede nella villetta Serra, nella spianata dell’Acquasola, dello Yacht Club Italiano per iniziativa di alcuni nomi illustri della nobiltà, della cultura e della finanza, tra i quali Augusto Vittorio Vecchj, più noto come Jack La Bolina, Ignazio Florio, Erasmo Piaggio, Leopoldo Torlonia, Mario Ruspoli e Maffeo Colonna di Sciarra. Ne fu nominato primo presidente Carlo Ginori Lisci.

Tra i fondatori figura anche il nome di un giovane ufficiale di Marina, destinato ad assumere un rilievo di spicco nel panorama dello yachting del nostro Paese: Enrico Alberto d’Albertis (*foto*).

### Un pioniere

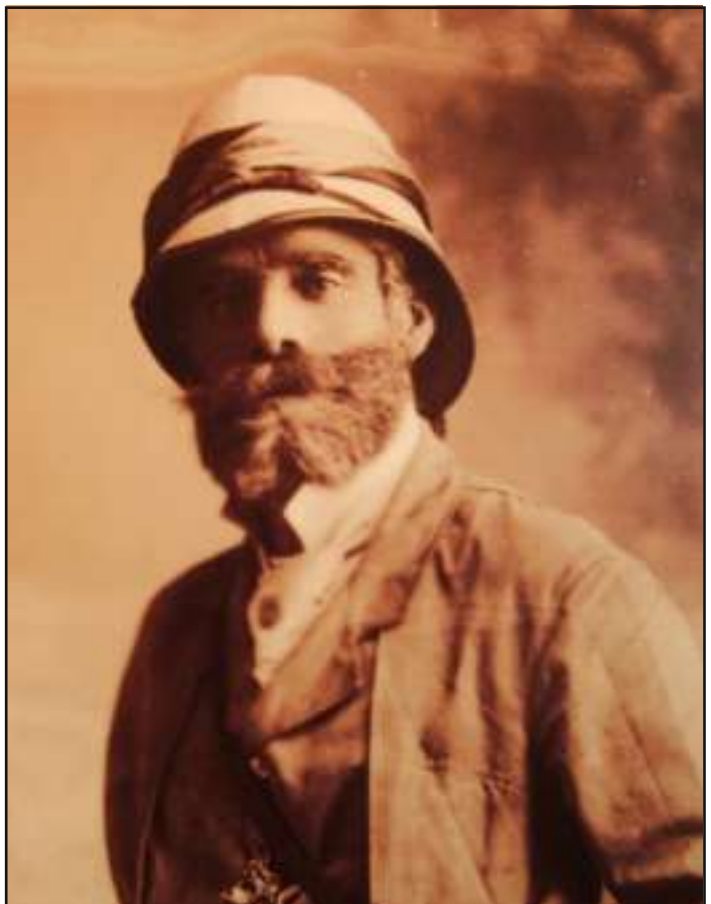
Nato a Voltri nel 1846 da una ricca famiglia di industriali lanieri, Enrico fin dalla prima giovinezza dimostrò una grande attrazione per il mare e per la vita avventurosa. Entrato nel 1862 nella Regia Scuola di Marina di Genova e nominato guardiamarina nel 1866, fu imbarcato sulle corvette *Euridice* e *Principessa Clotilde*, sulla fregata *Principe Umberto* e sulle corazzate *Formidabile* e *Ancona*.

Nel 1869 diede le dimissioni: il motivo di tale decisione era da ricercarsi nel fatto che il d’Albertis, uomo d’azione, male si adattava alla routine militare del tempo di pace e desiderava dedicarsi a viaggi, esplorazioni e campagne scientifiche.

L’anno successivo entrò nella Marina mercantile e si imbarcò come secondo ufficiale sul tre alberi *Emma D* fino al 1871, quando assunse il comando della nave mista (vela e vapore) *Emilia* diretta alle Indie. Per la cronaca fu la prima nave mercantile italiana a percorrere il Canale di Suez.

Rientrato in Italia e deciso a proseguire la sua vita di mare come skipper di un proprio yacht, prese

contatti a Sampierdarena con il costruttore Luigi Oneto, noto per avere progettato e costruito nel suo cantiere nel 1870 il primo yacht di produzione nazionale: un cutter lungo 6 metri battezzato *Black Tulip*.



commissionatogli dal console inglese a Genova, Yeats Brown.

Proprio da Oneto nel 1874 il D'Albertis fece costruire lo yacht *Violante*, lungo 11,30 metri da 12,5 tonnellate, varato il 23 febbraio 1875, con il quale dette inizio alla sua attività di yachtsman effettuando crociere in Asia Minore, in Tunisia, e in molte altre zone del Mediterraneo.

Le dimensioni dell'imbarcazione finirono presto per non essere sufficienti alle esigenze del suo armatore il quale, considerato il successo delle crociere in Mediterraneo, desiderava affrontare le acque atlantiche. Venduto il *Violante* al marchese Cesare Imperiale di Sant' Angelo, il d'Albertis commissionò, sempre allo stesso progettista, il *Corsaro*, da costruire nel cantiere Brasco di Sestri Ponente, dove il veliero fu varato l'8 marzo 1882. Lungo 25,20 metri e largo al massimo 4,88, misurava una stazza di 50 tonnellate. Armato a yawl disponeva di una randa di maestra di 160 metri quadrati con una controranda di 80, una randa di mezzana di 45 ed una serie di tre fiocchi con una superficie velica complessiva di 495 mq: imbarcava un equipaggio di sette persone.

La vita operativa del *Corsaro* fu intensissima, con viaggi "di diletto e di studio" alle Azzorre, a Madera e alle Canarie; tra l'altro, partecipò, unica unità italiana, all'inaugurazione del canale di Kiel (1895).

Memorabile fu la trasferta negli Stati Uniti, che nel 1893 invitarono tutte le Nazioni a partecipare all'Esposizione Universale di Chicago, dedicata alla celebrazione del quarto centenario della scoperta colombiana.

Il d'Albertis decise di aderire a titolo personale all'iniziativa e di raggiungere il Nuovo Continente con il *Corsaro*, mantenendosi quanto più possibile sulla rotta di Colombo ed impiegando strumenti di navigazione simili a quelli dell'epoca. Salpato da Cadice il 22 giugno, approdò a San Salvador il 30 luglio 1893, per raggiungere successivamente New York. In quei giorni nel porto era presente una Divisione italiana di navi scuola costituita dalla fregata *Vittorio Emanuele* e dalle corvette *Flavio Gioia* e *Amerigo Vespucci*, al comando del contrammiraglio Morin, il quale, al termine delle solenni manifestazioni, acconsentì di accelerare il rientro del *Corsaro* in Italia, facendolo rimorchiare dal *Flavio Gioia*. (di seguito: *Una rara foto del "Corsaro"*)



La partenza avvenne il 24 agosto già in condizioni meteomarine nettamente sfavorevoli, prodromi di un



uragano proveniente dal Golfo del Messico che nelle settimane successive avrebbe flagellato il Nord Atlantico. La situazione peggiorò dopo qualche giorno di navigazione a tal punto che il **Flavio Gioia** fu costretto a mollare il rimorchio e ad abbandonare il veliero al suo destino.

*(foto: Enrico d'Albertis capitano della Marina mercantile)*

A bordo del **Corsaro** furono prese tutte le misure necessarie per sostenere un tempo così duro: tra l'altro l'alberetto venne sghindato e calato, mentre il bompreso fu rientrato. In tale assetto il veliero procedette

con le sole vele di cappa, mentre i marosi spazzavano la coperta provocando gravi danni. Riuscirono anche a mettere fuori uso la bussola principale, tanto che si fu costretti a ricorrere a quella d'emergenza prelevata dalla lancia di salvataggio.

Soltanto a partire dalla metà di settembre le condizioni del tempo cominciarono a migliorare e così a mezzogiorno del giorno 26 capo San Vincenzo, la punta più occidentale del Portogallo, venne avvistata a nord est a 15 miglia di distanza. Successivamente il **Corsaro** si ricongiunse alle due corvette **Flavio Gioia** e **Vespucci**, giunte due giorni prima, i cui equipaggi salutarono con fragorosi hurrah il piccolo veliero ed il suo coraggioso equipaggio, mentre il **Vittorio Emanuele**, che aveva cercato ridosso a Tangeri, li avrebbe raggiunti il giorno successivo.

### **Um po' di humour non guasta**

Anche se l'illustre yachtsman italiano è stato un attento viaggiatore, un intraprendente esploratore in vari territori africani, un fertile scrittore di libri di viaggio e di ricerca scientifica nonché un prolifico progettista di ben 106 meridiane solari, il suo nome è stato consegnato alla storia delle marineria italiana come "pioniere della nautica". A pieno titolo, se già nel 1875 scriveva: *"La navigazione da diporto, la quale già offre sì nobili e varie soddisfazioni ai suoi cultori col farli assistere ai più solenni spettacoli della natura sia con far loro provare le intime compiacenze riservate a chi osa affrontare e vincere il più difficile degli elementi e deve trovare nuovi allori nel campo delle conquista scientifiche."*

Sia pure sfrondata dall'enfasi e dal trionfalismo caratteristici della prosa dell'epoca, costituisce una valida testimonianza del suo entusiasmo nei confronti dell'"andar per mare per diletto".

Un entusiasmo per la verità non condiviso da tutti i diportisti tanto che proprio in Gran Bretagna, con il tradizionale sense of humour, lo yachting è stato maliziosamente definito, come *"the most expensive way to live uncomfortably"*, cioè *"il sistema più costoso per vivere scomodamente"*.



*Il Castello d'Albertis sulla collina di Montegalletto (Genova), donato al Comune e trasformato nel Museo delle Culture del Mondo.*



## RITAGLI DI STORIA

*Un'altra interessante e sorprendente storia ricostruita da Franco Maria Puddu, ricca di particolari e rare immagini, su fatti ed imprese di guerra spesso sconosciute o del tutto dimenticate. Questo è di per se un problema perché le guerre non avendo quasi mai senso richiedono, sangue, morti e spesso atti di eroismo, perdendo del tutto il "senso della misura". È questa la morale che viene messa in risalto: la storia amaramente si ripete.*



### IL SENSO DELLA MISURA

*Spesso le vicende della storia vedono contrapporsi forze sbilanciate tra loro, come i biblici Davide e Golia, ciascuna delle quali è spinta dalla necessità di dover prevalere. C'è chi reagisce con rabbia, chi con stoicismo, chi con orgoglio. Ma qualche volta qualcuno è sorretto dalla sublime follia della consapevolezza. Come accadde all'equipaggio dell'RD 36  
di FRANCO MARIA PUDDU*

Guerra di mine. Tre parole apparentemente insignificanti che riassumono però quanto di più misterioso, subdolo e letale ci possa essere nella guerra per mare.

La guerra di mine è una "invenzione" abbastanza recente nell'arco della storia, se la collochiamo nella scala temporale dei secoli che sono occorsi a un piccolo bipede glabro, l'homo erectus, per riuscire ad avere una buona confidenza (prendendone spesso troppa e pagando duramente questo azzardo) con il liquido elemento che avvolge il nostro pianeta, il mare.

La sua prima comparsa ufficiale la fece durante la Guerra Civile americana (che in tutto il mondo, tranne che negli States, ci si ostina a chiamare Guerra di Secessione), e se inizialmente fu in sordina, in breve sbrigherà tutte le sue insidiose capacità cogliendo subito i primi successi.

Non dovevano passare molti decenni che un altro conflitto, quello russo - giapponese del 1905, avrebbe portato la tecnologia delle prime rudimentali mine (barili di polvere nera con un accenditore comandato a distanza) a ben altri livelli, con l'arrivo delle mine a urtanti chimici, meccanici, elettrici, quelle di tipo affiorante, flottante e così via. A questo punto era necessario correre ai ripari e creare un mezzo per dare la caccia a questi insidiosi ordigni: nasceva il dragamine.



*Foto 1 - Una delle prime mine navali entrate in servizio nella storia: un ordigno della Marina confederata americana consistente in una sorta di grosso barile in legno dotato di un accenditore comandato a distanza, attivabile tramite un lungo filo elettrico gestito da un punto di controllo a terra. Queste mine riuscirono ad affondare molte navi unioniste.*

Questa nuova unità era molto diversa da quelle alle quali siamo abituati oggi: era un semplice peschereccio dotato di rudimentali apparati derivati dalle reti a sciabica in grado di recidere i cavi che mantenevano fissate al fondale le mine per farle affiorare e quindi distruggerle a fucilate. Tutto qua.

Addirittura gli equipaggi di questi brutti anatroccoli spesso, almeno in Inghilterra e fino alla maggior parte della Grande Guerra, non erano neanche militari, ma militarizzati e remunerati per il loro lavoro come si paga un pescatore, al punto che nel tentato forzamento dei Dardanelli da parte della Royal Navy, si verificarono numerosi rifiuti di obbedienza nei confronti dell'Ammiragliato da parte degli equipaggi civili, che non volevano più, per una misera paga, sfidare quotidianamente la morte.

Ma anche se le mine non erano certo come quelle in servizio oggi, le esperienze del primo conflitto mondiale furono tali da costringere molte Marine a correre ai ripari, dotandosi di un numero sufficiente di validi dragamine. Fra queste, quella italiana.



