



Notiziario CSTN

SETTEMBRE 2022
N° 121



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XI - N° 121

NOTIZIARIO ON-LINE

settembre 2022

SOMMARIO

- Editoriale pag. 1
- Il porto di Messina pag. 2
- Difficilissimo pag. 7
- Con la sciabola sguainata pag. 9
- Gli anni della prima vela (XVI puntata)..... pag. 19
- Carcano e il canottaggio pag. 28
- Bert Richner pag. 33
- Un contributo della nautica alla scienza..... pag. 36

EDITORIALE



Il numero speciale, supplemento al NOTIZIARIO CSTN di agosto 2022, dedicato ai 70 anni del record imbattuto di Straulino e Rode è stato un grande successo che ha ampiamente ripagato l'impegno profuso di quanti hanno collaborato alla sua realizzazione. Sono giunti in redazione tanti messaggi dei nostri lettori da ogni parte d'Italia, perfino dal Brasile e dagli USA. La nostra pubblicazione è stata riportata e diffusa dai seguenti blog: Saily.it (Roma), PrimazonaZona FIV (Genova), DL NEWS (Genova) e LNI NEWS (Roma) che vantano diverse migliaia di abbonati. Ringraziamo tutti ed in modo particolare il nostro Presidente Amm. Donato Marzano che ha scritto per il fascicolo una presentazione sentita ed edificante anche per la Vela italiana e per la sua storia.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto: "La Nave goletta 'Palinuro' della nostra Marina Militare nel bacino di raddobbo di La Spezia assistita dal palombaro, mitica figura di lavoratori del mare a rischio d'estinzione". (Un'occasione questa per ringraziare ancora una volta BLEU PASSION che fornisce, per cortesia, le foto delle copertine del Notiziario).

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Claudio Ressman, Franco Maria Puddu Francesco Gandolfi, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

RITAGLI DI STORIA

Nel presentare la storia del porto di Messina, l'antica Zancle, sull'omonimo stretto, abbiamo il piacere di annunciare una bella notizia appena arrivata e che riguarda la tribolata e tanto attesa pubblicazione da parte dell'Ufficio Storico della Marina del terzo tomo sulla storia della Marina da Guerra dei Borbone, opera interamente curata a quattro mani dagli amici Antonio Formicola e Claudio Romano che vedrà la luce nel 2023 con buona pace degli studiosi ed appassionati che non hanno mai finito di aspettare di leggere il volume ed aggiungerlo ai precedenti volumi nelle proprie biblioteche.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI MESSINA

ANTONIO FORMICOLA

L'importanza di Messina è derivata, in ogni epoca, dalla sua privilegiata posizione di porta di accesso alla Sicilia e per il ruolo strategico sia militare sia commerciale che essa assumeva per i traffici di commercio sia verso la penisola italiana sia verso l'Oriente. Pertanto la storia della città di Messina e del suo porto si perde nella notte dei tempi di conseguenza, in questa sede, sono costretto a fare una cronistoria alquanto ridotta, di questo importante approdo siciliano, partendo dal XVI secolo.

Il porto di Messina per la sua singolare conformazione è uno dei più sicuri ancoraggi del Mediterraneo. Esso è formato da un promontorio e da una lingua di terra che a forma di falce si protende nel mare. Il porto, nel suo ambito, ha quasi tre miglia di circonferenza ed ha il raro vantaggio di offrire profondità adatta a ricevere qualsiasi tipologia di naviglio, sia militare sia mercantile, in qualsiasi punto. (1)

La costruzione del forte del S.S. Salvatore fu il primo passo per la fortificazione di tutta la cosiddetta "zona falcata". Il baluardo fu fatto edificare da Carlo V nel 1540 circa, sul braccio estremo della falce portuale, nel luogo in cui un tempo esisteva l'antica sede del Santissimo Salvatore. Il sistema difensivo della città e del porto venne poi ultimato attraverso la pianificazione, da parte del vicerè Juan de la Cerda duca di Medinaceli (1547-1557), con un sistema basato su torri di avvistamento. Nel 1565 venne costruito "l'Arsenale Nuovo". Ubicato fra la Lanterna del Montorsoli e il forte del SS. Salvatore l'impianto fu costituito da una serie di lunghi

capannoni, secondo i dettami della tecnica navale dell'epoca; la struttura venne poi definitivamente abbattuta nel 1615.

La nobile città di Messina (1570). Da notarsi l'Arsenale nuovo, costruito nel 1565, con i suoi capannoni compresi tra la lanterna del Montorsoli ed il forte del SS. Salvatore. Sulla penisola di S. Ranieri a protezione vi sono solo le mura cinquecentesche. D. Bertelli, incisione (1570), Venezia, Museo Navale.



Non va dimenticato che il 16 settembre del 1571 la flotta cristiana (230 unità tra galee e Galeazze), prima dello scontro di Lepanto, si riunì nelle acque del porto di Messina. Le opere di difesa del porto e della città furono successivamente rinforzate ed ampliate con la costruzione, ad opera degli spagnoli, della “Real Cittadella” (1680-86) presso la penisola di San Ranieri.

Alla fine del ‘600 nella zona falcata insistevano: Il Forte S. Salvatore, la lanterna del Montorsoli, la Real Cittadella ed il Lazzaretto. Alla radice della zona falcata era ubicato il Bastione Don Blasco, e vi era il continuum delle mura di fortificazione cinque-seicentesche. All’interno del porto si opponeva alla zona falcata una teoria di edifici di abitazione che nel suo insieme era denominata “la Palazzata”.

Va ricordato ancora che, sempre alla fine del XVII secolo, a causa degli spostamenti degli equilibri economici in Mediterraneo e delle rivolte interne (1674 rivoluzione antispagnola), le esportazioni siciliane calarono sensibilmente; Palermo con il monopolio dell’estrazione del grano e Messina con quello sulla seta; va tenuto presente che quest’ultimo prodotto era gravato da una forte tassazione che ne penalizzava il commercio.



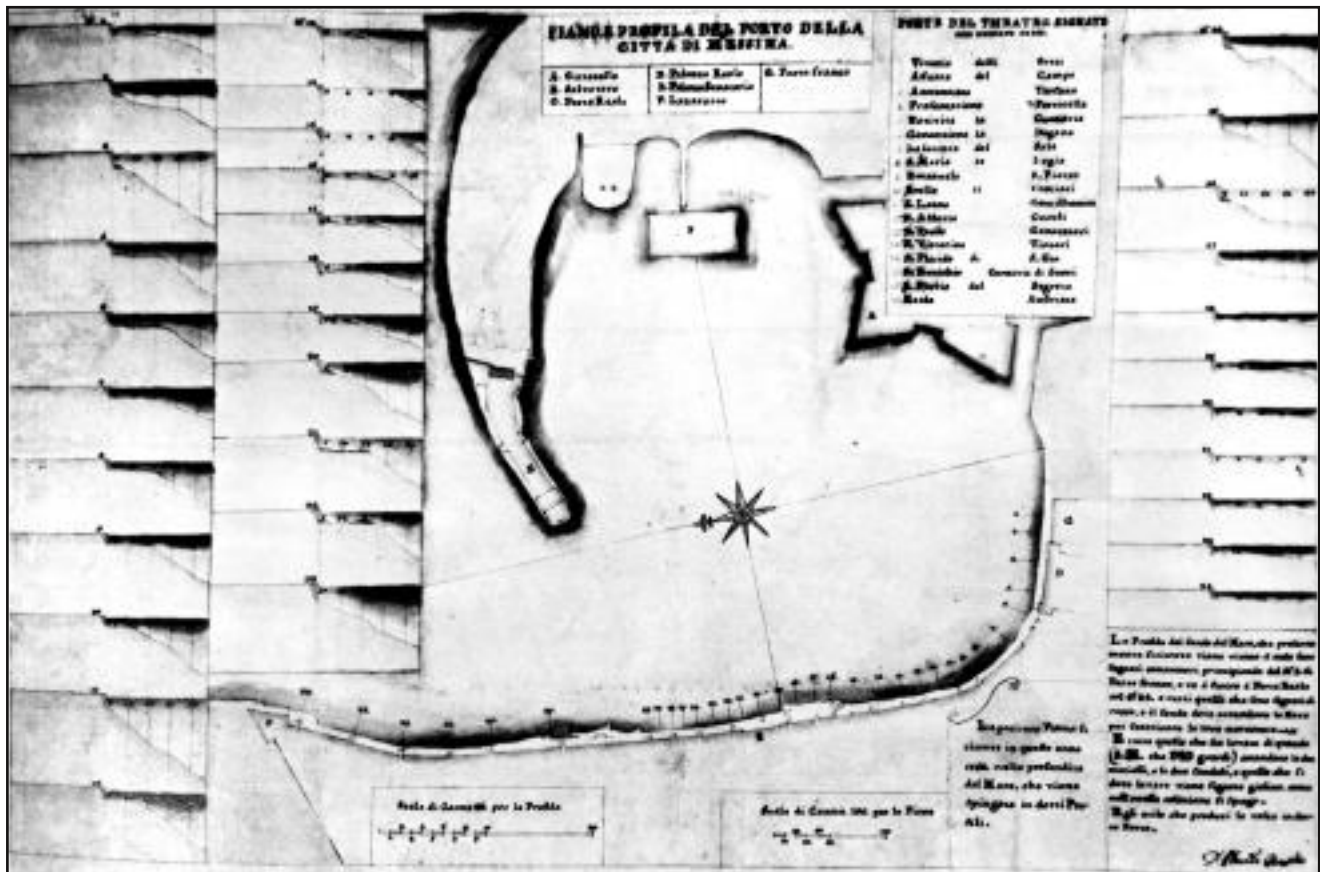
Veduta del porto e della città di Messina. G. van Wittel, acquerello su carta (1713).

Durante il regno di Carlo di Borbone la città nel 1751 fece domanda al Sovrano per ottenere nuovamente il privilegio della scala franca, cioè l’esenzione dei dazi sulle merci in movimento, ma la richiesta non ebbe seguito poichè il Sovrano aveva il timore che, successivamente, altre città ne avessero fatta richiesta. (2)

Nel 1754 la consulenza tecnica per il restauro del porto di Messina fu affidata all’ingegnere Placido Basili. Nella sua relazione, quest’ultimo, fece presente che il porto siciliano aveva bisogno innanzitutto del recupero dei fondali. Tale operazione fu affrontata a breve scadenza costruendo in loco un pontone cavafondo, con due “cucchiaie”, sotto la guida di “D. Antonio Fiorentino Capo Maestro mandato dalla R.l Corte di Napoli”. (3)

L’insabbiamento del porto di Messina era causato, essenzialmente, da alcuni alvei che sboccavano nel suo interno. I due torrenti maggiori erano quello “della Bozzetta” e quello “della Porta Maggiore”. Il primo attraversata la città andava a scaricare sabbia e detriti “nel mezzo del porto alla Porta de’ Cannizzari (dove) forma una lingua di terra dirimpetto al Forte del S. Salvatore con restringere notabilmente la foce (imboccatura del porto)”; il secondo “con sommo pregiudizio della Real Cittadella va a sboccare nella spiaggia del Mar grosso fuori, nel Canale sotto la cortina di D. Blasco (...) Trascinano questi un’ingente Sabia...”. Uno studio per porre riparo a tali inconvenienti fu fatto dall’architetto Gianfrancesco Arena il quale, tra l’altro, prospettò la costruzione di un nuovo Arsenale marittimo. (4)

Per quanto riguarda il miglioramento e l’ampliamento dello scalo messinese il Basili, l’8 novembre del 1758, presentò un progetto al Re in base al quale, nell’arco di sette anni, bisognava procedere ad ampliare e migliorare il banchinamento lungo la Palazzata ed inoltre dare un ulteriore sviluppo al braccio del molo oltre la seicentesca lanterna; tra l’altro era previsto un percorso per il collegamento della Cittadella con il Faro e da qui un prolungamento giungeva fino al Forte del Salvatore. (5) Il progetto del Basili fu approvato dal Sovrano, con la relativa previsione di spesa. I lavori presero il via all’inizio del successivo anno e andarono avanti per circa un decennio.



Piano e Profilo del Porto e della città di Messina. In evidenza gli scandagli con i relativi fondali del porto P. Basili, disegno a inchiostro acquerellato (1758). A.S.NA., Seg. Stato d'Azienda, vol. 178.



Il porto e la città di Messina visto dal mare. In primo piano il baluardo della "Cittadella" a cui fa seguito la llanterna del Montorsoli. Infra si osservano gli edifici del Lazzaretto. Sullo sfondo la "Palazzata". A. Joli, olio su tela (1760 ca).

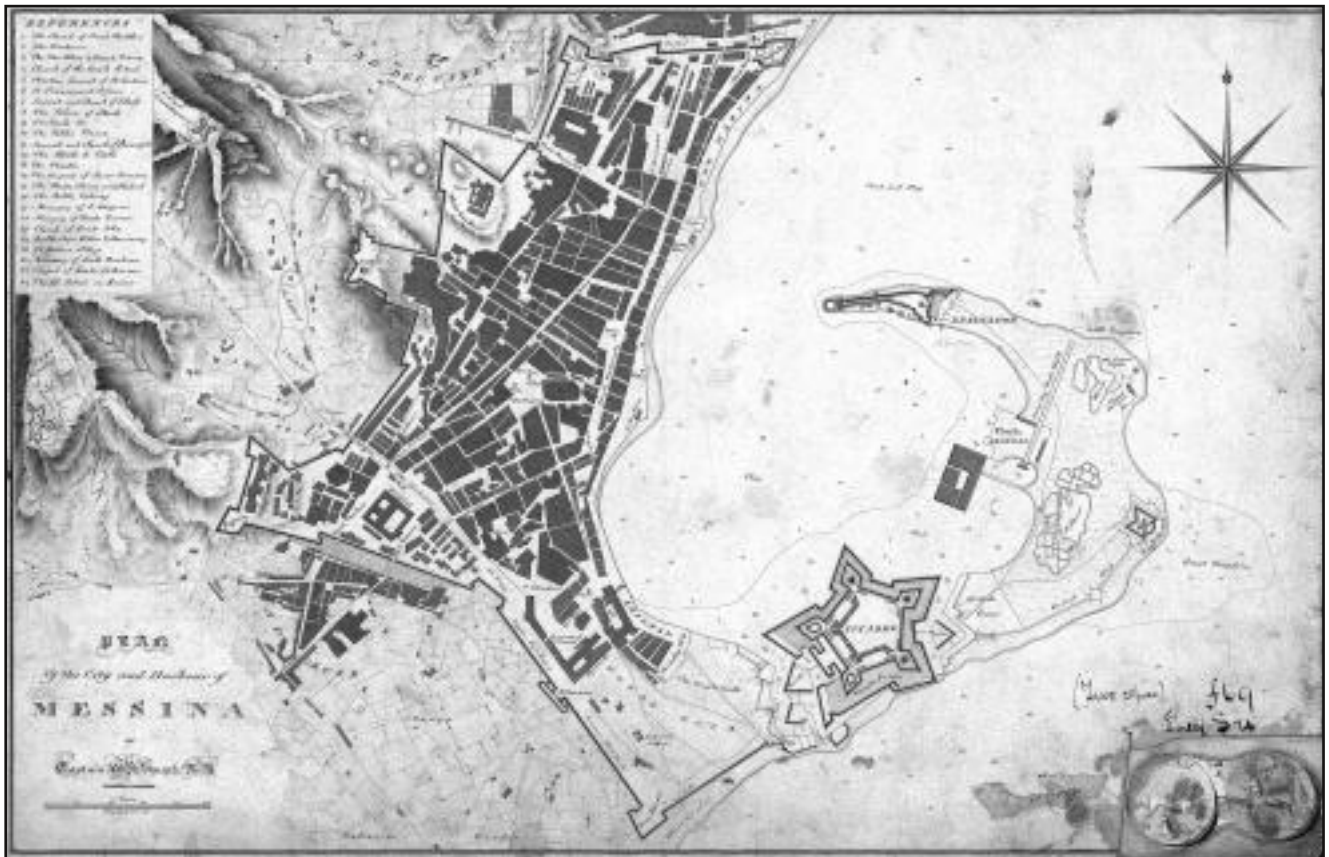
Durante la seconda metà del Settecento Messina esportò meno di un quarto della seta siciliana, 90.000 libbre su 350.000 (6) e pertanto il Tribunale del Real Patrimonio fece più volte richiesta al governo di ristabilire, per il porto di quella città, la cosiddetta "Scala-franca". Dopo il terribile terremoto del 1783 (28 febbraio - 28 marzo), che distrusse numerosi edifici della città tra cui la palazzata, procurando numerosi morti e gravi danni anche al porto, con il Real Editto del 5 settembre del 1784, Ferdinando IV finalmente confermò "il privilegio di Scala e Porto Franco" alla città di Messina ampliando l'esonazione dei dazi sulle merci d'importazione. Questa concessione fu data, essenzialmente per incoraggiare la popolazione messinese che aveva subito danni enormi a persone e cose.

