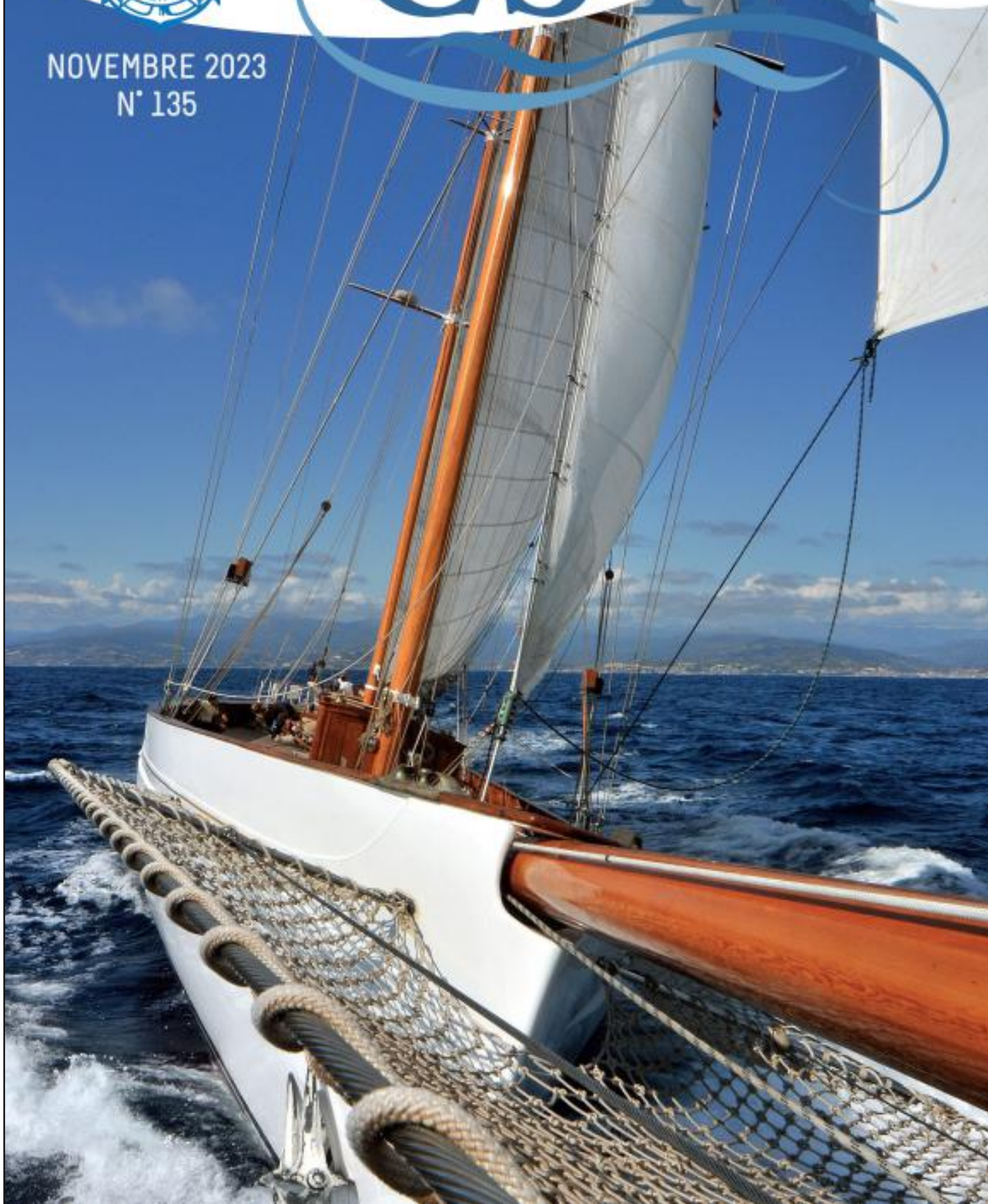




# Notiziario CSTN

NOVEMBRE 2023  
N° 135



# Notiziario CSTN

## CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

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

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XII - N° 135

NOTIZIARIO ON-LINE

novembre 2023

### SOMMARIO

- |                                      |         |  |         |
|--------------------------------------|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                   | pag. 1  | • Mario Tarabocchia .....              | pag. 22 |
| • Cantieri Navali Bonifacio .....    | pag. 2  | • Escaping Islam .....                 | pag. 25 |
| • Un Jolly Roger . . . ..            | pag. 7  | • La festa dei Canottieri Savoia ..... | pag. 29 |
| • Il navigatore, chi è costui? ..... | pag. 13 | • Temporali e burrasche .....          | pag. 35 |
| • Tutte le barche di Kennedy .....   | pag. 18 | • Libri in vetrina/Copertina .....     | pag. 37 |

### EDITORIALE

Sono 25 anni che il "Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN" esiste, opera e va avanti.

Prima sotto l'egida della Lega Navale Sezione di Napoli e poi alla diretta dipendenza della Presidenza Nazionale Ente Pubblico e, tra l'altro, anche Ente Culturale e come tale tutto il patrimonio del CSTN è sottoposto alla tutela del Ministero dei Beni Culturali a norma della Legge 6 agosto 2015 n° 215.

Per la quantità e la specificità del materiale raccolto ed archiviato, grazie alle donazioni pervenute da ogni parte d'Italia, il CSTN può essere considerato una realtà unica nel suo genere nel nostro Paese se non in Europa. L'operatività del CSTN è assicurata dal volontariato dei Soci della Sezione di Napoli, ai quali si aggiunge anche quello di simpatizzanti esterni alla L.N.I. che lo frequentano per passione e collaborano alle sue iniziative. La sede è aperta al pubblico due giorni la settimana, durante i quali vengono ospitati ricercatori e studiosi che consultano il materiale necessario al loro lavoro, nonché studenti universitari che preparano tesi di laurea su argomenti marittimi.

*Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto di copertina: "L'inconfondibile fascino che emana dalle imbarcazioni di legno non finisce mai di stupire".*

Hanno collaborato: *Vincenzo Dell'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Gaetano Perillo, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, R. Radoslovich e Rita Cramer, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, Vincenzo Zaccagnino.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



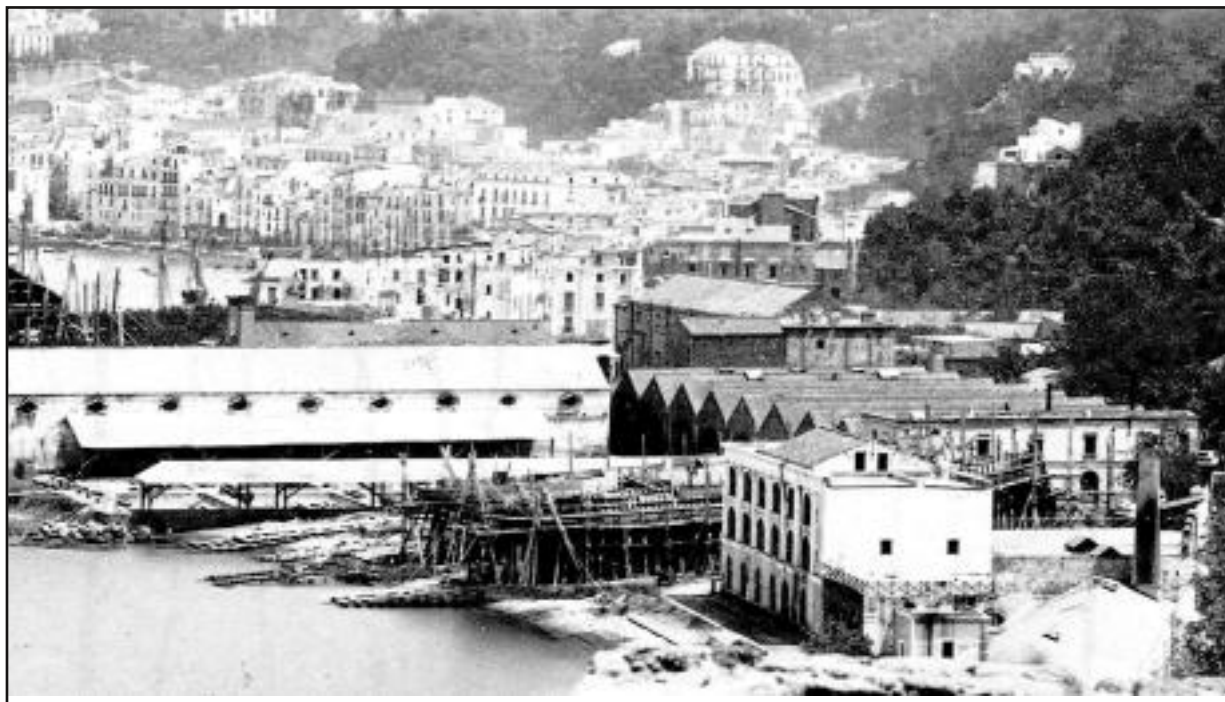
COME @Tradizioninautiche

## COSTRUTTORI NAVALI

*Per anni siamo andati, senza fortuna, alla ricerca di notizie sul cognome Bonifacio collegato alla cantieristica "minore" di Castellammare di Stabia, dove "minore" non vuole essere assolutamente diminutivo in presenza nella stessa zona del cantiere di grandi scafi. Ci voleva Antonio Formicola per tirare fuori grazie ai suoi studi ed alle sue ricerche una inedita storia dei Bonifacio che ci onoriamo di pubblicare.*



## ALCUNE NOTIZIE SUI COSTRUTTORI NAVALI BONIFACIO DI CASTELLAMMARE DI STABIA *ANTONIO FORMICOLA*



*Castellammare di Stabia 1870/80. Due vedute del cosiddetto "Cantiere del Macello" ubicato tra il Cantiere Militare e la strada per Sorrento. Foto Sommer. Collezione autore.*

Tra le antiche famiglie di costruttori navali che hanno operato sugli arenili di Castellammare di Stabia un posto di rilievo lo detiene la stirpe dei Bonifacio. Sarebbe troppo lungo e difficile risalire al capostipite nell'albero genealogico di questi abili costruttori pertanto troviamo più semplice iniziare il nostro ragguaglio dalla seconda metà del XIX secolo.

Nel 1867 tra i costruttori di 1a Classe che operavano nel cantiere del "Macello", sulla marina di Castellammare di Stabia, vi erano il Cav. Aniello Bonifacio, Bartolomeo Bonifacio e Giacomo Bonifacio.



*Cantiere sulla spiaggia di Pozzano. Foto fine sec. XIX. Collezione autore.*

In quell'anno il Compartimento Marittimo di Castellammare di Stabia risultava uno dei più operosi per la produzione di legni di minor portata (non superiori alle 10 tsl) che venivano utilizzati per il piccolo cabotaggio e la pesca. Nel Compartimento erano registrati 10 cantieri navali, inclusi anche quelli della costiera sorrentina, che in quell'anno avevano prodotto 137 imbarcazioni per un totale di 8.650 tsl. In queste costruzioni erano compresi 2 navigli da 550 tsl e altri 17 bastimenti, che facendo una media, avevano una portata di 410 tsl ciascuno. I legni minori, ovvero aventi una portata inferiore alle 31 tsl, erano 115 per un totale di 392 tsl.<sup>I</sup>

Il Cav. Aniello Bonifacio, in attività fin dal 1845, in oltre cinquant'anni di operoso esercizio diresse la costruzione di almeno un migliaio di bastimenti delle diverse tipologie. Nel 1862 fu premiato all'Esposizione di Parigi. Nel 1868 progettò e condusse la costruzione di una nave di 847 tsl che risultò in quell'anno il bastimento in legno di maggior portata realizzato nei cantieri navali del Regno.<sup>II</sup>

Anche il "Capo Maestro" Giacomo Bonifacio aveva iniziato la sua funzione di costruttore nell'ultimo periodo borbonico e nel 1863, a seguito di una sua richiesta, il Consiglio Comunale di Castellammare, ad unanimità di voti, gli accordò "gratuitamente parte del locale coperto del macello", dove depositare i ferri utensili e le varie attrezzature per poter svolgere il suo lavoro. A partire dalla fine degli anni settanta Giacomo fu affiancato dai due figli, anche loro costruttori, Luigi e Catello. Tra il 1874 ed il 1878 Giacomo si portò anche nei cantieri dell'isola di Ischia e di Procida. Nella prima progettò e diresse la realizzazione dei brigantini a palo **G. Costagliola** (616 tsl, armatore Costagliola) e **Nuova Margherita** (566 tsl, armatore Galatola). In Procida diresse la costruzione dei brigantini a palo **Salvatore Massa** (554 tsl, armatore Fratelli Massa) e **Sant'Andrea** (835 tsl armatore Mignano).



**Spiaggia di Pozzano inizi sec. XX. Un brigantino goletta è pronto per scendere in mare. Collezione autore**

Va rilevato inoltre che tra il 1880 ed il 1886 Giacomo svolse la sua attività anche presso i cantieri di Torre del Greco progettando e dirigendo la costruzione dei seguenti bastimenti: goletta **Antonio Langella** (80 tsl), brigantino-goletta **Bettina** (103 tsl), brigantino-goletta **Giovannino** (159 tsl), brigantino-goletta **Michele Padre** (117 tsl) e goletta **Antonietta D.** (100 tsl).<sup>III</sup>

Altro costruttore patentato era Agnello Bonifacio che operava separatamente in un piccolo cantiere navale sempre ubicato sull'arenile stabiese.

Costui nel 1873 partecipò alla Esposizione Universale di Vienna ottenendo una medaglia al merito avendo presentato *“tre modelli di bastimenti a vela, ed un modello di una nave mista in legname; quest'ultimo è in ossatura e fasciame; oltre ad essere egregiamente eseguito come modello esso fa vedere che questo costruttore segue instancabilmente i progressi dell'arte ed introduce nei suoi bastimenti quella accuratezza di esecuzione, giustezza di esecuzione e ragionata applicazione di legamenti che valgono ad assicurare la bontà e la durata. Le forme di questi bastimenti e specialmente della “P.<sup>a</sup> Margherita” sono svelte ed eleganti; egli pure completa l'esposizione con disegni e calcoli relativi”*.<sup>IV</sup>



**Darsena di Viareggio primi '900. La nave goletta (barca-bestia) Aniello Bonifacio di 378 tsl. Collezione autore.**

Vi è da notare che in quella stessa esposizione ottennero la medaglia al merito anche importanti ditte come la Ansaldo Gio. e C. di Sampierdarena, lo Stabilimento fratelli Orlando di Livorno, la Vallino Pantaleo di Varazze, la Cadenaccio Giovanni Battista di Sestri Ponente ed ancora altre.<sup>V</sup>

A partire dall'estate del 1871 esordisce come nuovo costruttore navale indigeno Gennaro Bonifacio figlio di Agnello. Difatti il 29 giugno Gennaro venne premiato con medaglia d'argento di prima classe alla "Esposizione Internazionale Marittima di Napoli" per aver presentato progetto e modello della nave mista "*Principessa Margherita*".