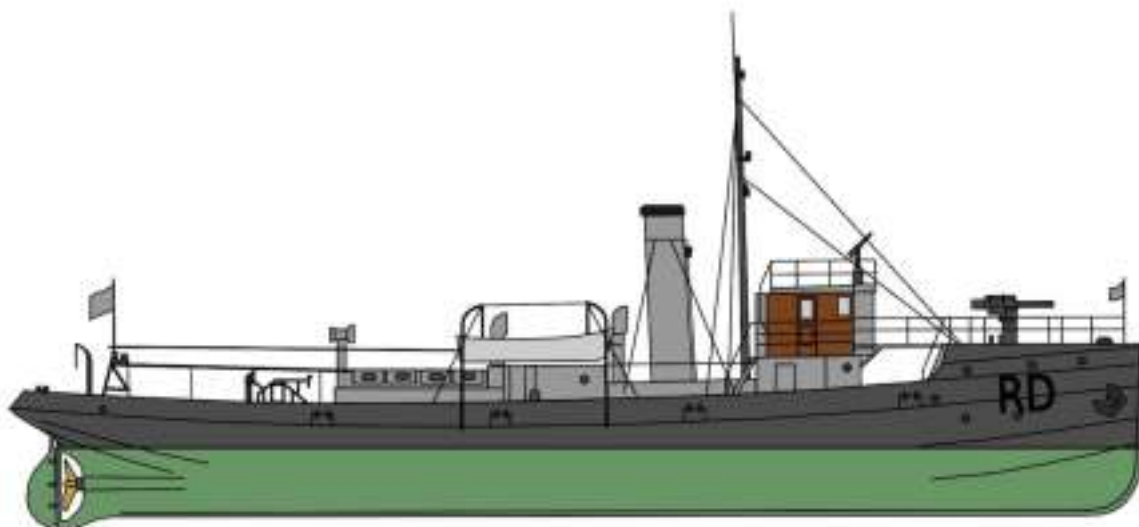


*Foto 2 - Il personale militarizzato di un dragamine inglese a Gallipoli in Turchia nel 1915, durante la campagna dei Dardanelli, spara per distruggere una mina emersa dopo che il cavo che la ancorava al fondale è stato reciso.*

### **Bisogna correre ai ripari**

Così, tra il 1916 ed il 1929, questa fece realizzare 60 dragamine (ma per varie vicende ne vennero consegnati solo 52) denominati RD, progettati per soccorrere e rimorchiare unità danneggiate dalle mine (e per questo chiamati RD, ossia Rimorchiatori–Dragamine e non Regi Dragamine, come spesso si ritiene) e distruggere i diabolici ordigni.

Questi dragamine erano molto simili tra loro ma non sempre identici, dato che venivano costruiti da più cantieri e in vari gruppi per volta; considerando poi che i parametri di standardizzazione nel campo delle costruzioni navali oggi vigenti, all'epoca erano ancora al di là da venire.



*Foto 3 - Disegno tecnico di un Rimorchiatore Dragamine appartenente alla serie 1 – 21, quasi identico all'RD 36; notare il cannone prodiero e le mitragliatrici in coppia, ne è visibile una sola, sul cielo della tuga.*

Gli RD avevano un dislocamento che oscillava fra le 196 e le 200 tonnellate, uno scafo in acciaio dolce Martin-Siemens (che si preferiva ad uno scafo in legno, dato che non si conoscevano ancora le mine magnetiche), erano lunghi tra i 35 e i 38 metri, larghi dai 5,4 ai 6 e con un pescaggio che variava tra 1,54 e 2,2 metri. Le macchine potevano raggiungere i 14 nodi e l'equipaggio era di 21 uomini.

Erano armati con una apparecchiatura per il dragaggio meccanico "Oropesa" (dal nome di un peschereccio inglese convertito in dragamine che l'aveva sperimentata per primo durante la Grande Guerra) e, per la difesa, disponevano di un cannone da 76/40 a prora e di due mitragliatrici contraeree calibro 6,5 su candelieri sistemate sulla tuga, un armamento sufficiente per una nave che si riteneva destinata ad operare in situazioni simili a quelle vissute nella Grande Guerra.

Dei 52 dragamine forniti, 25 vennero realizzati nei cantieri di Castellammare di Stabia, per la precisione gli RD 1-2, dal 3 al 6, dal 15 al 22, dal 23 al 26 e dal 31 al 37.

A questi si aggiungeranno cinque unità (due tedesche e tre austriache) avute in riparazione danni di guerra e, negli Anni "20, una decina o poco più di altri dragamine di vario tipo e negli anni seguenti ancora altri sette di varia fisionomia e provenienza.

Ma il grande massacro era terminato e quelli minori che gli avrebbero fatto seguito, come la campagna di Libia, la guerra di Spagna e quella per l'Africa Orientale, non erano tali da richiedere il ricorso alla guerra di mine, né, di conseguenza, alle loro contromisure.

Così, senza rendersene conto, nel 1939 il mondo arrivò ai giorni in cui si pose il fatale interrogativo: "Morire per Danzica?". E fu la guerra. Prima drôle de guerre, poi Blitzkrieg e infine guerra totale.

### **Una formula valida per tutte le stagioni**

Noi adesso focalizzeremo la nostra attenzione sulla situazione dei piccoli RD. Queste unità erano state realizzate poco meno di venti anni prima, e non si potevano dire vecchie in quanto non avevano mai combattuto, non avevano effettuato, data la natura del loro incarico, lunghe crociere che ne avrebbero logorato uomini, macchine e attrezzature; la tecnologia della guerra insidiosa subacquea, inoltre, non aveva subito grandi variazioni (ne subirà di gigantesche di lì a un anno o due, ma questo discorso non ci interessa), erano quindi in condizioni che potevano essere ancora stimati ottimali.

Ad un certo punto, però, era subentrato un altro fattore; al giorno d'oggi, per la difesa e tutela delle nostre acque abbiamo la Marina Militare e la Guardia Costiera di cui fa parte, mentre i compiti apparentemente secondari, ma in realtà essenziali come la vigilanza delle acque costiere, dei porti, il controllo doganale e altri ancora, dal dopoguerra fino al 2016 erano stati assolti, oltre che dalle Capitanerie di Porto, poi Guardia Costiera, dalle unità del servizio navale della Guardia di Finanza, dell'Arma dei Carabinieri, del Corpo forestale dello Stato e delle squadre nautiche della Polizia di Stato. Nel 2016, quindi, tutti questi servizi, tranne la Guardia Costiera, sono scomparsi, assorbiti da quello della Guardia di Finanza. Ma un tempo non era così.

Già dalla fine dell'800, la Regia Marina aveva dovuto cedere alla Regia Guardia di Finanza (come si chiamava allora), alcune torpediniere Thornycroft di provenienza inglese affinché potesse assolvere i compiti di polizia doganale cui era preposta, e questo compito era stato portato avanti, anche con altro naviglio minore, fino a tutta la Grande Guerra.

Al termine di questa, per via dell'accresciuta mole di incarichi che si erano andati sviluppando negli anni, prima era stata costituita una Flottiglia Costiera della Finanza a Trieste, e nel 1926 era stata istituita, per il Regio Corpo, una apposita Scuola Navale a Pola, la bella città allora italiana.

Ma nonostante i riconoscimenti, gli adeguamenti e le migliorie, i compiti erano andati sempre più aumentando, specie dopo l'annessione della Libia, del Dodecaneso e dell'Albania i cui porti, oltre a dover essere controllati da un servizio doganale, erano adesso anche sede di traffici mercantili con la Madrepatria, per cui venne deciso che, ancora una volta, la Marina dovesse cedere un certo numero di unità, minori ma adeguate alle necessità, alla Guardia di Finanza. Naturalmente gli equipaggi erano costituiti da personale delle Fiamme Gialle.

Erano navi date in uso temporaneo (per evitare di dire che erano state cedute "in toto", per questioni di bilancio, e meno che mai "a fondo perduto"), in tutto undici Rimorchiatori-Dragamine che divennero così, se il lettore ci consente la battuta, RDVP, ossia rimorchiatori, dragamine, vedette e pattugliatori. Ma bastò lo



scoppio della guerra per allungare l'acronimo, dal momento che divennero anche unità antisommergibile e navi destinate alla scorta convogli. Per la cronaca gli undici dragamine erano gli RD 4, 11, 12, 18, 21, 25, 28, 36, 37, 42 e 43.

Però a questo punto dobbiamo fare un passo indietro per riprendere un'osservazione che abbiamo fatto poche righe prima su queste unità, affermando che “erano quindi in condizioni che potevano essere ancora stimate ottimali”. Adesso questa affermazione non era più valida, anzi la situazione (che tutti conoscevano ma nessuno, e in primis Supermarina, ebbe la voglia o, peggio, il coraggio di ammettere) era radicalmente mutata dall'oggi al domani: non si trattava più di fare le comode esercitazioni del tempo di pace, o di effettuare servizi doganali nelle colonie, dove tutt'al più si poteva rincorrere qualche navicella di contrabbandieri o andare a mostrare bandiera dove era necessario.

### **Ma la guerra è una cosa seria**

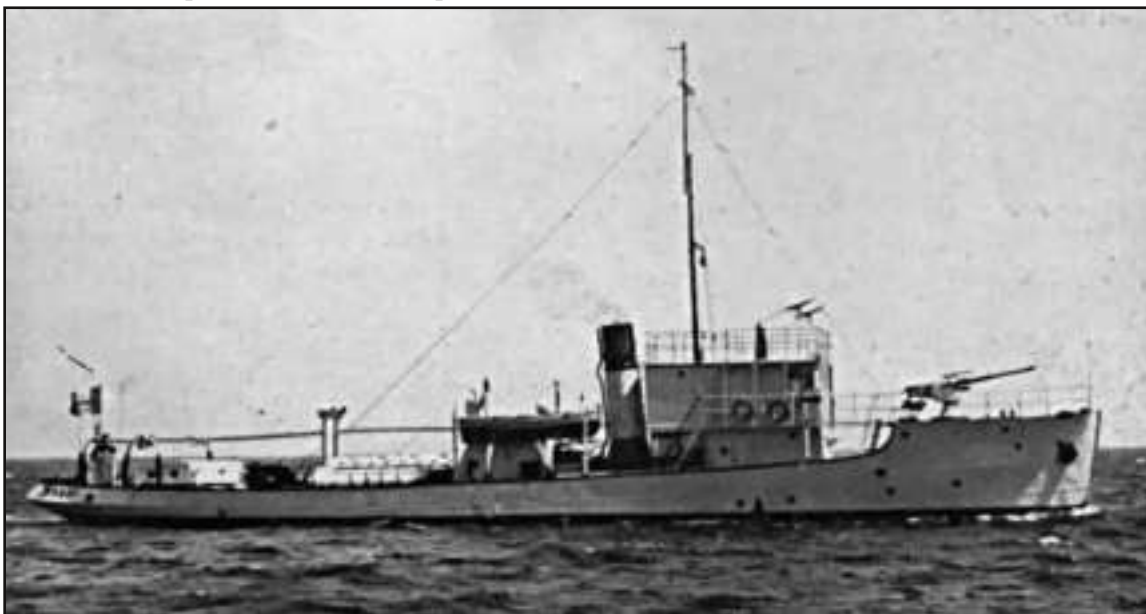
Adesso si andava alla guerra con navi che avevano toccato i quattordici nodi una ventina di anni prima, all'atto della consegna, e che erano armate con un cannone Ansaldo prodotto su licenza derivato dal QF 12 pounder 12 cwt, ossia l'Armstrong 76/40 Mod. 1897 secondo le specifiche italiane, buono ma, lo dice la stessa specifica, molto antiquato, mentre l'armamento contraereo contava due mitragliatrici raffreddate ad acqua Colt Browning calibro 6,5 (che sparavano gli stessi proiettili del moschetto 91) provenienti da una fornitura di armi inviata alla fine del 1917 all'Italia dagli Stati Uniti per rimpiazzare le mitragliatrici perse nella rotta di Caporetto.

Due patetiche armi progettate per duellare con i biplani di legno e tela dei tempi di Francesco Baracca, che svolazzavano a 150 chilometri l'ora, ma che adesso avrebbero dovuto difendere da aerei come, e prendiamo ad esempio il più obsoleto caccia in servizio nella RAF di quel periodo, il biplano Gloster Gladiator, ormai inadeguato ma armato pur sempre con 4 mitragliatrici calibro 7,7 e in grado di volare a 400 chilometri l'ora. Non è il caso di ricordare che i velivoli più moderni, come gli Hurricane o gli Spitfire erano molto, molto più veloci, blindati e armati.

Però, purtroppo, la Marina dovette andare avanti facendo proprio il detto dei disperati che recita “c'è quel che c'è” e che nobilita, facendole apparire migliori, le capacità e le caratteristiche di mezzi inadeguati che né la buona volontà, né un'industria non in grado di fornire le quantità necessarie di materiali moderni, né l'incapacità di strateghi e pianificatori impreparati a far fronte ad una guerra che avevano contribuito loro stessi a scatenare, avrebbero potuto migliorare.

E il destino iniziò a tracciare la rotta che avrebbe condotto all'ultima navigazione tante unità, chiamate ad affrontare compiti che nessuno con un minimo di buon senso avrebbe mai dovuto affidare loro.

Seguiamo dappresso la sorte di una di queste piccole navi, l'RD 36, che nella tragedia corale che travolse la sua flottiglia avrà un ruolo particolare, vedremo perché.