Oramai, però, le condizioni che si erano venute a creare nella divisione internazionale dei commerci in

Mediterraneo, non consentivano al porto di Messina di rivaleggiare ne con la Piazza franca di Livorno, che praticamente era collocata al centro del Mediterraneo, ne con Venezia che riforniva tutte le città dell'Adriatico cominciando dalla Terra d'Otranto.

In effetti, non avendo il mercato siciliano grandi capacità di assorbimento, il porto di Messina, anche se vedrà, negli anni successivi, aumentare il proprio traffico rimarrà un approdo utilizzato essenzialmente per soste tecniche e rifornimenti dei mercantili in transito nel Mediterraneo.

Con il Real Decreto (R.D.) del 23 aprile 1817 fu stabilita la classificazione dei porti del Regno e Messina, insieme a Palermo, rientrò in quei pochi porti mercantili riconosciuti di Prima Classe. Successivamente con il R.D. del 20 ottobre del 1819 anche il "Lazzaretto semisporco" di Messina, "stabilito sulle norme de' meglio organizzati in europa" fu dichiarato di prima classe; tale ordinamento fu confermato con il R.D. del 16 aprile 1838.



Piano della città e porto di Messina (1830 ca). W. H. Smith, incisione, taunton UK, Hydrographic Office.

Il 30 maggio del 1842 furono completati tutti gli importanti lavori fatti per ingrandire il porto franco di Messina per i quali il regio erario sborsò la somma di D.ti 33.879. (7)

Con il R.D. del 12 febbraio 1852 Ferdinando II, con un regolamento, confermò l'ampliamento del Porto-Franco di Messina: "1° Generi esteri - Ampliato il Porto-franco della città di Messina a' quattro borghi Zaera, Porta di Legni, Bocchetta e S. Leone, la entrata e la uscita delle mercanzie per via di terra si farà esclusivamente per le porte della Zaera e di S. Leone (...) 2° - Provvisoriamente e fino a che non sarà formato il muro di cinta che comprende i sobborghi del Porto-franco, l'attuale muro bastionato di città fin dove ora si estende il Porto-franco sarà chiuso da nuove fabbriche di muro in quei punti che trovansi aperti...".

Dopo il 1840 i collegamenti tra il continente e la Sicilia divennero molto più frequenti e costanti grazie alla costituzione di alcune società di navigazione a vapore private che ottennero concessioni decennali per collegare Napoli con Messina e Palermo. Nel 1852 per agevolare il movimento dei numerosi passeggeri in transito, da e per il continente, "nel centro della banchina del nostro porto si è fatto sorgere un grande sbarcatoio" progettato dall'architetto Giacomo Fiore e messo in opera con una spesa di circa 1.000 D.ti. (8)

Con il R. Rescritto del 18 ottobre del 1856, fu emessa un'ultima classificazione dei porti, e Messina fu confermato porto di prima classe con il suo stato di porto franco; in effetti tale privilegio continuò ad essere

utilizzato anche dalla città di Reggio, per gli scambi con il commercio estero, non avendo questa città un vero e proprio approdo.

Prima di chiudere questo capitolo sul porto di Messina è d'obbligo ricordare i nuovi segnalamenti marittimi posizionati nell'area del porto: un faro lenticolare a fuoco fisso di 4° ordine con splendori di 3 sec. in 3 sec. visibile a 14 miglia marine ed inaugurato il 20 aprile 1853; un faro lenticolare di 4° ordine a luce fissa bianca, con variante di splendori rossi, posto sulla Torre di S. Ranieri, all'ingresso del porto di Messina, visibile a 12 miglia marine e inaugurato il 15 luglio 1857; un fanale a fuoco fisso a tre lampade, visibile a 5 miglia marine da posizionarsi sulla Punta Secca tra il faro di S. Ranieri e il forte del S. Salvatore.



L'imboccatura del porto di Messina. Sulla parte estrema della zona falcata troviamo il forte del S.S. Salvatore costruito nel 1540. E. Zerilli, acquerello (1830 ca), Palermo coll. privata.

NOTE

- 1) Al centro il bacino era profondo circa 40 metri mentre i fondali in banchina variavano dai 6 agli 11 metri; la bocca era larga circa 400 metri.
- 2) Il porto franco di Messina fu istituito, la prima volta, da Enrico VI nel 1197 e fu soppresso da Carlo II dopo la rivoluzione del 1647-49.
- 3) A.S.NA., Sez. Militare, Segreteria di Marina, vol. 99, fol. 374.
- 4) Cfr.: GF Arena, *Ripari ai danni del porto di Messina*, Messina 1779.
- 5) A.S.NA., Segreteria d'Azienda, vol. 178 inc. 42 (con allegata pianta).
- 6) Cfr.: G.A. Arnolfini, *Giornale di viaggio e quesiti sull'economia siciliana*, a cura di C. Trasselli, Caltanissetta-Roma, 1962, pagg. 54-80.
- 7) Cfr.: *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, vol. XXIX, Napoli 1842, pag. 56.
- 8) Cfr.: *Parole dell'intendente al Consiglio Provinciale nel 1854*, Messina 1854, pag. VII.

BARCHE STORICHE

La costante ed affettuosa partecipazione alla nostra rivista del comandante Claudio Ressimann è davvero un motivo d'orgoglio per tutta la redazione. Quando le ore del sonno tardano a venire o vanno via troppo presto all'alba, Lui occupa la mente a pensare cosa può inviarcì per il prossimo "Notiziario CSTN". Mente lucidissima, ricordi nitidi, spirito ed entusiasmo da vendere, ci chiama a prima mattina: "potrei scrivere un ricordo su . . . un tale fatto o su un tale personaggio? Se lo trovate interessante ve lo mando!" . . . Lui che di noi tutti è stato maestro di vita prima ancora che di giornalismo. Grazie Claudio.

DIFFICILISSIMO

**per i capitani dei tea-clipper risalire il Tamigi,
anche se con il Vespucci "Italians do it better"**

CLAUDIO RESSMANN

Una lunga e faticosa traversata

Nel XIX secolo all'arrivo all'imboccatura della Manica, dopo la partenza avvenuta tre mesi prima dal porto cinese di Foochow, i capitani dei clipper carichi di tè non potevano considerare ancora conclusa la loro sofferta navigazione tra gli alisei dell'Indiano e del Pacifico. Per tre mesi non avevano lasciato giorno e notte la plancia (sia pure attrezzata con una rudimentale cuccetta) mentre la loro nave cavalcava le onde alla velocità media di 15 nodi. Tutte le vele erano state sempre rigorosamente alzate e bordate (comprese quelle supplementari come scopamare e coltellacci) anche nelle circostanze in cui il buon senso marinaresco avrebbe suggerito di imbrogliare almeno velacci e contro.

Invece, in questo caso, nessuna prudenza . . . scotte tesate a ferro, molta fede nella tenuta dell'alberatura e, probabilmente, il sostegno da parte di qualcuno dei tanti oppiacei facilmente reperibili in Cina.



Il tea clipper "Termopylae, XIX sec. Dipinto di F.I. Sorensen, National Maritime Museum London.

Le insidie del percorso finale

Il clipper si trovava ora di fronte a Portsmouth, storica destinazione finale dei velieri provenienti dall'Atlantico, per evitare le insidie dei venti e delle correnti della Manica; ma non era questo il porto finale dei tea clipper i

cui capitani dovevano ormeggiare ai London Docks affinché la preziosa foglia aromatica potesse essere sbarcata e distribuita nel minore tempo possibile in concorrenza con quella trasportata dai più grandi e lenti “Eastman” della British East India Company.

Il nostro affaticato capitano, pertanto si accingeva ad affrontare l’”ultimo miglio”, sul Tamigi, un fiume con sufficienti fondali ma con un percorso tortuoso ricco di curve e di ostacoli. Avrebbe potuto ritenere conclusa la traversata solo dopo l’ormeggio nei East India London Basin Docks, nel centro della città.

Entra in scena l’Amerigo Vespucci

A margine di questa particolare pagina della marineria britannica, occorre osservare che nessun grande



vascello dal tempo dei clippers aveva compiuto a vela l’”ultimo miglio”, fatta eccezione per una nave italiana ben nota ai nostri lettori: l’*Amerigo Vespucci*, al comando del capitano di vascello (poi ammiraglio) Ugo Foschini (**foto**) nell’estate del 1968.

Si è trattato di una impresa ai limiti dell’impossibile, se si pensa che prima di allora nessuna nave delle dimensioni e con le caratteristiche del *Vespucci* aveva compiuto a vela tale difficilissima navigazione. Tra l’altro lo scafo della nave-scuola è stato concepito all’insegna della sicurezza e pertanto risulta lento e poco manovriero.

Così il 10 settembre il *Vespucci* si presentò all’imboccatura del Tamigi con marea favorevole e vento dai settori poppieri, finendo dopo otto ore ad ormeggiarsi al Greenwich Pier, di fronte al Naval College, seguito durante tutto il percorso da una folla di londinesi, entusiasti per l’insolito spettacolo di abilità marinaresca, che non si verificava dai remoti tempi di Orazio Nelson.

Quotidiani e periodici dedicarono ampi e dettagliati servizi sull’argomento, scrivendo tra l’altro che “that commander is either a madman or he is a great sailor” (...un pazzo o un grande marinaio). Era il massimo riconoscimento da parte della stampa britannica tradizionalmente molto severa nel giudicare le imprese nautiche di rilievo compiute da foreigners.



RITAGLI DI STORIA

Per essere stati per anni suoi affezionati lettori sapevamo che con l'arrivo in redazione di Franco Maria Puddu la qualità del Notiziario si sarebbe ulteriormente innalzata. La varietà e l'interesse degli argomenti trattati, la sua scrittura scorrevole e piacevole, l'ampiezza e la meticolosità delle sue ricerche rendono attraenti i suoi articoli. E questo terzo lavoro ne è la conferma.



“CON LA SCIABOLA SGUAINATA...”

Nel maggio del 1905 la flotta russa e quella giapponese si scontrarono nello stretto di Tsushima, nel Mar del Giappone, in una battaglia epica ma impari, dove le capacità dei vincitori travolsero l'eroismo disperato degli sconfitti. Una nave, però, andò incontro ad una sorte particolare...

FRANCO MARIA PUDDU

Questa storia non vuole essere il diario di una battaglia, anche se fu di grande rilevanza, ebbe una preparazione che passò attraverso Europa, Africa e Asia che durò quasi un anno e fu uno di quegli scontri che lasciano il segno nel tempo e nella storia.

Non vuole neanche essere, salvo alcuni e doverosi accenni, un'arida elencazione di dati tecnici né, anche se lo meriterebbe, un approfondimento sugli uomini che furono al contempo sia attori che vittime di questo complicato contesto storico che vide la sconfitta di una flotta, quella russa, osteggiata dal destino e spesso preda dall'incapacità degli uomini.

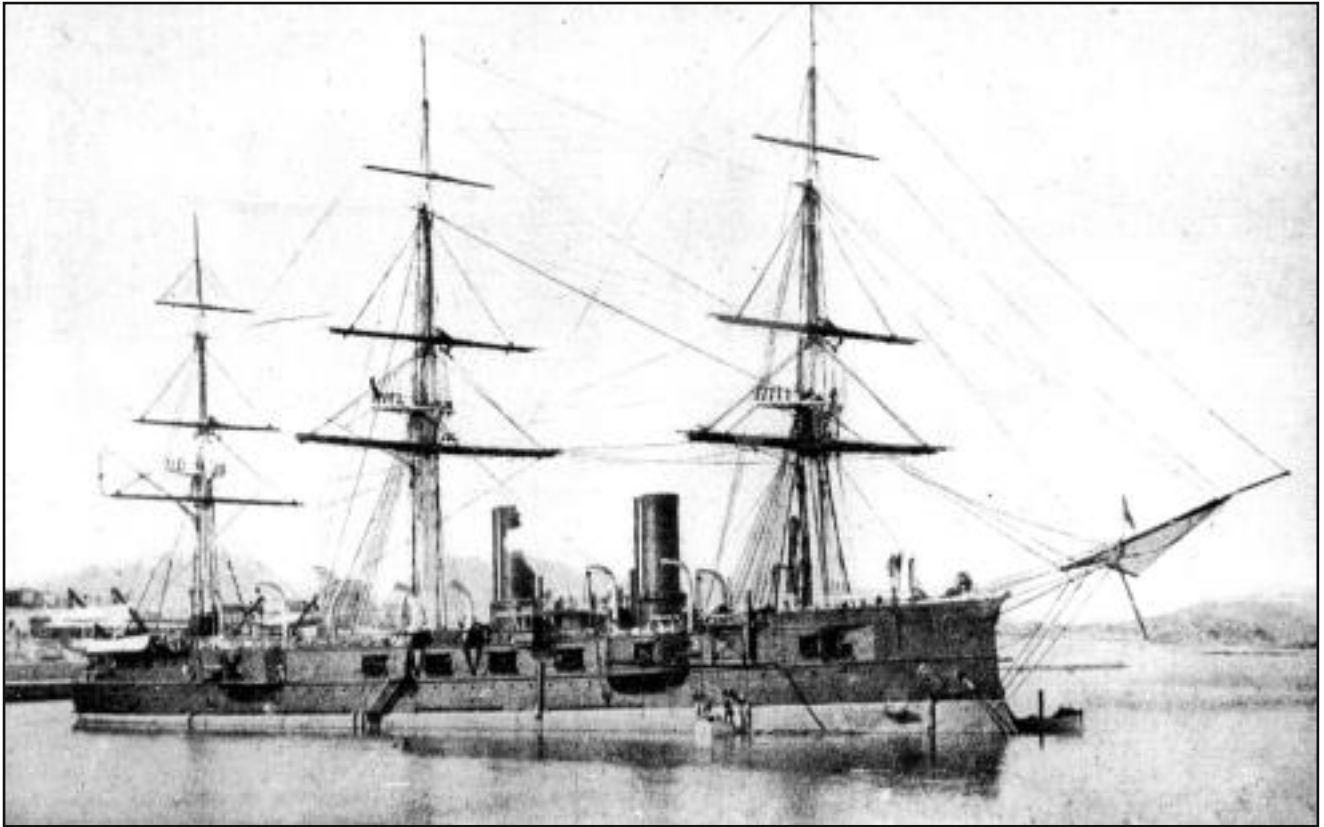
Vuole invece essere la ricostruzione dell'ultima giornata di un incrociatore corazzato russo, il *Vladimir Monomackh*, che inseguì la sua sorte partendo da Kronstadt, sul Golfo di Finlandia, per andare a morire (non tutti lo sanno, ma le navi hanno un'anima che sboccia il giorno del varo, e quando giungono al momento supremo, non scompaiono o vengono affondate, ma muoiono) nel lontano stretto di Tsushima, nel Mar del Giappone.