Anche il costruttore stabiese Luigi Tramparulo, in quella occasione, fu premiato con medaglia d'argento di prima classe per aver presentato un modello di "Barco a vela di 800 tonnellate di registro".<sup>VI</sup>

Del giovane Gennaro Bonifacio ci fa d'uopo ricordare che per la sua abilità già si era distinto durante i suoi studi eseguiti presso la "Scuola di Nautica e Costruzione Navale" di Piano di Sorrento. Difatti, come risulta dagli "Atti della Deputazione Provinciale di Napoli" del 7 giugno 1871, il Preside della Scuola (Sebastiano Enrico De Martino) il 15 maggio aveva fatto richiesta di una indennità di viaggio per l'alunno Bonifacio Gennaro, che doveva recarsi a Sunderland (Inghilterra) per completare i suoi studi pratici di costruttore navale (costruzioni miste). Il sussidio, che al Bonifacio era stato già concesso nel biennio precedente, gli venne confermato anche per quell'anno per un importo totale di Lire 500 così suddiviso: Lire 85 dal Comune di Castellammare ed il restante venne erogato dalla Deputazione Provinciale di Napoli.<sup>VII</sup>



*Castellammare di Stabia primi '900. Il cantiere dei fratelli Luigi e Catello Bonifacio.*

Gennaro Bonifacio, a partire dal 1875, si dedicò anche alla progettazione di alcune imbarcazioni da regata che furono realizzate nel cantiere paterno:

**Florence**, sciabecco da 12,77 ton, anno di costruzione 1875. Dimensioni: lungh. 12,23 m, larg. 2,72 m, pesc. 1,29 m. Ne era armatore il marchese V. Santasilia. Alle regate di Castellammare di Stabia, del 1883, il **Florence** vinse la gara nella categoria yachts armati alla latino da 3 a 12 ton; all'epoca fu definito "il più temibile latino della nostra flotta; il suo armatore non fa altro che battere tutti nel Golfo di Napoli".<sup>VIII</sup>

*Alba*, sciabeco armato a latino, da 17,32 ton, anno di costruzione 1882. Dimensioni: lung. 12,65m, larg. 3,32m, pesc. 1,18m. Ne era armatore il principe Marsiconovo. Nel 1882 l'*Alba* partecipò alla regata dall'Elba a Livorno figurando molto bene.

Nel 1883 all'*Alba* fu fatta una modifica: gli fu aumentato circa un palmo la chiglia; questa modifica consentì all'imbarcazione di classificarsi 2°, tra gli yachts oltre le 12 tonn, alle regate di Castellammare.

*Nair* Cutter di 22,65 tonn. costruito, nel 1883, per l'armatore Principe di Marsiconovo, con porto d'ormeggio Castellammare. L'imbarcazione dopo un'importante modifica allo scafo risultò vincitore, nel 1883, a La Spezia, Livorno e a Castellammare nella regata per la categoria oltre 12 tonn.<sup>IX</sup>

*Nelusko* Cutter da 20 tonn costruito, nell'anno 1883, per l'armatore conte Andrea Acquaviva D'Aragona. Fu definito un puro racer, difatti le linee di questo yacht erano sveltissime e la velatura corretta nel taglio.<sup>X</sup>

NEL YACHT REGISTER. 1884-85																
1	2	3	4	5		6		7		8	9	10	11	12	13	
Official Number.	Yachts' Names, &c.	Reg.	TONS.	DIMENSIONS.		Engines of Steamers.		BUILT.		Owners.	Port belonging to.	Port of Survey.	Year of Survey.	Chartered (if chartered for Hull and Mast).	Age (Date of last entry).	
Registration Code-Signal Letters.	Builders.	Where.	Registered or Tonnage Measurement.	Length (feet)   Depth.	Materials.	Repairs of Vessels, &c., if Chartered.	Designers.	When.								
41 72441 P.F.B.J.	Nellie	Cutter	20-82 28	45-4   12-6	7-5	.....	.....	Westcott	Barnstaple 1874	W. A. Sanford	Barnstaple					
2 72353 F.A.C.Q.	Nellie	Cutter Lapinsack	22-08 27	47-6   12-1	6-7	.....	.....	Blanchard Blanchard	Hythe 1862	Capt. W. A. Stone	S'thampton					
3	Nellie	Yawl	— 9	35-0   8-0	.....	.....	.....	J.Hicks	Plymouth 1868	F. C. Graham	London					
4	Nelusko	Cutter G. Bonifacio	— 24	45-8   11-4	6-6	.....	.....	G. Bonifacio	Italy 1883	Conte A. Acquaviva d'Aragona	Naples					

*Il cutter NELUSKO di 24 tons. di registro progettato e costruito da Gennaro Bonifacio, allistato nel Yacht Register del 1884-85.*

Nel 1903 sugli arenili stabiesi per le costruzioni navali operavano le ditte Bonifacio Emilio e Bonifacio Catello (fu Giacomo) occupando ciascuna 35 operai. Le altre due ditte titolate Bonifacio Luigi e Bonifacio Vincenzo attendevano alla fabbricazione di attrezzi navali occupando in tutto 10 operai.<sup>XI</sup>

Dal Registro Navale risulta che anche il costruttore Francesco Bonifacio, figlio del fu Aniello, fu in attività fino al 1917.

## NOTE

- I) Cfr.: *Rivista Marittima*, anno II, 1869, primo semestre, pagg. 372 e 373.
- II) Cfr.: *Supplemento perenne alla Nuova Enciclopedia Popolare Italiana 1868-1869*, Torino-Napoli 1870, pag. 285.
- III) Cfr.: *Ciro Antonio Altiero e Antonio Formicola, Navi e Armatori di Torre del Greco*, s.i.p., TG 2008, pagg. 85 e 86.
- IV) Cfr.: *Relazione dei Giurati italiani sulla Esposizione Universale di Vienna*, Milano, Regia Stamperia 1873, pag. 46.
- V) *Ibidem*.
- VI) Cfr.: *IL POLITECNICO – Giornale dell'ingegnere Architetto civile ed industriale*, Anno XIX, Milano 1871, pag. 429
- VII) Cfr.: *Atti della Deputazione Provinciale di Napoli – Anno 1871 – Napoli 1871*, pag. 429.
- VIII) Cfr.: *Lo Sport*, n° 30 del 10 ottobre 1883.
- IX) Cfr.: *Lo Sport*, n° 26 del 22 settembre 1883 e n° 27 del 29 settembre 1883.
- X) Cfr.: *Lo Sport*, Anno IV, n° 23, 12 settembre 1883; n° 28 del 3 ottobre 1883.
- XI) Cfr.: *Reale Commissione per l'incremento Industriale di Napoli – Statistica delle Industrie della Città e Provincia di Napoli*, Napoli 1903, pag. 242.

*Affascinante e poco conosciuto personaggio ricostruito dal nostro insostituibile ed inesauribile Franco Puddu per il Notiziario CSTN, storia che pubblichiamo con particolare vanto nella certezza che i nostri tanti interessati lettori sapranno apprezzarne la rarità. Come sempre ricco di contenuti il testo accompagnato da appropriate e non comuni immagini selezionate e commentate con competenza.*



## UN JOLLY ROGER CON GLI OCCHI A MANDORLA

**Una bella e intraprendente signora spadroneggiò per anni sui mari della Cina, al comando di un numero di navi che sarebbe stato impensabile nelle realtà occidentali. Idolo delle popolazioni costiere, tenne capo alle flotte imperiali fino a che, con intelligenza e sagacia, accettò una amnistia totale per sé e i suoi pirati**  
*di FRANCO MARIA PUDDU*

La nostra è una cultura decisamente eurocentrica, bella forza, mugugnerà qualcuno, siamo europei; sì, è vero, ma alle volte il considerarci troppo l'ombelico del mondo ci porta ad ignorare altre realtà che, oltre ad essere spesso di indubbio interesse, a volte superano nettamente le nostre. E qualche volta, ammettiamolo, la cosa ci dà anche noia.

Nel campo della pirateria ad esempio, va da sé che parlo della pirateria storica, quella vera e non quella composta da quell'accozzaglia di squallidi e spregevoli individui che operano oggi nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano; facciamo un gran parlare di Khair ed Din, detto il Barbarossa, di sir Henry Morgan che fu corsaro ma anche pirata, o di Edward Teach, detto Barbanera, dei Fratelli della Costa e di tante altre riunioni conviviali di questi simpatici gaglioffi.

Ma scommetto che pochissimi dei nostri lettori conoscono l'esistenza di una persona che li superò tutti per la vastità del teatro sul quale operò, per la durata di tempo del suo dominio, ma anche per il numero e la potenza delle sue navi. Bene, non veniva dall'Europa, e non era neanche un uomo. Era una piccola e graziosa donna cinese: Cheng Yi Sao, nome che significa la moglie di Cheng Yi.

Fu senza dubbio il personaggio più stupefacente che si possa immaginare, giù il cappello davanti a lei e non perché era una rappresentante del gentil sesso, ma perché sarebbe stata capace di farvelo volare via, possibilmente con testa annessa.

### **Nascita di un personaggio**

Era nata a Canton, nel 1785, ma della prima parte della sua vita sappiamo poco, solo che esercitò la più antica professione del mondo in un locale di Macao. La cosa comunque non deve trarre in inganno, perché anche l'Imperatrice Teodora di Bisanzio, ad esempio, sembra abbia avuto simili precedenti, che non le proibirono tuttavia di vivere una vita se non sempre esemplare, molto spesso ammirabile e tale da farla entrare, a pieno diritto, nella storia.

Di Ching Shih, questo era il suo nome, sappiamo che quando era ancora giovanissima, nel 1801, si innamorò di Cheng Yi, che era già un famoso pirata del livello, diciamo, di un Francis Drake orientale, comandante però non di un paio di navi ma di ben sei piccole flotte; per vincere la resistenza della ragazza che lo aveva irretito, Cheng Yi, uomo di poche parole, la fece catturare e le chiese di sposarlo: lei fu colpita dal fatto che lui era veramente un bell'uomo, ma avendo oramai imparato a tenere i piedi saldamente a terra accettò la sua proposta, a patto che lui le cedesse metà dei suoi averi e il comando di una delle sue flotte. L'amore è l'amore, ma anche oggi si fanno i contratti prematrimoniali, e lei si limitò solo a tutelare il suo futuro.





*Questa è l'unica immagine esistente e con buona probabilità attendibile, di Chen Yi Sao; ne esiste un'altra, falsa, che riprende una contadina giapponese Ainu risalente agli inizi dello scorso secolo; di questa l'unica cosa strana è l'arma bianca troppo somigliante a una sciabola occidentale impugnata per lo più secondo l'usanza militare britannica.*

Come vedremo fu un matrimonio felice ma purtroppo breve. Appena sposati Cheng Yi, seguendo il consiglio della moglie, riuscì a far rappacificare le flotte dei pirati cantonesi in eterno dissidio tra di loro, coalizzandole ed ottenendo, in pochi anni, una potente forza navale nota in tutta la Cina come “La flotta dalla bandiera rossa”;

tradizionalmente il rosso in Cina è un colore positivo e dinamico, e con tutta probabilità si trattò di qualcosa equivalente al “joly rouge” francese, predecessore in Europa del più noto Jolly Roger.

Prima di continuare, però, è il caso di ricordare ancora che da noi pochi conoscono la storia navale e le tradizioni marinare cinesi: quando noi ne eravamo ancora ben lontani, verso la metà dell’Anno 1000 in Cina si utilizzava da tempo la bussola, si seguivano le rotte osservando le stelle e sulle giunche il timone centrale, che in Occidente arriverà solo verso il 1200, era noto da secoli.



*In questo splendido acquarello di Arthur Beaumont (1890-1975) è ritratta una giunca cinese della prima metà dell’800 di tipo oceanico mentre sosta in rada.*



*In questo splendido acquarello di Arthur Beaumont (1890-1975) è ritratta una giunca cinese della prima metà dell’800 di tipo oceanico mentre sosta in rada.*

## Tante realtà a noi sconosciute

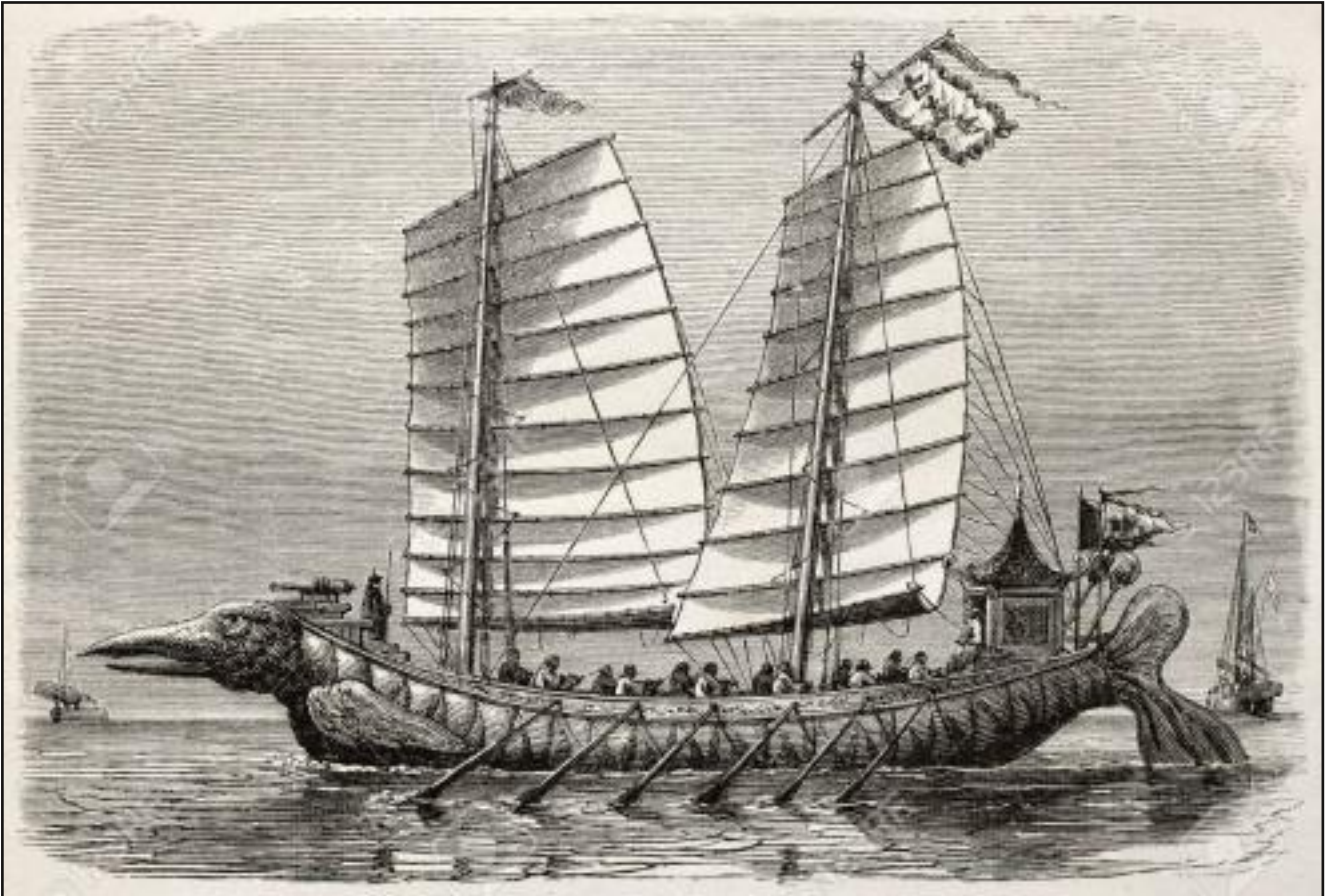
La struttura di queste imbarcazioni era realizzata per lo più in bambù, leggera ma robustissima e, nonostante il fondo piatto e il bordo alto, garantiva una soddisfacente stabilità. Erano dotate di paratie e compartimenti stagni (uno a prora e uno a poppa) che ne garantivano una galleggiabilità superiore a quella delle navi occidentali, dove questi accorgimenti sarebbero stati ancora a lungo sconosciuti. Esistevano compartimenti allagabili ed esauribili a seconda delle necessità per mutare assetti o aumentare stabilità in caso di mare mosso,