**Foto 4 - Una delle rarissime foto esistenti dell'RD 36 in navigazione a lento moto**

L'RD 36, varato nell'agosto del 1919, era entrato in servizio nello stesso anno, svolgendo senza problemi il suo ruolo fino all'agosto del 1939, quando era stato aggregato all'XI Squadriglia della VII Flottiglia Rimorchiatori Dragamine di base a Porto Empedocle, dove lo aveva trovato lo scoppio della guerra. Quello stesso anno veniva trasferito nei ruoli della Finanza a Mare, ma non per questo cessava la sua attività di guerra.



**Foto 5 - Una ancor più rara foto aerea dell'installazione portuale di Porto Empedocle, forse ripresa per motivi ufficiali dal momento che sia gli specchi d'acqua che le spiagge appaiono deserti, come appariva negli Anni'30; sullo sfondo, in collina, è visibile l'abitato di Agrigento.**

Dai moli del porto siciliano (porto Empedocle non era una base militare) l'RD 36 iniziò ad effettuare missioni di esplorazione che alle volte sfociavano in attività di dragaggio "a sciabica" perché mettere a mare l'Oropesa assomigliava moltissimo a calare appunto una sciabica, la differenza era nel "pescato" che, anziché tentare di sfuggire al suo pescatore attendeva immobile nel suo ormeggio e non dava la possibilità di sbagliare.

Portò a termine anche numerose missioni di ricerca e di trasporto di uomini e materiali verso le Isole Egadi, e operò incessantemente nelle acque di Licata spingendosi sino a quelle di Trapani, Messina e Reggio Calabria.

Il 21 agosto del 1942 l'RD 36 era nelle acque di Pozzallo, verso il punto più meridionale della Sicilia, per bonificare un'area sospetta assieme al dragamine ausiliario R 189.

La fase più critica per un dragamine è proprio il dragaggio, perché in quel momento diventa un'anatra zoppa. L'apparecchiatura di dragaggio, infatti, consente solo una rotta rettilinea fino al recupero di cavi di dragaggio, immersori, divergenti, galleggianti e così via.

Normalmente quando draga la nave non dovrebbe essere sola, ma almeno in coppia in maniera, in caso di attacco aereo, di coprirsi a vicenda con il fuoco di bordo. Un'imbarcazione isolata non ha alcuna speranza contro un aereo, perché questo è più armato, più veloce e più manovriero; ma se è presente almeno un'altra unità, mentre l'aereo attacca la prima, la seconda può aprire il fuoco su di lui che, in questo caso, può avere la peggio. Ma l'RD 36, con le sue ridicole Colt, era come se fosse solo, dato che il dragamine ausiliario che lo appoggiava era meno armato di lui.



## Allarme aereo!

L'unica possibilità era di operare in condizioni di visibilità poco favorevoli per un eventuale aereo attaccante, e per questo le operazioni di dragaggio, che non si possono effettuare a notte fonda, iniziarono poco prima dell'alba e alle 6,30 erano nel pieno dell'attività, ma lo stratagemma fu inutile perché un caccia inglese apparve all'improvviso piombando sulle due unità.

Naturalmente, mitragliò subito quella "più armata" che, non potendo evolvere per via dell'Oropesa a mare, faceva il diavolo a quattro con le sue due piccole armi e la centrò al primo passaggio. Il comandante, brigadiere Francesco Mazzei, vide cadere un mitragliere e corse a sostituirlo, ma rimase ucciso a sua volta.

Fortunatamente il caccia, vedendo che aveva colpito più volte l'unità maggiore e che l'altra forse non valeva il costo dei suoi proiettili, si allontanò e l'RD 36, danneggiato ma non irreparabilmente, riuscì a rientrare a Porto Empedocle con il suo dolente carico di morti e feriti.

Ma le sorti della guerra peggioravano e ci fu appena il tempo di effettuare le riparazioni più urgenti che, il 4 settembre l'RD 36 era trasferito a Tripoli con un nuovo comandante, il maresciallo della Finanza Aldo Oltramonti, per svolgere compiti di scorta a piccoli convogli, alle dipendenze della XL Flottiglia, comandata dal tenente di vascello della Regia Marina, Giuseppe Di Bartolo.

Se vogliamo fare un bilancio dell'attività che l'RD 36 aveva svolto dal giorno dell'entrata in guerra dell'Italia, poco più di due anni prima, vediamo che aveva effettuato 317 missioni, percorrendo 18.700 miglia con 2.560 ore di moto. Una presenza piccola, ma molto onorevole.

Frattanto con l'aggravarsi della situazione bellica, quella che verrà definita la guerra dei convogli (il passaggio di rifornimenti e uomini dall'Italia alle colonie del Nordafrica e viceversa), divenne sempre più critica. Il nostro traffico era particolarmente insidiato da due forze navali britanniche, la K Force, di base a Malta, e la Q Force, di base a Bona, in Tunisia, composte da incrociatori leggeri e cacciatorpediniere. La Royal Navy sapeva benissimo di ricoprire un ruolo chiave in quello scenario strategico, ed impiegava al meglio le sue risorse nel tentativo, per la Regia Marina purtroppo spesso riuscito, di strangolare il vitale traffico di rifornimenti per le forze dell'Asse dall'Italia al Nordafrica dove la situazione, andava per noi sempre più peggiorando.

## Rotta verso l'Italia

Al punto che giunse il momento tragico della ritirata, nel quale si dovette pensare a come organizzare il ripiegamento del salvabile per poterlo far sfuggire alla morsa del nemico tentando, al tempo stesso, di riportarlo in Patria.

Tutti i mezzi navali erano già stati evacuati dalla Libia e, purtroppo, in gran parte erano andati perduti per mano nemica sulle rotte del rientro in Italia. Avvenne quello che tutti temevano: Tripoli stava per cadere in



*Foto 6 - Un'immagine dell'RD 37, gemello del 36, in navigazione, ripresa, probabilmente, appena l'unità era entrata in servizio ma non era ancora stata ultimata, dal momento che non sono visibili né il cannone né le due mitragliatrici poste sulla tuga.*

mano britannica e Marilibia (il comando locale della Regia Marina da cui dipendeva, fra l'altro, tutto il naviglio destinato alla base navale), il 9 gennaio del 1943 diramò l'ordine di evacuazione della città e, ai comandanti dei mezzi navali ancora presenti, quello di ripiegare trasferendo le rispettive unità in Sicilia.

A dire il vero, i mezzi si riducevano a ben poca cosa, alcuni RD, qualche navicella ausiliaria e un pugno di unità destinate ad operare come mezzi locali. In pochi giorni venne organizzato il tutto e, nella notte del 19 gennaio, ebbe inizio il ripiegamento.

L'RD 36 era la nave comando, e imbarcò quindi il capoflottiglia, t.v. Di Bartolo. Tra il tardo pomeriggio e il calare della notte, le navi si misero in formazione in testa alla quale stava l'RD 36,

seguito dal 37 e dal piropeschereccio ausiliario di scorta *Scorfano*, che trainava a rimorchio la barca pompa *Santa Barbara*, una sorta di mezzo antincendio (non è certo, ma sembra che il rimorchio non fosse dovuto a un guasto ma alla necessità di aumentare l'andatura del convoglio essendo il *Santa Barbara* troppo lento), quindi veniva una piccola cisterna, la *Irma*, i dragamine ausiliari *Guglielmo Marconi*, *Angelo Musco* e *Cinzia*, quindi il motoveliero cisterna-vedetta foranea *Astrea* e gli RD 31 e 39.

Una flottiglia di disperati ma ferma e inquadrata, ben decisa a rientrare in Italia o a vendere cara la pelle, anche se questo pugno di navi poteva contare in tutto solo su quattro vecchi cannoni e una quindicina o poco più di mitragliatrici di piccolo calibro, armi oltretutto disperse lungo la linea di fila della formazione.

La navigazione iniziò come previsto con il favore della notte, assumendo una rotta per nord ovest che avrebbe dovuto costeggiare la Tunisia prima di puntare, al momento giusto, verso la Sicilia, probabilmente su Marsala, scapolando Malta. Ma proprio da Malta nel tardo pomeriggio avevano preso il mare due grossi cacciatorpediniere della Royal Navy, il *Kelvin* e il *Javlin* appartenenti alla K Force, diretti nelle acque della Tripolitania per una missione di ricerca del naviglio italiano presumibilmente in fuga da Tripoli.



*Foto 8 - Il cacciatorpediniere della Royal Navy HMS Javlin fotografato in porto; è inutile far notare la disparità di qualsiasi dotazione esistente fra questa nave, normalmente classificata supercaccia, e i nostri Rimorchiatori Dragamine.*

### **Il senso della misura**

Detto per inciso, i due cacciatorpediniere, appartenenti uno alla classe K e uno alla J, molto simili tra loro, potevano disporre, tra tutti e due, di 12 cannoni da 120 mm in sei impianti binati, 8 mitragliere di grosso calibro (40 mm) in due impianti quadrupli e 16 mitragliere calibro 12,7, oltre a tubi lanciasiluri e cariche di profondità. Dotati entrambi di radar ed ecogoniometro, potevano raggiungere i 36 nodi. Per contro, conosciamo bene la situazione delle navi italiane che li dovettero fronteggiare.

Non ci fu un senso della misura in questo scontro, mancò completamente. Ma cosa possiamo dire, questa è la guerra; non possiamo rimproverare niente agli inglesi. Forse, se fossimo stati al loro posto, avremmo fatto lo stesso.

I due caccia, lasciata Malta, diressero verso le acque della tripolitania, al cui largo pendolarono per un paio d'ore senza avvistare niente, perché per una fortunata serie di coincidenze il piccolo convoglio italiano era inconsapevolmente uscito dall'area da controllare appena prima del loro arrivo e, mentre questi si attardavano al largo di Tripoli, poté avvantaggiarsi, pur non avendo avvertita la presenza nemica, compiendo due ore di navigazione. Ma non servirà a niente.

Attorno alla mezzanotte, il radar del *Javlin* batté un bersaglio che si allontanava a lento moto (meno di 10 nodi



contro gli oltre 20 di crociera degli inglesi) risalente la costa tunisina, a poco meno di 20 miglia ad est di Zuara.

Avvicinandosi per indagare si accorsero con stupore che non era una nave, ma un'intera flottiglia di undici piccole unità che viaggiavano in formazione, ben illuminate dalla luce lunare africana che, quando vuole, sa essere peggiore di un riflettore.

Probabilmente il radar inglese aveva battuto l'RD 37 e lo *Scorfano* con il *Santa Barbara* a rimorchio che, viaggiando ravvicinati furono scambiati per un grosso mercantile con una fregata di scorta, mentre in realtà erano *Scorfano* e *Santa Barbara* (il mercantile) e RD 37 (la fregata di scorta). Nel frattempo il convoglio, ignaro, continuava la sua lenta navigazione.

### “Dirigere a terra!”

Da poco più di due miglia di distanza i caccia spararono in aria una nutrita salva di proiettili illuminanti che misero in piena luce il convoglio. A questo punto avvennero due, anzi tre cose simultaneamente: la prima fu il fuoco concentrato dei cannoni inglesi sulle tre navi scoperte per prime. Ci si può immaginare cosa fecero i cannoni da 120 mm ai piccoli scafi a lento moto a poco più di due miglia di distanza. La seconda fu che tutte le altre navi, all'unisono, poggiarono a sinistra, verso la costa tunisina. Tutte meno una, e questo fu il terzo evento: l'RD 36, dal quale il capo squadriglia Di Bartolo, compresa la situazione senza speranza, aveva impartito via radio a tutte le altre unità l'ordine di puntare verso la costa, in maniera di poter almeno salvare la gente di bordo dalla distruzione che stava per abbattersi senza scampo su di loro (e infatti tutte le navi verranno affondate, ma la maggior parte degli equipaggi riuscirà a salvarsi). Altro non poteva ordinare, né gli altri potevano fare.

Ma non lui: il piccolo RD 36 piegò a dritta puntando direttamente e senza esitazione verso le due navi nemiche, con le macchine che ansimavano per guadagnare qualche nodo e i cannonieri che armavano l'unico pezzo scagliando i suoi proiettili da 76 contro quelle fonti di granate da 120, mentre le due mitragliatrici sparavano a volontà contro le sagome avversarie i loro proiettili da moschetto 91, contro ombre ciascuna delle quali era lunga più di tre volte l'RD.

Non ci fu modo di fare altro, in quei momenti non ci si raccomanda neanche a Dio, non si può perdere tempo, al limite Lui, se vedrà, capirà: si stringe la cinghia dell'elmetto se si sta in coperta e ci si attacca al primo maniglione ben saldo se si sta dabbasso. Poi si va.

Testimonianze inglesi, in seguito, diranno di aver visto una nave, forse due venir loro contro sparando, ma la nave era una sola perché l'RD 37 era già stato colpito e 31 e 39 dirigevano verso terra, e i loro cannoni, essendo prodieri, erano girati al lato opposto dei due caccia.

Ma non l'RD 36 che imperterrito continuava la sua marcia alla morte scagliando la sua rabbia impotente contro il nemico. Ma quante cannonate avrà potuto sparare, quattro, cinque, forse sei, mentre le mitragliatrici abbaiavano al vento, non meno rabbiose.