In questa rara immagine d'epoca vediamo la scesa in mare dagli scali dei Cantieri del Baltico di San Pietroburgo, dello scafo dell'incrociatore corazzato "Vladimir Monomackh".

In questo frangente, la nostra nave riscattò i tanti elementi negativi che avevano condizionato la sua vita e segnatamente i suoi ultimi mesi di vita grazie al comportamento, al limite dello stoicismo, di tutto il suo equipaggio, tanto che, al termine del suo l'ultimo combattimento, ricevette inaspettatamente il rispetto ammirato e gli onori da parte di un nemico duro ma cavalleresco.

La sua vicenda non fu una di quelle che emergono per importanza nella storia; al contrario, possiamo invece assimilarla a una tessera inserita nel grande mosaico dell'assetto mondiale di quegli anni. Una piccola tessera fra migliaia di altre, ma attenzione: senza di essa, il mosaico non sarebbe completo.



Dal 1883, data di entrata in servizio, al 1890 l'incrociatore Monomakh servì nella flotta zarista secondo la formula per la quale era stato progettato, ossia come nave a vapore ma con completa attrezzatura velica ausiliaria da impiegare come propulsione alternativa.

Uno sconcertante passaggio di secolo

Il passaggio tra il XIX e il XX secolo era nato in una atmosfera di voglia di futuro in tutto il mondo occidentale. Fra il 1890 e il 1905 un gran numero di Esposizioni Universali erano state create nelle più grandi città, da Barcellona a Chicago, da Parigi a Bruxelles, da Saint Louis a Liegi, per citare le maggiori, accomunando il Vecchio e il Nuovo continente in una frenesia quasi parossistica.

Il petrolio (che qualcuno battezzò "sciampagna dei popoli"), l'elettricità, la cinematografia, la telegrafia senza fili, i grandi transatlantici, tutto concorreva ad esaltare questa corsa al progresso e alla pace che, sull'onda della modernità, avrebbe certamente regnato sul mondo.

Nessuno pensava però alle mille guerre, non abbastanza grandi da fare notizia ma abbastanza da stuzzicare appetiti e lucrosi interessi, nessuno menzionava le questioni sociali che emergevano giorno dopo giorno, nessuno si interessava alle intromissioni coloniali di Francia, Inghilterra e Stati Uniti (ma anche del Regno d'Italia) che stavano portando al crollo dell'Impero cinese, creando un pericolosissimo vuoto di potere geopolitico in Asia.

Le folle non sapevano neanche cosa fosse la geopolitica e guardavano la Fiera Colombiana di Chicago illuminata dalla corrente alternata inventata del fisico Nikola Tesla, ammiravano il Bal Excelsior dopo aver visitato la Tour Eiffel, apprendevano che grazie alle scoperte di Guglielmo Marconi si potevano inviare i "marconigrammi" in tutto il mondo. Ma nessuno si ricordava che nei transatlantici, molti ponti al di sotto dei ristoranti alla moda nei quali sedevano nobili e magnati, erano stipati i miserabili che si recavano "nelle Americhe" per sopravvivere, e il mondo correva impazzito verso *"la pace, il progresso e il futuro"*.

Questo aspetto di un'epoca molti decenni dopo rivelerà la sua fallacità particolarmente nei confronti dei rapporti con il mondo orientale della quale, senza peraltro rendersene conto, sarebbero rimaste vittime gli stessi governanti del tempo.

Quando parliamo di popoli orientali, è necessario però dividerli in due grandi fasce: da un lato quelli dei Paesi che allora si chiamavano Siam, Tonchino, Cocincina e che sarebbero divenuti Thailandia, Vietnam, Laos,

Birmania, Corea, vittime prestabilite delle vicende coloniali che li imprigioneranno in conflitti interminabili. Dall'altro lato, invece, abbiamo la Cina e il Giappone.

Il “break up of China”

Della prima c'è poco da dire: vittima pressoché inerme del colonialismo occidentale venne distrutta con le due Guerre dell'Oppio ed ebbe poi il colpo di grazia con la repressione multinazionale dei moti antioccidentali della Rivolta dei Boxer del 1900. Verrà smembrata tra Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti nel cosiddetto “break up of China” (la spartizione della Cina) di fine '800, che in pochi anni ne cancellerà l'indipendenza.

Diverso è il caso del Giappone, che avrà ripercussioni ancor più tragiche. L'antichissimo Paese, chiuso in un ferreo isolamento, venne costretto ad entrare nel consesso moderno dagli Stati Uniti che, nel 1853, inviarono nella baia di Edo (Tokyo) una squadra di quattro fregate al comando del commodoro Perry per obbligarlo a stringere accordi commerciali sotto la minaccia dei cannoni.

Ma gli Stati Uniti, che volevano l'uscita del Giappone dal medio evo e la sua modernizzazione per un proprio vantaggio politico ed economico, si renderanno conto all'improvviso che in quel quadrante il Paese poteva diventare una potenza concorrente, e a quel punto inizieranno ad osteggiarlo.

In realtà la mentalità giapponese non era stata compresa perché era stato fatto l'errore di pretendere che all'ammodernamento esteriore avrebbe fatto seguito un mutamento della mentalità del popolo in un embrione di americanizzazione ante litteram.

Questo peccato di presunzione sarà la causa che porterà Stati Uniti e Gran Bretagna a considerare il Giappone incapace di risalire il gap tecnologico che lo separava da loro, il che, unito al complesso di onnipotenza a cui il colonialismo aveva educato l'Occidente, genererà la sconcertante certezza della superiorità dell'uomo bianco sui “gialli”.

Assurda idea che si concretizzerà nel drammatico risveglio degli americani a Pearl Harbor nel 1941, e dei britannici colpiti dalla non meno disastrosa invasione giapponese delle Filippine nel 1942.

Ma già nel 1905 il Giappone aveva mostrato con chiarezza quali erano le sue capacità e le sue linee di azione con l'attacco che aveva portato alla base di Port Arthur nel 1904, scatenando la guerra russo - giapponese, un evento che sarà la tragica scena della fine, fra tante altre, del *Monomackh*.



Questa immagine precedente l'assedio mostra la base navale di Port Arthur vista da una collina dal lato terra prima dell'inizio della guerra con il Giappone. Sono visibili i punti di ormeggio, le strutture logistiche della base e, sullo sfondo, l'altura detta la “Montagna D'oro” che riparava l'installazione dal lato mare, difendendola contemporaneamente con le numerose postazioni di artiglieria da fortezza posizionate sul suo crinale.

Il Giappone entra in gioco

Alla fine del 1800, prima ancora che scoppiasse la Rivolta dei Boxer, vari contenziosi tra la decadente Cina e le

potenze occidentali, avevano portato al già citato “Break up of China”. Di questo complesso gioco avrebbe dovuto far parte anche il Giappone che, sebbene stesse ancora emergendo, aveva molti interessi in area, dove da tempo conduceva anche operazioni militari.

Si era perciò creata una strana situazione nella quale l’Occidente lo considerava sia un Paese di secondo livello, ma anche una potenziale minaccia da non sottovalutare.

Anche se contrastanti tra loro, questi due fattori avevano portato alla decisione di escluderlo totalmente dalla spartizione cinese, decisione che l’imperatore Mutsuhito aveva dovuto accettare a denti stretti, consapevole del fatto che, nel suo Paese insulare, la vitale Marina da guerra, in una fase di potenziamento iniziata nel 1894, non avrebbe ancora potuto reggere il confronto con quelle dei Paesi occidentali. Ma la corsa all’armamento era quasi a punto e nel 1903 il dislivello che separava il Giappone dall’Occidente era stato superato, e presto se ne vedranno le sorprendenti conseguenze.

Nella spartizione, la Russia aveva ottenuto dalla Cina l'autorizzazione a prolungare la costruzione della ferrovia Transiberiana attraverso il territorio della Manciuria fino alla città di Vladivostok, e anche la concessione in affitto della base navale di Port Arthur (oggi Lüshunkou) sulla penisola di Liaodong, affacciata sul Mar Giallo.

Ma su Port Arthur erano appuntati anche gli sguardi giapponesi, che vedevano questa base, sede della squadra russa del Pacifico, come una minaccia per i suoi traffici navali.

Così, a cavallo del fatidico passaggio tra i due secoli, si era svolta una serie di inconcludenti negoziati tra i due Paesi, e, alla fine del 1903, il Giappone, tentando di dirimere la questione, si era dichiarato disposto a riconoscere l'influenza russa su tutta la Manciuria, chiedendo in cambio il riconoscimento della propria influenza sulla Corea.

A questa richiesta da parte di un Paese ritenuto un parvenue, nel mese di dicembre la Russia aveva risposto in maniera sprezzante, e la controproposta giapponese non si era fatta attendere: pochi minuti dopo la mezzanotte dell'8 febbraio 1904 una sua squadra navale attaccava la flotta russa a Port Arthur, e, di lì a pochi mesi, l’Esercito di Mutsuhito avrebbe cinto d’assedio la base stessa.

La reazione russa fu di attonito stupore, perché lo Zar non poteva concepire che un Paese avulso dalle grandi potenze potesse attaccare le corazzate della Santa Madre Russia, quindi, in un impeto di orgoglio oltraggiato, scelse i migliori comandanti di terra e di mare per reagire all’attacco.

Ma la Russia era lontana e le truppe di stanza a Port Arthur, nonostante questa fosse stata fortificata, anche se male, erano appena sufficienti per difenderla. E l’attacco navale giapponese non ottenendo grandi risultati, non aveva smosso le convinzioni russe della propria superiorità sul Giappone, ma troppi fattori spingevano a ritenere che il teatro più importante della guerra sarebbe stato quello navale; così lo Zar decise di mandare in rinforzo alla flotta del Pacifico una potente squadra che, rinforzandola, avrebbero spazzato via le navi giapponesi.

Ma in questo caso, agli errori che minavano il pensiero militare occidentale, si dovevano aggiungere due altri elementi che avrebbero portato la Russia alla disfatta: la corruzione che infestava il suo Impero e la faciloneria con la quale affrontò l’impresa.

Preparativi di una disfatta

Sta di fatto che già il 5 maggio, Nicola II Romanov nominava capo della flotta di soccorso che sarebbe partita dal Baltico alla volta di Port Arthur, l’ammiraglio Zinovij Petrovič Rozhestvenskij, già addetto navale a Londra e, nel 1894 durante la guerra sino – giapponese, comandante dell’incrociatore corazzato *Vladimir Monomakh*, destinato come stazionaria in Estremo Oriente, quasi sempre di base nei porti giapponesi.



Un ritratto dell’ammiraglio russo Zinovi Petrovich Rozhdestvenskiy; buon ufficiale, rispettato dai suoi equipaggi, si rese subito conto che il suo incarico non aveva possibilità di riuscita. Pure riuscì ad ottenere quanto aveva pianificato, ma dopo la caduta di Port Arthur e l’imprevisto scontro di Tsushima, divenne il capro espiatorio delle colpe dell’inetto sistema zarista.

Ma Rozhstvenskij, nonostante non avesse mai comandato una squadra navale, appena assunto il comando della flotta di soccorso, fece effettuare una prima esercitazione e la sua capacità e l'intuito gli fecero subito capire che l'apparentemente potente forza navale non era all'altezza della situazione.

Questa disponeva di 11 corazzate (3 delle quali costiere) e 9 incrociatori (3 corazzati e 6 protetti) oltre a un certo numero di unità minori e ausiliarie per contrastare con efficacia la flotta giapponese.

La flotta imperiale del Tenno (ossia l'imperatore del Giappone) era quasi totalmente formata da navi moderne, veloci, bene armate, dotate di apparati radiotelegrafici e armate da equipaggi ben addestrati; la flotta russa invece era un coacervo eterogeneo di unità di troppe classi, molte delle quali, vecchissime e lente, ritardavano la marcia delle altre, con artiglierie spesso antiquate, pochi sistemi di trasmissione ed equipaggi non sempre bene addestrati.

In più, arriverà sul teatro della battaglia con gli uomini fiaccati da una navigazione di oltre 20.000 miglia durata quasi un anno, prevedendo di potersi appoggiare a due sole basi: Port Arthur, che però era sotto assedio, e Vladivostok, molto più a nord e raggiungibile solo con rotte controllate dai giapponesi. Al contrario questi, operando vicino alla Patria, disponevano di due basi navali, Sasebo e Nagasaki, e di molti ancoraggi lungo il Mare di Corea, alcuni dei quali poco lontani da Port Arthur.

Rozhstvenskij, per arrivare alla meta partendo dal Baltico, aveva deciso di dividere la sua forza in due squadre: la sua, composta dalle unità migliori, avrebbe circumnavigato l'Africa. L'altra, in condizioni peggiori,



L'incredibile viaggio dal Baltico e dal Mar Nero sino al tragico epilogo di Tsushima compiuto dalle tre squadre navali russe al comando dell'ammiraglio Rozhstvenskij.

sarebbe passata per il Canale di Suez; raggiunto l'Oceano Indiano le due squadre si sarebbero ricongiunte e, fatta rotta nel Pacifico, avrebbero puntato su Port Arthur.

Per le due squadre il viaggio si sarebbe svolto tra insidie e difficoltà, con la stampa internazionale, fomentata dall'Inghilterra alleata del Giappone, ostile, e il boicottaggio di molti porti "neutrali" che in realtà tali non erano, anch'essi ostili ai russi per compiacere Londra.

Inoltre le navi di allora, che divoravano carbone, avevano autonomie massime di dieci giorni di navigazione, e procedevano verso Port Arthur andando da un carbonamento all'altro, schiave dei frequenti e lunghissimi ritardi di consegna del

combustibile da parte di società di navigazione con le quali l'Ammiragliato russo aveva stretto contratti di dubbia efficacia.