La cosa più importante però è la vela, senz'altro superiore a quella latina per la sua capacità di sfruttare i venti di quasi tutte le direzioni. Era una vela di taglio, assai simile alle moderne vele al terzo, steccata per l'intera sua larghezza, dalla caduta prodiera a quella poppiera, e poteva essere orientata al vento in tutta la sua altezza. Se riuscivano a limitare lo scarroccio, certamente notevole in quegli scafi a chiglia piatta, i marinai cinesi potevano navigare di bolina e, di conseguenza, anche eseguire il bordeggio. Come propulsione, le navi militari si distinguevano da quelle mercantili per l'impiego di un ordine di remi, che le altre non avevano.



*Nel museo navale di Tianjin, la prora della ricostruzione di una Bao Chuan (letteralmente nave del tesoro), una nave comando del XIV secolo uguale a quelle sulle quali navigò il grande ammiraglio Zheng He, lunga 120 metri e larga 50 con 9 alberi e 12 vele e un equipaggio di circa 1.000 uomini. Come curiosità notare l'ornamento equivalente al nostro occhio apotropaico in alto, fra i primi due sabordi (botole con apertura a cerniera).*

Nel settore militare esisteva una grande diversificazione di unità, a cominciare dalle grandi *Bao Chuan*, navi comando con 9 alberi e dodici vele, lunghe 120 metri e larghe 50 con un equipaggio di circa 1.000 persone, che potevano imbarcare un carico di 1.000 tonnellate. Poi le *Ma Chuan* con 8 alberi, 103 metri per 42 di tipo logistico. Le *Liang Chuan*, 7 alberi, 78 metri per 35 trasportavano viveri le *Zuo Chuan*, 6 alberi, 67 metri per 25 erano trasporti truppa; le *Zhan Chuan* erano le unità da combattimento, bene armate e notevolmente manovriere imbarcavano fino a 400 soldati oltre all'equipaggio, con 5 alberi e lunghe 50 metri. Le *Lu Chuan* lunghe 30 metri con 8 coppie di rematori erano dei pattugliatori, mentre le *Shui Chuan* erano delle capaci navi cisterna.



*Questa stampa settecentesca ci ripropone una Lu Chuan, ossia un pattugliatore veloce (non sappiamo quanto sia attendibile la riproduzione della prora); nelle marinerie cinesi solo le navi militari ricorrevano alla propulsione remiera.*

E per concludere, come curiosità che riteniamo possa essere utile a comprendere meglio quale abissale distanza divideva la realtà occidentale dalle potenzialità già in atto nell'Estremo Oriente, ricordiamo che le prime navi da guerra che ispirarono la loro potenza alla protezione di una corazzatura, non furono l'*USS Monitor* e il *CSS Merrimack*, che combatterono ad Hampton Road, nel 1862, durante la Guerra Civile americana, ma le giunche dell'ammiraglio coreano Yi Sun Shin che, in varie occasioni, battendosi contro la preponderante flotta giapponese, la sconfissero dopo essere state corazzate lateralmente e al di sopra del ponte con pesanti piastre di ferro.

Ma tornando adesso alla nostra vicenda, vediamo che doveva registrare una momentanea ma tragica battuta di arresto quando, nel 1807, Cheng moriva in mare durante una navigazione e la sua vedova decideva di assumere il comando della flotta coniugale, che in quegli anni imperversava nel Mar Cinese meridionale.

Nel 1809 la flotta era arrivata a contare 200 grandi giunche oceaniche, ognuna con 20 - 30 cannoni e fino a 400 uomini di equipaggio, oltre a circa 700 imbarcazioni costiere da 12 - 20 cannoni ed equipaggi fino a 200 pirati, più decine di giunche fluviali con alcune decine di uomini ciascuna.

Cheng si accordò subito con Chang Pao, che era stato il comandante in seconda del marito, che diveniva così il suo; lo accolse dapprima come un figlio adottivo, poi come amante e infine, anche i pirati in fin dei conti aspirano a regolarizzare le loro posizioni, come marito.

### **Il braccio di ferro con la Corte**

Le autorità cinesi tentarono più volte di stroncare le attività della intraprendente coppia, ma senza successo: basti pensare che nei suoi tentativi di repressione, alla fine del 1808 la Marina imperiale aveva perso ben sessantatré navi senza praticamente raggiungere un solo risultato decente, tanto che il Governo imperiale dovette umiliarsi a chiedere l'aiuto delle navi di Gran Bretagna e Portogallo per imbrigliare quei due. Solo in questo modo fu possibile ridurre, ma solo in minima parte, la potenza di Cheng Yi Sao, costringendola a trattare.

D'altra parte non si poteva ignorare che la signora del mare era considerata un'eroina da vastissime fasce del popolo cinese che viveva nelle regioni costiere e non sarebbe stato molto produttivo inimicarsi queste ultime portando avanti contro di lei una guerra ad oltranza. Così fu concordata un'amnistia per la quale, in cambio della consegna delle navi e delle armi, i pirati potevano ottenere il perdono totale e la piena libertà; in compenso la "piratessa" conservava tutto il suo bottino e Chang Pao veniva nominato comandante nella Marina imperiale.

Il 20 aprile 1810 oltre 17.000 pirati deponevano le armi, e veniva consegnata alla Marina governativa una forza navale tutt'altro che insignificante, composta da 226 giunche, la maggior parte delle quali di grandi dimensioni. Era terminata un'era. Cheng Yi Sao si ritirò a Canton dove visse tranquillamente dopo aver aperto una grande casa di tolleranza con annessa una da gioco. Morì in pace nel 1844 all'età di sessantanove anni, non pochi per quell'epoca considerando anche la vita avventurosa che aveva sempre fatto.

Era stata per tre anni alla guida della più grande comunità di pirati della storia del mondo tenendo fronte alle flotte imperiali e alle navi inglesi e portoghesi che la cercavano per eliminarla, e aveva spaziato e imperato su un'area vastissima lunga più della Cina Meridionale mentre, se vogliamo fare un confronto, in Occidente il terribile Barbanera con un pugno di navi aveva mantenuto a malapena il controllo del Mar dei Caraibi con le sue isole, spesso disabitate e sperdute, per poco più di un anno e mezzo.



*Una stampa di fantasia dell'inizio 800 illustrante un combattimento cui prende parte con ferocia una donna; è sicuramente Cheng Yi Sao, perché al di là del Mar Rosso sappiamo che una sola donna nella storia delle marinerie orientali fu implicata in simili vicende.*



## STORIE DI GRANDI NAVIGATORI

*Il Professore Silvestro Sannino è uno dei massimi esperti delle scienze della navigazione, apprezzato autore tra l'altro di una voluminale "Storia della Navigazione" in 2 volumi per Hoepli Editore lavoro con il quale ha dato al lettore la splendida opportunità di riflettere sul ruolo che la navigazione ha avuto nella cultura e nella sua diffusione, ricca di riferimenti storici, scientifici, culturali, intrecciati senza soluzione di continuità. Il Notiziario, grazie ai rapporti con l'amico Decio Lucano pubblica il seguente articolo già apparso sul blog DL News.*



### **Il navigatore, chi è costui?**

**Tra storia e significato del termine (abusato nell'era internet), uno sguardo a volo d'uccello di Silvestro Sannino**  
*di Silvestro Sannino*



*Statua di Cristoforo Colombo - Columbus Circle, New York.*

Navigatore è un termine dal significato vario e diversificato. Il significato più immediato riconduce all'etimo tradizionale di colui che naviga, di chi segue vie e percorsi propri della navigazione. Ma il processo e l'azione del navigare richiedono a chi opera particolari requisiti, specifici attributi, per realizzare le finalità, per giungere alla meta in determinate condizioni. Il significato poi si amplia e si specifica non appena il termine viene associato ad alcuni aggettivi: navigatore ardito; un celebre navigatore; un grande navigatore; navigatore costiero; navigatore oceanico; navigatore aereo; navigatore spaziale e così via.

Ma la semantica del termine negli ultimi tempi si è estesa a campi nuovi, sia reali e sia simbolici, mediante traslazioni metaforiche e associazioni di idee e di concetti. Sono emersi quindi termini come navigatore nel gran mare dell'informazione o in internet, che costituisce una estensione di notevole interesse e di enormi potenzialità; ed aperture in alcune categorie tipiche della sociologia che tratta dello studio delle professioni, in una fase di assetto ancora incerto, ma talvolta con invasioni della politica, la quale, nella sua nota insipienza culturale, spesso opera delle arbitrarie torsioni dei temi e finisce per scambiare cause con effetti. Un tipico caso di distorsione aberrante, che diventa quasi un ossimoro, è dato dalla recente figura, tutta italiana, del soggetto che non ha un lavoro e non ha competenze professionali ma ha il compito di trovare un lavoro ad altri ed al quale viene dato il nome-attributo di navigator!

### **I navigatori della storia**

Qui di seguito cerchiamo di individuare, attraverso il ritratto di alcuni navigatori della storia, gli attributi del

navigatore ideale in modo da avere un paradigma di riferimento, un benchmark, per valutare i singoli soggetti. Sul piano delle capacità e delle competenze personali, di tipo tecnico-nautiche e professionali, la storia e la riflessione individuano una sintesi del navigatore esperto (pilota- capitano) mediante i seguenti attributi: abile, risoluto, sapiente, saggio e forte. È difficile ritrovare, anche nei navigatori più noti, tutti gli attributi enumerati ad un livello alto; a volte alcuni tratti sono spiccati ma altri mancano o sono tenui. Quindi diventa decisivo per una valutazione di merito sia la presenza armonica dei vari elementi e sia la particolare impresa nautica interessata.

### **Tra mito e realtà**

I navigatori famosi del mondo antico sono in genere personaggi mitologici. Il pilota Tifeo riesce a far passare la nave Argo oltre le Rupi Erranti (Bosforo) ma poi muore. Ulisse vagabonda per mari noti e ignoti ed alla fine riesce a giungere alla sua Itaca ma perde tutti i compagni lungo il cammino. Palinuro è abile nel seguire gli astri e nel percepire la direzione del vento, però non resiste al sonno e cade in mare dove annega. Tuttavia non mancano esperti navigatori reali. Pitea naviga fino a Tule (Islanda?) ed è in grado di controllare la latitudine con la misura dell'altezza di astri.



*Ulisse incontra le sirene legato all'albero maestro.*

Ippalo scopre la rotta per andare in India sfruttando i monsoni. Annibale Rodio, come riferisce lo storico Polibio, mostra grande abilità nella manovra di entrata nel porto di Drepano (Trapani). Le competenze nautiche del pilota antico vengono descritte sia dal poeta Lucano (Farsaglia, 8) sia da Arya Sura nello jataka del Pilota di Suparaga e sia da Ahamad Ibn Majid nel Poema di Sofala. Arriviamo al basso medioevo. Dante vede un pilota capace di "giungere al desiderato porto per salutevole via"; non solo in grado di navigare nuovi mari ma "di tornare sia poscia esperto". Qui il pilota ha una buona istruzione ed è in grado di usare la geometria per seguire le rotte sulla carta nautica e controllare la posizione con i punti notevoli della costa. Sa navigare in alto mare (per peleggio) e giunge fino alle Fiandre con buona conoscenza anche dell'elemento meteomarinario.

### **Navigatori delle scoperte geografiche**

Nel XV secolo, per opera del principe portoghese Dom Enrique, iniziano le navigazioni lungo la costa sud dell'Africa. I primi navigatori famosi (Diogo Silva, Gil Eanes, Nuno Tristao...) si rendono conto del regime dei venti oceanici ed imparano ad aggirare gli alisei senza far ricorso ai faticosi bordeggi. Re Joao II imprime grande impulso all'azione di scoperta della via per le Indie e si arriva alla foce del Congo con Diogo Cao (1483/86) e poi al Cabo de Boa Esperanza con Bartolomeu Dias (1487/88). Questi due navigatori hanno lunga esperienza di mare; sono abili nell'arte marinaresca e sono in grado di misurare la latitudine sia osservando la stella Polare sia il sole.

Le navigazioni durano alcuni mesi ed essi devono affrontare un vivace mugugno della ciurma che è stanca o viene colpita dal micidiale scorbuto. I marinai chiedono di ritornare a casa! In questi casi il capitano deve mostrare sicure doti di leadership, cioè deve essere sapiente e saggio oltre ad essere deciso e forte in relazione alle circostanze. Con



*Re Joao II*



*Pero d'Alenquer.*

Dias naviga l'abile pilota Pero d'Alenquer, padrone della tecnica nautica più avanzata del tempo, come viene indicata nelle prime bozze manoscritte delle Guie Nautiche (Guide Nautiche). Pero d'Alenquer sarà anche il pilota di Vasco da Gama nel viaggio in India (1497/99).