La vuota e ampollosa retorica delle motivazioni delle Medaglie d'Oro, una ne verrà conferita al tenente di vascello Di Bartolo, dirà “...*cercava di arrecare al nemico la maggior possibile offesa continuando a sparare, benché colpito più volte, fino a quando soccombeva nell'impari lotta inabissandosi...*”; ma non successe niente di tutto questo, perché l'RD 36 non fu colpito più volte inabissandosi, ma fu sbriciolato quasi all'istante da una decina di grosse cannonate sparate simultaneamente a bruciapelo, e non si ritroverà più niente di lui e della sua gente, dal capo squadriglia all'ultimo finanziere.

Una piccola nave ed un equipaggio non di eroi, ma di uomini normali, con le loro donne, i loro affetti, i loro guai e le loro speranze alle spalle, che però non furono un peso quando arrivò il momento giusto, dato che tutti, per salvare i loro compagni, seppero morire. E lo seppero fare bene.



## LA VELA IN ITALIA



*Puntata davvero particolare questa quindicesima dedicata alla STAR, progettata nel 1911, barca spettacolare per tecnica e tattica, regina delle Olimpiadi, con 18 presenze, regate in tutto il mondo, con in vetta alle classifiche i più grandi timonieri di tutti i tempi. Esclusa dalle Olimpiadi a partire dal 2016, con lo stesso fascino di sempre continua la sua inarrestabile attività con rinnovato stile ed eleganza.*



## GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

*FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO*

*(quindicesima puntata)*

### Le Star arrivano a Genova

Ancora una volta sono stati i genovesi a innamorarsi di una classe internazionale, la Star, che all'inizio degli anni Trenta incominciava a diffondersi in Europa. Max Oberti ritornò dai Giochi Velici di Los Angeles del 1932 entusiasta di queste barche che aveva visto all'Olimpiade, dove aveva partecipato come riserva.

### Debutto al Lido d'Albaro

L'entusiasmo fu contagioso. Nel settembre dello stesso anno furono organizzate delle regate dimostrative a Sanremo e i cantieri Baglietto e Costaguta iniziarono a costruire le prime Star. Altri costruttori nel nostro Paese furono Beltrami, Mostes e Postiglione.

Le prime tre Star per i velisti italiani furono costruite da Costaguta: *Cita* (928) di Pasquale de Conciliis, *Chi lo sa* (929) di Giovanni Nasi e Granchio (930) del marchese Rodolfo Pallavicino.

La Star debuttò ufficialmente nelle regate della Settimana di Genova, 29 marzo-9 aprile 1933, organizzate al Lido d'Albaro dal Regio Yacht Club Italiano. Erano in gara nove barche di cui sette italiane. Chi erano i pionieri in questa classe? Luigi Medici del Vascello di *Avanotto*, Giovanni Nasi di *Chi lo sa*, Paris Salvago Raggi di *Cyp*, Rodolfo Pallavicino di Granchio, Luca Ferrero Ventimiglia di *Snappy*, Giuliano Oberti di *Ibis* e Leone Leone di *Speranziella*.



*Foto 1 - Anni Trenta Star in regate a Genova durante la Settimana Velica Internazionale.*

C'era il numero sufficiente per costituire una Flotta: nasceva così quella di Genova con Leone Leone capitano e Bruno Bianchi segretario.

L'eco delle regate genovesi arrivava anche in altri centri velici.

A Napoli:

*Un fatidico giorno del 1934, Pasquale de Conciliis fece arrivare al Circolo "Italia" una strana barca a spigolo, squadrata come un cassone, curiosissima. Una Stella era caduta nel porto di S. Lucia." È arrivata la cassa per i capitoni di Natale", sentenziarono i timonieri napoletani abituati alle sinuose e morbide curve delle derive. La barca, subito messa in castigo sotto gli scogli, attendeva di essere almeno provata. Qualche stravagante lo fece ed anche Riccardo Fondi. Macché cassa per i capitoni, questa è una vera barca! Daniele Fiorentino, che teneva cantiere affianco alla Zi' Teresa - proprio lì pensate che bello - ebbe l'ordine di costruirne una subito, lo stesso giorno. [...] Quel giorno nasceva a Santa Lucia la flotta napoletana delle Stelle che tanta fortuna avrebbe avuto fino ai giorni nostri.<sup>1</sup>*

Il successo fu incontrastato: alle Flotte di Genova e di Napoli seguirono quelle di Trieste e di Palermo. Una Star costruita in Italia costava circa diecimila lire e quelle importata dagli Stati Uniti duemila dollari.

Le Star, per volere del Capo del Governo, vennero acquistate anche dalla Marina Militare e assegnate agli ufficiali imbarcati sulle grandi unità naviganti e agli allievi dell'Accademia Navale di Livorno. La decisione della nostra Marina fu commentata favorevolmente nel Log del 1935 dell'International Star Class Yachting Racing Association (ISCYRA).<sup>2</sup>

Le origini di questa classe monotipo risalgono al 1911 quando l'americano George A. Corry, detto "Pop", di Long Island Sound, New York, fece progettare da Francis Sweisguth una barca a spigolo di 6,921 metri di lunghezza che si rifaceva a un'altra barca in voga al momento, la **Bug** (Cimice). Sweisguth era un disegnatore dello studio di architettura navale di William Gardner, al quale a volte è attribuito impropriamente il disegno della Star. Il 30 maggio dello stesso



anno veniva organizzata la prima regata con la partecipazione di cinque barche. La Star costava allora 240 dollari e fu tra le prime barche da regata costruite in serie.

**Foto 2 - Piano velico originale della Star nel 1911: la randa era armata col picco e il boma era più esteso a poppa.**

Nel 1921 venne permesso l'uso dell'attrezzatura Marconi, anziché quella con l'albero con un picco molto appennato e il fiocco murato sul dritto di prora e il boma sporgente dalla poppa. Nel 1929 fu adottato l'attuale piano velico, nel 1967 autorizzata la costruzione degli scafi in vetroresina e nel 1971 l'uso dell'albero e del boma in lega leggera.

Nel 1937 il tedesco Walter von Hütschler usò per primo sulla sua Star, **Pimm**, un albero e un boma flessibile che gli permettevano di aumentare o diminuire il "grasso" della randa curvando o raddrizzando le antenne. Le vele usate da von Hütschler erano fabbricate su suo disegno dall'amico il celebre velaio Mayer. L'attrezzatura si dimostrò fragile, ma una volta perfezionata permise all'ideatore di vincere nel 1938 a San Diego, primo europeo, il Campionato del Mondo negli Stati Uniti.

### Le prime Flotte Star in Italia

Con il diffondersi della classe in Italia il 15 settembre 1935 l'ISCYRA autorizzò la costituzione del XIV Distretto della classe, Italia e Mediterraneo Orientale, approvata dalla RFIV il 1° dicembre. Segretario del Distretto, che aveva la sede a Genova presso il Regio Yacht Club Italiano, veniva nominato il marchese Rodolfo Pallavicino. Nel 1936, con sede a Roma, diventava segretario il barone Alberto Fassini Camossi, presidente della Federazione, e nel 1939 l'ammiraglio Roberto Soldati.

Alla fine del 1939 in Italia vi erano 165 Stelle, saranno 300 nel 1943, e queste diciannove Flotte<sup>3</sup>:





**Foto 3 - Passaggio in boa della classe Star alla settimana internazionale di Genova nella primavera del 1939 si riconoscono a sinistra 1882 "Laura V" flotta di Genova equipaggio Beppe Croce - Giorgio Bruzzone, al centro 1613 "Ecla" flotta di Genova di Alberto Brizzolesi, a destra 1540 "Polluce" M.M.I. Equipaggio Agostino Straulino - Nicolò Rode (Costruita da Costaguta e Campione Europeo in carica).**

- 1933 - Flotta di Genova (FdiG) - Golfo di Genova (Riviera di Levante e Riviera di Ponente): capitano Leone Leone e segretario Bruno Bianchi;
- 1934 - Flotta della R. Accademia Navale: capitano Bruno Veronesi e segretario Riccardo Imperiali di Francavilla (RAN);
- 1934 - Flotta di Napoli - Golfo di Napoli: capitano Riccardo De Sangro di Fondi e segretario Giuseppe Cosentino (FdiN);
- 1935 - Flotta di Trieste - Golfo di Trieste: capitano Antonio Tedeschi e segretario Egone Jachin (FdiT);
- 1935 - Flotta della I Squadra Navale: capitano Ferreri e segretario Sauro (FN-1);
- 1935 - Flotta della II Squadra Navale: segretario Domenico Ravera (FN-3);
- 1935 - Flotta di Palermo - Golfo di Palermo: capitano Mario Ducrot e segretario Enrico Ducrot (PaL);
- 1937 - Flotta di Venezia - Golfo di Venezia dalle foci del Tagliamento alle foci del Po di Primano: capitano Giacomo Colussi e segretario Aldo Bechis (FdiV);
- 1937 - Flotta del Verbano - Lago Maggiore: capitano Vittorio Emanuele Borromeo e segretario Aurelio Gualtieri (FdiV);
- 1937 - Flotta di La Spezia - Golfo di La Spezia: capitano e segretario Maurizio A. Del Santo (Fd'LS);
- 1937 - Flotta della Penisola Sorrentina - Coste della penisola Sorrentina a partire da Castellammare: capitano Guido Platania e segretario Ubaldo De Sangro di Fondi (FdPS);
- 1938 - Flotta di Ischia - Coste delle isole di Ischia e Procida: capitano Mario Mazzuca e segretario Roberto Miliani (FdiI);
- 1938 - Flotta della R. Marina del Basso Tirreno: capitano Luigi Biancheri e segretario Roberto Baffigo (FdBT);
- 1938 - Flotta di Capri - Isola di Capri: segretario Vittorio Postiglione (FdCA);
- 1939 - Flotta della Sezione Velica della R. Marina di Taranto: segretario Luigi Falcucci (SVRM);

1939 - Flotta della Sezione Velica della R. Marina di La Spezia: segretario Gianni Pera (SPE);  
1939 - Flotta della Sezione Velica della R. Marina di Pola: segretario Antonio Bobbiese (SVRP);  
1939 - Flotta della Sezione Velica della R. Marina Sommergeibili (SVS);  
1939 - Flotta del Lario - Lago di Como: segretario Carlo Mantero (LdC).

## **Il "via" ai campionati**

A Napoli nel 1935 venne organizzato il primo Campionato d'Italia della classe. La partecipazione non era numerosa, 7 concorrenti, ma non bisogna dimenticare le difficoltà d'allora per il trasporto delle barche che dovevano essere spedite per ferrovia o con un autocarro, ma sufficiente per dare vita a un campionato che, eccetto il 1940 e dal 1943-1945, sarà sempre organizzato.

I campionati del 1941 e del 1942, per il divieto di organizzare regate sul mare, si svolsero con successo a Menaggio, lago di Como, organizzati dal Circolo Vela Como nove anni dopo la sua fondazione. Infatti, il CVC venne fondato nel 1932 per iniziativa di Umberto Walter, primo presidente, e tra i primi soci ricordiamo Antonio Besana, Sandro De Col, Gabriele Giussani, Luigi Guggiari e Pippo Nessi. Vi parteciparono, rispettivamente, 16 e 19 concorrenti con barche messe a disposizione dagli organizzatori.

In questa classe, per la prima volta nella storia della vela da diporto, la Germania organizzò dal 1935 al 1938 una riunione riservata esclusivamente agli equipaggi composti da ufficiali della marina militare. L'Italia vi partecipava dal 1936 vincendo con l'equipaggio Dario Salata e Giovannini la Coppa Hindenburg contro la Germania, Svezia, Inghilterra, Olanda e Polonia. Nel 1937 e nel 1938, ultima riunione prima della guerra, Salata si classificava ancora secondo.

Il 18 marzo 1942 il presidente della Federazione decideva, come per gli Snipe, lo scioglimento dell'organizzazione della Classe, che veniva assunta dalla Federazione.

Nei risultati dei campionati internazionali e nazionali della classe sono ricorrenti i nomi di Tino Straulino, Nico Rode, Dario Salata, Tito Nordio, Luigi de Manincor e Giorgio Rinaldi, velisti che ritroveremo tra i protagonisti delle regate e dei campionati del dopoguerra.

Soprattutto il duo Straulino-Rode, vincitore di una medaglia d'oro e di una d'argento alle Olimpiadi, di tre campionati del mondo e di nove campionati d'Europa, resta tutt'oggi l'equipaggio di maggior rilievo nel panorama velico italiano.



**Foto 4 - 1539 "Castore" di Dario Salata-Luigi de Manicor costruita da Baglietto.**



**Foto 5 - 1387 A sinistra sottovento "Speranzella" Equipaggio Brino Bianchi-Leone Leone 2° al campionato Europeo di Marsiglia nel 1934.**



**Foto 6 e 6 bis 3142 "Polluce II" Agostino Straulino-Nicolò Rode la coppia è stata ai primi posti in Olimpiadi, Campionati Mondiali ed Europei nel corso di Venti anni di sodalizio velico.**

#### Note

1 Pippo Dalla Vecchia, *"In tight sull'albero"*, Il Mattino, 26 maggio 1987.

2 Il testo pubblicato nel Log del 1935 dell'ISCYRA: *"C'è una grande novità per la nostra classe, e noi speriamo che l'intelligente esempio dato dal Capo del Governo, Mussolini, sia seguito da altre nazioni. Questo è un grande trionfo per la nostra classe e noi dobbiamo essere riconoscenti e rendere grazie al grande uomo che oggi guida la nazione italiana"*.