Questa situazione era aggravata anche da mille episodi di corruzione, come ci dicono le parole di un testimone oculare, il tenente di vascello Ubaldo degli Uberti della Regia Marina, imbarcato nel 1904 su una unità stazionaria con base a Suda, nell'isola di Creta dove aveva fatto sosta la seconda squadra. *“Sul mercato – racconterà – esistevano tre prezzi: uno per la gente del luogo, uno per i forestieri (consolati, militari, equipaggi della navi), e uno per i russi; e questo non perché il russo fosse più scemo degli altri e si lasciasse sfruttare, ma perché nel prezzo del russo che faceva acquisti per l'amministrazione della Marina o dell'Esercito, era compresa la spettanza del funzionario. Lo stazionario russo si riforniva di carbone non solo dallo stesso nostro fornitore, ma dallo stesso mucchio dal quale ci servivamo noi; se il nostro contratto era di 33 scellini la tonnellata, il loro era di 42, e si diceva anche che se la ricevuta era per cento tonnellate, sottobordo ne arrivava effettivamente una maona (grosso galleggiante, N.d'A.) da cinquanta...”*.

La sorte poi si accaniva sui russi, con le malattie che decimavano gli equipaggi, un ammutinamento a malapena contenuto da Rozhstvenskji in persona sull'incrociatore corazzato *Nachimov* e la morte per malattia dell'ammiraglio Folkersam, comandante la seconda squadra, in navigazione. Per non demoralizzare gli equipaggi la notizia venne tenuta segreta e il cadavere, chiuso in una cella frigorifera della sua nave di bandiera, la corazzata *Osljabja*, andò in battaglia affondando con la corazzata che, nello scontro, fu la prima vittima delle artiglierie giapponesi.

Comunque, prima di dirigere su Port Arthur, le navi di Rozhstvenskji dovettero sostare per attendere l'arrivo di una terza squadra che l'Ammiragliato aveva voluto inviare per forza. In realtà questa squadra serviva soltanto a far numero, perché poteva essere definita poco più di una collezione navi da disarmo, con unità vecchie, logorate dal servizio e armate di vecchi cannoni.

Una volta che le tre squadre si furono riunite, però, il 6 gennaio 1905 giunse inaspettato il colpo di grazia, con la notizia che il giorno precedente Port Arthur, assediata da oltre cinque mesi, era caduta in mano all'Esercito giapponese. Dopo aver navigato per quasi un anno, la flotta di soccorso non avevano più nessuno da soccorrere, e neanche dove riparare.



Un obice pesante russo in batteria sulla Montagna D'oro; grazie a queste bocche da fuoco i difensori potevano colpire le nemiche navi attaccanti. Ma i giapponesi, assediando la base, la circondarono con analoghe artiglierie dal lato terra, battendo così la base e prendendo alle spalle le sue artiglierie.

Rozhstvenskji, non potendo fare altro, decise di continuare la navigazione oltrepassando Port Arthur e facendo rotta su Vladivostok, transitando nel Canale di Corea attraverso lo stretto che separa l'isola di Tsushima da quella di Okinoshima.

Ma anche in tempi nei quali non esisteva il radar, passare inosservati con una forza navale composta da grandi unità naviganti in formazione, con decine di fumaioli che vomitavano grosse colonne di denso fumo nero peggiorato dalla scarsa qualità del carbone che si alzavano nel cielo per centinaia di metri era una pia illusione. E così il dramma si avviò alla sua conclusione.



Questa litografia dell'artista Torrajiro Kasai riproduce in veste agiografica l'attacco della flotta giapponese a quella russa, nella base di Port Arthur. In realtà l'attacco, condotto nottetempo da alcune squadriglie di torpediniere, ebbe un successo molto modesto. Su un centinaio di siluri lanciati meno di dieci colpirono i bersagli, danneggiando solamente tre unità russe.



Quest'altra stampa di origine russa del 1900, precedente quindi il conflitto, è chiaramente indicativa della mentalità con la quale l'Impero zarista sarebbe sceso in campo: il grande e forte marinaio russo avrebbe fatto saltare i denti allo scimmietto giapponese. La realtà sarà alquanto diversa.

La vita movimentata del "Vladimir Monomackh"

Come abbiamo detto all'inizio del nostro discorso, non tratteremo la battaglia, con i suoi episodi di abnegazione e di cedimento, di grande perizia navale e militare e di rivolta, di eroismo estremo e di resa, perché molti, forse troppi, hanno già parlato di questo epico scontro.

Vogliamo piuttosto volgere lo sguardo verso una vecchia conoscenza cui abbiamo già avuto occasione di far cenno, che aveva navigato anni prima, dal 1884 al 1887, proprio in quelle acque: l'incrociatore corazzato *Vladimir Monomackh* allora comandato dal Kapitan Piervogo Ranga (capitano di vascello) Rozhestvenskji, poi nominato ammiraglio nel 1898.

Dedicato a Vladimir Monomackh, Gran Principe di Kiev che aveva regnato su un'area comprendente Ucraina, Russia occidentale, Bielorussia, Polonia, Lituania, Lettonia ed Estonia orientale, un grande reame considerato

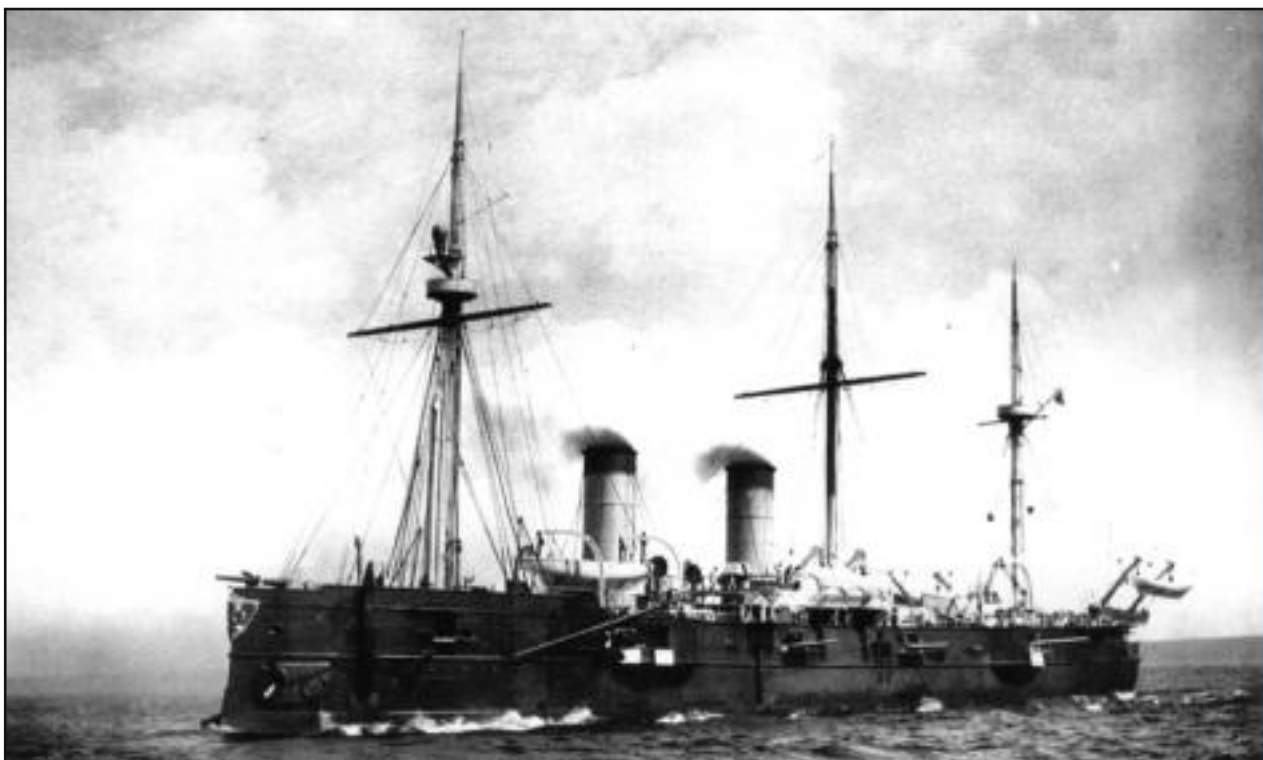
il più antico Stato slavo orientale, l'incrociatore corazzato era stato varato dagli scali dei Cantieri del Baltico di San Pietroburgo nel 1883 ed era entrato in servizio nel 1885.

Era nato come unità a propulsione mista, meccanica ed eolica, per avere una maggiore autonomia risparmiando, quando possibile, il prezioso carbone, ma poi gli era stata tolta la componente velica nella convinzione, poi rivelatasi errata, di aumentarne autonomia e velocità, sostituendo gli alberi con altri più leggeri, rimuovendo bompresso e vele e convertendolo in una nave a vapore.

In quegli anni l'incrociatore corazzato era una formula all'avanguardia nelle Marine; infatti, pur avendo uno scafo interamente metallico e fiancate corazzate per resistere alle artiglierie, non era appesantito come le navi da battaglia, delle quali era molto più agile e veloce; non per niente nella Royal Navy gli incrociatori corazzati saranno soprannominati la "cavalleria strategica della flotta".

Il *Monomackh*, lungo 90 metri, largo 16 e con 8 metri di immersione, era armato con quattro cannoni da 220/30 e 12 da 152/28, tutti sistemati in barbette, ossia postazioni laterali brandeggiabili dai settori di prora a quelli di poppa, tranne due cannoni da 152 mm postati in coperta senza protezione, oltre ad altre 8 armi di calibro minore. Disponeva anche di tre tubi lanciasiluri.

Con un equipaggio di circa 500 uomini a seconda della versione (nella sua vita subirà numerosi mutamenti strutturali), aveva un dislocamento di poco inferiore a 6.000 tonnellate, e ne poteva imbarcare 100 di carbone per le due motrici verticali con sei caldaie su due eliche che gli consentivano di raggiungere i 16 nodi. Una caratteristica opinabile, però, era data dal fatto che ogni motrice ingranava su una singola elica, quindi le due eliche, pur sincronizzate tra loro, erano governate indipendentemente una dall'altra.



Nell'immagine, il Monomackh dopo i grandi lavori precedenti il 1900 che videro l'eliminazione di vele, manovre, alberatura e bompresso, sostituiti da un'alberatura leggera mentre il parco artiglieria veniva interamente ammodernato con l'aggiunta di una postazione prodiera (e una poppiera non visibile nella foto) da 152 mm. Con questa configurazione la nave partecipò alla battaglia di Tsushima.

Un incrociatore, comunque, bello, ben armato e moderno. Ma questo giudizio, valido nel 1885, non lo era più venti anni dopo. Quando verrà mandato incontro al suo tragico destino infatti era diventato un pezzo da museo, perché la sua formula era stata in parte superata dall'evoluzione della tecnologia navale, e anche perché la sua vita operativa, pur brillantemente affrontata, l'aveva logorato, mentre i grandi lavori che aveva subito non sempre erano stati fatti a regola d'arte.

Inoltre l'Armigliato russo aveva uno strano concetto di come gestire le sue navi, e spesso ne modificava le caratteristiche perfino fra le unità della stessa classe a scapito della omogeneità e della logistica che allora non

sembra fosse tenuta in gran conto. Le gemelle *Vladimir Monomackh*, e *Dimitri Donskoji* ad esempio, che costituivano una classe, negli anni erano state trasformate in navi quasi del tutto diverse tra loro.

Il nostro incrociatore entrò subito in servizio nella flotta del Baltico, ma il destino, come vedremo, lo condannerà a trascorrere gran parte della sua vita operativa lontano dalla Russia. Già nel 1884, infatti venne inviato, passando per il Mediterraneo e il Canale di Suez inaugurato appena quindici anni prima, di stanza a Vladivostok, unico incrociatore corazzato operante in quell'area dove doveva rimanere per due anni prima di tornare a Kronstadt, sul Golfo di Finlandia.

Dopo aver effettuato grandi lavori di ammodernamento per la sostituzione delle artiglierie, nel 1889 venne nuovamente inviato in Estremo Oriente dove a Vladivostok, tra il 1892 e il 1893, verrà sottoposto ad altri grandi lavori.

Nel 1896, tornò nuovamente a Kronstadt dove gli furono ancora una volta sostituite le artiglierie, e ancora una volta, nel 1897, il *Monomackh* tornò a far rotta verso Port Arthur da dove, nel 1900, venne impiegato come trasporto truppe in occasione della repressione della Rivolta dei Boxer, ma nel 1902 era di nuovo a Kronstadt.

Qui venne risottoposto a grandi lavori che però non vennero terminati, mettendo la nave in condizioni di partire in fretta perché, si era nel 1904, la situazione in Estremo Oriente stava precipitando, anche se lo Zar e i suoi Stati maggiori non lo avevano ancora percepito. Così il *Monomackh*, come un ormai vecchio e cigolante tram che fa la spola tra la città e la periferia, venne rispedito a Port Arthur.

“Con la sciabola sguainata...”

Questa volta non da solo però, ma come abbiamo visto in compagnia di un altro pugno di gloriosi e vecchi “ferri da stiro”, come la piccola corazzata costiera *Fedor Ushakov* (era lunga appena 80 metri, 10 meno del *Monomackh*) che non avrebbero mai dovuto essere mandati in battaglia, ma che furono sacrificati sull'altare di una guerra che la Santa Madre Russia aveva perso prima ancora di iniziare. Così si arrivò al giorno fatidico.

Ma neanche le più pressanti necessità potevano spingere a mandare alla distruzione volontaria (non si può dire altrimenti) queste navi, perciò quando venne dato loro l'ordine di battaglia, venne comandato di prendere posto sul lato destro dello schieramento, dove sarebbero state travolte dal combattimento, ma almeno non si sarebbero scontrate direttamente con gli incrociatori giapponesi.

E avvenne la mattanza.

Il *Monomackh* incassò in pieno cinque proiettili che causarono morti, feriti e la distruzione di un impianto di medio calibro. Poi un colpo da 152 mm fece scoppiare un incendio a ridosso di un deposito munizioni, ma i marinai riuscirono a domarlo e ad impedire che raggiungesse le cariche dei cannoni. Dal canto suo il piccolo Ushakov, mal ridotto, riusciva ancora ad arrancare.

La disfatta era ormai totale, e quanto rimane della terza squadra, la squadra delle navi rottame, si arrendeva per ordine del suo comandante, l'ammiraglio Nebogatov, che volle così evitare un inutile massacro, ma per questa sua decisione sarà poi processato.

Ma non tutti si vogliono arrendere e quattro navi tentano la rotta per Vladivostok, fra queste l'*Ushakov* e il *Monomackh*, e sembra che ci riescano.

Qualche ora dopo però, il siluro di una torpediniera giapponese, che si è fatta sotto perché è stata scambiata per una nave russa, colpisce in pieno quest'ultimo, ma l'equipaggio compie ancora un miracolo, tappa la falla e contiene l'allagamento. Ormai le due fuggiasche si trascinano a malapena quando sopraggiungono due incrociatori ausiliari, il Siranui e il Sado Maru, che aprono il fuoco.