Al ritorno a Lisboa Dias recupera Duarte Pacheco Pereira, rimasto naufrago all'isola di Prencipe. È costui un navigatore con seria istruzione. Partecipò ai lavori per il Trattato di Tordesilhas ed ebbe da re Joao II il compito di studiare e verificare il regime dei venti nell'emisfero sud onde preparare il viaggio di Vasco da Gama. Egli verificò inoltre le latitudini di molti luoghi della costa africana i cui valori, molto precisi, riportò poi nella sua opera "Esmeraldo de Situ Orbis" del 1505, in cui adotta il modulo di 18 leghe al grado, con una precisione al 4%. Nel 1503 fu capitano di una flotta diretta in India ove si distinse nella difesa di Cochim. Il poeta Luis de Camoes lo chiama l'Achille Lusitano e quindi gli riconosce così una statura eroica, un rango epico di primo ordine.

Ai navigatori della Carreira da India (Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral, Joao da Nova, Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque, Tristan da Cunha etc) si richiedevano doti di comando prima ancora che di arte nautica, di pertinenza del pilota. Tuttavia Martim Afonso de Sousa e Dom Joao de Castro, entrambi capitani mori e poi viceré dell'India furono navigatori teorici e pratici di grande spessore ed avevano legami stretti con il grande matematico Pero Nounes. Essi avevano attributi di esperti navigatori associati a doti di comando, di forte leadership.

Sul versante di Castiglia Cristoforo Colombo si propone per raggiungere le Indie con una rotta per ponente e diventa il protagonista della più grande scoperta geografica di ogni tempo. Fu geniale nell'idea e tenace nel perseguirla anche quando tutto sembrava volgere a suo sfavore. Si cimentò in misure sia di latitudine sia di longitudine, con errori notevoli, che hanno suscitato discussioni ed aspre polemiche. Su questo si può vedere il mio libro "L'arte nautica di Cristoforo Colombo". È uno dei navigatori più celebri di ogni tempo e rimane un genio nel suo campo. A Colombo seguono altri navigatori di buon livello tra cui i fratelli Pinzon, Hojeda, Vasco de Balboa, Vespucci, Giovanni e Sebastiano Caboto.

Sul piano nautico va segnalato Juan Sebastian de Elcano che riuscì a portare la nave *Victoria*, dalle Molucche a Castiglia, in una impresa di navigazione che si può ritenere la più ardita e la più difficile di ogni tempo, per le condizioni speciali in cui si svolse il viaggio, condizionato dalla scelta di una rotta per evitare navi portoghesi, dalla presenza di una declinazione nel mare Indico, non nota e di oltre 25° ovest, e dal dover navigare dalle isole di Capo Verde a Castiglia aggirando gli alisei di nordest, rotta ben nota ai portoghesi ma non agli spagnoli.



*Juan Sebastian de Elcano.*

Elcano mostra di possedere elevate doti nautiche e marinaresche e sa controllare la situazione di bordo in condizioni precarie estreme.

Il Magellano navigatore è stato esaltato oltre i reali meriti. Gli aspetti geografici, cosmografici e nautici della sua impresa si devono essenzialmente a Rui Faleiro. La sua navigazione si svolse in condizioni meteo marine non difficili e non sortì effetti pratici di rilievo tranne che sul piano simbolico. Il primo giro attorno alla Terra non gli appartiene e l'esercizio della sua leadership fu disastrosa sotto molti aspetti. Commise errori nautici notevoli per l'epoca.



*Rui Faleiro.*



## Navigatori moderni

Tra i navigatori celebri vanno ricordati gli olandesi Jan Van Linschoten che alla fine del XVI secolo riuscì a carpire ai portoghesi informazioni nautiche preziose ed aprì al suo paese la rotta per l'India un secolo dopo Vasco da Gama; nel 1614 il capitano Hendrick Brouwer, con felice intuito nautico, percorse in senso inverso il cammino seguito da Elcano, quindi con venti a favore, aprendo così una nuova rotta per Giava, assai più breve e rapida di quella tradizionale, via India e Malacca. L'inglese Francis Drake (1577/1580) portò a termine un giro completo attorno alla Terra grazie all'impiego di carte nautiche iberiche e dell'aiuto di un pilota portoghese. L'impresa fu ripetuta da lord T. Cavendish qualche anno dopo. Circa un secolo dopo William Dampier compie ancora un giro della Terra seguito poi da George Anson.



Francis Drake.

Notevoli furono i viaggi nel Pacifico degli spagnoli Urdaneta, Villalobos (1542/43), Arellano (1564/65), Alvaro de Mendana (1568), Mendana e Fernandez de Queiros (1605), Torres (1606) tutti con l'intento di trovare rotte praticabili tra le Filippine e le coste dell'America iberica. Già la Carreira da India aveva stabilito rotte regolari per l'India; con l'introduzione delle varie compagnie per le Indie i viaggi commerciali regolari diventano sempre più frequenti ed ai capitani si richiedono competenze nautiche più precise e ben strutturate al fine di garantire sicurezza e celerità nelle traversate. Tuttavia si rende necessario migliorare la precisione della cartografia ed indicare la posizione dei luoghi e delle terre con un grado di accuratezza tale da evitare problemi di tipo politico.



James Cook.

Con l'introduzione del sestante (1732/60), del cronometro (1764) e del Nautical Almanac (1765) diventa possibile determinare la posizione a mare con errori di appena alcune miglia. Si rendono necessari nuovi viaggi per posizionare meglio isole e terreferme, da cui i grandi viaggi di Bougainville (1764/69), di Andia y Varela (1772/74) e di James Cook (1768/1779). In particolare Cook ha una preparazione di geometria e di astronomia da idrografo e questo gli consente misure precise anche della longitudine, sia con i satelliti di Giove sia con il cronometro. Nei suoi tre viaggi mette a punto una cartografia del Pacifico, nord e sud, calibrando la tecnica nautica del tempo.

Gestisce un equipaggio composito con sicurezza e tiene i rapporti personali improntati a sapiente leadership. Appare freddo e determinato nell'affrontare le situazioni di emergenza di ogni genere, che non mancano. Riesce a cogliere gli aspetti culturali dei popoli oceanici, di ordine antropologico e nautico, svelando le pratiche navigatorie impiegate tra le miriadi di isole del Pacifico da millenni. Muore nel

1779 in uno scontro nelle isole Hawaii ma lascia una ricca eredità nel campo nautico e geografico.

## Il navigatore scientifico e tecnologico

La determinazione della posizione con metodi astronomici richiede conoscenze di matematica e di astronomia che non sono nel bagaglio culturale della gran parte dei navigatori. Molti naviganti continuano a navigare "a stima", "by guess and by God". Il progresso scientifico e tecnico procede anche se a piccoli passi. Alcuni navigatori forniscono contributi preziosi proponendo riflessioni basate su proprie esperienze. Ed è un

navigatore, il cap. Thomas Sumner a scoprire a mare che la misura dell'altezza di un astro determinava un luogo di posizione che è un circolo della sfera, chiamato cerchio di altezza, che sulla carta, in un piccolo intorno del punto stimato, coincide con un tratto di retta che fu detta "retta d'altezza". Siamo ormai nella seconda metà del XIX secolo.

Le costruzioni navali a vela raggiungono la massima perfezione con i clipper, dalla linea armonica ed elegante, mentre la macchina a vapore insidia la loro esistenza. Sono i clipper nelle lunghe rotte tra Europa, Australia e Cina che richiedono ai capitani competenze di alto profilo per rendere le traversate più rapide. La Great Tea Race del 1866 resta famosa. Con i tea clippers: *Taeping* (capt. Mc Kinnon), *Ariel* (cap. Keya) e *Serica* che, partiti assieme da Foochow carichi di tè del nuovo raccolto, si presentarono ai docks di Londra con la stessa marea, dopo 99 giorni di navigazione ed oltre 16.000 miglia percorse. Ed ancora di grande rilievo sono i confronti tra i clipper *Thermopylae* (capt. Robert Kemball) e *Cutty Sark*.



*Cutty Sark* (cap. George Moodie) che riuscivano a fare spunti di velocità fino a 21 nodi! I capitani dei clipper esprimevano una sintesi perfetta tra le competenze nautiche e marinaresche integrate dalla conoscenza accurata delle condizioni meteomarine lungo le rotte.

La vela nei traffici commerciali cede il passo al vapore ed al Canale di Suez. Ai primi del 1900 scendono in mare i grandi liners come *Lusitania* e *Mauretania* che con i loro turbopropulsori a vapore filano a 26 nodi (Blue Riband); ad essi seguono l'*Olimpic* ed il *Titanic* con dislocamenti di circa 50.000 tonnellate. Ma è la tragedia del *Titanic* a porre nuovi, pressanti esigenze. La sicurezza a mare ha un costo e non può essere trascurata; ma anche le ragioni commerciali reclamano le loro esigenze. Il capitano è chiamato a interpretare, a mediare tra esigenze opposte. La sua arte nautica deve essere di alto profilo in ogni condizione di tempo per tutte le ragioni "pratiche". Ma l'insidia è in agguato e proprio i capitani più esperti devono soffrire crudeli esperienze. I nomi dei Com.ti Edward J. Smith e Piero Calamai sono lì a indicare un destino amaro, severo che incombe oltre l'impegno, oltre la perizia nautica, oltre le doti umane e professionali.



*Giovanni Ajmone Cat.*

E poi ci sono ancora altri navigatori, audaci ed esperti, che con minuscoli natanti osano sfidare i mari in traversate ardite, ai limiti delle possibilità umane. I nomi di Joshua Slocum, di sir Francis Chichester e, perché no, di Giovanni Ajmone Cat sono lì a testimoniare la temerarietà di uomini abituati e spinti a misurarsi con la natura, senza cancelli o barriere, verso orizzonti senza limiti. Dunque come si fa a confrontare navigatori così diversi, spinti da motivazioni varie e non sempre comprensibili, sorretti da strutture cognitive complesse e diversificate, alla presa con condizioni e problemi molto spesso fuori del comune, di ogni sorta di immaginazione? Certo è più agevole un confronto tra navigatori in contesti omogenei, nel tempo e nello spazio, per le condizioni in cui le loro imprese vengono realizzate ed osservate. Con molta pazienza e buona volontà in tali casi si possono individuare criteri di confronto su basi plausibili e condivise almeno dai più riflessivi.

## UN MITO E LE SUE BARCHE

*Tra i tanti ricordi che testimoniano la breve ma intensa vita del Presidente degli Stati Uniti d'America, John Fitzgerald Kennedy ci sono anche le sue barche che testimoniano la sua grande passione per il mare vissuto a vela e a motore. A raccontarle l'indimenticabile Vincenzo Zaccagnino, autorevole firma della nautica italiana.*

## TUTTE LE BARCHE DEL PRESIDENTE

**JFK e il mare: sei yacht immortali per un mito**

*di VINCENZO ZACCAGNINO*



*“Non so perché siamo tutti così presi dal mare, salvo pensare che tutti noi proveniamo proprio da lì...”.* Così John Fitzgerald Kennedy spiegava la sua passione per il mare parlando a Newport nel 1962, in occasione dell’America’s Cup.

Il mare, una passione profonda, che lo ha accompagnato in tutte le fasi della sua vita, da velista, ufficiale di Marina, membro del Congresso, senatore e infine presidente degli Stati Uniti, il blu ha colorato il mito. E gettando le fondamenta di un altro mito ancora, che è sopravvissuto alla sua morte: quello delle barche.



Navigano in acque italiane due delle sei barche che furono di John Fitzgerald Kennedy. A chi per le vacanze sceglie il mare nostrum, potrà persino capitare di incrociarle.

Il Marlin, grosso motoscafo lungo quasi 16 metri (oggi di proprietà dell'industriale Diego Della Valle) è di solito all'ormeggio nel porticciolo di Capri. L'altro, il **Royono**, yacht a vela a due alberi di 22 metri, si incontra spesso in Liguria. Appartiene a un imprenditore svizzero.



*Da sinistra il motoscafo Marlin e lo yacht Royono.*

Le quattro restanti imbarcazioni si trovano negli Stati Uniti. Ognuna è stata protagonista di un pezzo di storia che merita di essere raccontata.

A cominciare da **Flash II**, una Star, tipo di barca protagonista di molte olimpiadi, che dal 1932 al 1939 aveva come equipaggio i fratelli John e Joseph Kennedy, impegnati con successo in numerose regate lungo le coste del New England. John Kennedy, rimasto unico proprietario dopo la morte in guerra del fratello Joseph, la vendette per 300 dollari.

Finì in mano a un certo Gregory Olaf Anderson, poi arrestato per traffico di droga. E **Flash II**, sequestrata, giace ancora in un magazzino della dogana americana. Jacques Taglang, storico navale francese, in un articolo si rivolge al presidente Obama, consigliandolo di rilevarla.

La barca che Kennedy amò di più fu il **Victura**, modesto yacht a vela di soli 8 metri di lunghezza, oggi ospitato nel John F. Kennedy Presidential Library and Museum di Boston.



*Flash II.*



*Victura.*

Costruita nel 1932 e ricevuta come regalo per i 15 anni dai genitori, John la usò tutta la vita. David Francus Power, che fu suo segretario alla Casa Bianca, ha scritto: «Ha veleggiato con *Victura* da adolescente, eroe di guerra, membro del congresso, senatore e presidente degli Stati Uniti. Lo vedevo veramente felice quando era al timone di questa barca davanti a Hyannis Port».



**Manitou.**

Il 19 metri *Manitou*, yacht a vela a due alberi, varato nel 1937 e utilizzato dall'accademia della guardia costiera, venne messo a disposizione del presidente quando fu eletto e ribattezzato Casa Bianca galleggiante perché accoglieva gli ospiti importanti. Nel 1962, a Newport, seguirono a bordo di questa imbarcazione le regate di Coppa America l'avvocato Giovanni Agnelli e la moglie Marella Caracciolo.

Kennedy affidò il timone all'ospite italiano, che in quell'occasione chiese al presidente di patrocinare una possibile sfida del nostro paese alla Coppa America, sostenuto da Beppe Croce, presidente della Federazione Mondiale della Vela. Ma passarono vent'anni prima che ci venisse concesso di partecipare alla sfida con la mitica *Azzurra*. Restaurato, è oggi in vendita a due milioni di dollari.



**Royono yacht.**

Il più grande, *Royono*, che vediamo spesso nei nostri porti, rimesso a nuovo, era considerato l'alcova navigante di JFK.

Gli esperti di gossip assicurano che Marilyn Monroe fosse spesso a bordo.



*Il motoscafo Marlin.*

Tra le barche del presidente due erano a motore. Il *Marlin* che Diego Della Valle si assicurò in un'asta di Christie's a New York nel 1998 e che usa regolarmente nel Golfo di Napoli. Costruito nel 1930 per un magnate dell'automobile, Edsel Ford, è un Fast-Commuter, in voga nell'anteguerra fra i proprietari nelle ville di Long Island.