3 Carlo Strena, *"Stelle d'Italia"*, Motonautica - Vela e Motore, gennaio 1940, p. 20.



**Foto 7**





Foto 7 e 7 bis - Parenza negli anni Sessanta della Star a Genova durante le Regate Internazionali al centro nella prima foto 4484 "Umberta V" di Gigi Croce Campione Europeo nel 1963

## CAMPIONATI DELLA STAR CLASS

### Campionato del Mondo - Gold Star

Il primo Campionato del Mondo fu organizzato nel 1923 negli Stati Uniti a Western Long Island Sound. L'organizzazione del Campionato prosegue anche negli anni della Seconda guerra mondiale.

**1937** - Western Long Island Sound, USA - 36 concorrenti - 1. **Lecky** (1414), Milton Wegeforth e E. Phillips, San Diego; 21. **O Sole Mio II** (1456), Mario Perretti e Bruno Bianchi, Napoli.

**1939** - Kiel, Germania, 21-25 agosto - 21 concorrenti - 1. **Pimm** (1420), Walter von Hütschler e Edgar P. Beyn, Amburgo; 2. **Polluce** (1540), Agostino Straulino e Nicolò Rode, Marivela; 7. **Castore** (1539), Dario Salata e Luigi de Manincor, Marivela; 13. **Stella Diana** (1493), Giuseppe Fago, La Spezia; 15. **Gloriana II** (1614), Mario Ducrot, Palermo; 17. **Axilla** (1664), Tito Nordio e Gino Paulin, Trieste.

### Campionato d'Europa - Silver Star

Il primo Campionato d'Europa fu organizzato nel 1932 in Francia a Saint Jean de Luz.

**1934** - Marsiglia, Francia - 14-20 settembre - 12 concorrenti - 1. **Orsa** (1036), Federico "Fritz" Giannini e Mario Malfitano, Napoli; 2. **Speranzella** (935), Leone Leone e Bruno Bianchi, Genova.

**1935** - Napoli, Italia - 1°-6 settembre - 13 concorrenti - 1. **Sirah** (1022), Guido Postiglione e Nando

Gianturco, Napoli; 2. **Gloriana** (1118), Mario Ducrot e Guido Airoidi, Palemo; 4. **Littoria** (1040), Tito Nordio e Paolo Mitis, Trieste; 7. **Sibilla** (1086), Agostino Straulino e F. Boeris-Clemen, Marivela; 8. **Mogi** (1117), Guido Giovanelli e Alberto Rosasco, Genova; 9. **Antares** (1083), Carlo Margottini e C. Brunetti, Marivela; 11. **Scorpione** (1060), Dario Salata e Giuseppe Cosulich, Marivela.

**1936** - Napoli, Italia - 22-26 settembre - 12 concorrenti - 1. **Pimm** (1420), Walter von Hütschler e Hans Joachim Weise, Amburgo; 2. **Sheat** (1224), Agostino Straulino e Luigi de Manincor, Marivela; 3. **Sadalmelek** (1223), Dario Salata e Francesco Maggi, Marivela; 5. **Gloriana** (1118), Mario Ducrot ed Enrico Ducrot, Palermo; 7. **Orsa** (1036), Federico Giannini e A. di Sapio, Napoli; 8. **Falena V** (1043), Paolo Marsi e Bruno Pangrazi, Trieste; 9. **Chiarastella** (1197), Beppe Croce e Natale Galeppini, Genova; 12. **Antares** (1083), Ruocco e Nicolò Rode, Marivela.

**1937** - Kiel, Germania - 27 gennaio-1° luglio - 15 concorrenti - 1. **Wannsee** (1287), Peter Bischoff e Hans Joachim Weise, Berlino; 2. **Denebola** (1388), Dario Salata e Francesco Maggi, Marivela; 6. **Gemma** (1389), Agostino Straulino e Antonio Accinelli, Marivela; 8. **Sergio Laghi** (1117), Paolo Marsi e Bruno Pangrazi, Trieste; 9. **Sirah** (1022), Guido Postiglione e Cosentino, Napoli; 12. **Speranzella** (1387), Leone Leone e Bruno Bianchi, Genova; 15. **Moorfiex** (1456), Mario Peretti e Gennaro de Luca, Napoli.

**1938** - Kiel, Germania - 17-21 luglio - 18 concorrenti - 1. **Polluce** (1540), Agostino Straulino e Nicolò Rode, Marivela; 4. **Castore** (1539), Dario Salata e Antonio Accinelli, Marivela; 9. **Gloriana II** (1614), Mario Ducrot ed Enrico Ducrot, Palermo; 10. **Stella Diana** (1493), Giuseppe Fago, La Spezia; 13. **O Sole Mio II** (1456), Mario Peretti e Gennaro de Luca, Napoli; 15. **Speranzella** (1387), Leone Leone, Genova; 18. **Balilla** (1471), Cosentino, Napoli.

Il Campionato è ripreso nel 1947 a Napoli.



**Foto 8 - 1963. Settimana di Genova - 4484 "Umberta V" Campione Europeo con l'equipaggio Croce-Saidelli.**

**Foto 9 - 1963. Il fortissimo russo Pinegin sul suo "Taifun" SR -5231 nelle prime posizioni durante un lato di bolina.**

### **Campionato d'Italia**

**1935** - Napoli - 16-30 agosto - 7 concorrenti - **Gloriana** (1118), Mario Ducrot e Guido Airoidi, Palermo.

**1936** - Palermo - 21-25 maggio - 5 concorrenti - **Gloriana** (1118), Mario Ducrot ed Enrico Ducrot, Palermo.

**1937** - Palermo - 22-27 maggio - 7 concorrenti - **Dubhe** (1078), Dario Salata e Francesco Maggi,

Marivela.

**1938** - Livorno - 22-27 maggio - 13 concorrenti - *Polluce* (1540), Agostino Straulino e Luigi de Manincor, Marivela.

**1939** - Livorno -27-30 aprile - 10 concorrenti - *Marte* (1727), Dario Salata e Luigi de Manincor, Marivela.

**1940** - Non disputato.

**1941** - Menaggio - 27-31 agosto - 16 concorrenti - *Nauta IV* (2012), Santo Morin e Antonio Rumich, Monfalcone.

**1942** - Menaggio -26-31 agosto – 19 concorrenti - *Glauco II* (1965), Gino Nadali e Giorgio Rinaldi, Trieste.

Il Campionato è ripreso nel 1946 a Napoli.

### **Campionato d'Italia Juniores**

**1938** - Palermo - 8-12 giugno - *Ibis II* (1031), Enzo de Gemmis e Aldo Sersale, Napoli.

**1939** - Napoli - *Drago* (1752), Giovanni Stampa e Antonio "Tom" Volpe, Napoli

Littoriali della Vela

**1938** - Napoli - 4 concorrenti - Pino Machne e Giuseppe Ferri, GUF Trieste.

**1939** - Genova-Sturla - 21-24 maggio - 5 concorrenti - Beppe Croce e Giorgio Bruzzone, GUF Genova.

**1940** - Trieste -1°-4 agosto - 14 concorrenti - Pino Machne e Giuseppe Ferri, GUF Trieste.



*Foto 10 - 1963 Rottura dell'albero per "Guappa II" questo genere di incidenti erano frequenti prima dell'introduzione degli alberi in lega leggera nel 1967*



*Foto 11 - pubblico numeroso a Genova in occasione delle Regate Internazionali per la partenza degli Star*



## LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

Nel 1957 siamo alla IV edizione della Tre Golfi. La grande novità che caratterizzerà per molti anni le edizioni successive della storica regata del Circolo del Remo e della Vela "Italia" di Napoli è la suggestiva partenza a mezzanotte, davanti al Castel dell'Ovo sotto i riflettori delle fotocellule. La vittoria sarà appannaggio della bella barca "Pazienza" del genovese ing. Bruzzo con i colori dello Yacht Club Italiano.



### 1957 - LA QUARTA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI

*SERGIO PEPE*

La IV edizione della Coppa Sen. Andrea Matarazzo prende il via il 24 agosto 1957, con una novità che verrà



protratta per decenni: il colpo di cannone per la partenza viene dato allo scoccare della mezzanotte.

Questa volta, però, non c'è Riccardo Carbone a fotografare i concorrenti e, quindi, non resta che affidarci alla puntuale cronaca di Aniello Di Martino, pubblicata sul numero di settembre di *Vela e Motore*.

La vittoria in tempo reale e compensato va a *Pazienza*, cutter bermudiano di Giacomo Bruzzo, n.v. 1347 mt. 18,47, disegno di Laurent Giles, costruzione Vittorio Beltrami del 1956, che aveva già nel palmares la vittoria in tempo reale della Giraglia del 1957, poi vinta nel 1959 anche in tempo compensato nella I Classe R.O.R.C. (*foto n. 1* tratta dall'Archivio on line dell'Yacht Club Italiano).

*Pazienza* tuttora naviga, come da *foto n.2*

**Foto 1**





La suggestiva visione notturna della partenza degli Yachts partecipanti alla Regata dei Tre Golfi.

## LA REGATA DEI TRE GOLFI PER LA COPPA "A. MATARAZZO,,

Alle 19.25'07" del 29 agosto spuntano dietro Castel dell'Ovo, uno spinnaker rosso e bianche vele: è il Pazienza che mettendo decisamente la prua sulla boa di arrivo in tempo reale (e sapremo poi anche in tempo corretto) ha concluso in 43.25'07" la «Regata dei Tre Golfi» — iniziata il 27 agosto alle ore 24 — battendo Moit II che aveva il favore del pronostico. Quest'anno la ormai classica regata internazionale — riservata a tutti gli yacht R.O.R.C. organizzata dal C.R.V. Italia in collaborazione dell'Azienda di Cura Soggi e Turismo di Napoli — ha avuto due varianti: la partenza notturna ed il percorso accorciato da miglia 197 a 178.

La partenza era stata piuttosto scialba a causa del poco vento. Primi a prendere un certo abbrivio furono «Vagabonda» e «Lenbo di Cielo» che tenuti più sotto costa si giovano delle prime brezze mentre gli altri fermi per gran tempo offrivano un bellissimo spettacolo alla luce dei riflettori. Finalmente un vento maneggevole riusciva a metterli in cammino. Le condizioni vanno man mano migliorando nella notte favorendo le varie andature dei regatanti che nelle prime ore del 28 incominciano a doppiare la punta della Campanella che viene scapolata da «Vagabonda» e «Moit» seguita da «Pazienza». — questi due ultimi gareggiando in bravura hanno cercato di superarsi a vicenda — indi, a debita distanza, gli altri. Ormai si naviga nel golfo di Salerno per andare a girare la boa prospiciente alla marina di Castellabate che vede nelle primissime ore del pomeriggio del 28 il primo arrivo. E' Moit alle 14.15'16" che nell'impopata verso Castellabate ha superato

«Vagabonda», che è secondo con un distacco di 20', terzo «Pazienza» che a sua volta porta sul secondo uno stesso scarto di tempo; seguono, man mano, «Chier di Luna», «Lussapur», «Astra». (Intanto «Mariastella» ha abbandonato). Con vento da ponente a maestrale, doppiata Castellabate i tino-

nieri buttano sottocosta e toccata la riviera amalfitana, iniziano il bordeggiamento per Ventotene, secondo tratto del percorso che vede tutta una gamma di distacchi.

Dopo poco lasciato Castellabate nella bollinata verso Ventotene «Pazienza» rompe il fiocco genoa. «Moit» è



L'equipaggio del «Pazienza», vittorioso nella Regata dei Tre Golfi. Da sinistra: il signor Turillo Di Maio, il Dott. Lagorio Serra con la gentile signora, l'ing. G. Di Mauro, il Dott. Beppe Croco, la gentile signorina Schiavino appositamente venuta a Napoli per assistere per la barca del cuore, e l'ing. Bruno.





La premiazione della regata avvenuta al Circolo Reale Vela Italia. L'ammiraglio Ruta, Comandante del Mediterraneo Centrale, consegna la Coppa «A. Matarazzo» all'ing. Bruzzo, proprietario della prima classe R.O.R.C. «Pazienza».

sempre in testa. Dal tramonto del 28 il vento ha rinfrescato da ponente sicché le barche di prima categoria si avvantaggiano su quelle di classi inferiori. A poche miglia da Ventotene «Mist» è sempre in vantaggio, secondo è «Pazienza», terzo «Astra», che profittando del vento fresco ha realizzato un eccellente recupero di tempo, indi «Vagabonda», ancora «Chiar di Luna» e le altre. La lotta tra i due yacht di testa che si alternano al comando della competizione è sempre serrata. Durante il giro di Ventotene che ha luogo alle prime ore del 29 «Pazienza», che era al comando della regata viene raggiunta e sorpassata da «Mist», che avvantaggiata da tutte le sue vele poteva sfruttare più facilmente il poco vento da sud-ovest che in quel momento incominciava a rinfrescare. Gli sbagli sono degli uomini, e gli imponderabili del mare sono anche per strapparvi all'improvviso una vittoria che già vi sembra di tenere tenacemente in pugno. Infatti, superato Ventotene — siamo verso l'ultima fase della regata — «Mist», nella sua rotta per Napoli, stimando, forse, che al largo d'Ischia il vento fosse più fresco

che non sottovento al Canale di Procida, ha manovrato in modo da lasciare l'isola a sinistra, cosa che gli costerà la regata. «Pazienza», al contrario, scendendo a vento largo nel Canale aveva lasciato Ischia a dritta distanziando sempre più il suo immediato inseguitore e riconfermando ancora una volta (come nell'ultima crociera della Giraglia) un primato di velocità, concludendo la sua bella fatica tagliando la boa d'arrivo, come abbiamo detto, alle ore 19.25'07" del 29 agosto seguito da «Mist» alle 20.47'23". L'equipaggio del «Pazienza» era formato dall'ing. G. Bruzzo, dott. Beppe Croce, dott. Lagario Serra, ing. G. Di Marzo e sig. Turillo Di Maio, questi due ultimi del C.R.V. Italia di Napoli.