Più che una lotta impari, è un tiro al piccione, ma le due navi russe non cedono e sparano senza tregua con tutte le armi che sono ancora in grado di farlo.

Il primo a andarsene è l'*Ushakov*, ma non per il fuoco nemico: riesce a distanziarsi quanto basta perché i superstiti dell'equipaggio aprano i kingston, le valvole di allagamento rapido poste nello scafo, e si autoaffonda. Non così il *Monomackh* che, muovendosi appena, continua a sparare, tempestato dai cannoni giapponesi.

La nave affonda lentamente, e il fuoco si fa sempre più debole, alla fine l'unico segno di vita è un cannone in

coperta che spara in maniera irregolare, e neanche verso il nemico, ma verso il cielo. Forse è armato da serventi già morti.

Il fuoco giapponese diminuisce, poi cessa, ma non quello dell'ultimo irriducibile cannone russo. Uno dei due incrociatori, il *Sado Maru*, è vicino, l'equipaggio in coperta è silenzioso e guarda, mentre il cannone del *Monomackh* continua il suo inutile fuoco.

D'un tratto, nel silenzio irrealistico rotto solo dai sempre più radi rimbombi, un ufficiale giapponese intona un canto, lento, solenne, una monodia recitata in un giapponese aulico che forse pochi capiscono ma che molti conoscono.

E' un antico inno guerriero in onore del samurai che muore con onore in battaglia, le cronache ce ne hanno tramandato solo la prima frase che dice *"Con la sciabola sguainata..."*. Altre voci si aggiungono a quelle dell'ufficiale e, mentre il cannone spara gli ultimi colpi prima che il mare si chiuda sopra di lui, l'equipaggio vincitore, sugli attenti, onora il nemico, sconfitto ma non vinto.



Questo modello realizzato con grande accuratezza permette di apprezzare molti particolari della nave non ben visibili nelle immagini in bianco e nero. Si notano l'alberatura leggera, la mancanza del bompresso, e le artiglierie di medio calibro sistemate nel ponte di batteria, mentre quelle di grosso calibro, sullo stesso ponte, sono in due casematte sporgenti per lato, a centro prora e a centro poppa. L'impianto da 152 visibile a prora, è probabilmente quello che fece fuoco sino alla fine.



LA VELA IN ITALIA



Le Classi nazionali che i nostri esperti raccontano minuziosamente in questo e nel successivo capitolo hanno avuto un ruolo fondamentale nella storia della vela italiana. Solo due esperti come l'indimenticabile Franco Belloni ed il validissimo suo coautore Gianni Magnano potevano ricostruire un pezzo di storia così importante.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(sedicesima puntata - prima parte)

Tre Classi nazionali della Federazione

Il periodo dal 1925 al 1944, per il mondo della vela, è stato particolarmente importante per avere creato i presupposti della vela moderna dal 1940 agli anni successivi alla Seconda guerra mondiale. Nel 1934 la Federazione Italiana della Vela, con l'intento di razionalizzare l'attività velica, promosse tre nuove classi nazionali, "B" di 5,25 metri, "C" di 4,50 metri e "D" di 4,00 metri, che si uniscono alla classe "A" di 6,00 metri.



Foto 1 – 1934 Regata di classe "A" a Rapallo.

Nuove derive a restrizione

Inizialmente il Comitato Tecnico Centrale della Federazione aveva allo studio la fusione del 5,50 metri dell'ULPY con il 6 metri SN, decisa dal Direttorio Nazionale nella sua seduta del 23 gennaio 1933 a Roma. L'idea venne abbandonata nel corso dello stesso anno e si optò per tre nuove derive a restrizione.

Il sistema di stazza a restrizione fu adottato per facilitare la realizzazione di barche autocostruite dagli stessi velisti e per agevolare il rientro nelle nuove misure, di barche simili precedentemente costruite.

Nel Notiziario della *Federazione* si legge:

In base agli studi fatti dal comandante del I° Gruppo di Zona cav. G. Giovanelli ed i dirigenti dell'Unione Ligure Piccolo Yachting il Comitato Tecnico Centrale della RFIV nella sua riunione tenutasi a Genova il 1° marzo [1934] sotto la Presidenza del marchese Paolo Pallavicino, ha deciso la creazione di tre nuove classi nazionali a deriva.

Tali classi denominate a secondo della loro lunghezza come l'esistente classe "A" dei 6 m SN a deriva saranno: "B" 5,25 SN, "C" 4,50 SN e "D" 4 m SN. Le regole di costruzione saranno più liberali di quelle previste per i 6 m SN.¹

Alle classi locali e regionali, escluse dalle competizioni dalla Federazione se non rientravano nei requisiti richiesti dal Regolamento delle nuove classi, venne concesso di gareggiare localmente fino al 31 dicembre 1936.

La nascita di queste nuove classi nazionali suscitò, prima e dopo, numerose polemiche sulla stampa, che assunsero anche toni accesi; un articolo dell'epoca venne addirittura intitolato "La classe del suicidio". Dietro queste tensioni si identificavano due scuole di pensiero, se così si possono definire, chi voleva delle "barche da diporto" e chi, invece prediligeva le "barche da regata".

Le prime erano sostenute in particolare modo dai veneziani che con la barca desideravano navigare con la famiglia e fare anche le regate.

Le seconde, accanitamente difese dai liguri, specificatamente dai velisti delle spiagge da Rapallo a Varazze, desiderosi soprattutto di regatare, forti anche dall'esperienza acquisita con le derive della FLYP-ULPY.

Regolamento dei 5,25, 4,50 e 4,00

Caratteristiche generali

Le imbarcazioni delle Classi Nazionali dovranno essere completamente costruite in Italia. Le vele per tali imbarcazioni dovranno ugualmente essere confezionate in Italia.

1. Lunghezza - La misurazione della lunghezza ha luogo fuori dritto di prora e fuori poppa, sul punto di maggior sviluppo dell'imbarcazione, qualunque sia il suo pescaggio.

2. Larghezza - La misurazione della larghezza ha luogo sopra bordo, in qualunque punto della lunghezza della imbarcazione stessa, ed è calcolata fuori fasciame, senza tener conto di alcuna sporgenza, lista o riporto oltrepassante il fasciame stesso.

3. Catena e puntale - La catena e il puntale si misurano in corrispondenza alla sezione di massima larghezza: questa sezione trasversale non deve presentare alcuna curva esternamente concava, ma tutto l'intero sviluppo della sezione dev'essere o una curva esternamente convessa, o un assieme di curve convesse o di segmenti retti. Praticamente adagiando e tendendo una sagola sullo sviluppo esterno della predetta sezione,



foto 2 - Anni Trenta deriva Classe "D" di 4 metri.

dall'orlo al comento basso del torello, non deve riscontrarsi in alcun punto della sezione nessun distacco o mancanza di aderenza fra sagola e fasciame. Per le barche con fasciame a clinker l'aderenza della sagola dovrà avvenire su ogni spigolo dei comenti. La catena dovrà essere misurata da bordo a bordo.

4. Il puntale dovrà essere misurato esternamente allo scafo, dalla faccia inferiore della chiglia sporgente alla linea dei bordi.

5. Chiglia - Tutte le imbarcazioni dovranno avere almeno tre cm e non più di 5 cm di chiglia sporgente per tutta la lunghezza dello scafo, a partire dal comento inferiore del torello. Le dimensioni delle altre strutture sono libere.

6. Peso - Per ogni serie è stabilito un peso minimo di scafo, escluse tutte le parti mobili (paglioli, deriva, timone, eccetera). Le parti di scafo aggiunte per raggiungere il minimo peso richiesto dovranno essere fissate in modo permanente.

7. Coperta - L'esistenza o meno della coperta (totale o parziale) o del pozzo stagno, le dimensioni del pozzo, dei battenti, paraonde, eccetera sono completamente liberi.

8. Lama di deriva - La lama di deriva sarà una sola, e dovrà essere mobile, ossia potersi rientrare completamente nello scafo; non dovrà oltrepassare i limiti di peso stabiliti per ogni serie; dovrà essere di materiale omogeneo e di spessore uniforme per tutta la sua superficie, eccetto che per i margini, i quali potranno venire rastremati per una larghezza massima di 40 mm dagli spigoli.

9. Timone - La forma e le dimensioni del timone, tranne la larghezza massima, sono libere; il timone dovrà essere applicato esternamente allo scafo, e la sua manovra sarà libera. Per larghezza massima si intende la distanza orizzontale fra l'asse degli agugliotti e l'orlo estremo poppiero della pala. Nel caso di timoni rialzabili a rotazione, si dovrà assumere come larghezza del timone la distanza fra l'asse degli agugliotti e l'asse di rotazione della pala abbassabile, più la lunghezza del massimo raggio della pala stessa.

10. Velatura - La velatura è misurata e calcolata col sistema dell'Unione Internazionale per le Regate di Yacht [IYRU], Regolamento 1920, con le relative modifiche ed aggiunte avvenute, eccetto per il triangolo di prua che verrà computato per il 100% e non per l'85%.

11. Alberi - Gli alberi e le aste permanentemente piegati o curvati intenzionalmente sono proibiti.

12. Stecche della randa - Il numero massimo di stecche nella randa è di 4. Per ogni serie è specificata la massima lunghezza delle stecche esterne e delle stecche interne. In ogni caso la punta interna della stecca superiore e dell'inferiore non dovrà distare dal picco o dall'albero, e dal bome meno di cm 50.

13. Lettere e numeri sulle vele - Le lettere ed i numeri distintivi sulle vele dovranno essere iscritti in un rettangolo di cm 25x30 almeno, e lo spessore delle cifre dovrà essere di almeno cm 5. La distanza minima fra i numeri dovrà essere di cm 8, e la distanza verticale minima fra lettera e numeri di cm 15.

14. Tavole sulle vele - Le tavolette applicate alle vele, misurate in senso perpendicolare alla ralinga, non dovranno essere superiori a cm 10.

15. Apparecchi di galleggiamento - Su ogni imbarcazione dovranno essere sistemati apparecchi di galleggiamento aventi una spinta positiva sufficiente a sostenere in acqua di mare almeno la lama di deriva.

16. Equipaggio in regata - Per ogni serie è fissato il massimo equipaggio permesso. Durante lo svolgimento della regata è vietato l'imbarco o lo sbarco di componenti l'equipaggio.

Caratteristiche particolari

Serie m 5,25 – Questa serie sarà distinta dalla lettera B sulla vela.

a) Lunghezza. Massima m 5,25; minima m 5,20.

b) Larghezza. La larghezza massima misurata fuori fasciame non dovrà essere superiore a m 1,80, né inferiore a m 1,70.

c) Puntale. Massimo compreso fra cm 55 e cm 50.

d) Catena. Minima m 2,15.

e) Peso. Minimo dello scafo kg 170.

f) Peso della lama di deriva. Massimo kg 60.

g) Larghezza del timone. Massima cm 70.

h) Superficie velica. Massima m² 22.

i) Altezza del piano velico. Massima dalla linea dei bordi m 9,40.

l) Altezza del triangolo di prua. Massima m 7,05.

m) Lunghezza delle stecche nella randa. Massima: stecche esterne m 1; stecche interne m 1,30.

n) Equipaggio. Massimo 4 persone (dilettanti).



Foto 3 - Classe "C" 4,50 metri in regata nel Tigullio

Serie m 4,50 – Questa serie sarà distinta dalla lettera C sulla vela.

- a) Lunghezza. Massima m 4,50; minima m 4,45.*
- b) Larghezza. La larghezza massima misurata fuori fasciame non dovrà essere superiore a m 1,60, né inferiore a m 1,50.*
- c) Puntale. Massimo compreso fra cm 50 e cm 45.*
- d) Catena. Minima m 1,95.*
- e) Peso. Minimo dello scafo kg 110.*
- f) Peso della lama di deriva. Massimo kg 40.*
- g) Larghezza del timone. Massima cm 60.*
- h) Superficie velica. Massima m² 17.*
- i) Altezza del piano velico. Massima dalla linea dei bordi m 8,40.*
- l) Altezza del triangolo di prua. Massima m 6,20.*
- m) Lunghezza delle stecche nella randa. Massima: stecche esterne m 0,90; stecche interne m 1,10.*
- n) Equipaggio. Massimo 3 persone (dilettanti).*

Serie m 4,00 – Questa serie sarà distinta dalla lettera D sulla vela.

- a) Lunghezza. Massima m 4; minima m 3,95.*
- b) Larghezza. La larghezza massima misurata fuori fasciame non dovrà essere superiore a m 1,45, né inferiore a m 1,35.*
- c) Puntale. Massimo compreso fra cm 50 e cm 45.*
- d) Catena. Minima m 1,80.*
- e) Peso. Minimo dello scafo kg 80.*
- f) Peso della lama di deriva. Massimo kg 25.*



Foto 4 - Anni Trenta Classe "C" 4,50 di bolina durante una regata a Genova.

Disposizioni transitorie

- I. Le Serie Nazionali Italiane sono: SN m 6; SN m 5,25; S N m 4,50; SN m 4, che vengono distinte rispettivamente colla lettera A, B, C, D.*
- II. Il Regolamento per le Serie Nazionali annulla qualsiasi Regolamento di serie regionali o locali esistenti.*
- III. La costruzione di imbarcazioni da regata di tipi differenti da quelli delle Serie Nazionali è proibita.*
- IV. Le imbarcazioni classificate nelle precedenti serie regionali o locali potranno venire classificate nelle serie*

Nazionali senza che sia tenuto conto degli articoli 2, 3, 4 delle Caratteristiche generali, e dei paragrafi b), c), d), delle Caratteristiche particolari, relative ad ogni Serie, del presente Regolamento.

V. I Comandi di Zona, sino al 31 dicembre 1936, e non oltre, avranno facoltà di autorizzare regate locali per imbarcazioni di tipo diverso dalle Serie Nazionali.

VI. Potranno esistere, come serie locali, tipi di imbarcazioni inferiori ai m 4.

Tali serie saranno sottoposte all'approvazione ed al controllo dei Comandi di Zona, e potranno venire soppresse in qualsiasi momento per disposizione della RFIV.²

Preso atto delle decisioni della Federazione, nel mondo della vela popolare si diffuse in quegli anni una notevole attività cantieristica di adattamento delle barche esistenti per consentirne il rientro nei canoni di stazza delle nuove Serie Nazionali.

Queste attività, spesso svolte dagli stessi proprietari, consistevano in ridimensionamenti o allungamenti degli scafi, modifiche degli alberi, delle vele e quanto altro possibile.

Naturalmente le soluzioni non furono sempre felici, ma non mancano le barche che continuarono, sebbene modificate, un'onorevole attività agonistica.

I "popolari" non perdevano tempo e modificavano le loro barche per poter continuare a regatare con le nuove derive.

A pochi mesi dall'approvazione delle tre Serie nazionali, apprendiamo dalla Relazione all'annuale riunione del Direttorio della Federazione, Roma 29 ottobre 1934, che sono stati costruiti quindici 4,50 metri SN e quattordici 4,00 metri SN.