Motoscafi per raggiungere Wall Street al mattino e rientrare nelle dimore stile Gatsby dopo la chiusura dei listini. Fu acquistato nel 1952 dal padre del futuro presidente, e otteneva l'ormeggio a Port Hyannis, dove sorge la dimora di famiglia. John Kennedy lo usava per riunioni informali con i vertici del paese. Fu a bordo del *Marlin* che apprese l'arrivo dei missili russi a Cuba e la costruzione del muro di Berlino.

Resta da ricordare l'*Honey Fitz*, (foto) vaporetto di 28 metri in restauro in Florida. Aveva il ruolo ufficiale di yacht presidenziale. Truman lo chiamò *Lenore II*. Passò poi a Dwight D.

Eisenhower, che cambiò il nome in *Barbara Ann*. John Kennedy, lo modificò ancora in *Honey Fitz* in ricordo di suo nonno, famoso sindaco di Boston.

Venne poi utilizzato sia da Johnson che da Nixon. Venduto nel 1970 divenne un bar-ristorante galleggiante in Florida, ormeggiato a Fort Lauderdale. A bordo, dopo aver servito i drink, l'equipaggio faceva partire una registrazione: Marilyn Monroe che cantava «Happy Birthday, Mister President».

## PERSONAGGI DELLO YACHTING

*Nella storia dello yachting italiano ci sono stati grandi personaggi troppo poco noti rispetto all'enorme impronta della genialità che ha caratterizzato la loro attività nel mondo della Vela e della cantieristica. Il CSTN - riportando un articolo pubblicato della rivista "Lussino" (n° 61 di dicembre 2019) - ricorda il più grande di tutti: il Lussignano Mario Tarabocchia "Violincich" ricorrendo il 5 novembre 2023 il 124esimo anniversario della sua nascita.*

# MARIO TARABOCCHIA, il più geniale degli yacht designer italiani

*RIRI RADOSLOVICH e RITA CRAMER GIOVANNINI*

Questo portabandiera dell'arte lussignana della costruzione navale nel mondo è un personaggio non molto conosciuto ai più. Il motivo di ciò lo si può individuare nel suo stesso carattere nel quale, come scrive Neera Hreglich nel volume IV della collana "Ricordando Lussino", sono sedimentate molte delle virtù della gente di Lussino.

Nella stessa nota a pag. 80 Neera riporta poche righe di un articolo dedicato a Mario Tarabocchia scritto da Gianfranco Gulli, pubblicato sulla rivista "Uomo Mare-Vogue" nel gennaio 1982 e intitolato "A proposito di Coppa America - Ma chi è questo Tarabocchia?": ... è la storia, quella di Tarabocchia, di un'elevatissima capacità professionale e di una profonda e appassionata dedizione al mestiere di yacht designer. Con quel "quid" di capacità creativa associata a un notevolissimo equilibrio che fanno di un personaggio di grande statura umana e professionale una figura chiave; che si impone anche per l'alto livello al quale sa portare ogni processo creativo del quale sia partecipe come ispiratore, protagonista o comprimario. E' anche la storia di una grande, senz'altro eccessiva modestia e di una disciplina e di un rigore assoluti.

Mario Tarabocchia (*foto*) quindi era troppo, eccessivamente, modesto; come è caratteristico dei Lussignani che agiscono sempre per il meglio e per se stessi, senza alcuna mira all'encomio generale.

All'articolo su citato e a un altro sempre dello stesso autore, comparso con il titolo "L'altra faccia della Libertà" sul numero di settembre 1983 della medesima rivista, fa riferimento anche un altro grande Lussignano, Nico Rode, l'altra metà della mela "Straulino-Rode".

Il famoso olimpionico, in un pezzo comparso su "il Piccolo" di Trieste di novembre 1983 e intitolato "... dalla Passera Lussignana al 12 metri Stazza Internazionale" sull'onda dell'entusiasmo nazionale per le meravigliose performances nelle acque di Newport di Azzurra, la prima sfidante italiana nella Coppa America, vuole approfondire la storia che ha inesorabilmente legato il nome di Mario Tarabocchia a quelli delle celebri vincitrici dell'ambita coppa dal 1964 al 1980.

Questi gloriosi 12 metri sono, nell'ordine, *Constellation*, *Intrepid*, *Courageos*, e *Freedom* e in comune hanno il fatto di essere stati progettati nello studio Sparkman & Stephens di New York e di esser stati disegnati da Mario Tarabocchia.





### Ma citiamo direttamente Nico Rode

*L'unico italiano che abbia scritto qualche cosa su di lui (Mario Tarabocchia) è il triestino Gianfranco Gulli, appassionato e apprezzato velista. . . Gli articoli erano scritti nell'intento di far uscire dall'ombra il personaggio e farlo conoscere agli italiani. . . Mario Tarabocchia è nato a Lussinpiccolo il 5 novembre 1919 (ed è deceduto a New York il 24 aprile 1998). Figlio d'arte, suo padre era disegnatore e costruttore in uno dei Cantieri di Lussino, e precisamente il Cantiere Marco U. Martinolich. . .*

*Nel 1933 Il padre di Mario si mette in proprio e fa funzionare un piccolo cantiere al 1° Squero. Il figlio Mario si diploma Costruttore navale all'istituto Nautico "Nazario Sauro" di Lussinpiccolo e nel frattempo lavora nel cantiere del padre. A venti anni disegna le sue due prime barche: il **Maria Lucrezia**, schooner di 17 metri e l'**Ombretta** cutter di 12 metri, per due clienti del padre. I due yachts vengono costruiti nel 1939 nel cantiere di famiglia. All'inizio della guerra insegna al Nautico di Lussino Disegno di Macchine e Geografia descrittiva. L'ingegnere Nicolò Costanzi, famoso progettista triestino di transatlantici, lo conosce e lo vuole come assistente nel suo ufficio progetti dello Stabilimento di Monfalcone dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Pochi anni dopo, il servizio militare e la guerra. Inizia la dolorosa diaspora per la gente di Lussino. L'isola in quel periodo si spopola e Mario Tarabocchia come molti altri si mette a navigare per un paio d'anni, poi raggiunge il padre a Sanremo che aveva lì avviato un piccolo cantiere di riparazioni, e lavora con lui. Nel 1956 si trasferisce con la moglie negli Stati Uniti, e si stabilisce a Freeport in Long Island e diventa Direttore Tecnico del Freeport Point Shipyard del lussignano Federico Scopinich . . . Egli continua a disegnare yachts finché un giorno di febbraio del 1960 con una borsa piena di disegni e con scarsa conoscenza della lingua inglese entra al 79 di Madison Avenue nel tempio di Sparkman & Stephens il più famoso studio di progettazione di Yachts del mondo. Dopo quattro giorni di prova viene assunto ed inizia per lui un lieto periodo di creatività nel lavoro che per tutta la vita lo aveva affascinato. Ha piena autonomia; il primo importante lavoro che gli viene affidato è il progetto di uno yacht di stazza R.O.R.C. per un cliente inglese. . .*

*A questo yacht segue poi una lunga serie di costruzioni, alcune delle quali passate alla storia quali vincitrici di*



prestigiose regate. **Clarion of White, Mataran, Running Tide, Charisma**, la serie dei **Morning Cloud, Saudade**, sono solo alcuni dei nomi diventati famosi nelle competizioni.

Continua ancora Nico Rode nel suo articolo: Ma fin dal 1962 per la sfida del 1964 (di Coppa America) con **Constellation** presso S. & S. Mario è stato l'uomo dei 12 metri, ed è certamente oggi il maggior esperto di questa classe. Egli ha disegnato per S. & S. "**Constellation**", "**Intrepid**", **Valiant, Courageous, Enterprise** (acquistata dal Sindacato Italiano) e **Freedom**, cioè tutte le barche che dal 1964 al 1980 hanno difeso vittoriosamente per gli Stati Uniti d'America la sua prestigiosa coppa.

Nello studio di Sparkman & Stephens hanno operato molti nomi famosi: Frers, Kaufman, Valentijn, Muli, Pedrik. Sono tutti allievi di Mario Tarabocchia.

Mario Tarabocchia a tutti coloro che gli chiedevano e che ancora gli chiedono da dove veniva, ha sempre risposto che veniva dal paese di Straulino e Rode. . .

Nel Bollettino della Sparkman & Stephens nell'inverno 1977 viene scritto: "Il nome di Mario Tarabocchia non è comunemente associato con i nomi di **Courageous, Intrepid o Constellation**, ma egli è una delle ragioni per cui questi Yachts hanno vinto la Coppa d'America". . .

Quando lo yacht Club Costa Smeralda inoltra la sfida di partecipazione alla Coppa America, giustamente si pensa di agganciare Mario Tarabocchia per progettare un 12 metri per il Consorzio Sfida Italiana America's Cup 1983, avendo già dato l'incarico allo Studio Vallicelli e C. per la preparazione di un progetto di 12 metri S.I.

Il Principe Karim Aga Kan si interessa personalmente presso Olin Stephens affinché Mario Tarabocchia venga lasciato libero per progettare il Challenger italiano. Egli dovrà rinunciare al passaporto americano e non potrà più ritornare allo Studio di S. & S., dove è Capo Disegnatore. E' tale la sua gioia di poter progettare per l'Italia a suo nome il 12 metri che dà le dimissioni dallo Studio di S.& S. per non essere accusato di aver portato via piani e dati sui 12 metri in fase di studio . . . Mario Tarabocchia venne chiamato a Porto Cervo nel settembre 1981.

Dopo una lunghissima serie di trattative, però, le condizioni che vennero offerte a Tarabocchia risultarono tali che cozzavano con il presupposto primo che avrebbe portato Mario Tarabocchia a rinunciare a tutti gli attuali suoi privilegi, quello di dare la sua firma al progetto. La sua barca avrebbe avuto la denominazione ufficiale di Progetto Tarabocchia-Vallicelli.

Tarabocchia tornò quindi negli Stati Uniti, accolto a braccia aperte da S.& S. che gli proposero di partecipare al progetto per la costruzione del nuovo defender assieme ai suoi vecchi discepoli-colleghi. Egli, coerente, dignitoso e onesto, rifiutò dicendo che ... si era rifiutato di unirsi a Vallicelli e non poteva partecipare al progetto americano, quando ne aveva preparato due per l'Italia. Olin Stephens gli ha chiesto se poteva vedere questi progetti ed egli ha risposto "questi progetti o verranno costruiti con il mio nome, o verranno con me nella tomba". Nel 1983 gli Stati Uniti con **Liberty**, il cui progetto era di S.& S. ma al quale non aveva partecipato Mario Tarabocchia, persero la Coppa America, dopo averla detenuta ininterrottamente per 132 anni.



**Nico Rode.**

Infine Nico Rode conclude il suo articolo scrivendo: Spero che eventuali sponsor che abbiano intenzione di lanciare una nuova sfida, si ricordino che c'è un lussignano, un giuliano, un italiano che ha sempre vinto la Coppa America. Non so cosa pensare, ma credo che il veleggiare nel porto imperiale di Lussino, con le sue raffiche profumate di pino, mirto e salvia, dia una forza particolare ai suoi figli.

Ma il pensiero più importante si riferisce alla miracolosa Madonnina Annunziata di Cigale, la cui chiesetta è protesa sull'Adriatico e che ha sempre protetto i naviganti di Lussino e che ha fatto il miracolo che quattro suoi figli alle Olimpiadi di Helsinki nella Classe Stelle rappresentassero l'Italia e la Jugoslavia, ed oggi aiuta i suoi figli esuli e lontani a primeggiare nel mondo per la tradizione e la gloria di Lussino marinara.

## RICORDI D'ACCADEMIA

L'Ammiraglio Isp. Capo G.N. Gaetano Perillo ha già pubblicato sul Notiziario interessanti articoli (vedi Luglio e Agosto 2020). Ritorna con una accattivante storia ricordando un compagno iraniano del Corso Ciclone (1956-1960) in Accademia Navale di Livorno, che diventerà un'amicizia per tutta la vita.



## ESCAPING ISLAM MANOCHER BAKHSHANDEPOUR

*Storia di un ufficiale Iraniano, frequentatore dell'Accademia Navale di Livorno alla fine degli anni cinquanta del secolo scorso, ammiratore dell'Italia e della Marina Militare Italiana*

GAETANO PERILLO

Per consolidata tradizione, ai corsi di formazione presso l'Accademia Navale di Livorno accedono anche numerosi giovani di varie nazionalità, per diventare Ufficiali di Marina dei paesi di provenienza.

Nel quadriennio 1956-1960, furono aggregati al nostro Corso - in seguito denominato "Corso Ciclone" in ricordo di una burrascosa tempesta scampata in Atlantico durante la prima crociera addestrativa sull'*Amerigo Vespucci* - circa quindici allievi venezuelani, colombiani, di Haiti, del Nicaragua e iraniani.

Uno degli iraniani, di nome Manocher Bakhshandepour, fu assegnato alla mia stessa Sezione, quella dei futuri Ufficiali Ingegneri del Genio Navale. Pur con le difficoltà della lingua, seguiva con profitto le lezioni superando con voti lusinghieri gli esami, a dimostrazione dell'ottimo background di conoscenze scientifiche ricevute a Teheran.

Al suo rientro in patria, dopo aver frequentato ulteriori corsi formativi negli USA, ricoprì in successione importanti incarichi nella Marina Imperiale Iraniana, con progressivi avanzamenti in carriera fino a raggiungere gli alti gradi della gerarchia.

Una delle sue prime destinazioni, molto significativa e foriera negli anni successivi anche di conseguenze decisive per il suo futuro, fu la supervisione, - per quanto di interesse della M.I.I. e in collaborazione con la NIOC (National Iranian Oil Co.) - delle attività avviate per l'installazione di una importante stazione di stoccaggio e di pompaggio di gasolio greggio sulla Khark Island, piccola isola di 20 km quadrati, situata nel Golfo Persico a 16 miglia dalla costa e circa 300 miglia a nord ovest dello Stretto di Hormuz. (Figg. 1 e 2), all'epoca abitata solo da poche persone.



1 - Khand Island (Golfo Persico settentrionale).



2 - Golfo Persico e Stretto di Hormuz.

Durante la permanenza sull'isola nacque una solida amicizia fra il giovane ufficiale e Sheik Abdullah, il capo villaggio locale. Il legame si consolidò quando Sheik Abdullah corse il rischio di perdere il figlio a causa di un improvviso attacco di appendicite acuta e si vide rifiutare le cure necessarie dalla struttura medica installata sull'isola dalla NIOC, perché ... non avevano autorizzazione a curare persone se non i dipendenti della Compagnia.