Dopo una notte d'attesa dalle sei del mattino e fino alle ore 18 del 30 agosto si susseguivano ad intervalli gli altri arrivi. Al computo dei tempi nella II Classe la vittoria è andata a «Vagabonda», la nuova barca dell'ing. Valenzuela di Napoli che aveva, altresì, condotto una regata molto impegnativa; nella III Classe il successo è andato a «Chiar di Luna» della Marina Militare che

sanche questa volta aveva «tenuto» bene.

Impeccabile l'organizzazione; sollecita, come sempre, la collaborazione della Marina Militare coi suoi apparecchiamenti. Tutti i concorrenti, poi, sono rimasti molto soddisfatti serbando un lieto ricordo della crociera. Il 31 agosto nella sede del C.R.V. Italia durante un sontuoso ricevimento e dopo un discorso del principe Carafa di Roccella, l'ammiraglio Ruta, Comandante del Mediterraneo Centrale procedeva alla premiazione. Precedentemente il giorno 27 agosto alla sede del Circolo dei Forestieri di Napoli aveva avuto luogo un trattenimento offerto dal Comitato organizzatore in mote ai partecipanti alla competizione.

a. d. m.

Ecco l'ordine d'arrivo in tempo corretto e, tra parentesi, quello in tempo reale.

PRIMA CLASSE: 1. «Pazienza» (Y. C.I.) prop. e timoniere Ing. Bruzzo, in ore 37.54'44" (43.23'07"); 2. «Mist II» (Y.C.I.) prop. e timoniere Comm. Monzino, in 39.24'12" (44.47'53"); 3. «Rondine» (C.R.V. Italia) timoniere U. Di Marzo, in 54.43'57" (60.44'29"); 4. «Astra» (C.R.V. Italia) prop. Matarazzo, timoniere L. Postiglione, in 55.38'43" (56.15'45").

SECONDA CLASSE: 1. «Vagabonda» (C.R.V. Italia) prop. e timoniere ingegner Valenzuela, in 40.32'32" (54.05'20"); 2. «Medusa» (C.C. Napoli) prop. e timoniere Dotoli, in 50.52'57" (53.43'31"); 3. «Lasepar» (C.C. Napoli) prop. e timoniere Avv. Ratti, in 54.11'28" (60.34' e 54").

TERZA CLASSE: 1. «Chiar di Luna» (Marina Militare) timoniere Ten. d. Vascello L. Codu Nuziante, in 49.08'16" (58.47'23"); 2. «Lombo di Cielo» (Y. C.C. Savona) prop. e timoniere Dott. C. De Zerbi, in 50.33'49" (62.53'45"); 3. «Lasevoto» (C.V. Roma) timoniere Bughielli, in 51.56'21" (64.12'37").

A «Pazienza» come primo assoluto in tempo corretto, veniva assegnata per il 1957 la challenge «Coppa A. Matarazzo», e la «Coppa Ente Provinciale di Latina» quale primo arrivato in tempo reale. Al seconda classe «Vagabonda» la «Coppa Ente Provinciale Turato di Napoli» e al terza classe «Chiar di Luna» la «Coppa C.O.N.I.».

## Colorificio SANTINELLI

s. p. a.

GENOVA

Smalti e vernici speciali per Yachts

**ANTIVEGETATIVO VINILICO AF 12 - 12 MESI DI CARENA PULITA**

Rappresentante per l'Italia: Dr. RICHI SCOFONE  
Piazza Soziglia n. 12 - Genova

## 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

**I**l 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. « Gallimberti » di Milano su richiesta.

Doppio: VV.FF. « Rivalico » 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-

tà 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 5'21"8; V.V. Fuoco Gallimberti (Bombelli) in 6'02"5; Y.C.C. Savoia (Di Domenico) in 6'12"8.

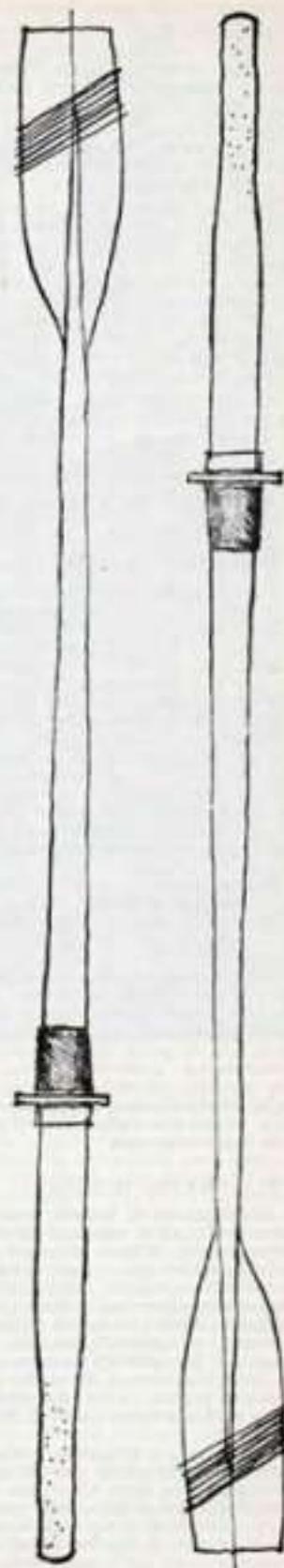
4) Doppio - misto S.G. Triestina - S.C. Nettuno in 5'40"2; VV.FF. Rivalico in 5'48"1; Y.C.C. Savoia in 5'53"3.

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 - Giangrasso Mario - Gravina Edoardo - Chianese Francesco - Tim. Maniscalco Giovanni;

2 Senza - C.C. Napoli - Menichienchi Alberto - Di Maso Armando (Allenatore del Napoli: Porcaro Angelo);





Singolo - G.S. Moto Guzzi - Scola Bruno (Allenatore: Molli Giuseppe);

2 Con - S.C. Moltrasino - Taroni Giuliano - Argenti Franco - Tim Lucini G. (Allenatore Bonomi Angelo);

4 Senza - Falck Di Donno - Briz 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 Sosa Marino (Allenatore Giuseppe Culot);

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

Riserve: Di Domenico Gaetano dello Y.C.C. Savoia di Napoli, Franzo 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 18 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 26 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 2 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 Sorede!»

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 lutto della nazionale di calcio». E il lutto 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 arriva a Bruxelles. Si cambia treno di arrivo a Brugge alle ore 12.57 (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 (di valige 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. E' 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 Fiandra Occidentale, è anche sede episcopale. E' 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 del Beghinag-

gio (che appartamenti possedevano queste begghine! 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 circondano è anche chiamata la Venezia del Nord.

Il mattino del 5, 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 sbarcate 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 18, come previsto, si riunisce il Consiglio delle Regate, presieduto dal Presidente della Reale Federazione Belga di Canottaggio.

Per 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 «varie», 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 Burgomastro di Brugge, tutti gli atleti, accompagnatori e Delegati prendono posto nella grande sala gotica del 1402.

Il Burgomastro di Brugge, Sig. Pierre Vandamme rivolge a tutti un saluto di benvenuto. E' 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.

#### SARATO 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 2° 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 racchietano 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 partendo 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, porta velocemente il suo fuoribordo 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 partono e scattano regolarmente al deciso « partez » di Chiaperotti.

Il capovoga Padoan sembra in questo momento invocare il Veccio per-



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

Non avete vinto, 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 Scola nulla può fare di fronte allo svizzero Banninger, semplicemente strepitoso e alla grande promessa germanica, il sedicenne German Wilbri. Si piazza 2.

Veniamo alla gara tanto attesa da noi il due con, formato da Taroni, Argenti e Lucini. 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 nuovamente, appai di poco a sopravanzare quello tedesco. Ai 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 truguardo con 1,85 sui valorosi tedeschi.

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

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 occasiono duello tra italiani e francesi, ma ai mille metri i francesi si staccano dalla nostra imbarcazione e vincono autorevolmente con 8" 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 **DOPIO** non ha storia per noi. C'è una accanissima 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. 37,5 - Svizzera p. 25,0 - Italia p. 24,5 - Francia 30,0 - Belgio p. 7.

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

Intanto al pontile di imbarco il nostro Arturo Cascone da gli ultimi consigli al proprio equipaggio, che si avvia alla partenza. «Ciucoso fu 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 175 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.

Chisperotti chiama gli equipaggi... «étez-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 dissanguano 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 la 906 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 spumosa. *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 fazzoletto); 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 Halle», 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 stoni e canzoni di tutti i paesi partecipanti. E naturalmente non poteva non farsi sentire... «Puncicù, funicolà...».

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. È seguito dal Presidente della locale Federazione Belga di Canottaggio, sig. Robert Godefroid; 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 Gioielli 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'inclemenza 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 i musei di Graeninghe e Memling. 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 17.07 si parte da Brugge. A Bruxelles si cambia treno che ci porterà direttamente a Milano.

Si arriva a Como alle ore 8.30. Scendono quelli del Moltrasino, Falck e Moto Guzzi.

Si arriva a Milano alle ore 9.40. Ci lasciano anche Calot e quelli della Triestina 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 capolinea.

Devo elogiare gli equipaggi perché durante la permanenza a Linnò, 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 Calot», coadiuvato 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 20 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 «Haldovino» largo 78 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 foiti 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 gomma, 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 fuochi bordi.

#### CONCLUSIONI

Ottimo tutto il servizio di organizzazione.

Un vivo ringraziamento al Presidente della Reale Federazione Belga di Canottaggio e al Comitato Organizzatori 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 5.28.40; 5. Belgio 5.48.75.

Due senza: 1. Svizzera 5.40.23; 2. Germania 5.43.58; 3. Italia 5.53.88; 4. Francia 6.05.97; 5. Belgio 6.08.27.

Singolo: 1. Svizzera 5.49.09; 2. Germania 5.51.76; 3. Italia 5.57.12; 4. Francia 5.57.30; 5. Belgio 6.05.15.

Due con: 1. Italia 5.57.15; 2. Germania 5.59; 3. Francia 6.10.61; 4. Svizzera 6.18.00; 5. Belgio 6.47.00.

4 senza: 1. Francia 5.07.97; 2. Italia 5.12.00; 3. Svizzera 5.14.30; 4. Germania 5.14.80; 5. Belgio 5.33.72.

Doppio: 1. Germania 5.16.04; 2. Svizzera 5.18.00; 3. Francia 5.26.32; 4. Italia 5.25.01; 5. Belgio 5.40.23.

Otto: 1. Francia 4.48.23; 2. Italia 4.49.86; 3. Svizzera 4.51.18; 4. Germania 4.51.87; 5. Belgio 5.07.72.

L. Bonati

Pentagonale dei giovani — La grande zoppa 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 1



Foto 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!

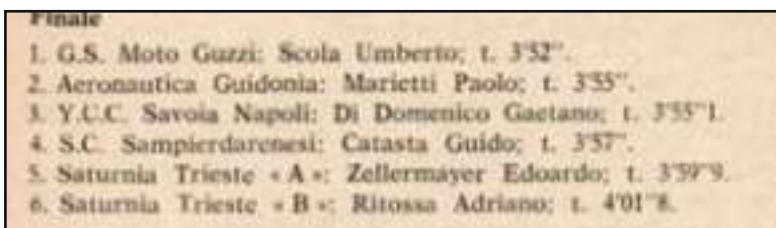


Foto 3

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 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.

# Tecnologia dei segnalamenti luminosi

*Nella scia degli articoli sui fari della studiosa Annamaria Lilla Mariotti, ci inseriamo con un po' di storia sull'evoluzione degli apparati luminosi nel segnalamento marittimo.*

### MAURIZIO ELVETICO

L'incremento di visibilità di un segnalamento luminoso, in particolare di un faro, si ottiene concentrando la maggior parte dei raggi luminosi emessi dalla sorgente luminosa in un cono di pochi gradi con vertice nel centro della sorgente e l'asse diretto verso l'orizzonte.

In origine si adottò il metodo di riflessione della luce, dall'impiego di una superficie piana, come un muro imbiancato a calce retrostante la fonte luminosa, ad apparati ottici veri e propri, noti come catottrici (dal greco *katotrikós* – speculare), quali specchi argentati dal profilo piano, sferico, parabolico o una loro combinazione.

Molto probabilmente il primo esempio di riflettore potrebbe essere stato quello del faro di Alessandria se sono vere le informazioni tramandateci da storici arabi che, avendo visitato quello che ancora era in piedi della torre, fanno riferimento all'esistenza di superfici metalliche riflettenti (si tratta di una ipotesi plausibile poiché in epoca ellenistica erano già noti i riflettori parabolici da cui la famosa leggenda degli specchi ustori di Archimede). Comunque una documentazione certa dell'uso dei primi riflettori piani in metallo lucido che rimandano in avanti una parte della luce, risale alla prima metà del '500. Nel corso dei successivi due secoli molti fari furono dotati di riflettori metallici anche se non si hanno notizie sulla loro forma e configurazione. Fonte luminosa dei primi segnalamenti fu la catasta di legna posta in bracieri sulle coste o sui fari. Con il Medioevo molti fari romani andarono in rovina o furono trasformati in torri difensive e le segnalazioni erano in sostanza semplici falò sulla costa. A partire dal 1100 in alcuni porti italiani vennero costruiti nuovi fari tra cui la Lanterna di Genova che diede l'impulso alla realizzazione di fari in tutta Europa.