Campionati Liguri delle tre Classi

Organizzati dai Circoli aderenti all'Unione Ligure Piccolo Yachting, sono stati disputati in più prove dal 1934 al 1938 i Campionati Liguri delle Serie Nazionali "B" di 5,25 metri, "C" di 4,50 metri e "D" di 4,00 metri.

Serie "B" 5,25 metri

1936 - *Ninfa II* - Domenico Mordini (Unione Sportiva Priaruggia).

1937 - *Cattaen* (B-3) - Antonio Caffarena (Club Nautico Bogliasco).

1938 - *Alalà* - Giuseppe Crovetto (Club Nautico Ligure).

Serie "C" 4,50 metri

1934 - *Eolo* (C-7) - Rinaldo Paduan (Club Vela Pegli).

1935 - *Eolo* (C-7) - Rinaldo Paduan (Club Vela Pegli).

1936 - *Assunta II* (C-1) - Giuseppe Canessa (Club Nautico Bogliasco).

1937 - *Vrin II* (C-43) - Carlo Cortese (Club Nautico Sampierdarenese).

1938 - *Enotria* (C-2) - Adriano Frassinetti (Club Nautico Sampierdarenese).

Serie "D" 4,00 metri

1934 - *Bruna* (D-11) - Luigi Granara (Club Vela Pegli).

1935 - *Bruna* (D-11) - Luigi Granara (Club Vela Pegli).

1936 - *Bruna* (D-11) - Luigi Granara (Club Vela Pegli).

1937 - *Bruna* (D-11) - Luigi Granara (Club Vela Pegli).

1938 - *Leda* (D-18) - A. Tonetto (Società Sportiva Ardita Juventus Nervi).

I Campionati ripresero ad essere organizzati nel dopoguerra, iniziando con quello provinciale del 1945 disputato su otto prove coordinato da un Gruppo promotore e dal 1946 dal Comitato Tecnico Vela Ligure (CTVL).

Ovviamente l'esperienza sui campi di regata ispirò alcune modifiche del Regolamento di stazza in "corso d'opera".



Foto 5 - Classe "A" in regata

Modifiche al Regolamento

Su proposta del comandante dello I Zona Guido Giovanelli e il parere dei comandanti di Gruppo il Comitato Tecnico Centrale della Federazione nella sua riunione del 13 aprile 1936 si deliberò per quanto riguarda la Classe Nazionale dei 5,25 metri di portare l'altezza del piano velico da 9,40 a 10,00 metri e conseguentemente l'altezza del triangolo di prua da 7,05 a 7,50 metri.

Il 17 novembre 1937 si stabilirono alcune limitazioni dei fiocchi delle quattro serie Nazionali:

Il Comitato Tecnico Centrale della RFIV ha deciso che a partire dall'anno XVI [1938] le serie Nazionali 6 m, 5,25 m, 4,50 m e 4 m dovranno attenersi alla seguente modifica del Regolamento di stazza. Il punto maggiormente poppiero, sul quale fissare il passascotte della vela di prua, non dovrà sorpassare una lunghezza uguale al 0,20 del numero esprimente la stazza, lunghezza misurata dalla faccia anteriore dell'albero verso poppavia. Tale punto dovrà risultare ben definito da un segnale di stazza applicato sulla coperta. Le galloce, tranne quelle a poppavia, per paranco della randa, non potranno oltrepassare il detto segnale di stazza. Gli spinnaker dovranno essere esclusivamente assicurati alle galloce prodriere. In conseguenza delle precedenti disposizioni, la distanza più a poppavia, alla quale è consentito fissare il passascotte e le galloce delle vele di prua risulta, per le singole serie, stabilito come appresso: distanze misurate dalla faccia prodiera dell'albero a poppavia, 6 m a m 1,20; 5,25 m a m 1,05; 4,50 m a m 0,90; 4 m a m 0,80.3

Il Comitato Tecnico Centrale della Federazione emanò nel 1938 nuove disposizioni sull'armamento delle quattro Serie Nazionali:

Nelle barche delle Serie Nazionali l'attacco (bugna) di scotta della più grande vela di prora, non dovrà estendersi oltre i limiti appresso elencati, misurati verso poppavia a partire dalla linea tangente la parte prodiera dell'albero: Serie A (6 m) m 1,20; Serie B (m 5,25) m 1,05; Serie C (m 4,50) m 0,90; Serie D (4 m) m 0,80.

La misura verrà presa quando la vela è nuova, alzata regolarmente a suo posto sulla barca con prora al vento, tesata a mano attraverso il rispettivo passascotte. Nessun fiocco dovrà avere mazze curvate, o aste, o più di una scotta, o di altri accorgimenti aventi lo scopo di estendere la vela in altri modi che non sia quello della figura triangolare.

Sulla vela così misurata e risultata conforme lo Stazzatore apporrà la propria firma, ed il Comando di Zona applicherà il suo timbro segnando altresì il numero di regata della barca a cui la vela appartiene.

La lunghezza della parte utile dell'asta dello "Spinnaker" non dovrà superare la lunghezza della base del triangolo di prora. Vale a dire, che, qualunque sia la posizione dell'asta quando in funzione, la distanza fra l'attacco dello "Spinnaker" e l'albero non dovrà mai essere maggiore della base del triangolo di prora. È vietato l'uso dello "Spinnaker" non fissato sulla rispettiva asta. È vietato fissare l'asta presso l'attacco dei fiocchi e sugli stragli o comunque porre con qualsiasi sistema lo "Spinnaker" in condizioni di poter essere usato a guisa di fiocco.

Nessuna deformazione dell'albero o altro mezzo tendente con palese artificio ad infirmare la portata delle sopra annunciate regole verrà tollerata.⁴

Via ai Campionati d'Italia

Nel 1938 la Reale Federazione Italiana della Vela decise che anche le derive nazionali "B" di 5,25 metri, "C" di 4,50 metri e "D" di 4,00 metri dovevano avere il loro Campionato d'Italia partire dal 1939.

La prima edizione del Campionato venne organizzata a Genova-Sturla dal Club Nautico Ligure dal 2 al 4 settembre 1939. Nei 5,25 metri vi fu l'affermazione di *Nemo III* di Antonio Bruzzone contro *Alalà IV*, *Cattein*, *Elah*, *Ninfa*, *Raffica II*, *Sonega* e *Vrin*. Nei 4,50 metri *Nella* di Rinaldo Paduan fu la migliore superando *Aquila*, *Endrin*, *Eolo*, *Gigia* e *Ibis*. Tra i 4,00 metri *Turristella* di Umberto Consigliere si classificò prima davanti ad *Assunta*, *Bruna*, *Eloisa*, *Falco* e *Maria*.

Nel 1940 i Campionati d'Italia non vennero disputati e per i 4,00 metri fu così anche nel 1941.

I Campionati del 1941 furono organizzati dal Reale Circolo Italiano della Vela (Regio Yacht Club Italiano) in un raduno velico nel Golfo del Tigullio, dal 20 luglio al 17 agosto con nove giornate effettive di gare, oltre ai Campionati d'Italia su cinque prove delle Serie Nazionali, presero il via anche il Campionato degli Snipe e una regata per la classe Star.

Ancora nel Golfo del Tigullio si svolse il Campionato del 1942 delle Serie Nazionali. Dopo due anni di assenza ritornarono in gara anche i 4,00 metri SN. Nei 5,25 metri affermazione di *Raffica II* di Giorgio Audizio; nei 4,50, vittoria di Domenico Mordini con *Tifi* che si impose su una flotta agguerrita e nei 4,00 metri, il titolo venne assegnato a *Turristella* con il popolare Andrea Ferrari al timone.

Nel 1943 il Campionato sarebbe dovuto essere organizzato nel Golfo del Tigullio dal Reale Circolo Italiano della Vela. Purtroppo il prestigioso Club genovese dovette rinunciare in seguito al bombardamento che distrusse la sua sede nel Porticciolo Duca degli Abruzzi.

Subentrò nell'organizzazione il Club Nautico Sampierdarenese, che si preparò all'evento predisponendo anche il rimorchiatore per portare le barche a Santa Margherita. Fu tutto inutile, a seguito degli eventi successivi al 25 luglio 1943, quando a Roma il Gran Consiglio votò contro Mussolini e ripristinò le funzioni della Corona, il Campionato venne definitivamente sospeso dalla Federazione.

Ancora una volta purtroppo gli eventi bellici fermarono l'entusiasmo e la passione degli sportivi.

Serie "B" 5,25 metri

1939 - 8 concorrenti - *Nemo III* (B-13) - Antonio Bruzzone, timoniere, Giuseppe Deovich, Mario Lupi e Amos Deovich (Club Vela Pegli).

1940 - Non disputato.

1941 - 3 concorrenti - *Cattein* (B-3) - Antonio Caffarena, timoniere, Egidio Penco, Tasso e Carbone (Club Nautico Bogliasco).

1942 - 3 concorrenti - *Raffica II* (B-15) - Giorgio Audizio, timoniere, Angelo Fineschi, Davide Rissotto e Giusto Spigno (Unione Sportiva Priaruggia).

Serie "C" 4,50 metri

1939 - 7 concorrenti - *Nella* (C-32) - Rinaldo Paduan timoniere, Aldo Maggiolo e Alberto Barabino (Club Vela Pegli).

1940 - Non disputato.

1941 - 13 concorrenti - *Tifi* (C-37) - Domenico Mordini, timoniere, Luigi Granara e Luigi Scandolara (Unione Sportiva Priaruggia).

1942 - 12 concorrenti - *Tifi* (C-37) - Domenico Mordini, timoniere, Luigi Granara e Luigi Scandolara (Unione Sportiva Priaruggia).

Serie "D" 4,00 metri

1939 - 6 concorrenti - *Turristella* (D-25) - Umberto Consigliere, timoniere, Luigi Valle e Angelo Guelfo (Club Nautico Bogliasco).

1940 - 1941 - Non disputati.

1942 - 6 concorrenti - *Turristella* (D-25) - Andrea Ferrari, timoniere, Angelo Guelfo e Egidio Penco (Club Nautico Bogliasco).



Foto 6 - 1934 Classe 4,50 in regata a Genova Sampierdarena prima dell'ampliamento del porto di Genova.

.....CONTINUA.....

STORIA DEL CANOTTAGGIO

I canottieri Juniores hanno avuto sempre un ruolo importante nello sport del Canottaggio perché è la strada giusta per mettere in evidenza gli atleti che saranno i grandi di domani. Questa puntata, grazie alle foto dell'Archivio Carbone, è un omaggio alle giovani leve.



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

SERGIO PEPE

(parte undicesima - 1° gennaio / 31 luglio 1967

Campionato Italiano Juniores – 4 con)

Nella stagione 1967 i Campionati Juniores del remo e della pagaia si svolgono il 15 e 16 luglio al Lago di Patria che, ammodernato per i Giochi del Mediterraneo del 1963, si dimostra sempre più idoneo per manifestazioni di livello e, infatti, nel 1969 ospiterà il Mondiale Juniores FISA; poi, nel 1976 entrerà in pista Paolo d'Aloia con il Centro Federale a Piediluco, ma questa è un'altra storia...

La categoria "Juniores" ha sostituito la precedente "Allievi", ma si tratta sempre di vogatori tra i diciassette e i diciotto anni, quest'ultimi il più delle volte impegnati nell'esame di maturità, che all'epoca aveva inizio il 1° luglio e si era esaminati, da Commissione esterna, in tutte le materie.

Proprio la data dell'esame di maturità condizionava il periodo di svolgimento dei Campionati Juniores: nel 1966 si svolsero a Orbetello il 19 giugno, ma tale data prima degli esami aveva ridotto la partecipazione, come segnalato da Raffaele Bastoni a pag. 103 de Il Canottaggio del 1966 e pubblicato sul n. 118 – giugno 2022 di questa rivista

Per il successivo Campionato del 1967 viene scelta la metà di luglio: i maturandi del 1° luglio saranno già diventati maturi? Vedremo . . .

Riccardo Carbone è anche lui al Lago di Patria, dove sono convenute società sportive da ogni parte d'Italia e il relativo servizio fotografico è composto da ben 74 foto:

<https://catalogo.archiviofotograficocarbone.it/carbone-web/documenti/detail/IT-CARBONE-FT0003-037155/campionati-italiani-juniores-canottaggio-lago-patria-31.html>

Visto il materiale fotografico, non resta che suddividerlo, seguendo l'ordine di partenza del 16 luglio, quando si svolgono le finali.

Come era di regola all'epoca, è il 4 con ad aprire le gare e un motivo c'è, lo vedremo...

Nelle 2 batterie del 15 luglio si sono sfidati 10 equipaggi e la regata finale è vinta dal Circolo Canottieri Aniene con Andrea Simi, Domenico Arlini, Daniele Gambarotto, Corrado Beccarini, tim. Paolo Latini. Secondo classificato è un equipaggio composto da 3 vogatori del CC Napoli ed uno del CC Italsider di Napoli. In merito a questo equipaggio c'è da ricordare che i precedenti Campionati Allievi del 1966 furono vinti dal 4 con della Canottieri Napoli, impostato con il sistema Carcano, con Claudio Padoan, Mario Giangrasso, Eduardo Gravina, Francesco Chianese; nel 1967 Padoan e Gravina non erano più juniores, ed ecco che per il Campionato il n.4, Chianese, dispari, passa a n.1, mentre Giangrasso resta al n. 2, al carrello n.3, pari, vi è Armando Di Maso e al n. 4, dispari, Raffaele Lieto del C.C. Italsider di Napoli, che già si era messo in luce ai Campionati del Mare del 1966 nella categoria Ragazzi (v. il precedente numero di questa rivista).

Ed ora le immagini di Riccardo Carbone, con le Coppe messe in palio dal Comitato IX Zona della FIC, mentre i 7 piccoli trofei tutti uguali sono stati per decenni il riconoscimento della FIC agli equipaggi titolati (*foto n.1*) e ai quali tutti i vogatori, gettando sangue, hanno ambito.



Foto n. 1

La **foto n. 2** ritrae l'arrivo: 1° CC Aniene, 2° CC Napoli, 3° Dopolavoro Ferroviario di Treviso.



Foto n. 2

Le **foto n. 3 e 4** ritraggono il CC Aniene che si avvicina e attracca al pontile per la premiazione.



Foto n. 3



Foto n. 4

Le **foto n. 5, 6 e 7** ritraggono il Presidente della IX Zona FIC dott. Pasquale Bevilacqua che premia i vincitori Andrea Simi, Domenico Arlini, Daniele Gambarotto, Corrado Beccarini, tim. Paolo Latini; il capovoga Andrea Simi aveva una notevole fretta a giungere primo: tre giorni dopo si sarebbe presentato alla Commissione di Maturità, che l'avrebbe interrogato su tutte le materie, come lo stesso Andrea ha raccontato, ricordando anche le fasi della regata, alla rivista on line Sport Memory <https://www.sportmemory.it/focus/cosa-mi-ha-dato-lo-sport/>.