Fortunatamente Manocher intravide un elicottero che stazionava nelle vicinanze della base. Fu facile intendersi con il pilota: era un italiano disponibile e generoso che accolse subito la richiesta avanzata da quell'ufficiale iraniano che parlava la sua lingua. Rapidamente fu organizzato il trasporto del ragazzo presso un vicino ospedale in terraferma, dove fu operato ed ebbe salva la vita.

Grande fu la riconoscenza di Sheik Abdullah verso quel giovane e generoso ufficiale, inizialmente accolto sull'isola quasi con sospetto, e si manifestò in maniera determinante molti anni dopo, quando, alla caduta dello Scià di Persia Reza Pahlavi ad opera dell'Ayotallah Khomeini, tutti i più alti funzionari governativi, ritenuti complici del deposto regime, venivano ricercati e brutalmente giustiziati.

Sheik Abdullah, trasferitosi da tempo nella capitale Teheran, aveva avviato una attività commerciale e disponeva di informazioni su quanto avveniva in città. Quando ebbe sentore che anche il suo vecchio amico stava per essere inserito in una lista di ufficiali da eliminare, non esitò ad aiutarlo, esponendosi lui stesso a forti rischi.

Con tutte le necessarie precauzioni, e anche mediante la consegna di una certa somma di danaro a compiacenti guardie di frontiera, ottenne che Manocher con la moglie e due figli si potessero imbarcare su un aereo che li condusse sani e salvi a Londra.

Di qui, dopo aver ottenuto con difficoltà il visto di ingresso per sé e i suoi familiari, si trasferì negli Stati Uniti, in California. Superate alcune difficoltà iniziali, cambiò identità anagrafica assumendo il nome Mano Bakh e, avvalendosi della sua consolidata preparazione tecnico-professionale di ingegnere, trovò impieghi in varie importanti compagnie a Los Angeles.

Non poté più rientrare nel suo amato paese. Fu un esilio durato circa quaranta anni. Mai più misero piede a Teheran. Mano Bakh riuscì solo dopo alcuni anni ad incontrare suo padre, durante soggiorni in incognito in differenti paesi degli Emirati Arabi.

Seppe a distanza di alcuni anni che lo stesso Sheik Abdullah non era scampato al brutale regime di Khomeini. Gli rimase impresso il ricordo di lui appena intravisto sulla balconata dell'Aeroporto di Teheran, mentre lo salutava per l'ultimo addio al momento della definitiva partenza dall'Iran.

Abbiamo avuto notizie del decesso di Mano Bakh, avvenuto il 7 marzo del 2018, dopo una malattia serenamente sopportata.

In tutti quegli anni, egli rimase molto legato ai suoi ricordi italiani; pur vivendo nella lontana California, partecipava assiduamente con la moglie Sherry alle periodiche riunioni che facevamo in varie città italiane, in occasione dei classici anniversari del Corso Ciclone e continuava a mantenere contatti telefonici, epistolari (poi con posta elettronica) con molti dei suoi compagni di studi in Accademia.

Nel 2009, in occasione di uno scambio di auguri per le festività di fine anno, mi comunicò con soddisfazione che, ormai in pensione, aveva coronato un sogno e cioè quello di veder pubblicato un suo libro autobiografico ("Escaping Islam"), nel quale aveva raccontato la storia della sua vita, insieme affascinante, avventurosa, a volte tragica.

Ebbi modo di leggere e tradurre quel libro che consentiva fra l'altro di far conoscere i fatti avvenuti in Iran negli anni prima dell'estromissione dello Scià e nei mesi immediatamente precedenti e successivi. Di essi l'autore dava testimonianza per averli vissuti in prima persona, fino al momento della sua rocambolesca fuga da Teheran.

Dopo una breve sintesi di avvenimenti storici e in particolare della nascita e dello sviluppo dell'OPEC (Organization of the Petroleum Co.), vengono descritti usi, costumi, usanze e comportamenti tipici del popolo iraniano che l'autore, prima di conoscere le realtà di altre nazioni, aveva ritenuto naturali e di normale consuetudine, anche perché tramandati e appresi da una veneranda nonna che viveva con loro in famiglia.

Quando poi rientrò, dopo il primo lungo periodo di permanenza all'estero, vide le cose da una diversa

angolazione. Ad esempio, trovò molto raccapricciante che per festeggiare il suo ritorno fosse stato organizzato un banchetto che iniziava con la macabra sequenza di tre agnelli sacrificali sgozzati alla sua presenza, il che comportava anche di calpestare il sangue versato sul pavimento. “I musulmani erano ovviamente anestetizzati e non provavano alcuna emozione per un atto così barbarico [...] io dopo il tempo trascorso all'estero fui disgustato per la brutalità di quell'usanza”.

Un altro episodio autobiografico è quello in cui descrive come avvenne la conoscenza e il matrimonio dei genitori. Nella calda estate del 1936, la penuria di acqua di irrigazione causava ripetute dispute fra i proprietari terrieri sugli altipiani del monte Elburz, a nord di Teheran. (*Fig. 3*)



**3 - Monte Damavand a nord di Teheran.**

Uno scontro drammatico, ma per fortuna senza tragiche conseguenze, coinvolse due capifamiglia Abbas e Hashim. Ci fu allora l'intervento degli “anziani” del posto che valutarono l'opportunità di una pacificazione e si adoperarono per la classica soluzione: un matrimonio fra i figli delle parti in causa. Fu così che dopo gli scambi di visite nelle rispettive abitazioni, secondo i rituali dell'epoca, Ali - figlio di Hashim - e Masha - figlia di Abbas - si unirono in matrimonio e dopo nove mesi generarono il piccolo Manocher.

Il racconto prosegue poi con le vicende riferite agli anni precedenti all'arruolamento in Marina e a quando fu selezionato per l'addestramento presso una Accademia Navale estera, che inizialmente doveva essere quella inglese. Poi a sorpresa lo destinarono a frequentare il quadriennale Corso Normale presso l'Accademia Navale in Italia, paese fino ad allora da lui poco conosciuto tranne, a suo dire, che per le foto di alcune famose attrici italiane pubblicate dai rotocalchi locali (Lollobrigida, Loren).

Fino a quel momento aveva vissuto a Teheran *“la vita felice di un giovane adolescente nella sua fase di crescita nella grande casa di famiglia, ancora con la presenza di una nonna amata e rispettata. Alcuni corridoi sotterranei collegavano le abitazioni dei trentadue membri di quella numerosa famiglia”* [...].

[...].Tutti insieme partecipavano con vero gusto e piacere *“alla quotidiana cerimonia del pranzo, radunati intorno ad un antico tappeto persiano ricoperto con un candido tovagliolo ‘Sofreh’, e conversando poi amabilmente mentre la nonna fumava il solito immancabile narghilè (qalyan)”*. (*Fig. 4*)



**4 - Tipico Qalyan (Narghilè).**

Si tratta in sintesi di una storia avvincente che si legge volentieri per la prosa sobria ed elegante, spesso venata da una leggera ironia, e che diventa ‘suspence’ quando racconta le drammatiche e rischiose vicende della fuga dell’Autore e della sua famiglia verso la salvezza in Occidente.

Perciò, nel ricordare quell’avventura, Mano Bakh fa una amara riflessione: *“Sono passato attraverso la Rivoluzione islamica. Ho avuto paura di quelli che non hanno alcun rispetto della dignità umana. Ho vissuto e sono stato testimone di un grande Evento. Non pretendo di essere uno studioso, uno storico e sicuramente neanche un politico. Ma di certo la mia è una storia da raccontare e potrà essere di stimolo affinché prendano atto della realtà coloro che vogliono tuttora ignorarla”*.

Significativo anche aver messo quale sottotitolo al suo Romanzo autobiografico la frase:

***“Non si ha coscienza del Male se non quando è troppo tardi”***.

Oltre quelle di sopra sintetizzate, molte altre vicende sono narrate nei vari capitoli del libro. Merita particolare interesse quello dedicato al periodo “italiano”.

Ha per titolo “Arruolamento in Marina”, rievoca la sua esperienza di vita in Italia a contatto con i colleghi di studio, futuri Ufficiali della MMI, e si dilunga nella descrizione di numerosi fatti e delle tipiche esperienze vissute in quell’epoca, rese particolarmente singolari per la differenza di mentalità, di cultura e di lingua del protagonista, che dovette adattarsi in breve all’ambiente e alle regole di un istituto militare e assimilare usi e costumi molto diversi da quelli propri del paese di provenienza, compreso il credo religioso.



**Allievo iraniano Manocher Bakhshandepour.**

## LA GRANDE FESTA DEI CANOTTIERI

*A Napoli il prossimo 4 dicembre 2023 ricorre la 32esima edizione del raduno dei canottieri bianco-blu del Circolo Savoia di ogni tempo che si riuniscono ogni anno per rinforzare il sacro spirito dell'appartenenza. Tra le tante irripetibili iniziative che hanno caratterizzato la ultra ventennale presidenza di Pippo Dalla Vecchia, la FESTA DEI CANOTTIERI è senz'altro la più geniale e la più esclusiva che esista tra tutti i club dello sport del remo. Un grazie particolare a Sergio per il suo brillante amarcord.*



## IL TRADIZIONALE INCONTRO DEI CANOTTIERI DEL CIRCOLO SAVOIA IN OCCASIONE DELLA FESTIVITÀ DI SANTA BARBARA di **SERGIO PEPE**

Tra gli scopi del CSTN c'è, indubbiamente, anche quello di segnalare tradizioni nautiche che nel tempo si sono protratte, e far sì che si consolidino sempre di più.

L'anno di partenza è il 1991: Domenica 10 marzo Pippo Dalla Vecchia è eletto all'unanimità Presidente dell'Yacht Club Canottieri Savoia, che navigava in acque tempestose, con la sede alquanto fané, sezioni sportive in disarmo, corpo sociale ridotto e sfilacciato. C'era di tutto per indurre il mastino, come era chiamato tra i velisti, ad accettare la sfida! La mattina del giorno successivo, lunedì 11 marzo, il neo Presidente era sulla terrazza per renderla fiorita e accogliente, poi la sede fu passata a pettine stretto, eliminando sedie sgembe e poltrone sfondate. C'era poi da rinsaldare il corpo sociale, anche in vista del Centenario, che il Circolo avrebbe festeggiato dopo due anni. Soprattutto, c'era da rivitalizzare lo spirito sociale. Come iniziare? Dai canottieri che negli anni avevano gettato il sangue indossando la maglia bianco-blu.

E così, dal vulcanico Pippo viene fuori l'idea di radunare i canottieri d'ogni tempo. Per la scelta del giorno fu individuata la festività di Santa Barbara, che non solo è protettrice degli artificieri, degli artiglieri, dei minatori, dei vigili del fuoco, ma anche dei marinai. Dunque, primo raduno per il 4 dicembre del 1991.

Su Il Mattino del 4 dicembre 1991 lo stesso Pippo Dalla Vecchia, illustrò lo spirito con il quale il Savoia richiamava tutti i vogatori d'antan (*foto n. 1*), mentre su quello del giorno 6 Carlo Franco riportò la cronaca dell'incontro (*foto n.2*), segnalando i canottieri con maggiore anzianità di voga, quali l'avv. Adriano Reale, vincitore della Pattison, il prof. Giancarlo Alisio, che la perse, il dott. Eddy Florestano Perrelli, vincitore nel 1948 (v. n. 135-ottobre 2023). Immancabile, come per tutte le successive edizioni, la presenza di Marcello James, allenatore, sin dalla fine degli anni 40 del secolo scorso, di generazioni di canottieri. In quell' articolo Carlo Franco riportò una significativa dichiarazione di Marcello James: "Io facevo gareggiare tutti, anche gli atleti più scarsi. Per premiare il loro impegno. Oggi non si potrebbe fare, sono contento di essermi ritirato al momento giusto." L'autore di questo articoletto rievocativo conferma! Ma aggiunge che Marcello James è stato capace di portare i più scarsi a lambire le vittorie e che, se la categoria dei pesi leggeri fosse stata introdotta ben prima, l'Albo d'Oro del Savoia sarebbe stato ancor più ricco.

Ecco perché, ad ogni incontro del 4 dicembre, Marcello James viene accolto da un'ovazione! Su Marcello James vedi l'intervista del giornalista Marco Caiazza sul n. 106- giugno 2021 di questa rivista.





Foto d'epoca con i canottieri del Circolo Savoia. Questa sera gli atleti Anta si incontreranno per una grande festa di sport.

Questa sera nel rinnovatissimo Club biancoblu un suggestivo appuntamento tra «vecchi amici»

# I canottieri Anta tornano al Savoia

Questa sera alle 19.30 grande festa al Circolo Savoia. Si riuniscono, per un amarcord che promette grandi emozioni, tutti i canottieri che hanno disputato almeno una regata con i colori del circolo. Subito dopo l'incastro, nella nuovissima sala imbarcazioni, si svolgerà una conviviale. Se questo avvenimento sicuramente singolare pubblichiamo un articolo del presidente del Savoia, Pippo Dalla Vecchia.

**NAPOLI** - Ne avevo sempre sentito parlare. Qualche amico, più avanti negli anni di me, aveva tentato di raccontarmelo ma io, selettivo, ne avevo sempre sorriso. Oggi invece debbo ammetterlo: non vi è niente di «pregi» dell'amore senile. Il termine anticipato ma certamente non riduttivo. L'ho usato apposta, per farvi meglio comprendere gli sentimenti che tale sentimento ancora, ogni giorno, nell'animo di un rassegnato sessantenne come il sottoscritto.

Sono caduto vittima di un affascinante sirena che da vent'anni canta e sorride nel mare di Santa Lucia. Per la verità avevo frequentato, per moltissimi anni la sua migliore amica, forse più nobile e sarta, con la quale

mi ero addirittura fidanzato. Poi, pochi mesi orsono, il colpo di fulmine: uno sguardo, un sorriso, una promessa d'amore a cui mi sono perduto, spero per sempre.

Da otto mesi sono, meglio faccio il presidente del Circolo Savoia. La differenza è sottile ma profondamente sostanziale. Un vecchio club - il Savoia compirà vent'anni nel 1981 - ha esigenze profondamente diverse tra loro, tutte da comprendere prima e da soddisfare poi. Il tentativo, la sfida con se stesso per riuscire a farlo è un vincolo continuo al quale è difficile sottrarsi, almeno - per quanto mi riguarda.

In questo gioco sottile, in questa continua ricerca dell'equilibrio sociale, la componente sportiva è senza ombra di dubbio fuori discussione. L'anima, l'essenza, la vita stessa del Circolo è, prima di tutto, un'altra cosa, l'attività sportiva, di canottaggio o la vela. E questo fatto, questo realtà riscontrato subito nell'anno del mio Circolo sono le cose che mi esaltano di più ed hanno costituito, in condizioni la vera ed unica ragione per la quale ho accettato di mettermi al timone della grande famiglia biancoblu.