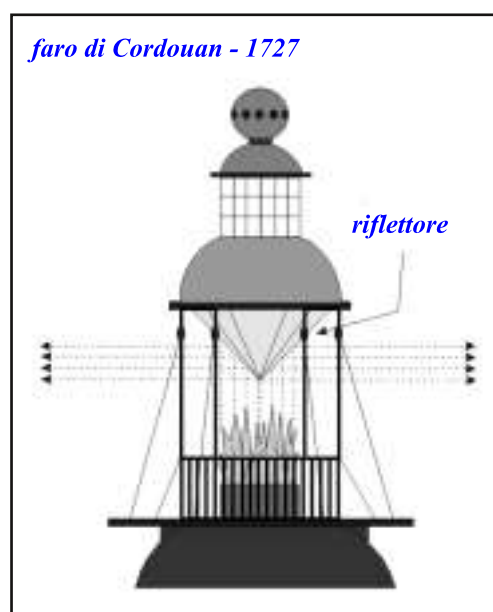
Con il '600, mentre nell'Europa nord occidentale il carbone aveva quasi del tutto sostituito il legname, soprattutto nei luoghi con maggiore disponibilità, per la sua compattezza, superiore durata e una minore necessità di attenzione da parte dei custodi, nell'area mediterranea il legname era stato quasi del tutto sostituito da lampade ad olio o a candela.

Con l'inizio del '700 si avviarono i primi studi sperimentali sugli apparati ottici.

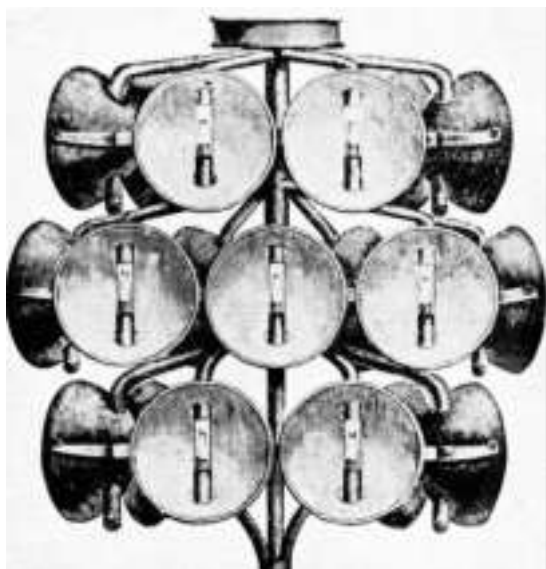
Un particolare riflettore degno di essere ricordato è quello fatto costruire dall'ingegnere francese de Bitry installato al faro di Cordouan in Francia nel 1727 costituito da una piramide rovesciata con facce rivestite di metallo lucido capaci di riflettere la luce del fuoco del carbone del faro. Tale idea, pur originale, non ebbe vita lunga a causa della fuliggine che costringeva a continue operazioni di pulizia.

Sarà però con la seconda metà del '700 l'effettivo inizio dello sviluppo tecnologico dell'illuminazione dei fari ad opera soprattutto della Francia che già dalla fine del secolo precedente, per volere del ministro della Marina Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), aveva migliorato la struttura dei sistemi di illuminazione costiera.

Comparvero i primi riflettori sferici in metallo lucido (in precedenza venivano realizzati dei gusci rivestiti di







*gruppo di riflettori parabolici - 1790*

luminoso, l'efficienza del sistema calò rapidamente tanto che alla fine di quell'anno i marinai già si lamentavano della sua scarsa visibilità, facendo presente che la luce si vedeva a non più di due leghe (circa 4 miglia), mentre il vecchio fuoco con carbonella si vedeva fino a una distanza di 6 o 7 leghe (12-14 miglia).

Nel 1783 furono aggiunti ulteriori riflettori più grandi e fu resa più efficiente l'estrazione dei fumi, ma non si ebbero sostanziali miglioramenti. Quello stesso anno l'ingegnere navale francese Joseph Teulere (nel 1786 sarà incaricato di alzare il faro di 20 m per migliorarne la visibilità)

propose lampade con riflettori metallici parabolici capaci di concentrare in raggi paralleli la luce riflessa della sorgente luminosa posta nel fuoco.

Teulere applicò anche un sistema a orologio di rotazione dell'asse portante i riflettori ottenendo così anche la caratteristica luminosa del faro. Tale sistema era stato applicato per la prima volta circa vent'anni prima dall'ingegnere svedese Jonas Norberg (1711–1783) su alcuni fari della Svezia.

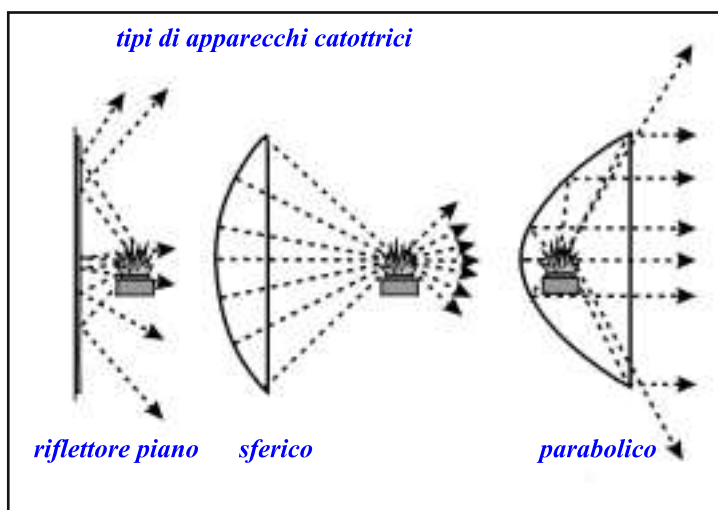
Un'idea della visibilità notturna dei fari del '700 si può ricavare dal diario compilato dall'ingegnere britannico John Smeaton (1724 – 1792) durante la costruzione dell'omonimo faro (Smeaton's Tower) nel 1759, in cui si legge che quando di notte si trovava a bordo del *Neptune Buss*, la nave con cui percorreva la distanza di 11 miglia da Plymouth a Eddystone (l'originaria posizione della Torre fino al 1870 e dove fu poi realizzato nel 1882 il faro di Eddystone, ancora oggi attivo), dalla costa di Plymouth poteva scorgere la luce del suo faro con una intensità luminosa paragonabile a una stella di magnitudine 3 o 4 (le stelle più deboli visibili nei centri urbani). A ciò va aggiunto che all'epoca le luci erano fisse perciò meno distinguibili.

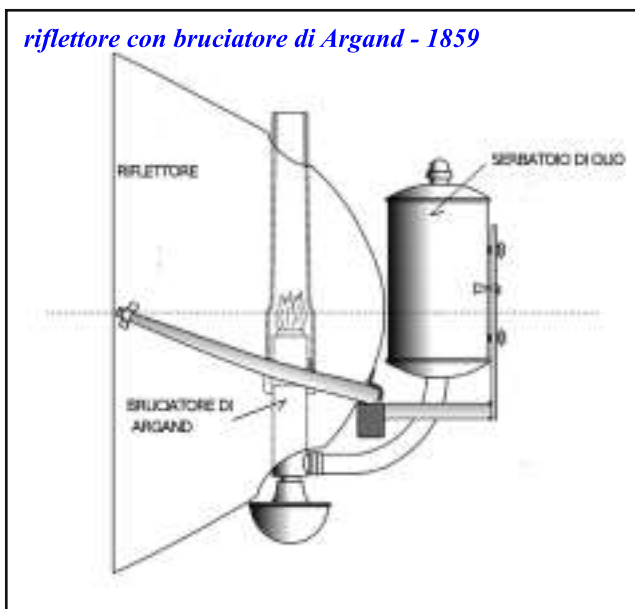
Un passo importante nell'evoluzione degli apparecchi luminosi fu quando il chimico svizzero François Pierre Ami Argand (1750 -1803), fra il 1783 e il 1785, realizzò una lampada in cui l'antico becco della lucerna venne sostituito da un becco di forma nuovissima, costituito da uno stoppino posto tra due cilindri concentrici di metallo con la possibilità di essere alzato o abbassato. Il nuovo bruciatore si completava di un tubo di vetro cilindrico dalla base alla sommità.

La fiamma anulare della nuova lampada beneficiava così di una doppia aerazione, interna ed esterna e il

numerosi piccoli specchi) tra cui il réverbère di Pierre Tourtille Sangrain (1771), un noto imprenditore francese che aveva vinto nel 1769 l'appalto per l'illuminazione della città di Parigi.

I riverberi furono utilizzati prima nel faro francese di Saint-Mathieu in Bretagna nel 1773 e successivamente in quello di Cordouan, la cui lanterna venne equipaggiata con 80 lampade a riflettore da 20 cm disposte su cinque archi sostenuti da un'asta centrale. Ogni lampada possedeva uno stoppino piatto immerso in un piccolo serbatoio situato sul retro del riflettore che poteva contenere olio di colza, di oliva o il più pregiato olio di balena. Una leva consentiva di alzare e abbassare le lampade per facilitarne la manutenzione. Con tale nuovo sistema illuminante la lanterna venne accesa per la prima volta il 12 novembre 1782. Purtroppo, dopo un iniziale spettacolare effetto





vantaggio era ulteriormente accresciuto dal tubo che accelerava la velocità delle due correnti d'aria producendo una combustione completa e con il massimo sviluppo di calore e quindi di luce.

Il bruciatore Argand era in grado di produrre una luce di ben 5 volte più luminosa dei bruciatori allora esistenti, più bianca e più stabile. Verso la fine del '700 la lampada di Argand venne inserita nei riflettori sferici, ben presto sostituiti da quelli parabolici capaci di una maggiore concentrazione anche se ancora circa il 30% della luce della sorgente si perdeva dai bordi del riflettore. Alla maggiore luce si associava una minore produzione di fumo della lampada, il principale responsabile del decremento dell'efficienza dei riflettori.

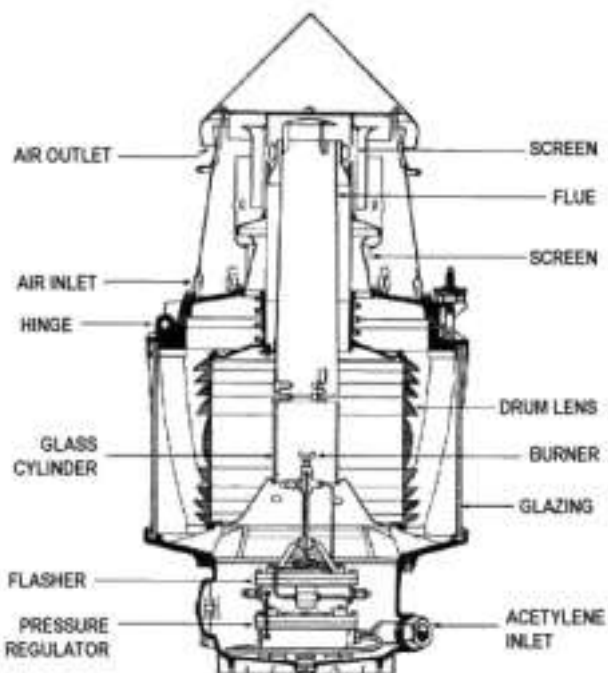
Con le possibilità tecnologiche dell'epoca la forma parabolica si poteva ottenere solo a mano

eventualmente con l'aiuto di una forma su cui veniva martellato un sottile foglio di rame. Seguiva una lucidatura e quindi un processo di rivestimento in argento come quello degli specchi. L'ambiente marino e l'inevitabile fuliggine, per quanto minima, rilasciata dalla lampada, minimizzata con l'inserimento di una canna fumaria nel locale della lanterna, costringevano a continue azioni di pulizia e lucidatura che conducevano ben presto alla perdita del rivestimento d'argento e quindi alla sostituzione del riflettore.

Tra imperfezioni iniziali, graffi successivi, fuliggine, problemi ai bordi, un faro attrezzato con tali apparati aveva un rendimento molto basso.

Sempre in quell'ultimo scorcio del XVIII secolo si ebbe la prima applicazione di lenti convesse, quali sistemi ottici in grado di rendere parallela all'asse ottico la luce della sorgente posta nel suo fuoco, in maniera simile ai riflettori parabolici, ma sostituendo alla riflessione la rifrazione della luce (tali apparati sono detti diottrici, un termine di origine greca che ha il significato di vedere attraverso).