Foto n. 5



Foto n. 6



Foto n. 7

Le **foto n. 8, 9 e 10** ritraggono il 4 con Canottieri Napoli misto CC Italsider (Chianese, Giangrasso, Di Maso, Lieto, tim Giovanni Maniscalco), che attracca per il ricevere dal dott. Bevilacqua il secondo premio, ma sapranno ben consolarsi: se la prima gara è il 4 con, la settima e ultima è riservata agli otto: bisogna solo avere buone capacità di recupero.

Per restare nel tema che ha dato origine a questa serie di articoletti, non può sfuggire che entrambi i 4 con hanno adottato il sistema Carcano, che aveva avuto il suo esordio a Melbourne undici anni prima.



Foto n. 8



Foto n. 9



Foto n. 10

BANDIERA ABBRUNATA

Francesco Gandolfi non è un giornalista professionista, bensì uno dei più appassionati competenti della storia mondiale della vela d'altura della quale conosce, come pochi, vita, personaggi e barche. Segue da sempre il "Centro Studi" e il Notiziario ed è stato proprio lui che ci ha comunicato la triste notizia della recente morte di Bert Richner (1933-2022), americano trapiantato in Italia, nel cuore del Mediterraneo, dove è diventato qual gran fotografo dello yachting che è stato. Chiedere a Francesco, che lo ha frequentato per una vita, di fare un "ricordo" è stato consequenziale e come sempre non si è rifiutato. Così il "Notiziario" può onorarne degnamente la memoria.



Bert Richner per il "Notiziario"

FRANCESCO GANDOLFI

Il 18 luglio ci ha lasciato Bert Richner, colui che ha introdotto in tutto il Mediterraneo la professione di "fotografo di barche", specialmente a vela; come più volte sottolineato nei molti ricordi che in questo periodo gli sono stati dedicati prima di lui ci sono naturalmente stati molti – a Genova, a Sanremo, a Napoli, in Costa Azzurra – che hanno fotografato le barche a vela, sia in normale navigazione che, soprattutto, in regata, ma sono fotografie che hanno spesso l'impronta dell'estemporaneità, come evidenziato con plastica evidenza anche dalla serie di articoli, interessantissimi, sulla Regata dei Tre Golfi pubblicati su questo Notiziario a partire dal numero 115.

Interessantissimi gli articoli, molto meno le fotografie, che hanno come soggetto equipaggi, coppe, barche che si preparano alla partenza con una sola vela a riva, qualche volta la randa ma anche il solo fiocco, che in qualche immagine oltre a essere solitario è anche sventato; tutte evidenze del fatto che il fotografo non era un velista e che molti degli scatti erano fatti dalla banchina, certamente molto più stabile di un qualsiasi natante.

Le immagini di Bert Richner sono state subito completamente diverse, nell'alveo della grande tradizione anglosassone, che ha visto nei Beken inglesi e nei Rosenfeld statunitensi grandissimi interpreti – di scatti suoi dalla banchina non si ha memoria. Richner non è mai stato un autodidatta; americano del Michigan, nella seconda metà degli anni cinquanta aveva



approfitto delle agevolazioni date dal Governo americano ai reduci dalla Corea per frequentare un corso di giornalismo fotografico, al termine del quale era partito per un giro del mondo che nelle sue intenzioni avrebbe preceduto la ricerca di un lavoro nel Paese natale.

Così non doveva essere, il viaggio si interruppe sulle sponde del Mediterraneo, e già al primo Salone Nautico di Genova, nel 1962, Bert Richner aveva un minuscolo stand dove vendeva le sue fotografie. Divenne ben presto una figura nota nel mondo delle regate, che seguiva anche per molte miglia, da barche inizialmente affittate o, meglio ancora, avute in prestito, la sua proverbiale parsimoniosità e il fatto che, soprattutto all'inizio, la professione fosse tutto meno che ricca

lo spingevano a non scialare; la sua folta chioma e la barba, all'epoca ancora nere, gli conferivano un aspetto vagamente luciferino, difficile da dimenticare.

Dotato di eccezionale manualità e maniaco, giustamente, del grande formato adattò alle sue esigenze due fotocamere Asahi Pentax 6x7, modificandone la messa a fuoco in modo da poterla fare con il solo mignolo della destra e costruendo una sorta di trespolo dove le due macchine fotografiche stavano affiancate, per aumentare il numero degli scatti possibili prima di dover cambiare pellicola.

Il grande formato, l'eccezionalità delle fotocamere e delle ottiche utilizzate – in genere un 105 mm, che per il 6x7 è praticamente l'ottica "normale", equivalente al 50 mm per le pellicole da 35 mm – e, soprattutto, la tecnica fotografica e la sensibilità sia fotografica che velica del fotografo fecero sì che le sue immagini, inizialmente in bianco & nero, non fossero mai banali.

Nei suoi scatti barche d'altura dei primi anni del dopoguerra, come i *Mait* uno e due, *EA*, l'elegante *Xingu* di Gianni Lancia, la splendida meteora *Boomerang* dei fratelli Sterzi, e anche barche non italiane, il *Pacifica* di Gabriello Maria Giannini, collaboratore di Enrico Fermi ma molto più abile del maestro a monetizzare il risultato delle loro ricerche, lo starone *Attila* del francese Debarge, lo spagnolo *Alcor* e molte altre.

Tra le fotografie in bianco e nero a me più care una sequenza relativa a *Onfule*, scattata a Tolone, alla partenza della Giraglia del 1963, una del primo *Mabelle*, il 1631, che sarebbe diventato "Ella", nome che ha tutt'oggi e con il quale è assiduo partecipante alle regate dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca. Fotografie che spesso esaltavano il contrasto tra chiari e scuri, sino al capolavoro realizzato con il *Volpina* di Giulio Carcano, nel quale la barca, il timoniere-progettista con il canonico basco in testa e i loro riflessi sulle poche onde sono completamente circondati di bianco.

Con il passaggio al colore sono cambiate anche le inquadrature, per privilegiare i colorati spinnaker, anche se sono continuate sia la valorizzazione delle creste delle onde che la ricerca di un elemento di sfondo, fosse la costa o un'altra barca, per dare profondità all'immagine. Ecco allora le fotografie del *Savannah*, *Arpège* del Centro Velico Caprera nell'unica vittoria della sua breve carriera agonistica, la Regata degli Isolotti dello Yacht Club Italiano del 1971, prima, come si dice dei cavalli, di "essere mandato in razza", cioè venire dedicato a far nascere i Caprerini d'altura.

E poi *Madifra II* e *Maelstrom* in lotta tra loro sotto spinnaker, non perfettamente controllato né dall'uno che dall'altro, a vero dire, lo stranissimo *Enteara II* disegnato da quel genio e sregolatezza che è stato Britton Chance Jr., il gigantesco, per l'epoca, *Phantom*, 66 piedi, il minuscolo *Sciacchetrà*, di 42 piedi più piccolo, il mio amatissimo *Ramanta* e molte altre barche che si possono vedere in Mediterranean Yachts, l'unico libro di



Bert Richner, e ci si chiede ancora perché non ne siano stati realizzati altri, il suo archivio avrebbe permesso di farne alcune decine. Anche grazie al suo esempio altri si sono avviati all'attività di fotografo di barche a vela e oggi si può pensare che la qualità e la quantità di "mediterranei" siano superiori a quelle di qualsiasi altra zona del mondo ad alta vocazione velica; Bert Richner ha

continuato comunque sin quasi alla fine, con la sua simpatia, il suo improponibile italiano, la sua incommensurabile auto-ironia, ben testimoniata dalla frase di apertura di Mediterranean Yachts, "Ritengo di essere il miglior fotografo del mondo di barche a vela con forza zero" e dall'ultima immagine di questo ricordo, la maglia ricamata con "I am the original BERT RICHNER".



"EA", armatori Cameli e Giovanelli



"Xing", di Gianni Lancia.



"Volpina" (5.5 S.I.), di C. Carcano.



"Manfrida II" di G. Zamorani Maelstrom di G. P. Ballarini Previa

STORIA DELLE INVENZIONI

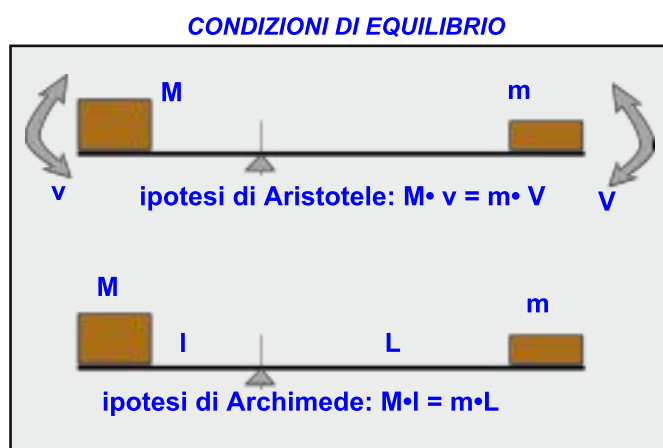
Ci sono dei risultati scientifici che trovano applicazione nella pratica tecnica con metodi che appaiono oggi profondamente acquisiti, assodati e intuitivi a tal punto da non sentire il bisogno di ricrearne una dimostrazione. È il caso della regola del parallelogramma per la composizione e scomposizione delle forze che ha ancora un ruolo importante nell'ingegneria. Molta strada fu fatta per giungere a tale scoperta e a darne poi una dimostrazione scientifica con uno sviluppo applicativo della regola soprattutto sollecitato da un'esigenza a determinare la risultante delle forze che agiscono su un veliero

Un contributo della nautica al progresso della scienza

La regola del parallelogramma delle forze

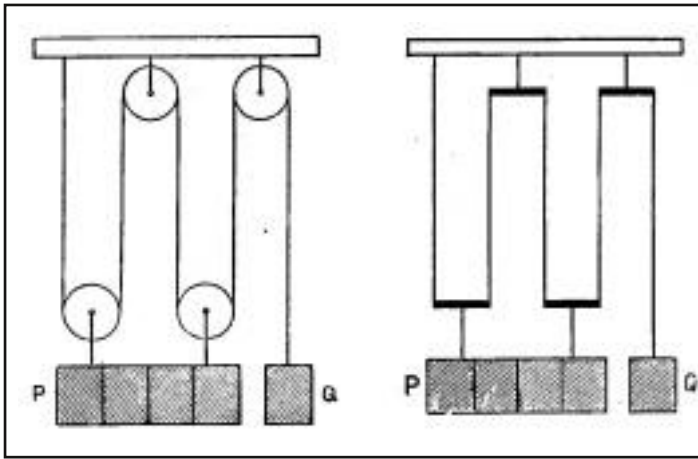
MAURIZIO ELVETICO

La forza, da un concetto speculativo e filosofico, divenne una ben definita entità fisica, con le sue caratteristiche di valore, direzione, verso, punto di applicazione e le sue implicazioni dinamiche, intorno alla fine del '600. Prima di allora gli studi sull'equilibrio dei corpi (condizione in cui un corpo soggetto ad azioni esterne di forze e momenti non trasla né ruota), che possiamo far risalire ad Archimede, riguardavano i pesi che nell'antichità non erano considerati forze. La forza era un concetto connesso al suo immediato effetto, quello di un movimento violento o non naturale. La caduta di un corpo "pesante" (quelli costituiti prevalentemente di terra e/o acqua), lasciato libero, si muove di moto naturale verso il centro della Terra, che è il centro dell'Universo, mentre i corpi costituiti prevalentemente di aria e/o fuoco si muovono verso l'alto. Tale era la visione di Aristotele (IV sec. a.C.) secondo il quale ogni corpo in movimento incontra una resistenza che lo conduce a rimanere fermo. Il movimento è consentito solo se vi è una potenza motrice, un'azione, una forza che deve essere tanto più grande quanto maggiore è il corpo da smuovere e quanto più grande è la velocità che si tratta di imprimere. Con tale ipotesi il filosofo greco dà una spiegazione del funzionamento della bilancia: un'asta girevole intorno a un fulcro è in equilibrio



quando il prodotto massa per velocità è uguale ad entrambi gli estremi. Tale schema consentiva ad Aristotele di giustificare il posizionamento delle vele in alto che avendo un maggiore braccio di leva davano più velocità alla nave.

Spetterà ad Archimede di Siracusa (III sec. a.C.), il più importante e famoso scienziato dell'antichità, accantonando le idee sul movimento dei corpi, a formulare, attraverso le osservazioni sperimentali condotte sulle bilance, la legge della leva per la quale due pesi applicati agli estremi di un'asta rigida girevole intorno a un fulcro, rimangono in equilibrio se le loro distanze dal fulcro sono inversamente proporzionali ai rispettivi pesi. In verità anche altri studiosi dell'antichità giunsero agli stessi risultati, ma quello di Archimede è certamente il meglio noto e il più discusso. In epoca medievale (XII e XIII secolo) la vasta attività di traduzione in latino di testi greci, con contributi scientifici e filosofici del mondo islamico, ebbe un'influenza sugli studiosi di meccanica, principalmente aristotelica e archimedeica. La figura di maggiore rilievo fu quella dell'astronomo e matematico del duecento Giordano Nemorario, probabilmente italiano, i cui studi sui pesi, un campo delle arti medievali noto come *Scientia de ponderibus* (dal latino *pondus*, peso), saranno studiati da Leonardo da Vinci. Nemorario, partendo dal principio che la forza di gravità di un corpo dipende dalla sua posizione (secondo una terminologia del tempo nota come *gravitas secundum situm*, che possiamo intendere come la componente del peso secondo la direzione compatibile con il vincolo), giunge ad anticipare i concetti di statica e a porre in



Leonardo da Vinci - utilizzo del principio della leva nello studio dei sistemi di pulegge

Uno dei primi studiosi della vasta opera scientifica fu Leonardo da Vinci (1452-1519), particolare ammiratore di Archimede, che ci ha lasciato numerosi appunti delle ricerche condotte sulle bilance, sulle leve e sui piani inclinati le cui figure si trovano spesso nella sua straordinaria ed originale enciclopedia scientifica. Pur avendo intuito alcuni concetti di meccanica non li portò a conoscenza dei suoi contemporanei non interessato a trasmettere e spiegare agli altri quanto scopriva.

E saranno proprio gli studi sui piani inclinati a dare consistenza scientifica a quelle entità della statica che consentiranno di fare un salto di qualità verso il concetto vettoriale di forza e alla relativa regola del parallelogramma.

Un importante risultato si ebbe nel 1586 ad opera del matematico olandese Simon Stevin (1548-1620) quando giunse a formulare la regola del parallelogramma partendo dalla considerazione che un peso su un piano inclinato agisce in maniera inversamente proporzionale alla lunghezza del piano stesso, secondo un originalissimo ragionamento. Egli immagina di disporre su due piani a diversa inclinazione e affiancati, senza attrito, una catena chiusa, omogenea e sufficientemente lunga da pendere in forma di catenaria sottostante i piani. La catena così posta si troverebbe in equilibrio con i due tratti sottoposti alla stessa azione da parte dell'arco di catenaria. Infatti se l'azione della catenaria fosse diversa nelle sue parti la catena girerebbe all'infinito in un impossibile ed assurdo moto perpetuo. Così la catena è in equilibrio e vi rimane anche tagliando il tratto inferiore di catenaria, in quanto simmetrica. E poiché i due tratti restanti hanno un peso proporzionale alla lunghezza del rispettivo piano su cui poggiano, per poter stare in equilibrio devono esercitare una forza lungo il relativo piano inversamente proporzionale alla loro lunghezza.