La risposta di quest'

anima sportiva del Savoia ad una mia semplice sollecitazione è stata straordinaria e lasciata dire, commovente.

E bastate un solo squillo di tromba rivolto ai canottieri, ed oggi, al tramonto, nella sala imbarcazioni del Circolo si riunirà dopo decenni una grande folla, una moltitudine di sportivi giovani e meno giovani che si riconosceranno e si abbracceranno felici.

Sapete chi sono? Sono tutti coloro che sotto qualsiasi altro indirizzo, di magistrato, di medico, di manager e di simile lavoratore hanno continuato ad indossare sulla propria pelle la maglia a strisce biancoblu di canottieri del Circolo Savoia.

Sono tutti quelli che dall'inizio del secolo ad oggi hanno sofferto, sudato ed anche vinto una - come tra le mani, d'ora da morire, chiedendo ed ottenendo, quale aveva sempre fatto a tanti sacrifici. Il sorriso ed il canto di quella sirena che ancora oggi e di questi tempi, rivaddio, continua ad attirare i ragazzi napoletani convincendoli a soffrire, a sudare e forse anche a piangere per un'antica storia sportiva che oggi sta per entrare nel mito.

Pippo Dalla Vecchia

Foto 1.

165 canottieri Anta si ritrovano al Borgo Marinari  
Adriano Reale ricorda: «quella Pattison del '28...»

# Amico Savoia non dimentico

**Q**UEL giovanotto pieno di vitalità che non, voce cristallina ha ricordato di aver fatto parte dell'equipaggio che vinse la Coppa Pompan nel 1928, confessa che mi ha fatto venire un gruppo alla gola. Mi sono guardato intorno, poi, ed ho trovato motivo di conforto. Altre pupille, come le mie, erano segnate dalla emozione. Quel giovanotto si chiama Adriano Reale, è uno degli atleti depositari della grande tradizione fiorentina napoletana, e non ha voluto mancare al richiamo della foresta lanciato da quel demone di Pippo Dalla Vecchia che una ne pensa e cento ne fa.



Il presidente Pippo Dalla Vecchia

L'altra sera al Circolo Savoia il cuore sportivo di Napoli ha rischiato di andare in fibrillazione. Una gioia immensa e una scoria di emozioni: questa città che vive impazzita e rinchiusa in se stessa, per una volta si è aperta senza timore, anzi con un piglio spavaldo, rivelando di non aver smarrito la lezione dei valori e della partecipazione. Il circolo aveva invitato, in maniera perfino infernale, tutti coloro che avevano indossato almeno una volta la maglia a strisce biancoblu e sono accorsi al ritrovo di viale dei canottieri. Il mare giovane era Adriano Reale che si è ritrovato, però, in sponda e numerosa compagnia.

L'occasione era di quelle davvero solenni: il Savoia ha inaugurato la nuovissima sala imbarcazioni ricavata dalla ristrutturazione del vecchio impianto che era ormai ridotto in

condizioni pietose. La struttura rinnovata, a ben guardare, è il primo concreto intervento di bonifica sui ruderi del Borgo Marinari. Visitando i locali ancora freschi di intonaco, mi sono tornate alla mente le solenni promesse della nostra illustre classe dirigente. Tutto puntualmente e spudoratamente disattese.

Qualcosa di nuovo, invece, è la nuova lo sport, anzi lo sport povero che ha costruito la sua fortuna regalando, a colpi di palato che stiamo sudore e fatica, sul percorso ideale del nostro littorale. E, che del mare, ridotto a palinsesta, è stato recitato. «Riprendiamoci il nostro mare»: anche questo ha voluto dire la serata che abbiamo vissuto, in un clima davvero ideale, al Savoia.

C'erano davvero tutti. Giancarlo Alito menava vanto della sua Pattison («Arrivammo ultimi, ma fu egualmente una emozione irripetibile»). Eddy Parricello, il tran-

che da overdose di mantello coi raggi, ripeteva gli altri tre nomi del suo «quattro»: Riccardo Tomacelli, Massimo Rost, Ennio Maggi. «Noi vincemmo nel 1922 e quando tornammo al circolo l'allenatore Corleone ci tirò a monte la mano. Più che felice era contrariato perché temeva che due colpi in una sola volta non avrebbero stati possibili. L'avevo spiccerato anche nell'otto e fu una grande festa».

Un amarcord struggente, insomma, che ha raggiunto il momento culminante quando Pippo Dalla Vecchia ha presentato Marcello Jasso, l'insostituibile mago del canottaggio napoletano. Marcello, ancora splendidamente in azione, ci ha regalato una lezione di civiltà: «Io faccio gareggiare tutti, anche gli atleti più vecchi. Per premiare il loro impegno. Oggi non si potrebbe fare, sono costretto di essermi ritirato al momento giusto».

Quei signori si che se ne intende si potrebbe commentare. Ma ci resta solo il tempo, e lo spazio, per sognare al fianco di rivivere la nobile battaglia che ha ingaggiato con la presidenza di Dalla Vecchia. Dal Borgo Marinari tale un modo di agere che va oltre la ricerca sportiva. E diventa fatto sociale, che interessa tutta la città. Sulle orme dell'ispirata, si può costruire un progetto nuovo. E riprendere il canottaggio con nuova forza.

Carla Franco

Foto 2.

Nella **foto n. 3**, un esempio di come Pippo Dalla Vecchia, vogatore con i colori del C.N. Posillipo, chiamava a raccolta i canottieri bianco blu.

E così, dal 4 dicembre 1991, si sono susseguiti gli incontri annuali, senza soluzione di continuità, anche durante il Covid: il 4 dicembre 2020 i vogatori si sono collegati via internet!

Il prossimo raduno sarà, immancabilmente, il 4 dicembre 2023, lunedì. Sarà il XXXIII: ormai, è diventata una tradizione nautica, che merita di essere raccontata e consolidata sempre di più.



YACHT CLUB CANOTTIERI SAVOIA

Napoli, 16 novembre 1993

*Mio esimio canottiere,*

anche quest'anno il giorno di Santa Barbara, 4 dicembre, giornata nella quale si festeggiano i Marinai, gli Artiglieri, i Vigili del Fuoco, gli Artificieri ed i Canottieri del Savoia, il Circolo organizza la festa dedicata a tutti coloro che almeno una volta hanno indossato la maglia bianco-blu' in una regata ufficiale.

Ti aspetto nella sala imbarcazioni del Circolo sabato 4 dicembre alle ore 19.00 e non dimenticare di portare con te lo stesso spirito, la stessa voglia, lo stesso entusiasmo con i quali una volta scendevi le scale di Santa Lucia per venire a sudare, a soffrire e a vincere per il Circolo Savoia.

Cordialissimi saluti.

Il Presidente

*Pillo Della Ventura*

Banchina S. Lucia, 13 - 80132 NAPOLI - Telefono: 7648162 - 7648266

Foto 3.



Nella **foto n. 4** Pippo Dalla Vecchia, Marcello James, Mario Farina, già Presidente del Savoia, Antonio Lezzi, già Vice Presidente, e Italo Porcelli, nella **foto n. 5** Marcello James con Nello Vitiello, Giovanni Battaglia e Sergio Minozzi, nella **foto n. 6** i successi nel 1968. Seguono le **foto n.7 e 8** di equipaggi che si sono incontrati a distanza di decenni. Nella **foto n. 7** il primo a sinistra è Giovanni Postiglione, che impugnò il remo per la prima volta al Savoia, sotto la guida di Marcello James. Nel 1968 vinse il titolo italiano junior in otto e poi, negli anni, ha allenato il Posillipo, la nazionale italiana, unico allenatore italiano a ricevere il premio “Allenatore dell’Anno” dalla FISA. Poi direttore tecnico e consulente di numerose federazioni internazionali, Sudafrica, Serbia, Lituania, Grecia (con Stefanos Ntouskos primo canottiere ellenico a conquistare l’oro Olimpico nel singolo a Tokyo 2020). Oggi Giovanni ha l’incarico di coaching director della FISA per la programmazione e la promozione del movimento remiero, e gli è stata affidata dall’Università degli Studi di Roma Foro Italico la docenza in management dello sport.



**Foto 4.**



**Foto 5.**

I PROVA COPPA D'INVERNO

4 con seniores

Caliendo Raffaele - Di Domenico Gaetano- Ussano Luigi-Pinardi Fabrizio tim. Pellegrino Livio

4 Yole esordienti: Pepe Claudià- Vigilante Michelangelo-Balbi Marcello- Vernese Michele-Tim. Pellegrino Livio

II Prova Coppa d'Inverno

Due con juniores: Vincenti Luigi-D'Ermosito Eugenio Tim. D'Auria Adolfo

4 con seniores: Caliendo Raffaele-Di Donato Corrado-Ussano Luigi- Pinardi Fabrizio tim. Pellegrino Livio

4 yole esordienti: Cusumano Gaetano-Moscarino Ludovico-Federici Mario- Chiosi Massimo tim. Romano Vincenzo

III Prova Coppa d'Inverno

4 con juniores: De Lella Giancarlo-Baffi Eugenio-Postiglione Giovanni-Ermosito Maurizio tim. Pellegrino Livio

IV Prova coppa d'Inverno

Singolo junior: Patriarchi Armando

Regate di Apertura

Coppa Maione: Cusumano Gaetano-Moscarino Ludovico- Federici Mario- Chiosi Massimo tim. Romano Vincenzo

K1 junior: Brunini Bruno

Coppa Pattison: James Enrico-Maselli Gino- Romano Valerio- Manfellotto Maurizio tim. Pellegrino Livio

Singolo senior: Di Domenico Gaetano

Doppio seniores: Caliendo Raffaele-Di Domenico Gaetano

Regate di Zona Lago Patria

Doppio seniores Coppa Pinardi: Caliendo Raffaele-Di Domenico Gaetano

Regate interzona Taranto

Singolo elite: Di Domenico Gaetano

K2 misto :Brunini Bruno

K1 junior Brunini Bruno

Foto 6.



Foto 7.



Foto 8.

Nella **foto n. 9** la cronaca di Carlo Franco pubblicata su Il Corriere del Mezzogiorno del 6 dicembre 2003 che si conclude con le parole di Eugenio Baffi (nella foto n. 8 il più alto accanto a Marcello James): *“Tra tutti gli sport poveri, il canottaggio è quello che ti segna per la vita, è una massoneria nella quale non ci si dimette mai, perché solo chi ha vogato riconosce nell’altro la capacità di soffrire e di essere leale.”* Dopo le parole del compianto Eugenio Baffi, non c’è altro da aggiungere per comprendere lo spirito che affratella i canottieri.

**Dal novantenne Spinelli alla ventenne Bulgarelli; tutti insieme nel nome dello sport**

### Circolo Savoia, una festa per campioni senza età

**NAPOLI** — Giuseppe Spinelli e Mario Fortina, circa 194, esultanti da compiere tra qualche mese. Vincenzo Bulgarelli, classe 1981, ventenni da poco arrivate, e un servizio che illumina l'aspetto del quale si sono ritrovati, per lo più, di nuovo solo, tutti gli atleti benestanti a Pippo Della Vecchia, ormai il signore indiscusso e tutti i canottieri. Gli anni sono ormai trascorsi e quelli che non sono pochi li sente hanno trovato lettere e fedi -ogniquali- di lavoro. Tra chi non c'era, è giusto ricordare Guido Jope, il presidente per anni, e il presidente di recente scomparso è stato ricordato nei dieci secondi di silenzio ed una standing ovation che ha avuto la parata del capomastro. Ma una l'occasione era fatta. La storia della Pagine Gialle Casertani Savoia, nato da una cordata del Circolo Savoia, ha un'atmosfera, può essere raccontata nelle date di nascita delle due generazioni estreme di campioni che hanno ornato il paese bian-



Pippo Della Vecchia

zoccano e lo sport italiano. Giuseppe Spinelli, barba massonica e sguardo fiero, commissionario a bordo delle scialuppe ventenne quando si fece Seneca sul serio, è oggi numero due del 4 e dell'8 outboard che ricorrono a mani basse su tutti i mari: a quei tempi l'Adriatico era un lago e il Lago Patrio era stato il paradiso dei ricchi e delle ricche. In rete posta da una sponda all'altro che si immergono in acqua come una ventata - guarda l'ormai novantenne Fortina, figlio d'arte perché è la moglie di Bulgarelli, nel suo capitolo del atletismo della Bari Arena, e le chiede: quanti titoli hai vinto? «Quattro» risponde lei un tantino imbarazzata: «Tre italiani e uno mondiale». «Mi frustavano, dove andavano a vivere? Io ci quando la compie novantenne». È un'impugnatura tra sportisti puri, e da essere sicuri che sarà speciale. Dimostravano di dire che Giuseppe Spinelli, novantenne, era arrivato da Milano in treno e dopo la certezza di rientrare a casa sempre legato. Lo sport stesso così, nella sua

chiesa di Santa Lucia in una serata magica di questa infuocata estate di San Martino, ricorrendo con la vela e di regattare a Roselle Ierolimo che ha in animo di rivivere Serenelli a Napoli per sfargli vedere cosa ha perduto. Il Savoia, per mesi, ha di che maltrattare: gli atleti scivolano tra sostanziosi e solo, 17 vestigia d'oro verde e il privato nella Coppa Paolo II Alca che premia la società più forte tra le 120 italiane. Vincenzo, fiorente e bellissimo nell'abito da sera turchese, è la prima donna senza sportista, ma accanto a lei altri campioni estremo. Sereno Zambelli, Ferdinando Vianini, Michele Tolpe, Pierluigi Francesco Pavesi, Pippo Bulgarelli, Antonio Casertani, alle cinque inaspettate, dice l'incapace Marcello James, ottantenni e una tale potenza sul canottaggio o a mano per frantumare ai giovani l'idea di

de Craxiano, «questo sì e mi piace un sportista essere». Morale, senza sangue sigillato che si perde ormai tra i cronisti napoletani, il felice di questa «impugnatura», abbarbicata Bulgarelli Casertani, il nostro canottiere che ha ancora i suoi 21, l'ormai 20 Sergio Mironi, che diviso le mani d'ora con la Pavesi, Daniele Trapani, il suo monarca e una passione di un tale servizio si legge a Jope. Eugenio Jope, direttore di diritto perché tale Ferdinando J e conosciuti con un ragguardevole poliglotta, osano compiacere e commenta: «Tra tutti gli sport poveri il canottaggio è quello che ti segna per la vita, è una massoneria nella quale non ci si dimette mai perché solo chi ha vogato riconosce nell'altro la capacità di soffrire e di essere leale». Belle parole, ideale rispetto di una serata tra amici rivissuta con la tradizionale «caffè-festa» organizzata da Pippo Della Vecchia, il grande patron.