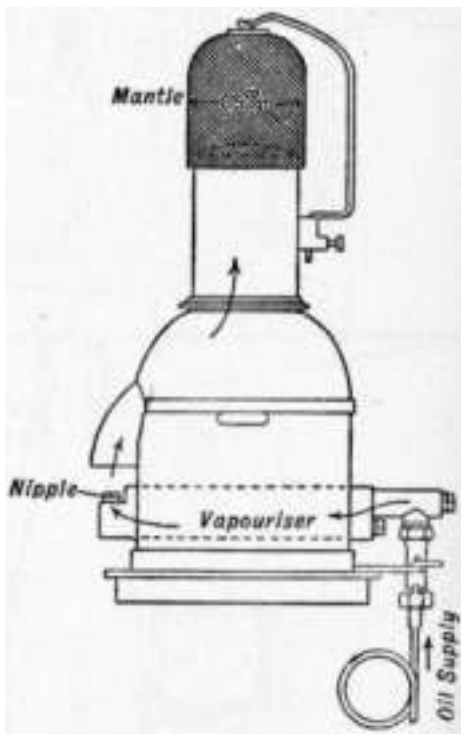
*apparecchio ad acetilene per fanali - 1890*



*sezione*



*corredato di sensore solare*



*lampada IOV - 1901*

Russia 1856.

Dopo tale importante risultato e fino ai giorni nostri, il progresso è stato fondamentalmente quello delle sorgenti luminose e degli apparati di controllo e gestione anche a distanza dei fari.

Con l'800 la rapida diffusione di fari, principali e secondari, dovuta a una intensificazione dei traffici marittimi, diede origine a numerosi congegni tecnologici in grado di migliorare l'efficienza dei sistemi luminosi, quali dispositivi di riserva di olio per diversi giorni con regolazione dello stoppino e del flusso d'olio per mezzo di aria in pressione stoccata in recipienti con pompa a mano, bruciatori con due o più stoppini, sistemi di leve per facilitare le attività di manutenzione, sistemi a orologeria con motore a peso, ...

Un contributo all'evoluzione tecnologica dei fari la diede nella seconda metà dell'800 la produzione di cherosene dal carbone (in laboratorio nel 1846 – in uso nelle lampade dal 1862), noto come olio di carbone (*coal oil*), sostituito dagli anni '70 con il più economico cherosene da petrolio, detto petrolio lampante, il



*Elbow Reef - la grande lente del 1° ordine con al centro la testa del bruciatore*

Si ha notizia che un artigiano inglese del vetro Thomas Rogers realizzò delle lenti di 53 cm di diametro e spesse al centro 14 cm che vennero installate nel 1789 al faro di Portland Bill nel sud dell'Inghilterra.

Tale tipo di apparato ottico, noto come *bull's eye* (occhio di bue), fu montato anche in altri fari, ma i risultati non furono incoraggianti sia per l'eccessivo assorbimento luminoso nella rifrazione dovuto al forte spessore sia per problemi ai bordi risolvibili con lenti decisamente più grandi di diametro e quindi di spessore, con conseguente ulteriore aumento dell'assorbimento.

Passo decisivo nell'evoluzione delle ottiche fu l'invenzione degli apparati catadiottrici (combinazione di elementi riflettenti e rifrangenti), ad opera dell'ingegnere francese Augustin-Jean Fresnel (1788–1827). Il 25 luglio 1823 al faro di Cordouan fu accesa la prima sorgente luminosa al mondo dotata di tale nuovo apparato ottico, oggi noto come lente di Fresnel. Negli anni seguenti le lenti di Fresnel si diffusero nel mondo:

Olanda 1833; Inghilterra 1835; Italia, Belgio e Norvegia 1837; Svezia 1840; Stati Uniti 1841; Danimarca 1842; Prussia 1845; Australia 1845; Grecia e



*lampada ad arco - 1878*

cui processo di raffinazione era stato scoperto nel 1856. L'olio minerale prevalse su quello naturale, non solo per il suo minore costo, ma anche perché, nella spinta tecnologica suddetta, fu ideato un bruciatore, a stoppino multiplo, in grado di consumare con efficienza gli oli idrocarburi. Oggi probabilmente l'unico faro al mondo che ancora impiega tale combustibile è il faro di Elbow Reef alle Bahamas, caratterizzato da una sorgente luminosa prodotta nel 1863 e dalla presenza ancora di un guardiano che ogni 2 ore nella notte ricarica l'orologio a pesi di rotazione della





*lampada a incandescenza per fari - 1956*

grande lente di fresnel del 1° ordine.

Il semplice bruciatore a cherosene con la fine dell'800 fu soppiantato da un nuovo tipo, quello ad incandescenza a vaporizzazione dell'olio minerale (in ingl. *incandescent oil vapor lamp* – indicato con l'acronimo IOVL) introdotto per la prima volta dal servizio fari francese nel

1898 al faro di L'Île Penfret.

Il principio base è quello che l'olio viene vaporizzato e miscelato con aria compressa (una sorta di carburatore) e spruzzato in un bruciatore dotato di mantello, un originale dispositivo dell'inventore e chimico austriaco Carl Auer von Welsbach (1858-1929), conosciuto anche come reticella Auer, una rete in cotone rivestita di metalli che la rendono incombustibile e molto luminosa alla fiamma (da cui il termine incandescente). L'aria compressa veniva prodotta per mezzo di una pompa a mano.

In contemporanea alla IOVL fece la comparsa la lampada ad acetilene, un idrocarburo gassoso scoperto nel 1836, costituita da due serbatoi sovrapposti, quello inferiore contenente carburo di calcio e l'altro contenente acqua. La reazione tra questi due componenti produce l'acetilene che, attraverso un condotto, giunge a un beccuccio posto sulla parte superiore della lampada, da cui fuoriesce bruciando, dopo essere stato acceso, con una fiamma particolarmente intensa.

Il sistema dell'acetilene permise la creazione di fanali e di numerosi fari in luoghi remoti e inaccessibili, privi di personale di custodia, richiedendo in genere solo una visita nel corso dell'anno necessaria alla manutenzione dei meccanismi e al rifornimento dei contenitori di stoccaggio.

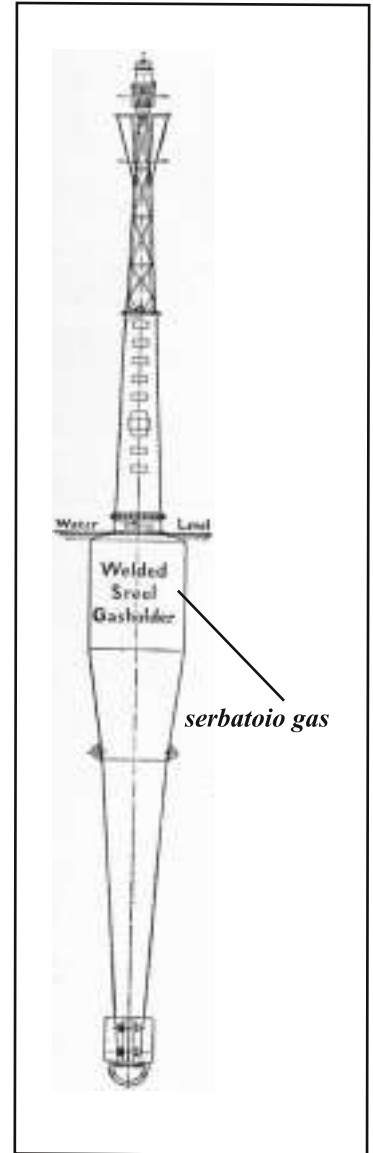
Già in precedenza vi erano stati tentativi di utilizzo di combustibili gassosi come quelli derivati dal carbone e poi dal petrolio, impiegati nell'illuminazione pubblica a partire dagli anni '20 dell'800, ma il loro uso nei fari avvenne alla fine degli anni '30 reso possibile solo con una centrale di produzione prossima

al faro.

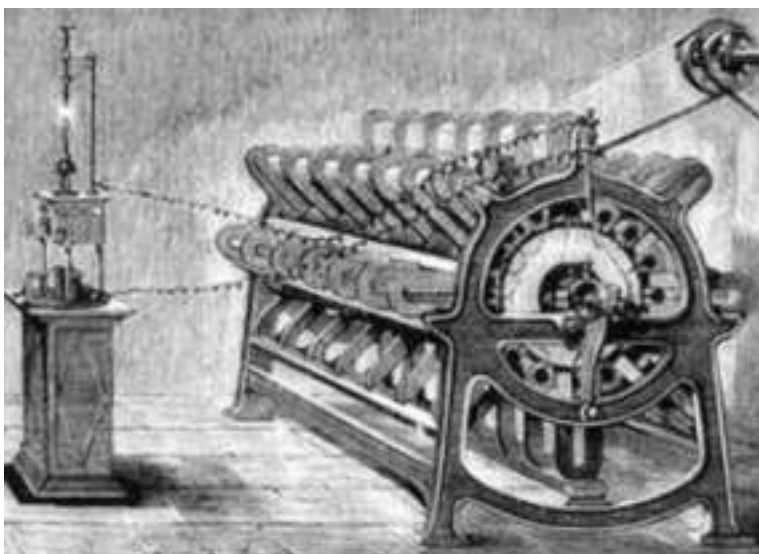
Nel 1884, alla morte del tedesco

Julius Pintsch, i figli impiegarono il gas da petrolio che il padre aveva inventato, compresso in bombole, quale sorgente luminosa per vagoni ferroviari e boe di segnalazione.

Nel corso dell'800 le scoperte della ricerca scientifica trovarono un immediato sviluppo tecnologico nel campo elettrico da parte sia di nuove figure professionali che si consideravano più artigiani che non fisici applicati, sia degli stessi scienziati.



*boa luminosa a gas*



*generatore magnetoelettrico e lampada ad arco - 1870*

Una ricostruzione seppure breve e incompleta sull'argomento è necessaria per identificare almeno le tappe più significative dell'evoluzione dei principali manufatti e dispositivi elettrici introdotti nella gestione dei fari che troveranno sviluppo nel secolo successivo.

L'uso dell'elettricità per illuminazione ebbe inizio in via sperimentale con le lampade ad arco a carbone intorno alla metà dell'800. Prima di allora ci fu la pila di Volta (1800), l'accumulatore (1803), l'arco elettrico (1809), l'elettromagnete (1825), l'induzione elettromagnetica (1831). Quest'ultima scoperta, dovuta al chimico e fisico inglese Michael Faraday (1791-1867), che può brevemente riassumersi nel fenomeno fisico per cui un campo magnetico variabile genera una corrente elettrica in un conduttore, diede la possibilità ad abili inventori di creare dispositivi meccanici capaci di generare corrente elettrica, i generatori magnetoelettrici che a partire dal 1840 si affiancarono agli accumulatori nella metallizzazione elettrolitica e nel decennio successivo trovarono impiego negli impianti di illuminazione dei fari il primo dei quali fu uno dei due fari di South Foreland (il luogo scelto successivamente da Guglielmo Marconi per i suoi primi esperimenti nelle trasmissioni radio oltre oceano) in Inghilterra dove nel 1857 fu installato un enorme generatore magnetoelettrico di ben 2 t, trascinata da un motore a vapore, in grado di alimentare una lampada ad arco di carbone. La macchina, progettata dal professore inglese di chimica Frederick Hale Holmes, ebbe un certo successo tanto da trovare applicazione su qualche altro faro anche se non molto tempo dopo la maggior parte di essi fu convertita con lampade a cherosene avendo sperimentato le difficoltà di controllo e i forti costi di gestione delle lampade ad arco.

Si evidenzia che uno dei maggiori studiosi di tale tipo di lampada fu l'inglese Hertha Marks Ayrton (1854 – 1923), laureata in matematica e studiosa di fisica ed ingegneria elettrica. Ella fece numerosi studi sull'arco elettrico (e non solo) proponendo alcuni accorgimenti migliorativi tra cui l'inserimento degli elettrodi di carbone in un'ampolla di vetro per ridurre il consumo. Una vita dedicata alla ricerca, impegnata nella famiglia e scontrandosi frequentemente con pregiudizi di istituzioni che poco spazio davano alle donne.

In quel periodo di continui progressi fece la sua comparsa la dinamo (1871), realizzata dal belga Zenobe Gramme (1826-1901), in origine una invenzione dello scienziato italiano Antonio Pacinotti (1841-1912).

La macchina risultò molto affidabile ed ebbe un grande successo commerciale perché il mercato da tempo attendeva un prodotto di tale qualità ed affidabilità che non soffrisse di surriscaldamento.

Con il nuovo secolo furono fatti numerosi progressi nelle macchine elettriche e un perfezionamento continuo delle lampadine ad incandescenza che, da una semplice lampadina con filamento di platino, brevettata da Thomas Alva Edison (1847-1931) intorno al 1880, raggiunse uno standard adatto per l'illuminazione dei fari marittimi già intorno agli anni '20 del '900. Si trattava di una lampada elettrica a incandescenza con filo di tungsteno, un'invenzione di inizio secolo, in atmosfera di argon con aggiunta di xeno in grado di fornire una maggiore luminosità e durata.

In questa prima parte del XXI secolo, prima nei dispositivi minore di segnalamento luminoso poi nei fari, gli illuminanti elettrici sono stati in buona parte convertiti con sorgenti in tecnologia LED che, dalla scoperta negli anni '60 del secolo scorso ad oggi, ha fatto notevoli progressi e continua la sua evoluzione.

In Italia il primo faro italiano convertito è stato quello del molo San Vincenzo di Napoli, inaugurato nel 2016 dall'attuale Presidente della LNI, ammiraglio Donato Marzano nella stessa base dove nel 1911 nasceva il Servizio fari italiano sotto il controllo della Marina Militare.



*sorgente luminosa a LED in una lente di fresnel*