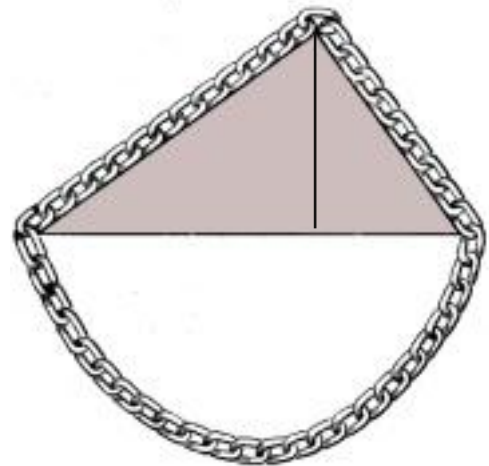
La regola per cui due forze agenti contemporaneamente su un corpo possono essere ricondotte ad un'unica forza equivalente alla diagonale di un parallelogramma i cui lati corrispondono alle due forze, viene quindi ottenuta da Stevin con una lunga serie di teoremi e corollari.

In effetti lo scienziato fiammingo non fu il solo a ottenere un tale risultato, anche Galilei applicò indirettamente la regola del parallelogramma quando studiò il moto dei proiettili lanciati orizzontalmente, in cui immaginò che la loro traiettoria potesse scomporsi in due moti indipendenti fra loro: uno orizzontale uniforme e uno verticale uniformemente accelerato, che possono essere descritti indipendentemente e poi ricombinati fra loro.

Comunque la prima trattazione sistematica della composizione delle forze la si deve al matematico francese Gilles Personne de Roberval (1602 – 1675) nel suo *Traité de l'Harmonie Universelle*, pubblicato nel 1636 in cui, dopo aver esposto quanto scoperto da Stevin sull'argomento, fornisce una prima applicazione a un sistema costituito da funi, carrucole e pesi.

evidenza l'esistenza di un'azione del peso lungo un piano inclinato il cui valore è inversamente proporzionale all'inclinazione, anticipando anche la scomposizione di una forza peso.

A partire dalla metà del XV secolo giunsero in Italia ulteriori antichi trattati scientifici sui quali si venne a formare uno stretto ed utile rapporto di collaborazione tra traduttori, ingegneri ed architetti i quali, dopo aver arricchito le proprie esperienze nel disegno attraverso il recupero dell'antica teoria della prospettiva, furono in grado di illustrare quelle opere con disegni comprensibili, che l'invenzione della stampa (1455) ne permise la diffusione in tutta Europa.



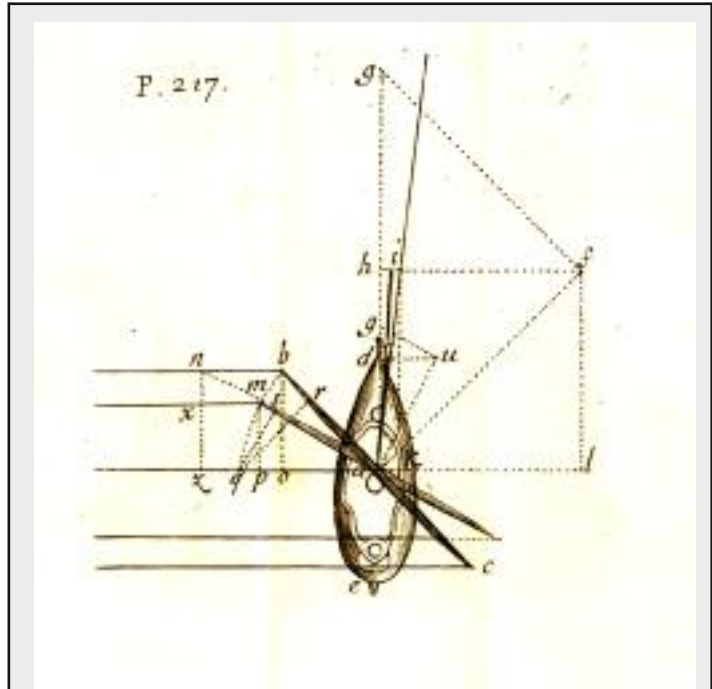
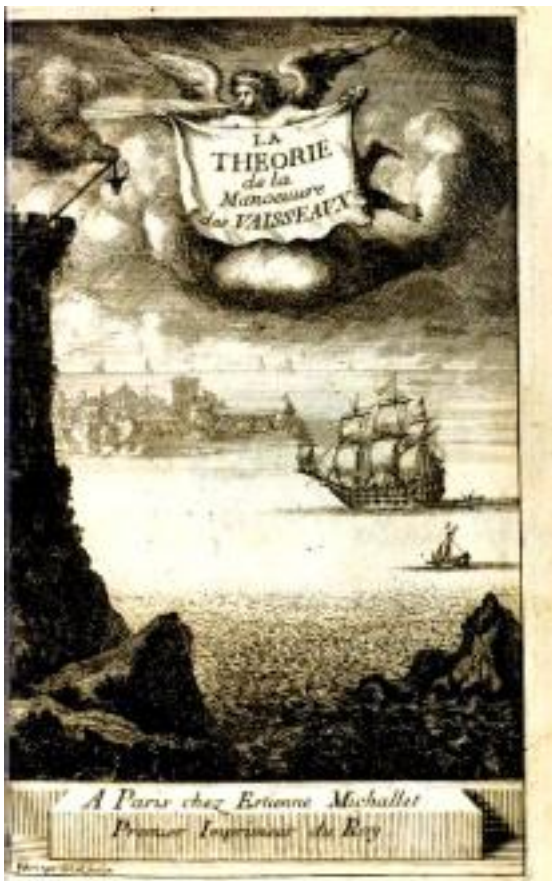
Il famoso esperimento concettuale di Simon Stevin - 1585

Intanto un importante passo avanti in tale campo della fisica dei corpi in equilibrio, la statica, fu l'introduzione esplicita del concetto di forza espresso dal matematico inglese John Wallis (1616-1703) che nel suo trattato *Mechanica*, pubblicato nel 1669, spiega che il termine forza va applicato non solo ai gravi con la loro tendenza ad avvicinarsi al centro della terra, ma anche a qualunque altra forza motrice che causa uno spostamento nella sua direzione.

Bisognerà attendere ancora qualche anno per il primo enunciato esplicito sulla regola di scomposizione delle forze da parte di Isaac Newton (1642-1726) nel saggio del 1684 *De motu corporum in gyrum* (sul moto dei corpi in orbita): “Quando su un corpo agiscono simultaneamente due forze, esso viene trasportato, in un determinato intervallo di tempo, nel luogo in cui quelle stesse forze lo avrebbero trasportato, se avessero agito separatamente e successivamente in uguali intervalli di tempo”. Occorre però dire che, nel 1687, la regola fu enunciata indipendentemente anche dal fisico e matematico francese Pierre Varignon (1654-1722) nell'opera *Proyect d'une nouvelle mechanique* (progetto per una nuova meccanica).

Mentre nel seguito i fisici si adoperarono per fornire una dimostrazione del teorema della composizione delle forze che fosse

Frontespizio del testo di B. Renau del 1689



La linea a-l è la componente laterale della forza applicata sulle vele, a-h è la direzione del moto del veliero, a-f la risultante. Nel testo Pardies osserva che se lo scafo fosse una semisfera la resistenza sarebbe uguale in tutte le direzioni così il veliero navigherebbe su a-f ma in realtà essa subisce uno scarroccio, seguendo la linea a-i, causato da una resistenza laterale superiore a quella loongitudinale. Egli considera lo scarroccio proporzionale al rapporto delle due resistenze valutandolo pari a 1:100.

indipendente da ogni esperienza, uno dei primi ad applicare la regola del parallelogramma a casi diversi dalla forza peso, anche se in forma approssimata, fu il fisico, matematico e gesuita francese Ignace-Gaston Pardies (1636 – 1673) che nel suo trattato *La Statique ou La Science des Forces Mouvantes* (statica o scienza delle forze moventi), pubblicato nel 1673, poche settimane prima della sua morte, illustra, quale esempio di applicazione della regola, la determinazione della rotta fatta da una nave spinta da un vento laterale.

Stranamente quanto esposto da Pardies non ebbe un immediato seguito. Solo dopo circa quindici anni l'argomento sarà ripreso sotto la spinta dell'interesse di un'architettura navale che cominciava a fondarsi su basi

scientifiche.

Il primo ad interessarsi fu l'ufficiale e ingegnere navale francese Bernard Renau d'Éliçagaray (1652-1719) che nell'opera *De la théorie de la manoeuvre des vaisseaux* (teoria della manovra dei bastimenti) del 1689,

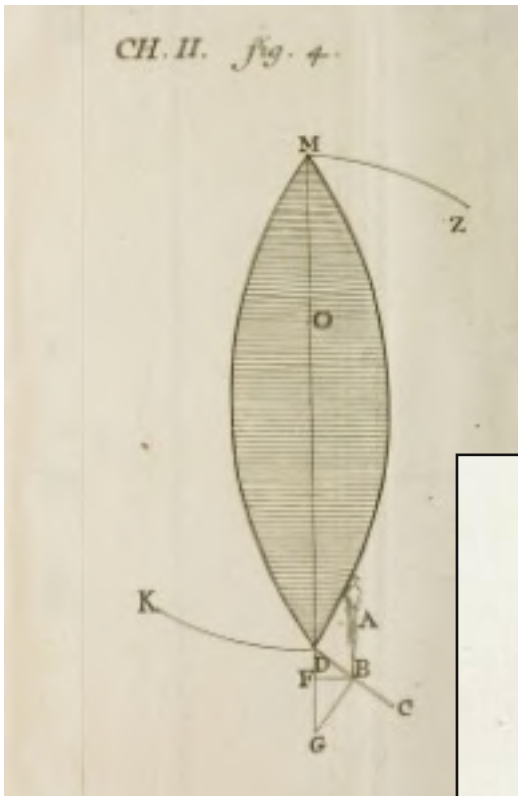
approfondisce quanto esposto dal gesuita, ma commettendo una serie di errori e contraddizioni che fu notato dall'olandese Christian Huygens (1629 – 1695), uno dei più grandi fisici e matematici del tempo.

All'epoca gli studiosi utilizzavano principalmente i periodici scientifici per esprimere le proprie osservazioni su quanto veniva pubblicato. Così Renau e Huygens, nell'arco di due anni si scambiarono commenti attraverso i due giornali scientifici allora più noti, anche perchè furono i primi nati, il *Journal des Sçavans* (letteralmente il Giornale degli studiosi, costituito nel 1665) e gli *Acta eruditorum lipsiensium* (più noto come Atti di Lipsia, nato nel 1682).

Ben presto nel dibattito si aggiunsero i fratelli Bernoulli.

Nel 1714, molti anni dopo le dispute, il più famoso dei fratelli, Jean Bernoulli pubblicò un'opera simile nel titolo, *Essay D'Une Nouvelle Theorie de La Manoeuvre Des Vaisseaux* (saggio su una nuova teoria della manovra dei bastimenti) in cui diede chiarezza sul come eseguire le operazioni vettoriali e mise in evidenza l'interazione tra le forze

sulle vele e quelle dell'acqua tanto da aggiungere poi: “mi meraviglio, che né Renau, né Huygens abbiano pensato a tale questione che sembra molto essenziale alla teoria della manovra dei bastimenti”.



Sopra una delle tavole del testo di Renau sull'effetto del timone confrontata con una figura di un testo di arte navale di inizio '900.

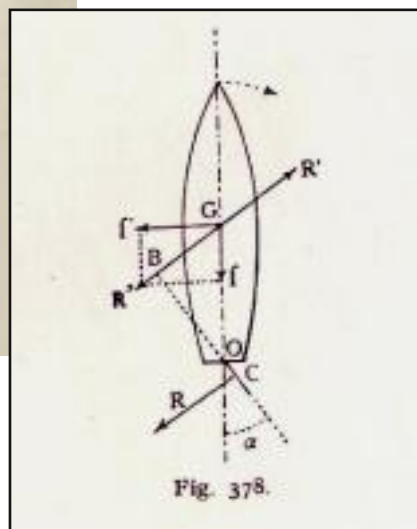
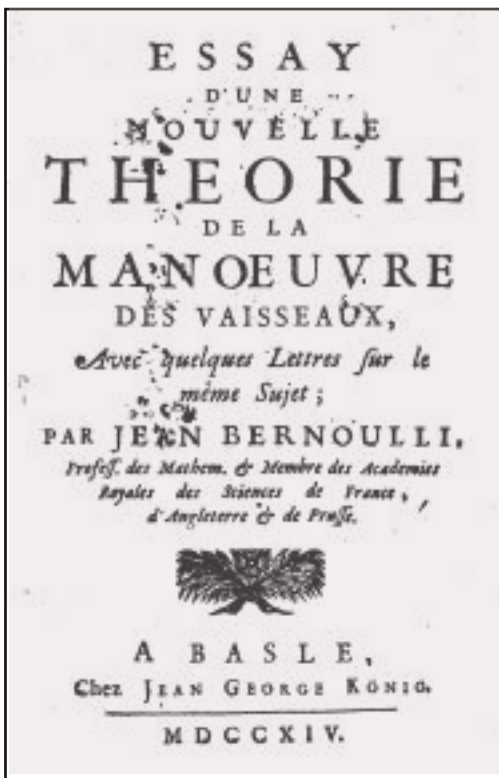


Fig. 378.



Frontespizio del testo di Jean Bernouille con una delle figure sul modo di applicare la regola del parallelogramma

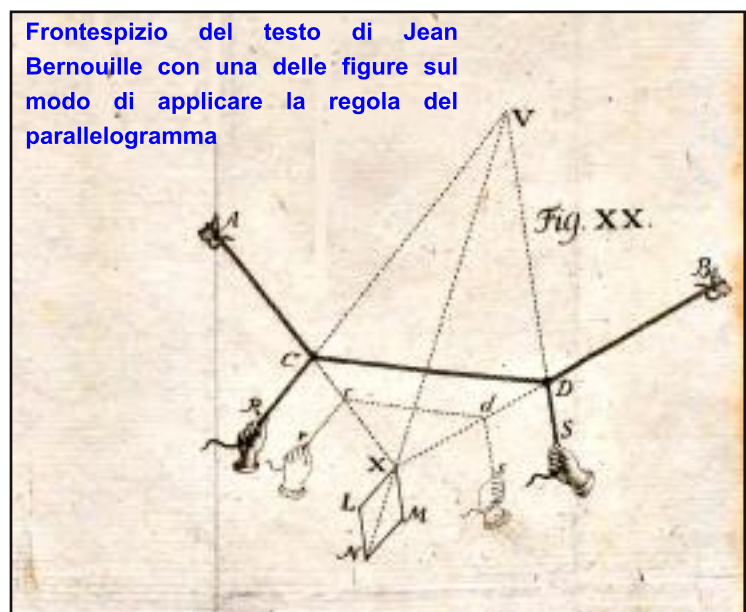


Fig. XX.