Carlo Franco

Foto 9.

## **.. QUANDO NAVIGARE È PASSIONE**

*Pochi marinai possono vantare il numero di traversate effettuate da Enzo Dell'Aria sulla rotta Napoli-Grecia e viceversa. Medico Neurologo, direttore del Dipartimento di Neuroscienze presso l'Ospedale "Cardarelli" ha per tutta la vita praticato la vela in regata e per diporto. I suoi ricordi sono lezioni di navigazione e di marineria.*

### **TEMPORALI E BURRASCHE** **VINCENZO DELL'ARIA**

Per i marinai incalliti raccontare di come si è sopravvissuti ad esperienze di temporali o di burrasche "magistrali" è come per gli Skipper di professione raccontare di vittorie olimpiche. Per i temporali c'è da dire che sebbene durano poco e si palesano meglio delle burrasche possono però essere di queste più pericolosi. Ciò se non altro perché come stiamo per raccontare sono spesso accompagnati da terribili colpi di vento e dalla caduta di fulmini.



Alla fine degli anni '70 le previsioni metereologiche si facevano col barometro di bordo. Il nostro cominciò a dare segni di caduta pressoria solo dopo qualche ora che avevamo lasciato la bella baia di Corfù dove avevamo trascorso la notte. La navigazione era di circa 200 miglia verso Capo Spartivento ed i temporali iniziarono a susseguirsi dopo le prime settanta miglia di percorso quando eravamo 50 miglia circa al largo dello sbocco del canale d'Otranto. Erano accompagnati da colpi di vento robusti, da alte onde e da . . . fulmini. Il Carter 33 con velatura ridotta procedeva in sicurezza con vento al traverso radio e pilota automatico funzionanti, Benito Illiceto di guardia in pozzetto, Sasà (Rosario) Chimenti che controllava la cottura dei polpi pescati prima di salpare ed io al tavolo da carteggio che facevo il punto della navigazione. Lo schianto fu enorme, durò una frazione di secondo e capimmo subito che il fulmine ci aveva lasciato incolumi essendosi scaricato a mare senza fare danni. Quello che invece non capimmo subito era la fiamma bluastra che avvolgeva tutti noi senza darci alcuna sensazione, nemmeno di spavento. Anzi vedere i capelli di Benito sprigionare questo fuoco bluastrò aventi al centro la calvizie fu quasi uno spettacolo divertente. Questi fuochi di Sant'Elmo dovuti all'effetto "gabbia (barca) di Faraday" della corrente elettrostatica creata dal passaggio del fulmine non furono invece innocui per la strumentazione di bordo i cui delicati circuiti elettronici furono danneggiati. Nel prosieguo della navigazione fu naturalmente la mancanza del pilota automatico a farci soffrire di più.

In tutta questa occasione avemmo ancora una volta la certezza di quanto la barca fosse affidabile per quanto a sicurezza. Ciò anche tenendo conto di quanto successe dopo perché, tendendo la barca ad orzare per il molto

vento, ad un certo punto la barra del timone molto sollecitata per contrastare questa tendenza uscì dal suo alloggio (la losca) e la dovemmo risistemare con mezzi di fortuna. Passati i temporali la navigazione continuò fino a Napoli senza altri intralci.

Degli altri temporali violenti ricordo solo quelli che si susseguirono nel percorso di ritorno di regate fatte a Ventotene. Si palesarono all'improvviso con violenti piovaschi e raffiche di vento che superavano i 60/70 nodi. Non facemmo a tempo ad ammainare la randa e la barca col vento da poppa a "fil di ruota" doveva essere portata con molta attenzione e perizia per non strambare e rompere l'albero. Infatti durante il percorso, fra l'altro velocissimo ed effettuato col cuore in gola, furono ben due le barche che fra i piovaschi intravedemmo con l'albero rotto.

La burrasca invece che pure racconto è stata magistrale in quanto, e l'avevo letto solo nei libri, le onde enormi salivano da prua ed uscivano da poppa. Era di notte e stare fuori anche in pozzetto non era possibile così come era impossibile tentare di issare la tormentina per la netta sensazione che le onde ci avrebbero trascinati fuori bordo. Ancora oggi ringrazio la fortuna perché due miei anziani congiunti sbarcarono a Reggio Calabria e con me c'era solo Francesco (Ciccio) Esposito, un giovane allievo. La navigazione a secco di vela la controllavo però da solo aprendo ad intervalli il tambucio per vedere eventuali luci. E fu così che comunque il Capo di Sorrento fu raggiunto in perfetto orario e ciò grazie al pilota automatico ultima generazione ed al potente motore Bukh 48 CV di cui era dotato negli anni '80 il Carter 40' (*Carpediam 2*).

Un'avventura vissuta in modo particolare fu quando partimmo da Napoli con in corso una burrasca forza sette per portare la barca a Genova e sostituire il residuo mezzo albero che come già raccontato si spezzò in Grecia. Eravamo io, l'inseparabile Sasà Chimenti e quattro giovani allievi. Di questi cito Marco Filippi perché nell'avvicinare il telefono alla centralina del pilota automatico lo azzerò mandando la barca all'orza per cui il fiocco scoppiò in brandelli a causa dello stesso vento che fino ad allora aveva fatto volare la barca fino ad oltre 10 nodi di velocità. E ricordo anche un altro Marco soprannominato "il gioiello" in quanto era così che con molto spirito vantava l'organo sessuale! Aveva la febbre a 38 gradi e rimase per questo sempre sotto coperta con gli altri allievi che anche vi sostavano con la scusa di fargli compagnia. In verità subito dopo il passaggio del Capo Circeo il vento a causa della cambiata orografia, girò decisamente verso prua e stare in coperta sottoposti al vento ed agli spruzzi gelidi non era comodo. Ringrazio ancora Sasà che stoicamente mi tenne compagnia fino ad Anzio dove al mattino dopo trovammo la fontana della Sezione Velica M.M. congelata e dovemmo subire anche i benevoli rimbrotti del Nostromo per esserci avventurati in quel mare in burrasca. Me la cavai spiegandogli che la barca era progettata per la navigazione atlantica e da Napoli eravamo partiti col vento al giardinetto che ci aveva regalato un'andatura sportiva e gradevole almeno fino al Capo Circeo.

Due settimane dopo con Sasà e Francesco Aiello, uno dei tanti ex Allievi da me "inguaiati (rovinati)" (come dice mia moglie Franca perché finiti col fare i marinai di professione), portai la barca da Anzio a Genova dove il glorioso mezzo albero fu finalmente sostituito da quello nuovo. Il viaggio di ritorno effettuato con tempo splendido fu allietato dalla presenza del caro amico, oggi compianto, Ammiraglio Ugo Foschini, che ci raccontò in dettaglio quello che all'epoca fu letto su tutti i giornali d'Italia e d'Inghilterra. Era lui infatti che comandava l'*Amerigo Vespucci* quando a vele spiegate e con l'equipaggio schierato risalì il Tamigi a vela suscitando ammirazione ed anche gioia in tutti, compresi gli Inglesi che di questi spettacoli vanno pazzi: una gratuita distribuzione di Endorfine (quelle buone) da parte della Vespucci.

La vera potenza della barca a vela è il "motore" asseriva un mio allievo, per la verità non uno dei migliori! Ma una parte di ragione l'aveva perché quando negli anni '70 col Carter 33 (*Carpediam 1°*) ed il suo motore da 10 CV dovevamo combattere mare, corrente e vento contrari nell'attraversare gli stretti come quello di Calchis nell'alta Eubea o quello di Patrasso o di Messina vera dannazione. Immaginate l'intera giornata impiegata ad attraversare lo stretto di Messina già stanchi di un percorso di più di 200 miglia che avevamo alle spalle. Si procedeva solo zigzagando a vela di bolina perché il motore non ce la faceva nemmeno a contrastare i nodi della corrente marina avversa, Dagli anni '80 in poi lo stesso percorso, a secco di vela, *Carpediam 2°* lo compie in 4 ore! Non è sportivo ma, considerate le circostanze, questa trasgressione della vela ce la perdoneranno facilmente.



## CENTO GIORNI NEL TIRRENO

Un viaggio su mari sconosciuti eppure ben noti

Autore Davide Besana, Editore Nutrimenti Mare,  
Roma 2023, pag. 127, € 22

Questo libro ci è stato regalato personalmente da Davide Besana venuto in visita al “Centro Studi” durante la tappa napoletana del suo gito d’Italia sulla sua bellissima ed amatissima barca MIDVA con la quale ha navigato tra l’altro tutto il Mar Tirreno, d’intesa con la Lega Navale Italiana - Presidenza Nazionale e Save the Children (STC), associazione indipendente creata il 19 maggio 1919 che opera in 125 paesi con una rete di 28 organizzazioni nazionali e una struttura internazionale (ONG) con status consultivo presso il Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite.

Davide è nato a Milano ed ha praticato la vela sin da ragazzo anche a livello agonistico, ma è soprattutto scrittore, illustratore per le principali testate italiane. La sua

bibliografia conta molti titoli dove il Mare è sempre lo sfondo essenziale. Dal 2015 vive in un paesino sopra Lerici vicino alle sue amate barche.

Questo libro è “un diario di bordo, un inedito viaggio di riscoperta oltre la vela, il mare e la navigazione. Giorno dopo giorno, Davide Besana ha descritto ad acquarello, come si faceva un tempo, i luoghi ma soprattutto le emozioni e i colori di quelle che considera le acque più belle del pianeta. Ne è nato un resoconto originale, poetico e spiritoso, che ci mostra il nostro paese da un inedito punto di vista, con saggezza e grande affetto”.

Ci sono molti motivi per leggere questo libro che “trasmette la passione per il mare, ma anche l’importanza di saper comunicare e fare le cose insieme”.



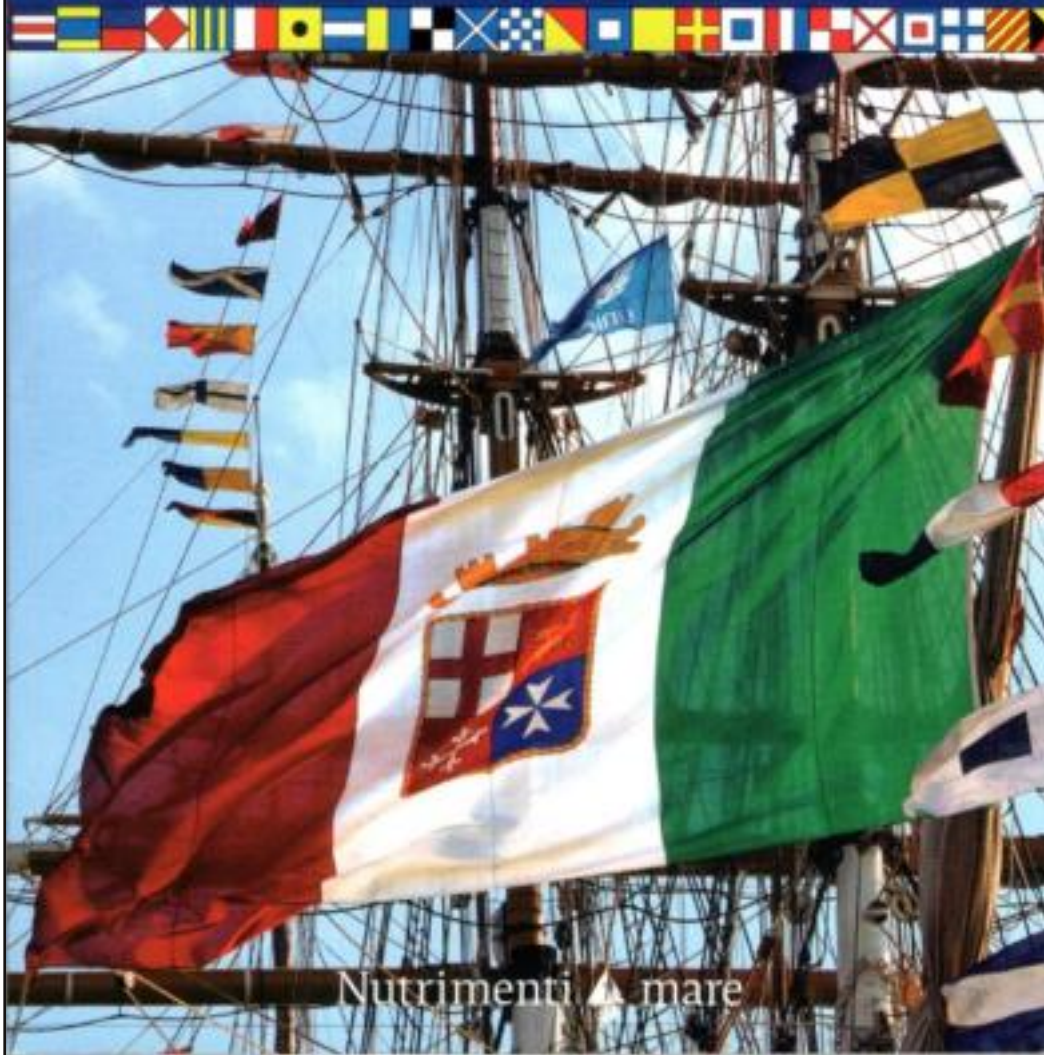
*Davide Besana*



Centro Studi Tradizioni Nautiche  
Lega Navale Italiana

## Le bandiere marittime

Storia, etichetta e regole d'uso  
in crociera e in regata



**NEL NUMERO DI OTTOBRE DEL NOTIZIARIO ABBIAMO PRESENTATO IL MANUALETTO SULLE BANDIERE MARITTIME CURATO DAL CENTRO STUDI, ENTE CULTURALE DELLA LEGA NAVALE.**

**CHIUNQUE ABBAIA AVUTO OCCASIONE DI LEGGERLO E TROVASSE UTILE FORNIRCI INDICAZIONI, CONSIGLI, PROPORRE INTEGRAZIONI, SEMPLICI OSSERVAZIONI PUÒ SCRIVERE ALLA REDAZIONE DEL NOTIZIARIO ([REDAZIONE@CSTN.IT](mailto:REDAZIONE@CSTN.IT)).**

**RISPONDEREMO A TUTTI CON L'IMPEGNO DI RENDERE PARTECIPATI NELLA PROSSIMA EDIZIONE DEL TESTO, COLORO CHE FORNIRANNO CONTRIBUTI MERITEVOLI.**

# L'ITALIA MARINARA

QUINDICINALE ILLUSTRATO



P. KLÖDIC  
28

(Composizione del pittore De Klodic)

Lo yacht ausiliario Illyria costruito dal Cantiere Martinolich di Lusignea per conto del suddito nord-americano M. Cornelius Crane.